

LA MARINA ITALIANA NELLE OPERAZIONI DI TERRA

DI
MAFFIO MAFFII



LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA EUROPEA
SERIE-II FASCICOLO IX

PUBBLICAZIONE MENSILE

La Marina Italiana nella Guerra Europea

64 PAGINE CON OLTRE 100 ILLUSTRAZIONI

Prezzo Lire 1.50 cadaun volume.

Associazione alla seconda serie di sei volumi Lire 9 (franco di porto nel Regno)

Edizioni estere nelle lingue: Francese, Inglese, Spagnuola, Tedesca

Prezzo cadaun volume Francs 1.80 - Abbon. alla serie di sei volumi Francs 12

compreso l'invio gratuito di una splendida copertina in tutta tela, impressioni in oro fino, e dei frontespizi ed indici per rilegare il volume

PRIMA SERIE

1. NEL SILENZIO ADRIATICO del Comandante Guido Milanesi.
2. LA NOSTRA SQUADRA DI BATTAGLIA di Mario Sobrero.
3. LE PROVVIDENZE CIVILI A GRADO REDENTA del Ten. Prof. Emilio Ferrando.
- 4-5. PER L'ESERCITO SERBO di Paolo Giordani.
6. IL POEMA DELLE SILURANTI di Arnaldo Fraccaroli.

È in vendita il PRIMO VOLUME rilegato in tela e oro composto dai primi sei fascicoli, di complessive 384 pagine, con oltre 500 illustrazioni

Prezzo Lire 10 franco di porto nel Regno - Estero Francs 12

SECONDA SERIE

7. PER LA DIFESA DI VENEZIA di Umberto Fracchia.
8. LA CACCIA AI SOMMERGIBILI di Paolo Giordani.
9. LA MARINA ITALIANA NELLE OPERAZIONI DI TERRA di Maffio Maffii.

In preparazione:

- LE SPEDIZIONI D'OLTREMARE di Lucio Silla Cantù.
GLI ALLEATI NEI NOSTRI MARI di Filippo Bottazzi.
LA VOCE DELLA PIETÀ MARINARA del Maggior Generale Medico Teodorico Rosati.

NOVITA'

MARIO SOBRERO

NOVITA'

SULLE NAVI D'ITALIA

INDICE DEI CAPITOLI:

PER IL DOMINIO DEL MARE — A BORDO DELLA 24 O. S.
— UNA CROCIERA SOTT'ACQUA — NEL CIELO DI VENEZIA — UNA MISSIONE ARRISCHIATA — L'ANTI-SOMMERGIBILE — AVVENTURE NELLA TEMPESTA — LA SQUADRA DA BATTAGLIA ALL'ANCORA — LA VITA SULLE "DREADNOUGHTS" — ESERCIZI DI TIRO — UNA TRAVERSATA — DAVANTI A TRIESTE.

160 PAGINE — 12 TAVOLE FUORI TESTO — LEGATURA ALLA BODONIANA
COPERTINA A COLORI DI EMILIO SOBRERO

Prezzo: Lire CINQUE

Indirizzare le richieste con cartolina vaglia agli Editori ALFIERI & LACROIX - Milano - Via Mantegna, 6

LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO NONO ·

LA MARINA ITALIANA NELLE
OPERAZIONI DI TERRA

DI MAFFIO MAFFII

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

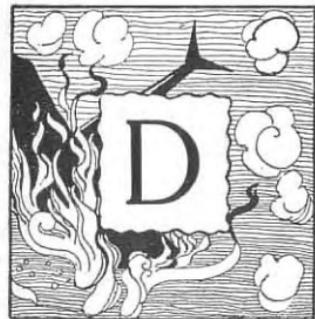
· MCMXVIII ·

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

PROPRIETÀ ARTISTICA E LETTERA-
RIA RISERVATA - COPYRIGHT 1918
BY ALFIERI & LACROIX - MILANO.

FOTOGRAFIE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

INCISIONI E STAMPA DELLO
STABILIMENTO PER LE ARTI GRAFICHE ALFIERI & LACROIX - MILANO.



Da una sciagura nacque un portentoso organismo di guerra. La perdita dell'incrociatore *Amalfi* nel Golfo di Trieste, avvenuta il 7 di luglio 1915, non abbattè gli animi dei superstiti nè la fiducia che sul loro valore, acuito dal desiderio di vendicare la bella nave scomparsa,

riponevano i comandanti le squadre dell'alto Adriatico. L'Ammiraglio comandante navale non tollerò che un equipaggio così bene allenato al combattimento, che ufficiali impazienti di trovare lungo la traiettoria dei loro pezzi offese nemiche da infrangere, venissero condannati da un malaugurato accidente a passare lunghi mesi di inerzia nei depositi o nelle basi. Dal momento che il destino permetteva agli austriaci di non imbattersi più sulle vie del mare coi marinai dell'*Amalfi*, ebbene: se li sarebbero trovati di contro nelle battaglie di terra. Il nome e il vessillo della più antica amfizionia navale italiana non potevano sparire per sempre dinanzi al nemico, ma dovevano risollevarsi anzi ai suoi occhi come una nuova minaccia, più incalzante, più vicina e più fiera. Quel nome a lettere d'oro che scomparve un triste giorno d'estate nei bassifondi del mare di Venezia, prima che l'estate declinasse, doveva risorgere sulle fronti e nelle grida dei marinai lanciati all'assalto del San Michele, a fianco dei bersaglieri che squillavano: " Savoia ".

L'Ammiraglio chiamò a raccolta a Venezia quasi tutti i superstiti dell'incrociatore colpito, li riordinò, li divise in due compagnie, li armò di cannoni da sbarco che avrebbero funzionato come pezzi da campagna e li affidò ad un ufficiale che non aveva in cuore se non il desiderio di misurarsi col nemico a distanze ben più corte di quelle che gli avesse consentito la plancia di comando: il capitano di corvetta S..... Così venne costituito quel gruppo d'artiglierie terrestri fornite e disimpegnate interamente dalla Marina, gruppo che divenne celebre tra Gradisca e il mare col nome di: " Gruppo Amalfi ".

IL " GRUPPO AMALFI "

L'azione delle due batterie originarie del " Gruppo Amalfi " non è conosciuta dal pubblico italiano ed era mal nota anche fra gli stessi combattenti sulla fronte dell'Isonzo, perchè la Marina ebbe forse nel primo anno delle ostilità il torto di voler compiere anche in terra i più duri cimenti in un silenzio severo, senza che la stampa ne mettesse in evidenza i sacrificî, l'attività, le iniziative, il valore, gli ardimenti. Non li passarono però sotto silenzio i comandi d'artiglieria dei Corpi d'armata alle cui dipendenze vennero a trovarsi le batterie di Marina; non li passò sotto silenzio S. A. R. il Duca

d'Aosta ch'ebbe più volte occasione di compiacersi dell'opera loro, nuovo simbolo della solidarietà nel rischio, nella lotta e nella gloria tra i battaglioni dell'esercito e le compagnie navali, la cui fratellanza apparve già nell'impresa libica augurale per l'avvenire della nazione; non li passò sotto silenzio il Ministro della Marina che in numerosi ordini del giorno volle consacrare al "Gruppo Amalfi" la propria soddisfazione per gli elogi che le autorità dell'esercito avevano tributato ai suoi instancabili marinai.

Alla batteria comandata dal tenente di vascello P..... fu assegnata una posizione avanzatissima fra Sdraussina e Peteano; la batteria comandata dal tenente di vascello Z..... e poi dal tenente di vascello G..... fu nei primi mesi in posizione presso Farra, quindi venne anch'essa spostata sulla sinistra dell'Isonzo ed avvicinata, così, alla batteria gemella. Erano quelli, allora, i settori più tremendi e difficili dell'ala destra dell'esercito italiano. Gli austriaci dominavano quel primo gradino dell'altipiano carsico su cui i nostri, aggrappati tra le rocce aspre, inerpicati sul declivio nudo e scoperto, coll'Isonzo alle spalle, colle vie di rifornimento completamente battute e quasi sempre spazzate dal fuoco concentrato dell'avversario, ostinatamente resistevano e meravigliosamente progredivano.

Le batterie dell'*Amalfi* non chiedevano altro privilegio se non quello di postarsi in primissima linea. Gli artiglieri di Marina, avvezzi a guardare il nemico in faccia ed a puntargli contro i pezzi con tiro diretto, non avrebbero saputo adattarsi alle spesso necessarie, ma inconsuete prudenze del defilamento e del fuoco indiretto. Dapprima le batterie ebbero missione prevalentemente difensiva. Poi, coi lenti, continui progressi che le nostre fanterie compievano a grado a grado verso le alture dominanti quel terribile orlo occidentale del Carso, le batterie di Marina domandarono l'autorizzazione di partecipare, a fianco delle fanterie, agli sbalzi successivi delle nostre brigate lanciate all'attacco; ed ottennero la postazione più rischiosa,

quella che i loro comandanti, impazienti di mostrare al nemico come l'*Amalfi* fosse tutt'altro che morto, sognavano. Ebbero, fra gli artiglieri, un posto d'onore: la trincea.

Gli ufficiali e gli equipaggi si adattarono a quell'esistenza sotterranea, tra il fango e il freddo, che la guerra moderna di posizione ha imposto ai combattenti. Parve che a tal genere di lotta fossero stati allenati da anni. Soltanto la loro natura, abituata a spaziare per larghi orizzonti, soffriva di non vedere che la striscia tortuosa di cielo racchiusa tra le pareti dei camminamenti od un pezzo di paesaggio limitato dalle feritoie dei parapetti o dalla finestrella d'un osservatorio. Preferivano uscir fuori. E incominciarono a diventare gli specialisti di tutti i lavori che bisogna fare all'aperto e allo scoperto, al di là delle trincee, in quella tremenda zona neutra compresa fra le due opposte linee di fucili, di lanciabombe e di mitragliatrici, dove sola passeggiava, signora incontrastata, la Morte.

I marinai dell'*Amalfi*, oltre al servizio di batteria, disimpegnarono quelli d'esplorazione e di perlustrazione fuori delle trincee, di costruzione di camminamenti e di gallerie, d'appostamenti per vedette, di stendimento di reticolati, di rimozione delle mine che gli austriaci collocavano nel terreno su cui le nostre truppe avrebbero dovuto avanzare...

I MARINAI AGLI AVAMPOSTI

Una notte, quattro uomini d'una batteria dell'*Amalfi* vengono invitati in perlustrazione presso un gruppo di case, oltre Peteano. Escono carponi dalle trincee e dai labirinti di fil di ferro spinato, si insinuano tra le mura spettrali del villaggio sventrato, forse deserto, pauroso come i villaggi fatti muti dalla guerra, perchè non si sa mai se quello squallido silenzio celi l'abbandono o l'agguato. Al chiarore incerto dell'alba, i quattro marinai fanno il giro delle case,

come i gatti, evitando ogni rumore, perchè le vedette austriache, i tiratori scelti, sono a pochi passi e vegliano... Uno di essi ha sparacchiato qualche colpo senza direzione precisa, lontano, a casaccio, come per tenersi sveglio; e si odè distintamente rinnovare il caricatoio nel fucile. I quattro marinai non se ne vanno, perchè hanno notato accanto al villaggio un campicello irto di sterpi e d'arbusti, attraversato da strani fili di ferro; sono troppo grossi, troppo bassi e troppo radi per essere reticolati in costruzione... Un'idea illumina il cervello di uno di essi: il campo è minato. I fili sono i nervi tesi dal nemico per fare scattare al momento opportuno gli ordigni infernali, dissimulati sotto il suolo.

Tenue bisbiglio tra i quattro compagni. Si ricordano di possedere la virtù degli scoiattoli. Chi sa arrampicarsi sugli alberi maestri al di sopra delle coffe, non saprà dunque sgattaiolare non visto attraverso il campo minato, a tagliare i fili e disattivare le torpedini? Sotto le canne spianate degli austriaci, i quattro superstiti isolano, con tutta la calma e l'attenzione che l'operazione richiede, il campo minato dai fili principali che lo collegano con i trinceramenti nemici. Compiuto l'intricato lavoro, scivolano di nuovo tra le case diroccate; e di qui riguadagnano, con infinite precauzioni per non svegliare l'attenzione delle sentinelle avversarie, le proprie trincee. Era tempo, chè il giorno schiariva!

Riferiscono subito al comandante il risultato dell'esplorazione e la loro scoperta. Forse il comandante non crede che essi abbiano potuto far tutto ciò, impunemente, sotto gli occhi del nemico; forse egli vuol rendersi conto della sistemazione del campo minato che si stende davanti alle sue posizioni. Fatto sta che i marinai ricevono quest'ordine:

— Stanotte tornerete laggiù. Portatemi una delle mine austriache che avete scoperto.

All'alba della mattina dopo, i quattro perlustratori sono ancora carponi sotto le bocche dei "Mannlicher" spianati, a frugare il campo insidioso. Appena spuntato il sole, il tenente di vascello se li vede apparire dinanzi alla porta del suo tugurio-cabina con due grossi ordigni di ferro che otto braccia sostengono con vigorosa cautela.

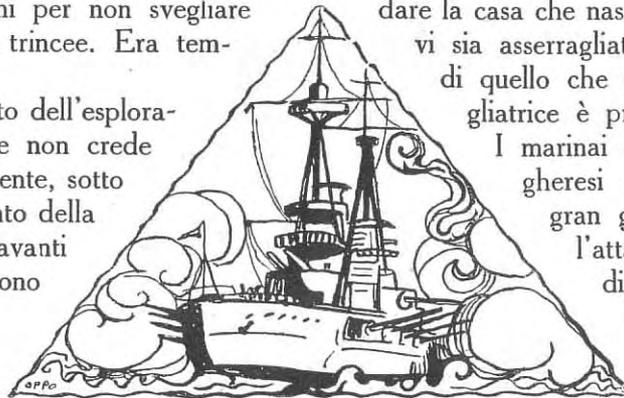
— Comandante, ci aveva domandato una mina austriaca. Gliene portiamo due. Eccole qui.

Un'altra notte, tre pattuglie di bersaglieri hanno l'ordine di compiere un'impresa audacissima, ma necessaria. Oltre le nostre trincee avanzate che da quella parte vengono a finire quasi perpendicolarmente al corso dell'Isonzo, c'è un gruppo di case sventrate dai colpi; in una di queste case è appostata una mitragliatrice che falcia inesorabilmente chiunque dei nostri osi uscire dalla trincea: bisogna coglier di sorpresa gli austriaci che si sono installati là dentro e impadronirsi della mitragliatrice. Le tre pattuglie di bersaglieri debbono esser guidate da tre uomini che conoscano bene il terreno ed abbiano l'astuzia necessaria. A ciascuna pattuglia è assegnato come guida un marinaio dell'*Amalfi*. Il timoniere De Maio e i marinai Burgio e di Leo, per opposte direzioni, riescono a circondare la casa che nasconde la mitragliatrice e i tiratori. Benchè dentro

vi sia asserragliato un gruppo d'austriaci molto più numeroso di quello che fosse stato previsto, il colpo riesce. La mitragliatrice è presa. Il plotone che l'affianca tenta di resistere.

I marinai dirigono là dentro una vera battaglia; dieci ungheresi cadono, uccisi; molti feriti si trascinano alla gran guardia austriaca, già in allarme, e riferiscono l'attacco di sorpresa degli italiani. La gran guardia esce, cercando di accerchiare il villaggio. I

tre marinai si accorgono in tempo che i nemici arrivano in forze straordinariamente superiori; dispongono subito il ripiegamento



delle pattuglie, che avviene in perfetto ordine, con la mitragliatrice catturata. Ma il nemico, che mira evidentemente ad aggirare l'audace manipolo, gli taglia la ritirata verso le trincee italiane e lo sospinge contro il fiume. Ecco allora che la vista dell'acqua dà ai marinai il senso della salvezza. Lanciano la mitragliatrice nell'Isonzo e gridano ai bersaglieri: — Via le scarpe e buttiamoci a fiume!

I tre marinai si moltiplicano; sorreggono quelli dei bersaglieri che non sanno nuotare... Basta abbandonarsi alla corrente... Essa trasporta da sè, dolcemente, le ardite pattuglie dentro le linee italiane. Le scariche di fucileria nemica, cieche nella notte fonda, frustano inutilmente le acque. Bersaglieri e marinai rientrano grondanti, ma incolumi ai rispettivi reparti; la loro missione era compiuta.

Ma De Maio e Di Leo non riposano sugli allori. Quattro giorni dopo, l'Isonzo in piena trascina giù a valle una grossa mina galleggiante che il nemico ha lanciato in acqua a Salcano, con la evidente intenzione ch'essa andasse a sbattere contro i ponti di circostanza costruiti dagli italiani e li facesse saltare. De Maio e Di Leo, da marinai esperti, vedono e riconoscono la mina che viaggia con la corrente vorticosa. Intuiscono il pericolo. Si gettano a fiume e, dopo sforzi inauditi nella lotta coi gorgi, riescono ad agguantare la mina, a tirarla a riva, a disarmarla. Poche ore dopo, tanto per non perdere l'allenamento alle emozioni fuor di trincea, si offrono come guide ad un capitano di fanteria e lo accompagnano a riconoscere il terreno antistante per preparare un'avanzata...

L'avanzata avvenne. I marinai che non erano di servizio ai pezzi attaccarono il nemico alla baionetta, a fianco delle fanterie. Il loro manipolo si trovò allo scoperto sotto il tiro convergente di tutti i calibri austriaci ed ebbe perdite dolorose; ma la posizione — che da molto tempo si considerava inespugnabile — fu presa e le batterie dell'*Amalfi* poterono compiere un nuovo sbalzo in avanti. Erano diventate, così, le pattuglie di punta dell'artiglieria italiana...

Non era possibile ottenere tutto ciò da compagnie navali inesperte della guerra in altura, senza il concorso di direttive, di volontà, di esempi assolutamente superiori; vale a dire senza un'ufficialità di prim'ordine. E qui subentra la dovuta considerazione al valore dell'elemento "uomo" preposto ad ognuno dei reparti sbarcati. E' necessario riconoscere che la magnifica trovata dell'Ammiraglio avrebbe potuto urtare contro difficoltà insormontabili di preparazione e di adattamento, s'egli non avesse avuto sotto mano ufficiali capaci di trasformare in pochi giorni i loro uomini da puntatori di bordo a bombardieri di "doline".

Ma chi conduceva questi uomini all'assalto del Carso erano giovani provati e risoluti, come i tenenti di vascello Z....., P..... e G....., ciascuno dei quali aveva un conto individuale da regolare con gli avversari. Il ricordo dell'*Amalfi* non poteva esser placato che ad una sola condizione. Avevan preso perciò la perigliosa, ma tranquilla abitudine di andare a ficcare il naso nelle difese del nemico, per piombargli addosso all'improvviso. Non si contentavano di esplorare essi stessi il terreno che avevano di fronte, ma si cacciavano sotto l'intrico degli sbarramenti austriaci per studiare la conformazione dei loro "trinceroni", per osservare i camminamenti d'accesso e di sbocco, per tracciarne rilievi topografici, per scoprire le posizioni dei pezzi retrostanti e ritrarne esatte misurazioni telemetriche. Erano dei terribili vicini, che avevan preso tale una confidenza coll'avversario da giuocargli spesso tiri atroci. Troppo lungo sarebbe enumerarli tutti. Basterà darne un'idea, riferendo uno dei più singolari: quello, per esempio, che in un pomeriggio d'autunno il tenente di vascello P..... riserbò ad una compagnia ungherese.

Luigi P..... si fece accompagnare dall'aspirante Campo, da qualche marinaio e da tre carabinieri. Voleva avvicinarsi all'ingresso

laterale d'una grande trincea austriaca, costrutta in cemento e blindata di "sacchi a terra". Vista dal basso aveva una vaga rassomiglianza col parapetto d'un bastione medioevale. Non mancavano nè le feritoie nè gli scudi metallici per completarne l'illusione. La compagnia di tiragliatori chiusa là dentro molestava tremendamente i nostri posti avanzati, la batteria di marina e perfino le vie di comunicazione alle nostre spalle.

L'operazione non poteva esser tentata che di pieno giorno; poichè bisognava insinuarsi per angusti passaggi a zig-zag attraverso il labirinto dei reticolati nemici. Era dunque necessario vederci bene. P.... aveva osservato più volte donde alla sera passavano le sentinelle ungheresi, per montar la guardia oltre i loro reticolati; e conosceva i punti d'accesso. Gli uomini dell'audace manipolo vi si cacciarono dentro carponi, di sasso in sasso, di cespuglio in cespuglio, cercando di defilarsi alla vista quanto più fosse possibile. Avevano scelto quell'ora perchè le vedette, trovandosi col sole in faccia, meno facilmente potessero scorgersi. Ma come, tuttavia, presumere di avvicinarsi non veduti alla trincea che coronava l'altura? Era una probabilità rara. Bisognava contare sull'imprevedibile: sulla momentanea disattenzione delle piccole guardie. Ci contarono. La fortuna li ricompensò d'essersi ciecamente affidati a lei. Ruscirono a passar tutti attraverso i labirinti di fil di ferro spinato, senza destare alcun allarme. Poi, con cautela e pazienza infinite, le armi in pugno, trattendo il respiro, girarono sul fianco estremo della trincea, si calarono nel camminamento d'accesso, s'approssimarono al varco d'entrata. Gli ungheresi conversavano a voce bassa, ognuno al calcio del proprio fucile, introdotto nella feritoia del parapetto. Erano molti, troppi.. Mezza compagnia.

Il tenente di vascello intuì che, dal varco d'ingresso, si poteva prender tutta la trincea d'infilata. La situazione si prestava singolarmente ad un colpo d'audacia. Giucò la carta. Un cenno ai pochi

che lo seguivano; un'occhiata alla pistola stretta in pugno; un comando risoluto:

— Savoia!

Gli ungheresi si volsero atterriti. Videro lo sbocco della loro trincea bloccato da canne italiane spianate su loro minacciosamente.

— Nessuno si muova! Deponete le armi. Arrendetevi!

Il sottufficiale che comandava quella mezza compagnia dovette esser così sicuro che gl'italiani li avessero accerchiati in forze, che non tentò nessuna resistenza; anzi consigliò ai suoi di obbedire ed arrendersi.

Il tenente di vascello P.... li fece uscire tutti, ad uno ad uno, disarmati. Erano più di sessanta. Ordinò alla colonna dei prigionieri d'oltrepassare subito i reticolati e l'avviò verso le nostre trincee. Per timore che qualcuno in coda tornasse indietro, mise l'aspirante e un carabiniere, col moschetto spianato, a chiudere la colonna. Il ritorno fu tragico. Le vedette delle trincee vicine dettero l'allarme. La fucileria cominciò a tempestare la lunga fila ondeggiante che s'allontanava. Poi anche l'artiglieria austriaca aprì il fuoco. La situazione divenne critica. I prigionieri, accortisi dell'inganno in cui erano caduti, ebbero un attimo di sbandamento e d'esitazione; ma intanto le batterie austriache iniziavano un tiro celerissimo alle loro spalle. Ciò rendeva estremamente pericoloso il breve tragitto fino alle trincee italiane, ma nel tempo stesso impediva a chiunque di retrocedere... Finalmente, con grandi stenti, il tenente P...., i marinai, i carabinieri e gli ungheresi ruscirono con pochi feriti a raggiungere le trincee italiane. Soltanto l'ultimo prigioniero e l'aspirante Campo non poterono arrivarci: erano caduti a trenta metri dai nostri reticolati, colpiti a morte.

Tale lo spirito d'aggressività che animava in trincea gli equipaggi dell'*Amalfi*. Preparati a questa continua, insonne, rischiosa schermaglia d'ogni momento col nemico a poche decine di metri

lontano, nei giorni di grande azione il loro slancio si imponeva alla stessa ammirazione dei più bei battaglioni dell'esercito. Fu un alto ufficiale dei bersaglieri che propose per la medaglia al valore la seconda batteria del gruppo S....; furono i generali Zanchi e Schenardi che spontaneamente additarono alle autorità supreme l'eroismo degli artiglieri navali nelle aspre offensive e controffensive italiane sul Carso settentrionale; furono i comandanti del corpo d'esercito operante contro Peteano, Boschini e il San Michele che vollero segnalare la parte presa dai piccoli calibri della Marina nel preparare e sostenere le avanzate delle nostre fanterie in quel tremendo settore, elogiando la bella condotta dei marinai e dei loro ufficiali. Sui pendii pietrosi di quell'altare sanguigno elevato alla santità della Patria, dove la Marina offrì in olocausto molti dei superstiti dell'*Amalfi*, fu cementato in duri combattimenti il vincolo d'amore che stringerà sempre in avvenire i grigio-verdi di terra coi grigio-verdi dell'armata.

LE BATTERIE DEL BASSO ISONZO

Quasi contemporaneamente alla costituzione del "Gruppo Amalfi", la Marina era chiamata ad un compito anche più importante all'estrema ala destra del fronte italiano. Là dove l'Isonzo si avvia alle foci, è un'immensa plaga paludosa, tutta salici, canneti, cespugli, per otto mesi dell'anno sommersa dall'acqua. E' un mare di fango punteggiato dai ciuffi d'una squallida vegetazione lacustre che si stende fra le esalazioni nebbiose e si protende verso il mare vivo.

L'estrema ala destra dell'esercito italiano, per attaccare il margine meridionale del Carso, è stata costretta a spiccare il salto dalla melma di questa bassura. Doveva appoggiarla nella faticosissima impresa un'artiglieria pesante, di grossi calibri, che fosse capace di fulminare gli elevati sbarramenti nemici di Duino e dell'Hermada e

che non avesse esitazione a piazzarsi allo scoperto, nella fanghiglia e nell'acqua. Tale missione fu affidata ai cannoni e ai cannonieri di Marina.

Anche i profani delle difficoltà di trasporto d'un greve e lunghissimo pezzo navale attraverso il cedevole acquitrino comprendono che cosa dev'essere stato il traino di batterie simili dove gli uomini dovevan camminare nell'acqua fino al disopra del ginocchio e dove le ruote sprofondavano e s'immobilizzavano nel viscido elemento. Senza contare che ogni traino doveva essere eseguito di notte, senza fiaccole, perchè il nemico dai ciglioni dell'altipiano non concentrasse il suo fuoco sulle squadre e sul materiale impaniati nel pantano. Poi, quando le piogge dirette provocavano quelle tremende piene dell'Isonzo che spazzano le valli con furia demolitrice e trovano alle foci l'ostacolo del mare grosso che fa indietreggiare il corso della fiumana, uomini, cassoni, artiglierie, trattrici, animali, munizioni si trovavano investiti e circondati dalle limacciose correnti, col pericolo, in molti punti, di venirne sommersi.

Si aggiungano le febbri palustri e reumatiche che attaccano nella stagione meno rigida chiunque lavori nella desolata maremma; e si comprenderà che cosa dev'essere stata la vita delle batterie di Marina in questa che S. M. il Re ebbe a chiamare non senza ragione "la peggior plaga di tutto il fronte".

Qui la pazienza, l'ingegnosità, lo spirito di sacrificio e di adattamento della nostra gente di mare si son rivelati in tutta la loro interezza. Dove non sarebbe stato credibile portare e postare nessuna macchina di guerra, gli artiglieri navali misero in posizione le loro bocche da fuoco. Il terreno molliccio, che lame d'acqua stagnante ricoprivano come un'insidia, si sprofondava sotto le moli d'acciaio: e i marinai dovettero, con palafitte, con terra, con ghiaia trasportata di lontano, costruire vaste piazzole, solide come fondamenta. L'uniforme distesa lagunare non presentava una balza, un ciglio, un argine,

dietro cui riparare almeno le munizioni: e i marinai dovettero alzare parapetti, improvvisare riserve con cemento e sacchi a terra, creare dal nulla, in mezzo all'acquitino, senza tronchi forniti dal luogo, depositi asciutti dove la balistite e i proiettili non si rovinassero.

Non un rialzo da cui si potesse scorgere un po' d'orizzonte, per osservare e dirigere il tiro contro il nemico annidato sulle alture; e i marinai innalzarono ingegnosi osservatori, a guisa di coffe, sulla cima degli alberi.

Essendo la plaga tutta scoperta alla vista e al tiro dell'avversario, occorreva collocare i pezzi lontanissimi uno dall'altro, per renderli meno vulnerabili; il che voleva dire necessità di costruire sull'acqua vie d'accesso dall'uno all'altro, dalle riserve di munizioni a ciascuna bocca di fuoco, dalle retrovie di rifornimento ai depositi delle varie batterie; e i marinai fabbricarono — con file interminabili di palafitte conficcate a due a due nella melma e poi congiunte con assicelle, con tavole, con graticci, con traverse — chilometri e chilometri di sentieri pensili che divennero le uniche arterie di comunicazione, tra il mondo e le batterie, delle batterie fra loro e anche tra i vari elementi d'una medesima batteria... Ma tale rete immensa di pontili doveva restar mascherata il più possibile agli occhi del nemico; ed ecco il perchè della tortuosità di tutti quei sentieri pensili, costretti a seguire, non la via più breve da un punto all'altro, ma la capricciosità dei canneti più fitti, delle macchie più folte.

Poi... poi bisognava pensare a viverci, in quell'orrida lama chiusa dentro un triangolo tragico: le piene dei fiumi, la rabbia del mare e il fuoco di sbarramento del nemico. E a poco per volta spuntarono capanne di giunchi e di falasco, simili a *tukul* abissini; poi, quando arrivò il legname, sorsero villaggi lacustri, dove un



istinto atavico, memore forse delle prime abitazioni umane sulla terra, si congiunse con l'abitudine di bordo all'economia dello spazio e alla ricerca del massimo *comfort* coi minimi mezzi. I villaggi diventarono, con nulla, quasi eleganti. Tuffati nei canneti, sospesi fra il cielo e l'acqua verdastra, affacciarono qua e là qualche balcone rustico, allungarono qualche *passerelle* pittoresca, collegarono una baracca con l'altra mediante qualche "ponte dei sospiri", si dettero delle arie di piccoli *cottages* per gente originale che avesse scelto una sua strana villeggiatura in maremma, tra la febbre, le inondazioni e la morte.

Da questa posizione assurda, i cannoni navali cominciarono a mordere di lato gli erti baluardi del nemico. Ment'esso accumulava quasi al sicuro artiglierie sui promontori che s'avanzano come prore nel Golfo di Panzano per ributtarci giù dai cigli di Monfalcone su cui ci eravamo aggrappati di sorpresa, ecco che si trovò improvvisamente coi grossi calibri controbattuti di fianco da una posizione che certo non avrebbe mai supposto preoccupante: dagli acquitrini.

I pezzi austriaci appostati a Duino, a Sablici, a Medeazza, a Flondar, a San Giovanni, presso il lago di Doberdò, dietro il minaccioso torrione dell'Hermada, non potevano più aprire il fuoco contro le nostre fanterie e contro le nostre artiglierie di terra, senza venir tempestati di colpi e spesso ridotti al silenzio dalle batterie di marina acquattate nel pantano. Le truppe austriache di riserva e di rincalzo non potevano più affluire dal nodo di Nabresina sulla fronte di battaglia senza che queste nostre batterie le trattenessero e le scompigliassero lungo le retrovie, demolendo i ponti sul Timavo e i fiumicelli minori, abbattendo i muraglioni di riparo, rovesciando i carri dei rifornimenti. I *draken balloons* avversari non potevano più impunemente sollevarsi da Selo, da Iamiano, dall'Hermada ad esplorare le nostre mosse, a spiare i no-

stri aeroplani, a dirigere il tiro contro le nostre posizioni d'attacco; appena in aria, si vedevano recingere da corone di colpi ed eran costretti ad atterrare in fretta e in furia, quando non precipitavano in fiamme, colpiti.

Tutto ciò irritò gravemente il nemico. Vedeva sfuggirgli di mano la schiacciante superiorità e la libertà d'iniziativa che la conformazione del terreno gli dava alla nostra estrema destra, fu obbligato ad accrescere in cotesto settore il numero dei suoi grossi calibri, a spostarli continuamente, a tenerli in posizioni più arretrate e più riparate. E concentrò su Isola Morosini, su tutta la squallida maremma distesa tra le foci dell'Isonzo e Monfalcone, la furia delle sue migliori artiglierie. Le batterie navali ebbero giornate tremendamente dure, ma tennero fermo. Si ingaggiò così, notte e giorno, un atroce duello in cui rifulsero tutte le virtù di pazienza, di resistenza, di sacrificio e di sangue freddo dei nostri equipaggi. Facilmente individuati alla vampa nella bassura interamente scoperta, i loro pezzi ebbero spesso i parapetti sfondati, le riserve demolite, i camminamenti pensili rovesciati nell'acqua, i serventi colpiti sulle piazzuole non protette. Ad ogni colpo aggiustato, si disfaceva in un attimo ed il fango inghiottiva un'opera la cui costruzione aveva richiesto settimane di angosciose fatiche e d'insonne lavoro. Ogni giorno rinnovava un travaglio di Sisifo. Ma i cannoni della Marina italiana, pur nelle condizioni più avverse, pur in mezzo all'inferno che il nemico scagliava loro dall'alto, ebbero sempre per ultimi la parola.

Però, nelle postazioni fisse in cui si trovavano, riuscivan penosamente e con troppi sacrifici a tenere in rispetto i pezzi avversari. Oltre al non avere il vantaggio della mobilità, erano schiavi della loro stessa natura. E' noto che le grosse e lunghe artiglierie di bordo, se hanno una gittata ed una celerità di tiro superiori alle consorelle terrestri, non possono sparare con grandi angoli d'inclinazione. Ora, per la configurazione montuosa del litorale da Duino a Nabresina

dove il nemico teneva annidati i suoi pezzi, era necessario invece dare alle nostre bocche da fuoco, tanto più basse delle avversarie, una forte inclinazione anche per poter battere le sue opere nascoste nelle gole dei monti, riparate dalle creste, annidate dietro i costoni più ripidi. Bisognava escogitare immediatamente un modo ingegnoso di mettere in azione nell'impervia maremma altre batterie navali che avessero la duplice prerogativa di spostarsi con facilità e di consentire inclinazioni rilevanti. Il problema venne risolto dalla Marina in pochi giorni, con una trovata veramente geniale: quella dei pontoni galleggianti.

LE BATTERIE SU PONTONI

Si videro nelle oscurissime notti venire dal mare su per l'Isonzo e risalirne il corso strani convogli fluviali. Erano ansanti rimorchiatori che trascinavano ognuno contro corrente una specie di isolotto galleggiante, sulla cui coperta si profilavano le sagome allungate di due grosse bocche da fuoco; attaccata all'enorme pontone, seguiva una fila di barconi e di burchi, che sarebbero stati adibiti ai servizi ausiliari d'ogni pontone: ai rifornimenti, al trasporto del personale, delle officine, delle munizioni.

Molti di quei galleggianti ce li avevano forniti, involontariamente, gli stessi austriaci. Quando le nostre truppe occuparono i cantieri di Monfalcone e la Marina, dall'Adriatico, entrò in Porto Rosega, tutto il naviglio abbandonato dall'avversario venne requisito e utilizzato immediatamente; sui pontoni installammo artiglierie navali di grande portata; i vapori maggiori vennero trasportati a Venezia, mentre i minori furono adibiti agl' innumerevoli servizi della difesa di Grado e i rimorchiatori furono assegnati al traino dei pontoni armati.

Eccoli dunque, questi provvidenziali pontoni, accostare alla riva

sinistra dell'Isonzo. Ciascuno viene ormeggiato strettamente alla sponda, in modo che l'argine naturale costruito dal fiume gli serva in qualche modo da parapetto e da riparo. I marinai improvvisano, sullo stile dei compagni giunti prima di loro, capricciose abitazioni lacustri. Ma le prime palafitte degli strani villaggi sono appena piantate, che già le batterie galleggianti vengono chiamate al fuoco contro i contrafforti dell'Hermada. L'inclinazione voluta è presto data ai cannoni che già dirigono la loro bocca lucente verso gli obiettivi da offendere. Mediante blocchi di pietra e pesi di ferro, ogni pontone viene sbandato dalla parte opposta ai bersagli da colpire. Mentre il bordo del mostruoso galleggiante che corrisponde alla culatta dei pezzi, s'inabissa nell'acqua, il lato opposto, quello che quasi tocca la riva, si solleva solennemente e solleva verso il cielo le volate dei cannoni. Basta regolare i pesi: e le artiglierie navali assumono, per legge d'equilibrio, l'elevazione necessaria.

La semplicità e l'ingegnosità di questa trovata ci permise di trasformare melma, fiumi e poltiglia in una formidabile posizione di guerra. Formidabile, ma tremenda. Gli austriaci son rimasti da prima sorpresi dinanzi al diluvio di colpi che arrivava sulle loro batterie più nascoste e più lontane, dalle nuove bocche da fuoco italiane. Non riuscivano a comprendere dove diamine noi avessimo installato i nostri pezzi. E controbattevano furiosamente a zone, tanto in direzione quanto in profondità, tutta la pianura del basso Isonzo, come chi cerca a tastoni le opere vitali dell'offensiva avversaria e non riesce a scoprirle con esattezza. Poi anche le nostre artiglierie galleggianti vennero individuate; e cominciò pei marinai dei pontoni una penosa, ingrata, ma gloriosa esistenza.



Un certo numero di pontoni armati costituì una batteria. L'assieme di tali batterie e di quelle già installate ad Isola Morosini formò dapprima il gruppo del Basso Isonzo, comandato dal capitano di fregata F.... Il nemico non gli dette requie; esso non diede mai quartiere al nemico. Gli austriaci s'impensierirono seriamente di questa nuova minaccia che s'addensava al loro fianco sinistro, benchè lo avessero appoggiato ad un sistema vantaggioso di monti che venivano a cadere a picco sull'Adriatico. Ed organizzarono essi pure a difesa terrestre della costa minacciata una brigata di Marina, che affidarono al comando dell'Ammiraglio Chudelka. La lotta attraverso al Golfo di Panzano, che era stata sempre vivacissima, divenne veemente.

Gli artiglieri dei pontoni italiani si moltiplicarono. Il loro numero era così esiguo che non permetteva neppure nelle giornate e nottate d'azione i due turni — uno di servizio e uno di riposo — che gli elementi d'assedio dell'esercito hanno la possibilità d'alternare, per non esaurire i loro uomini. D'altra parte l'enorme aumento del nostro naviglio dopo lo scoppio della guerra aveva richiesto tale quantità di personale provetto che non ci sarebbe stato modo — neppure avendolo voluto, sacrificando altri servizi — d'accrescere la forza delle batterie navali del Basso Isonzo. I marinai non se ne lamentarono. Lavorarono il doppio e compensarono con un maggior rendimento individuale la deficienza numerica delle squadre. I serventi dei pezzi galleggianti ebbero l'illusione di far la guerra dal ponte d'un incrociatore più minuscolo, più tozzo, più scomodo e men protetto; ma era sempre sull'acqua ch'essi si battevano. Non avevano il rischio del siluro o della mina subacquea; ma avevan quello di una maggiore vulnerabilità agli scoppi delle granate, avevan quello continuo dei capricci del fiume e dell'impossibilità di schivare le salve

avversarie colla velocità e cogli spostamenti di rotta. Forse, tutto sommato, i disagi erano notevolmente più gravi che a bordo d'una nave di linea; i pericoli non eran certo minori. Pur tuttavia la vicinanza del mare, l'instabilità dell'elemento su cui ad ogni colpo in partenza il pontone saltava come una prora contro l'ondata e sbandava fino a rompere i cavi d'ormeggio, la febbre con cui si correva ad otturare le falle ad ogni proiettile ricevuto in pieno per non affondare nei gorgi fangosi, le ansiose cautele con cui si tenevano riparate le munizioni e le polveri nel ventre del galleggiante come nel cuore d'una Santa Barbara, finivano col comunicare agli equipaggi lo stesso entusiasmo che avrebbe acceso loro nell'animo una battaglia navale.

Soltanto, qui, la battaglia navale non terminava mai. Si poteva esser colati a picco da un momento all'altro come in mare, senza quasi speranza che un colpo bene aggiustato sulle opere del nemico gli potesse restituire il contraccambio.

Una volta, mentre infuriava una di quelle spaventose piene dell'Isonzo che, superati gli argini, irrompevano nei baraccamenti, invadevano i depositi di munizioni, allagavano le piazzuole dei pezzi e mettevano a serio cimento la stabilità dei pontoni armati, fu avvistata una nave austriaca uscire dagli sbarramenti di Trieste e mettersi in rotta verso Duino. Era la prima volta che il nemico osasse tanto. Aveva indubbiamente veduto la palude fortificata dagli italiani tutta sommersa e sconvolta dall'inondazione e forse contava su quella giornata di incolumità per tentare un colpo, una sorpresa. Poco dopo si osservò infatti che la nave era scortata da una silurante. La batteria del tenente di vascello B.... aprì il fuoco su entrambe. Le navi, vistesi scoperte e prese di mira, cercarono allora di accostare verso Nabresina per rifugiarsi evidentemente nel Golfo di Sistiana, mentre tutte le artiglierie austriache di Duino cominciarono a scagliarsi sui nostri pezzi.

Il tenente di vascello M..., comandante una batteria di pontoni, che proprio in quel momento stava dirigendo in mezzo all'inondazione il salvataggio dei propri baraccamenti e dei propri depositi, intuì subito che il Comando del Gruppo avrebbe dato anche ai galleggianti l'ordine di sparare. Mandò gli uomini ai pezzi ormeggiati alla riva sinistra dell'Isonzo; e s'accinse egli stesso a recarsi al suo posto di combattimento sulla torre-osservatorio che si elevava, per necessità di visuale, sulla sponda destra.

Se non che... se non che occorreva attraversare la piena mugghiante del fiume, raddoppiato d'ampiezza e di violenza. Risalirne il corso a monte, fino a trovare il ponte più vicino, non era neppure il caso di pensarci. C'erano alcuni chilometri di terreno inondato da percorrere; voleva dire non giungere in tempo per agire. Il M.... non esitò. Bisognava attraversare a qualunque costo. Fece mettere in acqua una barca da pontieri e ci saltò dentro. Poi, con sforzi disperati, cercò di tagliare l'impeto della corrente e di guadagnar la riva opposta. Intanto le esplosioni dei proiettili lanciati dalle artiglierie di Duino costellavano il fiume di vampe, di colonne d'acqua e di fumo, di sprazzi di mota e di schegge. I cannonieri dai pontoni, pronti al loro posto di servizio, guardavano con angoscia quel burchio travolto come una festuca dalla violenza della piena e recinto di colpi....

Ci fu un momento in cui la barca parve sfuggire al controllo del suo guidatore. Scomparve in una vertigine di gorgi. Era stata sfondata da qualche scheggia di granata? Era stata presa in un vortice? L'ufficiale, esausto, aveva abbandonato i remi? I capi cannonieri seguivano esterrefatti quella lotta ineguale; si consultarono se qualcuno di loro dovesse trasgredire all'ordine, abbandonando i pezzi e precipitarsi al soccorso....

Ma no. Il burchio riappariva; non era colpito; era soltanto investito d'ogni parte dal giuoco delle correnti. Aveva urtato in una

secca; appariva immobile, benchè l'acqua lo incalzasse e facesse fiotto ai suoi bordi. Il comandante tentava ogni sforzo per disincagliarlo. Invano. La chiglia doveva essere stata afferrata dagli arbusti e dai cespugli della secca invisibile. Impossibile avanzare o retrocedere. La riva era ancora lontana... Quand'ecco si vide il tenente di vascello M... abbandonare i remi, cavarsi le scarpe e la giubba, gettarsi a nuoto. Gli uomini, dai pontoni, allibirono. Giudicarono il loro comandante perduto; poichè l'Isonzo faceva paura, in quel fosco giorno di novembre, anche ai più forti.

Quanto durò la tortura di tutti gli animi protesi verso quel punto nero che scompariva e riappariva sulle spume gialle della pazza fumana? Nessuno potrebbe, credo, precisarlo. Chi la ricorda dice che fu un'ansia di secolo.... Ma quando videro, tra il fumo degli scoppi incessanti, il loro capo agguantare la riva lontana, inerpicarsi sull'osservatorio a sommo d'un albero isolato; quando udirono che il filo telefonico trasmetteva con sicurezza, dalla voce ferma dell'ufficiale, i dati di tiro per aprir subito il fuoco, gli artiglieri di tutti i pontoni agitarono i berretti verso il superstite e gli lanciarono sul vento, tra il fragore delle esplosioni, il tradizionale grido della gente di mare.

Lo seguì il rombo molteplice. La batteria galleggiante sparava sulle navi austriache già vicine a Sistiana, con salve che parevan bordate. L'osservatorio trasmetteva le correzioni di tiro necessarie. Le navi nemiche vennero circoscritte di proiettili. La silurante fu colpita: divisa in due, affondò in un attimo. Il vapore si gettò alla costa, come se volesse incagliarsi, e scomparve nella foschia del golfo. Raggiunto lo scopo dell'azione, tutti i cannoni navali di Isola Morosini e dell'Isonzo si rivolsero quindi alle ostinate batterie nemiche di Duino, di Flondar e dell'Hermada, finchè non le costrinsero a tacere.

Ma non sempre i marinai dei pontoni furon così fortunati. Quante volte le granate che arrivavano mugliando dagli appostamenti

di Duino non esplosero in pieno contro le grosse chiatte indifese, aprendo nel loro ventre squarci enormi in cui sembrava che tutta l'acqua del fiume volesse precipitarsi? Quante volte non presero fuoco nelle sovrastrutture e non s'incendiarono le cariche contenute nei loro depositi? Quante volte i pezzi ostinati non continuarono a fulminare le artiglierie di fronte, mentre il pontone lentamente sprofondava, mentre le vampe degli incendi l'avvolgevano tutto, mentre i serventi eran tutti in acqua ad otturare con furia febbrile le falle e solo il puntatore, ferito, accecato dalle fiamme, dal fumo, dai gas nauseabondi, restava inchiodato al suo cannone vacillante, per trargli dall'anima ancora un'ultima parola d'acciaio contro il nemico?

Qualche volta accadeva che il sangue freddo, l'abilità e lo spirito di sacrificio dei marinai riuscissero a compiere il miracolo: vale a dire ad impedire che il pontone colpito e avariato colasse a picco. Qualche volta era necessario invece affrettarne l'affondamento, specialmente quando gli estintori ordinari di bordo non erano sufficienti a domare gl'incendi e sorgeva preoccupante il pericolo che il fuoco si comunicasse ai depositi dei proiettili o della balistite. In questo caso, appena sospesa o cessata l'azione, occorreva provvedere al ricupero del galleggiante affondato e delle sue artiglierie. E così sorgeva, per gli equipaggi insufficienti alla bisogna e già spossati dalle lunghe azioni del fuoco, una nuova fatica, che l'impossibilità di trasportare in vista del nemico e di mettere in opera su quella riva pantanosa le macchine e gli argani necessari al ricupero, rendeva improba, atroce, sovrumana.

Non s'immaginino i lettori che tanta abnegazione e tali sforzi fossero richiesti alla nostra gente di mare solo eccezionalmente; che, dopo qualche giorno di attacchi violenti, succedesse un periodo di riposo o di più quieto lavoro. Basta stralciare dai rapporti ufficiali le motivazioni delle ricompense concesse dal Comando Supremo ai marinai dell'Isonzo, per convincersi del contrario. Ecco qua, per

esempio, un brano di fredda prosa militare, riferentesi alla seconda metà dell'ottobre del 1915:

CURSANO FRANCESCO, secondo capo cannoniere. - Durante un violento fuoco nemico sorvegliava con calma ed esattezza il caricamento e puntamento del suo pezzo, finchè cadeva gravemente ferito per lo scoppio di una granata. Subito si rialzava dando ordini ai puntatori e non abbandonando la batteria che in seguito ad ordine imperioso del comandante. - Isola Morosini, 18 ottobre.

URONI PIETRO, cannoniere scelto. - Recavasi volontariamente sotto il fuoco nemico a riattare una linea telefonica interrotta da granate avversarie e poichè rimaneva gravemente ferito gridava più volte ai compagni: "Viva il Re! Viva il Comandante!". Trasportato al posto di medicazione, esprimeva il vivo desiderio d'esser ricondotto in batteria appena medicato, dando esempio mirabile di elevati sentimenti militari e profondo amor patrio. - Basso Isonzo, 20 ottobre.

DELLE ROSE LUIGI, secondo capo cannoniere. - Comandante di un pontone colpito da una granata nemica, si slanciava nel locale incendiato seguito dal suo armamento e s'immergeva nell'acqua cercando con ogni mezzo d'otturare la falla e di salvare il materiale, mentre d'attorno inferiva il tiro nemico. - Basso Isonzo, 22 ottobre.

MIRABELLO CIRIO, cannoniere scelto. - Di spontaneo impeto assisteva il comandante del suo pontone nell'otturare lo squarcio prodotto da una granata, insistendo nella rischiosa impresa mentre inferiva il fuoco nemico ed immergendosi nell'acqua del fiume per otturare la falla dall'esterno. - Basso Isonzo, 22 ottobre.

MENGGONI GUIDO, sottotenente di vascello. - Ferito gravemente durante l'intensa azione nemica, seguitava ad impartire ordini con serena fermezza, restando al suo posto finchè non fu sostituito dal sottufficiale più anziano. - Basso Isonzo, 24 ottobre.

OGNO SANTE, cannoniere scelto. - Mentre il pontone N. 5, sfondato da granata nemica, s'incendiava e affondava, rimase al suo posto finchè, colpito da una scheggia, morì - Basso Isonzo, 24 ottobre.

Ho citato, per amor di brevità, soltanto le motivazioni delle ricompense con medaglia d'argento. I lettori seguano, in ogni paragrafo del rapporto ufficiale, la successione delle date. E vedranno che la dura, atroce, inverosimile esistenza dei nostri marinai sull'Isonzo, non era l'eccezione di qualche aspro momento; era la vita di tutti i giorni.

Alcuni armamenti, come quelli dei pontoni C. L. Z., hanno sostenuto questa vita per anni, di seguito.

TEMPRE MARINARE

I marinai, anzi che disamorarsi della mutata uniforme per questi metodi inconsueti di lotta, vi trovarono una ragione di maggior fierezza militare. La fatica che ogni bocca da fuoco messa in condizione di sparare era loro costata, accresceva in ciascuno l'attaccamento ai propri pezzi. A bordo, gli artiglieri trovano i cannoni già postati nelle rispettive torri e torrette, già forniti di tutto, già provvisti degli svariati meccanismi automatici che facilitano ogni movimento, ogni puntamento, ogni rifornimento, dai volanti che un bimbo potrebbe maneggiare senza sforzo alle norie e agli ascensori elettrici che portano fin sotto le culatte dei pezzi i proiettili da scagliare sul nemico. Negli acquitrini dell'Isonzo, no. Ogni granata doveva esser portata a braccia percorrendo chilometri e chilometri di quegli angusti sentieri pensili costituiti da *passerelles* sospese sull'acqua o sulla melma; e, quando la *passerelle* era distrutta o non era stata ancora fabbricata, il proiettile doveva esser trasportato lo stesso, nel più breve tempo

possibile, sopra tutto quando la palude veniva battuta dal fuoco nemico, perchè era proprio allora che i cannoni, per controbatterlo, si facevano più voraci. A bordo, un pezzo avariato lo si sostituisce senza sforzo con uno nuovo; gli spostamenti sono automatici; basta assicurare la bocca da fuoco agli argani a vapore poichè questi la sollevino in aria, la girino, la mollino, la depongano dovunque, come braccia di titani un fascio di canne. Sull'Isonzo no. Ogni cannone doveva essere trasportato di lontano, su apposito carreggio; e doveva arrivare trascinato per buon tratto dalle sole forze degli uomini, perchè autocarri e cavalli sarebbero rimasti impegnati nel terreno impraticabile.

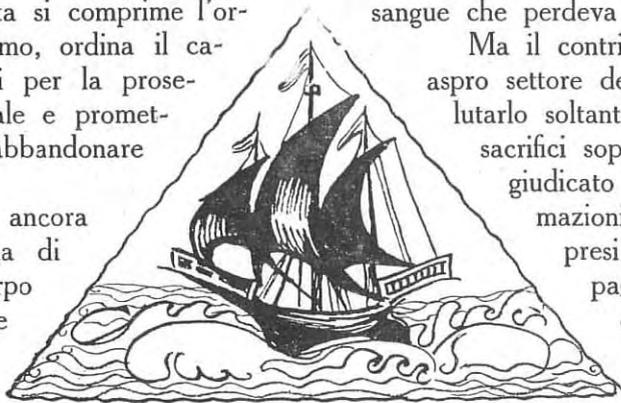
Se più caro è sempre quello che costa maggiori sofferenze, non parrà esagerata la riluttanza degli artiglieri di Marina — anche se feriti in modo gravissimo dalle esplosioni dei colpi in arrivo — ad allontanarsi, a distaccarsi dai loro pezzi. Il capo cannoniere Cursano, investito da una gragnuola di schegge, riporta dodici ferite al viso, al torso, alle braccia. Una gli ha schiacciato l'occhio sinistro; pur nello strazio del dolore, capisce subito d'averlo perduto irrimediabilmente. Ma lo assale il terrore che la squadra ch'egli comanda, disorientata, rallenti il tiro o lo sbagli. Il capo cannoniere si rialza, come può, da terra; con la mano rimasta intatta si comprime l'orbita sanguinante, incita la squadra a tener fermo, ordina il caricamento del pezzo e continua a dare i dati per la prosecuzione del fuoco. Deve intervenire un ufficiale e promettergli di farlo tornare in batteria, per indurlo ad abbandonare il suo posto.

Gli ufficiali delle batterie navali ricordano ancora con affettuosa memoria la serenità quasi burlona di Federico Gallucci, tenente cannoniere del Corpo Reali Equipaggi, sotto il tiro aggiustato delle batterie austriache di Duino. Le granate esplodevano sulla linea dei pezzi ch'egli coman-

dava. Una aveva preso in pieno lo scudo di un cannone; le schegge proiettate tutt'intorno avevano ferito gravemente al viso e alle gambe tanto il Gallucci quanto il cannoniere Maniscalco. I proiettili nemici avevano spezzato tutte le linee telefoniche fra i vari cannoni ed anche quelle che collegavano la batteria con l'osservatorio, dov'era il tenente di vascello comandante, che dirigeva di lassù il tiro.

Il Gallucci non volle che gli artiglieri si curassero di lui, ma ordinò che continuassero ed accelerassero il fuoco. Trascinandosi a stento la gamba inutilizzata, da un pezzo all'altro, dominando ogni dolore, continuò a verificare i dati di puntamento dei suoi cannoni, disse i lavori di riattivazione delle linee telefoniche, dette con tutta calma le consegne del suo incarico al sottufficiale più anziano, si recò all'osservatorio per informare il proprio comandante dell'accaduto, tornò in batteria e volle esaminare le condizioni del cannone colpito e dei marinai feriti. A chi lo esortava a preoccuparsi delle proprie condizioni, rispondeva celiando sull'aspetto del suo corpo curvato dallo spasimo e claudicante: "Io son vecchio, oramai; non curatevi di me". E resse alla fatica, al dolore, in quell'inferno di colpi, con piena lucidità e bonarietà di mente, finchè le forze gli vennero meno col sangue che perdeva e cadde svenuto nella melma.

Ma il contributo che la Marina dette in questo vasto ed aspro settore del fronte alla guerra terrestre, non bisogna valutare soltanto in base al valore individuale dimostrato, ai sacrifici sopportati, agli obiettivi tattici raggiunti; dev'essere giudicato anche col criterio del lavoro svolto, delle sistemazioni organizzate, dei servizi di vario genere intrapresi e compiuti. Benchè il personale d'ogni compagnia navale fosse la metà e spesso un terzo di quello delle consorelle di terra, la Marina provvide da sè, con mezzi propri, al movimento delle sue batterie attraverso "la peggior



plaga del fronte". Valendosi dei suoi carri per il trasporto e lo scavalca-
 mento dei cannoni di medio e grosso calibro, potè, senza "capre" di solle-
 vamento, passare anche in sole sei ore da una posizione all'altra. Coloro
 che son pratici di spostamenti di batterie sanno che cosa significhi una tale
 operazione, in terreno paludoso, eseguita nei limiti brevi d'un quarto di
 giornata... La Marina impiantò sul posto un suo magazzino per il confe-
 zionamento delle cariche per le proprie artiglierie, riuscendo a farne,
 nei primi mesi della guerra, oltre trentamila; organizzò e provvide
 da sè ai servizi di munizionamento, compresa la costruzione delle vie
 d'accesso alle diverse batterie, che le consentirono di sparare circa
 200 mila colpi; costituì i propri servizi logistici e sanitari, fondando
 anche un grande ospedale a Isola Morosini, che accolse feriti e am-
 malati di tutte le armi; a questo si aggiunga l'opera faticosa e ri-
 schiosa del ricupero dei materiali affondati nel dedalo delle vie d'acqua
 che attorniano il basso Isonzo; si aggiungano i lavori di dragaggio
 dei fondali, di ripescaggio delle draghe e dei galleggianti affondati
 dal tiro nemico, delle torpedini rimosse e scaricate, del naviglio ab-
 bandonato o deteriorato dagli austriaci e da noi rimesso in condizione
 di servire, dei rimorchiatori e dei pontoni portati contro corrente,
 spesso in tempi di piene, nei punti più utili per il tiro di contro-
 batteria; si aggiungano i lavori di costruzione di piazzuole, di pa-
 rapetti, di piattaforme in calcestruzzo, di camminamenti defilati e ma-
 scherati, di baraccamenti in legno, di depositi per viveri e per
 munizioni; i servizi d'esplorazione aerea, costiera, lagunare e marittima
 in connessione con le operazioni dell'esercito: e si avrà, all'ingrosso,
 un'idea molto sommaria della vastità del compito che i grigio-verdi
 del mare hanno assolto con alacrità di dedizione e con fratellanza di
 spirito ammirevoli, a fianco dei loro commilitoni di terra.



La rappresentanza della Marina nelle operazioni sul fronte orientale
 ha anche assolto un altro compito di grave importanza: la di-
 fesa di Monfalcone e del Golfo di Panzano.

La prossimità di questo fronte al mare, l'eventualità di offese
 navali austriache — o isolate o in concorso con le batterie di Duino,
 di Medeazza, di Flondar e dell'Hermada — avevano portato di
 conseguenza la responsabilità della Marina nell'assicurare il fianco
 destro italiano durante lo svolgersi della campagna e delle singole
 azioni. Perciò su questo fianco e sul limitare di esso venne costituito,
 con carattere essenzialmente marittimo, un organo d'offesa e di difesa.

Quando nel maggio del 1916 gli austriaci iniziarono la "spe-
 dizione punitiva" nel Trentino con quel violentissimo attacco diversivo,
 che tutti ricordano, dinanzi al settore di Monfalcone, le batterie del
 gruppo del capitano di corvetta G... concorsero validamente a ri-
 risolvere i momenti critici della situazione. Ed in mezzo alle fiamme
 degli incendi che il nemico appiccò al bosco di pini sulle pendici
 della Rocca, mentre stava tentando d'aggirare l'estrema destra del
 nostro fronte, fu il tenente di vascello P... coi suoi marinai che ac-
 corse fuor delle linee avanzate a soffocare l'incendio sotto il grandinare
 dei proiettili. In quelle giornate d'inferno le compagnie e le batterie
 di Marina si moltiplicarono con animo saldo e rovente come l'acciaio
 dei loro pezzi. L'affluire delle riserve austriache nei punti di mag-
 giore sforzo fu sconvolto; i treni che da Trieste si susseguivano verso
 Nabresina coi battaglioni di rincalzo vennero bersagliati e arrestati;
 i *draken-ballons* che ostinatamente s'innalzavano dietro i monti avversi
 a dirigere sui punti più sensibili della difesa italiana un fuoco in-
 crociato micidialissimo, vennero abbattuti l'uno dopo l'altro; gli at-
 tacchi notturni sferrati per sboccar di sorpresa nella pianura lagunare,

ributtati indietro; le ondate incalzanti degli assalitori, falciate; le batterie che il nemico cercava di spingere sempre più avanti nella speranza d'aprirsi finalmente una breccia all'irruzione, fulminate, costrette al silenzio. Vi furono delle riprese di fuoco celere che durarono cinquanta ore consecutive. I marinai temevano che i cannoni divenissero incandescenti, benchè rinnovassero continuamente — come compresse di ghiaccio sul collo d'un congestionato — i sacchi di tela bagnata sulle volate dei pezzi...

" FORTIA PATI "

Fu nell'estate dell'anno scorso. Gli appostamenti dell'artiglieria di Marina di piccolo calibro nella zona di Monfalcone vennero battuti dagli austriaci per cinque giorni di seguito. Dopo il secondo giorno, uno di quegli appostamenti, spazzato dalle irradiazioni di schegge delle granate nemiche, cinto dagli incendi che le esplosioni suscitavano tutt'intorno, era diventato una posizione insostenibile. Sopra un rudero rimasto in piedi in mezzo alla rovina circostante, quantunque abilmente mascherato e dissimulato, c'era un pezzo su cui s'accanivano in particolar modo i tiri delle batterie avversarie. Aveva avuto il puntatore ucciso, lo scudo e la volata colpiti, parecchi serventi messi fuori di combattimento. E continuava a far fuoco, ora celere, ora lento, ma ostinato. Il Comando navale del settore intuì la precarietà di quel cannone e di quei pochi superstiti. E mandò l'ordine ai marinai di cessare il tiro, di ritirarsi di lassù e scegliersi una posizione più coperta e più arretrata. I marinai risposero che da nessun altro luogo come da lassù potevano veder bene le artiglierie e le trincee austriache da controbattere; e chiesero ai superiori di rimanere dove erano. Restarono per altre quarantotto ore imperterriti a sparare, con tiro diretto, sopra i punti dai quali il nemico ripeteva reiteratamente i suoi tentativi d'attacco. Il lavoro non mancò.

Il gruppo dei serventi s'era ancora assottigliato. Dopo cinque giorni di lotta, non erano rimasti al pezzo, in condizioni di combattere, che un caporale ed un marinaio semplice. Il marinaio andava giù a prendere le cariche, s'arrampicava sul rudero mascherato, aiutava il graduato al servizio del pezzo e ridiscendeva a rifornirsi. Il graduato caricava, puntava e sparava. Un colpo nemico arrivò urlando, scoppiò contro il rudero, sollevò un cratere di schegge, di pietre, di sacchi a terra, di polvere e di fumo, portando via di netto tutta l'ingegnosa e complicata mascheratura del cannone. Il caporale, leggermente ferito, si trovò solo, scoperto, col suo pezzo che balenava al sole, alla vista del nemico di fronte. Ebbe un attimo di titubanza. Non era forse il caso di scendere e di spostarsi? In quel momento, arrivava su il marinaio trafelato, tutto coperto di polvere, di calcinacci e di contusioni, ma con nuovi proiettili intatti nel sacco-bisaccia che, per il peso, gli teneva curve le spalle.

Il caporale scosse il capo; senza dire una parola tirò giù il sacco dalle spalle del compagno, ricaricò il pezzo e continuò a far fuoco...

Il nemico rimase inchiodato sul terreno. La mossa accerchiante che aveva presunto possibile lungo la riva del mare, gli divenne fatale. E le batterie di Marina, concorrendo in quell'estate trionfante alle nostre belle azioni sul Carso, insegnarono agli italiani — come le loro sorelle dell'*Amalfi* — che in guerra anche il dolore d'una sventura sofferta si tramuta in volontà di vincere, quando l'animo è di salda tempra e il rischio non fa paura, ma esalta.



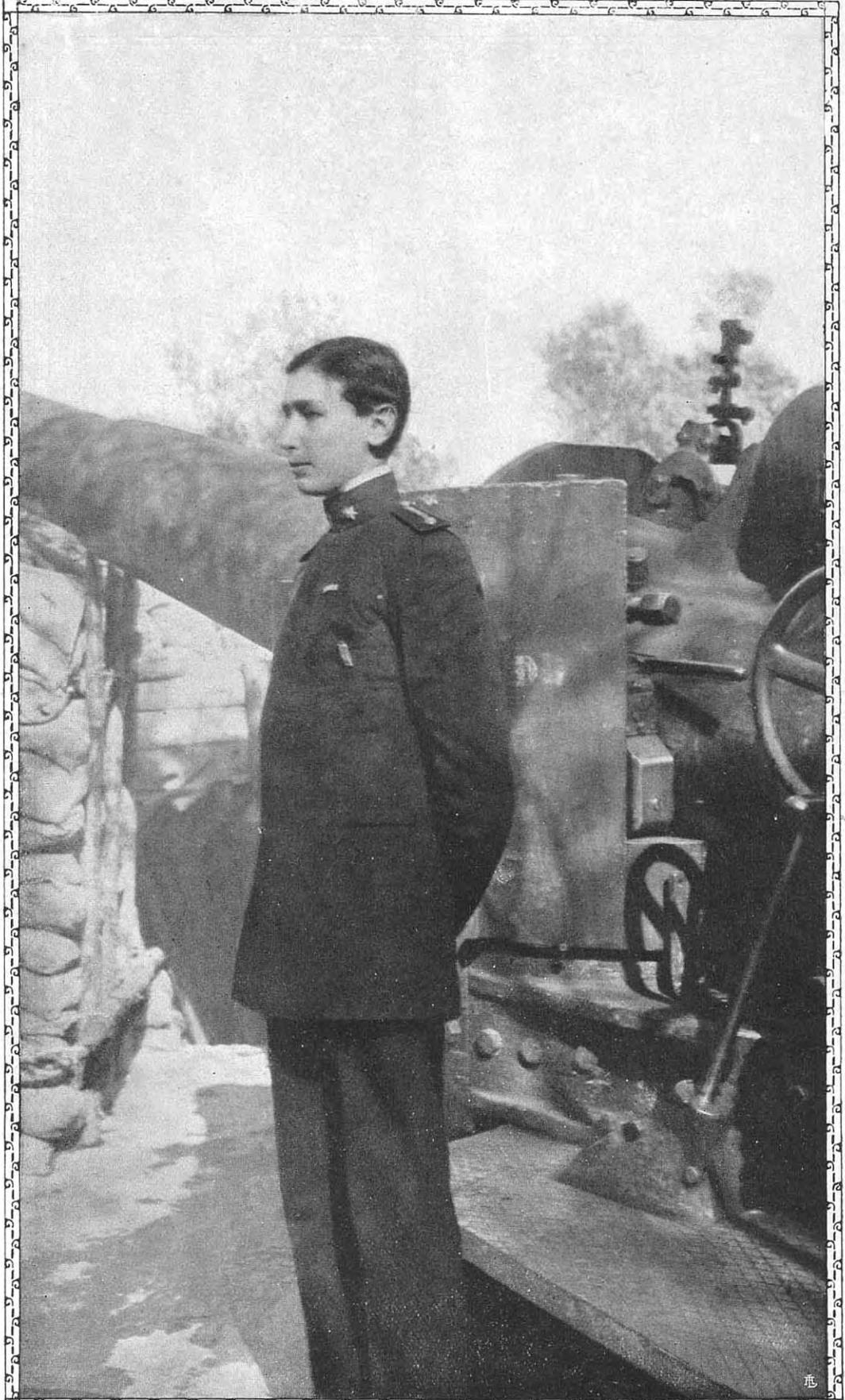
Sopraggiunte le giornate dolorose del nostro ripiegamento dalla linea dell'Isonzo a quella del Piave, alla Marina in grigio-verde venne assegnato dalla fatalità delle circostanze un compito molteplice e gigantesco: quello di disimpegnarsi con grande rapidità dai pantani di Monfalcone, del basso Isonzo, di Grado, di Porto Buso, del basso Tagliamento, di Caorle, proteggendo dalla parte litoranea la ritirata della Terza Armata, e di correre alla difesa della laguna di Venezia.

Come i reparti ed i pezzi della Marina siano riusciti in pochi giorni ad assolvere una missione così inattesa, rischiosa e tremenda, costituendo attorno alla cintura di Venezia uno sbarramento invar-

cabile di fuoco e di fermezza; come sieno stati improvvisati battaglioni di fanteria marinara per arginare e respingere ogni incursione nemica verso le lagune di San Marco e come questi battaglioni abbiano sostenuto gli urti austro-ungarici contro la linea di resistenza del Piave, dovrà costituire l'argomento d'un'esposizione a parte. E se nei giorni in cui potremo riassumerla ci sarà dato parlare della riscossa italiana come d'un fatto compiuto, più evidenti risulteranno gli sforzi e i sacrifici dedicati alla patria dalla sua gente di mare anche nella guerra terrestre, perchè quel sacro compimento non le venisse ritardato.

MAFFIO MAFFII.

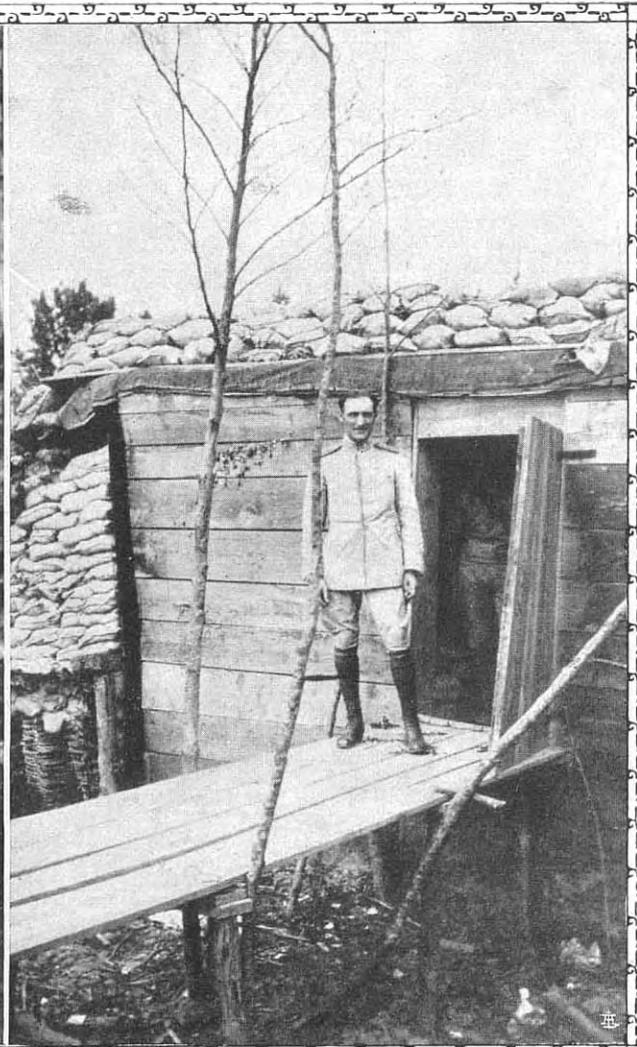




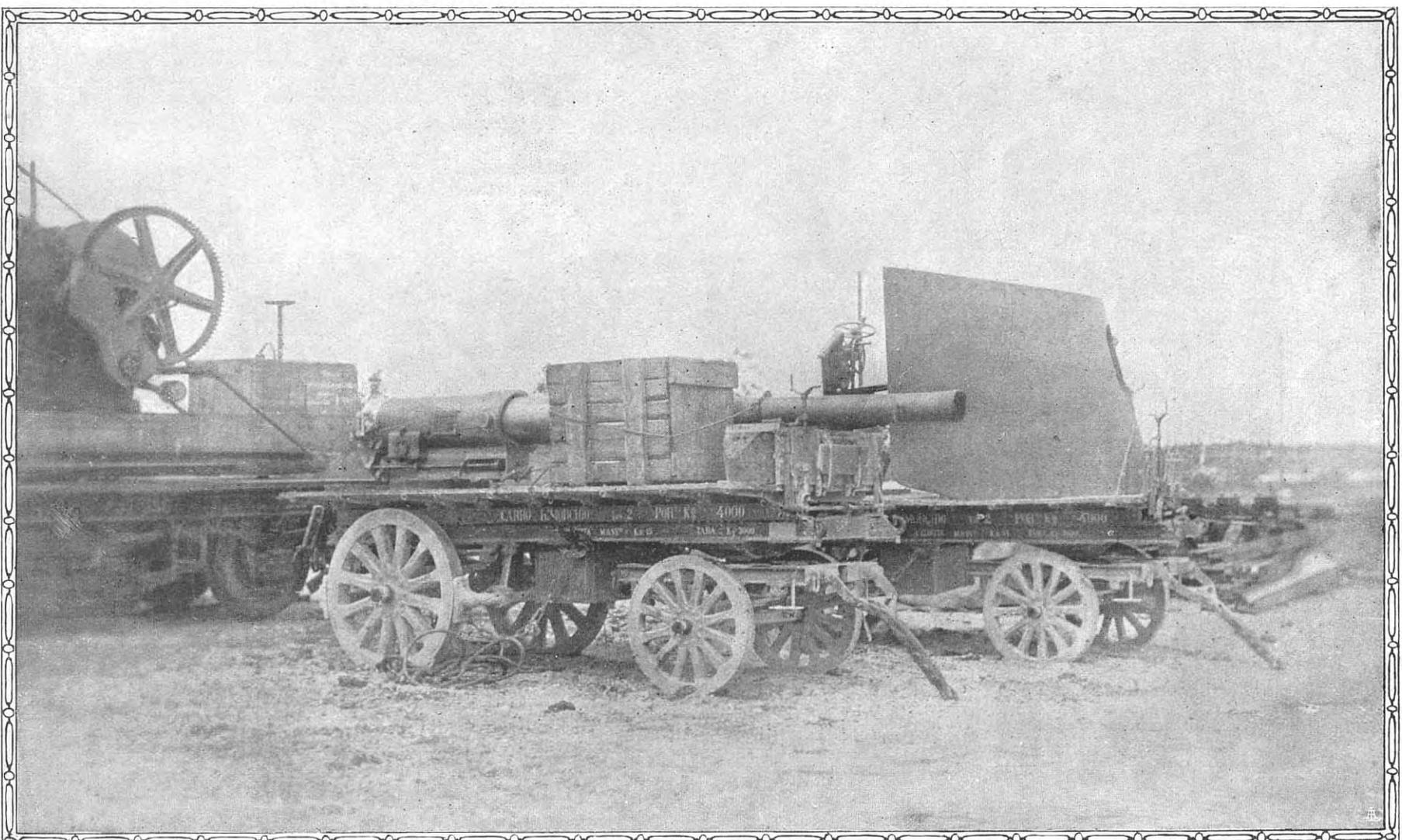
Il principe Aimone duca di Spoleto presso una batteria del Basso Isonzo.



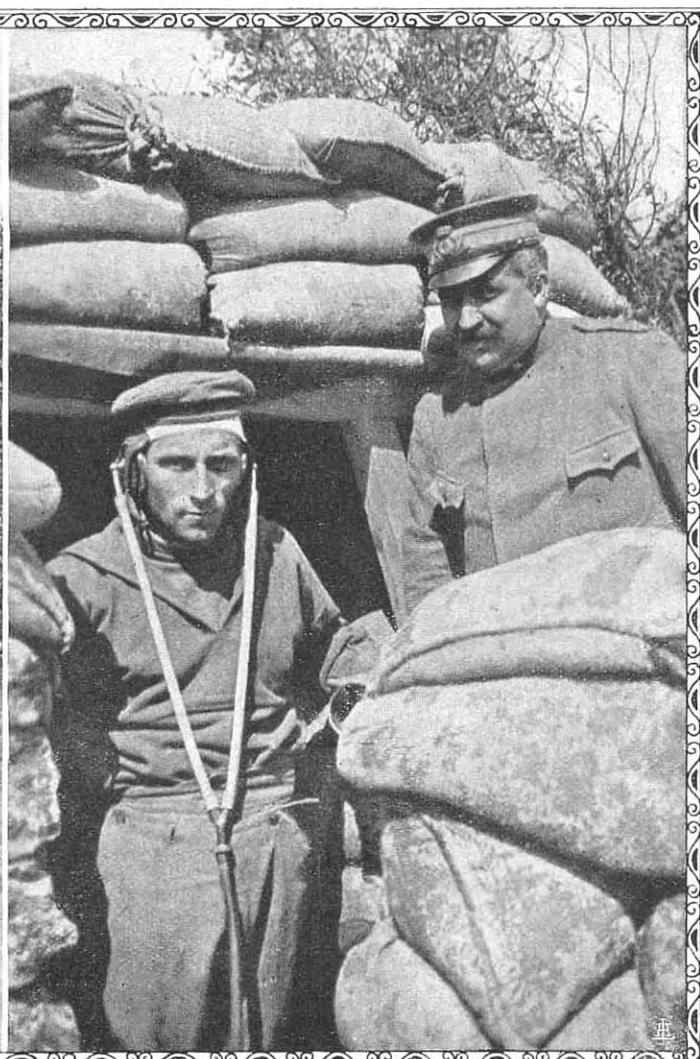
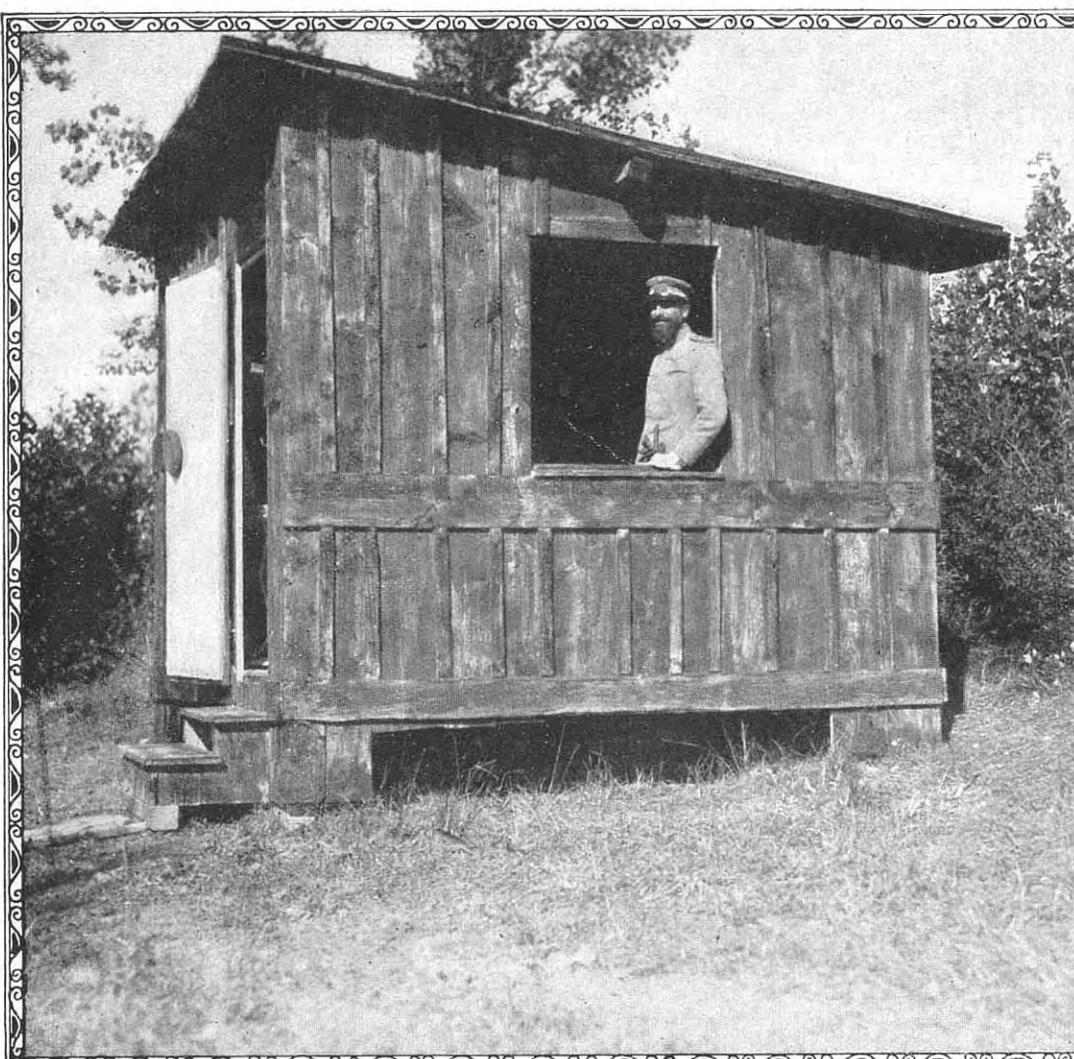
Il comando d'una batteria del gruppo « Amalfi » sul Carso.



Il comando d'una batteria di Marina
nella palude dell'Isonzo.



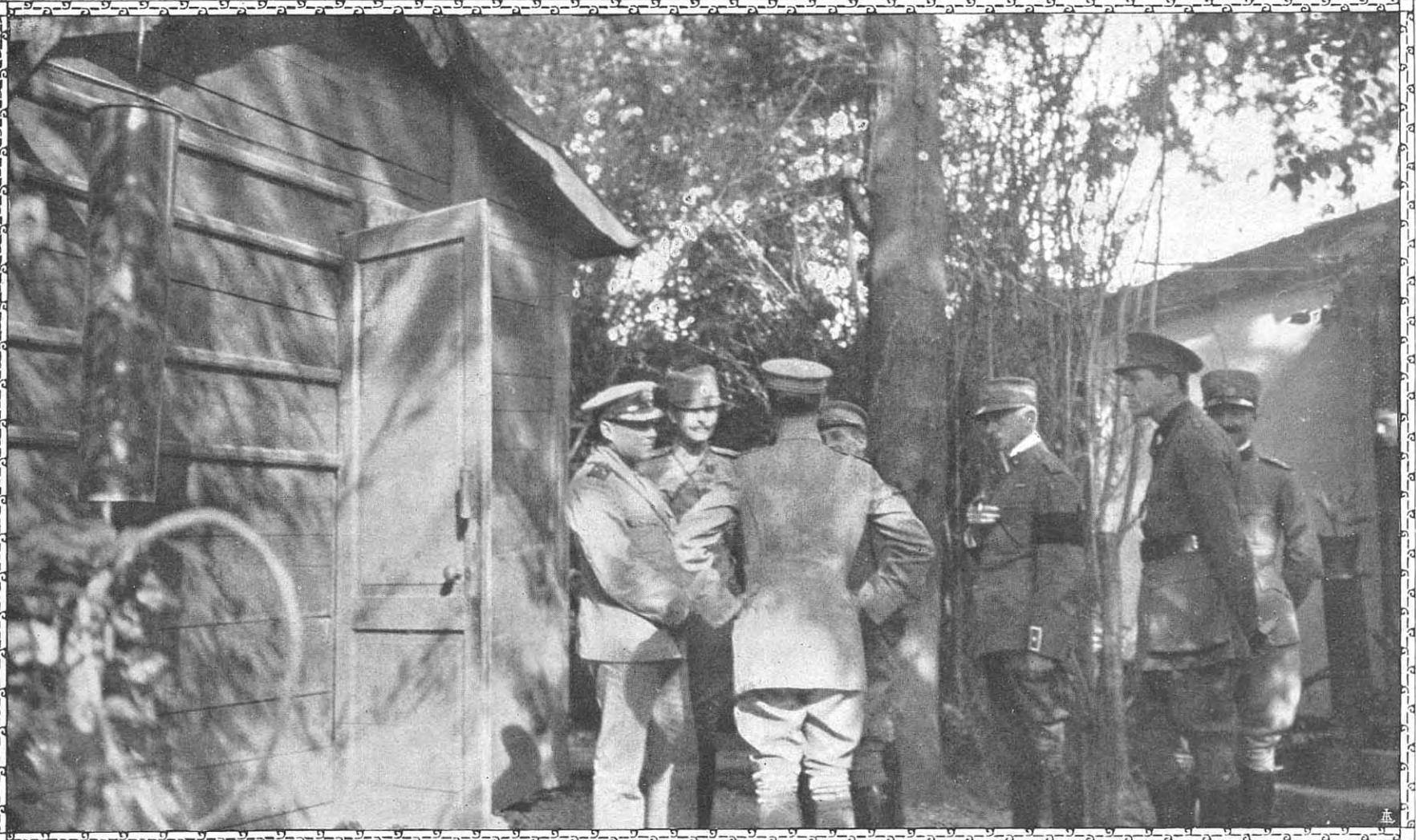
Un pezzo da Marina, scomposto nei suoi elementi e disposto per il traino in pianura.



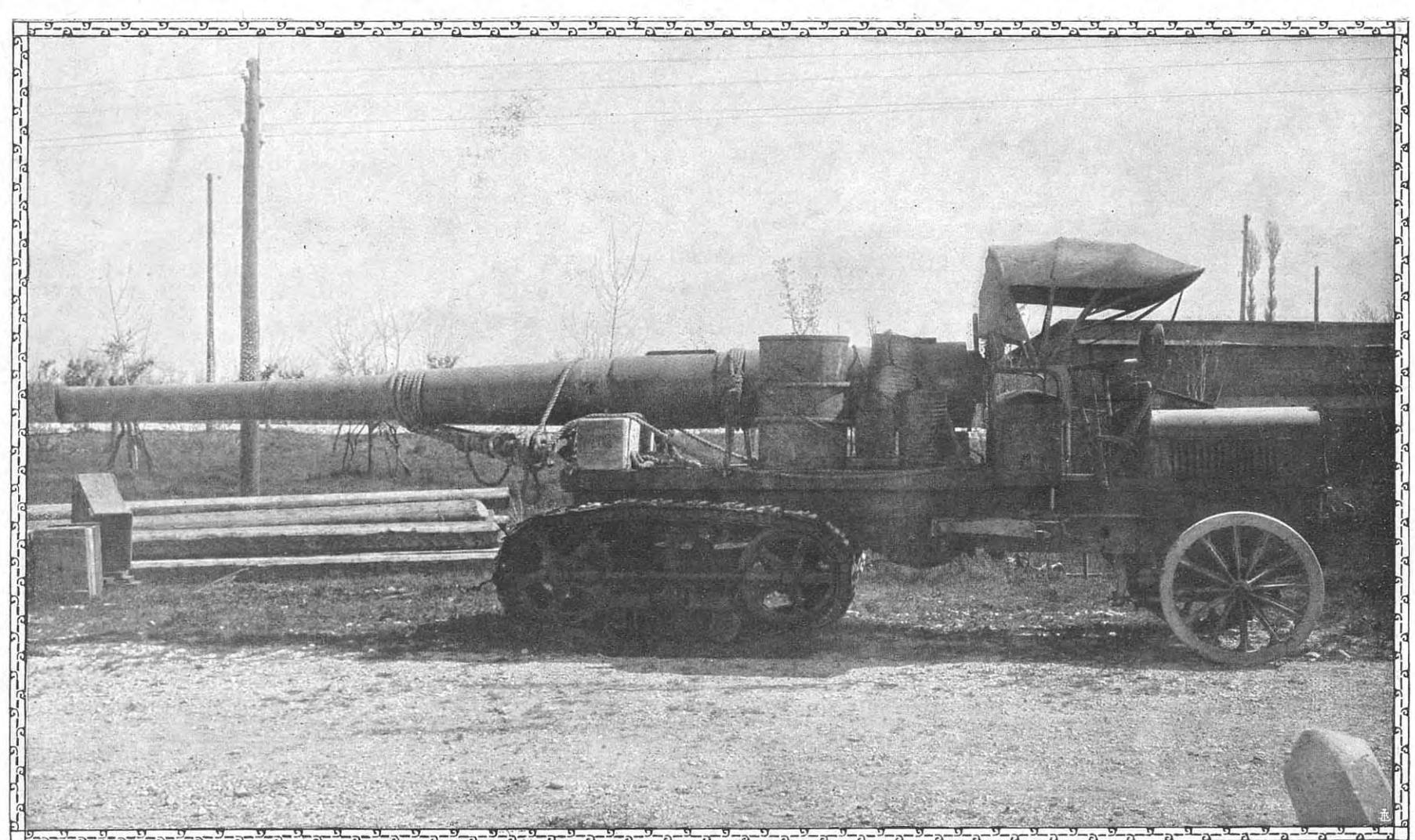
Baracca per ufficiali di Marina al fronte terrestre e posto telefonico d'una batteria navale avanzata.



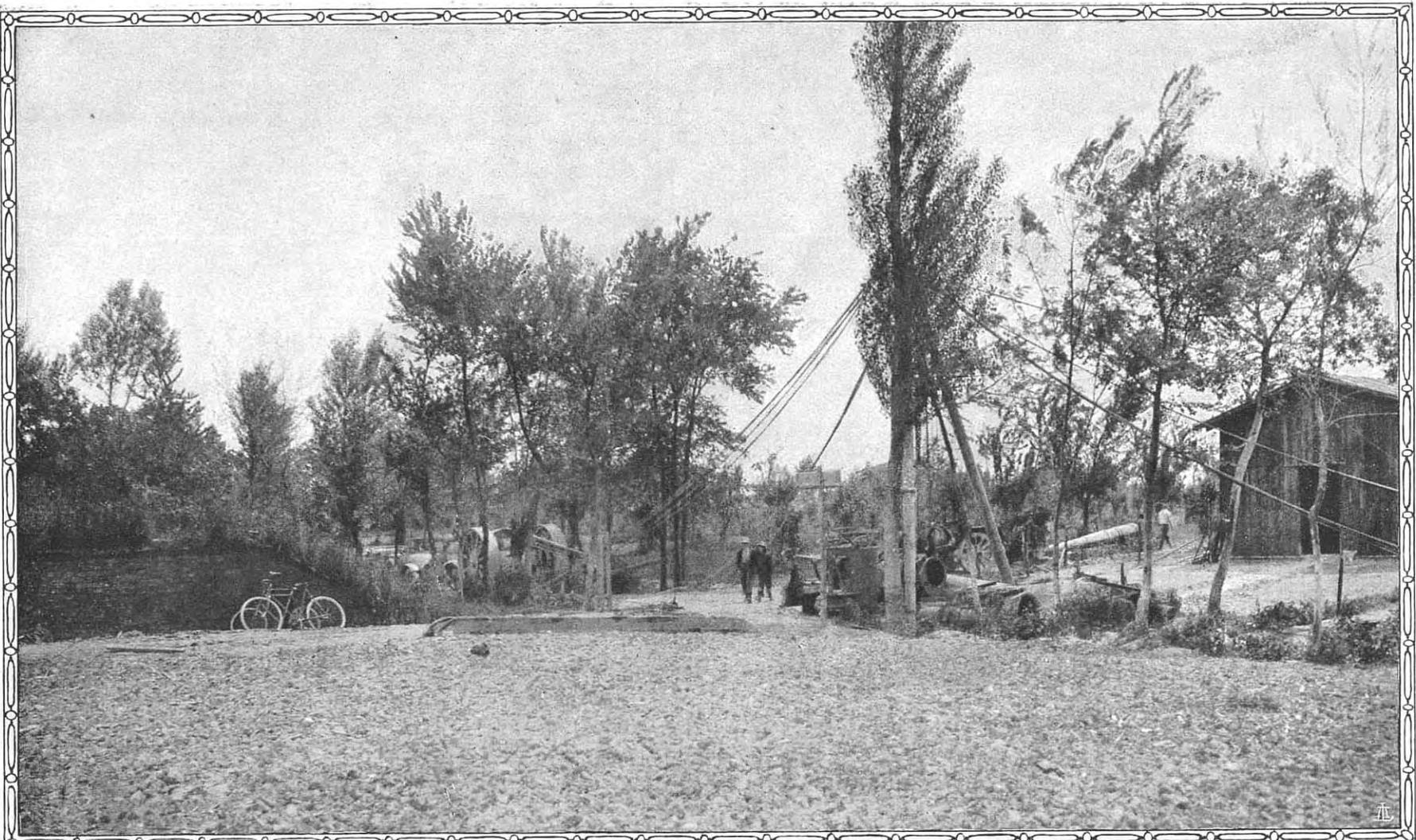
Le uniche vie di comunicazione attraverso gli acquitrini del Basso Isonzo: passerelle di legno poggianti su palafitte e dissimulate dagli arbusti alla vista del nemico.



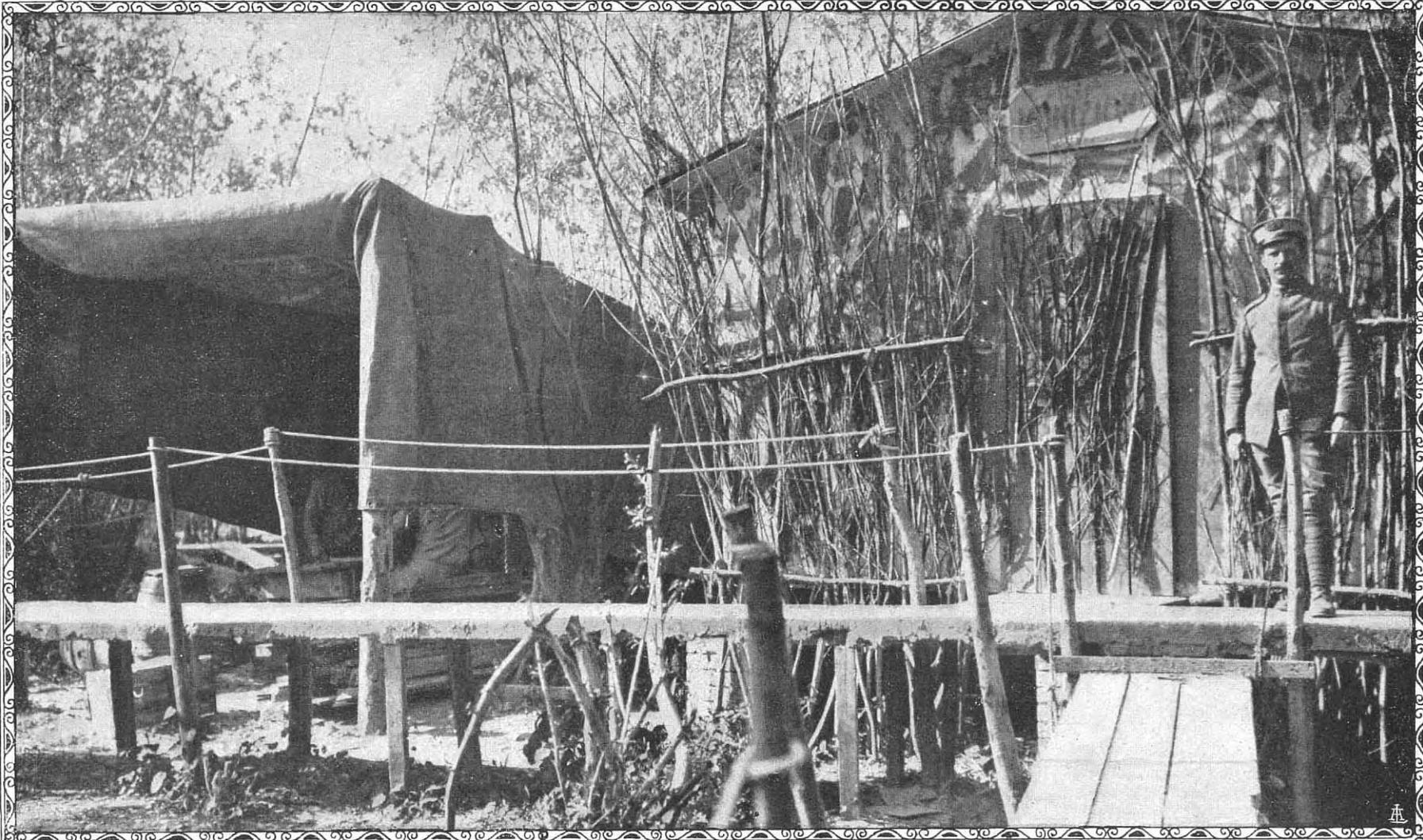
Una missione militare interalleata visita le posizioni delle artiglierie della Marina sull'Isonzo.



Auto-trattrici per il trasporto dei cannoni navali nella pianura dell'Isonzo.



Fervono in batteria i lavori per la postazione dei pezzi appena arrivati.



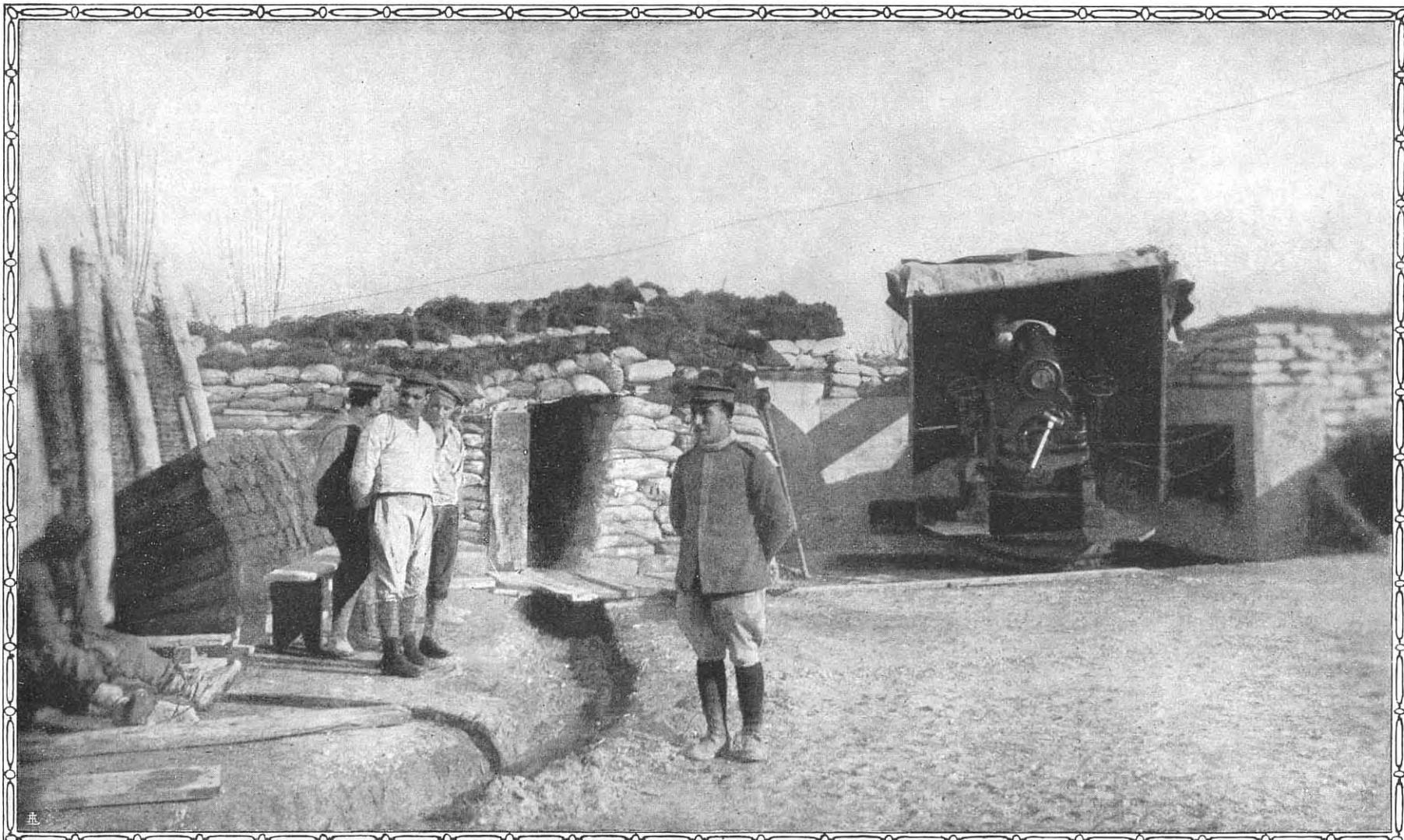
I villaggi pensili costruiti dai nostri marinai, continuatori inconsapevoli delle abitazioni palustri dell'umanità preistorica.



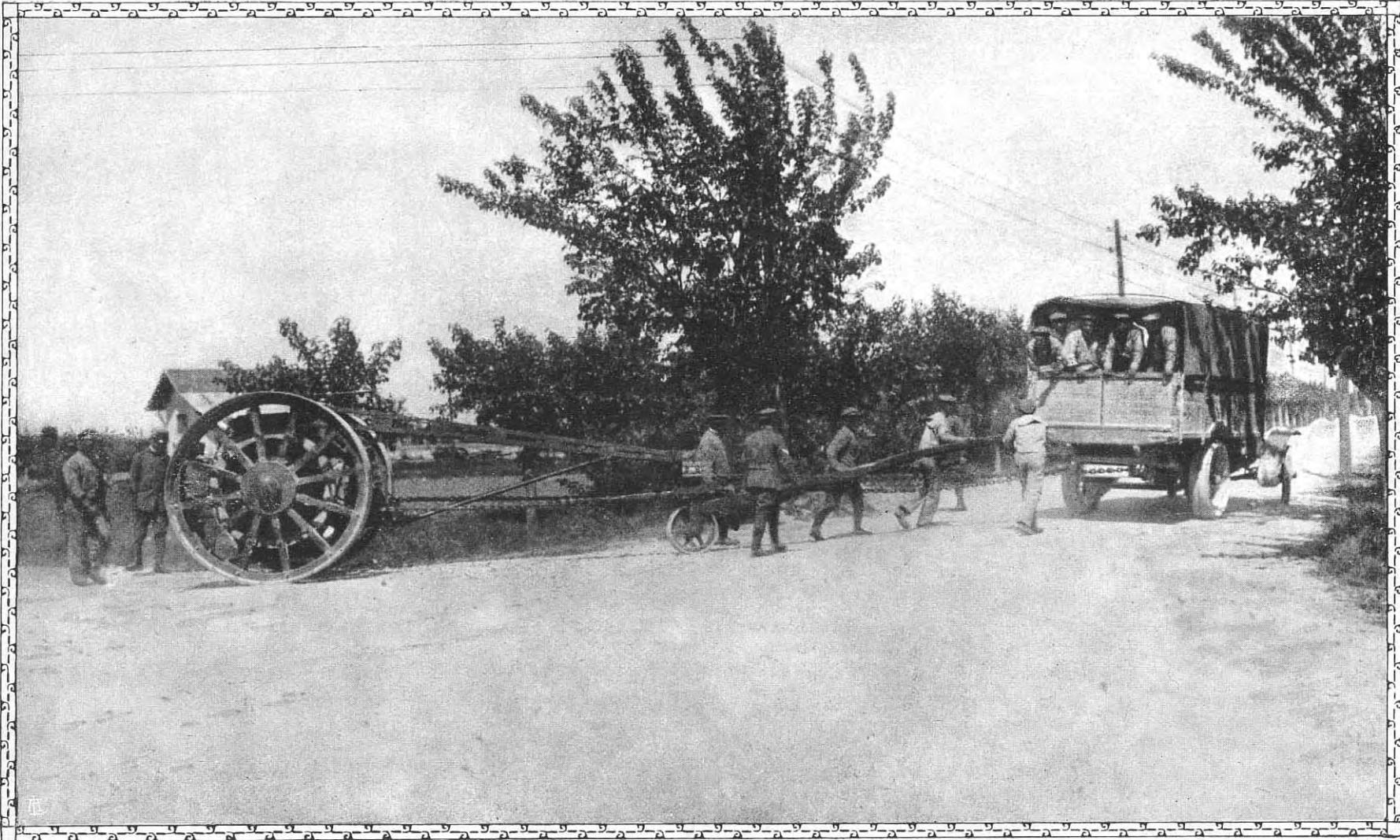
Batterie della R. Marina: Tiro notturno contro velivoli nemici.



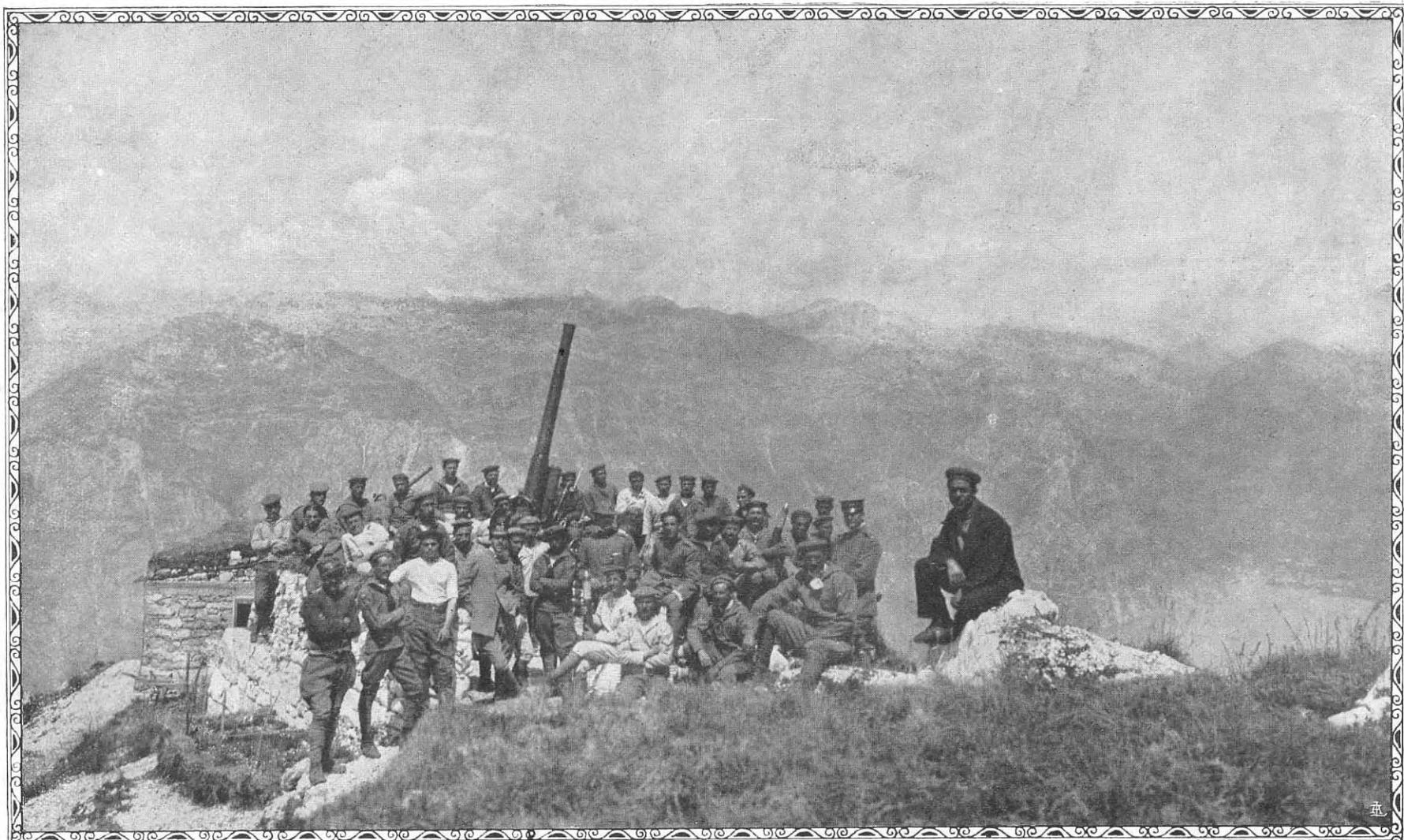
Il pezzo già installato in batteria, defilato dagli arbusti alla vista del nemico.



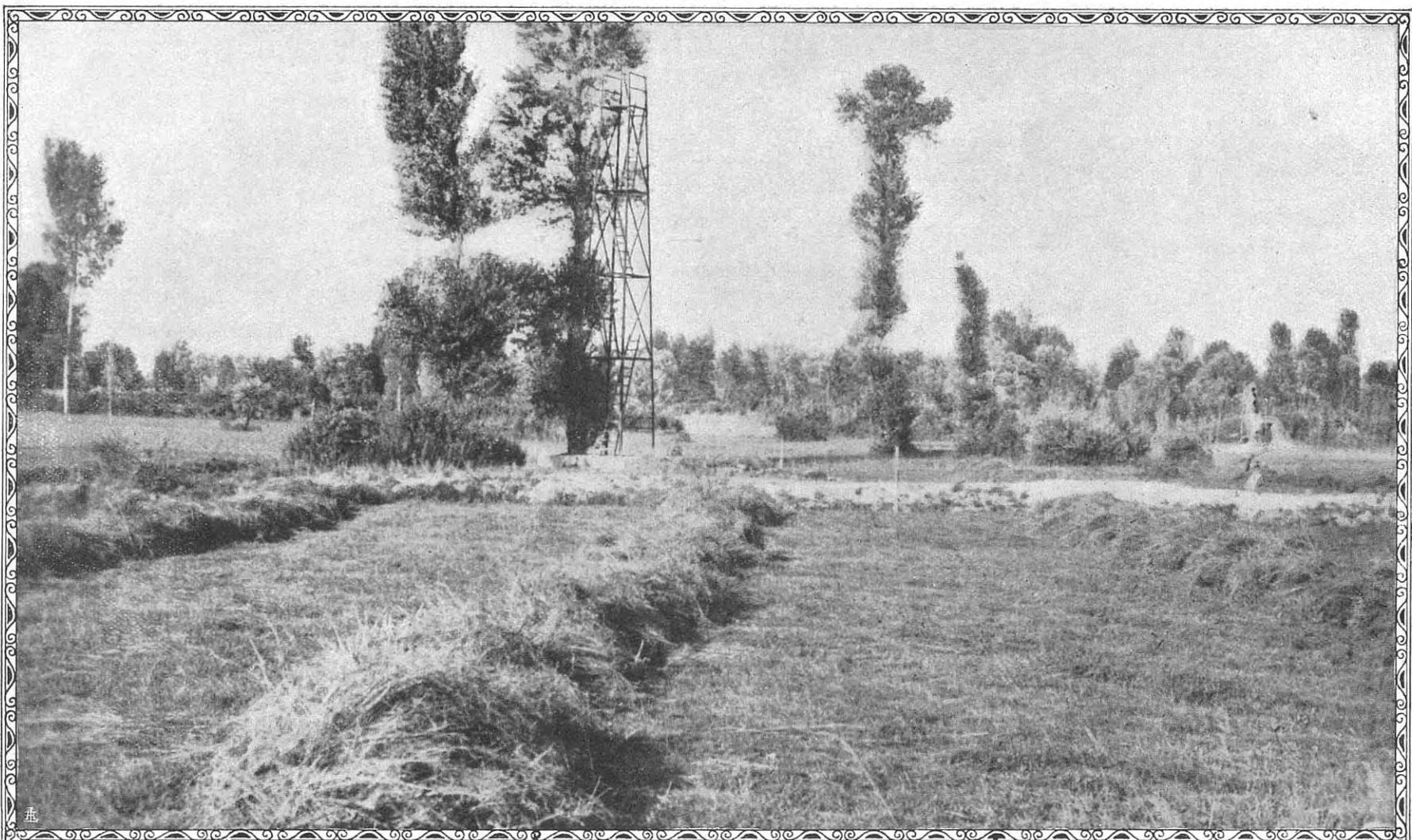
Attorno al pezzo i marinai han costruito le « riservette » per le munizioni e i ripari blindati.



Traino dell'affusto d'un pezzo di Marina attraverso Isola Morosini.



I marinai difendono dagli aerei crociati di nero le posizioni montane del Lago di Garda.



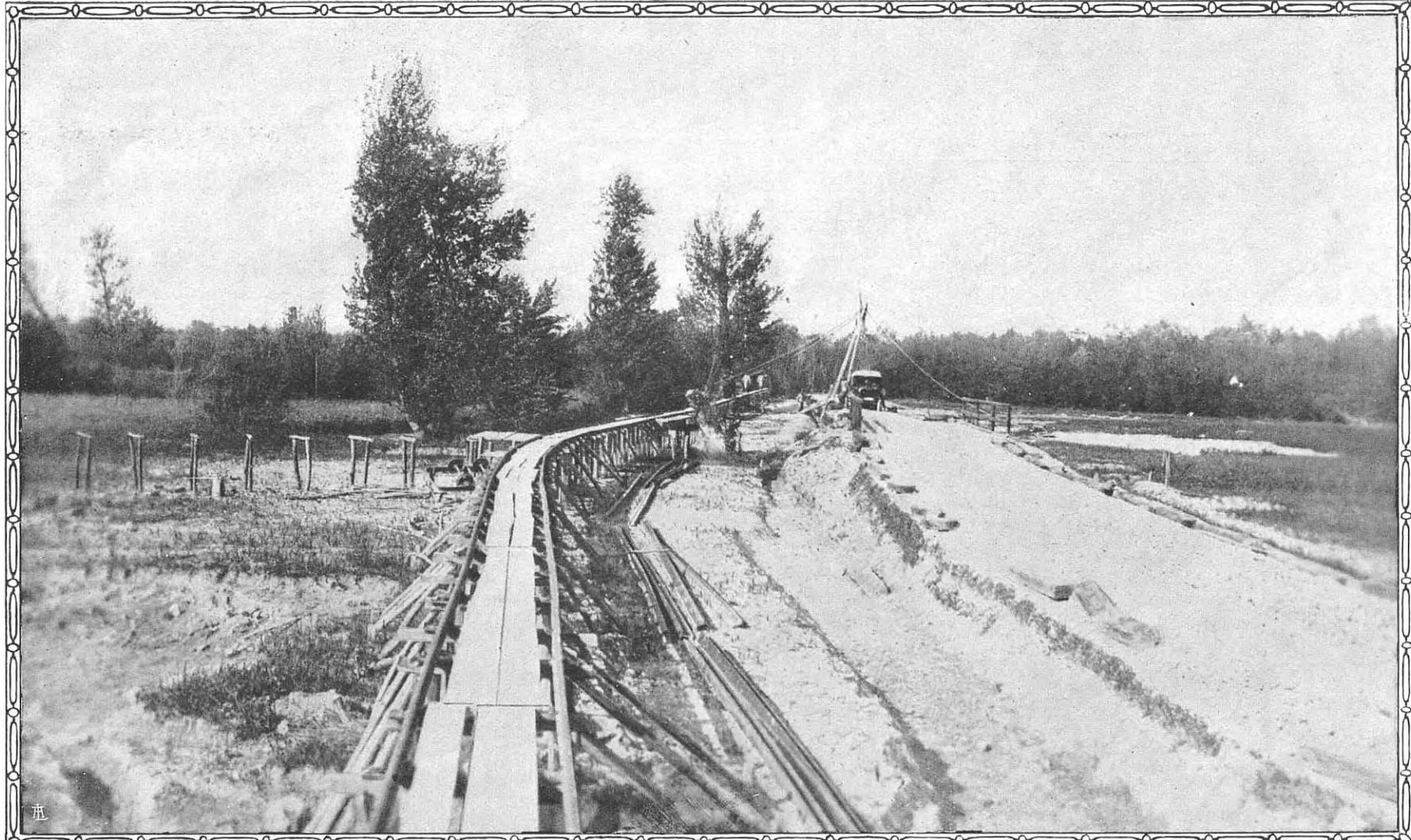
Un osservatorio per artiglierie di Marina nella pianura dell'Isonzo.



Appostamento blindato di un cannone navale al fronte.



Appostamento di un pezzo da sbarco.



Piccola «decauville» costruita su cavalletti e passerelle attraverso le paludi del Basso Isonzo.



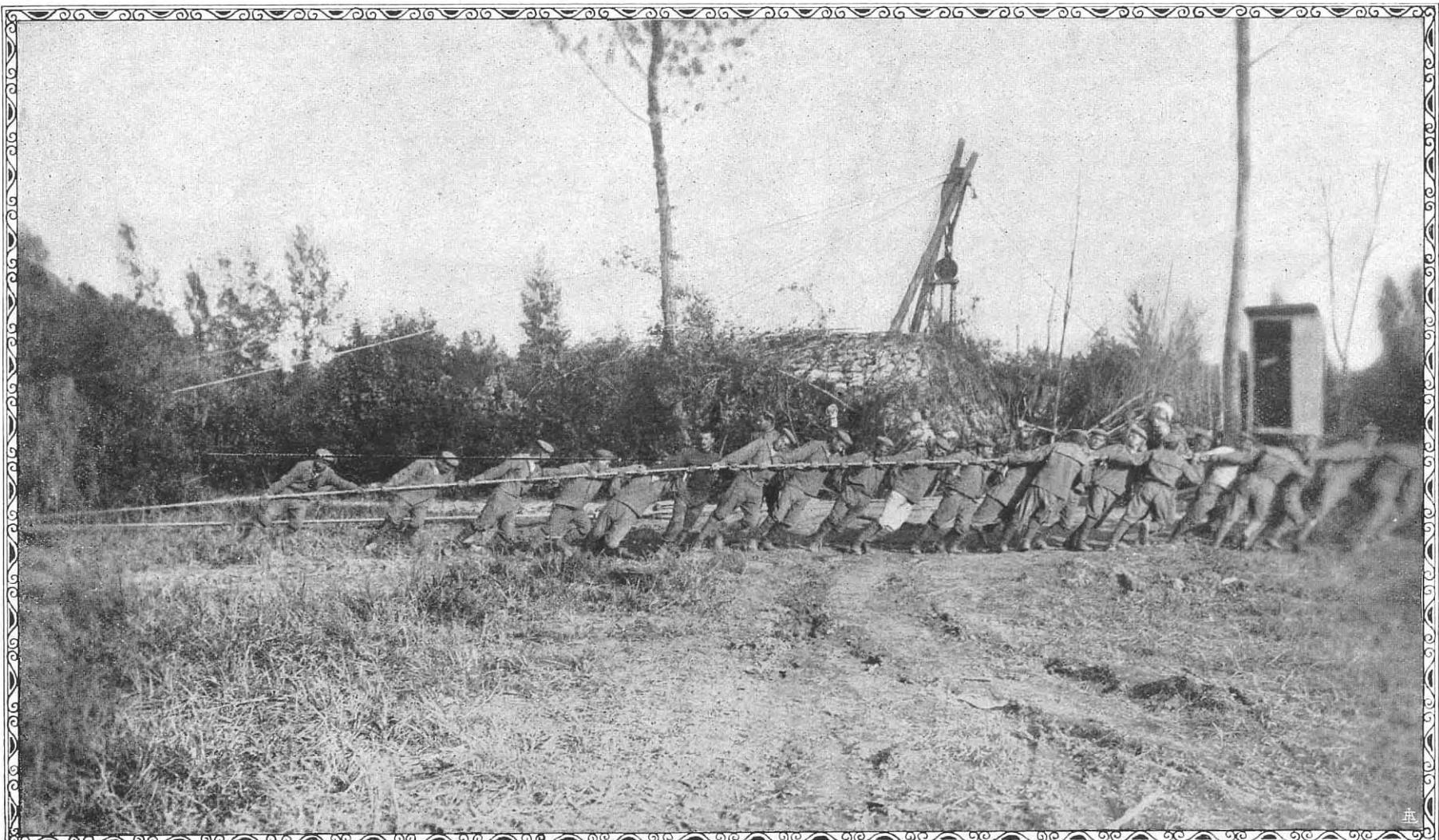
Ponte e baraccamenti pensili nella zona degli acquitrini.



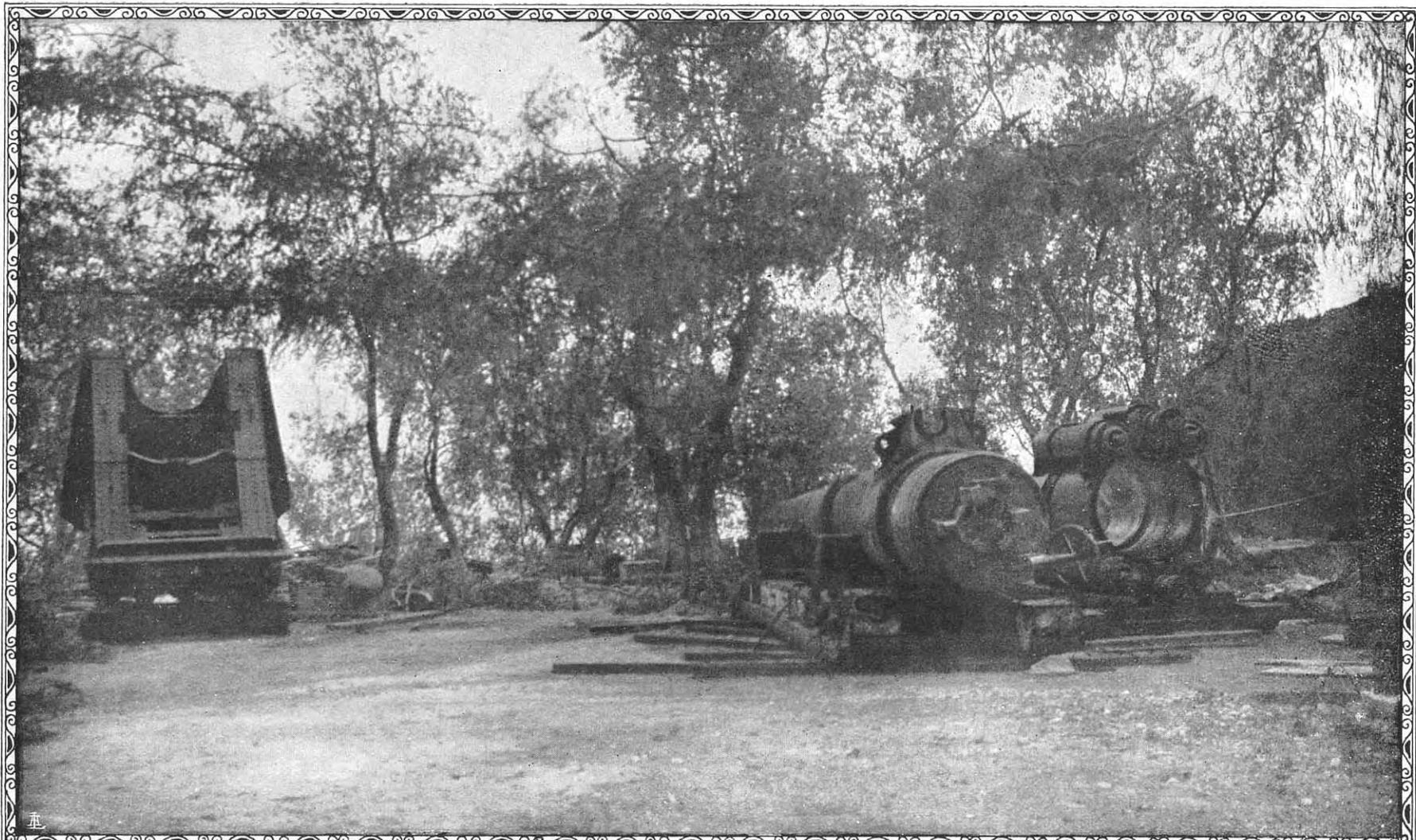
Fra i canneti della laguna veneta.



Il traino d'un grosso calibro della Marina, aiutato dalle trattrici.



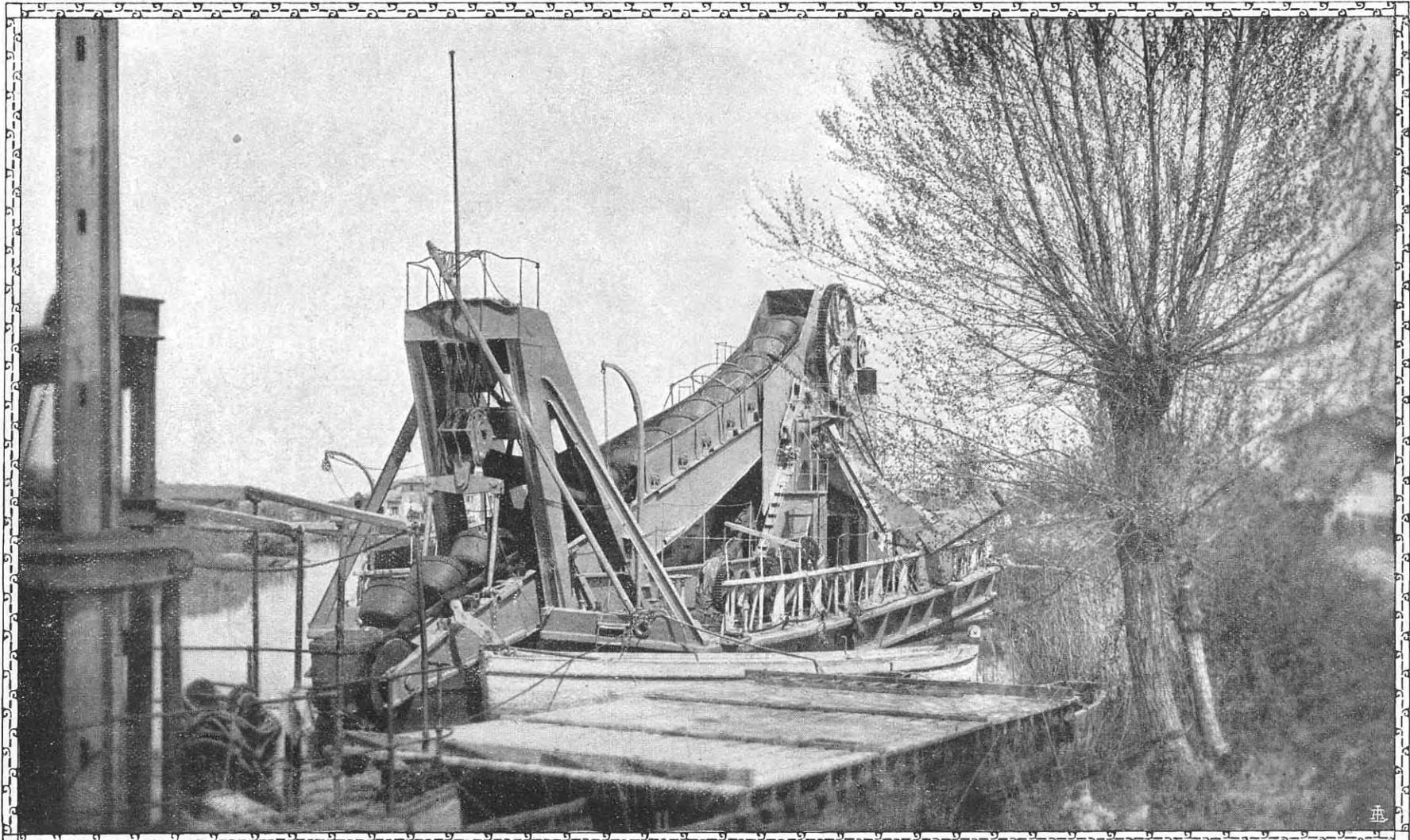
Marinai in cordata che eseguono il traino d'una bocca da fuoco attraverso la piana dell'Isonzo.



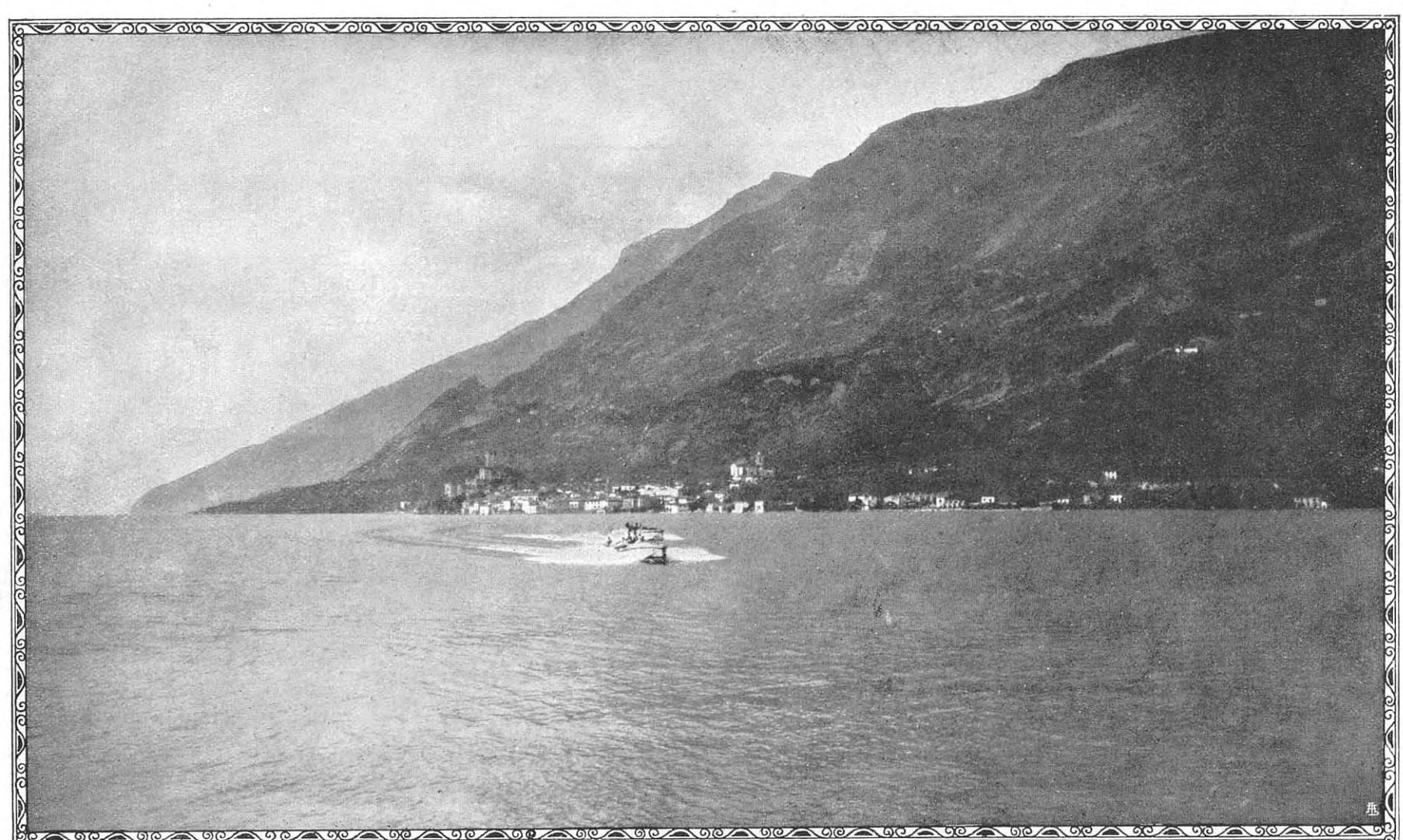
[Elementi d'un grosso cannone navale giunto in posizione che attendono d'essere ricomposti e messi in batteria.



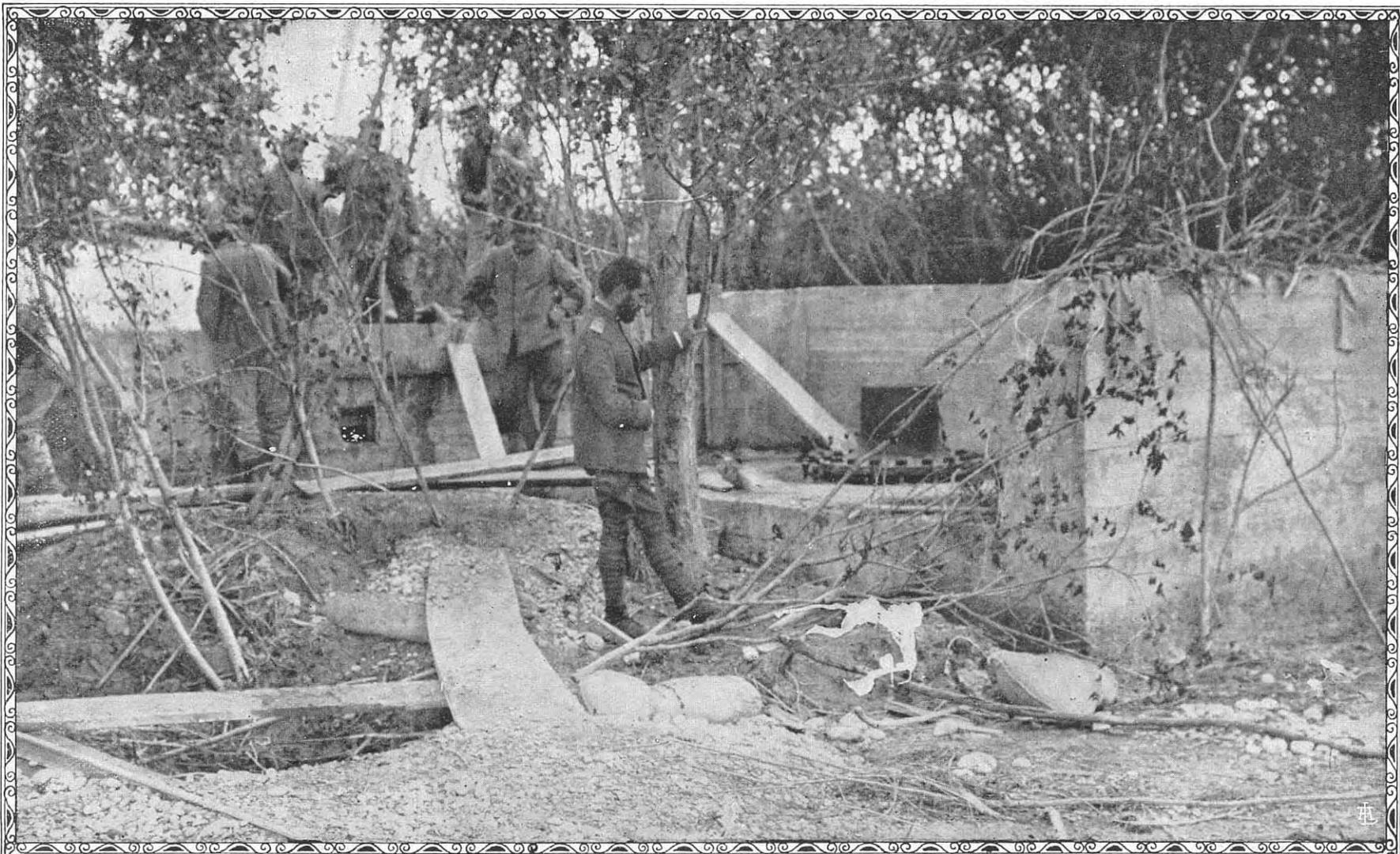
Lungo i canali del Basso Isonzo: pontoni e rimorchiatori.



Draga gigantesca in azione nei canali dell'Isonzo per aumentarne i fondali e permettere la navigabilità ai galleggianti armati.



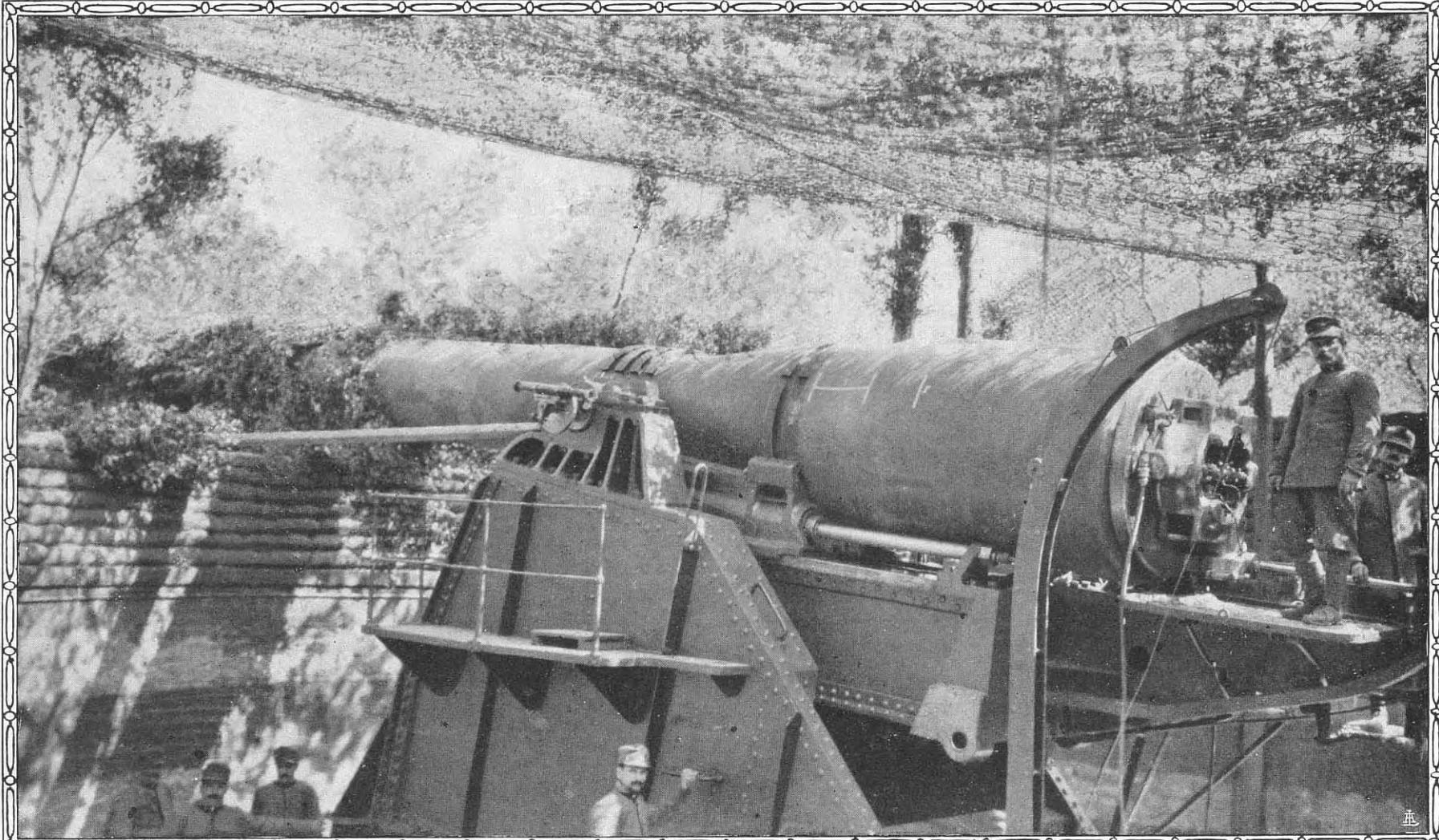
Le sentinelle veloci della Marina italiana sulle acque del Garda.



La « piazzuola » per un cannone di Marina.



Caricamento di un medio calibro della Marina sulla fronte di terra.



Grosso calibro della Marina, celato da reti di verdura alla vista degli aeroplani nemici e servito da artiglieri dell'Esercito.



五

Il riparo d'un pezzo della Marina sconvolto da una granata nemica. Nel centro della piazzola è il « rochio » su cui poggiava il cannone colpito.



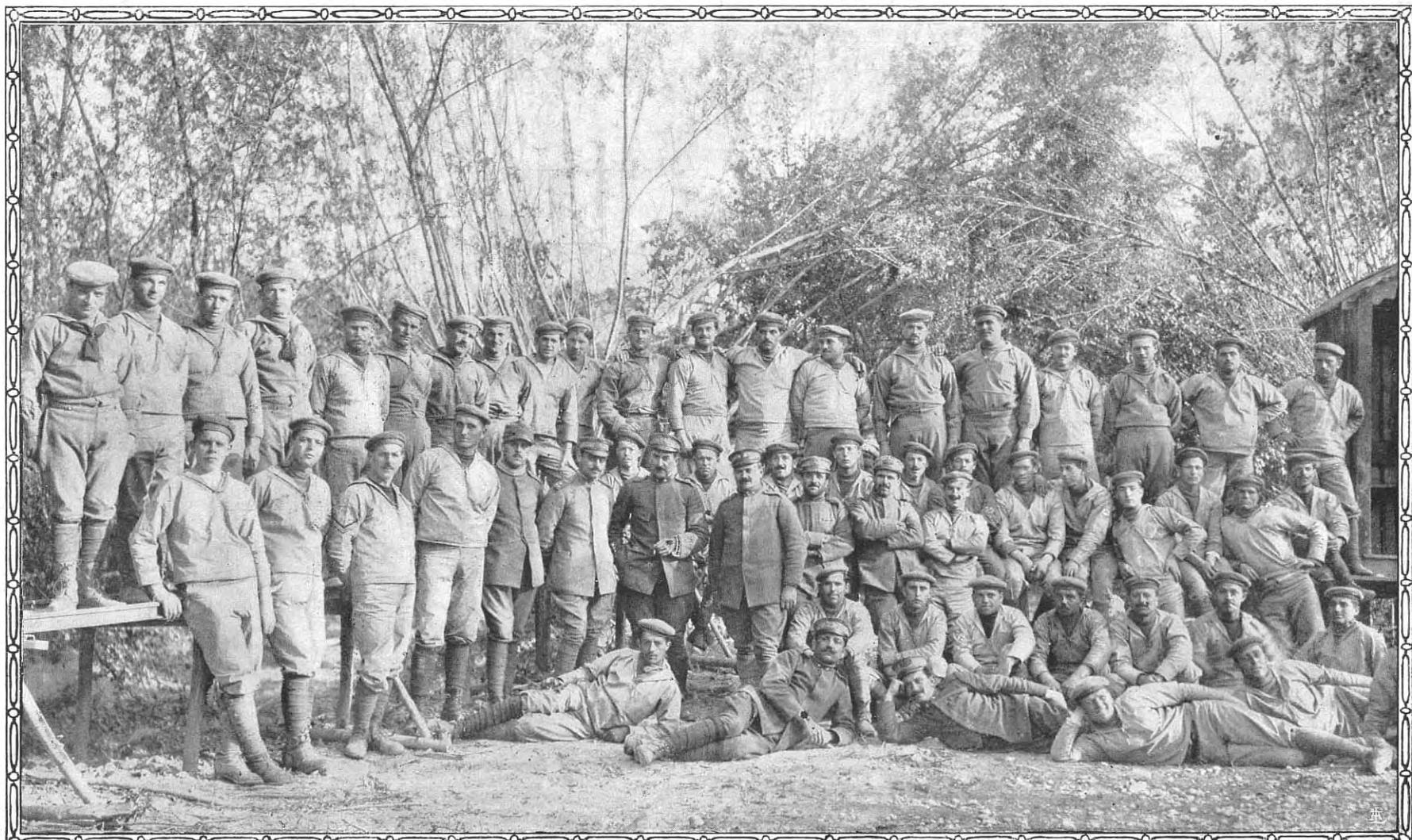
Un pontone armato sulle rive dell'Isonzo.



Osservatorio dissimulato tra gli alberi e posto telefonico nella zona dell'Isonzo.



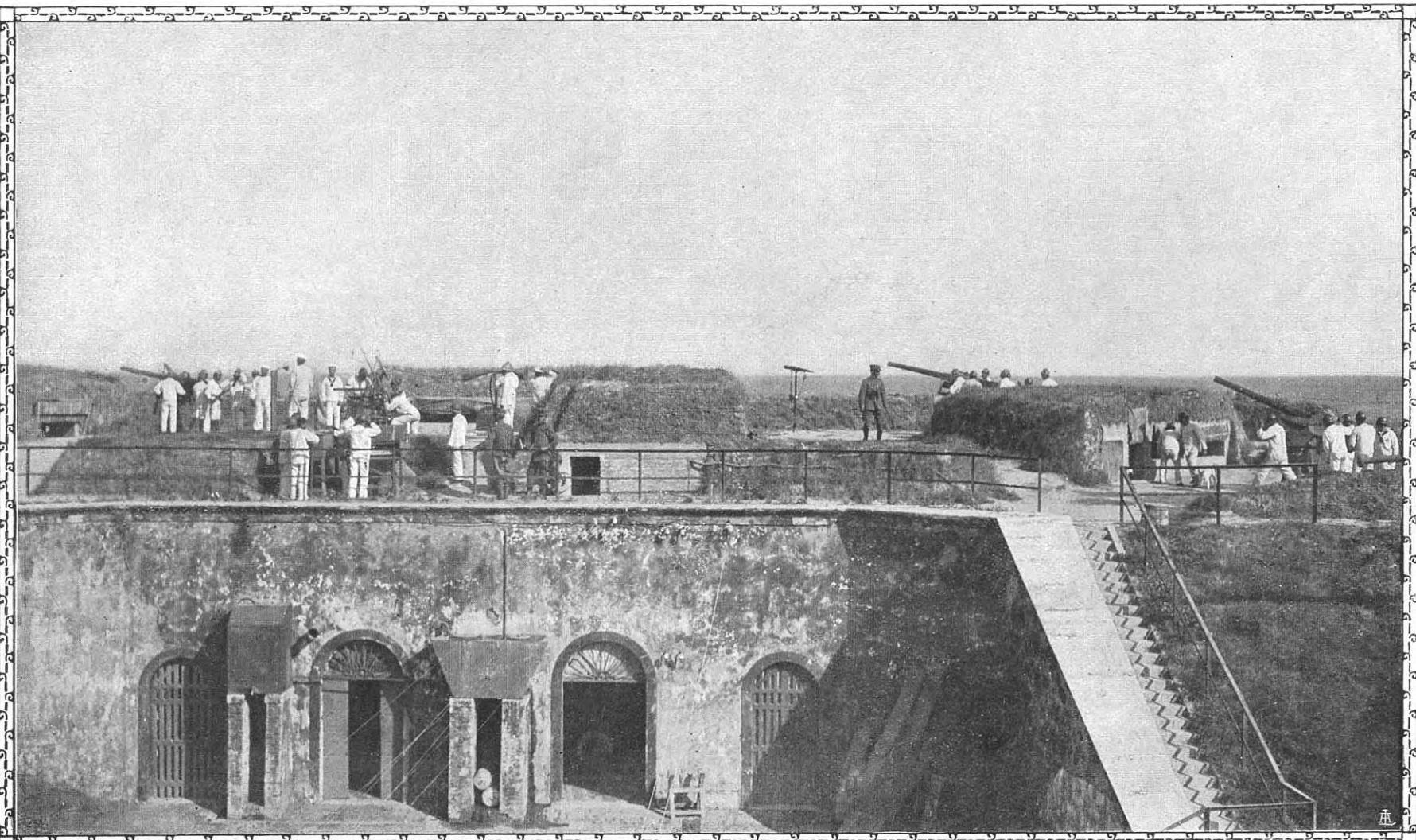
Sulla vetta d'un osservatorio della Marina, di fronte all'Hermada.



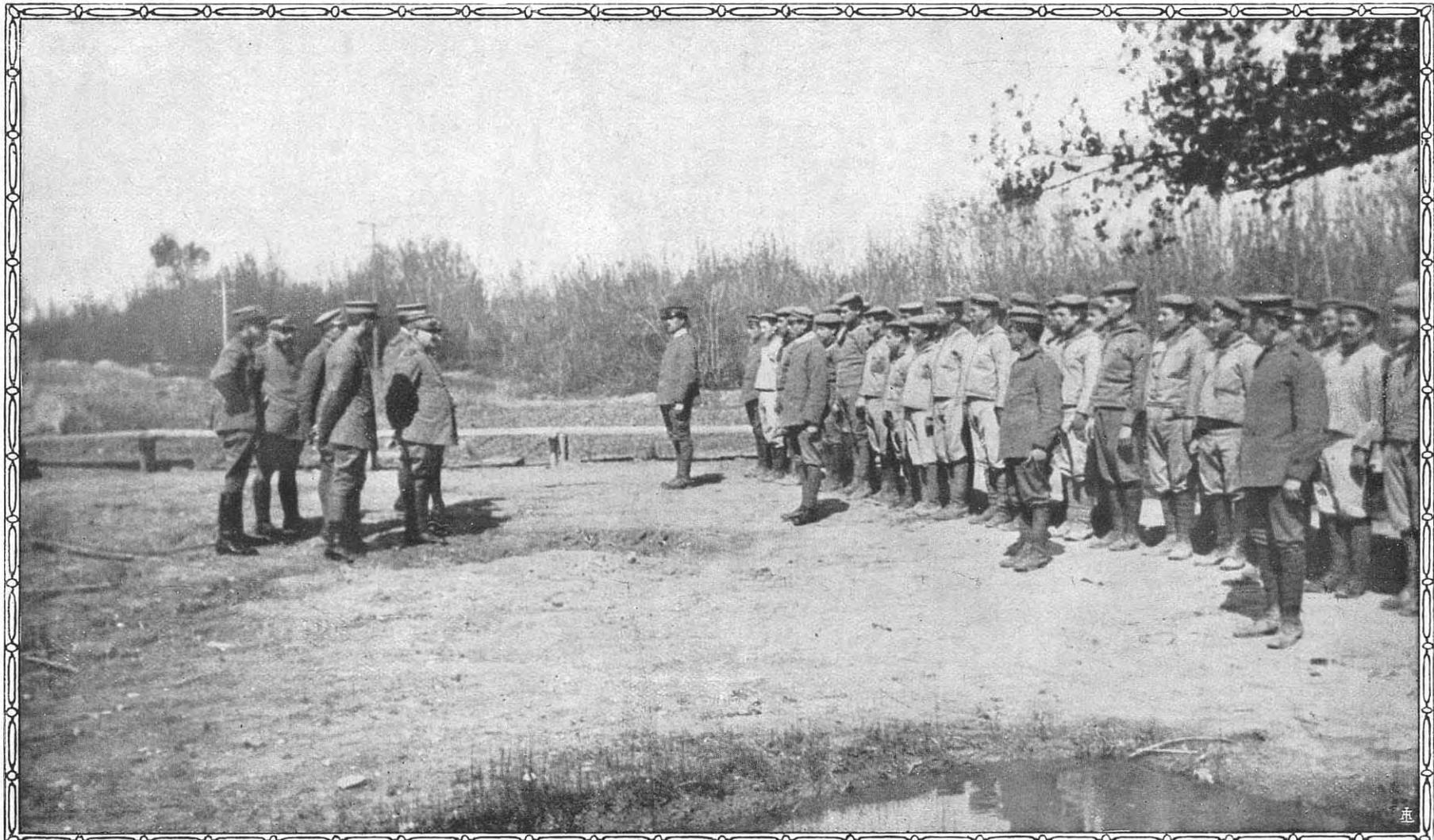
I marinai d'una batteria del Basso Isonzo.



Ciò che rimase d'un cannone della Marina colpito da un grosso calibro avversario.



Sugli spalti d'una batteria costiera si vigila contro le insidie dal mare.



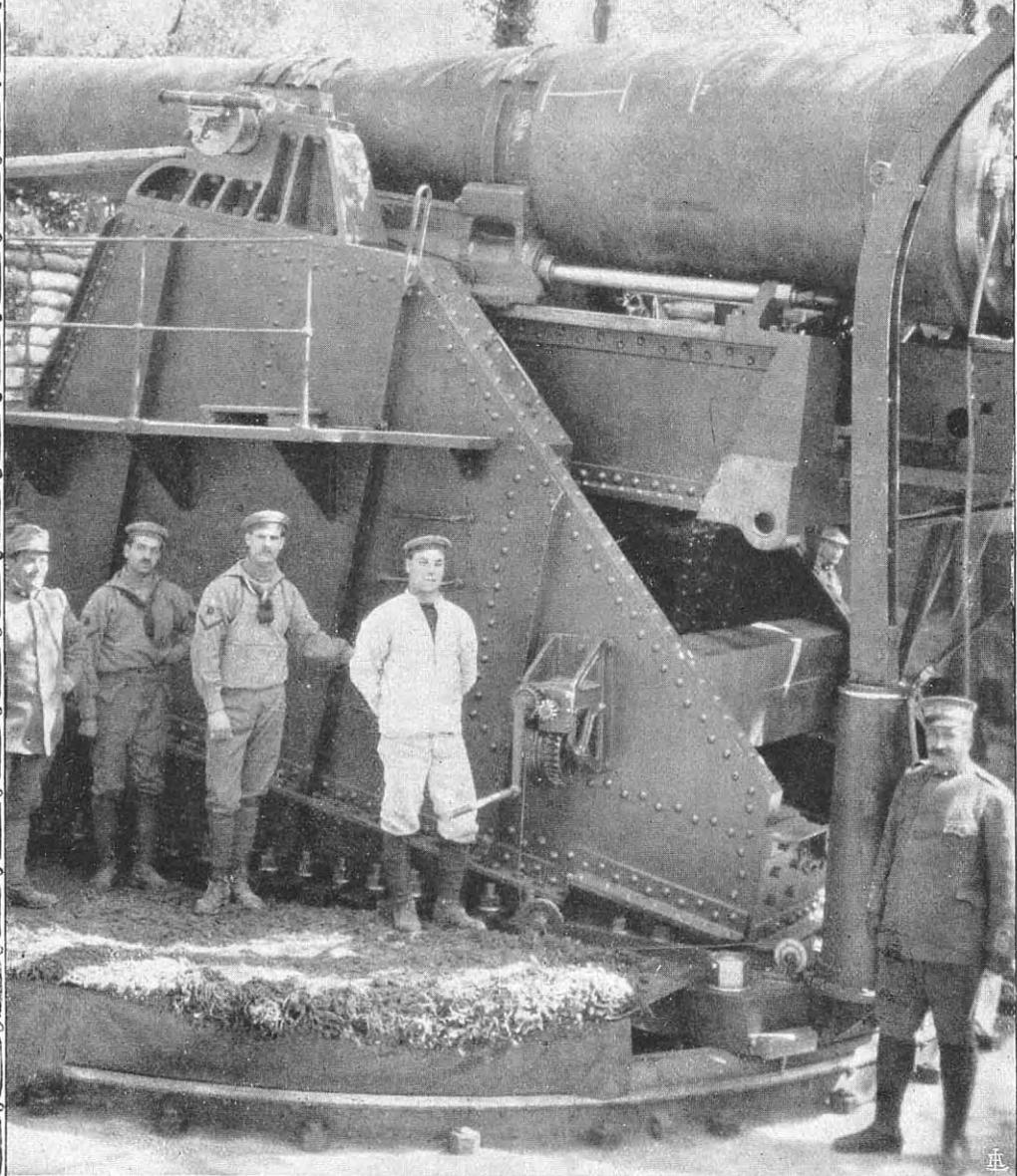
Rivista agli artiglieri d'una batteria di Marina del Basso Isonzo.



Appena il megafono comunica i dati di tiro, le volate dei pezzi si dirigono concordi verso il bersaglio.



Un generale dell'Esercito assiste al traino d'un grosso calibro della Marina.



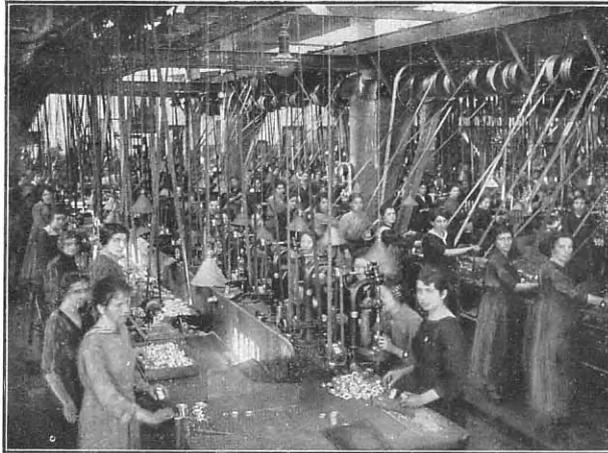
Un grosso calibro navale piazzato in terra.



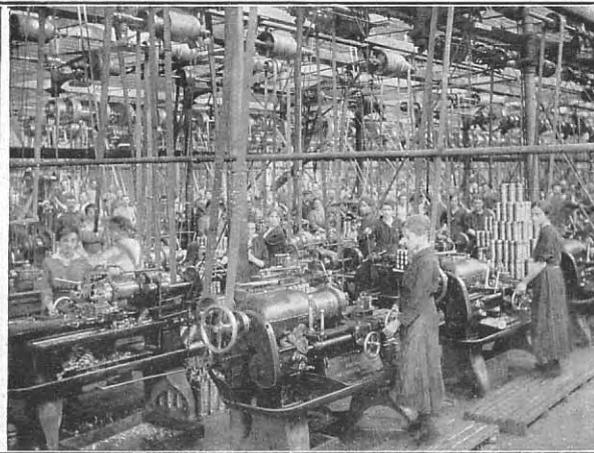
Contro Duino



Marinaio di sentinella all'estrema ala destra della linea di battaglia.



Reparto frese, trapani e macchine speciali per la lavorazione di anelli, coperchietti e accessori di Spollette per calibri da mm. 65, 75 e 149.



Reparto torneria a revolver semiautomatica, per la completa lavorazione dei proiettili da mm. 75 e 65.



Reparto torni paralleli e torni a revolver semiautomatici per la completa lavorazione dei proiettili da mm. 40 V.

La SOCIETÀ MECCANICA ITALO GINEVRINA veterana del munizionamento, ha le sue Officine in TORINO Via Fréjus, N. 26. E' uno stabilimento prettamente moderno, particolarmente atto alle lavorazioni in meccanica di precisione in grosse serie.

Possiede un macchinario accuratamente scelto, con prevalenza di macchine americane automatiche e semi automatiche.

Per le sue speciali lavorazioni e per adattarele al lavoro della maestranza femminile, ha costruito essa stessa un rilevante numero di macchinette speciali di agevole funzionamento.

Da oltre otto anni, e cioè fin dal 1909 ha specializzato la sua lavorazione nella fornitura di spolette di vario tipo ed a. d. e. che provvede complete, salvo il caricamento, alle varie Amministrazioni della Guerra e della Marina.

Oltre a ciò, lavora nelle sue Officine Granate e Proiettili di piccolo e medio calibro.

Possiede fonderia propria per alluminio, zinco ed ottone, ed impiega oltre 1200 operai, di cui circa 700 donne.



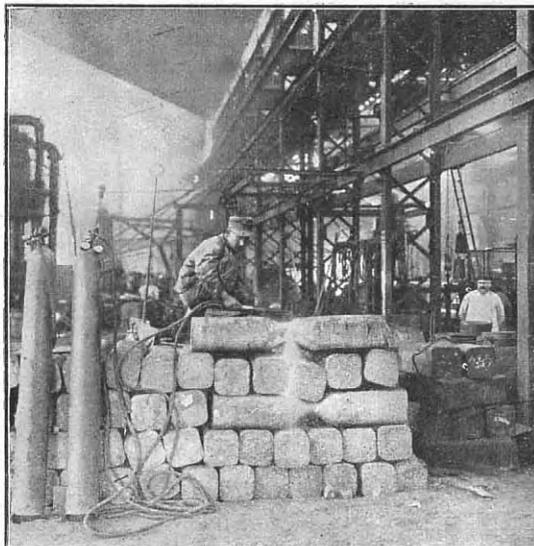
Reparto leghe e fonderia alluminio con forni speciali alimentati a nafta per la fusione in conchiglia di tutte le parti di Spoletta.



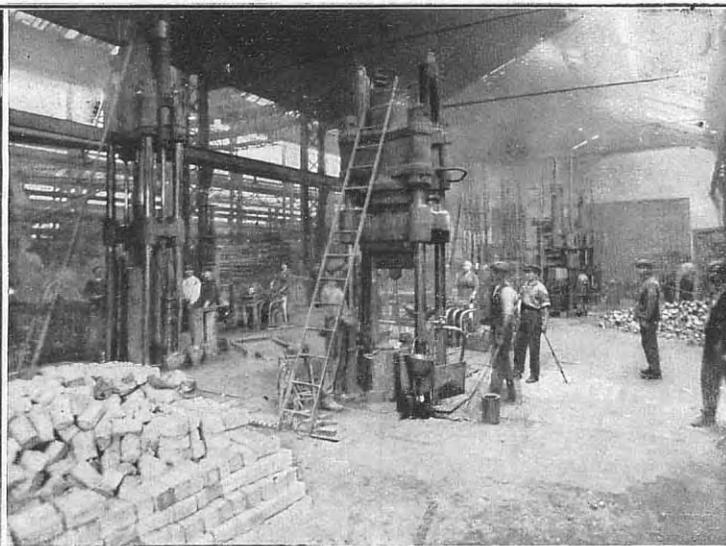
Collaudo generale di ogni operazione delle singole parti di spoletta.



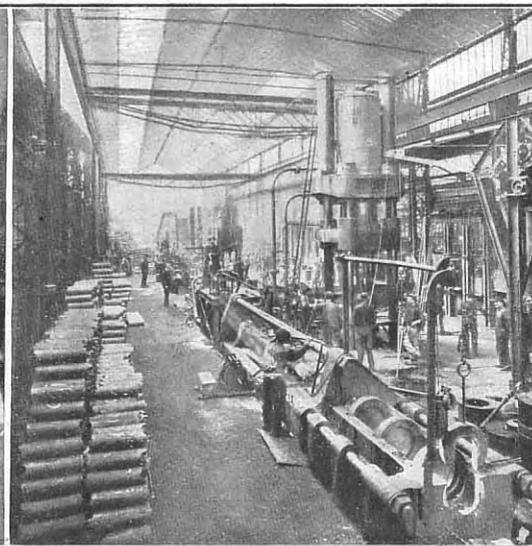
Reparto torneria a revolver per la lavorazione dei corpi, anelli e coperchietti delle Spolette.



Tagliatura ad ossigeno (dettaglio).



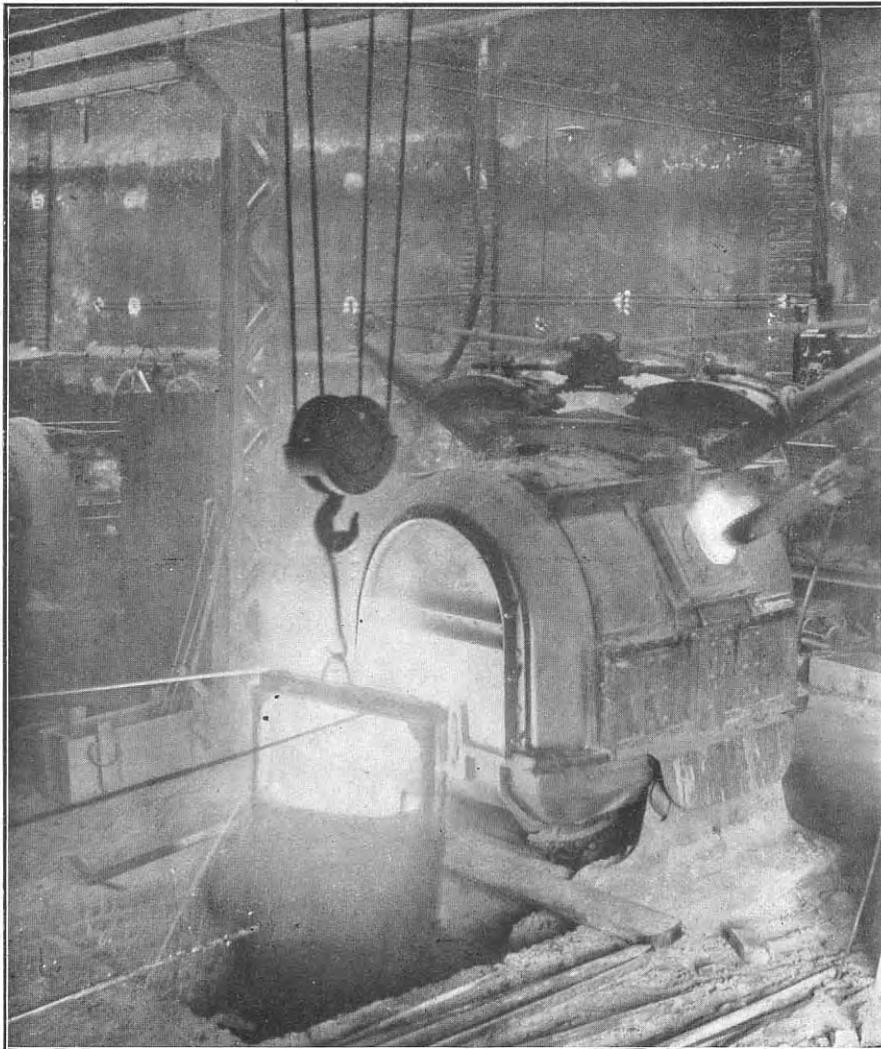
Piccole presses per proiettili.



Veduta d'insieme del gran salone delle presses.

LA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA PER LA FABBRICAZIONE DEI PROIETTILI, sorta in TORINO nei primi mesi del 1910, grazie al coraggioso spirito di iniziativa del suo Presidente Comm. Ing. Dante Ferraris, ed all'opera illuminata del Direttore Ing. G. Cecchi, si è rivelata, in occasione della guerra, uno dei più saldi e possenti elementi di forza nazionale.

Nei vari stabilimenti che ad essa appartengono, ed in cui prestano l'opera loro circa 8000 tra operai ed operaie, la fabbricazione dei proiettili si svolge completa in tutte le sue fasi ed in tutti i suoi dettagli: dalla fabbricazione dell'acciaio e dalla sua lavorazione a caldo, fino alla fornitura meccanica dei bossoli ed al loro caricamento cogli esplosivi.



Forno elettrico Bassanese - Colata d'acciaio rapido.



Una grossa presse per proiettili da 305.

LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO DECIMO ·

LE SPEDIZIONI D'OLTRE MARE

DI LUCIO SILLA CANTÙ

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

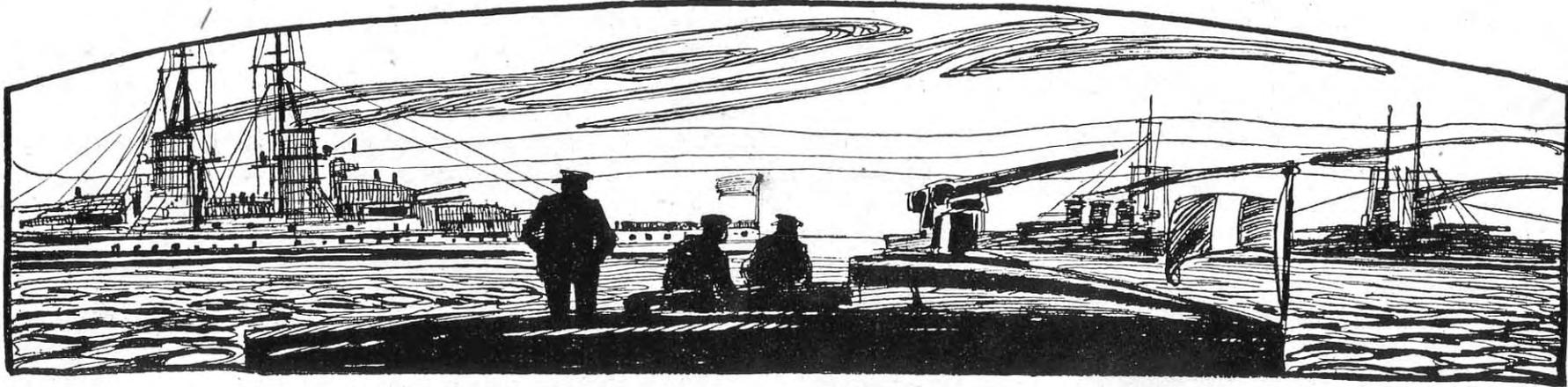
· MCMXVIII ·

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

PROPRIETA ARTISTICA E LETTERA-
RIA RISERVATA - COPYRIGHT 1918
BY ALFIERI & LACROIX - MILANO.

FOTOGRAFIE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

INCISIONI E STAMPA DELLO
STABILIMENTO PER LE ARTI GRAFICHE ALFIERI & LACROIX - MILANO.



ra le molte idee degli ultimi anni di pace, che la guerra attuale ha completamente sconvolto, una delle più diffuse, e delle più importanti in quanto a conseguenze pratiche, era quella della guerra sul mare. Si credeva allora comunemente, e non nei soli paesi dell'Intesa, che la guerra sul mare sarebbe stata soprattutto sostenuta e decisa dalle grandi navi, dalle così dette "dreadnoughts", e così fu tra i vari stati una gara continua febbrile nell'aumentare sempre più le dimensioni di tali navi, nel renderne sempre più formidabili i mezzi di offesa e di difesa.

Questa idea doveva poi darne origine a un'altra, altrettanto falsa. Come per terra, così sul mare, l'enorme aumento dei mezzi tecnici di distruzione ingenerava l'opinione che la guerra sarebbe stata necessariamente di breve durata, sarebbe consistita in un cozzo spa-

ventevole, di macchine più che di uomini, ma, appunto per la sua violenza, rapidamente risolutivo.

Un insigne ammiraglio inglese, Sir Percy Scott, aveva bensì intravisto l'importanza che una piccola arma insidiosa, della quale allora poco si parlava e che doveva poi divenire così tristemente nota, il sommergibile, avrebbe potuto assumere, e aveva levato la sua voce autorevole, aveva gettato il suo grido d'allarme per scuotere la persuasione generale: ma il suo grido era rimasto senza seguito, la sua voce era rimasta una voce invocante nel deserto.

E venne la guerra, e con la guerra la dimostrazione dell'infondatezza, insieme con molte altre, di queste idee.

Prima ancora che sulle fronti terrestri, dove essa si fissò nella forma di posizione o di assedio, che dura tuttora, dopo un periodo, per quanto breve, di manovra, sul mare assunse, si può dire, fin dal principio la forma di una lotta non aperta ma oscura, fatta tutta di

rapide scorrerie, di agguati, di insidie.

E i mari furono seminati di mine e di torpedini, e il sommergibile, la piccola arma insidiosa preconizzata da Percy Scott, incominciò a infestarli in ogni senso.

Così l'Intesa, che pure aveva un'assoluta superiorità navale, dopo il primo immenso risultato, dovuto appunto a tale superiorità, di eliminare il commercio marittimo dei nemici, si trovò nell'impossibilità di portare contro essi un'azione offensiva a fondo e dovette anzi subire il contro-blocco dei sommergibili.

Si verificò sul mare, in un certo senso, il fenomeno inverso che in terra. Mentre in terra essa potè passare, coll'aumento dei propri eserciti, dalla difensiva all'offensiva, sul mare dovette limitarsi, tranne qualche scontro vittorioso ma non conclusivo, a un'azione intensa di difesa dei propri traffici, continuamente minacciati dalla subdola offesa nemica, e alle diuturne crocere per tener sgombre dalle navi avversarie le vie marittime e assicurarne la padronanza necessaria alla vita degli eserciti combattenti in terre straniere.

Anche la Marina italiana si trovò a lottare in queste condizioni, ma non è a credere che l'azione sua (come del resto delle altre Marine) sia stata, per così dire, esclusivamente *negativa*; chè anzi essa, in più delle prestazioni di uomini e materiale all'Esercito, ebbe a compiere, oltre diverse altre minori, due grandi imprese *positive*: il salvataggio dell'esercito serbo, e le spedizioni d'oltremare, in Albania e a Salonico.

La prima di queste imprese è stata già convenientemente illustrata in questa raccolta: resta ancora a discorrere rapidamente, per quanto è ora possibile, della seconda.

Per quanto è ora possibile, chè l'argomento è di tale importanza e vastità da meritare ben altra trattazione di quella che non sia qui consentita.

Per trattarlo degnamente dovrà lo storico futuro aver modo di

valersi di tutti i documenti che ad esso si riferiscono, e specialmente di tutti i rapporti ufficiali, da quelli dei Comandi delle minori unità su su fino a quelli del Comando in Capo dell'Armata, rapporti mirabili nella loro prosa nuda e disadorna, e che costituiscono la documentazione precisa palpitante della enorme somma di attività, di sforzi, di ardimenti che queste spedizioni hanno costato.

Ma per valutarne fin d'ora l'importanza, basti pensare che le spedizioni d'oltremare furono sempre considerate dai competenti tra le operazioni di guerra più difficili e più complesse: operazioni combinate di terra e di mare, le quali richiedono soprattutto quella facoltà di *organizzazione*, che da alcuni critici stranieri e nostrani si persiste a negare al nostro popolo, anche dopo le prove ultimamente date: e si aggiunga che le attuali spedizioni furono compiute con pieno successo nelle condizioni particolarmente difficili cui si è accennato. Si avrà così un'idea di quanto esse rappresentino nel quadro generale della guerra, e del perchè non solo la nostra Marina, ma l'Italia tutta debbano esserne giustamente orgogliose.

Vero è che l'Italia aveva fatta una certa esperienza di codeste operazioni nell'impresa eritrea e nella guerra libica; ma tale esperienza era poca cosa e ad ogni modo assolutamente imparagonabile con quella antica e recente delle nostre grandi alleate, della Francia e specialmente dell'Inghilterra; e pure in questa circostanza essa non ebbe a scapitare al loro confronto.

E così fu possibile al nostro paese di occupare saldamente la base di Valona e l'Albania Meridionale, di stabilire le comunicazioni tra questa e la Macedonia, e di partecipare al corpo di operazioni di Salonico (nonchè a quello della Palestina), affermando in tal modo la vitale importanza dei propri interessi in tutta la penisola balcanica e nel Mediterraneo orientale, e il proprio diritto a intervenire nella soluzione delle molte e gravissime questioni che all'una e all'altro si riferiscono.

Fin dall'ottobre del 1914, tre mesi dopo lo scoppio della guerra europea, e prima della nostra entrata in campo, il Governo italiano, preoccupato della situazione che si andava determinando in Albania, decideva di intervenire a tutela dei propri interessi politici, strategici ed economici.

E il 29 ottobre il contr'ammiraglio Patris sbarcava a Valona la Missione Sanitaria, e occupava l'isola di Saseno, di fronte alla rada, alzandovi la bandiera nazionale e provvedendo alla difesa.

Ma intanto la situazione a Valona andava sempre più peggiorando, specie per l'entrata in città di numerosi armati, i quali commettevano arbitrii e soprusi, imponendosi alla tranquilla popolazione.

Il 25 dicembre, provocato dai turbolenti, si verificò nella città un gran panico, e, in seguito a richiesta del console d'Italia, il contr'ammiraglio Patris vi disponeva lo sbarco di forze armate della Marina. Queste occuparono la città e diverse località dei dintorni, ponendole subito in istato di difesa, e alzando la bandiera nazionale al Consolato, alle Scuole italiane e alla sede della Missione Sanitaria, mentre al Konak seguiva a sventolare quella turca. Ma il 28 dicembre anche questa veniva sostituita da quella italiana, insieme colla bandiera albanese, senza però gli emblemi del principe di Wied.

Il mattino del 29, poi, sbarcava il primo esiguo corpo di spedizione dell'Esercito, al comando del colonnello Mosca, che sosti-

tuiva gradualmente, tranne che all'isola di Saseno, i reparti della Marina.

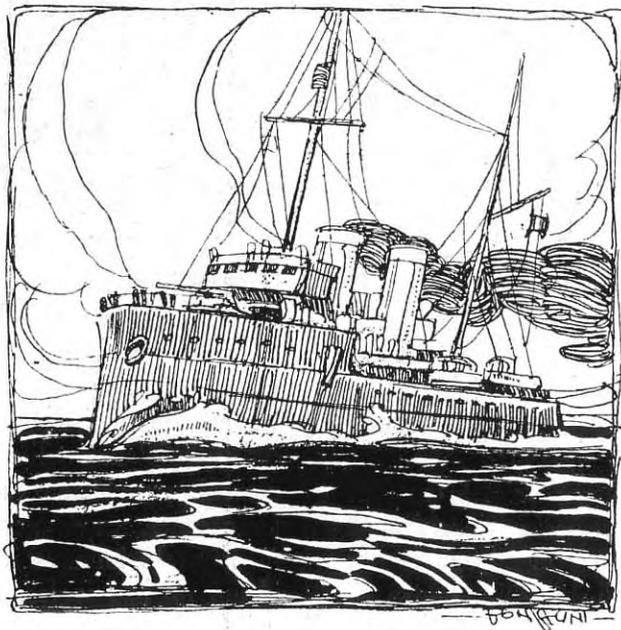
Diventava così definitiva la nostra occupazione di Valona e della sua rada, che doveva costituire il punto di partenza per la occupazione dell'Albania Meridionale.

Intanto l'incendio europeo si andava sempre più allargando. Anche l'Italia, il 24 maggio 1915, entrava nell'immane conflitto, per l'integrazione della sua unità nazionale e per la difesa del diritto e della giustizia nel mondo. Più tardi, nell'autunno del '15, aveva luogo la grande offensiva austro-tedesco-bulgara contro la Serbia, in seguito alla quale l'eroica nazione, sopraffatta da forze schiaccianti, iniziava la sua tragica ritirata salvando i resti del proprio esercito attraverso l'Albania.

Venuta meno la barriera serba alle mire dei nemici nella penisola balcanica, alla Francia e all'Inghilterra spettava di arrestarne l'avanzata in Macedonia, sulla via di Salonico, spettava all'Italia di fermarli in Albania sulla via di Valona.

Si rendeva così necessario l'invio sull'opposta sponda dell'Adriatico di un nuovo potente corpo di occupazione. Questo invio era effettuato specialmente nella prima metà del dicembre 1915 mediante le spedizioni mirabilmente organizzate dalla nostra Marina.

E quando si pensi che in quello stesso mese di dicembre da una parte si veniva sempre più intensificando il lavoro della Marina, iniziato fin dall'ottobre, per il vettovagliamento e rifornimento d'ogni genere del Montenegro e della Serbia, e che dall'altra



si doveva incominciare il trasporto dei primi reparti dell'esercito serbo in ritirata, nonchè dei profughi e dei prigionieri austriaci, che laceri, affamati e sprovvisti di tutto giungevano sulla costa albanese, a S. Giovanni di Medua, a Durazzo, a Valona, trasporto durato poi fino al febbraio del 1916, si potrà misurare in tutta la sua imponenza l'attività della nostra Marina in quel torno di tempo.

Alle ore 17 del 1° dicembre 1915 salpava da Taranto per Valona il primo convoglio di truppe, costituito dai piroscafi *Dante Alighieri*, *America*, *Indiana* e *Palermo*, sul primo dei quali era imbarcato il maggior generale Guerrini, comandante di brigata, e comprendente 4900 uomini di truppa e 126 ufficiali, nonchè materiali e quadrupedi. Il convoglio era scortato dall'esploratore *Quarto* e da otto cacciatorpediniere (squadriglie *Abba* e *Insidioso*), e guidato dall'incrociatore ausiliario *Città di Catania*. Nessun inconveniente durante la traversata compiuta con mare grosso e vento fresco da scirocco. Il giorno successivo alle 6.30 il convoglio entrava nella rada di Valona. Ormeggiati i piroscafi ai posti di fonda assegnati, mentre quattro dei cacciatorpediniere rimanevano nelle loro vicinanze, gli altri quattro e l'esploratore *Quarto* facevano crociera nella rada, specialmente in prossimità della imboccatura. I preparativi per le operazioni di sbarco richiesero circa due ore di tempo, e verso le 9 fu iniziato lo sbarco delle truppe e poi dei materiali e quadrupedi. Le operazioni procedettero, relativamente alle pessime condizioni del porto, regolarmente e speditamente, in modo che la sera del 3 erano ultimate e la mattina del 4 il convoglio era di ritorno a Taranto senza incidenti di sorta.

Fin da questa prima spedizione si notarono le deficienze di Valona come base navale atta a grandi operazioni: scarsità di pontili, di rimorchiatori, di *chaland*s; scarsità di illuminazione per le operazioni notturne; insufficienza di difese e di depositi; assenza di ferrovie: e fin da allora, si può dire, incominciò il trasporto di mezzi

di ogni genere e incominciarono i lavori che dovevano rendere in pochi mesi quella rada una piazza marittima di primo ordine.

A questa prima spedizione ne seguiva subito una seconda, la quale se disgraziatamente non ebbe l'esito felice della precedente, fu però tale da mettere in evidenza il valore e lo spirito di sacrificio dei nostri ufficiali ed equipaggi. La sera del 3 dicembre 1915 partiva da Taranto per Valona il secondo convoglio, costituito dai piroscafi *Re Umberto* e *Valparaiso*, e comprendente 1777 uomini di truppa e 66 ufficiali. Il convoglio era guidato dal cacciatorpediniere *Insidioso* e scortato dagli altri tre cacciatorpediniere della squadriglia (*Impe tuoso*, *Indomito* e *Intrepido*). La navigazione ebbe luogo senza incidenti fino a Capo Linguetta. Ma, giunto il convoglio a Capo Linguetta alle 9.45 del giorno 4, mentre si dirigeva verso la rada, alle 10.6 circa avveniva sul *Re Umberto* un terribile scoppio, seguito da una densa colonna di fumo. Parve da prima che il piroscafo avesse avuto un'esplosione in caldaia, ma poi si capì che si trattava di esplosione subacquea. Esso aveva urtato in una mina. Il comandante militare del piroscafo faceva immediatamente fermare la macchina, e ordinava alla truppa di salire in coperta e di disporsi in riga in prossimità dei boccaporti. Gli uomini erano già quasi tutti forniti di salvagente a cintura e di collarino. A un primo momento di panico successe subito la calma. Messi da prima in mare gli zatteroni da sbarco, appena spento l'abbrivo del bastimento, il comandante militare, efficacemente coadiuvato dal comandante del piroscafo, nonchè dal personale di bordo, dagli ufficiali dell'esercito e dal cappellano militare Parolini, faceva ammainare le altre imbarcazioni, procedendo alacremente al salvataggio degli uomini. Contemporaneamente anche il comandante del convoglio faceva calare in mare le imbarcazioni dei cacciatorpediniere di scorta, e inoltre alcuni *drifters* inglesi e la torpediniera *Albatros* (sopraggiunti poco prima da Valona, quest'ultima colle torpediniere *Sagittario* e *Alcione*

per il pilotaggio dei piroscafi), attraccandosi direttamente al *Re Umberto*, contribuivano validamente all'opera di salvataggio. Intanto il piroscapo con un'insellatura dello scafo affondava lentamente. Il comandante militare, insieme col cappellano Parolini, che già si era fin privato del suo salvagente per darlo a un soldato, vi si tratteneva sino all'ultimo, e ne scendeva solo dopo essersi assicurato che nessun uomo era più in coperta. Poco dopo, verso le 10.20, il *Re Umberto* si rompeva in chiglia al centro e le due parti affondavano con la prua e la poppa in alto. Su 800 persone circa che erano a bordo, ne furono salvate 712.

Pur troppo però, questo non era il solo accidente della mal avventurata spedizione. Finita l'opera di salvataggio, i cacciatorpediniere, le torpediniere e i *drifters*, con a bordo i naufraghi del *Re Umberto*, entravano nella rada, dove li aveva preceduti il trasporto *Valparaiso*. Mentre questo iniziava le operazioni di sbarco, il comandante del convoglio, dopo aver fatto scendere i naufraghi, ordinava al comandante dell'*Intrepido* di recarsi in crociera sulla bocca a sud di Saseno, a vigilanza della rada. Ma alle 13.20, avuto notizia che un sommergibile nemico era stato avvistato da Saseno, egli stesso usciva dal porto cogli altri tre cacciatorpediniere della squadriglia. La caccia era appena incominciata, quando un radiotelegramma da Saseno avvertiva che l'*Intrepido* aveva fatto costa presso Capo Linguetta. Esso pure aveva urtato in una mina. La bella silurante non affondò completamente, ma non si potè salvare. Fu salvato invece fortunatamente, mercè il pronto intervento di diverse navi (specialmente le torpediniere *Scorpione* e *Alcione*, e il *drifter Manzanita*) quasi tutto l'equipaggio, tranne un morto e tre scomparsi, e anche parte dell'armamento fu recuperato per mezzo del *Gianicolo*.

La caccia delle nostre siluranti non dava alcun risultato. Nessun dubbio che la perdita del *Re Umberto* e dell'*Intrepido* sia dovuta all'urto di mine anzichè al siluramento di un sommergibile. Ma come

si spiega questo fatto, quando le acque di Valona erano state in precedenza accuratamente dragate? Il 23 novembre il dragamine *Baiardo*, e il 29 e nella notte del 30 il *Germana* avevano dragato il passo Capo Linguetta-Saseno e il tratto da punta San Giovanni a Capo Linguetta; tre mine erano state prese dal *Baiardo* e due torpedini dal *Germana*; inoltre nei giorni successivi il passo era stato frequentemente perlustrato da torpediniere e da *drifters*; e nella stessa notte del 4 dicembre il *Gianicolo* aveva dragato la rotta di sicurezza fino alle 7.30 del mattino, con esito però negativo. Con ogni probabilità il nemico, avuto sentore delle nostre spedizioni, aveva inviato a più riprese a Valona uno dei suoi sommergibili posamine, e questo era venuto prima del 23 novembre e poi la stessa mattina del 4 dicembre, dopo il dragaggio del *Gianicolo* e mentre il convoglio stava entrando, e così si spiega anche come in quella giornata sia stato avvistato da più parti un periscopio di sommergibile. Che le acque di Valona siano state minate la stessa mattina del 4, è provato altresì dal fatto che, in seguito all'arrivo del contr'ammiraglio Millo, inviato subito sul luogo dal Duca degli Abruzzi, fu ripreso con ogni mezzo il dragaggio, e furono trovate altre due torpedini il 6 e tre il 7, in tutto simili a quelle trovate precedentemente a Taranto e posate da un sommergibile nemico. Nulla poi impedisce di credere che questo sommergibile sia stato quel medesimo *U. C. 12*, che doveva più tardi, nel marzo del 1916, perdersi davanti a Taranto, e la cui romanzesca istoria fu narrata dal comandante Milanese in un opuscolo di questa raccolta.

Tre giorni dopo la seconda spedizione, e precisamente la sera del 6 dicembre, partiva da Taranto per Valona un terzo convoglio, costituito dai piroscafi *Dante Alighieri*, *America*, *Indiana* e *Cordova*, e comprendente 6204 uomini di truppa e 195 ufficiali, nonchè molto materiale. Il convoglio era scortato dalle R. N. *Bengasi*, *Minerva* e *Partenope*, dall'incrociatore ausiliario *Città di*

Catania, dall'esploratore *Quarto* e da sei cacciatorpediniere. Arrivava a Valona la mattina del 7, completo e senza alcun incidente. Le operazioni di sbarco furono iniziate immediatamente, avendo trovato tutto ben predisposto, e si sono effettuate con speditezza; tanto che nello stesso giorno era messa a terra tutta la truppa e oltre metà del materiale, e nel successivo il rimanente; e le navi del convoglio e quelle di scorta potevano ripartire da Valona dopo solo trentadue ore di sosta.

Lo stesso felice risultato avevano la quarta e la quinta spedizione, partite quasi contemporaneamente la sera dell'8 dicembre l'una da Taranto e l'altra da Gallipoli, e formate la prima dal piroscafo *Palermo* (743 uomini di truppa e 14 ufficiali) con due cacciatorpediniere di scorta, e la seconda dai piroscafi *Fratelli Bianchi* e *Brindisi*, pure scortati da due cacciatorpediniere.

Più importante di queste era la sesta e (di questo periodo) ultima spedizione. Essa partiva da Taranto per Valona l'11 dicembre, ed era divisa in due scaglioni: il primo, costituito dai trasporti *Dante Alighieri*, *America*, *Indiana* e *Cordova*, era scortato dall'incrociatore ausiliario *Città di Catania*, dalle R. N. *Minerva* e *Partenope* e da sei cacciatorpediniere; il secondo, costituito dal trasporto *Valparaiso*, era scortato dai cacciatorpediniere *Insidioso* e *Impetuoso*. Complessivamente il convoglio aveva a bordo 4925 uomini di truppa e 154 ufficiali, nonchè 888 quadrupedi e moltissimo materiale. Anche in questa spedizione nessun incidente e perfetta regolarità in tutte le operazioni.

Così aveva termine, con splendido risultato, sotto l'alta direzione del Duca degli Abruzzi, comandante in capo dell'Armata, del vice-ammiraglio Cutinelli-Réndina, comandante della 2^a Squadra e del contr'ammiraglio Millo, comandante della Divisione Esploratori, questa serie di spedizioni, mediante le quali veniva trasportato in Albania il corpo di occupazione del generale Bertotti.

Non è a credere, però, ch'esse siano le uniche. Già durante questo periodo ve n'erano altre, tra cui notevole una da Brindisi a Durazzo, con carico di viveri, personale di missioni estere e cospicue somme di denaro. In seguito poi, a più riprese, altre molte ne avvenivano (specialmente all'inizio della primavera del 1916, dopo lo sgombero di Durazzo, quando veniva inviato in Albania il generale Piacentini), sia per rinforzare il corpo di occupazione, sia per trasportare i complementi, senza tener conto del continuo traffico per il vettovagliamento, il rifornimento e tutti gli altri servizi. Ma queste di cui si è parlato hanno una speciale importanza, tanto dal punto di vista marinaresco che dal punto di vista militare. Dal punto di vista marinaresco, esse furono le prime del genere, e organizzate e attuate con tale genialità, che vennero poi prese a modello dai nostri alleati per le spedizioni di Salonicco. Dal punto di vista militare, esse permisero, subito dopo la rotta dei serbi, il trasporto in Albania di un corpo di occupazione che insieme con le truppe già esistenti doveva da prima infrangere le velleità del nemico su Valona e rendere possibile l'ordinata evacuazione dell'esercito serbo, e in seguito assicurare la trasformazione di Valona in una potente base navale, estendere la nostra occupazione a tutta l'Albania Meridionale, e stabilire le comunicazioni tra essa e la Macedonia: successi che avevano il loro coronamento con la proclamazione dell'indipendenza albanese sotto l'egida dell'Italia, fatta dal generale Ferrero il 3 giugno 1917 nel castello veneziano di Argirocastro.

A SALONICCO

Le medesime ragioni che determinavano l'Italia alle spedizioni in Albania, spingevano poco più tardi la Francia e l'Inghilterra a quelle di Salonicco, e cioè in primo luogo la necessità di arrestare

dopo la disfatta serba l'avanzata dei nemici in Macedonia e il loro sbocco all'Egeo, e poi la convenienza di decidere all'intervento Romania e Grecia titubanti ed il dovere di iniziare la restaurazione della Serbia.

Il 28 gennaio del 1916 aveva luogo il primo sbarco dell'Intesa a Salonico, al quale partecipava anche l'incrociatore italiano *Piemonte*, di stanza nell'Egeo.

Ma mentre gli alleati incominciavano subito l'invio di truppe in Macedonia, l'Italia per parecchio tempo non vi partecipava direttamente, e ciò soprattutto per due ragioni: perchè, da un lato, il suo esercito, in via di organizzazione, non era tale da permettere un'eccessiva distrazione di forze dalla propria fronte; e, dall'altro, perchè essa non era ancora in istato formale di guerra con la Germania.

Intanto però gli eventi andavano maturando, finchè il nostro Governo decideva di prendere parte all'impresa macedone coll'invio di un proprio corpo di spedizione, sia ad incremento delle forze alleate, sia ad affermazione e tutela degli interessi italiani nella penisola balcanica: e questa decisione era la causa determinante che portava poco dopo, il 27 agosto 1916, alla dichiarazione di guerra alla Germania, simultanea a quella della Romania all'Austria: dichiarazione di guerra che dava la sanzione giuridica e diplomatica a uno stato di fatto da lungo tempo esistente.

Le spedizioni di Salonico furono per parecchi aspetti notevolmente diverse da quelle di Valona. La maggior lunghezza della traversa

sata e la minaccia sempre crescente dei sommergibili nemici erano in certo modo compensate dalla potente collaborazione delle Marine alleate. Collaborazione stabilita in maniera che nella prima parte del tragitto il servizio di scorta era fatto dalle navi italiane, nella seconda dalle francesi, nella terza dalle inglesi. Ma se questa collaborazione alleggeriva per un verso il servizio della nostra Marina, per un altro esso era aggravato dal compito di scortare nel primo tratto anche i trasporti degli alleati, che si servirono largamente per le loro spedizioni dei porti italiani. Si aggiunga che i nostri convogli, giungendo a Salonico, trovavano, sì, una base navale ormai magnificamente organizzata dagli inglesi e dai francesi, ben diversa da Valona nei primi tempi della nostra occupazione, ma trovavano anche che tutti i mezzi esistenti per le operazioni di sbarco erano stati da essi requisiti, il qual fatto doveva rendere alquanto laboriosa l'organizzazione dei nostri servizi. Difficoltà dunque diverse da quelle delle spedizioni albanesi, ma non minori.

Un'altra caratteristica delle spedizioni di Salonico fu che i trasporti non erano per lo più fatti partire e viaggiare insieme, in convoglio, ma a scaglioni, a un certo intervallo l'uno dall'altro, e ciò per agevolare l'opera di vigilanza e di difesa. Inoltre essi non salparono tutti

dal medesimo porto, ma da diversi, e specialmente da Taranto, Napoli e Torre Annunziata.

Il giorno 8 agosto 1916 partiva da Taranto per Salonico, col gene-



BONNINI

rale Petitti di Roreto, comandante del nostro corpo di spedizione in Macedonia, il primo scaglione di truppe, sui piroscafi *Gallia*, *Regina Elena* e *Duca di Genova*. La traversata aveva luogo senza notevoli incidenti. E l'11 agosto alle ore 7 dava fondo nella rada di Salonicco, al posto assegnato dal Comando navale francese, il *Gallia*, seguito a circa un'ora di distanza dal *Regina Elena* e poi dal *Duca di Genova*.

Il generale Sarrail, comandante in capo delle truppe alleate in Macedonia, e il contr'ammiraglio Salaun, comandante navale francese, mandavano subito un aiutante di campo a dare il benvenuto al generale Petitti, imbarcato sul *Gallia*, e alle ore 11 il generale Petitti, accompagnato dal suo Stato Maggiore, dal console d'Italia cav. Dolfini e dal comandante del *Piemonte*, si recava a far visita al generale Sarrail. Dopo di che il generale fissava il proprio alloggio all'Hôtel Roma, di proprietà italiana, e la sede del Comando nei locali del Liceo Italiano, mentre nella Scuola Commerciale Italiana erano stabiliti il Commissariato e la Cassa militare, nell'edificio della Scuola Femminile il Comando dei RR. Carabinieri, il Tribunale Militare, la Posta Militare e il Comando dell'Auto-reparto, e all'Ospedale Italiano il Comando di Sanità.

Il servizio di sbarco era stato accuratamente predisposto dalle Autorità francesi e inglesi, rese ormai maestre dalla lunga pratica, assistite dal nostro comandante del *Piemonte*, e le operazioni erano subito iniziate. Nella mattinata, per mezzo di grandi bettoline pontate di *chalands* e di *maone* fornite dal Comando francese, veniva compiuto lo scarico dai tre piroscafi dei quadrupedi, del carriaggio, delle derrate e dei foraggi. Dalle 13 alle 15 aveva luogo lo sbarco delle truppe (complessivamente 5964 uomini), per mezzo di grandi rimorchiatori, uno dei quali, il *Bon Voyage*, capace di oltre 1000 persone.

Erano a ricevere le nostre truppe sulla banchina davanti alla Dogana il contr'ammiraglio Salaun e il comandante del *Piemonte* ed erano schierati a rendere gli onori un plotone di marinai del *Piemonte*,

al comando di un tenente di vascello, e quattro plotoni di soldati alleati, uno francese, uno inglese, uno russo e uno serbo, ciascuno con musica, tutti sotto la direzione di un maggiore dell'esercito francese. Mentre il primo rimorchiatore, il *Bon Voyage*, attraccava alla banchina, a bordo la musica italiana della Brigata intonava la *Marsigliese*. Messa la plancia da sbarco, scendeva per primo a terra, poco dopo le 13, il generale Petitti (tornato nel frattempo sul *Gallia*), accolto dalla *Marcia Reale* suonata dalla musica francese. Sbarcavano poi le truppe, mentre le varie musiche, a turno, suonavano senza interruzione i vari inni degli alleati e marce militari. I plotoni, appena sbarcati, si formavano, si riunivano affiancati in compagnie, e, presentate le armi, passavano in mezzo ai plotoni d'onore, andandosi ad ammassare entro la Dogana.

Alle 15 lo sbarco era finito, e alle 16 i due reggimenti erano al posto loro assegnato, in perfetto ordine. Alle 16.30 il generale Sarrail, dopo avere solennemente consegnato, dinanzi al Quartier Generale (situato dietro la Dogana) la Legion d'onore o la Croce di guerra a quattro ufficiali francesi, entrava in Dogana, e, accompagnato dal generale Petitti e col seguito di numerosi ufficiali, passava in rivista le nostre truppe. Il generale Sarrail restava molto soddisfatto del loro magnifico aspetto e se ne congratulava con lusinghiere parole col generale Petitti.

Finita la rivista, aveva luogo lo sfilamento. Il generale Sarrail, seguito dal suo Stato Maggiore, dal generale russo, dal console d'Italia e dal comandante del *Piemonte*, andava a collocarsi, in via del Quai, alla "Scala di Marmo", dirimpetto alla Piazza della Libertà, con le spalle al mare. Dal Quartier Generale, lungo tutto il Quai, sino alla Torre Bianca, facevano cordone sui marciapiedi numerose compagnie di soldati francesi, inglesi, russi e serbi. Lo sfilamento cominciava con un plotone di guardie francesi a cavallo, la musica francese e il plotone del *Piemonte*; veniva subito dopo, a piedi, come tutti gli ufficiali, il generale Petitti, che, appena sfilato, si metteva

alla destra del generale Sarrail; seguivano i due reggimenti italiani, intramezzati dalle musiche italiana ed alleate; chiudeva un plotone di guardie a cavallo. Le nostre truppe erano senza zaino; le compagnie marciavano in colonna. I soldati (attesta il comandante del *Piemonte* in un suo rapporto ufficiale), svelti, di ottimo aspetto, e, come si era sparsa la voce, già veterani, le bandiere lacerate reduci da molte battaglie, la figura marziale e imponente del nostro generale destavano una viva ammirazione. Una folla enorme gremiva i marciapiedi, le finestre, i balconi e perfino i tetti; le acclamazioni erano deliranti; l'insieme della più alta imponenza. Alla fine il generale Sarrail, visibilmente soddisfatto, si congratulava nuovamente col generale Petitti. Nessuna delle autorità greche partecipava alla cerimonia, come, del resto, non aveva partecipato a quella per l'arrivo del primo scaglione russo il 31 luglio. E' noto che lo sbarco degli italiani sul "sacro suolo dell'Ellade" era un acerbo dolore ed una grande preoccupazione per i Greci, nonchè la più profonda umiliazione ch'essi avessero ricevuto fino ad allora dall'Intesa. Ma era anche, oltre al resto, l'unico mezzo efficace per tenere alto il prestigio d'Italia fra le popolazioni del Levante, abituate a non credere se non a ciò che vedono con i propri occhi. E la nostra colonia, un po' depressa dalla propaganda nemica, si riaveva immediatamente all'ombra della bella forza tangibile, ammirato esponente della Patria.

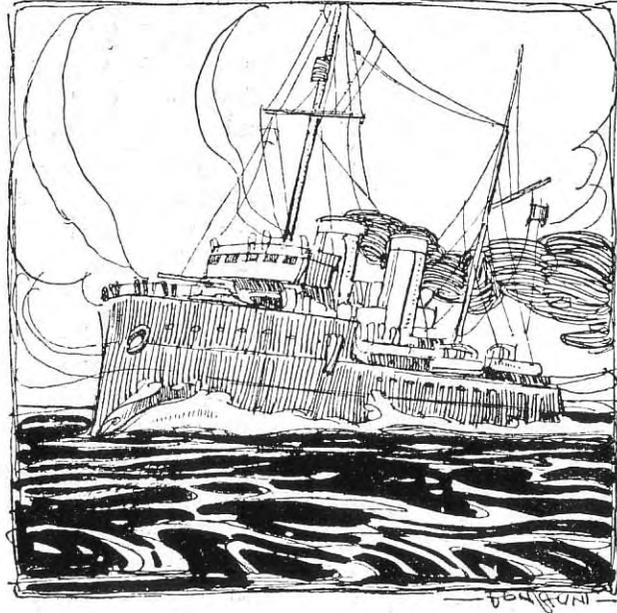
Terminato lo sfilamento, i due reggimenti dalla Torre Bianca traversavano la città per la via Egnazia e raggiungevano l'ac-

campamento di Zeintenlink, da dove la notte del 14 proseguivano per Dzuma sul fiume Gallico, a 20 km. da Salonicco, luogo di concentramento assegnato alle nostre truppe.

Il giorno successivo allo sbarco, il generale Petitti, accompagnato dal comandante del *Piemonte*, si recava a far visita al generale Milne, comandante dell'esercito inglese, e poi a lasciare una carta al Principe di Serbia e a visitare il nostro console. A mezzogiorno il generale col suo Stato Maggiore, il console e il comandante del *Piemonte* era a colazione dal generale Sarrail nell'ex Consolato di Bulgaria. Il giorno seguente la colazione agli stessi componenti era ricambiata dal console d'Italia nella sede del Consolato. In entrambe la massima cordialità e molta semplicità affabile per parte del generale Sarrail.

In seguito il generale Petitti scambiava le visite col contr'ammiraglio inglese Thursby a bordo dell'*Exmouth* e col contr'ammiraglio francese Salaun a bordo dell'*Eros*.

Intanto, subito dopo questo primo scaglione, ne partiva un secondo, sui piroscafi *Perseo* e *Indiana*, che arrivava a Salonicco il 12 agosto; e poi un terzo, sui piroscafi *Britannie*, *Stampalia*, *Milano*, *Tunisi* e *Marsala*, che arrivava il 14 agosto. La navigazione avveniva senza incidenti, mentre poco dopo l'arrivo del terzo scaglione, alle ore 13.20 del 14, un sommergibile nemico affondava al nord-est di Doro il cargo-boat inglese *Lammeroo*, pure diretto a Salonicco. Dopo la cerimonia del primo sbarco, questi successivi, pur non avendo lo stesso ricevimento, avvenivano sempre con una certa solennità. Una musica militare francese pre-



cedeva i nostri reparti, e allorchè essi, movendo dalla Dogana, passavano innanzi al Quartier Generale, il generale Sarrail scendeva per assistere alla sfilata. Essi percorrevano poi la via del Quai e, voltando per la piazza della Libertà, la via Venizelos, le più frequentate della città, e quindi per la via Egnazia raggiungevano Zeintenlink. Ammiratissimi, in questi scaglioni, i carabinieri e il materiale da guerra, tra cui molti pezzi di artiglieria da montagna.

In seguito le spedizioni continuavano, a intervalli vari, nella seconda metà di agosto e nei mesi successivi fin circa al principio del 1917. Inenarrabili le difficoltà superate, infiniti i pericoli corsi, continui gli allarmi. Il mare era sempre più infestato dai sommergibili nemici. Il 12 novembre, alle ore 2.45, il trasporto *Brasile* durante la traversata vedeva affondare, probabilmente per siluramento, un piroscafo di nazionalità sconosciuta. Il 15 dello stesso mese, alle ore 15, il trasporto *Taranto* recuperava nel canale di Zea un'imbarcazione vuota del piroscafo francese *Bourdigalà*, ivi silurato il giorno prima. Ma le nostre perdite furono assolutamente minime. Dolorosa, però, quella del *Minas*, che, insieme con molte altre giovani vite, travolgeva una promessa della nostra poesia, Vittorio Locchi, l'autore del "La Sagra di Santa Gorizia".

Nel frattempo era avviata, pur attraverso le difficoltà cui si è accennato, l'organizzazione dei nostri servizi nella base di Salonicco. Il Comando italiano si rendeva a poco a poco indipendente dagli alleati, da prima prendendo sul luogo diverse magazzini, poi affittando un capannone nel porto per il deposito temporaneo delle merci che non si potevano subito asportare, sistemando un pontile a Becinar per lo scarico dei foraggi della paglia e della legna, facendo assegnare stabilmente dalle autorità francesi e inglesi un tratto di banchina per le nostre operazioni di sbarco e imbarco, acquistando al Pireo e sulla piazza altre magazzini e rimorchiatori, stabilendo treni propri dal porto ai magazzini di Zeintenlink, nonché un servizio di auto-

carri per lo sgombero delle merci. Veniva persino aperto un "Magazzino Commerciale Italiano", riservato ai militari degli eserciti alleati, allo scopo di provveder loro gli articoli necessari a prezzi equi, e di diffondere i nostri prodotti.

Intanto le nostre truppe erano da prima inviate nel settore di fronte ai monti Beles, precedentemente occupato da una divisione francese: settore poco felice e non atto a cogliere allori, non essendo possibile da quella parte qualsiasi offensiva, ma solo azioni dimostrative per tener impegnato il maggior numero di truppe nemiche: ad ogni modo esse adempivano con onore il compito loro assegnato, e dopo che, più tardi, furono sostituite da due brigate inglesi, il generale Milne si congratulava col generale Petitti per il modo esatto e preciso con cui avevano dato la consegna delle posizioni ai suoi soldati, e per l'ordine perfetto in cui avevano lasciato trinceramenti, difese e lavori in corso. In seguito le nostre truppe erano inviate nel settore di Monastir: movimento compiuto dal 27 ottobre al 5 novembre dalla brigata Cagliari e dal resto della divisione dal 27 novembre alla fine di dicembre, attraverso un terreno difficilissimo, mancante di strade e non avente riscontro in nessun altro teatro di guerra europeo: e quivi combattevano sui monti Babà, partecipavano alla presa di Monastir, e si coprivano di gloria sulla famosa quota 1050.

Completato, circa al principio del 1917, il corpo di spedizione a Salonicco, non era però finito il compito della nostra Marina. Senza tener conto ch'essa partecipava anche al trasporto di truppe francesi, doveva sempre provvedere allo sgombero dei malati e feriti, e al trasporto dei complementi e dei rifornimenti: compito immane, alleviato solo dopo l'apertura delle comunicazioni tra Albania e Macedonia, avvenuta alla fine di febbraio del 1917.

Ma per dare un'idea riassuntiva dell'attività della nostra Marina per queste spedizioni, è opportuno riprodurre un comunicato ufficiale emanato in proposito dal Ministero il 5 marzo. " In questo momento

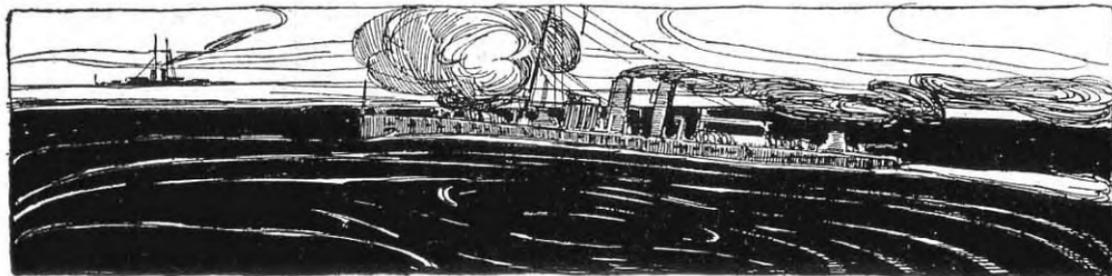
(esso dice) in cui più fervide si sono riaccese le preoccupazioni e le discussioni per la guerra sottomarina, è interessante conoscere in che modo e con quali risultati le nostre autorità marine abbiano provveduto alla organizzazione e alla tutela dei nostri traffici pel trasporto e il rifornimento dei corpi di spedizione in Albania e in Macedonia. Da informazioni precise e sicure circa l'intenso movimento che si è svolto, dal 1° dicembre 1915 al 30 novembre 1916 (si rifletta che il comunicato arriva solo al 30 novembre 1916), in una base navale del basso Adriatico, risulta che lo sforzo compiuto dalla R. Marina, tra numerose difficoltà e continui pericoli, è stato altrettanto grandioso quanto fortunato. In quel periodo, infatti, furono compiuti più di 700 viaggi tra l'andata e il ritorno, e il tonnellaggio dei piroscafi impiegati è complessivamente ascenso a 691.609 tonnellate nette. Il movimento generale delle truppe per le spedizioni dell'Albania e di Salonicco ha

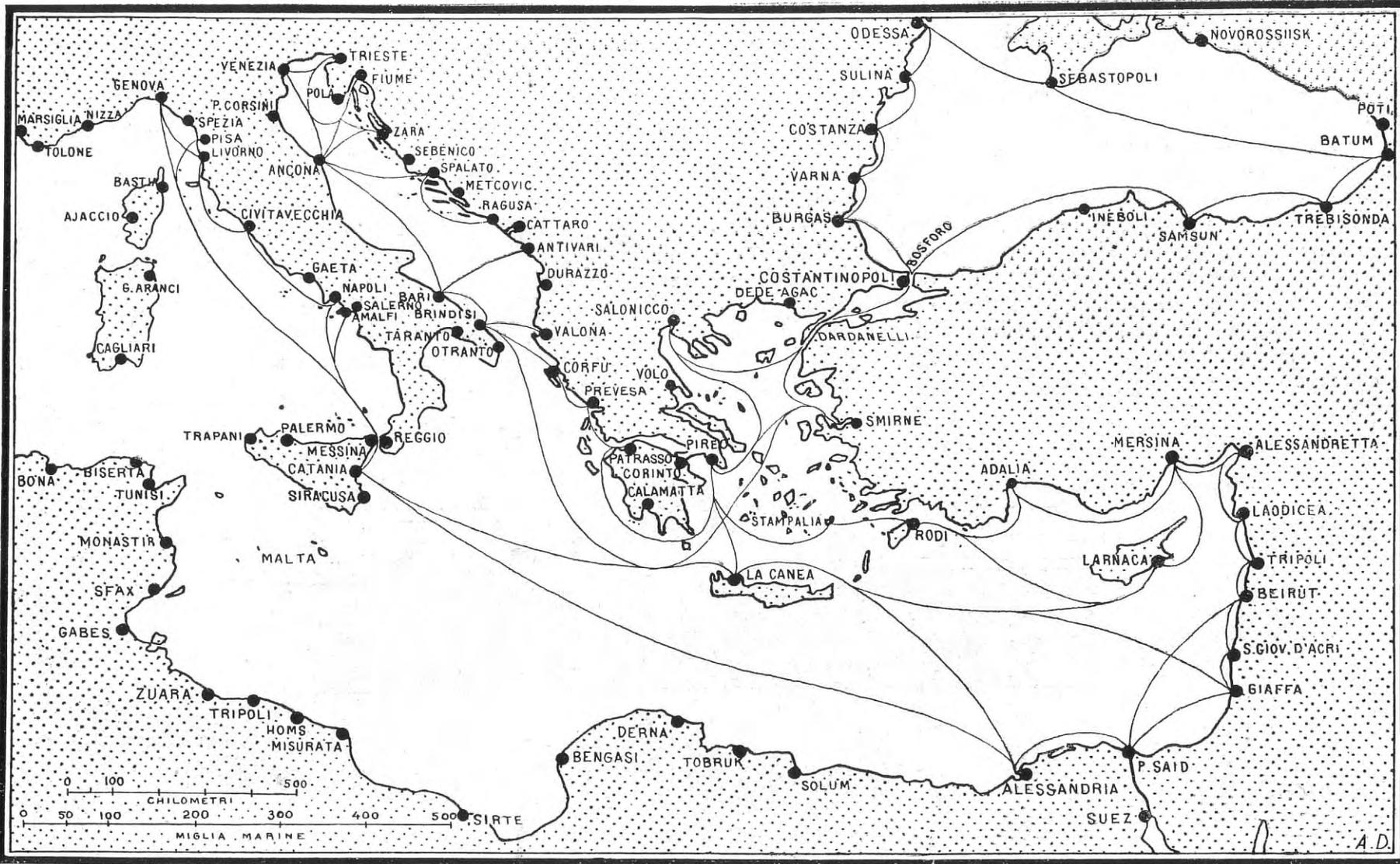
superato, dal dicembre 1915 al novembre 1916, i 200.000 uomini, e quello del materiale e delle derrate ha raggiunto circa le 200.000 tonnellate. A queste cifre si deve aggiungere il trasporto di molte migliaia di quadrupedi e di carri, nonchè di varie centinaia di pezzi di artiglieria. Tale enorme movimento non fu mai arrestato nè turbato dalle sorprese e dalle insidie del nemico. Il che dimostra quanta sia stata vigile ed efficace l'azione di caccia, di scorta e di difesa compiuta, con rigida disciplina di ardimento e di abnegazione, dal nostro naviglio silurante. Infatti, nonostante la fitta rete dei sommergibili nemici, le perdite subite durante l'anno si mantennero entro proporzioni assolutamente minime, inferiori all'1 per cento dei viaggi compiuti".

E' lecito, dunque, concludere che le spedizioni d'oltremare costituiscono una delle pagine più gloriose scritte dalla nostra Marina nella guerra presente.

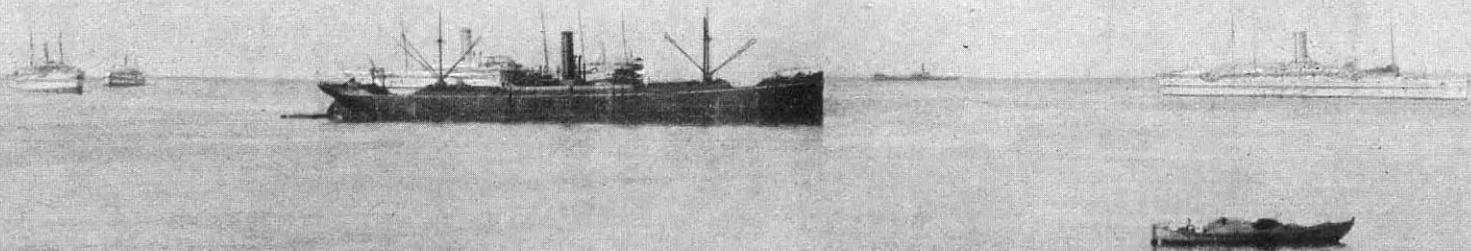
LUCIO SILLA CANTÙ.

— Fine di settembre del 1917.





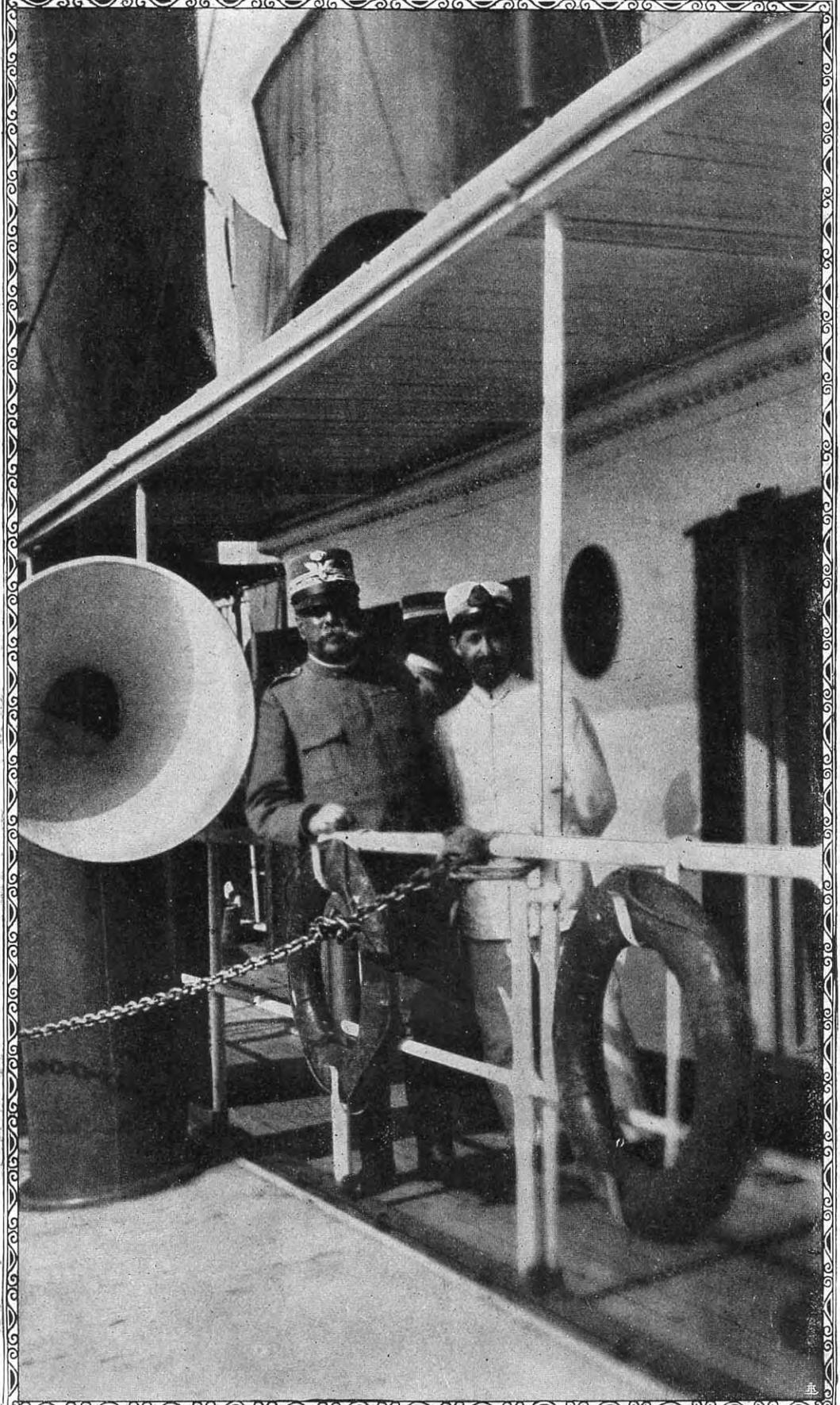
Carta del Mediterraneo Orientale.



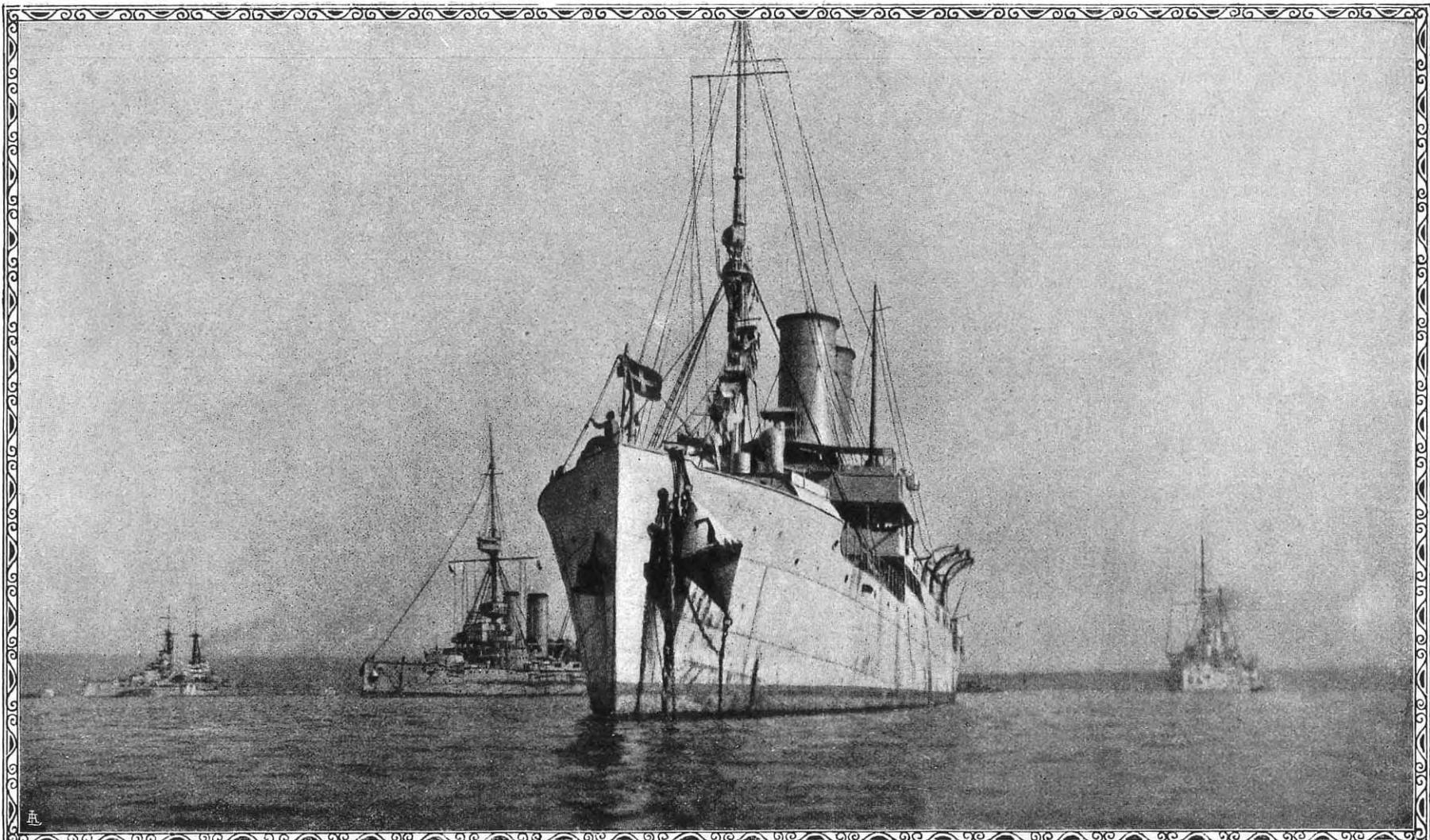
Convoglio di truppe in rotta per Salonicco.



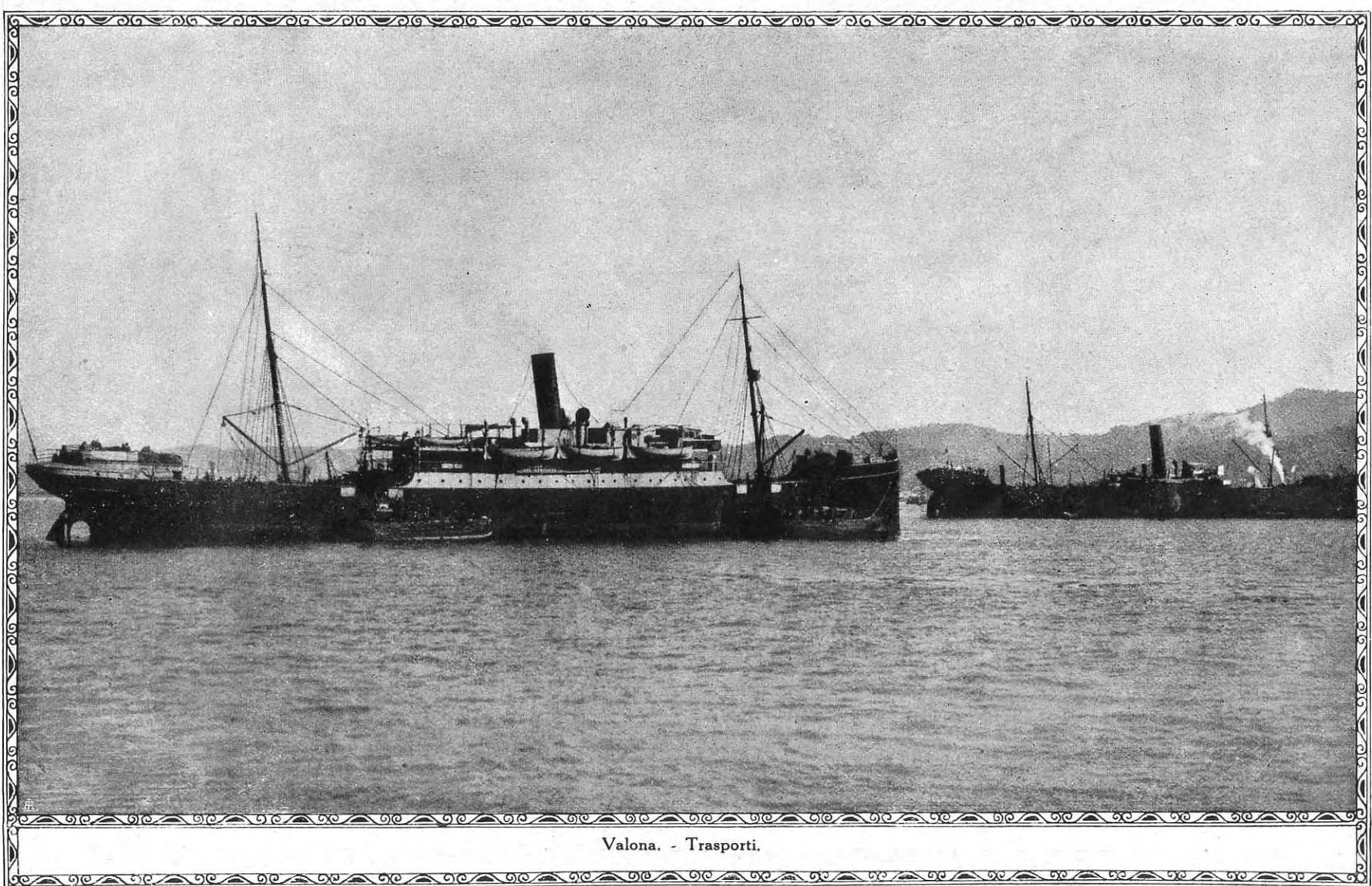
Squadriglia in crociera sotto le coste di Durazzo.



Il Generale *** Comandante del corpo di occupazione in Albania sopra un trasporto.



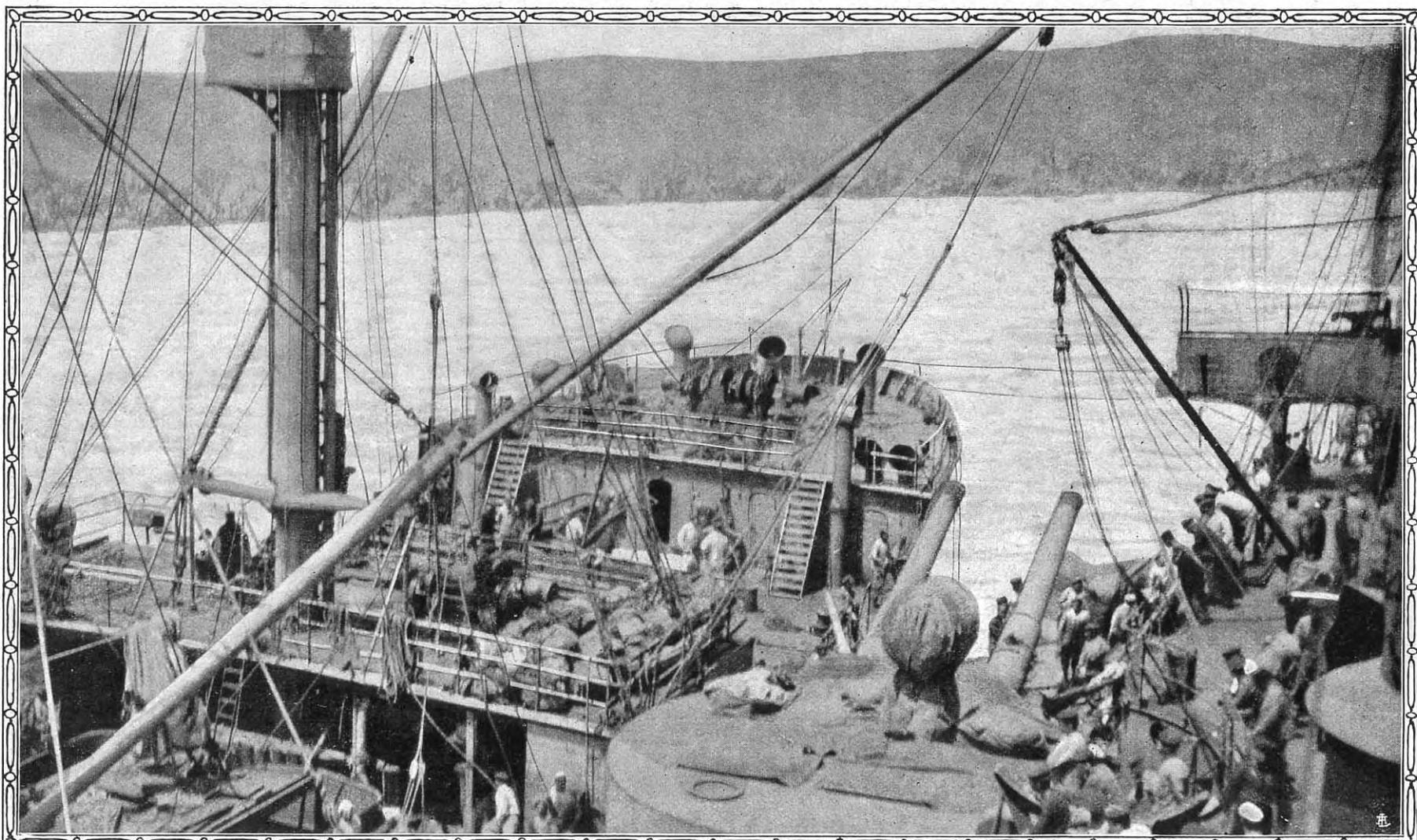
Valona. - La R. N. Bengasi.



Valona. - Trasporti.



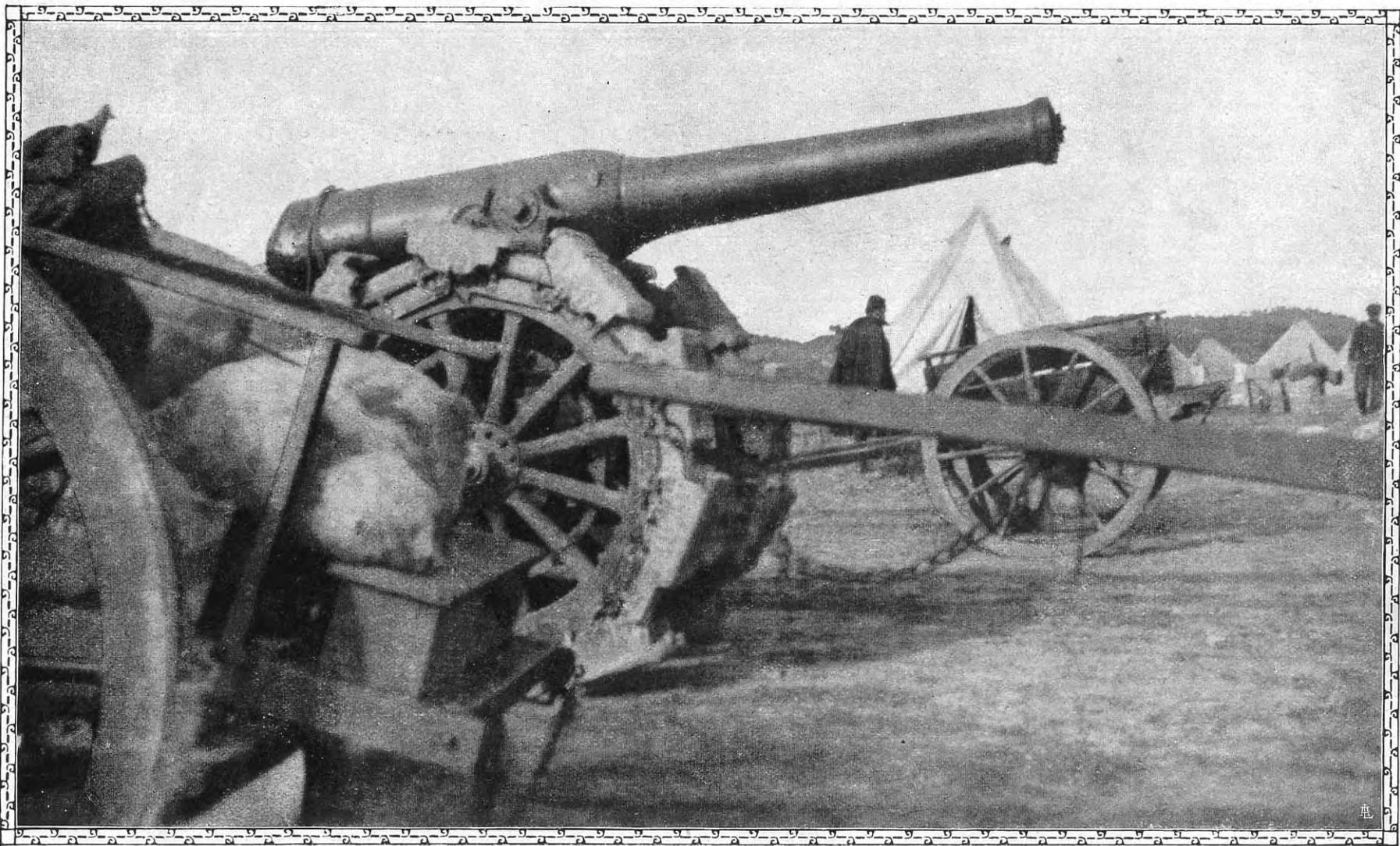
Trasporti nella rada di Valona.



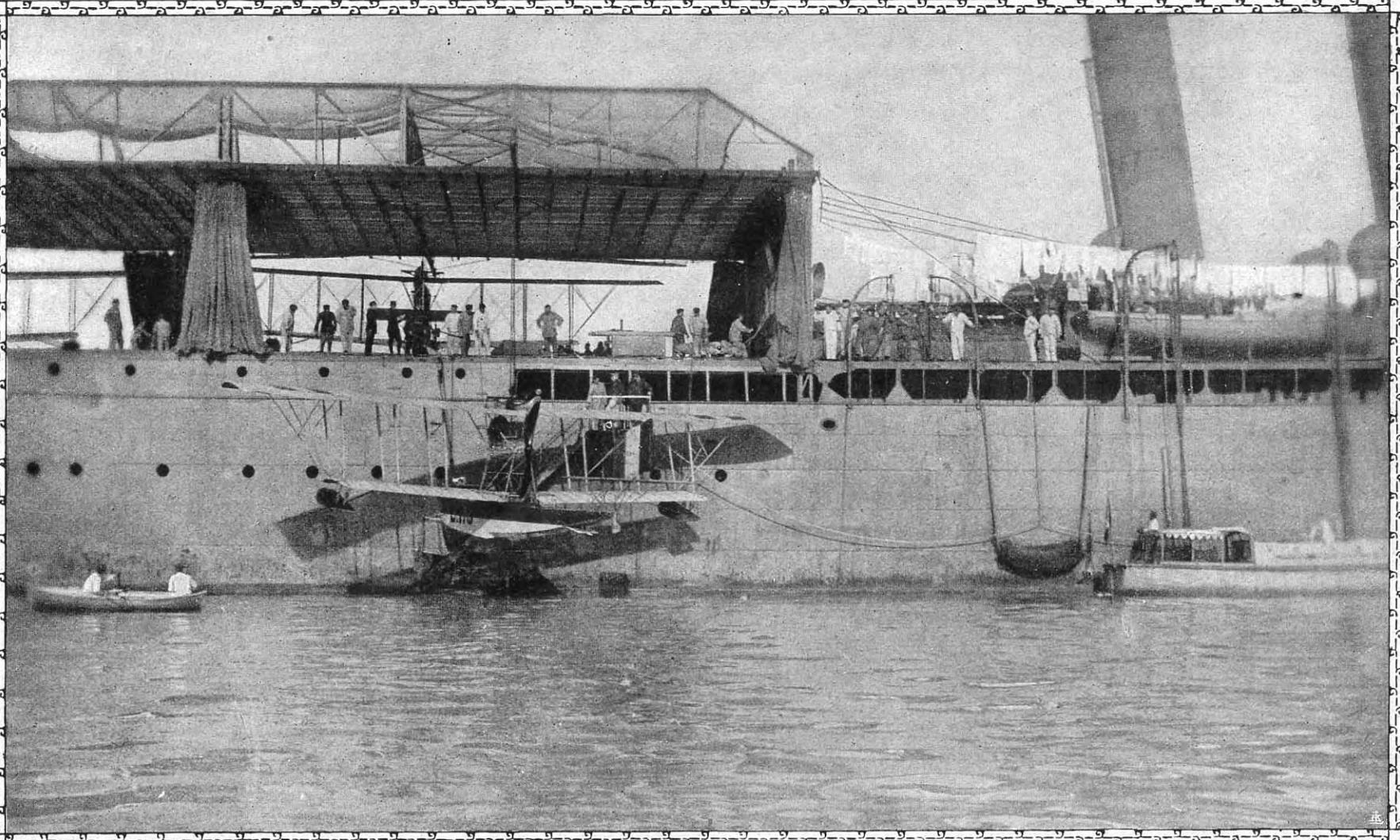
Valona. - Rifornimento di carbone fatto da un piroscifo ad una nave da battaglia.



Valona. - Uno dei pontili di sbarco.



Valona, - Sbarco di cannoni da 149.



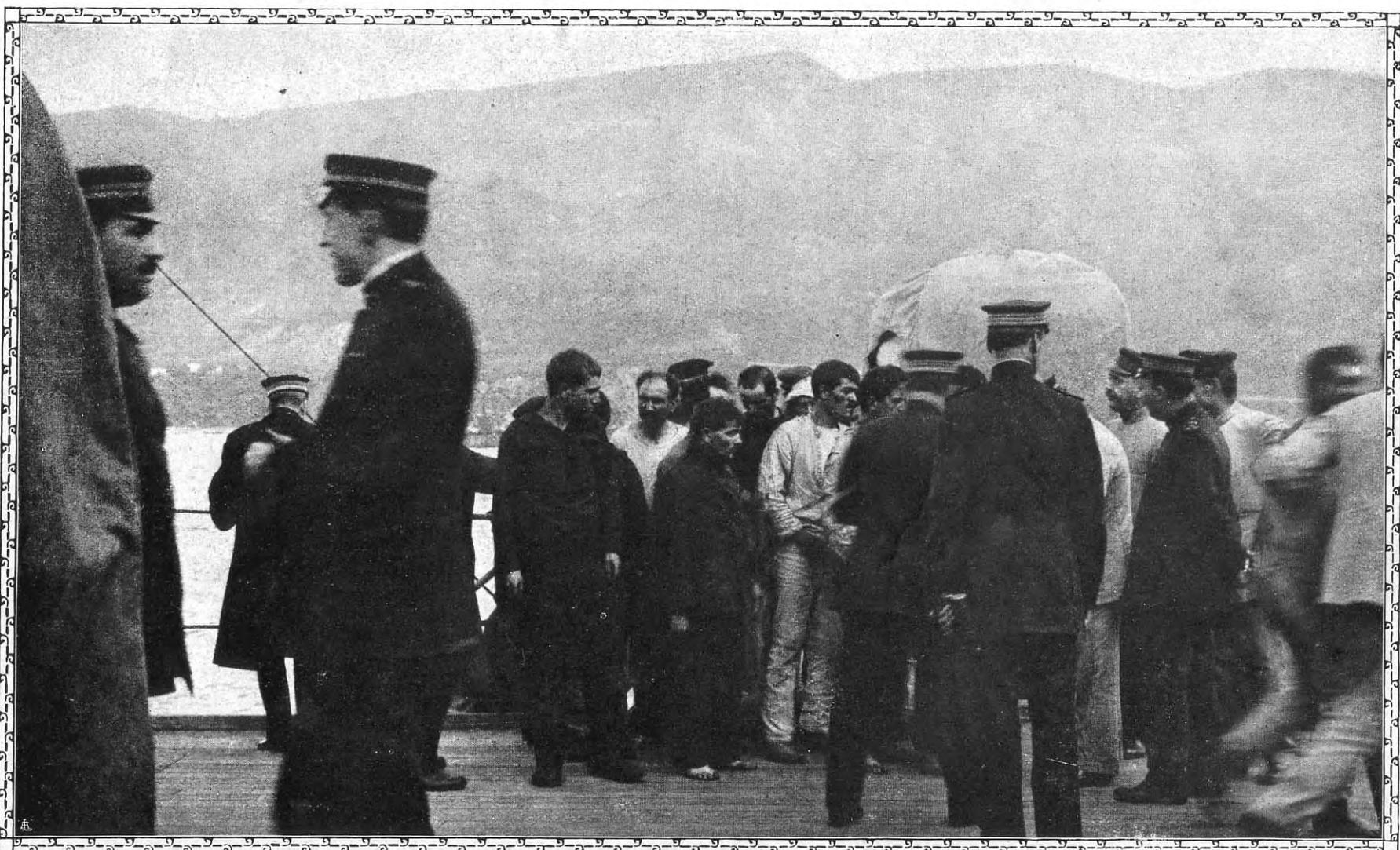
Valona. - Nave appoggio idrovolanti.



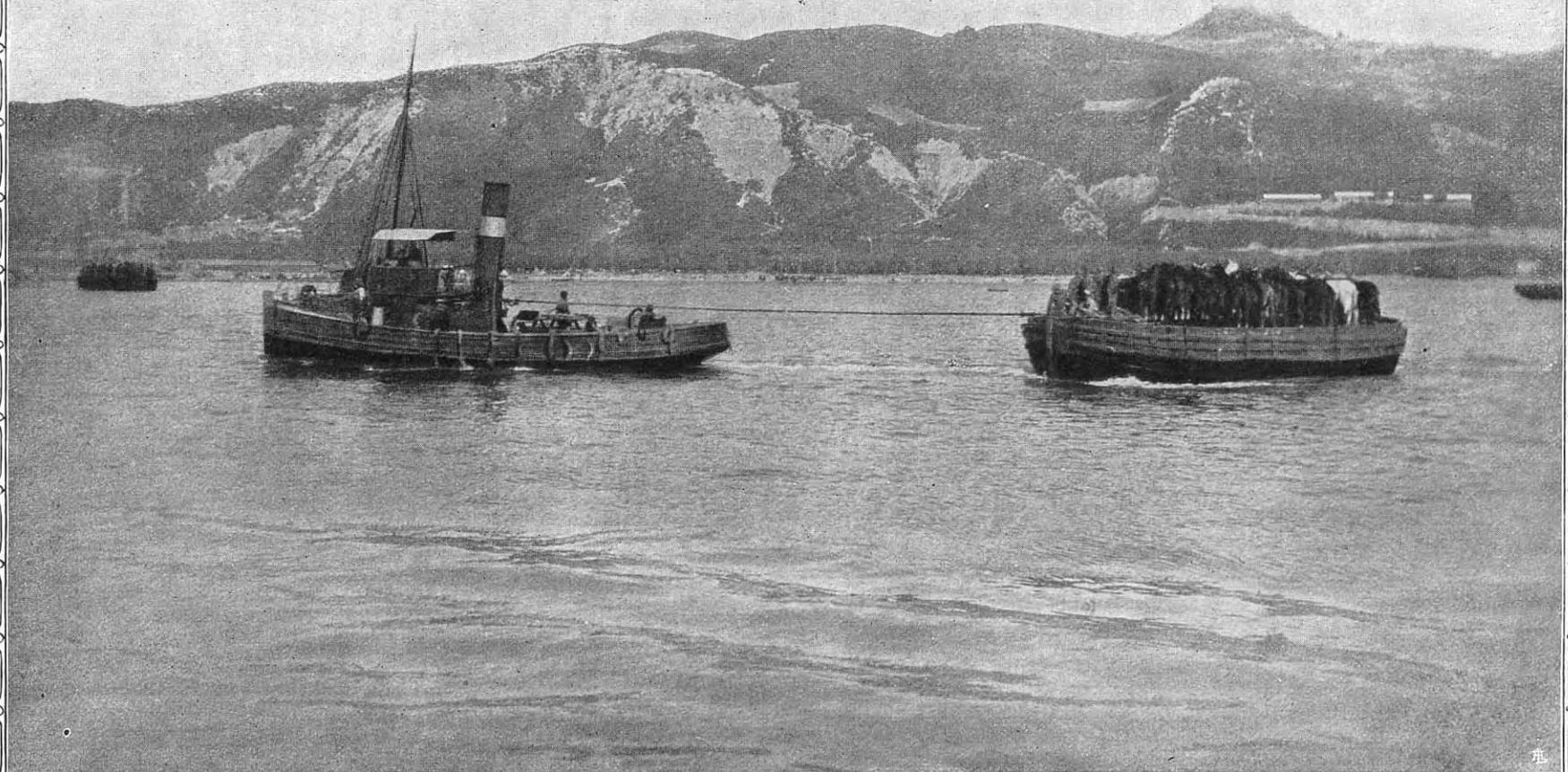
Esercitazioni notturne di proiettori a Valona.



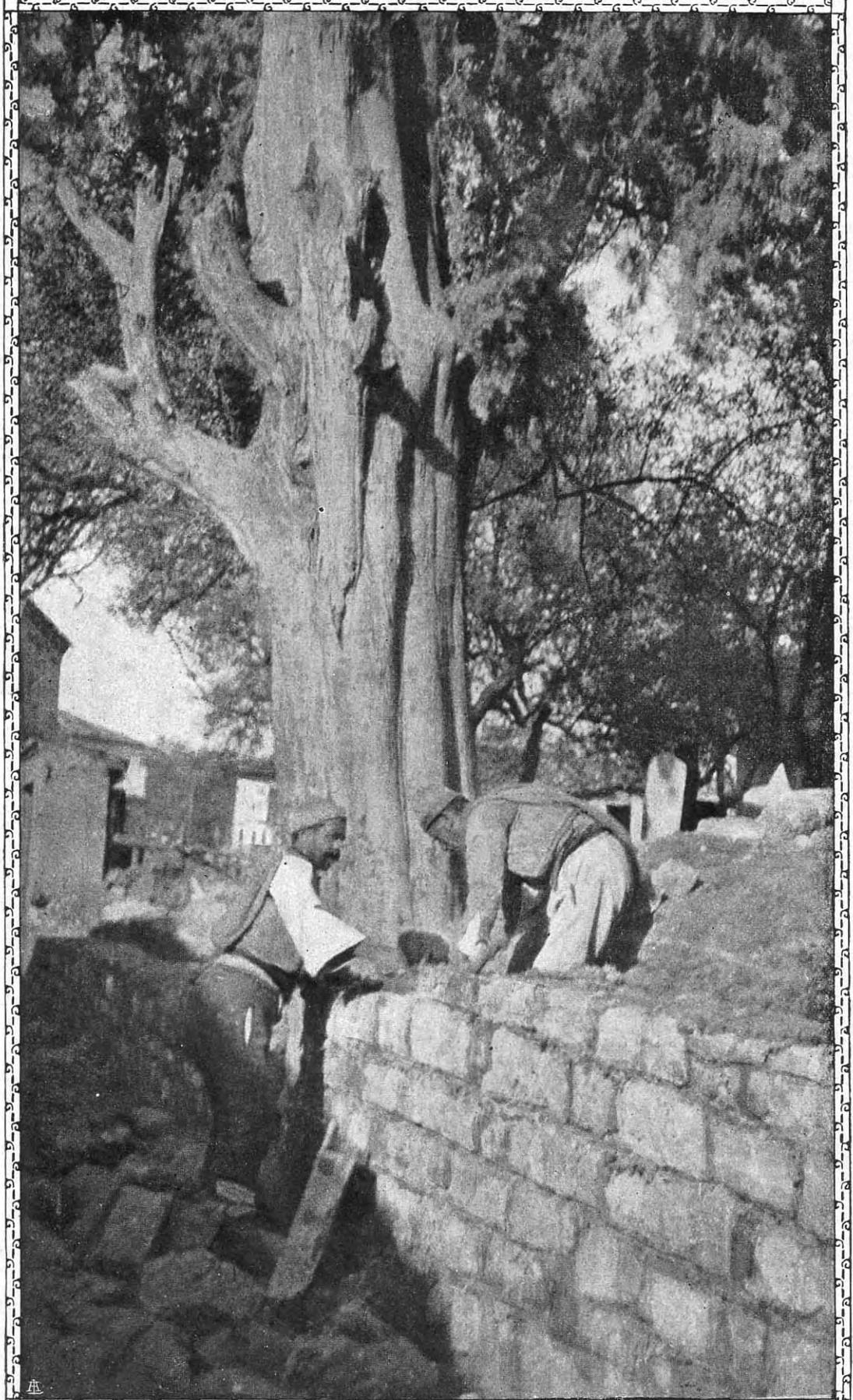
Trasporto di grossi calibri della R. Marina.



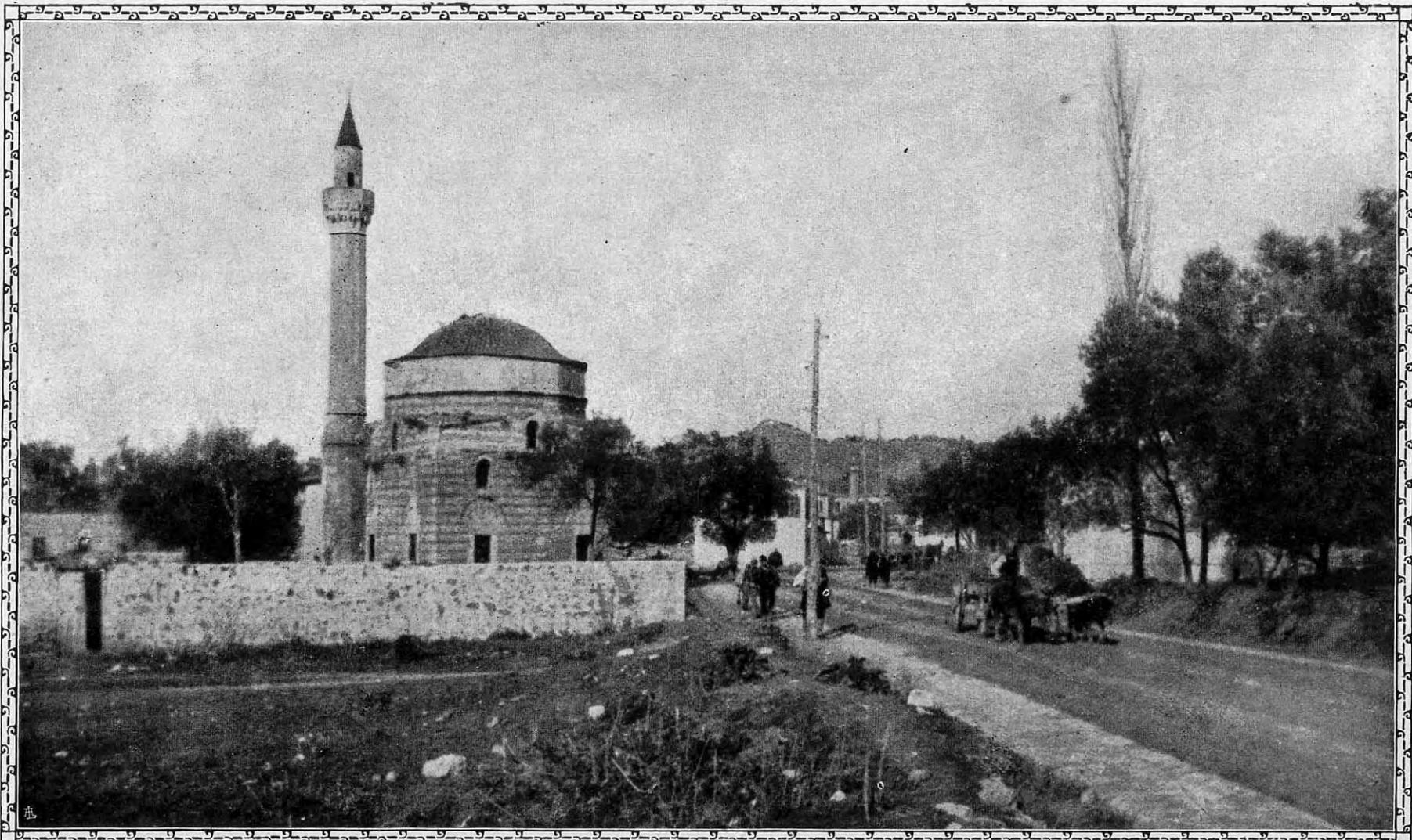
Gruppo di naufraghi del « Nembo » 16 ottobre 1916.



Valona. - Imbarco di cavalli dell'esercito serbo.



Valona. - Restauri ad un vecchio cimitero.



Missione Sanitaria della R. Marina di Valona. - Moschea per ricovero profughi.



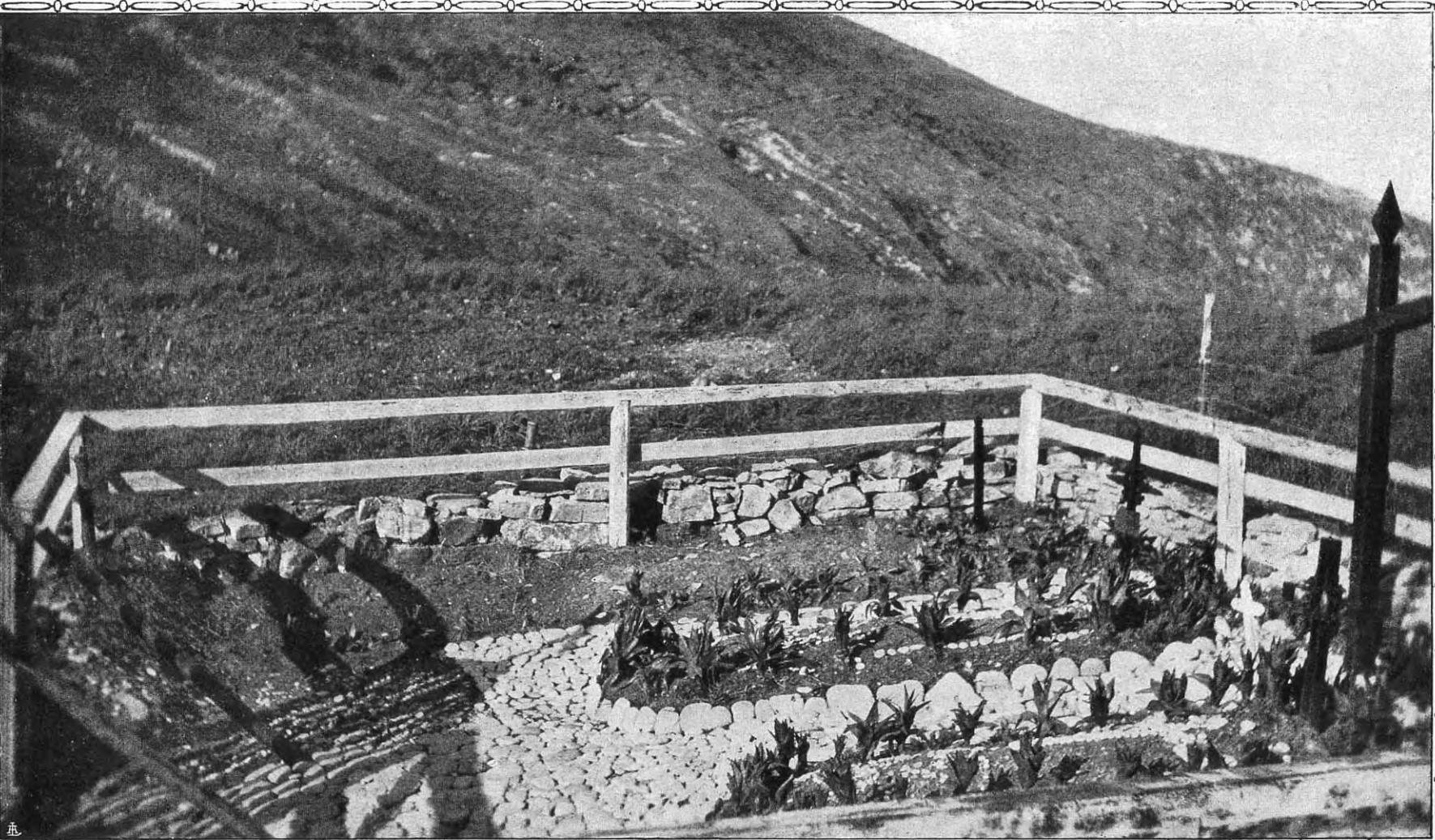
Albania. - Valona.



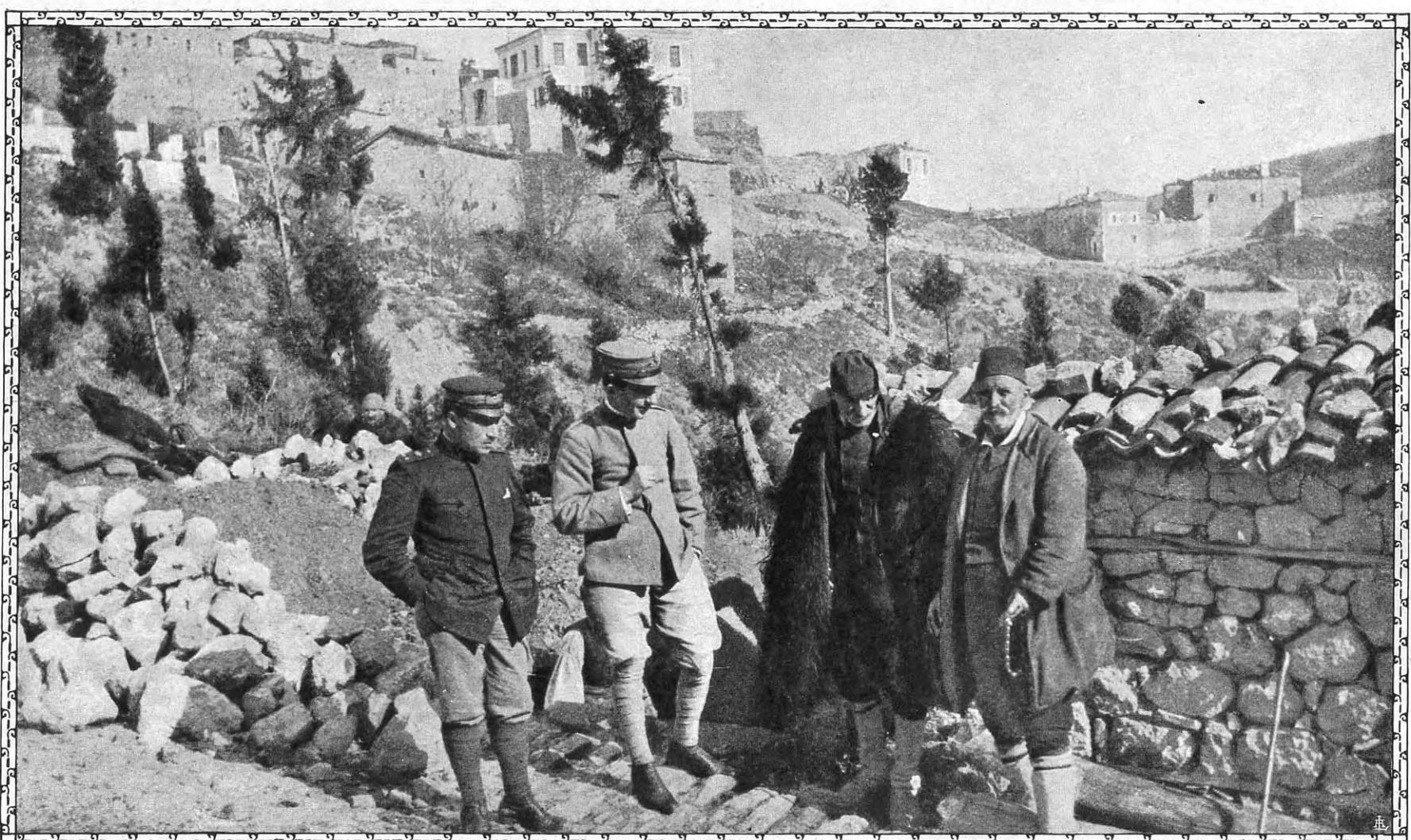
Valona. - Sede del Comando delle truppe di occupazione.



Valona : Penisola di Linguetta, - Arresto di spie albanesi.



Cimitero di Saseno.



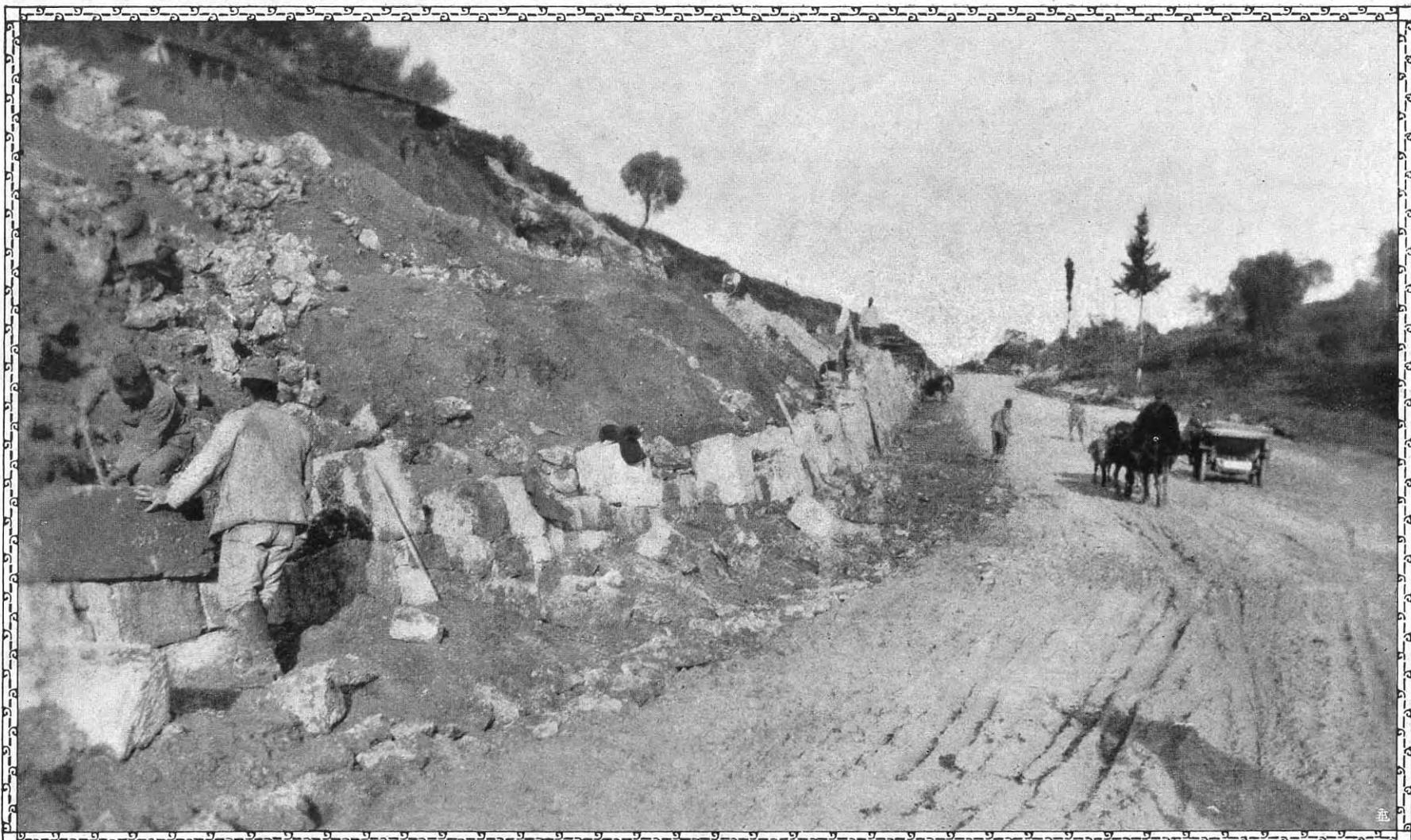
Kanina. - Nostri ufficiali tra gli indigeni.



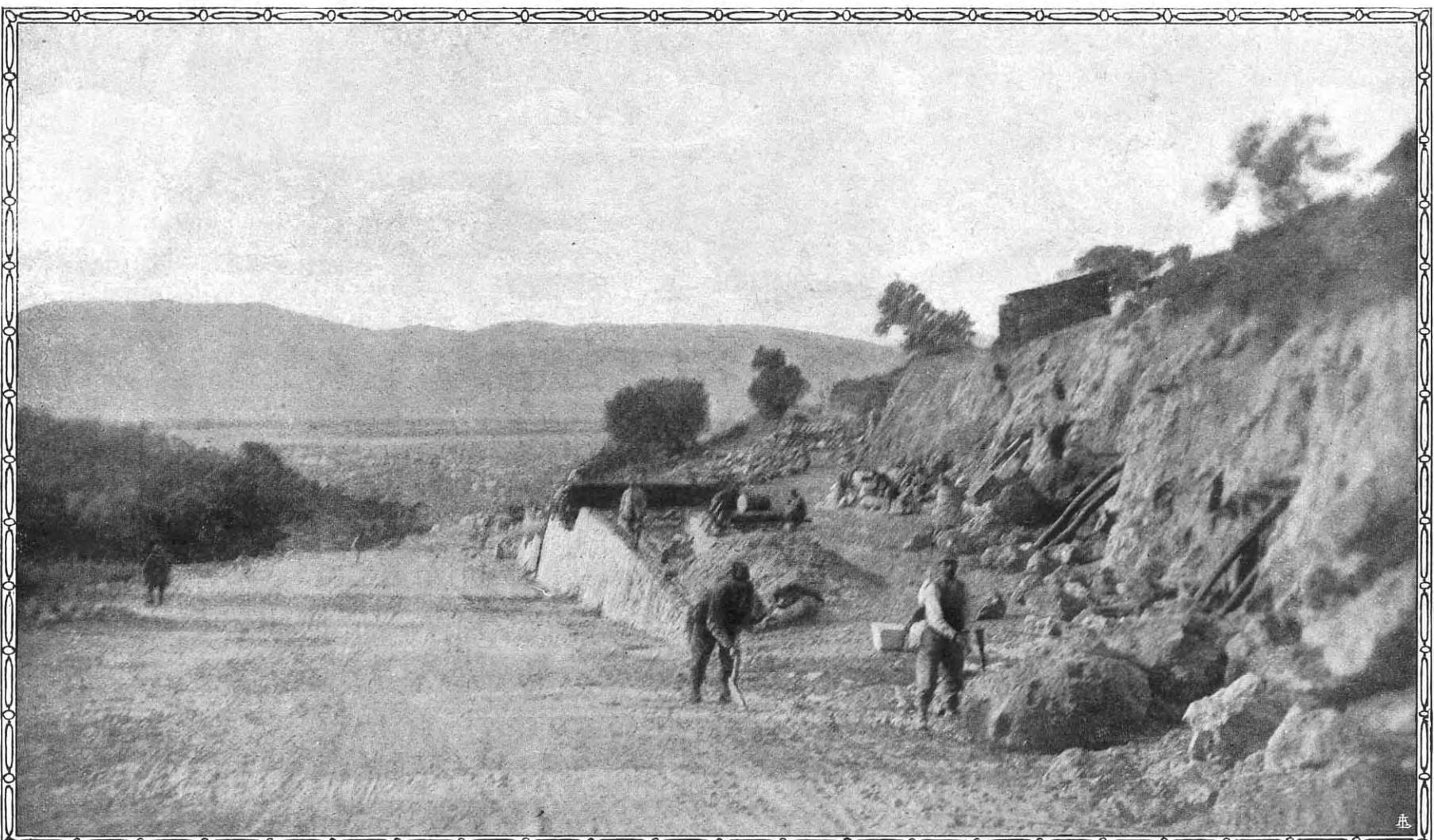
Albania. - Marinai che lavorano alla costruzione di strade.



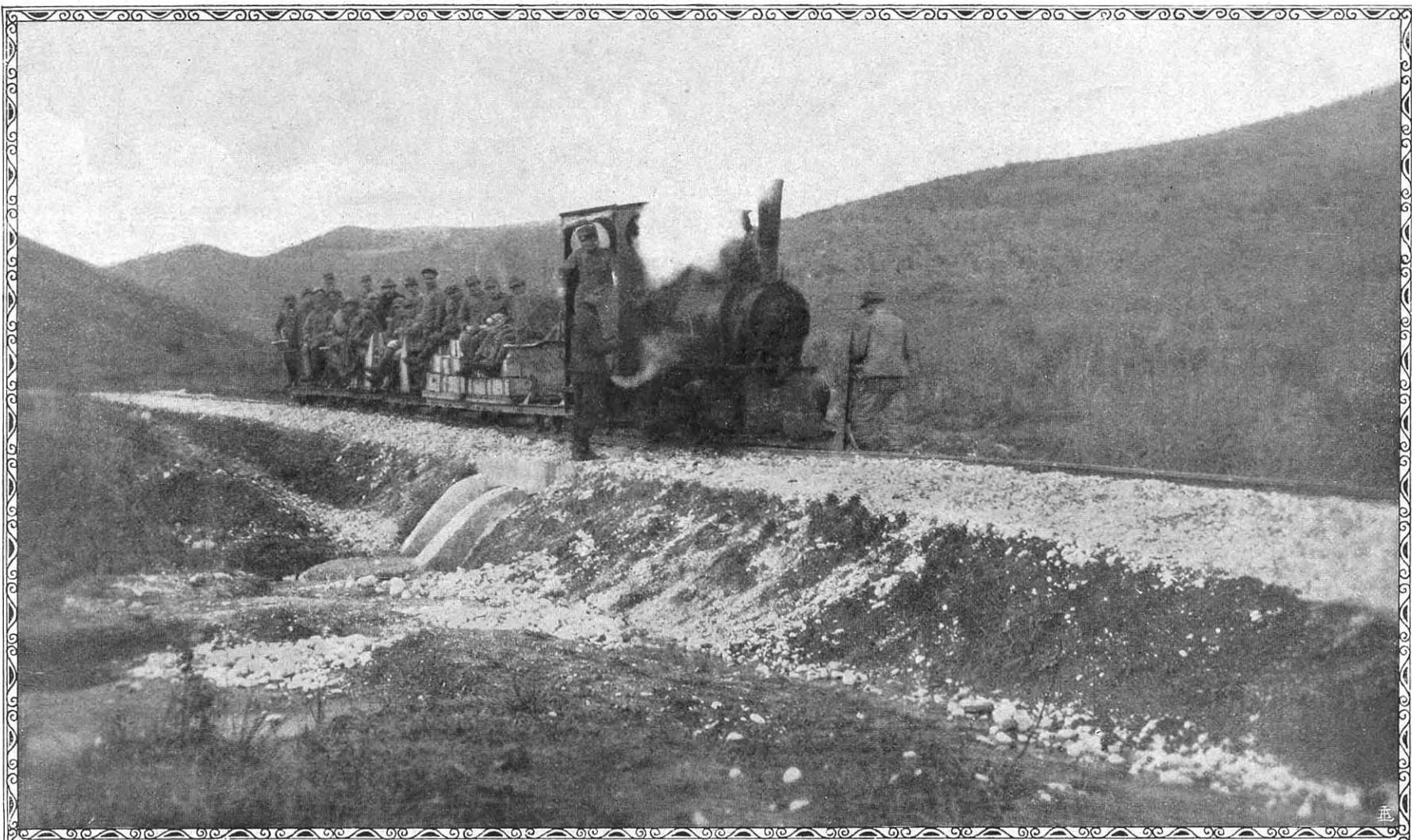
Albania. - Mezzi di trasporto locali utilizzati dalle nostre truppe.



Albania. - Costruzione di strade.



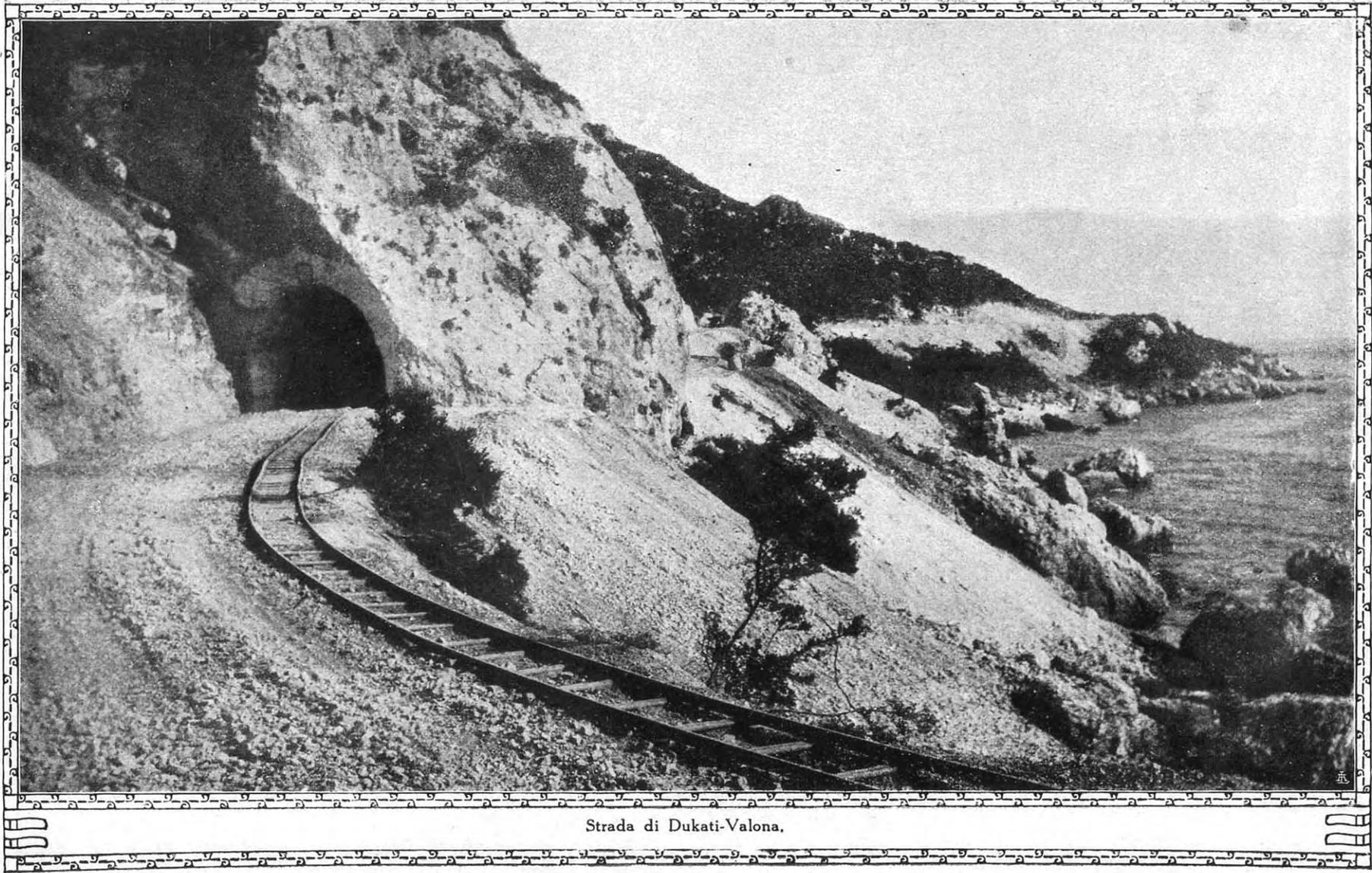
Albania. - I territoriali alla sistemazione di una strada.



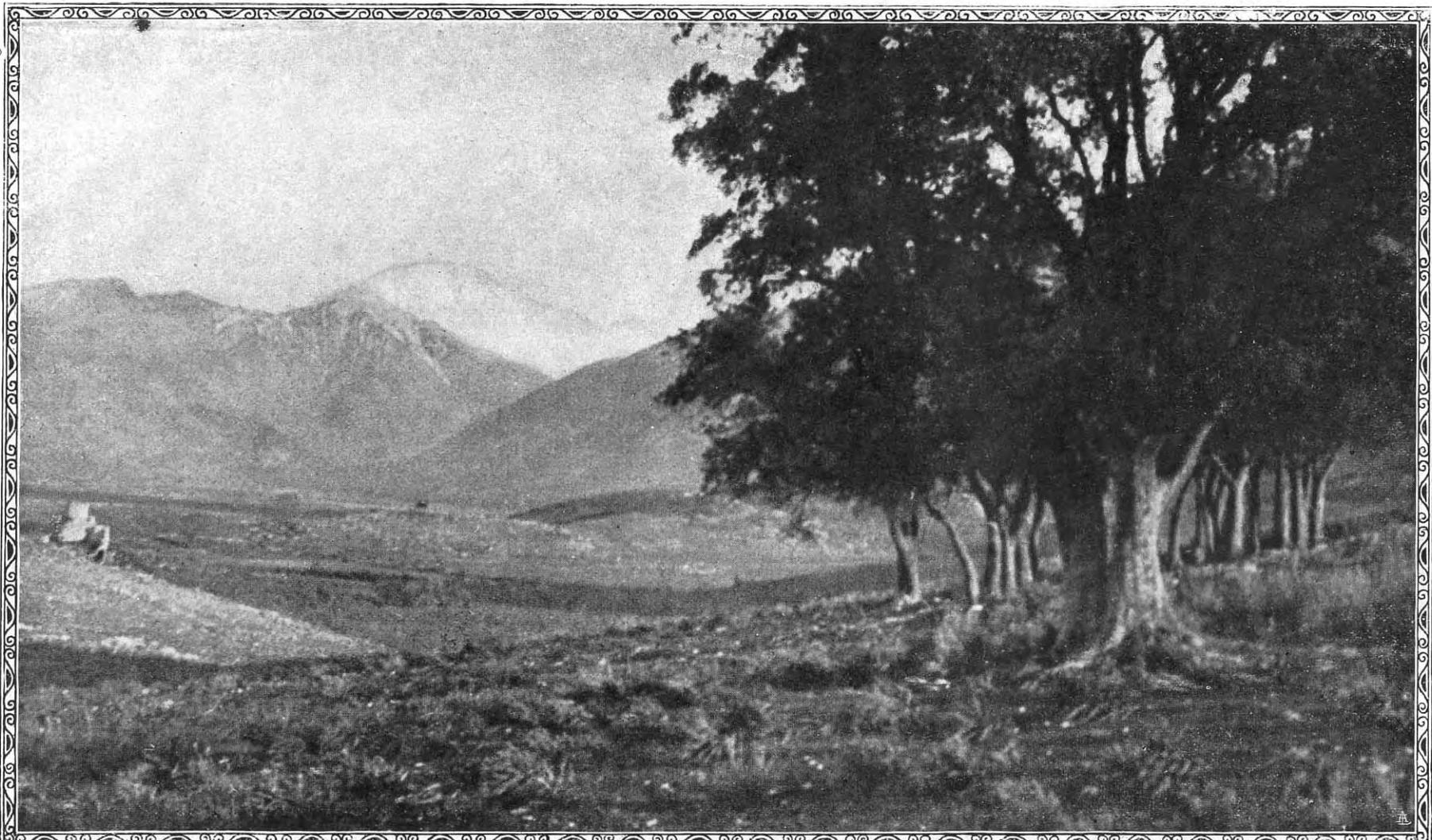
Albania. - Decauville per il trasporto di materiale.



Albania. - Un parco buoi.



Strada di Dukati-Valona.



Valle di Dukati presso Valona (in fondo Monte Lika m. 2025).



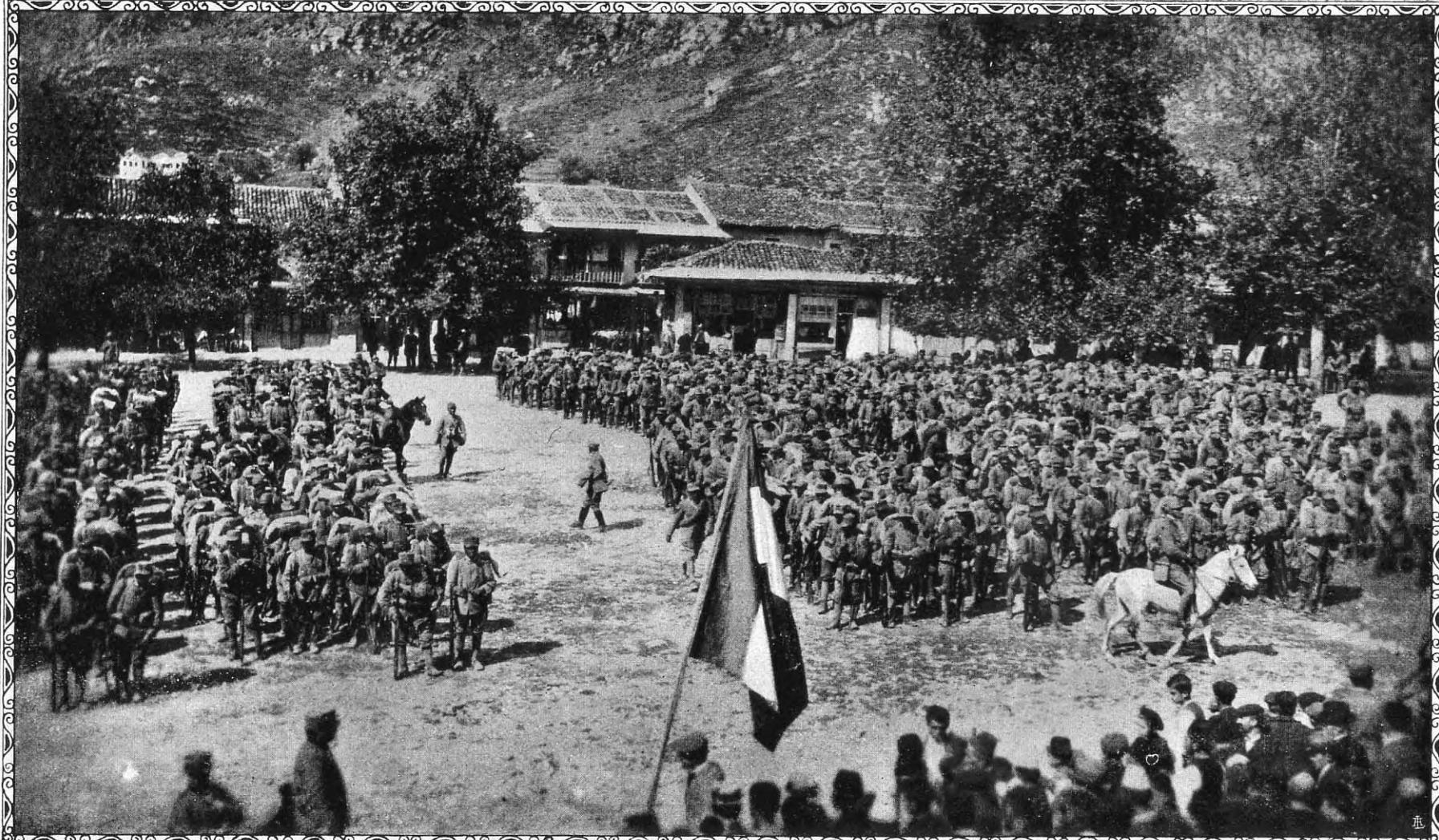
Argirocastro. - La via principale.



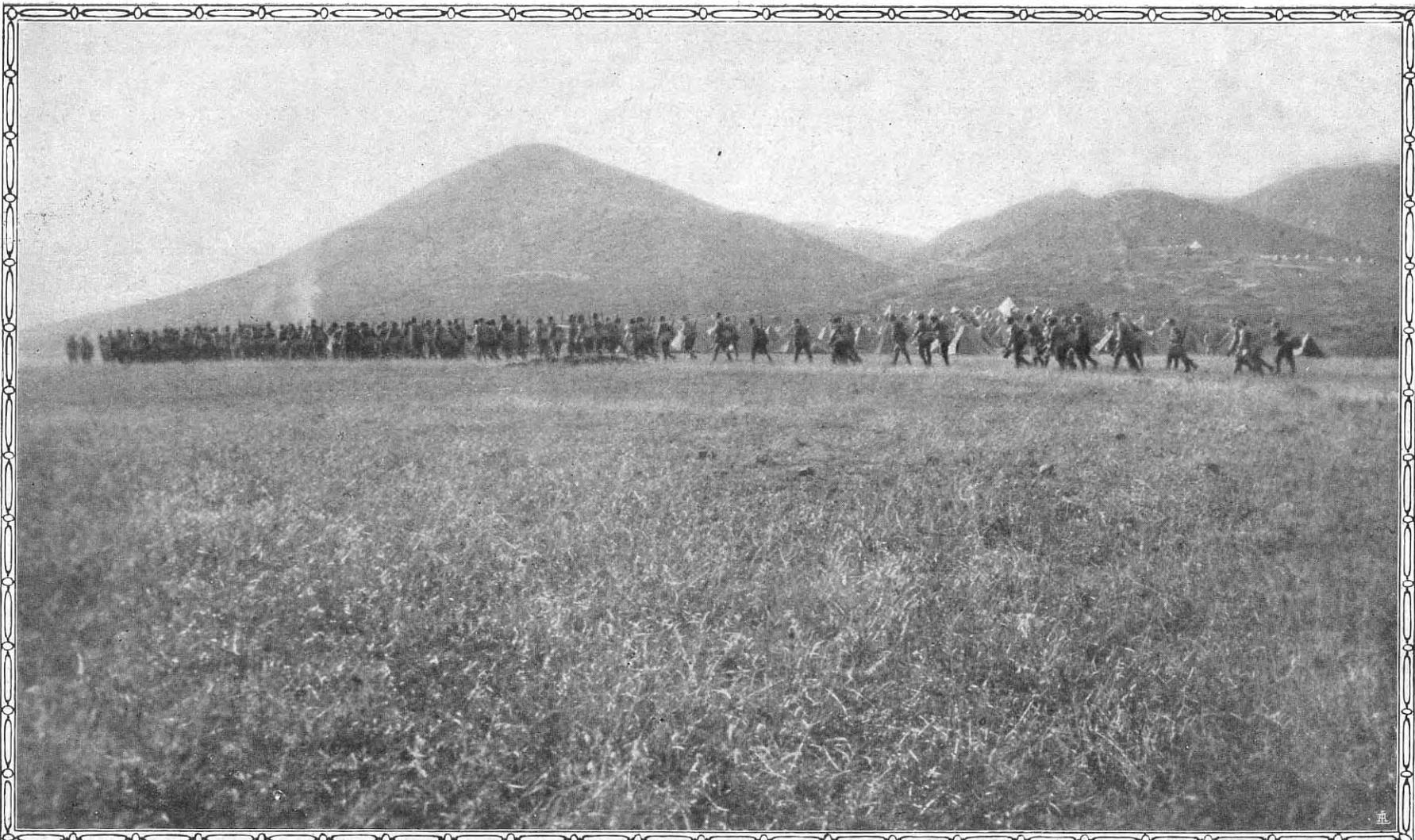
Argirocastro. - Caffè principale.



Argirocastro. - Costumi di donna.



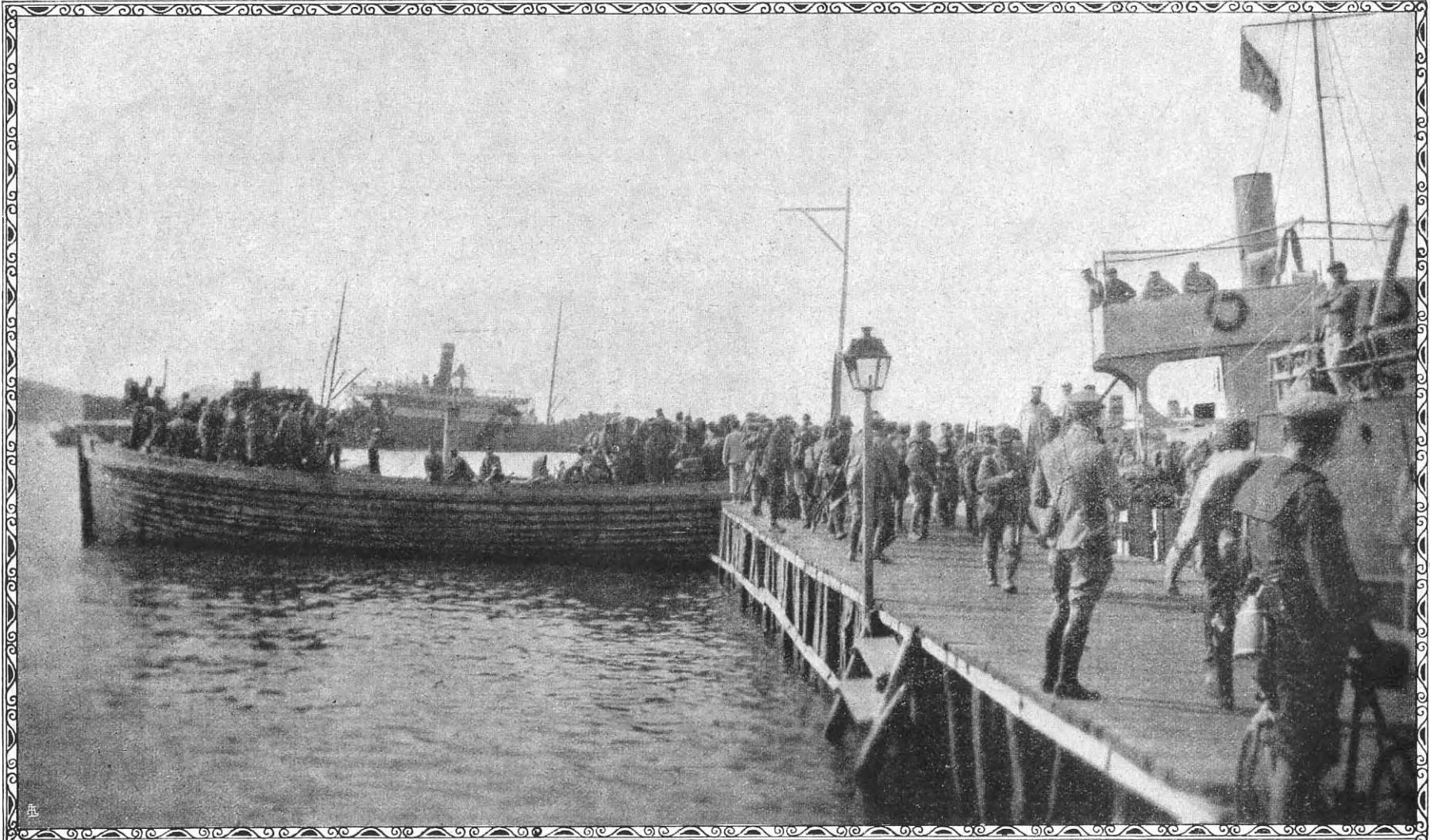
Delvino. - Le truppe schierate nella piazza.



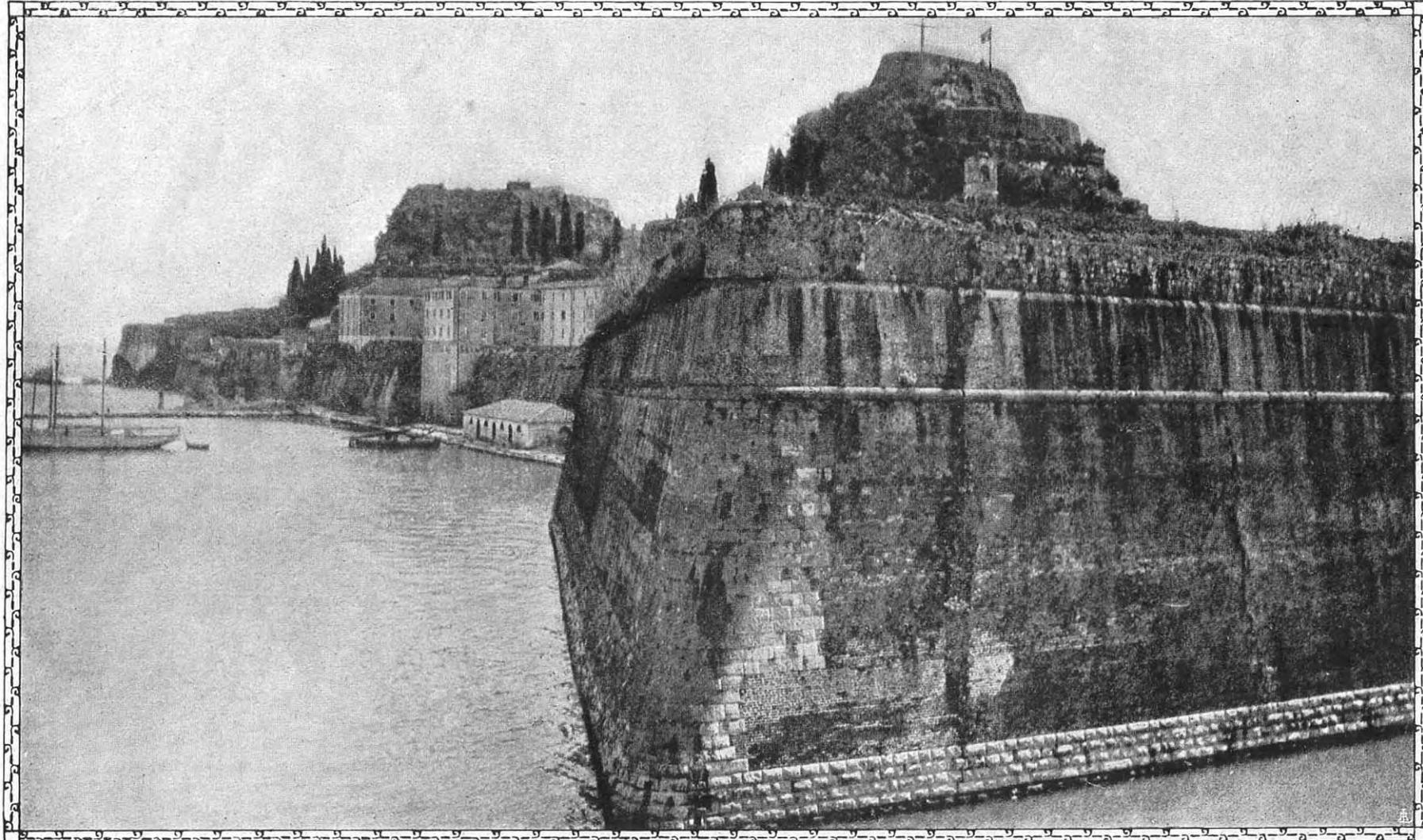
Truppe in marcia verso Santi Quaranta.



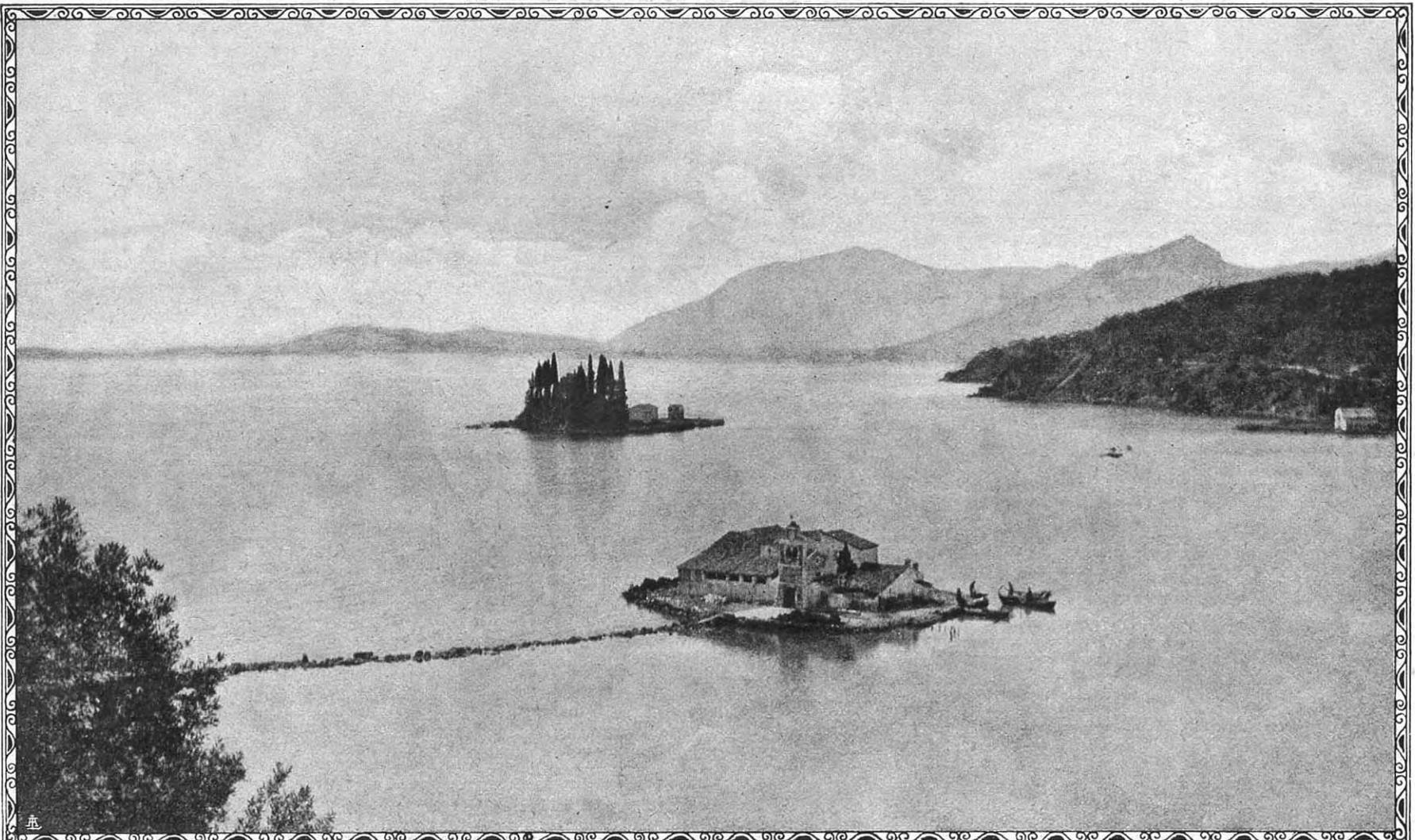
Sbarco di truppe a Santi Quaranta.



Sbarco di truppe a Santi Quaranta.

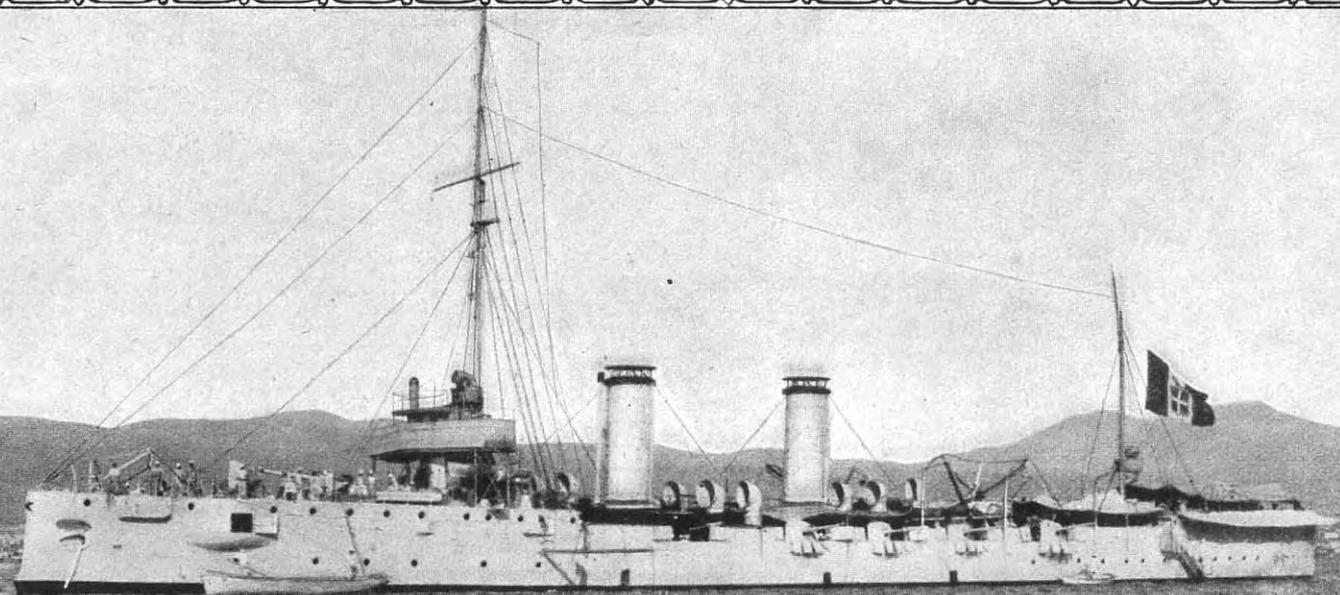


Corfù, - La cittadella e i bastioni.

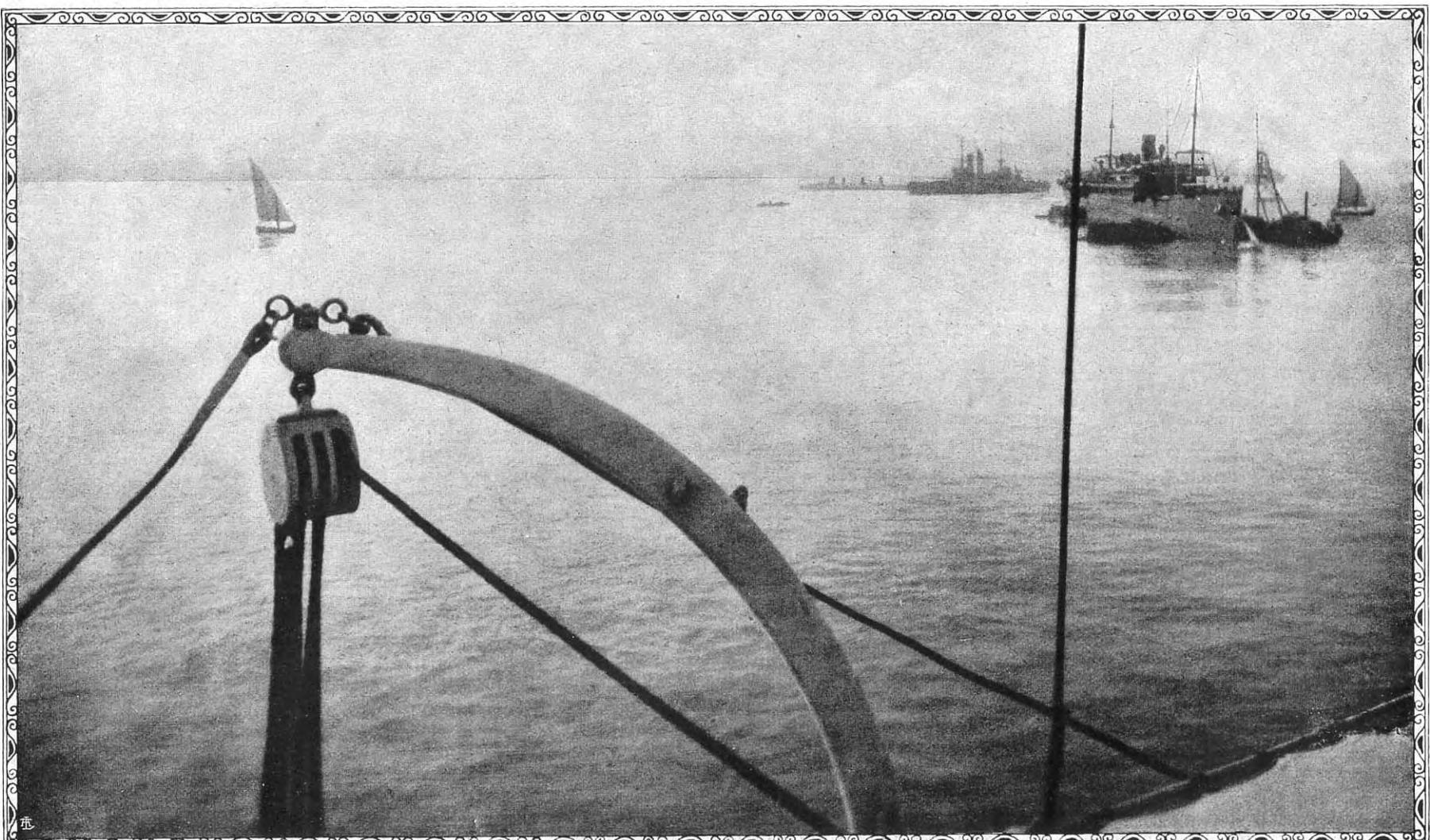


五

Corfù. - L' isola di Ulisse.



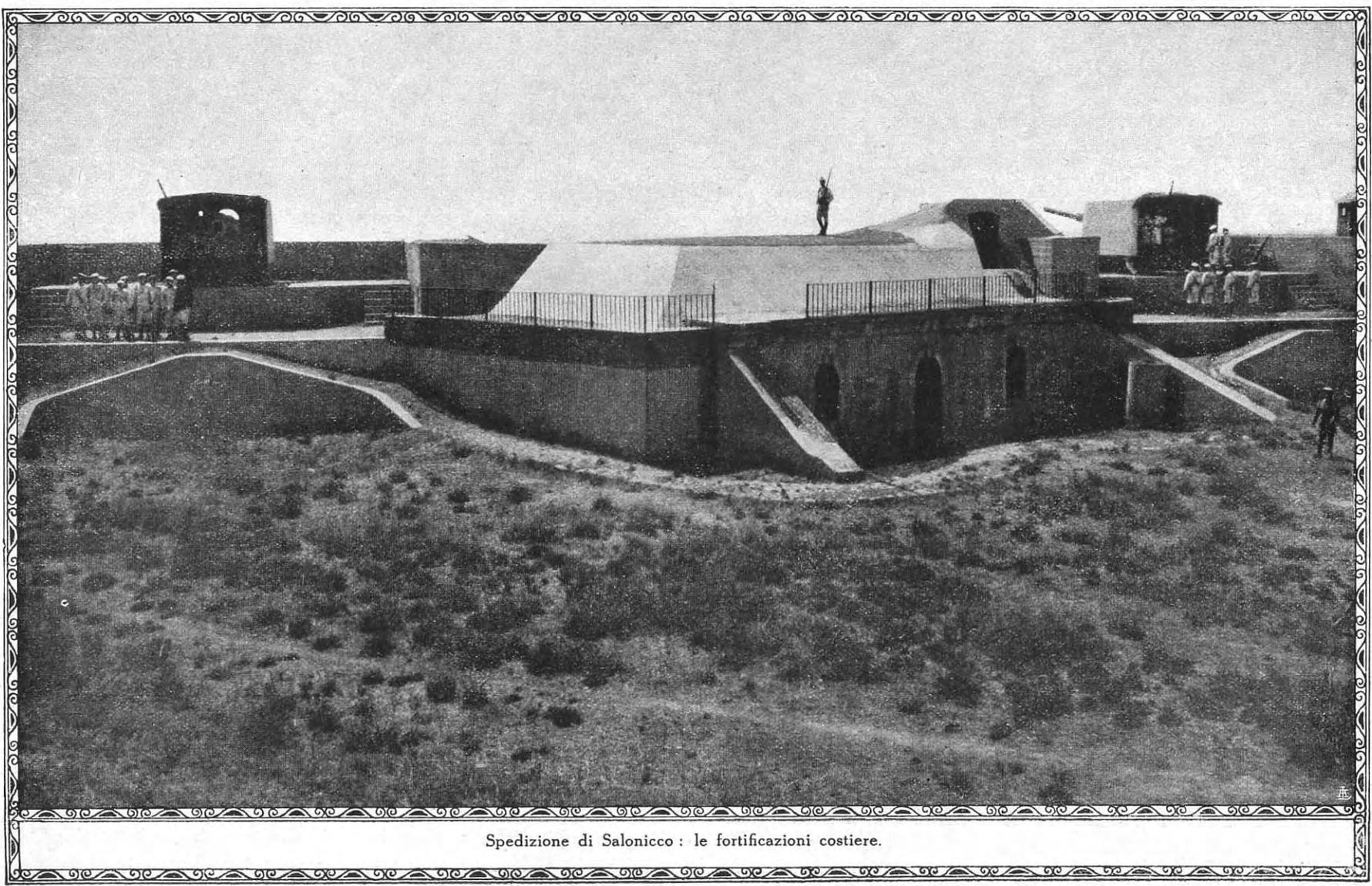
L' Incrociatore « Piemonte » nelle acque di Salonico.



Spedizione di Salonico.



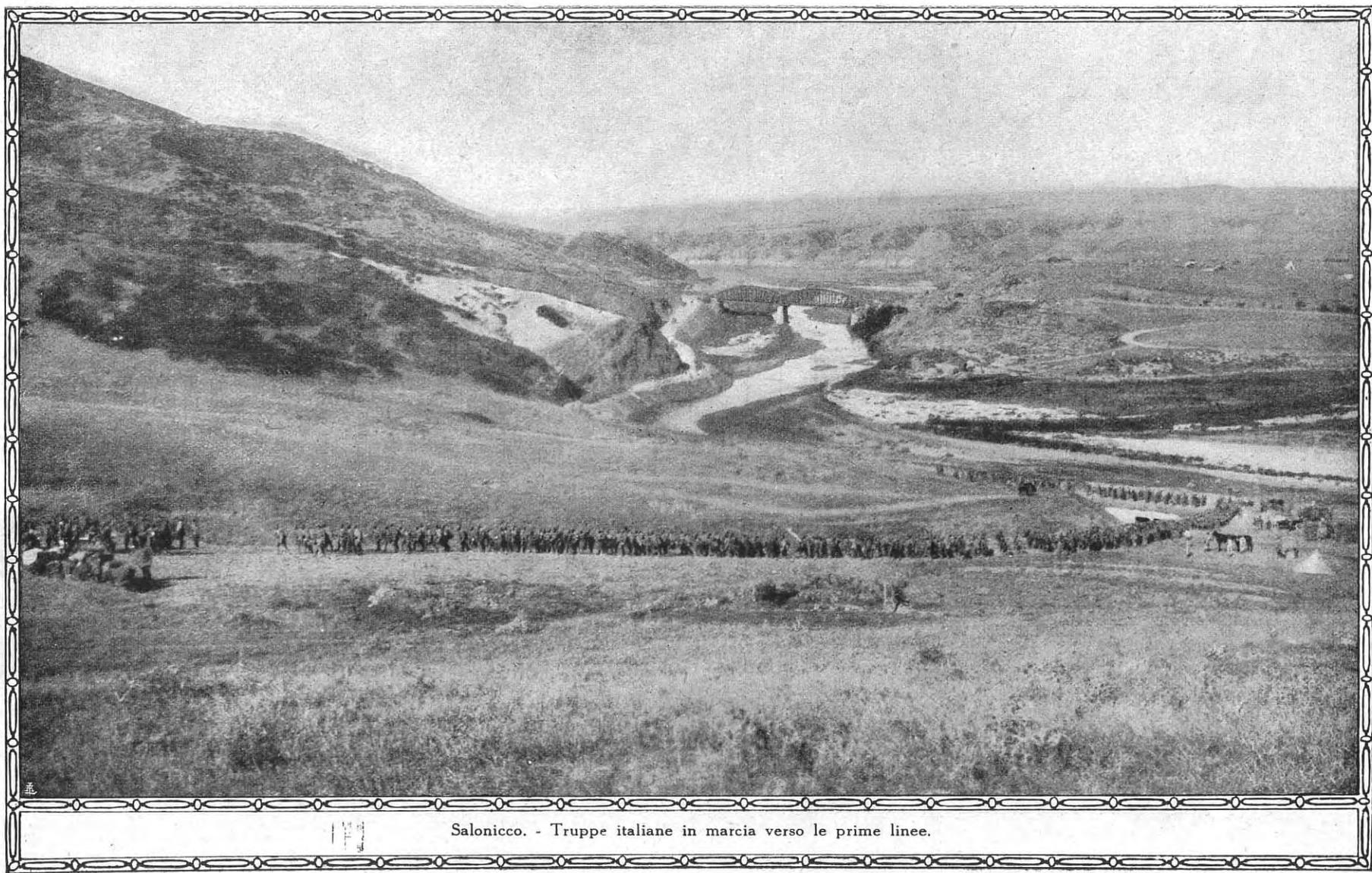
Spedizione di Salonicco.



Spedizione di Salonico : le fortificazioni costiere.



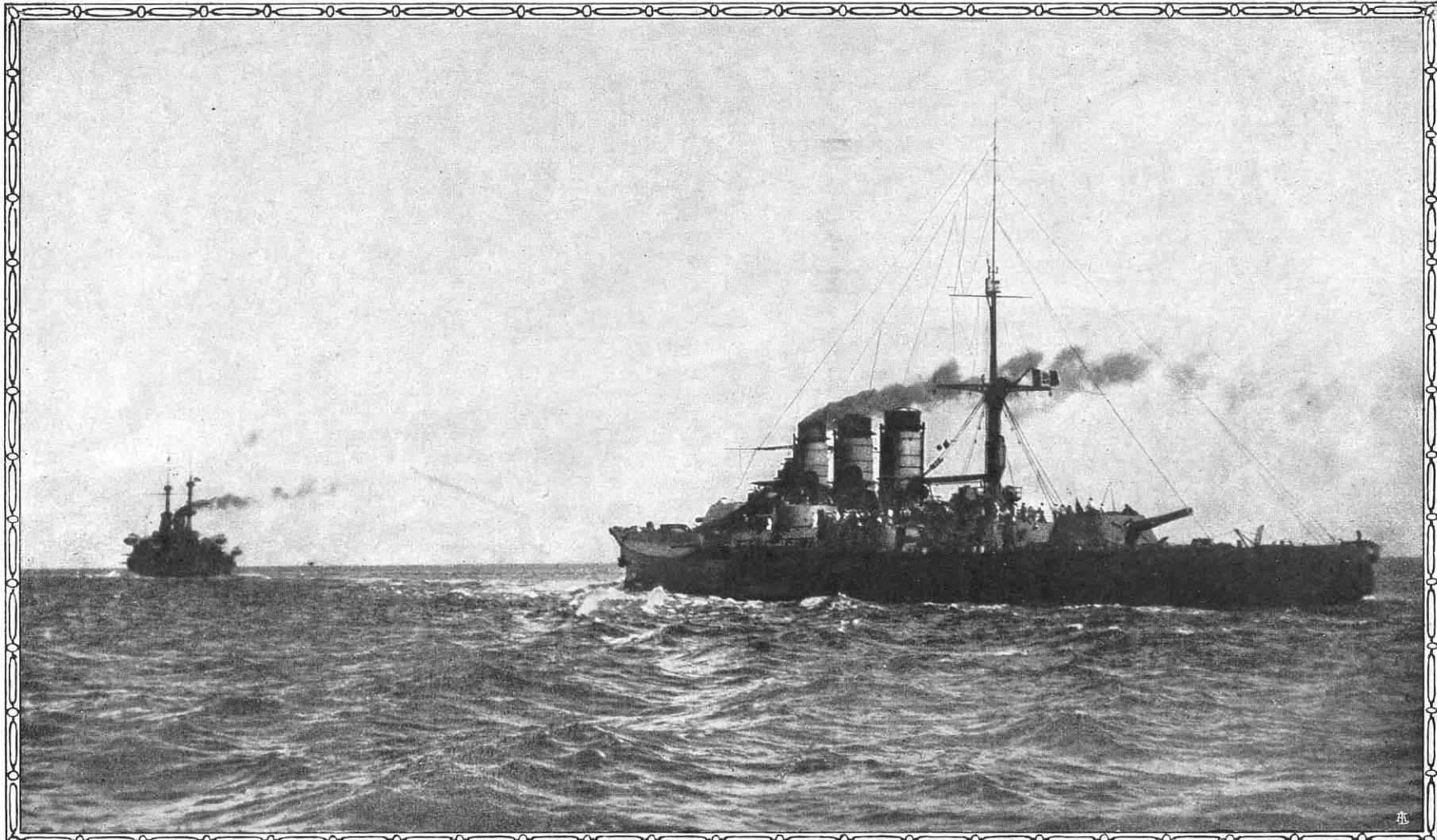
Spedizione di Salonico.



Salonico. - Truppe italiane in marcia verso le prime linee.



Crociera notturna di cacciatorpediniere in Adriatico.



11

Divisione di navi da battaglia in navigazione in Adriatico.

Le prime origini della Società Anonima OFFICINE E CANTIERI NAPOLETANI C. & T. T. PATTISON di Napoli rimontano al 1864, quando Giovanni Pattison, ingegnere costruttore meccanico di nazionalità inglese, che era stato chiamato a Napoli nel 1842 quale direttore della linea ferroviaria Napoli-Castellamare, la prima aperta in Italia, fondò in Napoli stessa, con capitali propri, uno Stabilimento meccanico, nel cui esercizio associò i suoi due figli Cristofaro e Tommaso, sotto la ragione sociale C. & T. T. Pattison.

Tale Stabilimento si occupò naturalmente della costruzione delle macchine più necessarie e più richieste dalle industrie delle provincie meridionali d'Italia e della Sicilia, apportando tante innovazioni da emergere rapidamente.

E così costruì principalmente motori a vapore per le nascenti industrie e tutte le macchine occorrenti per esse, quali olearie, farinacee, tessili, per l'estrazione dello zolfo dalle miniere e per la sua macinazione e fusione. Essendo allora il periodo delle grandi costruzioni ferroviarie nel Meridionale d'Italia, la Ditta si occupò molto della costruzione di *tunnels*, piani inclinati e quanto occorreva alle imprese costruttrici. Costruì macchine a scatto di suo sistema, caldaie a vapore di tipo tutto proprio, motrici e carrozze di funicolari, gazometri, grue, pompe per irrigazioni e bonifiche, ponti in ferro e insomma tutto quanto ha attinenza con la meccanica nelle sue più svariate attuazioni pratiche.

Col procedere degli anni però, poichè la Marina da Guerra Italiana, per non essere tributaria più all'estero, intendeva servirsi dell'industria nazionale per la costruzione delle sue navi, i proprietari, cui non mancava slancio ed iniziativa, dietro suggerimento del compianto ministro Brin, fondarono poco distante dallo Stabilimento meccanico un Cantiere navale.

Intanto però la morte rapì prematuramente entrambi i figli dell'ingegnere Giovanni Pattison, ed allora questi fu coadiuvato dai due suoi nipoti Giovanni Alfredo ed Enrico, figli il primo al Cristofaro ed il secondo al Tom-

maso, e ciò fino al marzo 1899, epoca in cui essendo anch'egli venuto meno, i detti due nipoti, raccogliendo la sua eredità, costituirono fra loro una Società sotto la identica ragione sociale, per continuare l'industria stessa delle costruzioni meccaniche e navali.

Il Cantiere navale, fondato nel 1882, cominciò subito a contribuire all'incremento della Marina da guerra e mercantile; ed eccolo infatti a costruire torpediniere tipo Thornycroft; torpediniere di alto mare Schichau; navi e cisterne a vapore; barche in ferro per il trasporto del carbone; barche-cisterne per il trasporto di naftetine; barche a vapore; rimorchiatori d'alto mare e piroscafi per la navigazione mercantile.

Specializzandosi sempre nella costruzione di siluranti, essa per la prima costruì in Italia i cacciatorpediniere tipo *Nembo* da 30 nodi all'ora, che ebbero tanto successo.

E come al Cantiere navale, così pure allo Stabilimento meccanico furono affidati numerosi lavori per la R. Marina, come caldaie ed apparati motori per diverse regie navi, non smettendo però per questo tutte le altre molteplici costruzioni meccaniche, nelle quali si curò sempre di farlo maggiormente perfezionare ed emergere.

Votata nel 1904 la legge per l'incremento industriale di Napoli, i cugini Pattison, intuendo che coi favori che essa accordava, i loro stabilimenti avrebbero potuto acquistare un maggiore sviluppo, vollero costituire una Società Anonima, che, col concorso e sotto gli auspici della Banca — Credito Italiano, — sorse nello stesso anno e prese il titolo di "Società Anonima Officine e Cantieri Napoletani C. & T. T. Pattison".

Questa, conservando quanto fu oggetto delle costruzioni della cessata Ditta, aumentò la potenzialità dei mezzi di produzione degli stabilimenti, per metterli in grado di rispondere alle esigenze dello sviluppo che le costruzioni meccaniche e navali avevano raggiunto.

Ed infatti il Cantiere navale, che era l'unico di Napoli e delle provincie meridionali d'Italia, vien messo in ottime condizioni: si munisce di moderne e potenti macchine, si



dota di nuovi scali, sui quali possono venire impostate navi di qualsiasi tipo di media grandezza. E così pure lo Stabilimento meccanico viene notevolmente migliorato con macchinario nuovo in sostituzione di quello antico, mettendolo in grado di eseguire costruzioni di apparati motori a vapore, sia reciprocanti che a turbine, sino alle massime forze.

Ed ecco la giovane Società, oltre ai moltissimi impianti e forniture meccaniche che fa giornalmente per tutto il meridionale d'Italia e per la Sicilia e per le Ferrovie dello Stato, a costruire fra l'altro per la parte navale, le dieci torpediniere d'alto mare da 25 nodi tipo *Pegaso* e *Cigno*, le due torpediniere pure d'alto mare da 26 nodi tipo *Cigno* modificato; ed il ferry-boat *Reggio* per le Ferrovie dello Stato, nave per il trasporto attraverso lo Stretto di Messina di pesanti treni di lusso.

Avuto luogo sotto il compianto Ministro della Marina ammiraglio Mirabello il Concorso fra i Cantieri navali italiani ed esteri per un progetto di torpediniera per la R. Marina Italiana, quello della giovane Società Napoletana fu prescelto.

Ed il Ministero della Marina le passò subito commissione di dodici torpediniere tipo Pattison per difesa costiera della velocità di 27 nodi all'ora; nonchè di sei grossi cacciatorpediniere, pure di suo tipo, d'alto mare con motori a turbina, della velocità di 30 nodi all'ora, ed oltre a ciò provvide per la riproduzione di tutte queste navi in altri Cantieri navali d'Italia.

I risultati del concorso e della lavorazione della Società Napoletana sono dimostrati esaurientemente dalla velocità media di nodi 31 $\frac{1}{2}$ allora raggiunta dalle dette torpediniere alle prove, mentre avrebbero dovuto dare solo 27 nodi, il che fece sì che il Ministero, soddisfatto della bontà del tipo, ne ordinasse altre sei alla stessa Società.

Ed altrettanto notevoli furono i risultati dei cennati cacciatorpediniere i quali hanno raggiunto una velocità media oraria ciascuna di nodi 35, mentre avrebbero dovuto dare 30 nodi; notevole velocità per quell'epoca e che mise tali costruzioni al di sopra di ogni altra, anche estera, sotto questo rapporto.

Ma da quel tempo, ben maggiore incremento ebbe la Società nell'industria navale.

Le furono ordinate in breve tempo due cacciatorpediniere tipo *Nulla* che diedero ottima prova, e tendendo la Società ad aprirsi la via ai mercati esteri, ebbe nel 1913 l'ordinazione di quattro grosse cacciatorpediniere dal Governo rumeno.

Sopraggiunta frattanto la conflagrazione europea la Società si vide costretta a lottare contro ogni difficoltà di approvvigionamenti, ciò che non le impedì di seguire con cura la costruzione delle quattro dette unità, che poscia furono requisite dalla R. Marina italiana.

Queste navi raggiunsero nelle prove la velocità di nodi 40.9, ciò che non era mai stato raggiunto dalle precedenti costruzioni.

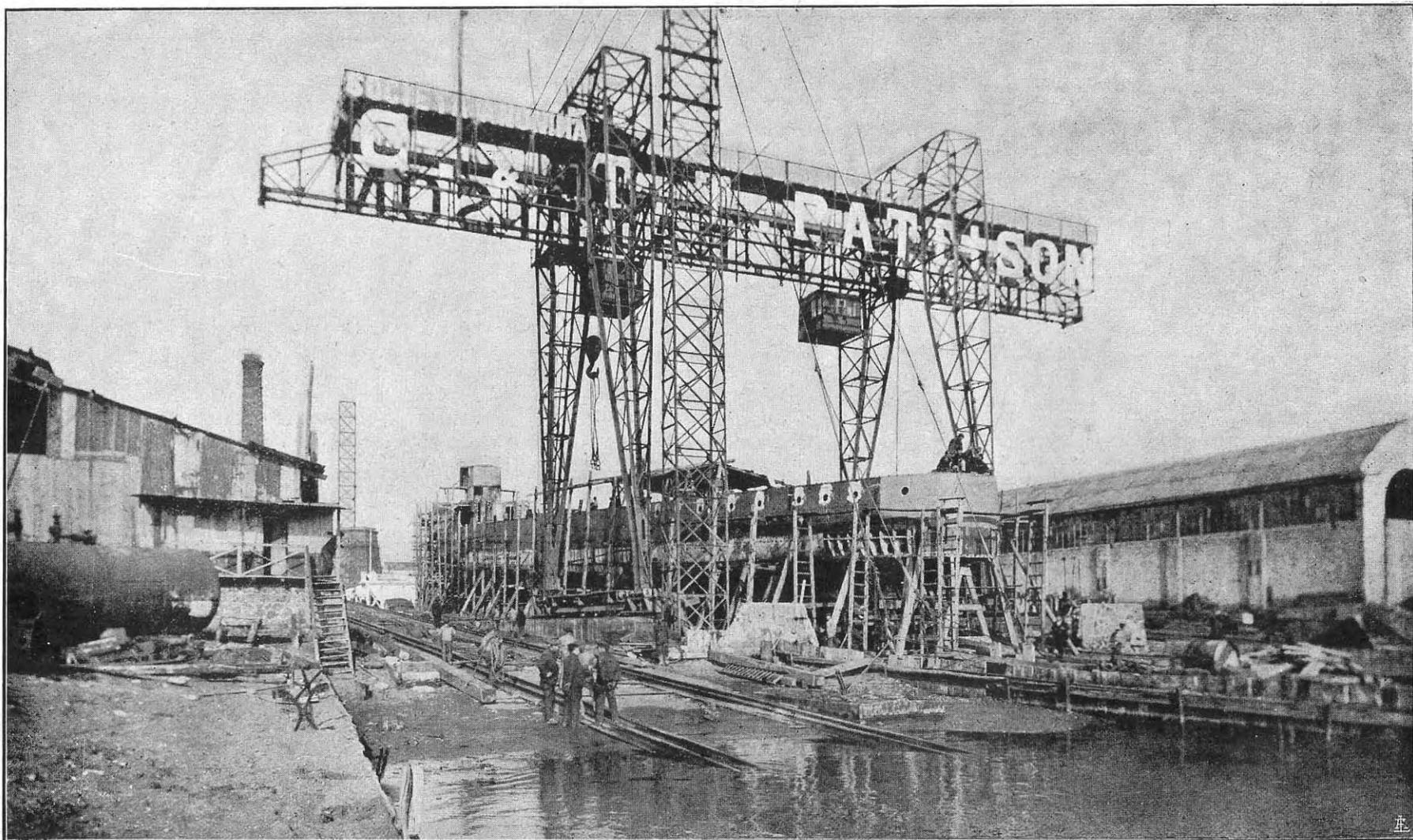
La Società non limitò a ciò la sua attività: costruì nel frattempo altre torpediniere PN, fornì alla R. Marina due barche veloci di tipo speciale, e da parecchi mesi dedica gran parte della sua potenzialità ad un continuo lavoro di riparazione a naviglio militare e mercantile.

Le maestranze dapprima modeste sono attualmente formate da circa 2000 operai, con tendenza ad aumentare.

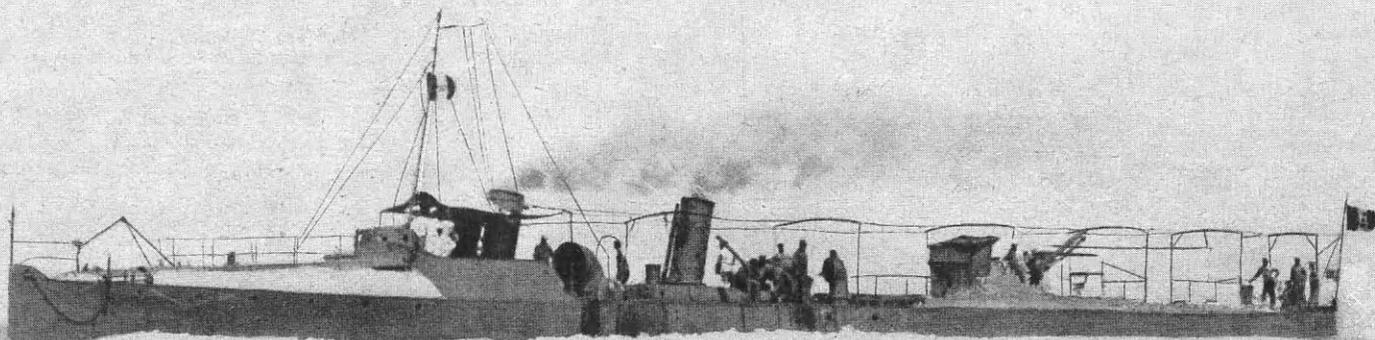
Furono creati nuovi reparti ed altri sono in corso di costruzione quali un riparto per la fusione di getti di acciaio ed uno con macchinario speciale per la rettifica e piallatura delle eliche.

La società, dichiarata da tempo Stabilimento Ausiliario, lavora ora quasi esclusivamente per la difesa nazionale.





Nave sullo scalo vista da poppa.



Torpediniera in navigazione.

LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO UNDECIMO ·

L'OPERA SANITARIA DELLA MARINA
NELLA GUERRA

La redazione del presente fascicolo fu fatta principalmente su relazioni dei Maggiori Medici MOLA e PRISCO.

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

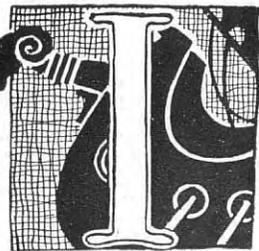
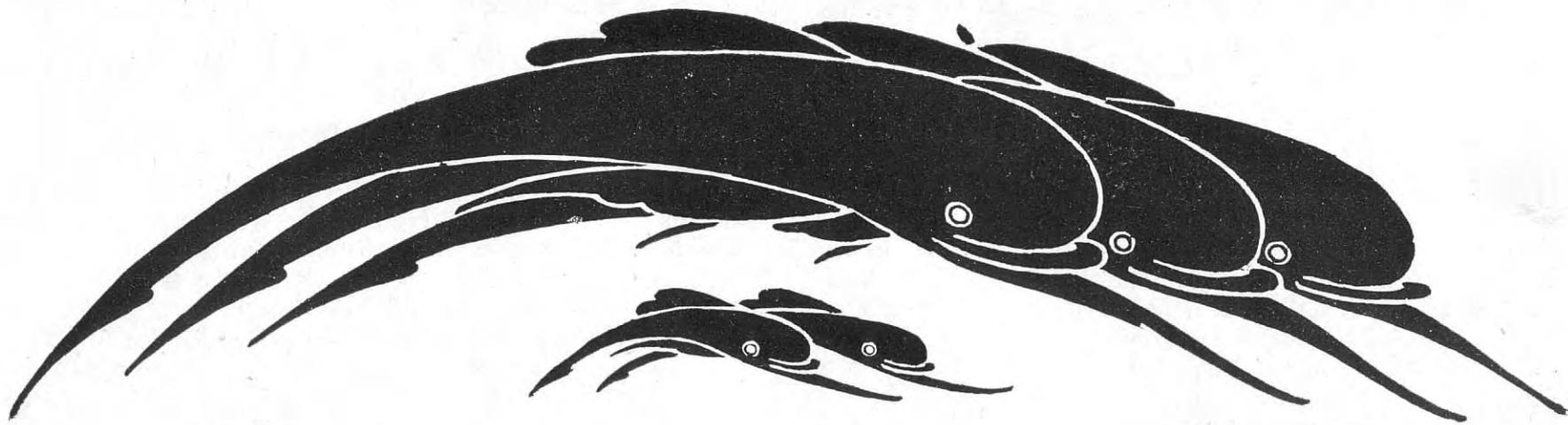
· MCMXVIII ·

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

PROPRIETÀ ARTISTICA E LETTERA-
RIA RISERVATA - COPYRIGHT 1918
BY ALFIERI & LACROIX - MILANO.

FOTOGRAFIE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

INCISIONI E STAMPA DELLO
STABILIMENTO PER LE ARTI GRAFICHE ALFIERI & LACROIX - MILANO.



Io ricordo una piccola folla silenziosa di albanesi schierarsi ogni mattina dinanzi all'uscio di una modesta casa di Scutari. Era l'estate torrida del 1913. Le bandiere delle cinque potenze protettrici garrivano al vento sul castello veneziano della "perla dell'Albania". Dopo le dure vicende delle guerre balcaniche, dopo l'ostinata difesa fatta da Essad Pascià della città turca contro l'irruente assalto montenegrino, gli stenti e la miseria segnavano di silenzioso strazio le carni e l'anima dell'Albania.

E subito — appena giunto a Scutari il piccolo distaccamento italiano — la missione sanitaria della R. Marina aveva, con spontanea offerta, aperto un ambulatorio medico-chirurgico, diretto dal generale medico Rosati, allora colonnello. Subito aveva cominciato ad affluire alla Missione la popolazione scutarina. Donne mussulmane che non avevano mai sollevato il velo dinanzi ad un "infedele", vecchi fanatici, uomini e giovinetti dallo sguardo stanco e spaurito

entravano timidamente in quella casa. E orrende piaghe, organismi minati da lente malattie consuntive, sfilavano sotto gli occhi dei nostri medici che si curvavano senza ribrezzo su quei dolori e quegli strazi, che prodigavano le cure più amorose, persuadendo i ritrosi, incoraggiando i timidi, gettando a poco a poco in quegli animi primitivi il buon seme della civiltà. Così cominciava in Oriente l'apostolato scientifico e generoso dei nostri medici di marina.

MEDICI DI MARINA

Ho voluto riferirmi a questo episodio, iniziando queste pagine che vogliono rapidamente dire dell'opera sanitaria svolta dalla R. Marina: opera collaterale e altrettanto degna di quella dei combattenti, opera di reintegrazione fisica che assume una portata morale di incalcolabile valore, in questa guerra che rivela e mette in luce tutte le grandi forme di attività, di sacrificio e di entusiasmo.

Opera fra le meno note. E si comprende. La guerra navale

che non ha assunto aperte e violente forme di battaglia, ha lasciato spesso nell'ombra la vasta opera complessa che tutto il mondo marinaro compie con silenzioso e fervido slancio di fede. Pure il corpo sanitario della R. Marina ha svolto e creato tutta un'azione di cui la Marina ed il Paese possono andare orgogliosi. Poichè il servizio sanitario della guerra navale non consiste solo — come può sembrare ai semplicisti — nella cura dei feriti. Chi conosce, anche superficialmente la vita di bordo, chi sa che cosa sieno le lunghe, sfibranti crociere di siluranti e di sommergibili, chi pensa alla continua, accasciante tensione di nervi, di muscoli e di spirito che esse comportano ed esigono, chi ha presenti le statistiche sanitarie di un passato remoto e le confronti con quelle degli ultimi decennî per cui si rileva che la Marina italiana, fra tutte le collettività militari estere e nazionali sta alla testa per la bassa percentuale di morbosità e di morti per malattia, comprende quale sia la continua attività richiesta ai medici militari della Marina per la profilassi sanitaria della nave e degli equipaggi, per la ricerca perenne dei mezzi atti a prevenire le malattie, per instillare negli uomini la cura dell'igiene personale e collettiva. Già in tempi normali, nelle lunghe navigazioni transoceaniche, il medico era a bordo della nave una specie di pastore d'anime, oltrechè un uomo di scienza; sempre presente ad ogni eventualità, devoto alla nave fino al sacrificio, vicino al marinaio con la ragione e col sentimento. In guerra questa sua funzione è smisuratamente cresciuta: si è fatta più intensa, più viva, più intima: e nelle pagine di questa gloria oscura che è la guerra sul mare, nell'albo d'oro della Marina trovano posto nomi di medici che, nell'attimo tragico della loro nave affondante non ebbero il pensiero della salvezza propria, ma si curarono solo di porgere ai compagni gli estremi soccorsi, e si curarono sui feriti per alleviarne lo strazio, e chiusero, con pietà di fratelli, gli occhi ai morenti, consolandone l'agonia con parole che recavano loro il ricordo di affetti lontani...

Nelle guerre marittime del passato, nella tradizione delle guerre navali combattute in mare aperto, la nave ospedale non esisteva. Tutte le cronache ricordano gli angusti e male illuminati ospedali di sottoponte dei vascelli di Nelson, dove il ferito veniva trasportato mentre il combattimento divampava in coperta, e dove il più delle volte soccombeva non solo per la deficienza o la primitività delle cure, ma perchè l'atmosfera infernale della battaglia giungeva al suo letucco e non era certo la più adatta per migliorarne le condizioni.

La nave moderna trasformata dall'ingegneria per le esigenze belliche, utilizzata ed occupata in ogni minimo spazio per la difesa o per l'offesa, ha ridotto le infermerie di bordo a semplici luoghi di passaggio, dove il ferito riceve soltanto le primissime cure e quello intervento medico che, per i feriti della guerra navale, è soprattutto chirurgico.

Nella guerra libica l'Italia fu la prima a preparare e ad arredare con ogni conforto moderno di adattamenti, di igiene e di cura, le navi ospedale. Tutti ricordano il *Re d'Italia*, la *Regina d'Italia*, il *Menfi* ed i servizi resi dalle belle navi — appartenenti alla marina mercantile e meravigliosamente trasformate — che viaggiavano ininterrottamente fra i nostri porti e le coste libiche, recando agli ospedali carichi di malati e di feriti. Il migliore elogio dell'opera compiuta da quelle navi è contenuto nelle statistiche mediche: per la prontezza delle cure, per il trattamento ricevuto a bordo, la percentuale delle guarigioni fu altissima e furono salvati e strappati alla morte feriti che parevano destinati inevitabilmente a soccombere.

Allo scoppio della guerra attuale la nostra Marina già possedeva, completamente preparate ed attrezzate, due grandi navi ospedale con 1200 letti. La fisionomia specialissima con cui si presentava questa guerra, suggeriva il rapido impianto di unità ospedaliere, sia per tra-

sportare rapidamente agli ospedali territoriali e di riserva malati e feriti, sia per seguire ed appoggiare spedizioni ed operazioni di oltremare.

Nell'agosto del 1915 l'Inghilterra si trovava impegnata nella impresa dei Dardanelli. La sanguinosa lotta che vi si svolgeva ed il clima d'Oriente per tante ragioni nefaste, seminavano di malati e di feriti i campi degli Alleati. Nè bastavano all'Inghilterra i settanta magnifici transatlantici che essa aveva adibito a tale servizio, per sfollare quei campi ed impedire così che fatali epidemie devastassero il suo corpo di spedizione. Fu chiesto all'Italia il concorso delle sue navi. Il Corpo sanitario della Marina compì allora un *tour de force* unico più che raro. Fu inviata in Oriente una delle due navi già pronte e ne furono — in nove giorni!! — allestite altre tre. I medici della Marina conoscevano bene — per esservi stati imbarcati in servizio d'emigrazione — i nostri piroscafi da passeggeri. Tre di essi furono requisiti e su di essi si compì febbrilmente l'opera di trasformazione, creando in ognuno di essi 600 cuccette, depositi di materiale di medicazione e biancheria, camera d'operazioni chirurgiche con stufe ed autoclavi, apparecchi di disinfezione, armamenti chirurgici, gabinetti chimici, microscopici, radiografici. Grazie alla sapiente energia delle direttive impartite, grazie all'entusiasmo dei medici destinati ad imbarcarvi, nove giorni dopo che l'ordine di allestimento era giunto, le navi erano a Malta, pronte a prendere servizio!

Ed il servizio si svolse regolare ed attivo. Nella stagione invernale, attraverso l'Egeo ed il Mediterraneo insidiati dai sommergibili e dalle mine vaganti, fra il duplice rischio della guerra e del mare agitato — che rende a bordo delle navi ospedale difficile l'esame degli ammalati, delicato l'intervento chirurgico, rischioso e qualche volta impossibile l'imbarco e lo sbarco dei feriti, — le navi italiane portarono agli



ospedali nostri, a quelli francesi ed inglesi, migliaia e migliaia di soldati che il tifo, la dissenteria e il piombo turco-tedesco avevan straziato. Occorre pensare a questo punto ai miracoli di abilità e di destrezza che occorre compiere per le operazioni cui sopra accennammo, quando le condizioni del mare sono cattive e la nave, per una ragione o per l'altra non può affiancare ad una banchina. E' opportuno citare qui le parole di un tecnico:

" Le piccole imbarcazioni su cui sono adagiate le barelle, calate in mare, sembrano inabissarsi ad ogni tratto e rischiano di essere sbattute contro i fianchi della nave. Impossibile servirsi delle scalette; l'ammalato deve essere tirato su come un collo di merce. Qui il problema è stato dai sanitari della Marina felicemente risolto. Una branda di tela, con bordi alti e assicuranti per il malato, sospesa ad un'asta rigida, viene calata giù. Nella branda si adagia comodamente la barella con l'ammalato o col ferito, senza che questi sia mosso o subisca scosse, e dalla nave per mezzo di un verricello a vapore vien tirato su e raggiunge per il boccaporto, direttamente la sala dove è destinato o la camera di operazione. Per quanto piccolo possa essere un piroscafo, esso ha per lo meno due boccaporti e, potendosi contemporaneamente operare a destra ed a sinistra, è agevole fare agire quattro brande, così che in un'ora si esegue lo sbarco e l'imbarco di un centinaio e mezzo di ammalati ".

In queste condizioni, per mesi e mesi, attraverso il Mediterraneo, fu mirabilmente compiuto il flusso e riflusso dei feriti e dei malati dell'esercito d'Oriente.

Intanto una più grave e più vasta necessità reclamava l'assistenza sanitaria della Marina italiana e la presenza delle navi ospedale.

La tragedia serba si iniziava e si svolgeva con serrato e angoscioso ritmo di avvenimenti. L'esercito austro-

tedesco, superata la tenace resistenza del piccolo popolo, invadeva i paesi. E dalla montagna al mare si rovesciava sulle dure vie della ritirata il torrente dell'esercito serbo. Mai forse una razza salì il calvario della sua storia come quella squallida folla di uomini attanagliati dal male che un vento di tragedia sospingeva lontano dalla patria in dissoluzione. E non erano solo i soldati di Re Pietro: traevano con sè, nel tremendo pellegrinaggio i profughi, i vecchi, i bimbi, le donne e le migliaia di austriaci catturati nel primo tempo della guerra. Giù nella bassa Albania, sembravano confluire i rivoli di tutti gli orrori e di tutte le desolazioni: cenci umani che passavano non più sostenuti dai nervi o dai muscoli, ma da un ultimo disperato senso di conservazione: uomini che avevano nello sguardo dilatato perduto ogni espressione di umanità, larve trasognate nelle cui carni operavano con morso micidiale il colera, il tifo e le febbri... Da Nisch a Valona la montagna era divenuta un cimitero. Gli uomini non si contavano più: marciavano sapendo che da un momento all'altro, sfiniti di stanchezza e di fame si sarebbero accasciati nel pantano nevososo, senza che il vicino si curasse a verificare se respiravano ancora! Arrivarono alla costa trentamila prigionieri, dei settantamila partiti da Nisch. Sfilavano, serbi ed austriaci, in una promiscuità di dolore che sopprimeva le ragioni delle razze e della guerra, sfilavano fra i marinai nostri che facevan ala muti e impietositi e che dividevano, per quel magnifico, spontaneo impulso di generosità italiana, il loro rancio e il loro pane con la turba miserabile. Molti, lanciandosi su quel tozzo di pane con feroce voracità, dopo lunghi giorni di digiuno, cadevan fulminati nel momento stesso in cui pensavano riaffacciarsi alla vita! Veniva giù, incessante, il frotto umano fra le giogaie dell'alta Albania, per impraticabili cammini rocciosi, dove persino gli sterpi e gli arbusti servivano di nutrimento: il contagio, la fame, la morte, spingevano al mare con sinistro pungolo un esercito di spettri.

E sulla costa albanese la Marina italiana li attendeva, già pronta

alla sua missione di carità. Si trattava di compiere un miracolo, di strappare decine di migliaia di esseri alla morte che già li teneva nell'artiglio. Si è scritto abbastanza di quello che fece la Marina per il trasporto di quegli uomini: il passaggio dell'Adriatico compiuto — in condizioni difficilissime, sotto la continua minaccia e l'insidia nemica — è ormai noto al pubblico; esso sa come l'operazione che passerà alla storia col nome del " Trasporto dei Serbi " sia di quelle che per arditezza e per sicurezza di preparazione e di esecuzione bastano a costituire per la Marina una pagina di gloria non effimera, che vale parecchie battaglie combattute e vinte. Ma accanto alla parte, dirò così, militare di quest'opera, merita riflettere nella sua luce l'azione sanitaria che salvò i nostri uomini da catastrofiche epidemie, riuscendo a salvare nello stesso tempo tutta una folla sfinita e dolente che più non credeva nella vita.

Le navi ospedale già in attività di servizio erano insufficienti; fu senz'altro scelta e requisita per adattarla alla sua nuova azione sanitaria, la *König Albert*, una delle più grandi navi della marina mercantile tedesca, che si trovava nel porto di Genova. In pochi giorni anche questa nave fu meravigliosamente trasformata coi più moderni criteri della ingegneria sanitaria: gabinetti, farmacie, sale di medicazione, installazioni tecniche, tutto fu rapidissimamente impiantato per ospitare un migliaio di ammalati. E la bella nave, ribattezzata più tardi col nome augurale di *Ferdinando Palasciano*, raggiunse la costa albanese per la sua opera di carità (1). Apparve dinanzi a Valona e a Durazzo, ridotti in quegli orrendi giorni a carni formicolanti di miseria e di malattie epidemiche, e cominciò a raccogliere al suo bordo e curare il primo migliaio dei più infelici e più ma-

(1) Ferdinando Palasciano è, come noto, il nome dell'illustre medico napoletano che fu primo propugnatore dell'idea della neutralità dei medici, degli infermieri e dei feriti; idea che, ripresa e sviluppata dal ginevrino banchiere Dunant, mise capo all'organizzazione della Croce Rossa.

landati. Occorreva disinfettare, lavare, ristorare con ogni cautela quei disgraziati ed i medici furono all'opera instancabilmente, mentre i velivoli nemici volteggiavano sulle nostre basi d'Albania spiando e seminando nuove stragi.

LA CATTURA DEL "KÖNIG ALBERT"

Se la vita e l'azione delle navi ospedale può essere idealmente pensata e creduta immune dai rischi diretti della guerra e dai pericoli dell'offesa armata, conviene qui ricordare come il nemico — fedele alla teoria brutale dei "pezzi di carta", insofferente del rispetto dovuto ai trattati ed alle consuetudini internazionali della buona guerra — non abbia spesso indietreggiato dinanzi alla fascia verde ed alla bandiera crocesegnata delle navi della pietà.

L'episodio del *König Albert* (ora *F. Palasciano*) — fra tutti significativo — merita di essere qui ricordato per la sua drammaticità. Questa nave ospedaliera, col suo carico dolorante, aveva lasciato la rada albanese al cader della notte. Il segnale luminoso della Croce Rossa irraggiava il suo riflesso sulle acque calme dell'Adriatico. E a bordo ferveva intensa l'opera di soccorso: medici ed infermieri si moltiplicavano, come uno sforzo di attività e di resistenza fisica, per curare, per ristorare, per iniziare gradualmente in quegli agonizzanti il rifluire della vita. Si sentivano sicuri nel loro compito, protetti dalla santità della loro missione, e non potevano pensare ad un arresto e tanto meno a una cattura da parte del nemico.

Ed ecco che due cannonate rompono cupamente il silenzio della chiara notte adriatica. Un sommergibile emerge vicino al bordo, e l'ufficiale che lo comanda



intima il "fermo" alla nave. Poi l'ufficiale con un picchetto armato di marinai sale a bordo della nave ospedale. Inutilmente il comandante ed il direttore sanitario fanno presente al nemico, con risoluta fermezza, che la nave del dolore deve essere sacra ad ogni gente civile, che nessun pretesto esiste per considerarla come combattente, ed invano lo richiamano alla necessità di portare quanto più presto è possibile agli ospedali di terra ferma i dolenti esseri che reca nei suoi fianchi. Invano gli prospettano le conseguenze mortali di un più lungo soggiorno sul mare. L'ufficiale austriaco non piega: con inutile e fredda prepotenza ordina che il comandante ed il direttore sanitario discendano — prigionieri di guerra — nel sottomarino. Gli austriaci assumono la direzione della nave: i lumi vengono spenti, si spegne il sacro segnale della Croce Rossa e la nave fa rotta per Cattaro. E nella base navale austriaca, per lunghe, interminabili ore è visitata e frugata palmo a palmo, nelle carboniere, nelle dispense, sotto i lettucci dei malati: per ore e ore il nemico con rabbiosa pazienza cerca di scoprire nella nave un appiglio anche minimo che ne giustifichi la cattura. E quell'appiglio non può trovare. Finalmente dopo lunghe discussioni, in cui il colonnello medico Monaco, direttore sanitario, ed il capitano Bertolini, comandante della nave, spiegano una ferma e misurata energia che si impone al nemico, il *König Albert* è rilasciato: può uscire dall'insidiose acque di Cattaro, rifare il suo pietoso viaggio, e condurre in Corsica ed a Marsiglia il suo triste carico, riprendendo poi la via dell'Adriatico per altri viaggi. Nelle ore della cattura e delle lunghe spietate perquisizioni, sotto la proterva minaccia del nemico i medici di bordo non sembrano quasi essersene accorti; hanno proseguito l'opera instancabile, schiavi del dovere, sereni ed impavidi sacerdoti civili di un alto e magnifico apostolato di pietà...

L'opera meravigliosa di cura e di carità, fu ripresa e intensificata nei tragici giorni della ritirata di Durazzo, quando la difesa eroica dei marinai e degli ultimi battaglioni rimasti a terra diede alte percentuali di feriti. Fra le nostre truppe la spaventosa ritirata serba aveva purtroppo lasciato postumi paurosi di incipienti epidemie coleriche e dissenteriche. Tutti i medici furono al loro posto, contesero giorno per giorno, ora per ora al nemico invisibile le vite dei nostri, e le contesero con fortuna. Anche delle epidemie malariche, così perniciose in Albania ed in Macedonia, trionfò in gran parte l'opera di profilassi dei nostri medici di marina, che diedero anche alle forze alleate un concreto e frequente aiuto. In Albania, indipendentemente dal vasto episodio del trasporto dei serbi, la Marina aveva atteso sin da prima ad un faticoso ed immenso compito. Un vento di anarchia soffiava nell'Albania meridionale, teatro di orrende devastazioni e non più mai pacificata dopo il risibile ed effimero regno di Guglielmo di Wied. Ciurmaglie ebbre di rapina straziavano e saccheggiavano le provincie dell'Epiro dove era cominciata la guerra religiosa e la spietata persecuzione delle popolazioni mussulmane. Queste — intuendo nell'Italia la protettrice naturale di tutti i perseguitati — affluivano verso Valona, stanche, affamate, miserabili. Terribile fu la prima fase ed il primo momento di questa fuga. Oltre ventimila *Mohagir* senza pane e senza tetto vennero ad attendarsi intorno alla piccola città albanese sotto le ramaglie dei boschi d'ulivo che la circondano. Nessun spettacolo più triste e più pauroso di quel villaggio zingaresco, dove in una promiscuità ripugnante, uomini, donne e bambini — con negli occhi il terrore degli spasimi sofferti — si accumulavano, dove ogni giorno centinaia di vite si spegnevano per l'esaurimento o per il tifo senza che i superstiti pensassero a dar sepoltura alle salme... I rovesci delle piogge autunnali costrinsero

l'autorità consolare italiana a provvedere in fretta, alla meglio, ricoveri per quella turba dolente. Nelle stalle, nei magazzini, nelle moschee, in ogni cantuccio disponibile fu ospitata una parte dei profughi, ed i medici delle navi nostre ancorate nella rada, cominciarono, con intensa, amorosa attività, a curarne le piaghe e le malattie. E poichè queste aumentavano, e minacciavano travolgere nel contagio tutta la popolazione, verso la fine d'ottobre del 1914 l'ammiraglio comandante la Divisione Speciale Navale di Valona, d'accordo col console d'Italia, faceva sbarcare una Missione sanitaria della marina che subito si metteva all'opera. E la sua opera, come sempre, fu pronta e pari allo scopo. Sorse subito un ambulatorio, diviso in tre sezioni: medica, chirurgica, oculistica, con annesso un laboratorio batteriologico ed una farmacia. Il lavoro fu immenso. Non spettava solo alla Missione il compito — già di per sè gravissimo — di visitare e curare la folla di albanesi — oltre quarantamila in quell'anno! — che necessitavano del suo aiuto, ma anche quello di salvaguardare dai contagi la popolazione di Valona e di trasformare poco a poco in un centro abitabile la miserabile cittadina albanese posta in mezzo a paludi fangose e malariche, e incrostata di sudiciume centenario.

Cominciò subito, col soccorso medico la distribuzione gratuita di medicinali e di viveri. Le condizioni di Valona erano terrificanti. Per la mancanza di fognatura le vie, in tempo di pioggia si convertivano in laghi di poltiglia fetida e, in tempo di siccità, sotto il sole ardente, erano coperte di polverume infetto. La malaria faceva più che mai strage, ed i colpiti, privi di ogni cura, il più delle volte soccombevano. Il vaiuolo serpeggiava paurosamente ed il tifo esantematico mieteva ogni ora le sue vittime: ogni morbo epidemico, ogni contagio trovava il miglior terreno nella sporcizia ripugnante e negli organismi minati dal vitto scarso e cattivo. Fra quella folla livida ed ischeletrita, i nostri medici di marina passavano distribuendo cure

e soccorsi, alleviando l'agonia di coloro che non era più possibile salvare, e facendo rifluire, goccia a goccia la vita, in quelli per cui la salvezza era possibile. Nessuna parola può commemorare degnamente l'oscuro, quotidiano, silenzioso eroismo di quei medici: l'Italia deve ricordarli con l'ammirazione commossa che si deve ai ministri di un sacro dovere.

La Missione sanitaria non perdette un minuto; fu pronta ed energica nello studio e nell'attuazione delle più opportune misure. I pozzi di acque inquinate furono coperti di calce, fu iniziato un drenaggio delle acque luride, furono petrolizzati gli acquitrini malarici più prossimi alla città e soprattutto — provvedimento per cui la popolazione mostrò alla Missione tutta la sua gioiosa gratitudine — fu procurata alla città l'acqua potabile, costruendo una fontana a grande serbatoio che, a sua volta, distribuiva l'acqua in cinque fontane a getto continuo.

La macellazione della carne veniva compiuta nelle case private, con sistemi patriarcali e con grave pericolo dell'igiene. La Missione creò un macello pubblico convenientemente adattato. Le prigioni erano una tana immonda dove il prigioniero, senz'aria e senza luce, era anticipatamente condannato a morire di consunzione: la Missione scelse un convento ortodosso posto nella laguna di Arta e lo adattò a penitenziario con sistemi moderni.

Gravissima fra tutte era la questione del seppellimento dei morti. Come è noto, le famiglie mussulmane usano seppellire i propri defunti vicino alla casa che abitarono in vita: essendo il sottosuolo di Vallona pregno di acque, i cadaveri venivano sovente sepolti a solo mezzo metro di profondità, e quindi affioravano spesso dalla terra, spettacolo orrendo e minaccia continua di infezioni. Anche

a questo provvidero i sanitari della marina, preparando un decoroso cimitero mussulmano sulla collina di Kuz Baba, e sulla via di Kanina un cimitero cattolico dove dormono l'ultimo sonno, in tombe custodite ed ornate dalla pietà dei fratelli, anche i morti nostri.

Soprattutto intensa e metodica fu l'opera di profilassi. La lotta contro il vaiuolo fu intensamente combattuta con le vaccinazioni, le disinfezioni, l'impianto di una stufa. Contro la malaria si fecero larghissime distribuzioni di tabloidi di chinino, e nella sola estate del 1915 furono fatte diecimila iniezioni ipodermiche ed endovenose. Inoltre si usò largamente della mistura antimalarica Baccelli, con risultati che apparvero subito tangibilmente benefici.

Fu organizzato un ufficio di statistica sanitaria e fu disposto per una accurata sorveglianza ed ispezione delle derrate vendute al mercato.

A poco a poco la Missione della Marina riuscì a vincere le ritrose diffidenze di quegli uomini primitivi, a far penetrare nelle loro chiuse menti qualche raggio di civiltà, a dar loro, con misure coattive o, con pertinace e paziente opera di persuasione, la coscienza dei vantaggi procurati dall'igiene e dalla pulizia.

La Missione creò inoltre un ospedale civile capace di 45 letti ed un lazzaretto contumacia. Compì, in una parola, ed attuò tutto un programma di ricostruzione sanitaria che fu anche e soprattutto ricostruzione morale e che ebbe, per l'Italia, un incalcolabile valore politico, poichè le rudi e semplici anime degli albanesi non dimenticarono e non dimenticheranno facilmente di essere stati, forse per la prima volta nella loro storia selvaggia, trattati come creature umane e come fratelli...





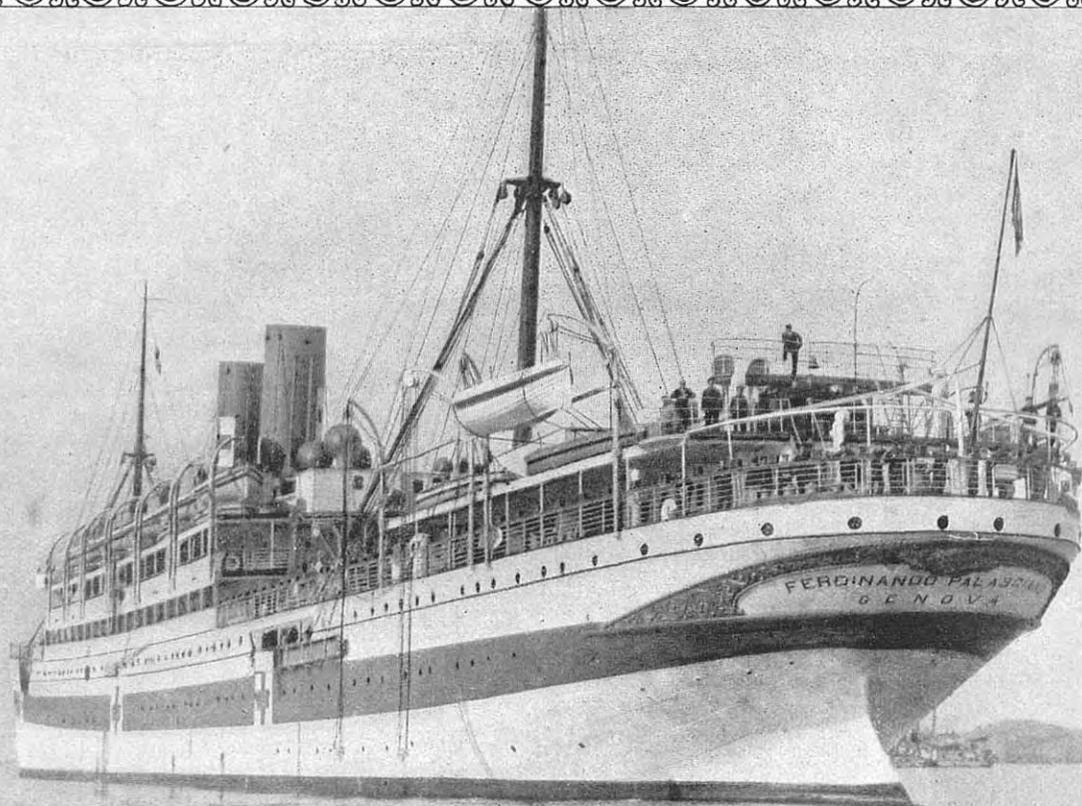
Abbiamo già, nelle pagine che precedono, detto della ritirata serba e dell'opera svolta dalle nostre navi ospedale. Conviene qui ancora ricordare quanto vigile ed amorosa sia stata l'opera dei medici della marina nell'accogliere le turbe di fuggiaschi che scendevano dalla montagna al mare, e nel porgere loro i primi soccorsi, prima che venissero imbarcati sulle navi. Il maggiore medico Adami predispose a questo scopo ed organizzò per riceverli il campo di Arta: al passaggio della Voiussa gli uomini subivano una prima ispezione sanitaria, ed il loro stato era telefonicamente segnalato al campo di Arta. Quivi essi venivano sottoposti alle prime e sommarie cure, e rifocillati per quanto le loro condizioni lo permettevano. Poscia, gradatamente ed a scaglioni si compiva lo sgombrò, ed essi venivano avviati ai pontili di imbarco. Coloro che si trovarono in quei giorni laggiù ricorderanno sempre con pensosa commozione lo spettacolo di quegli ultimi avanzi di un esercito eroico che, avendo in testa le loro lacere bandiere, sfilavano sulla spiaggia, trascinandosi a mala pena, salutati con rispettosa pietà dai nostri.

Oltre al *F. Palasciano*, già ricordato, prestarono in quel turno di tempo un meraviglioso servizio le navi ospedale *Re d'Italia*, *Regina d'Italia*, *Brasile*, *Cordiva*, *Italia*, *Santa Lucia*, *Marechiaro*. Fu quest'ultima la vittima dell'insidia nemica. La piccola nave, carica di feriti e di malati, urtò contro una mina nelle acque di Durazzo e scomparve, squarciata dall'esplosione. Nell'albo d'oro dei medici della marina è scritto il nome del capitano medico Gnasso che, gravemente ferito e lanciato in acqua, non ebbe che un pensiero: risalire a bordo della nave affondante e prestare i suoi soccorsi ai feriti e ai morenti, provvedendo a sè stesso solo quando la sua opera più non occorreva: esempio austero e nobilissimo di questo esercito

della pietà che ha tenuto alto e fulgidissimo il suo nome in questa guerra che si illumina di tante luci di eroismo e di sacrificio!

Così, in terra ed in mare, nel tumulto del combattimento come nella tregua operosa delle retrovie, accanto al soldato e al marinaio ed accanto a tutte le creature deboli, malate, indifese, l'opera sanitaria della Marina si è svolta e si svolge. Con quel senso precorritore di prontezza e di organizzazione che distingue la Marina e fa sì che i suoi uomini costituiscano in ogni tempo una magnifica razza di fondatori, di pionieri e di coloni; la pietà e la scienza dei suoi medici contendono al mare, alla morte, alla guerra le vite individuali e collettive. Sotto l'alta e sapiente direzione prima del tenente generale medico Calcagno ed ora del tenente generale Rho, i servizi sanitari della Marina, costantemente migliorati e perfezionati, furono e sono sempre pari all'altissimo ufficio ed al grande sforzo che loro richiede la nostra guerra. Sulle desolate rive d'Albania, nelle città della colonia libica, negli ampi e magnifici ospedali di marina di Brindisi, di Spezia, di Taranto, sulle navi da battaglia dove si attende con trepida ansia il gran giorno, sui piroscafi mercantili, nelle trincee del Piave, sulle navi minori continuamente in crociera, tutta una folla di uomini dalla mente lucida, dall'anima nobilissima e fervida di generosi entusiasmi, dà ogni giorno silenziosamente tutta l'opera propria per una grande meta ideale di bontà fraterna e di pietà ristoratrice. Vada ad essi l'ammirata gratitudine del paese!

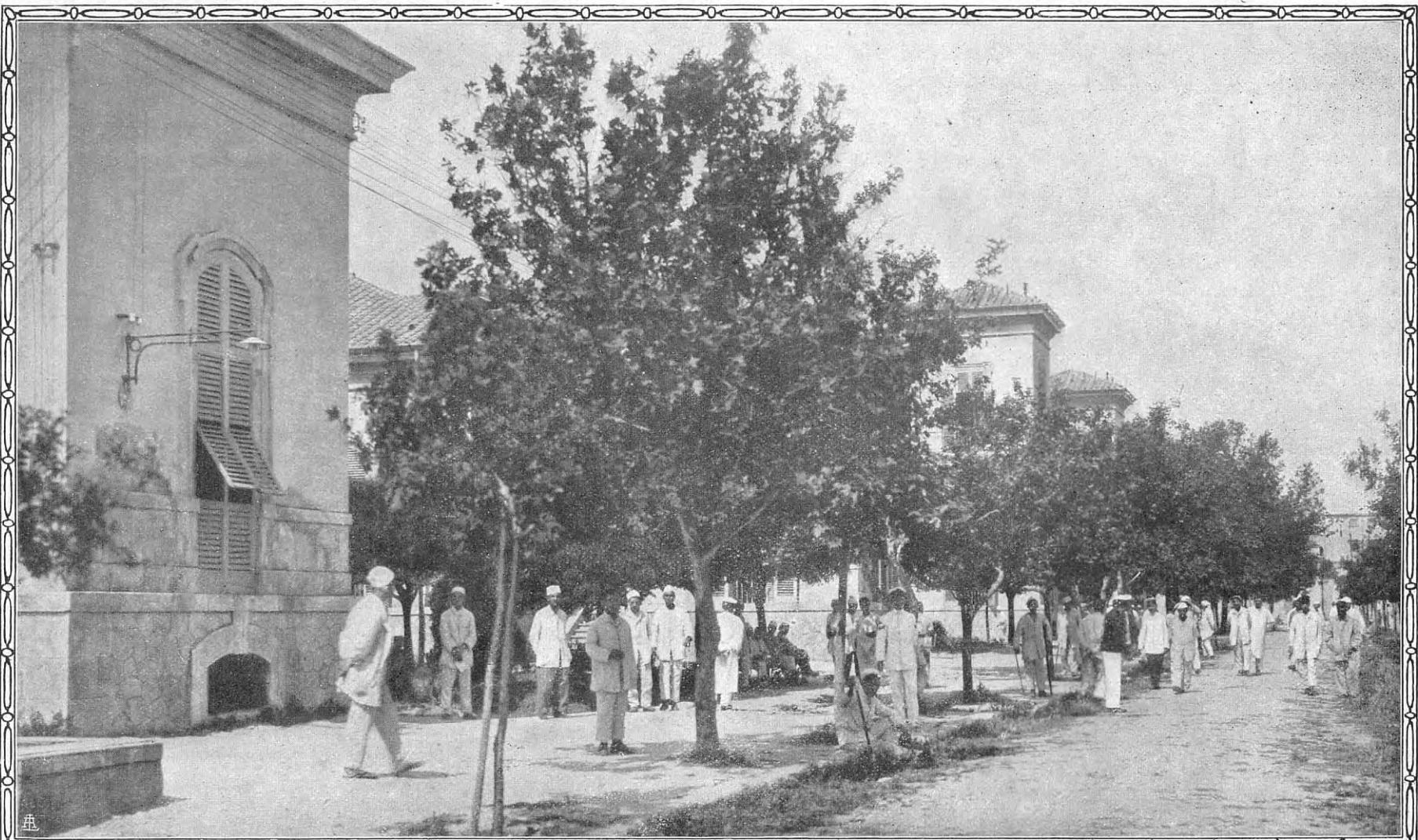
Ma già verso i sanitari della Marina si protende soprattutto, duratura e commossa, la gratitudine delle migliaia e migliaia di uomini che essi restituirono alla vita e che le loro cure hanno conservato per il giorno immancabile in cui garriranno festose al vento dell'Adriatico le bandiere delle patrie riconsacrate dal sangue e restituite al bacio fiammante della libertà...



La nave-ospedale « Ferdinando Palasciano ».



Infermeria a bordo di una grande nave.



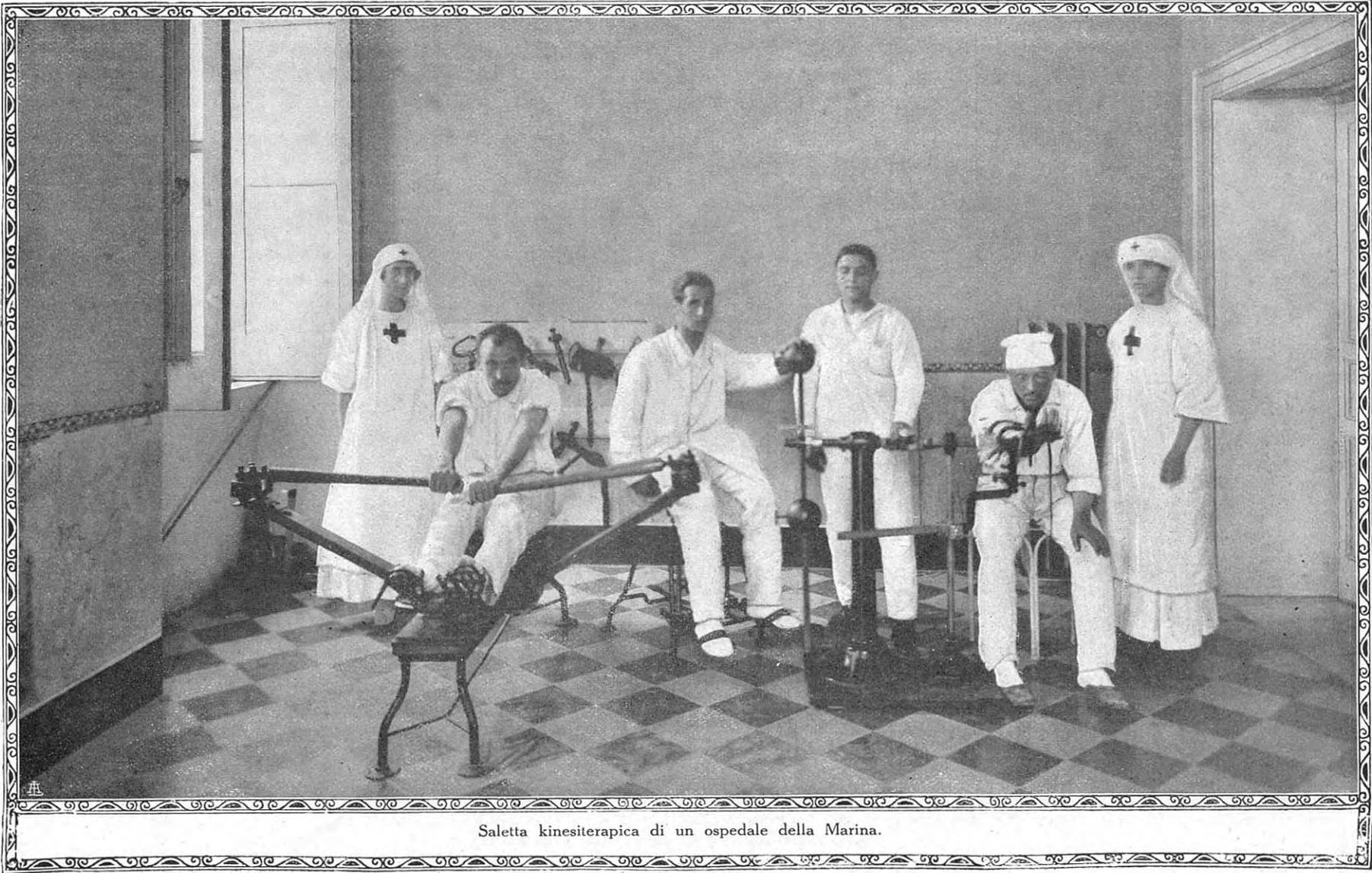
Un ospedale dipartimentale della Marina: giardino per la passeggiata degli ammalati.



Sala per malati in un ospedale della Marina.



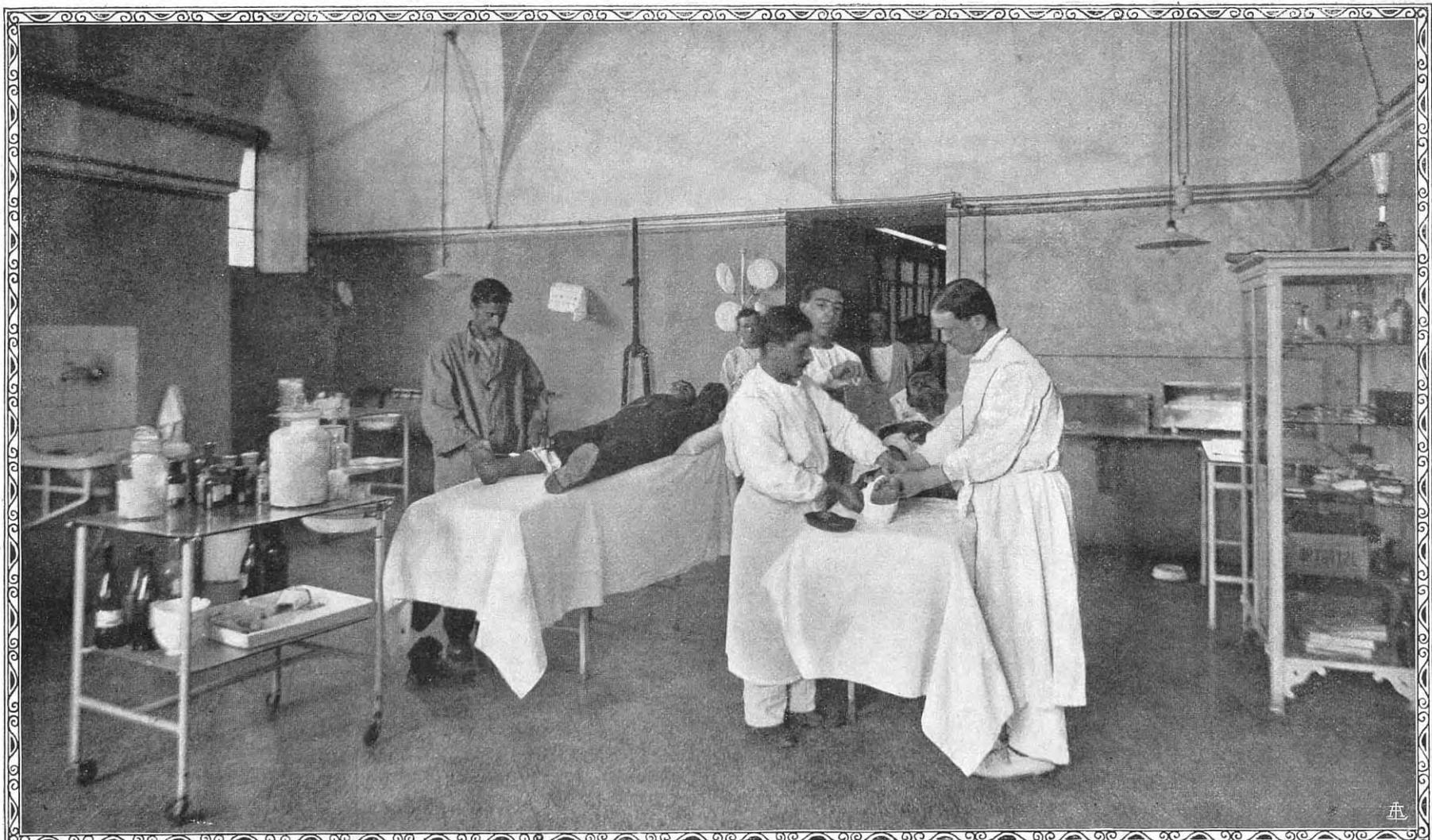
Sala per radiosopia in un ospedale della Marina.



Saletta kinesiterapica di un ospedale della Marina.



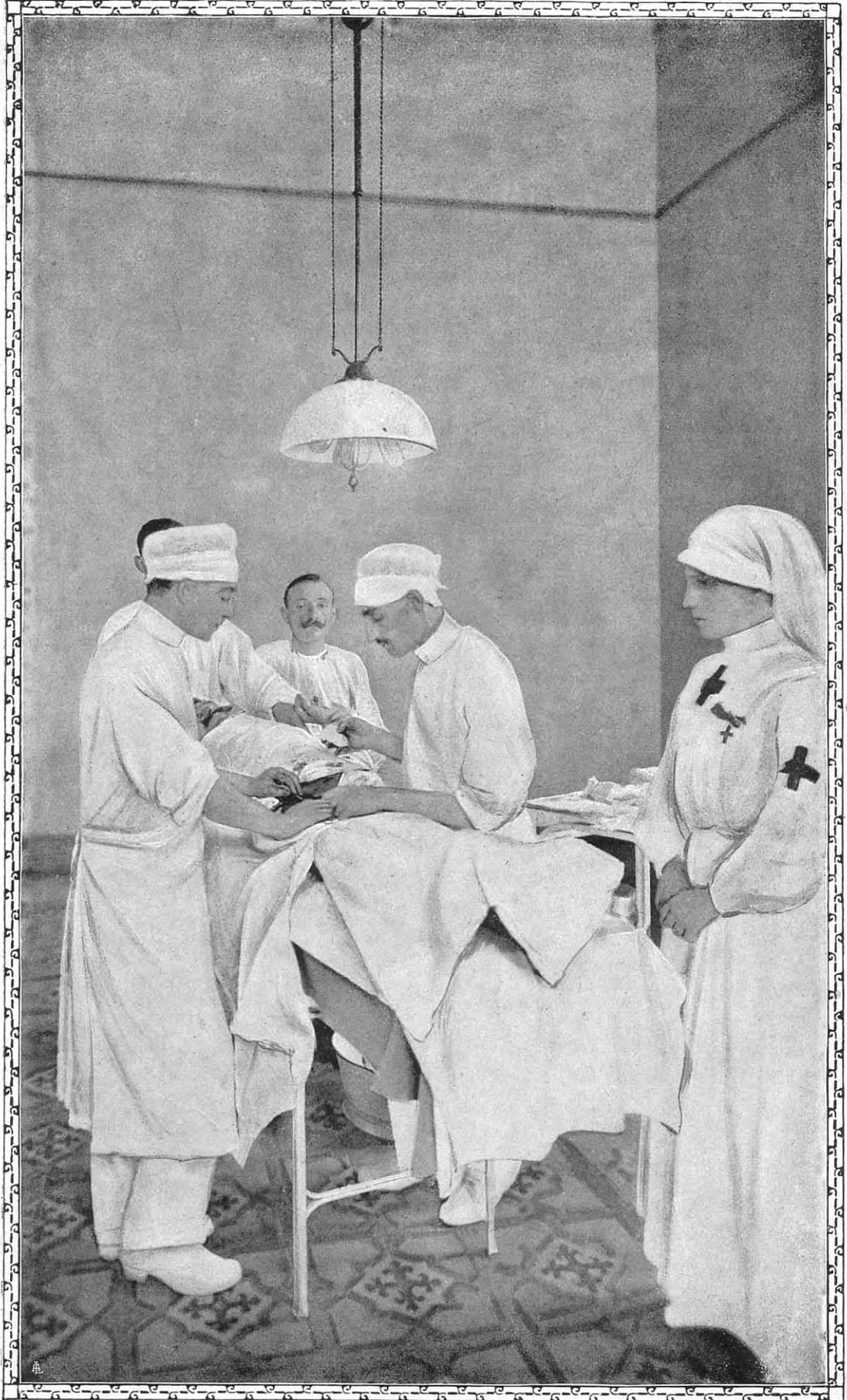
Sala di operazioni in un ospedale della Marina.



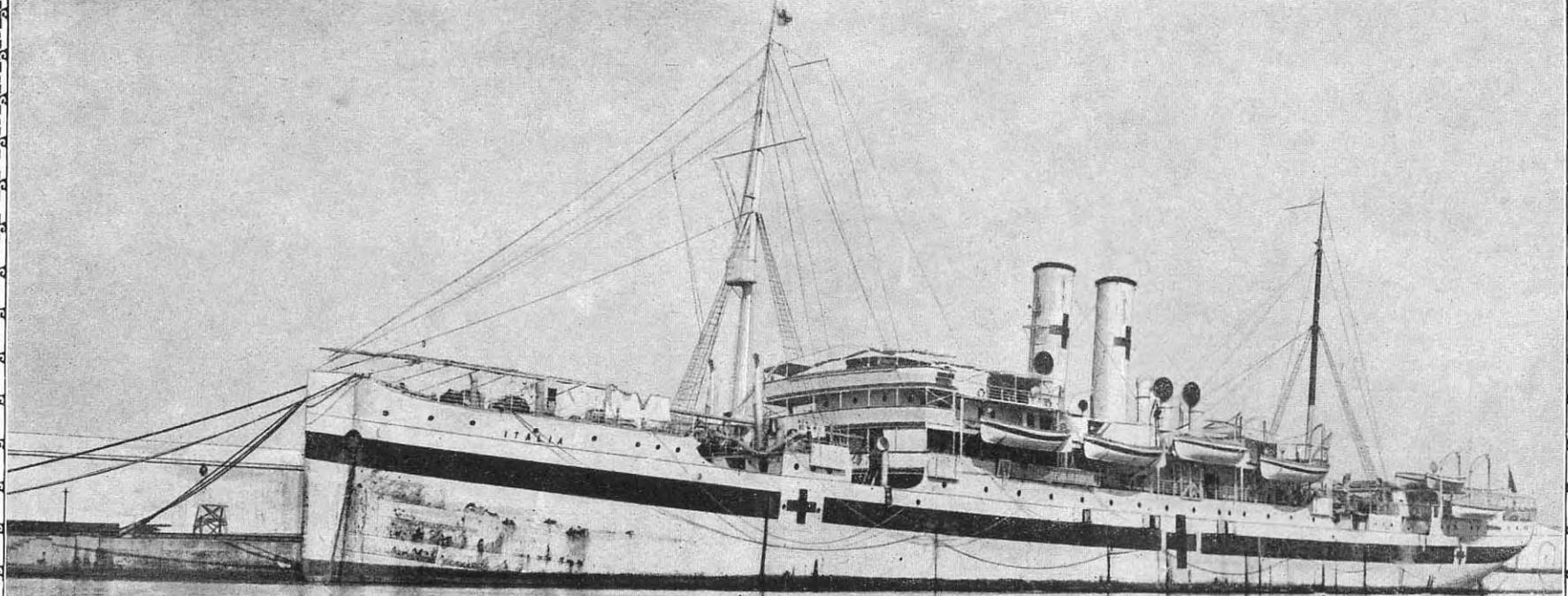
Sala di medicazione ambulatoria in un ospedale della Marina.



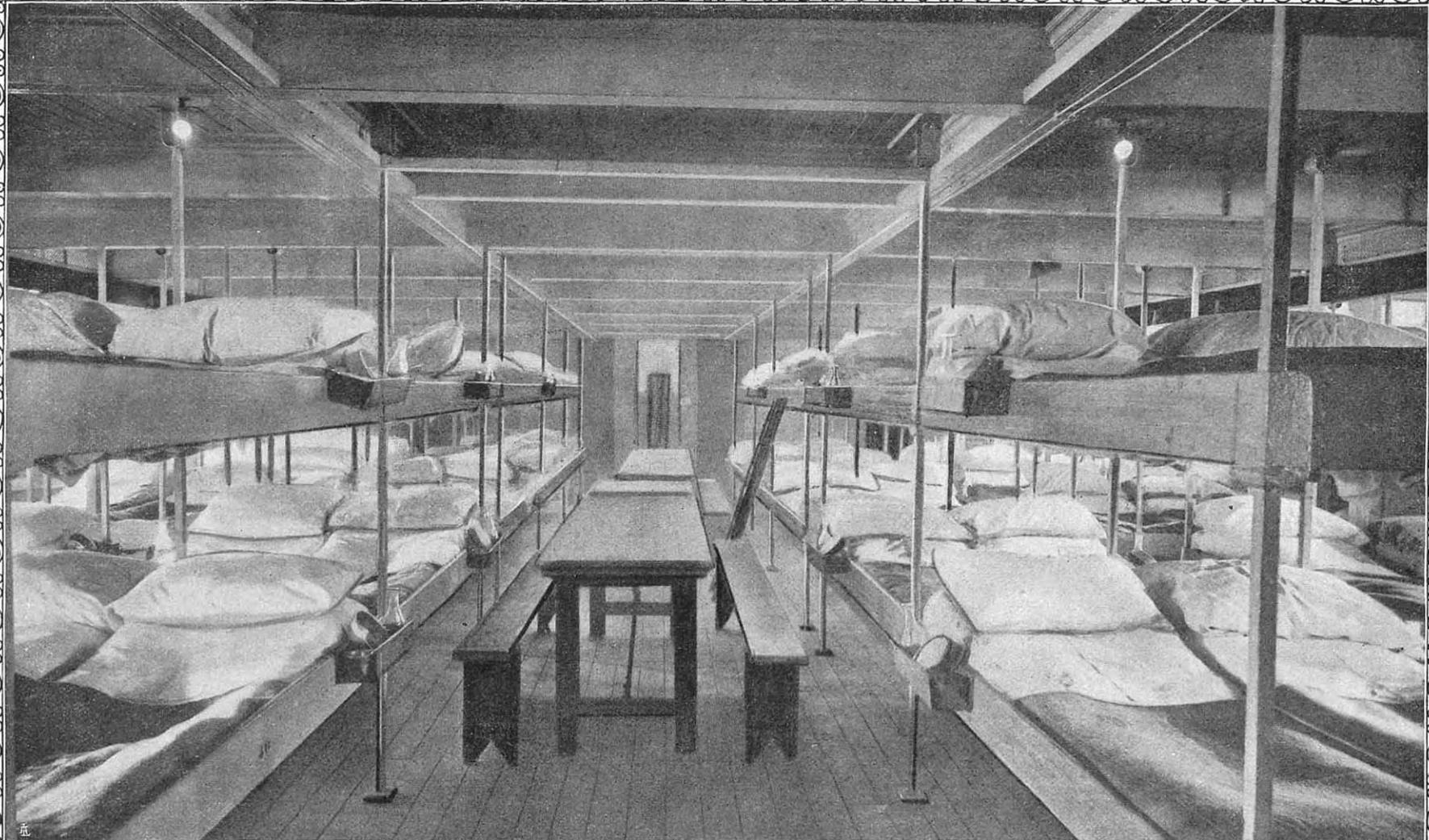
Trasporto di ammalati.



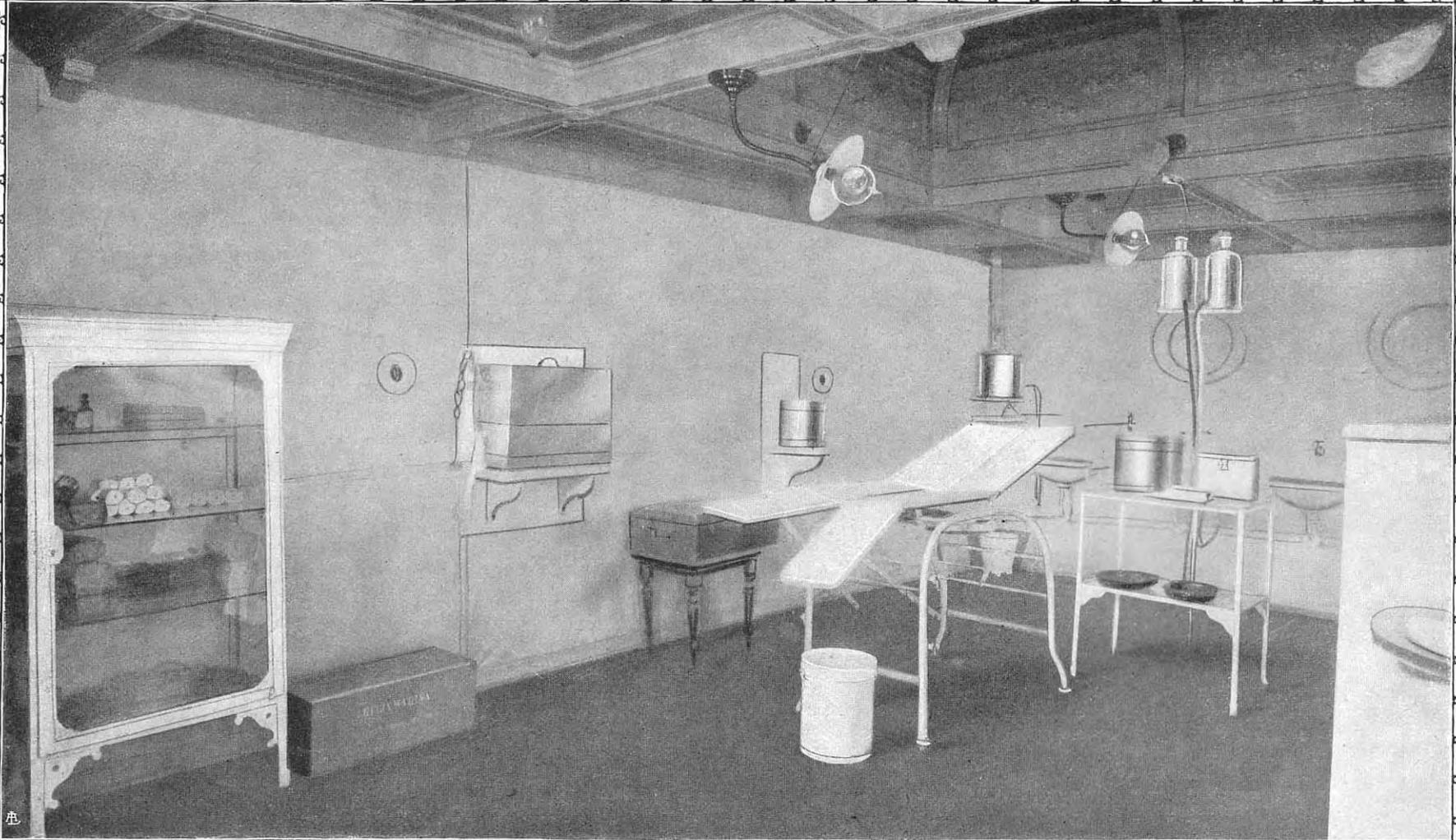
Sala operatoria in un ospedale di riserva della Marina.



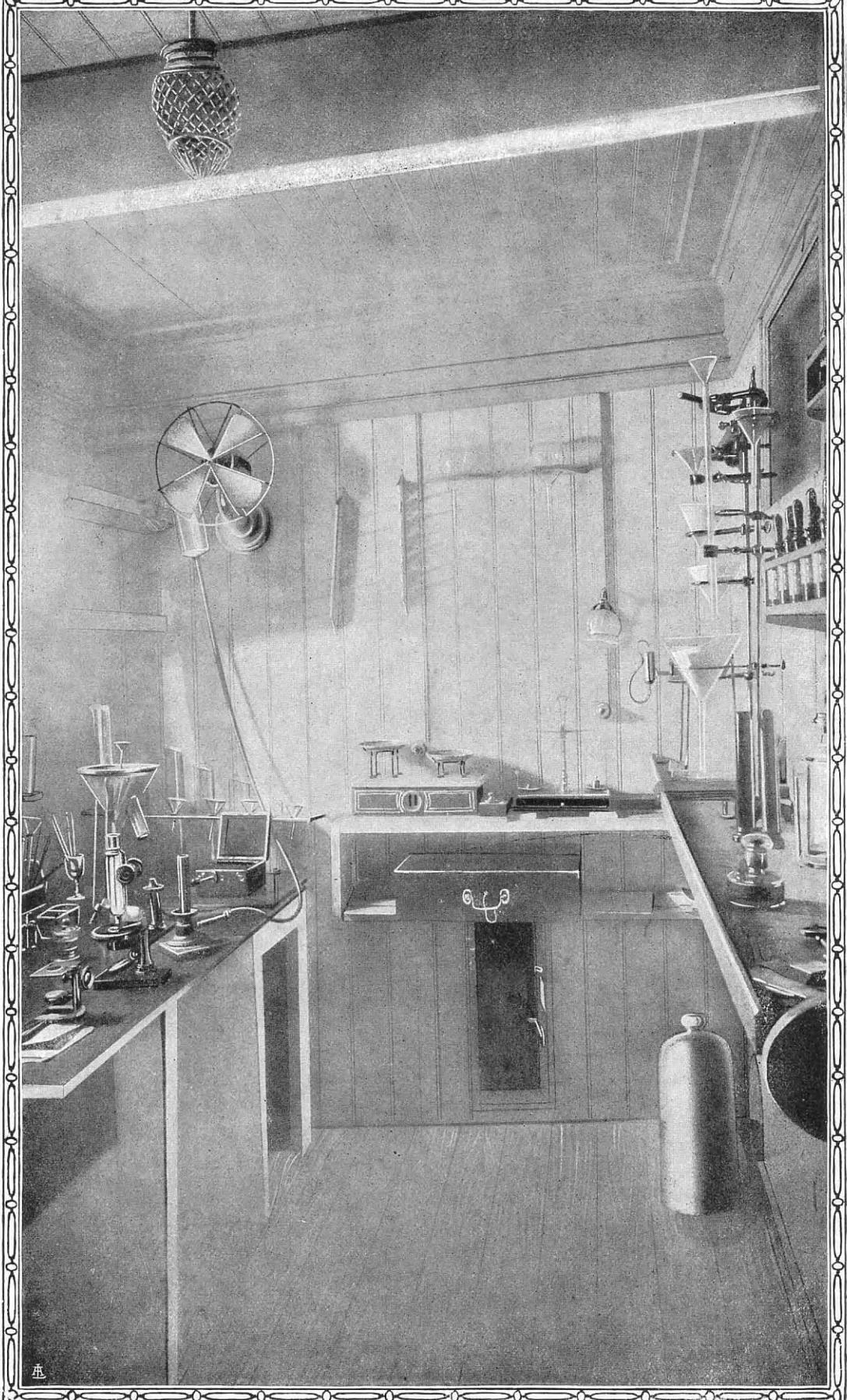
La nave-ospedale « Italia ».



Un riparto per malati su la nave-ospedale « Italia ».

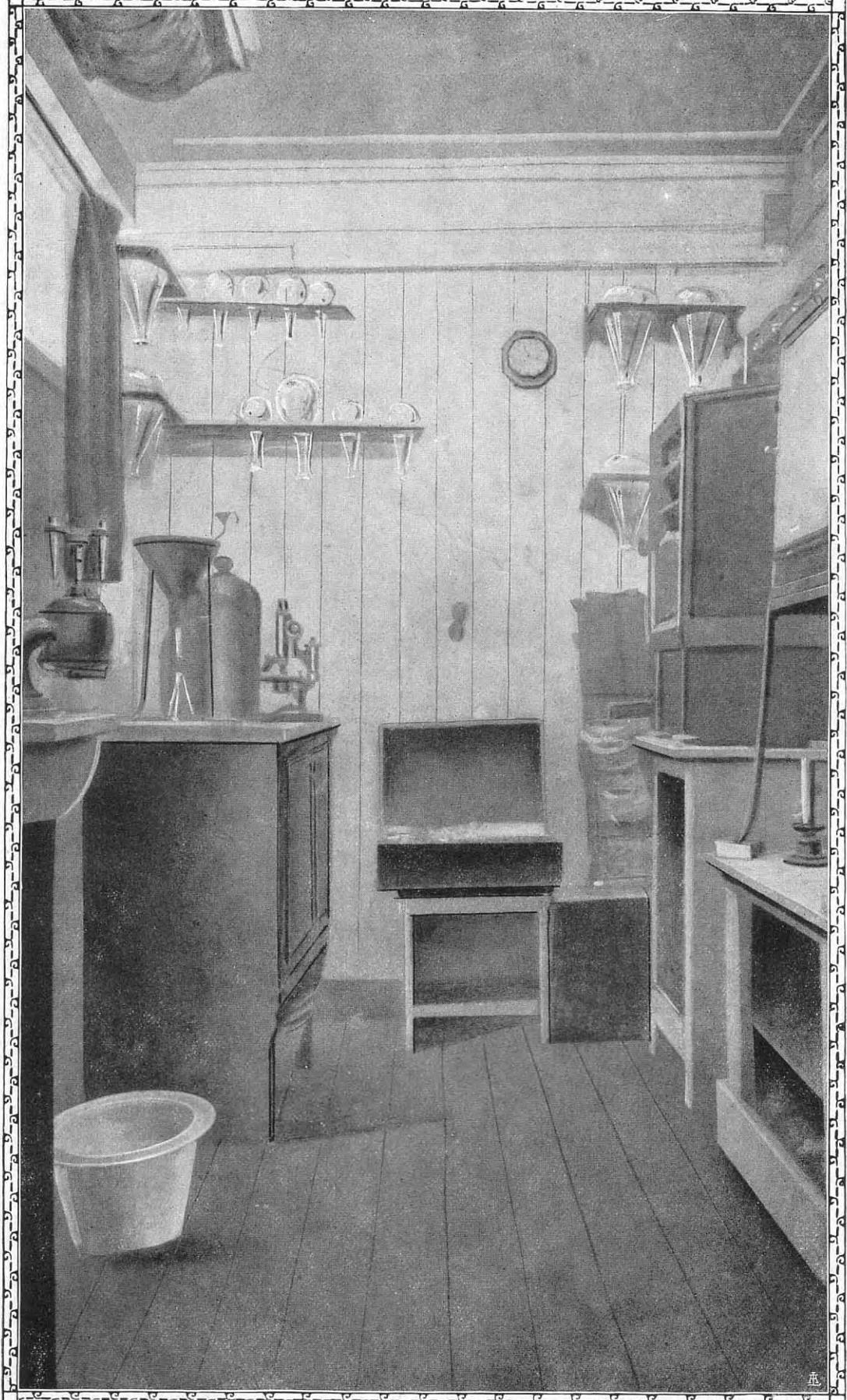


Sala di medicazione su la nave-ospedale « Italia ».

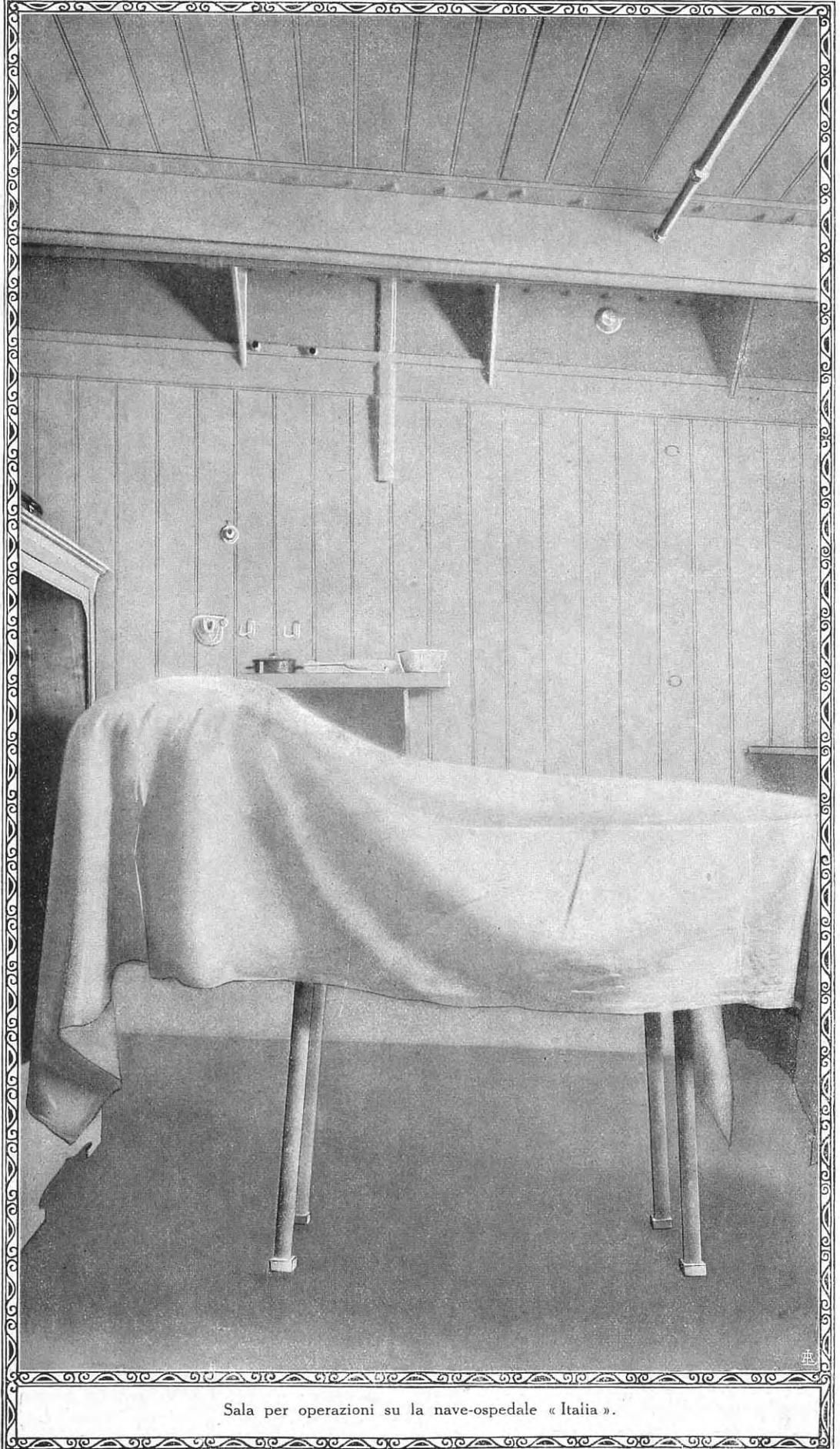


五

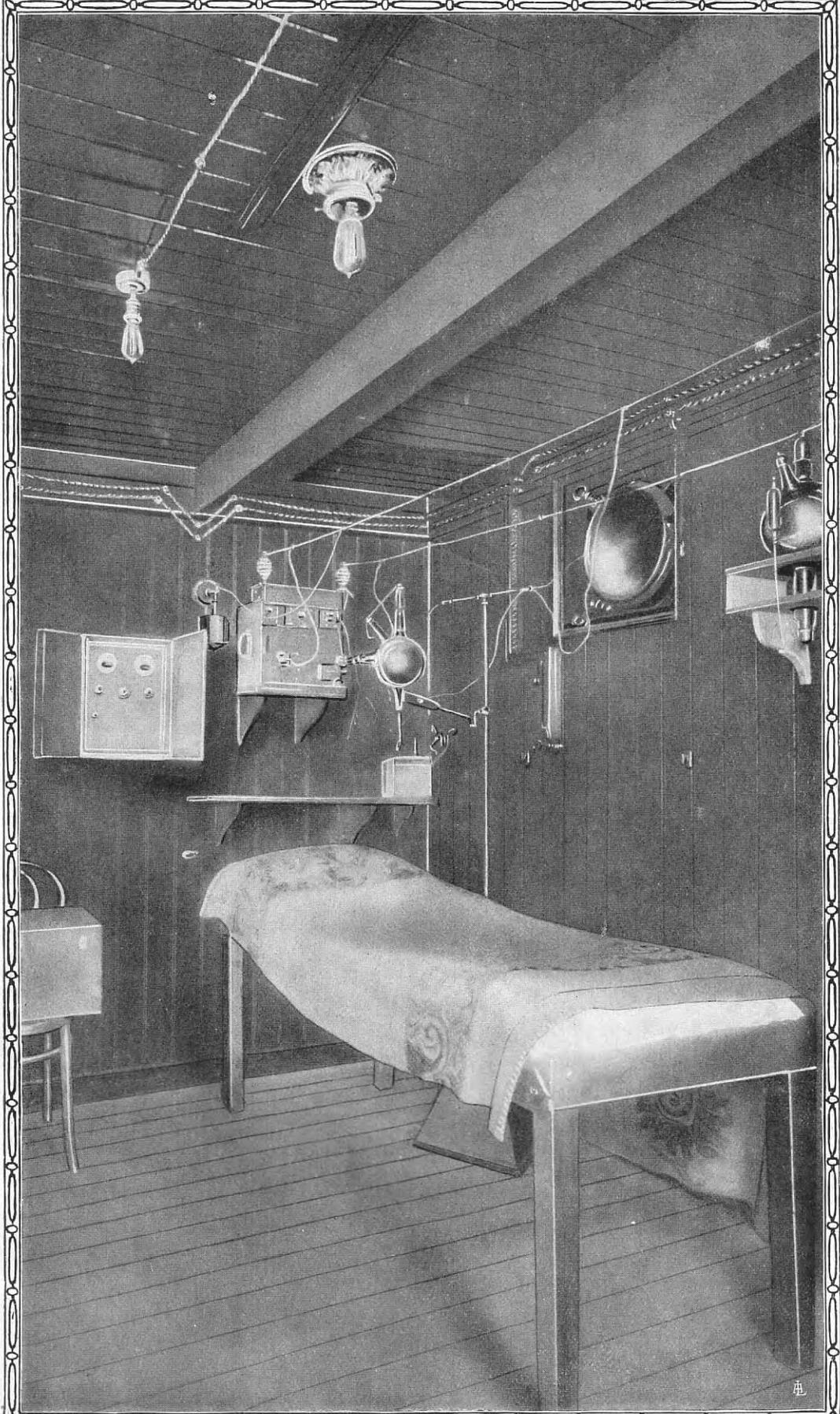
Gabinetto per analisi su la nave-ospedale « Italia ».



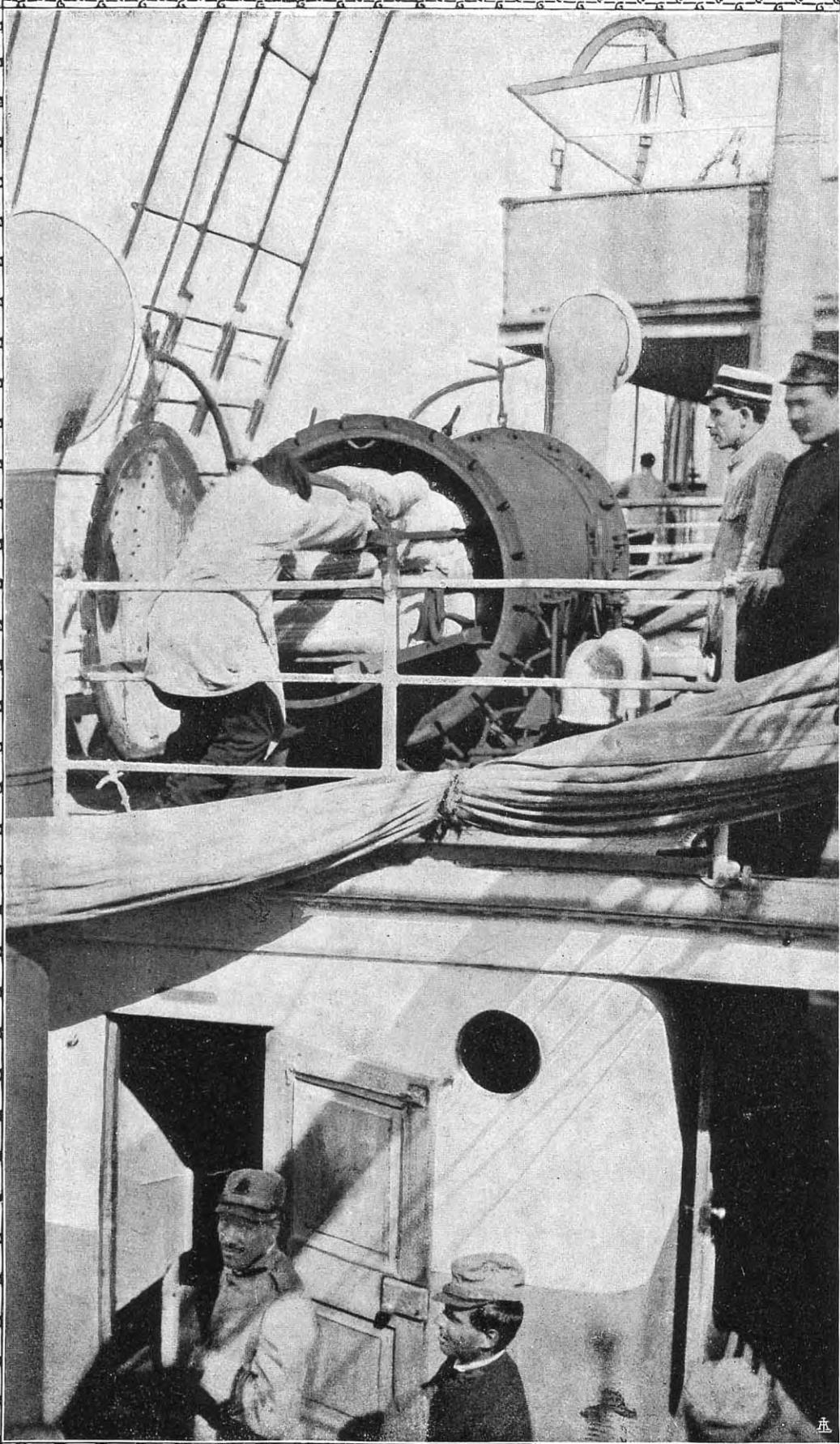
Gabinetto per analisi su la nave-ospedale « Italia ».



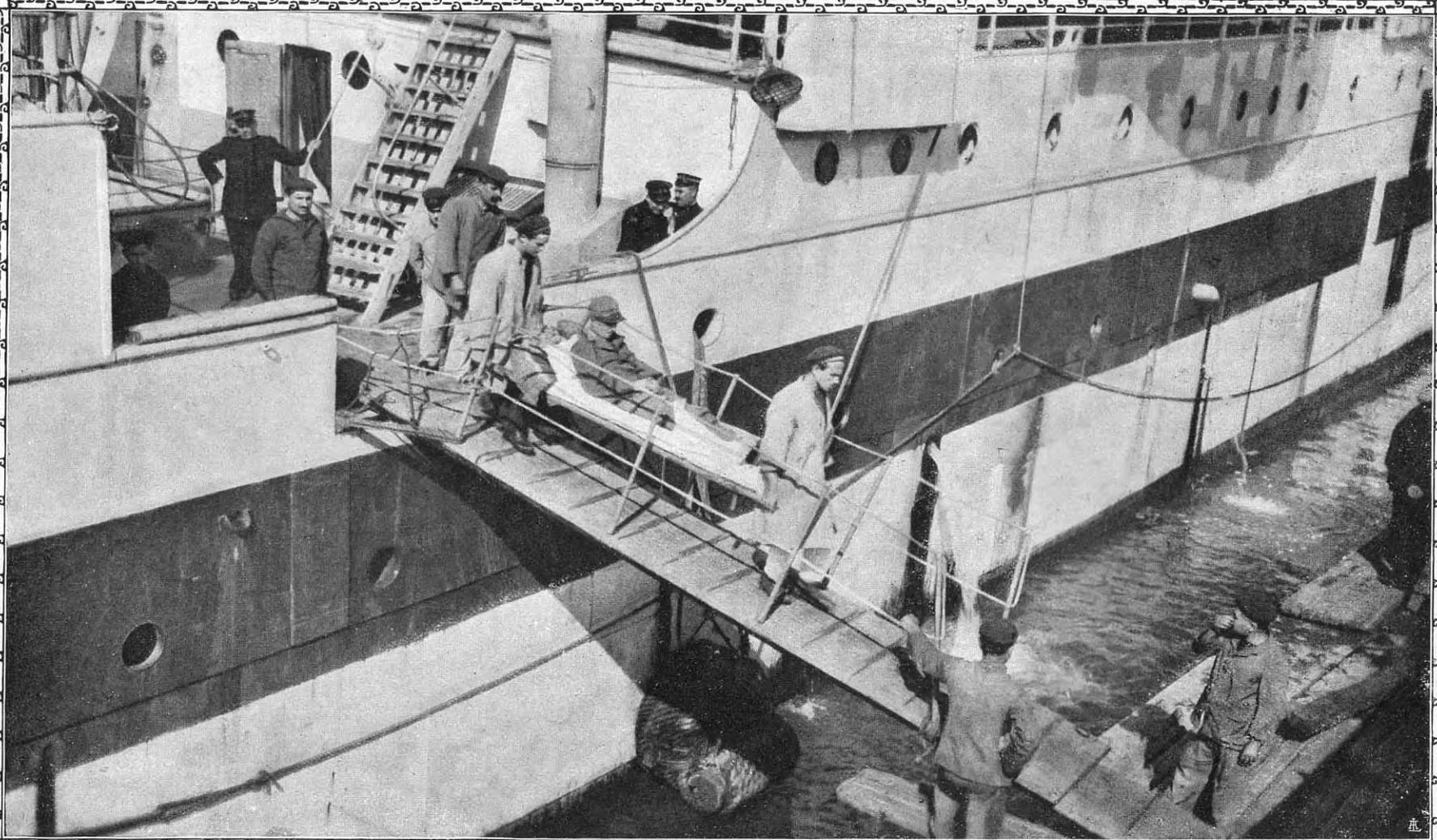
Sala per operazioni su la nave-ospedale « Italia ».



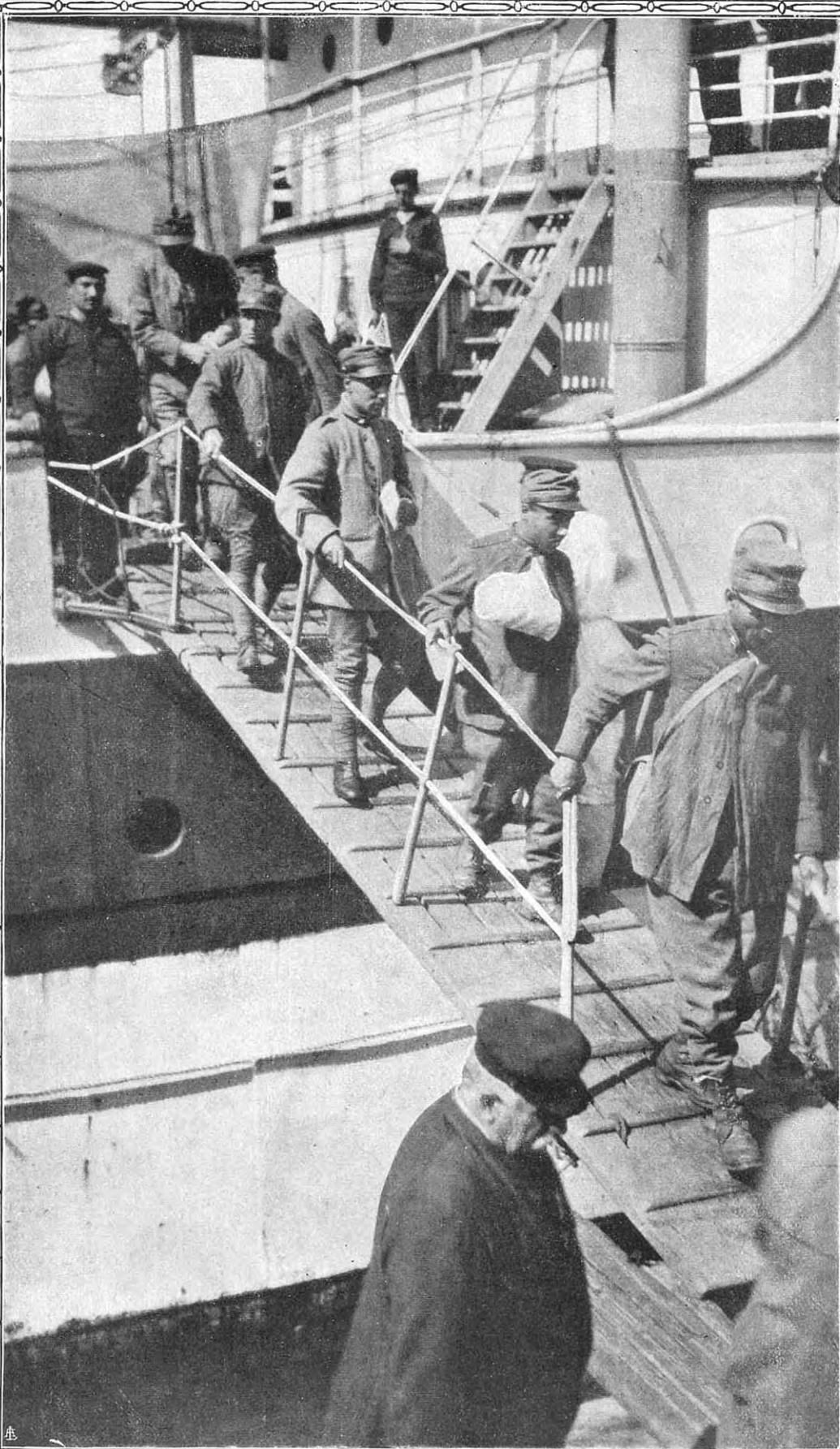
Gabinetto radioscopico su la nave-ospedale « Italia ».



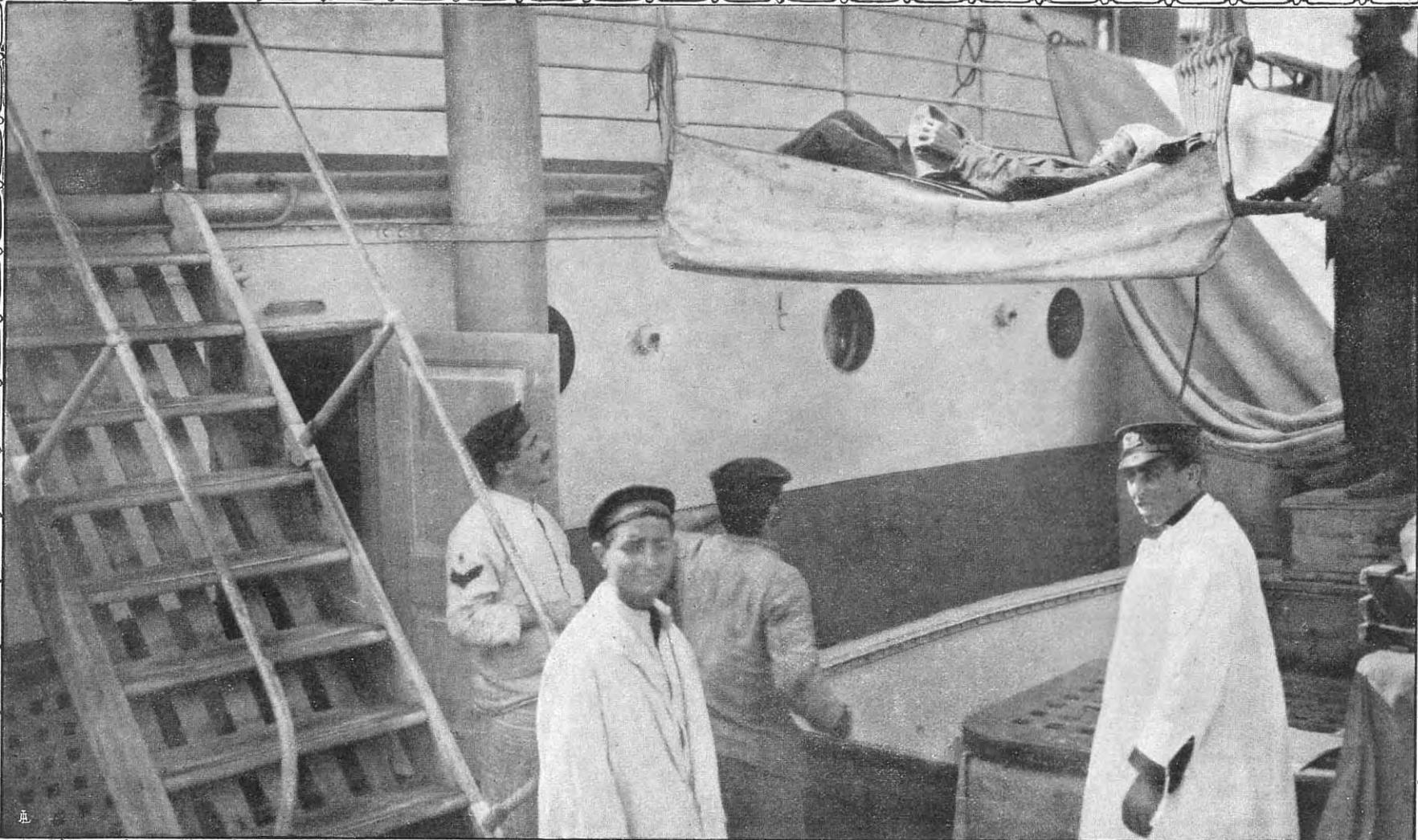
Apparecchi di disinfezione a vapore sotto pressione su la nave ospedale « Italia ».



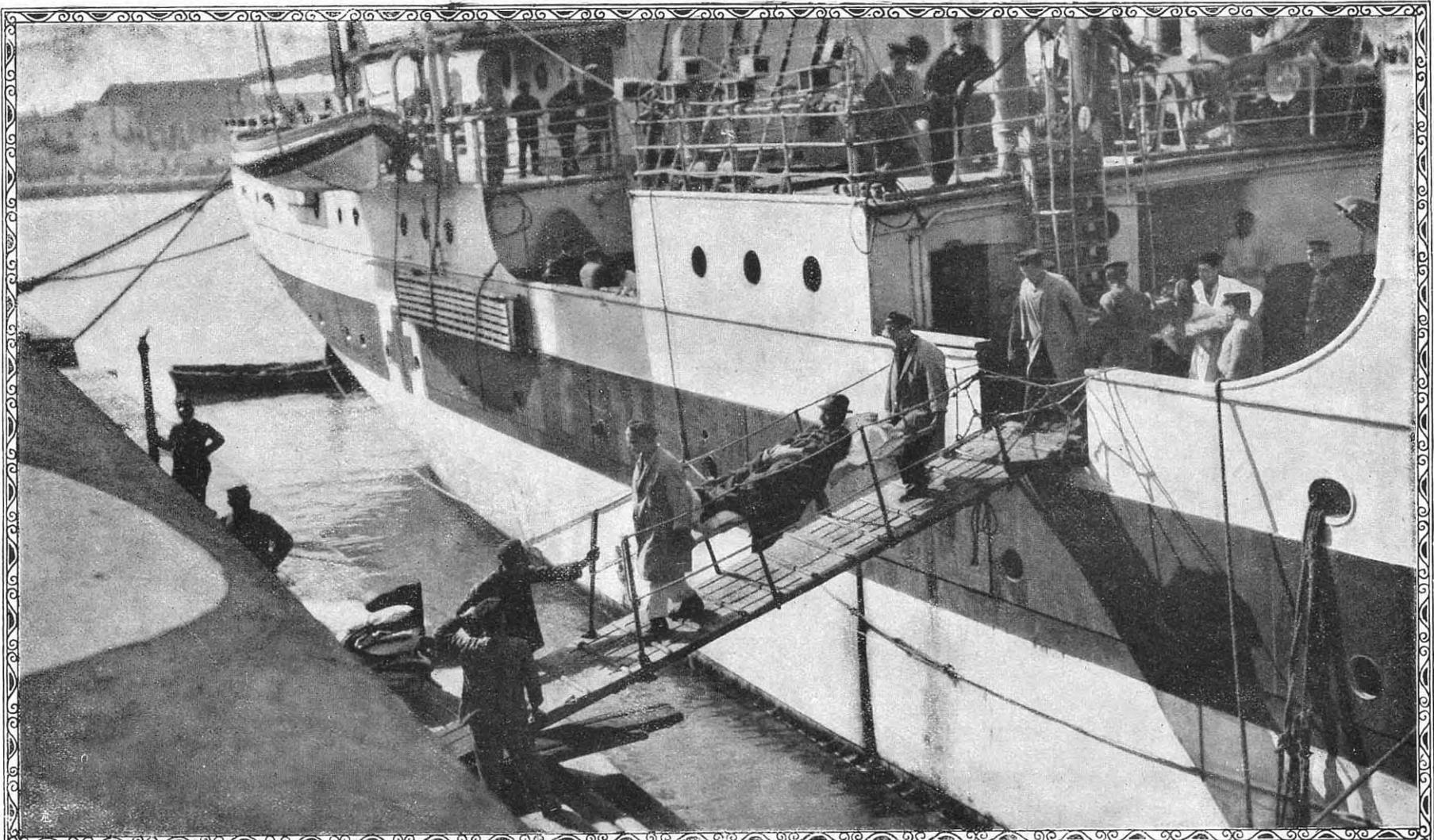
Feriti che vengono sbarcati da una nave-ospedale.



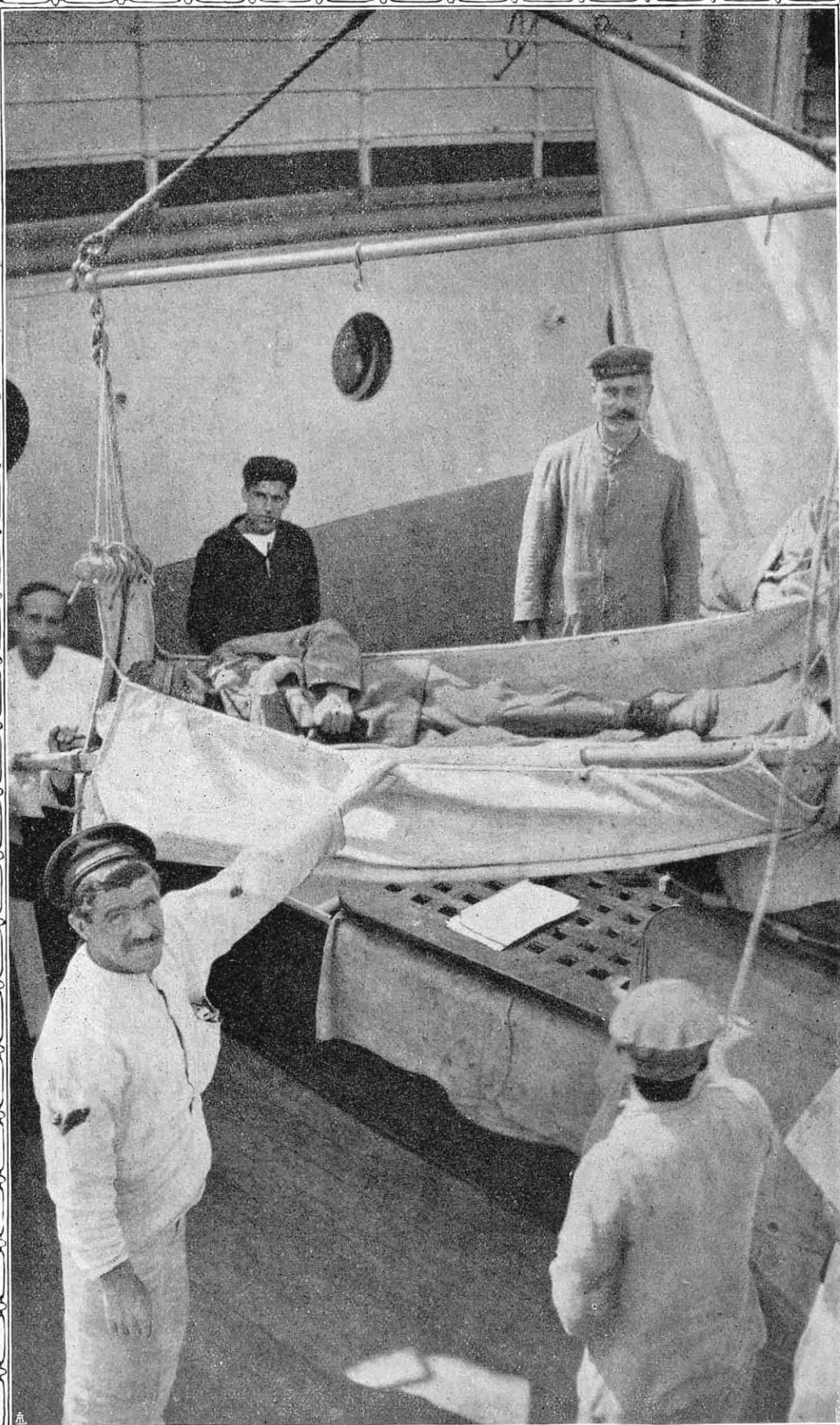
Sbarco di feriti dalla nave-ospedale « Italia ».



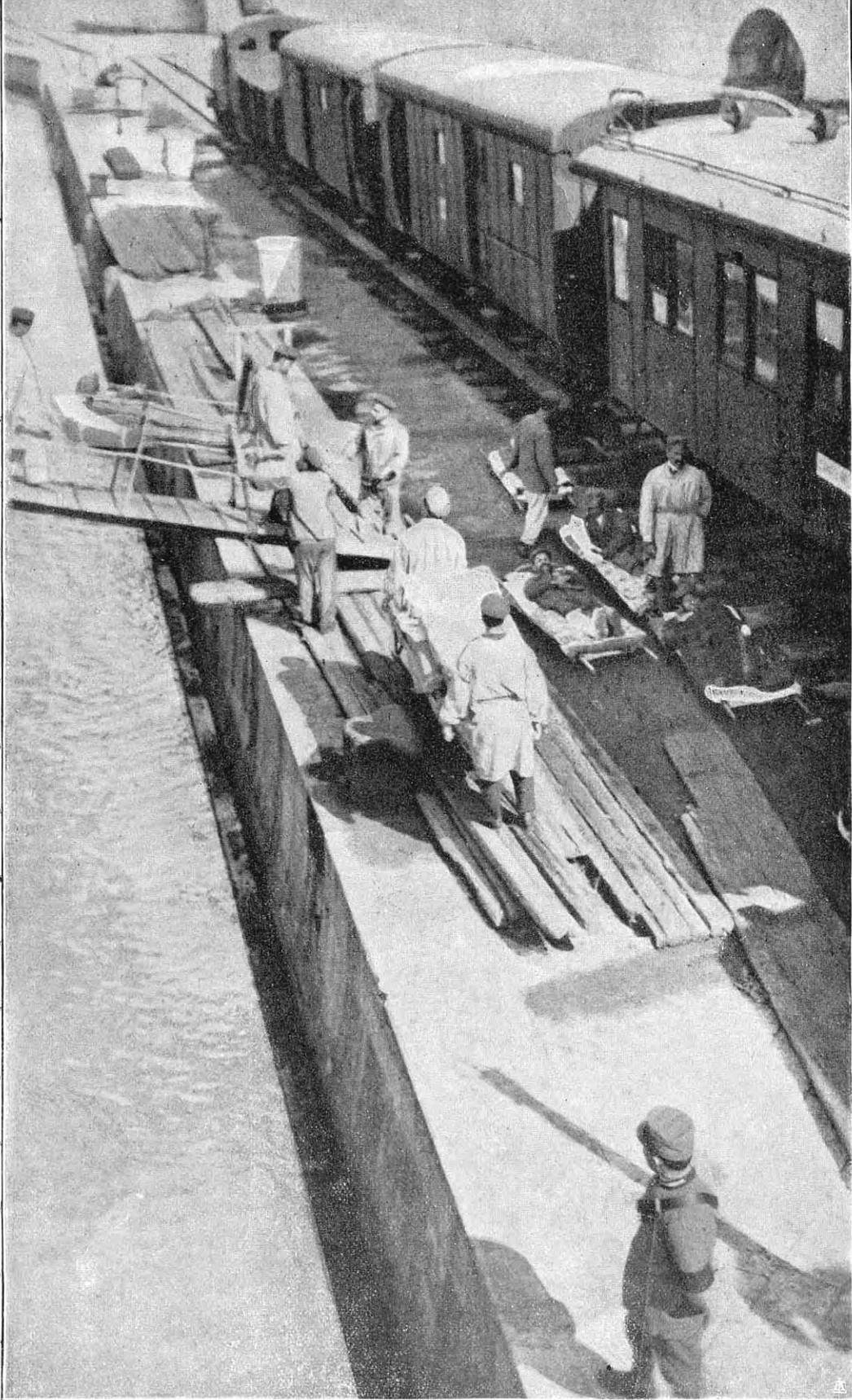
Sbarco di un malato da una nave-ospedale a mezzo della branda inglese attrezzata.



Sbarco di feriti da una nave ospedale.



Un ferito gravissimo che sbarca dalla nave-ospedale.



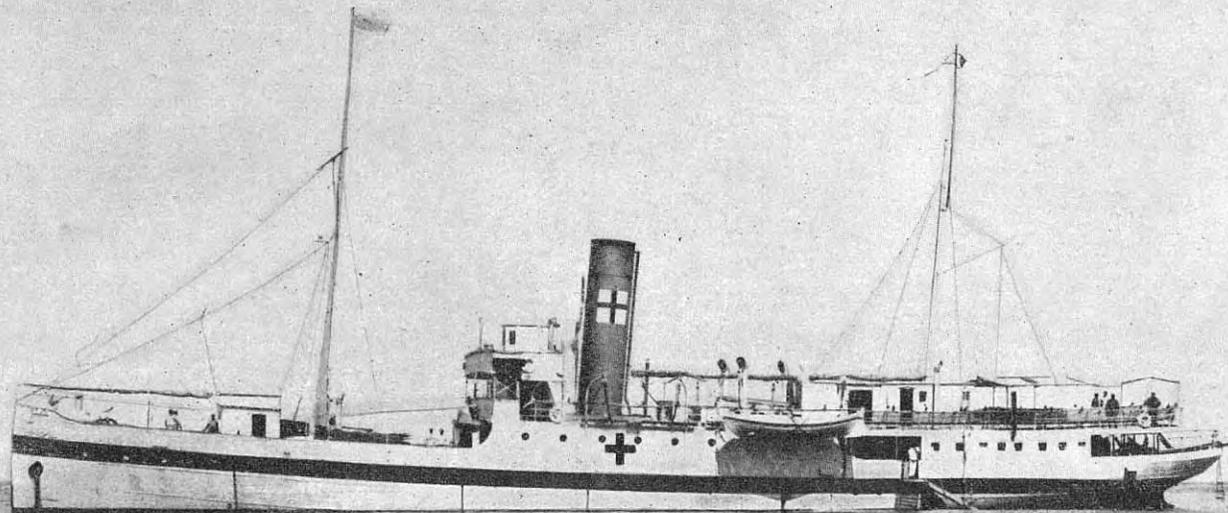
Dalla nave al treno-ospedale, su le banchine di un porto.



La sede della Missione sanitaria della Marina a Vallona.



La Sanità della Marina in Albania: 1. Donne musulmane che si recano alla Missione — 2. Capi Beckjaski, clienti della Missione — 3. Le paludi intorno a Vallona — 4. Baracche-infermeria



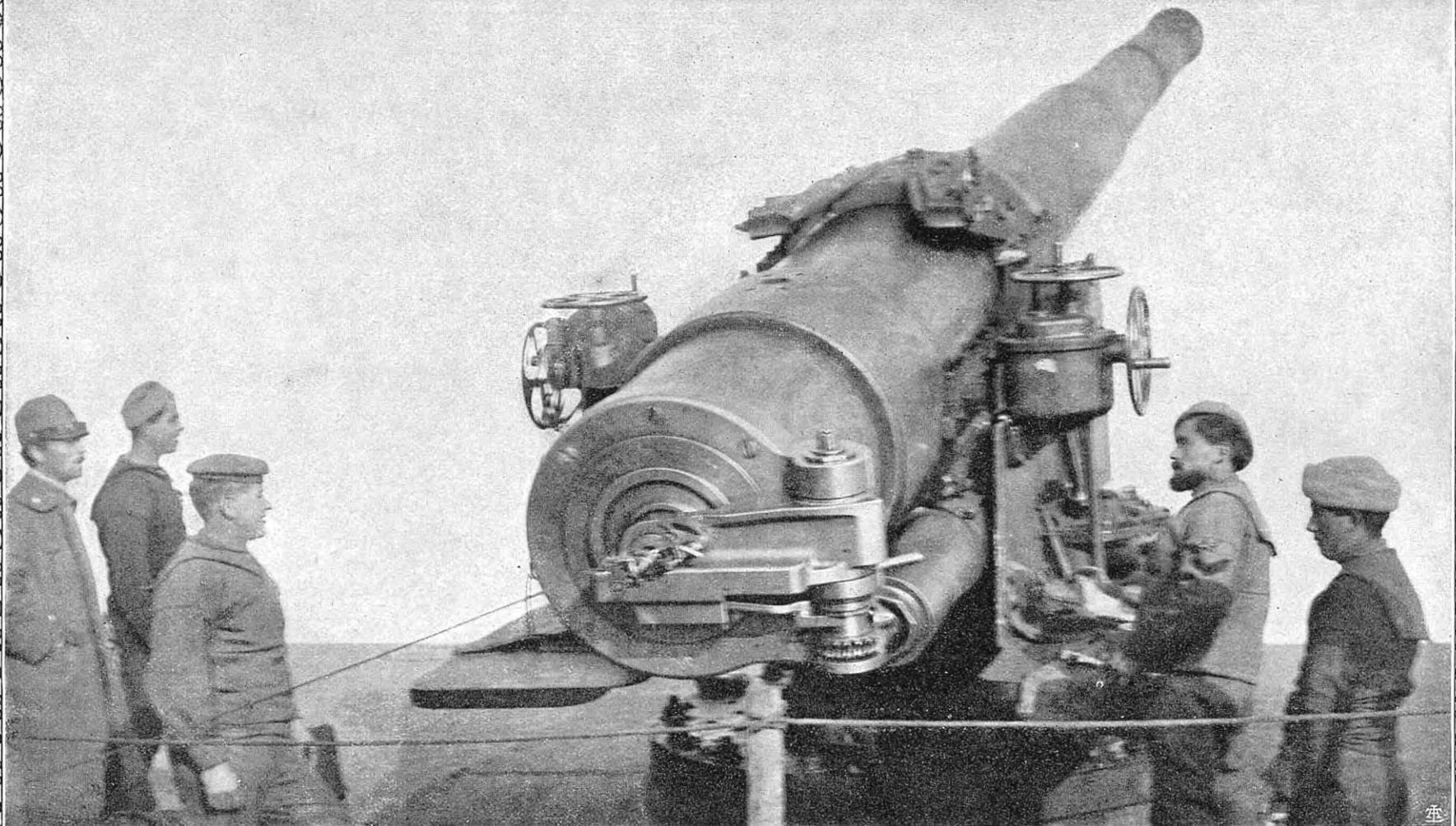
Nave-ambulanza « Marechiaro ».



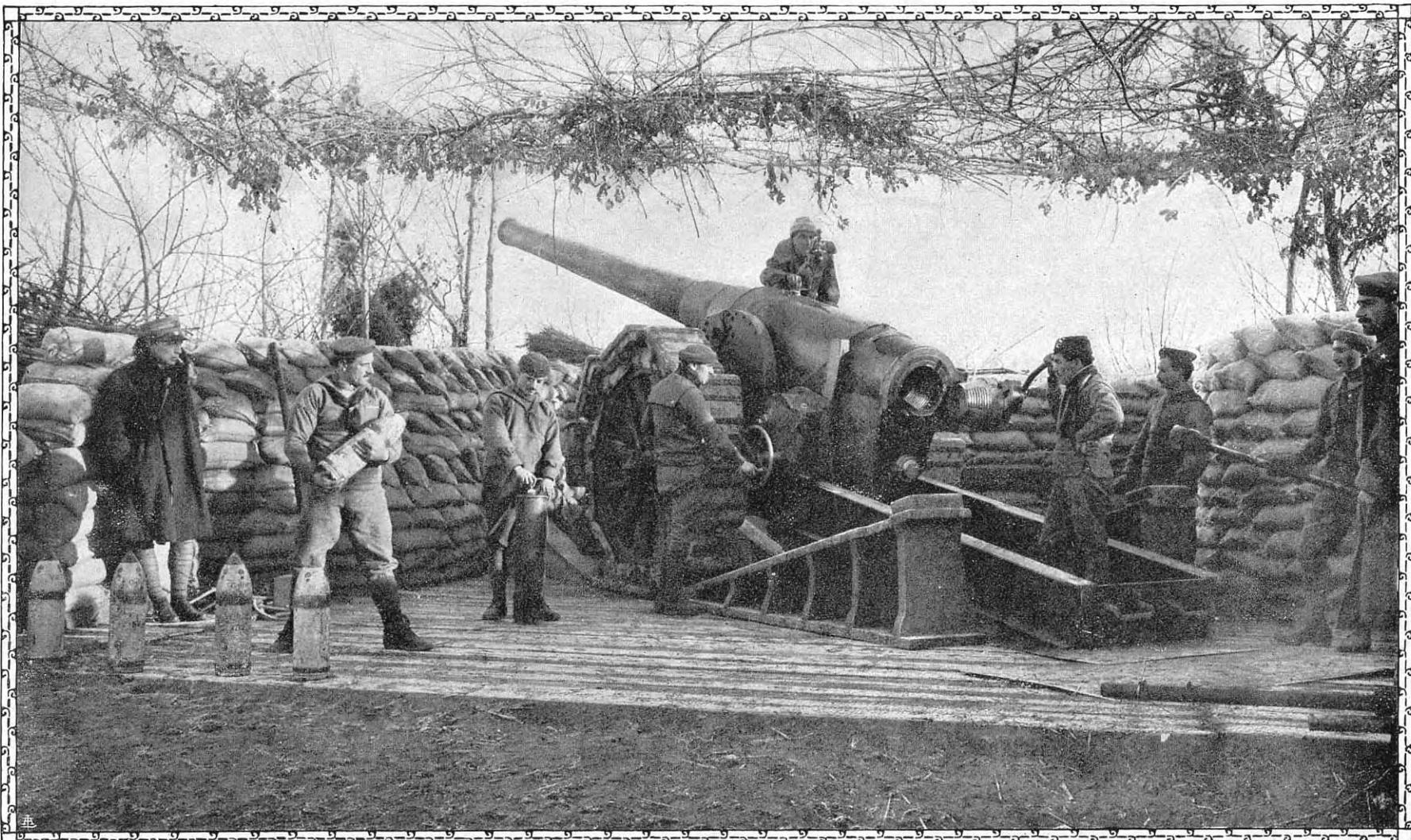
La R. nave-scuola «Palinuro».



Cannone antiaereo nelle lagune del Basso Piave.



Un pezzo di grosso calibro della R. M. al fronte di terra.



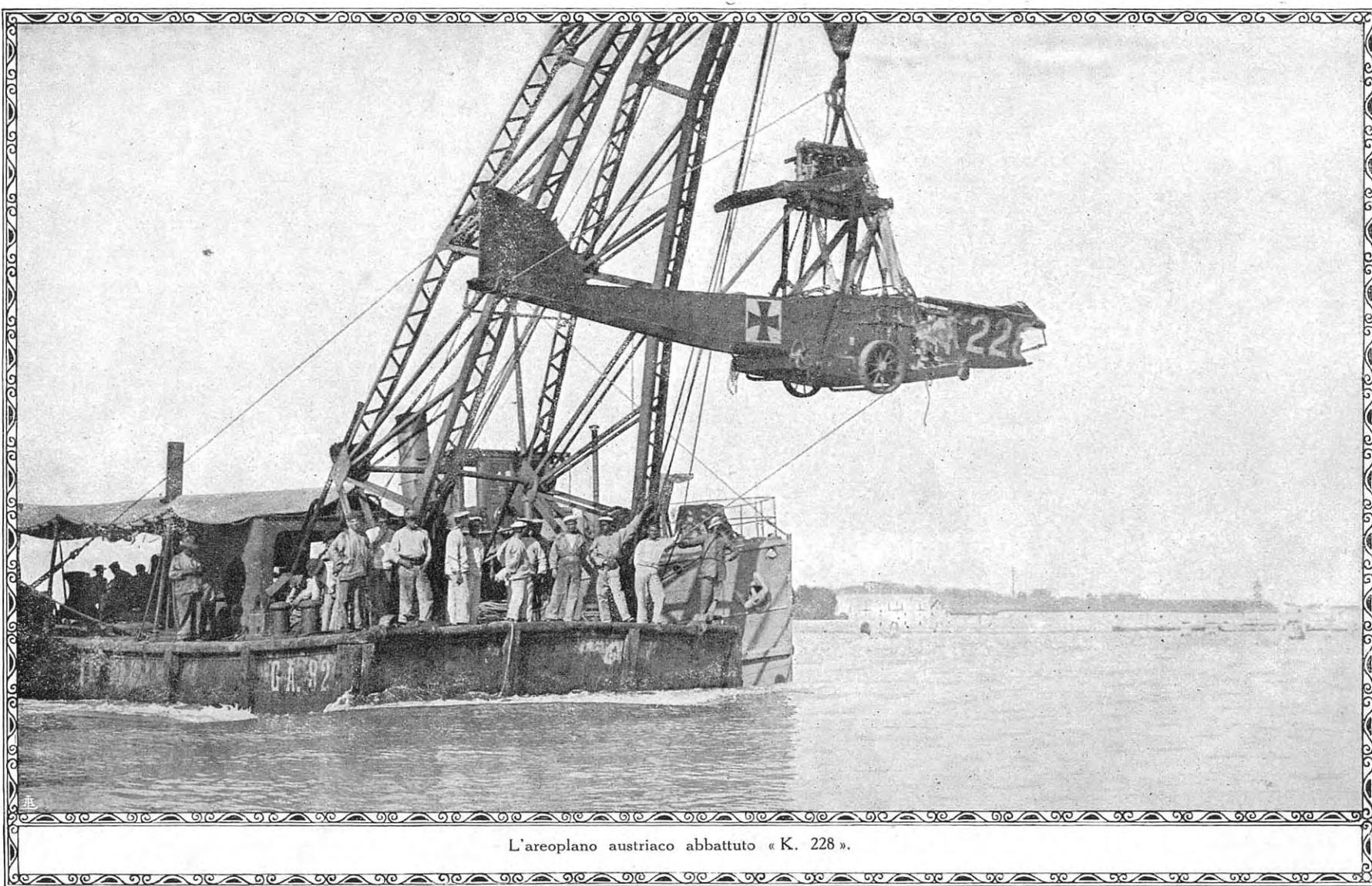
Un medio calibro della Marina a terra



Reparti del Reggimento Marina di ritorno dalle trincee.



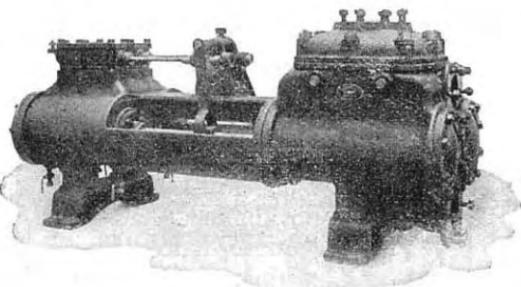
Arditi della Marina in trincea.



L'aeroplano austriaco abbattuto « K. 228 ».

A. CERPELLI & C.

·LA SPEZIA·

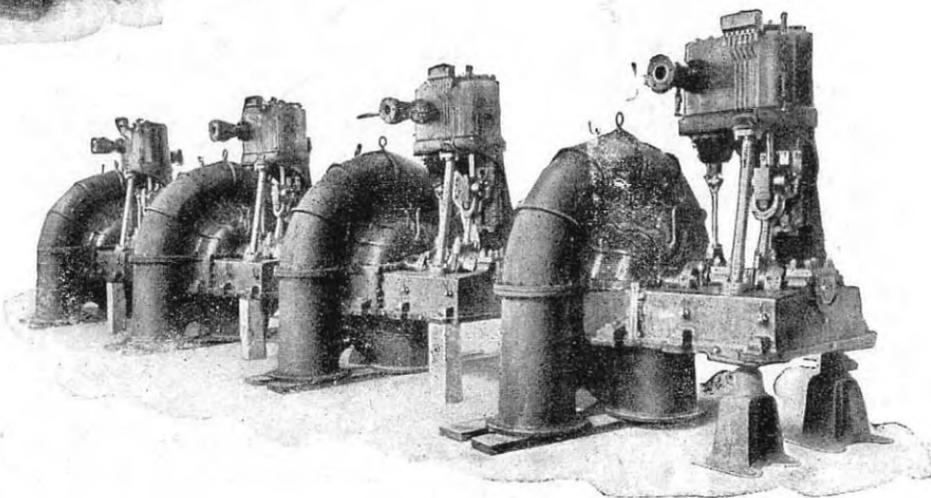


MACCHINE
A MOVIMENTO
ALTERNATIVO

POMPE A STANTUFFO
COMPRESSORI D'ARIA
A BASSA ED ALTA
PRESSIONE

POMPE D'ARIA A FARE IL
VUOTO
A VAPORE ELETTRICHE
A TRASMISSIONE PER
QUALSIASI PORTATA E
PREVALENZA

IMPIANTI FRIGORIFERI

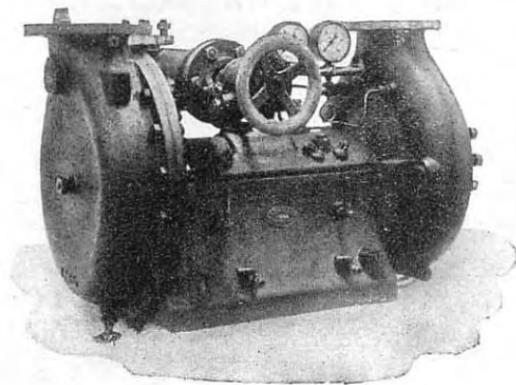


MACCHINE
A MOVIMENTO ROTATORIO

POMPE CENTRIFUGHE
TURBOPOMPE
TURBOVENTILATORI
TURBOCOMPRESSORI

A VAPORE ELETTRICHE
A TRASMISSIONE PER
QUALSIASI PORTATA E
PREVALENZA

TURBINE A VAPORE



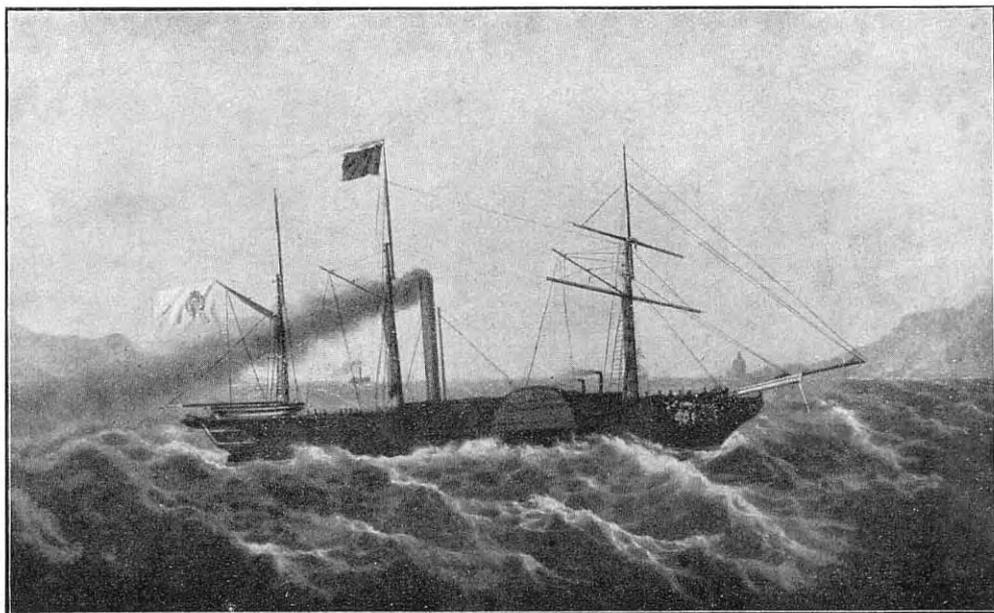
MICHELE VOCINO
BIBLIOTECARIO [DEL MINISTERO DELLA MARINA

La Prima Nave a Vapore nel Mediterraneo

PEL CENTENARIO DEL "FERDINANDO I"

Or è un secolo, tra l'estate e l'autunno del 1818, faustamente compivansi il varo ed il primo viaggio della prima nave a vapore che osò solcare il Mediterraneo. Costruita in Italia, batteva bandiera italiana di Napoli, equipaggiata da italiani, comandata da un italiano.

Oggi, mentre lasciamo trascorrere tante feste che pur s'usavano puntualmente ripetere nelle date commemorative, s'è voluta scoprire questa data, questo nuovo Centenario e fervidamente commemorarlo. Nè alcuno dubiterà che non sia stato opportuno. In questo sanguigno e fatidico anno che non tollerebbe festeggiamenti comuni, noi — mentre i marinai d'Italia, con saldo animo e con buone



armi di guerra, vendicano Lissa — crediamo di commemorare degnamente il centenario della navigazione mediterranea a vapore pubblicando la documentazione, il più possibilmente completa, di questo glorioso fatto della nostra storia marinara, di questo pioniero di piroscafi marini che com'è inciso sulla tomba del suo primo comandante — "osò varçare il Mediterraneo innanzi di ogni altra Nazione, gloria che resterà sempre invidiata alla bandiera napoletana".

Questo studio è stato condotto con una acuta e originale dottrina dal Bibliotecario della Marina, ben competente studioso di questi argomenti: e noi lo abbiamo riccamente illustrato con disegni e stampe del tempo.

RICCO VOLUME DI 98 PAG., IN-8° GRANDE,
CARTA LUSSO; 500 ESEMPLARI NUMERATI

LIRE QUINDICI

SEDICI TAVOLE FUORI TESTO IN NERO E
A COLORI - LEGATURA ALLA BODONIANA

Indirizzare le richieste con cartolina vaglia agli Editori ALFIERI & LACROIX · MILANO - Via Mantegna, 6

SERBIA • EROICA

IMPRESSIONI PITTORICHE DELLA RITIRATA DEI SERBI SULL'ADRIATICO
DEL

CAPITANO ALDO CARPI

SCRITTI DI LEONARDO BISTOLFI E PAOLO GIORDANI

Il più grande successo ottenuto nelle recenti esposizioni di propaganda organizzata dall'Ufficio Speciale del Ministero della Marina è stato segnato dai disegni della ritirata serba di Aldo Carpi, qui riprodotti con ogni cura in tutto il loro complesso.

LEONARDO BISTOLFI nella introduzione rinnova l'affermazione di quanto la guerra dovrebbe e potrebbe chiedere agli artisti italiani:

" Queste cose — egli continua — io pensai, quando mi entrò nell'animo il commosso turbamento procuratomi dai disegni, per cui ora le scrivo. Commosso turbamento ch'essi procureranno a chiunque le vedrà, quando il nobile sentimento e la cura d'arte cui sono raccolti e riprodotti li faranno pubblicamente conoscere.

" Molto meglio delle mie parole essi dicono ciò che potrebbe dare l'artista — un vero ed eletto e degno artista come il capitano di fanteria Aldo Carpi — se, oltre a qualche rapido schizzo fatto con l'ansia inquieta di sottrarsi, anche solo per un momento, al proprio compito di soldato, egli potesse seguire con la libera anima di italiano e di poeta il dramma umano di cui ognuno è, insieme, spettatore e attore.

" E io penso, ancora, come assai più giovino ad affratellare gli spiriti per il sacrificio e per la redenzione, attraverso le speranze e il dolore e la pietà, le semplici in traducibili parole d'amore pronunciate da questi segni commossi; e che le semplici parole come queste valgano assai più ad irradiare sulle anime la luce delle fedi per cui si spera e si soffre; che non le parole dell'odio e dell'ira gettate fra le moltitudini che delle fedi redentrici attendono le aurore".

IN-4° GRANDE - 48 TAVOLE SU
CARTA SPECIALE DI FABRIANO

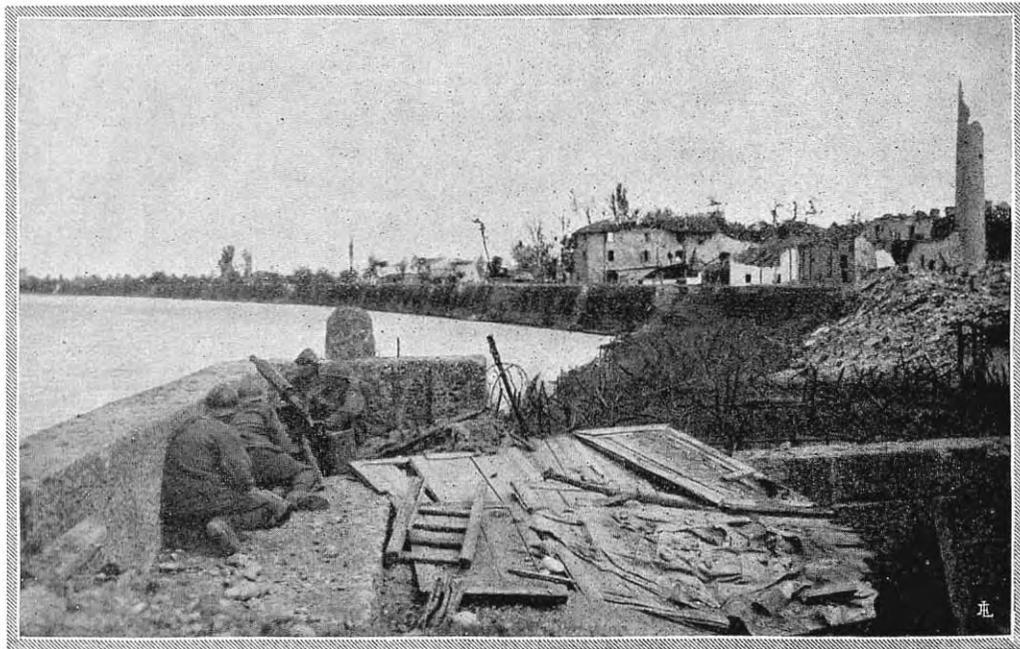
LIRE QUINDICI

LEGATURA ALLA BODONIANA
CON IMPRESSIONI IN ORO

Indirizzare le richieste con cartolina vaglia agli Editori ALFIERI & LACROIX - MILANO - Via Mantegna, 6

ARNALDO FRACCAROLI

LA VITTORIA DEL PIAVE



Nervesa - Dopo la cacciata: le nostre prime mitragliatrici sull'argine del fiume.

Il Piave è il nome più significativo della nostra guerra. Dopo Caporetto, sul Piave si rialzarono gli animi. Aver saputo fermare lì l'orda nemica che tanto più sperava d'invadere, fu subito d'augurale presagio. E il Piave restò come il segno della nostra più salda ripresa, come la linea di dove, raccolte le forze si sarebbe dovuti balzar fuori alla vendetta e alla vittoria.

Ora che ne siamo usciti, che la Vittoria s'è avuta, forte e gloriosa, che il Piave è stato passato in uno slancio di impetuoso entusiasmo, si rileggono queste pagine del Fraccaroli con viva commozione. Qui sono segnate le inquietudini di quelle prime ore, e quei primi nostri giuramenti: e già in quell'angoscia compare tutta la ferma certezza della vittoria che doveva risorgere.

Le pagine del Fraccaroli contemplano e testimoniano la precisa informazione del giornalista esperto e con la commozione di chi l'ha vissuti.

VOLUME IN 8° - DUECENTO PAGINE - VENTI
TAVOLE FUORI TESTO E QUATTRO CARTINE
GEOGRAFICHE - LEGATURA ALLA BODONIANA

Prezzo: Lire SETTE

Indirizzare le richieste con cartolina-vaglia agli Editori ALFIERI & LACROIX - MILANO - Via Mantegna, 6

LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO DODICESIMO ·

BRINDISI, LA SENTINELLA VIGILE
DELL'ADRIATICO

DI GIUSEPPE GIFFI

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

· MCMXVIII ·

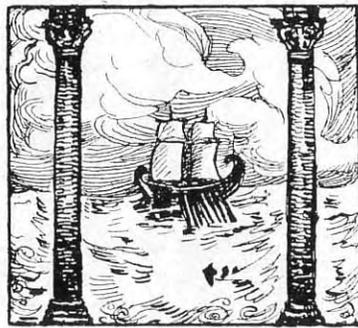
EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

PROPRIETÀ ARTISTICA E LETTERA-
RIA RISERVATA - COPYRIGHT 1918
BY ALFIERI & LACROIX - MILANO.

FOTOGRAFIE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

INCISIONI E STAMPA DELLO
STABILIMENTO PER LE ARTI GRAFICHE ALFIERI & LACROIX - MILANO.

BRVNDVSIVM · IN ·



· PRIMIS · ITALIAE

PORTV

NOBILE

PLINIO L.III
C.II —

Brindisi (*Brentesiou* per i Greci, *Brundisium* per i Latini) è città antichissima, tanto che la sua origine si perde nella notte dei secoli. Alcuni fanno risalire il nome al presunto fondatore (Brento); altri ci informano che il primiero appellativo di Brunda significa, in lingua messapica, "testa di cervo" e che tale nome sarebbe derivato dalla rassomiglianza dei contorni del porto con la testa e le corna di un cervo.

Si è messa in dubbio l'origine messapica: giustamente, però, nota il Mejer:

"Quand'anche in Brindisi i resti di antiche mura, anteriori alla conquista greca, non provassero l'esistenza di una città messapica, come quelle che si vedono in Manduria, in Ceglie ed in altri luoghi della provincia di Lecce, alcune iscrizioni messapiche trovate nelle tombe dovrebbero escludere qualsiasi dubbio che la città moderna riposi sopra un suolo japigico".

Dell'epoca greca, anello di congiunzione fra quella messapica e quella romana, nessuna notizia, degna di particolare rilievo, a noi è pervenuta.

La via ascensionale incomincia quando la città marinara entra a far parte dei dominî dell'Urbe e precisamente nel 267 a. C., quando, essendo consoli Attilio Regolo e Giulio Libone, diventa colonia e municipio romano.

Le aquile vittoriose, avendo corso l'Italia, si apprestavano a librare il volo per la conquista del mondo.

E Brindisi, unita alla Capitale direttamente con la Via Appia, che qui aveva le sue colonne terminali, Brindisi grande, fedelissima, romanamente bella, manteneva inviolati i sacri diritti della ospitalità con le coorti che qui si adunavano, offriva ai partenti la sicurezza del suo meraviglioso porto che, da secoli remoti, la tradizione magnificava.

Romanamente bella a specchio dell'Adriaco mare: figlia prediletta di Roma che aveva rispettato le leggi ed i cittadini usi, e le aveva concesso pontefici massimi, senato, tribuni, consoli, decurioni e gabellieri.

Per chilometri e chilometri si adagiava l'opulenza delle sue ville e dei suoi giardini.

Nel centro della città, lungo la Via Appia, si trovava il foro, fiorentissimo per ingegni preclari e per maestà di costruzione. In lunga teoria si susseguivano le colonne di verde cipollino e negli intercolumnii troneggiavano le statue onorarie. Al centro, superbamente bella, l'effigie di Giulio Cesare, amico e protettore dei Brindisini che lo avevano spalleggiato contro Pompeo. Il Dittatore, riprodotto nel marmo bianco con piccoli cristalli, ha sulla tunica una corazza, sul petto una Medusa, alla sinistra una vittoriola che incornicia un trofeo militare: dalla spalla scende, maestosamente, il mantello del Duce, che si riannoda al fianco sinistro.

Davanti al guerriero, splendido contrasto della forza con la gentilezza, della virtù delle armi con la domestica virtù, il marmo pario di Clodia Antianilla: "da morte acerbissima rapita ai suoi genitori, Clodio Pollione, protettore del nostro municipio, splendido cavaliere romano e benemerito della nostra Repubblica, e Scia Quintilia, ornata donna, al cui dolore la pubblica mestizia del nostro Municipio si associa".

Sulla collina degradante verso il mare, il tempio antichissimo di Apollo e Diana ove il marmo levigato delle colonne si univa a capitelli di purissimo stile.

Numerosi e diversi furono i templi della Brindisi antica, dedicati specialmente agli *Astri* dei quali i cittadini furono adoratori, tanto da essere chiamati Sabeisti.

Giove, Marte, Nettuno, Pallade, Eolo, Giunone, Cibele, Ercole, Iside, ebbero sacerdoti, sacrificî e proseliti, come avanzi di antiche statue ed iscrizioni diverse a noi ricordano.

Per le vie monumentali centomila cittadini si aggiravano: ed i teatri erano bellissimi, l'anfiteatro di puro stile romano, le terme, delle quali una ruina sopravvive, il *tepidarium* forse, degne della raffinatezza di Petronio l'*Arbitro*.

Nelle accademie e nelle scuole la lingua e l'arte di Roma fio-

riavano, desiderate, non imposte; nei quartieri d'inverno, immensi, le truppe battevano, indocili, il piede anelante a sempre maggiori conquiste; nei cantieri ed arsenali il faticoso lavoro ferveva, mentre, sul mare, si perpetuava e si afforzava la già gloriosa tradizione marinara. Da le sorgenti sparse per tutto il contado, confluiva a Brindisi, per innumeri condotti, l'acqua, e quivi, presso l'attuale Porta Mesagne, sostava in quattro grandi vasche limarie, ove si liberava da tutte le impurità prima di dividersi per le 24 monumentali fontane. Negli ampi seni del porto sicuro sbarcò Silla vincitore di Mitridate; avanti il tempio di Giove, lungo la Via Appia, ebbe inizio la marcia del condottiero verso Roma grande che aveva decretato il trionfo. Al padre degli Dei egli rivolse il primo ringraziamento:

"Io vi rendo grazie, o Giove Ottimo Massimo, ed a voi Regina Giunone, ed a voi Dei tutti che abitate in questa fortezza e che la difendete: perchè è stato il vostro volere che fosse per me la romana repubblica sostenuta, protetta ed aumentata".

E promise alla Deità tutelare di erigere in suo onore, sulla Via Appia, due colonne di marmo orientale che esaltassero, nei capitelli, i Numi benigni, ricordassero al mondo il suo nome, ornassero Brindisi a lui fedele contro il partito di Mario e fossero di guida ai naviganti.

Incontro a lui si recò, in bianca veste, il Senato Brindisino.

Si snodò il corteo: precedevano tibicini emettendo suoni di guerra. Seguivano molti carri con le immagini delle città sottomesse ed al di sopra spiccavano le corone, martellate nell'oro, che i vinti avevano offerto al Dominatore. Dietro venivano le spoglie dei nemici, le armi, l'argento in verghe, il denaro, i vasi, le insegne; ancora dietro, in ibrida comunione, i vinti, condottieri e gregari, principi e popolani, vecchi cadenti e giovani donne, dai lineamenti scultorei e dal petto nudo, destinate a rallegrare i riposi del vincitore.

E finalmente Silla, sul carro ornato di avorio, tirato da quattro cavalli bianchi.

Il popolo di Brindisi, facendo ala, mentre le donne agitavano ritmicamente le palme, gridava il trionfo.

Su queste pianure i due grandi atleti della contesa, Cesare e Pompeo, si disputarono il governo della cosa pubblica.

Qui convennero Vespasiano, Marco Aurelio, Settimio Severo, Eliogabalo, Traiano, che, durante la sua dimora a Brindisi con l'esercito, allo scopo di provvedere di acqua la cavalleria, ordinò la costruzione di un serbatoio di magnifica struttura, nel quale affluivano le acque di una vasta zona.

A Brindisi ebbe i natali Marco Pacuvio, nipote di Q. Ennio, padre della poesia latina, poeta sommo e pittore illustre, celebrato da Orazio, Quintiliano e Gellio. Qui nacque quel Lucio Ramnio al quale Livio consacrò una pagina bella della sua *Storia*.

Scrivere il canonico Pasquale Camassa, un dottissimo archeologo ed un sagace raccoglitore di antichità brindisine, la cui sapienza mi è stata di valido ausilio che, in quel tempo (verso il 170 a. C.) i Romani si trovavano in guerra con Perseo, Re dei macedoni.

"Costui, che era amico del nostro Ramnio, con cui spesso si corrispondeva per lettere, cercò di trarre partito da questa amicizia medesima per servirsene contro i Romani. Infatti fece al nostro concittadino cortesissimo ed affettuoso invito di recarsi in Macedonia nella sua corte, dove, giunto, lo ricolmò di singolari carezze ed onori; e quando credette di averlo guadagnato, gli aprì lo scellerato animo suo. Disse cioè a Ramnio che egli lo avrebbe quasi messo a parte del suo trono, se costui avvelenasse i duci e notabili romani che sarebbero passati per Brindisi, dei quali gli consegnerebbe la lista ed egli stesso gli darebbe un veleno potentissimo. Inorridì il nostro leale e virtuoso cittadino a quella iniqua proposta; ma, usando della necessaria prudenza, e fondatamente temendo che con un reciso rifiuto egli, per primo, avrebbe sperimentato la mortifera violenza di quel veleno, finse di accettare il disumano incarico.

"Ricolmo quindi di doni e di promesse partì dalla Macedonia; ma come si allontanò da quella odiosa spiaggia, non prese già la strada dell'Italia, ma rivolse la prora verso Negroponte, ove si trovava il governatore dell'Asia, Caio Valerio. A lui, come il più vicino ministro di Roma, comunicò il segreto ed amendue si recarono alla Capitale, e svelarono al Senato la scellerata proposta di Perseo.

"Effetto di questa denuncia del Ramnio fu che il Senato, senza por tempo in mezzo, fece radunare l'esercito, che mandò a Brindisi per imbarcarsi e muovere contro l'iniquo sovrano macedone, il quale, vinto a Pidna dal console Paolo Emilio, ricoveratosi in Samotracia, finì per consegnarsi e, condotto legato a Roma, ornò il trionfo del vincitore".

E trionfo magnifico fu quello di Paolo Emilio, secondo la descrizione tramandataci da Plutarco.

Il primo giorno appena bastò a veder passare le immagini, le macchine da guerra, le pitture e le statue che empirono 250 carri. Si videro comparire, nel secondo giorno, le armi più belle e più ricche di Macedonia, sospesa sopra altri carri, dietro i quali tremila uomini portavano il denaro preso ai nemici in 150 vasi, sostenuto ogni vaso da quattro uomini. E nel terzo giorno entrò finalmente il trionfante col suo esercito, con i prigionieri di guerra, fra i quali si vide il Re Perseo con i suoi figliuoli di età molto tenera ed incapaci di conoscere la loro calamità.

A Brindisi nacque quel Lenio Flacco, che ispirò a Cicerone i più bei passi del *De Amicitia*.

Il grande Arpinate, ricordando la legge Clodia, così parlò in Senato: "Venni a Brindisi, anzi mi accostai alle sue mura, evitai di entrare in città, particolarmente a me amicissima, la quale, son sicuro, avrebbe preferito di essere smantellata, anzichè farmi strappare dal suo grembo. Mi recai negli orti di M. Lenio Flacco. A cui, mentre sovrastava ogni timore, la confisca dei beni e la morte, volle piuttosto, tutte queste cose accadendo, soffrire, anzichè abban-

donare la custodia della mia vita. Colla scorta di costui, del suo prudentissimo genitore ed ottimo vecchio, nonchè dei figliuoli d'entrambi, fui imbarcato sopra una nave sicura e fedele, ed ascoltando le loro preci ed i voti per il mio ritorno, mi diressi a Durazzo".

A Brindisi, in una casa di cui ancora si indica, per tradizione, la località, terminò il suo poema *Virgilio*; qui il Mantovano trovò la morte che Dante ricorda nel Canto III del *Purgatorio*: "Napoli l'ha e da Brandizio è tolto".

Attirati dalla fama a Brindisi vennero Lucullo, Mecenate, Cocceio Nerva: qui Orazio pose termine al suo lungo viaggio dalla Capitale: *Brundisium longæ finis cartæque viæque*.

Cadde l'impero romano d'Occidente e nel suo sfacelo accomunò tante fiorenti città fra le quali Brindisi. Quella stessa posizione geografica ed il porto meraviglioso, che erano stati la ragione della sua grandezza, furono il motivo del suo impressionante decadimento.

Invasioni barbariche, terremoti, guerre di conquista, saccheggi di pirati abatterono la secolare opulenza.

Goti e Greci, Longobardi, Saraceni e poi di nuovo i Greci, spadroneggiarono e finirono di distruggere ciò che ancora di grandioso era rimasto. I Re Normanni ebbero Brindisi in condizioni di povertà assoluta: la loro munificenza fece risorgere a nuova vita la città che vide nuovamente eserciti poderosi accalcarsi nelle sue vie ed imbarcarsi nel suo porto. Erano i crociati.

Ai Normanni subentrarono gli Hohestaufen ed a loro gli Svevi che molto si preoccuparono della città e del porto.

Carlo II d'Angiò a Brindisi eresse i suoi arsenali e per essere sicuro dalle incursioni dei pirati fece costruire due torri ai lati del canale che mena al porto interno: di notte, fra le due torri, veniva tesa, a sbarramento, una enorme catena.

Brindisi fu grata all'Angioino al quale dedicò una lapide commemorativa.

Parla una torre:

*Exaltaus Brundam fundavit me super undam
Rex Carolus Mundus, Fulgens Virtute, Secundus.*

La casa di Durazzo e gli Aragonesi poscia dominarono Brindisi fino al 1496, anno in cui fu ceduta ai Veneziani.

Dagli Spagnoli agli Austriaci, a Carlo III, a Ferdinando I, a Gioacchino Murat, alla restaurazione borbonica; triste e comune storia della tirannia subita, dei pallidi tentativi di riscossa, di libertà, che segretamente s'infiltravano, manomesse, di sanguinose repressioni.

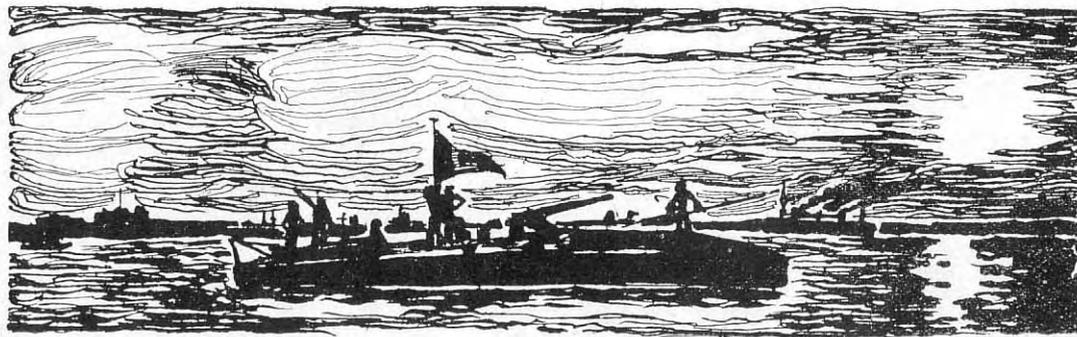
Venne finalmente la desiata libertà, coronamento del sogno di tanti patrioti, avvolta nella camicia rossa dei garibaldini.

La vita tornava.

Dagli ampi polmoni del porto grandioso che aveva visto tanta gloria dell'Urbe, non più isolato, non più insidiato, congiunto a Roma da una nuova Via Appia, fatta di una sola lingua, di una sola fede, di una sola storia, livellata dal cuore di tutti gl'Italiani, cominciò a fremere la novella vita, si sprigionò un rivolo di forza nuova, ed i nocchieri dalla secolare tradizione tornarono a solcare le stesse onde che seppero la glorie delle carene romane.

Brindisi, bella, ricca, pacifica nelle tue industrie, che vai incontro alla vita come velo di sposa che s'apra al bacio del promesso amore, per la tua storia, per i tuoi ruderi, per la grandezza d'Italia, Brindisi, nel tuo porto magnifico, in un prossimo avvenire, che tu possa ritrovare, rinnovellare ed oltrepassare tutti i confini della passata grandezza.

BRINDISI
NELLA



GUERRA
MONDIALE

La guerra quaggiù, in questo lembo estremo d'Italia, che un trentennio di politica cercava e voleva dimenticare, si è affermata, nella sua tragica maestà, sin dal primo giorno del conflitto, sin da quando i velivoli nero-crociati vennero a cercare cannibalesca gloria straziando inermi popolazioni.

Brindisi comprese, sin dalla prima tragedia, quale sorte e quale gloria a lei i fati avessero destinata: la bianca città, fiorente di pacifiche industrie, vestì l'abito di guerra ed al conflitto diede, dalle giornate sacre del radioso maggio, serenamente, il suo contributo di sangue, di eroismo, di abnegazione.

Nessuno, o almeno pochissimi, hanno pensato a questa grande, silenziosa realtà; nessuno ha mai riflettuto che quaggiù la guerra ha assorbito uomini e cose, tutto ha fuso in un immenso crogiuolo, tutto ha imposto sotto l'usbergo dei suoi alti ideali.

Questa forte razza pugliese ha assistito, impavida, ad impressionanti battaglie aeree, ha reagito, col fuoco del suo patriottismo, all'azione deprimente che il nemico tentava, noncurante le insidie del mare, mai disertando il focolare domestico, sempre pronta a tutte

quelle restrizioni che lo stato di guerra imponeva. Forte e disciplinata, vide per le sue vie passare tanti dolorati cortei ed il suo cimitero dette fraterno asilo ai poveri morti della *Brin*, a tante giovani esistenze cadute eroicamente sulla tolda della nave, nelle diverse vicende marinare della lunga guerra: la sua terra accomunò marinai italiani, francesi ed inglesi.

Gentile e pietosa vide per le sue piazze riversarsi gli ultimi brandelli di un popolo senza patria ed ebbe scatti di affetto materno per quelle esauste popolazioni. Tristi giornate quelle, ma con animo gagliardo vissute: qui convennero uomini e donne di tutte le gradazioni sociali, semivestiti oppure vestiti nelle forme più strane.

A tutto provvide la sapienza delle nostre supreme autorità e la pietà di questa popolazione; lo slancio caritatevole non fu arrestato nemmeno quando, per sospetto d'infezione colerica, comitive di profughi dovettero essere isolate.

Da qui passarono, col loro grande dolore, due Re, vecchi e senza trono: qui, per la prima volta dopo tante vicende, trovarono calma, non pace, allo spirito affranto due dinastie in esilio. Il popolo

che è, per natura, curioso, accolse, con rispettoso silenzio, tanto dolore: nessuna curiosità di piazza turbò la prima tappa verso l'esilio e verso la redenzione di Re Pietro di Serbia e di Re Nicola del Montenegro.

Virtù civile di popolo è quaggiù accoppiata, per il bene della patria, ad alte virtù militari.

Guardiamo fugacemente il passato.

Una lunghissima, ibrida, alleanza, una nostra politica passiva, una politica avversaria di imposizione d'imperio, avevano messo in non cale la straordinaria importanza strategica e politica di questo bellissimo porto. Ancora ieri un baldanzoso marinaio austriaco, facendo da padrone in casa nostra, c'impondeva di sospendere lavori di fortificazione, minacciando, in caso contrario, un *casus belli*.

Venne la guerra e le catene caddero, infrante, ai piedi di chi le aveva costruite.

La volontà reagì, imperiosamente, alle imposizioni del passato: in poco tempo, con mezzi dapprima limitati, l'informe, antiquato sistema si trasformò, prese consistenza, fu all'altezza del suo grandioso compito.

Poche parole, chè più non vorrei nè potrei dire: poche parole però che dimostrano quanto quaggiù si sia pensato e lavorato: quanto quaggiù si sia ideato e si sia fatto.

Oggi Brindisi, cogli ampi seni coperto di triplice, bronzea corazzata, come il guerriero che Orazio cantava, guarda serenamente in faccia all'avvenire; per il mare sacro, per le scogliere ove si frange l'onda del non più *Amarissimo*, per le vie del cielo tutto pulsa un organismo meraviglioso, duttile e resistente come l'acciaio, pronto alla più strenua difesa ed alle più perigliose offese.

Quaggiù il mare ha i suoi "arditi": si può anzi dire che la

guerra navale, essendo scomparso il classico, tragico cozzo di poderose unità, si nutra quasi esclusivamente di ardimenti.

Il nemico costretto, dalla sua stessa impotenza, a rintanarsi nei ben muniti porti, non potendo a viso aperto contenderci la libertà dei mari, cerca di strapparcela con l'insidia. Sue armi principali sono il sottomarino e la mina.

L'avversario non conosce nessun sentimento umano: i sottomarini popolano le vie riservate al commercio ed il siluro distrugge pacifici bastimenti o navi recanti doloroso carico.

Ma l'azione nemica che ci trovò impreparati e sorpresi produsse subito la necessaria reazione: i nervi dell'assalito si tesero fino allo spasimo e scattarono, fulminei, alla difesa.

Non può oggi il lucente cetaceo ergersi sulle onde del mare, spavalamente, apertamente come una volta; esso è guardato a vista ed insidiato spesso dagli stessi mezzi che lo rendevano titano.

Ma i tedeschi d'Austria e di Germania martellarono il cervello perchè esso producesse altre atrocità: la mina.

Anche questa forma di brigantaggio bellico che distrugge, per la sua stessa essenza, tutti i rapporti internazionali ed umani, si è, col tempo, perfezionata. Una volta il nemico si affidava alla corrente per seminare il mare di strumenti di morte, oppure dava l'incarico a piccole navi veloci.

Oggi tale compito è affidato ai sottomarini posamine. Privati di armamento per aumentarne il carico, essi navigano in immersione servendosi degli strumenti di bordo.

Si accostano cautamente alle località adibite al traffico avversario e depongono, ad intervalli e profondità prestabilite, il loro terribile fardello.

Cosa poteva l'attività umana contrapporre a ciò?

Eppure si trovarono uomini e mezzi. Il segreto del dragaggio è uno degli esempi più belli di quel grande altruismo e disprezzo

della morte che la guerra abbia prodotti. Chi mai ha saputo delle avventurose vicende del *Procida*? chi esaltò mai l'eroismo del *Serpentara*, che vide la morte ergersi, tragica, inevitabile e le gridò in faccia, quasi atto di sfida: "Viva l'Italia"?

L'anima del popolo italiano rivolta lassù per naturale predisposizione verso i confini sacri, propensa, nel suo garibaldinismo, a celebrare l'azione che impone, poche volte ha riflettuto che la grande guerra che si combatte è il risultato di azioni soggettivamente positive, oggettivamente negative.

La vittoria è la risultante di queste due forze egualmente importanti, egualmente necessarie. Alle grandi azioni belliche corrisponde un'intima concatenazione, lo sforzo continuo, costante, metodico, diretto ad impedire che il nemico compia atti necessari ai suoi fini guerreschi ed economici.

Brindisi è la grande vedetta di questa seconda forza che coopera alla grandezza della patria; Brindisi è la vigile sentinella dell'Adriatico.

Da questo porto, al quale la natura ed il genio umano hanno profuso tutti i tesori sino a Valona italiana, le cui montagne, nelle mattinate belle, vediamo, coi nostri telemetri, profilarsi, la marina italiana ha tirato l'enorme saracinesca che impedisce al nemico qualsiasi traffico sul mare.

Se voi pensate quale grave colpo sia alle esauste popolazioni austro-tedesche la mancanza delle vie marittime, potete anche immaginare quali sforzi giganteschi, palesi ed insidiosamente occulti si tramino e si compiano per spezzare gli anelli della catena e quale quotidiano sacrificio sia richiesto ai nostri arditi navigatori per mantenere costantemente il veto nella sua integrità.

Ma altri ed egualmente importanti compiti, palesi ed occulti al

nemico, si fuciano in questo splendido crogiuolo di attività marinare.

Mentre l'offesa si prepara, si vigila e si rafforza la difesa; in questa durissima bisogna, che vive di percezione e di costanza, perchè difficilmente si sa quando e dove può il nemico lanciare la sua offesa, che richiede il lampo divinatorio e l'occhio sempre pronto, sotto la sapiente direzione di un ammiraglio uscito da famiglia di marinai ed il cui nome è una cara nostra tradizione marinara, sotto la guida illuminata di ufficiali superiori di terra e di mare, combattenti di tutte le armi, marinai ed artiglieri gareggiano di patriottica abnegazione, insieme con soldati di fanteria e genio, accomunati dal quotidiano sacrificio.

Qui mai si avvicinò nave nemica; e tutte le volte che i velivoli nero-crociati tentarono le vie del cielo, non tutte le aquile tornarono alle natie rupi.

Poche volte, nel corso della guerra, si occupò di Brindisi la pubblica opinione: ma pensate di quanti quotidiani sacrifici è livellato questo silenzio che impone timore al nemico, pensate di quante notti insonni, ansiose, febbrili, è il risultato di un combattimento di un'ora, di minuti!

E sarebbe ingiusto passare sotto silenzio l'opera civile voluta e compiuta dalle autorità della Marina a favore della città di Brindisi e del contado. Quello che da decenni non era stato saputo o potuto fare dai Governi, dalle Amministrazioni Comunali, fu effettuato con superiore intelligenza di vedute e con attività meravigliosamente proficua dalla Marina, in collaborazione col Genio dell'Esercito: il risanamento, cioè, dei quartieri e delle plaghe più direttamente colpiti dall'infezione malarica, ottenuto mediante prosciugamenti di terreni maremmani, mediante la canalizzazione delle acque, mediante l'organizzata abbondante petrolificazione degli stagni, mediante la più vigile e la più accurata profilassi medica. A quest'opera, veramente provvida, si debbono aggiungere molti lavori portuari, edilizi, stradali, di

varia mole e di varia importanza, ma tutti utili anche in fuori dell'attività bellica, durevoli oltre la guerra, di cui la Marina si è spontaneamente assunto l'onere, e che ha portato a compimento con immenso vantaggio generale per la città e per la regione. Così che mentre essa si è dimostrata contro il nemico arma terribile della difesa nazionale, verso la popolazione di questa sua grande base, pur durante la guerra, si è dimostrata fruttifero elemento ed esempio di oculata fattività e di provvidenze civili.

Brindisi dorme i suoi sonni tranquilli, ma per la sua pace tutta una coorte vigila contro le insidie del mare e del cielo.

Terminata la guerra, si scriverà l'epopea della nostra Marina: allora solo, con serena coscienza, sarà lecito formulare un giudizio esatto che possa sfidare lo spazio.

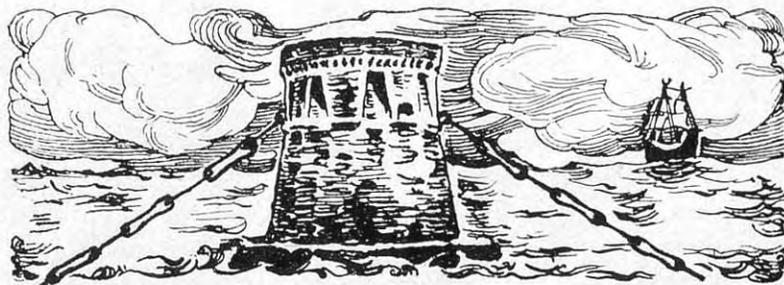
Allora solo si potranno sollevare i veli che coprono i segreti delle nostre piazzeforti militari e dire al mondo quanto sacrificio e quanto sangue la nostra Marina ha seminato lungo la grande linea ideale che unisce Venezia a Brindisi.

Oggi la storia non si scrive: oggi si fa la storia.

Brindisi marinara guarda, con fiducia, a Venezia marinara e nella serena costanza della città dei dogi attinge coraggio e serenità. Venezia e Brindisi, fatte costantemente segno alle nemiche offese, stanno al loro posto di combattimento come torre che non crolla: esse rappresentano, nella nostra mente e nel nostro cuore, le pietre miliari entro le quali è racchiusa la nostra più grande aspirazione marinara: *il mare nostro*.

Quando, terminata la guerra, i nostri popoli riprenderanno le lotte pacifiche, e dalle rive della *Serenissima*, più forte e più bella, partiranno i navigli carichi di messi alla conquista del mondo, quaggiù sosterranno i nocchieri della città marinara, e di altre navi si accrescerà il convoglio e da altre rive verranno le carene, come gl'innumeri tentacoli del polipo si riuniscono al corpo che li generò; e tutti insieme, sotto l'egida della nostra invitta bandiera, lungo la scia che i nostri combattenti di mare oggi segnano con la loro abnegazione e col loro sangue, andranno alla ricerca di vittorie nel campo del lavoro: vittorie alle quali supremamente la civiltà nostra aspira.

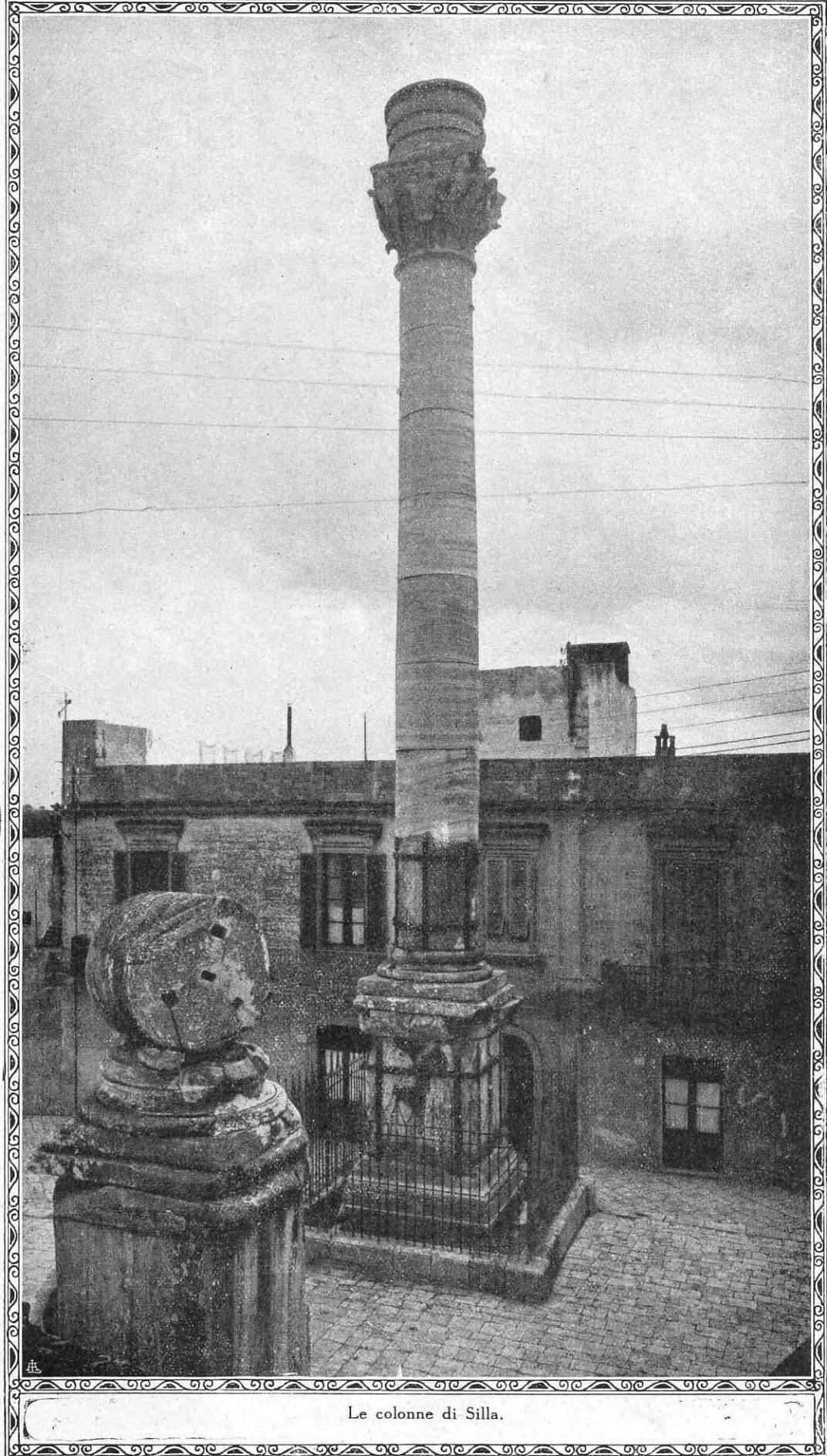
GIUSEPPE GIFFI.



EXULTAS: BRVNDIARVM: FVNDAVIT ME. SVPER. VNAM.
REX KAROLVS. MVNDV: FVLGENS VIRTVTE SECVNDVS



Statua della « Dea Giunone » (Museo di Brindisi).



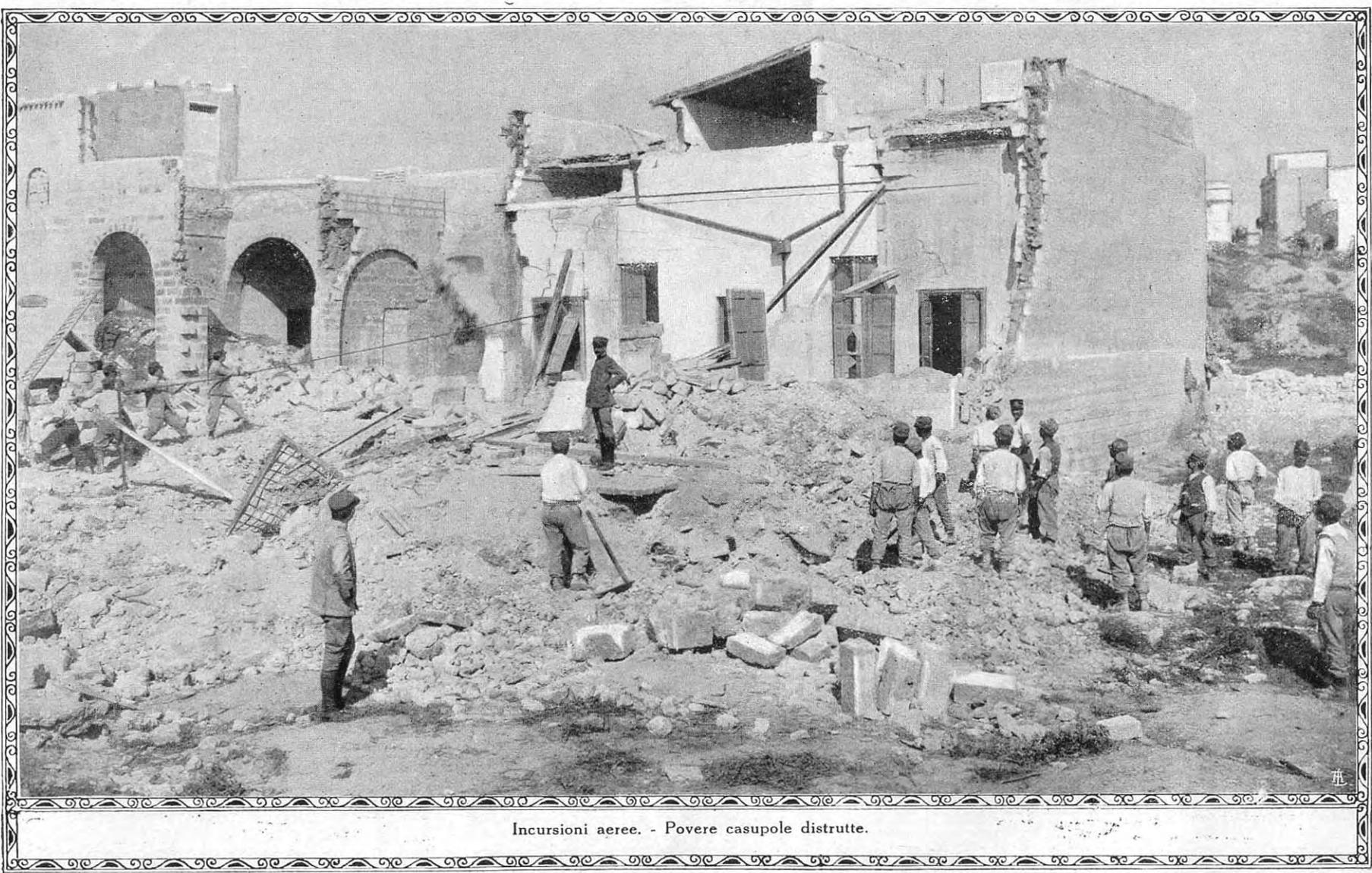
Le colonne di Silla.



Cimeli della guerra.



S. A. R. il Principe Ereditario.



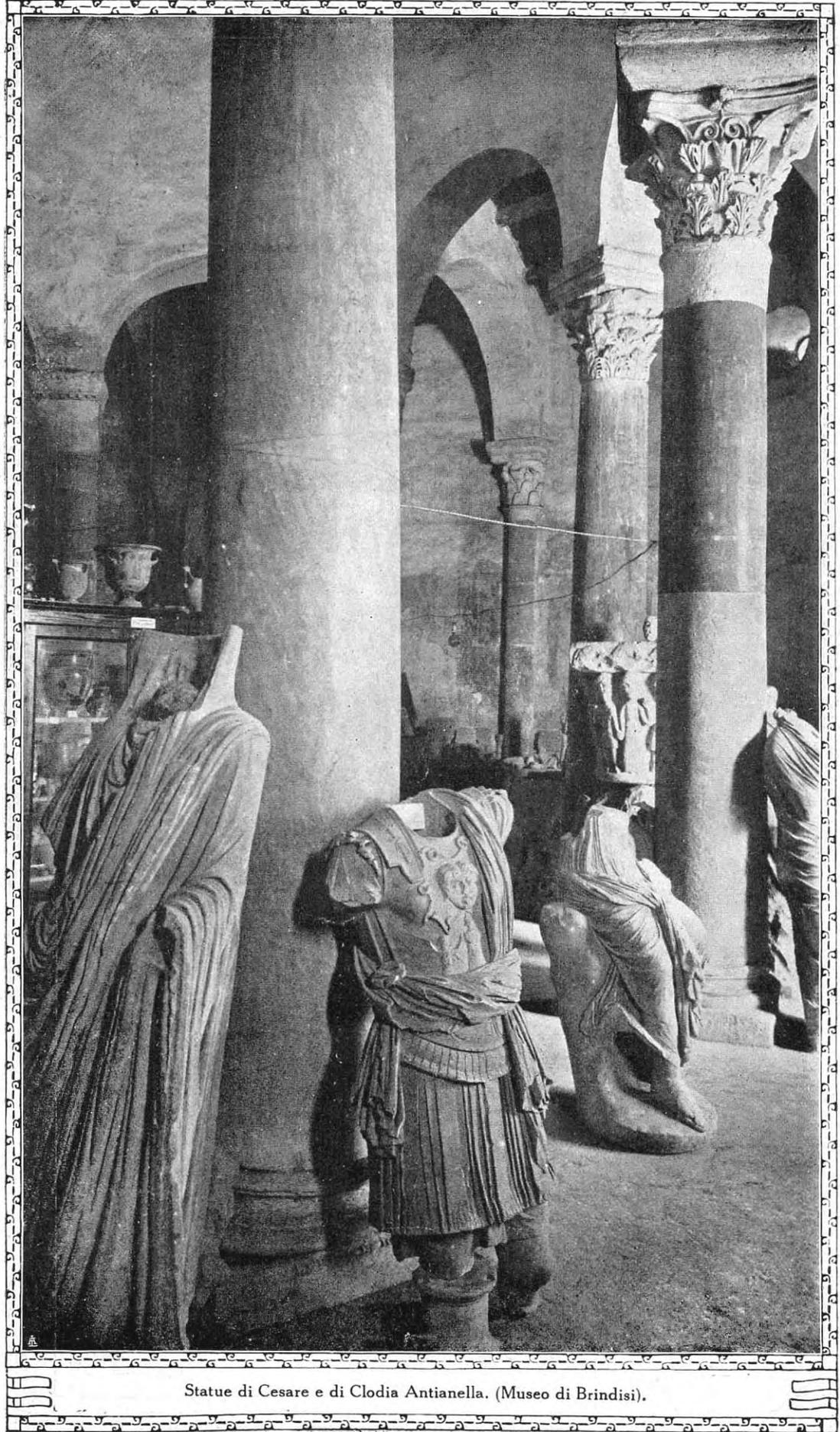
Incursioni aeree. - Povere casupole distrutte.



Cerimonia religiosa inglese.



L'equipaggio del "Serpentara".



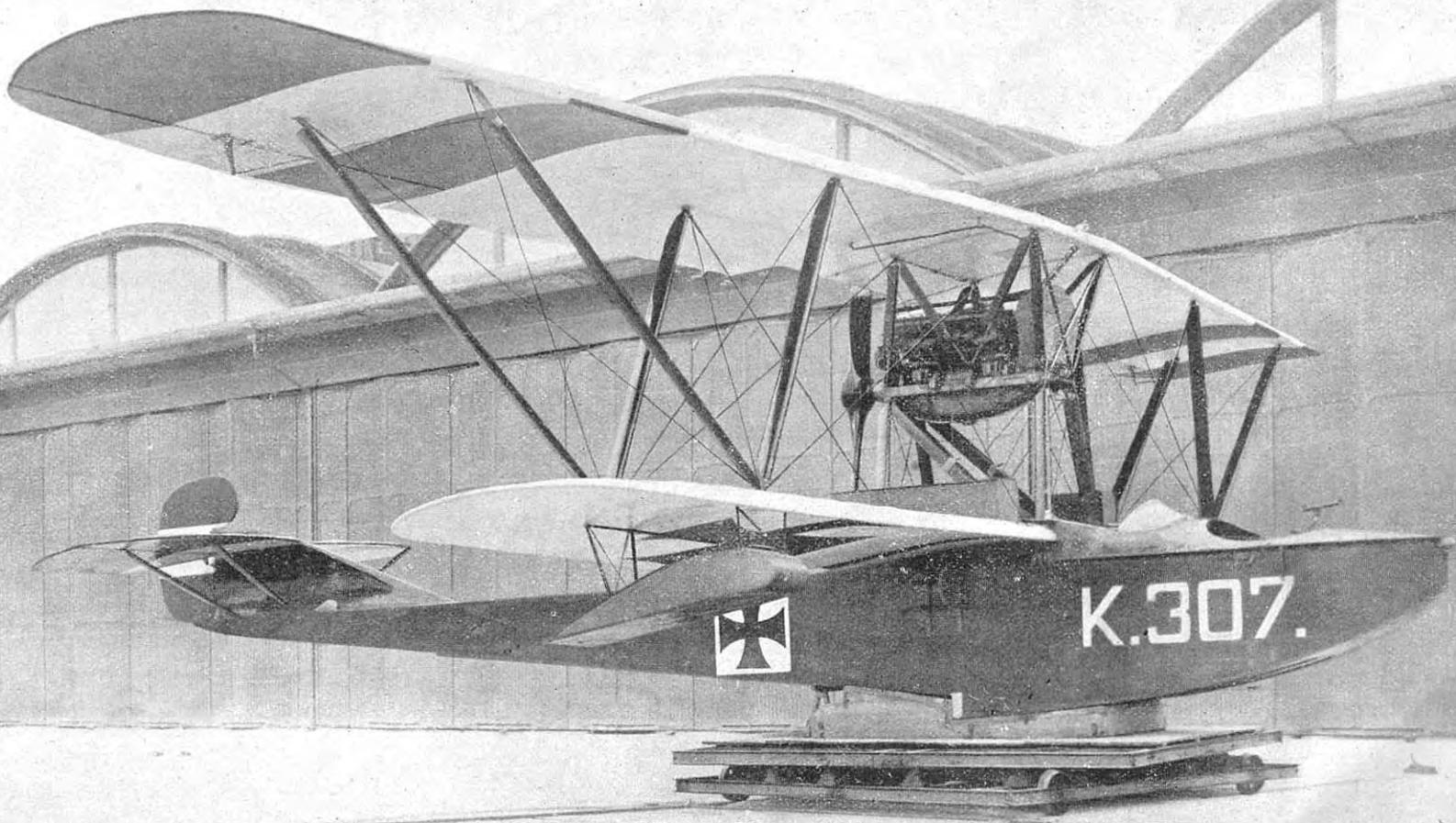
Statue di Cesare e di Clodia Antianella. (Museo di Brindisi).



Viva l'Italia!



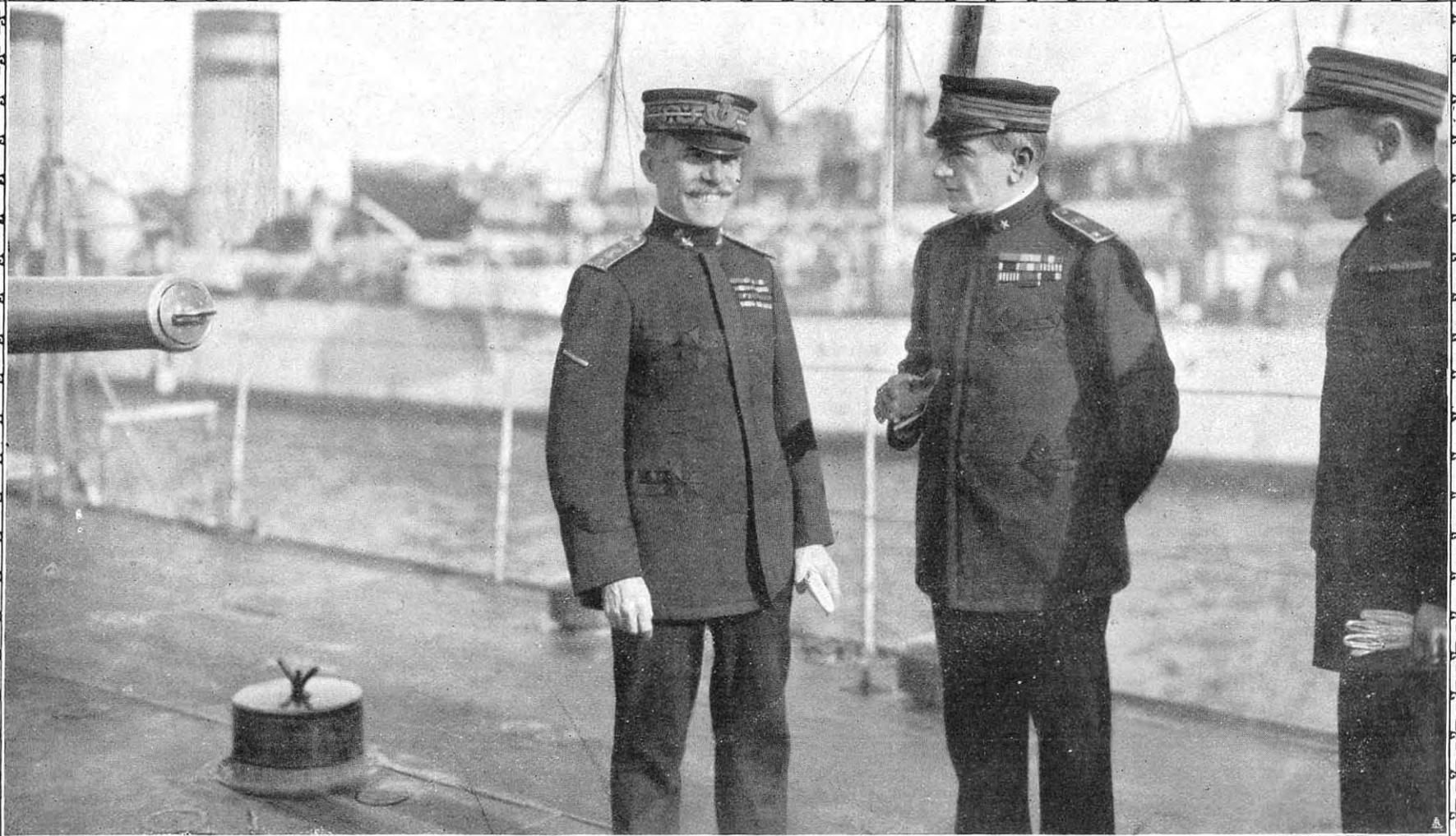
Non tutte le aquile tornano alle rupi. - Idrovolante austriaco abbattuto.



Un "K" nero crociato che ha cambiato padrone.



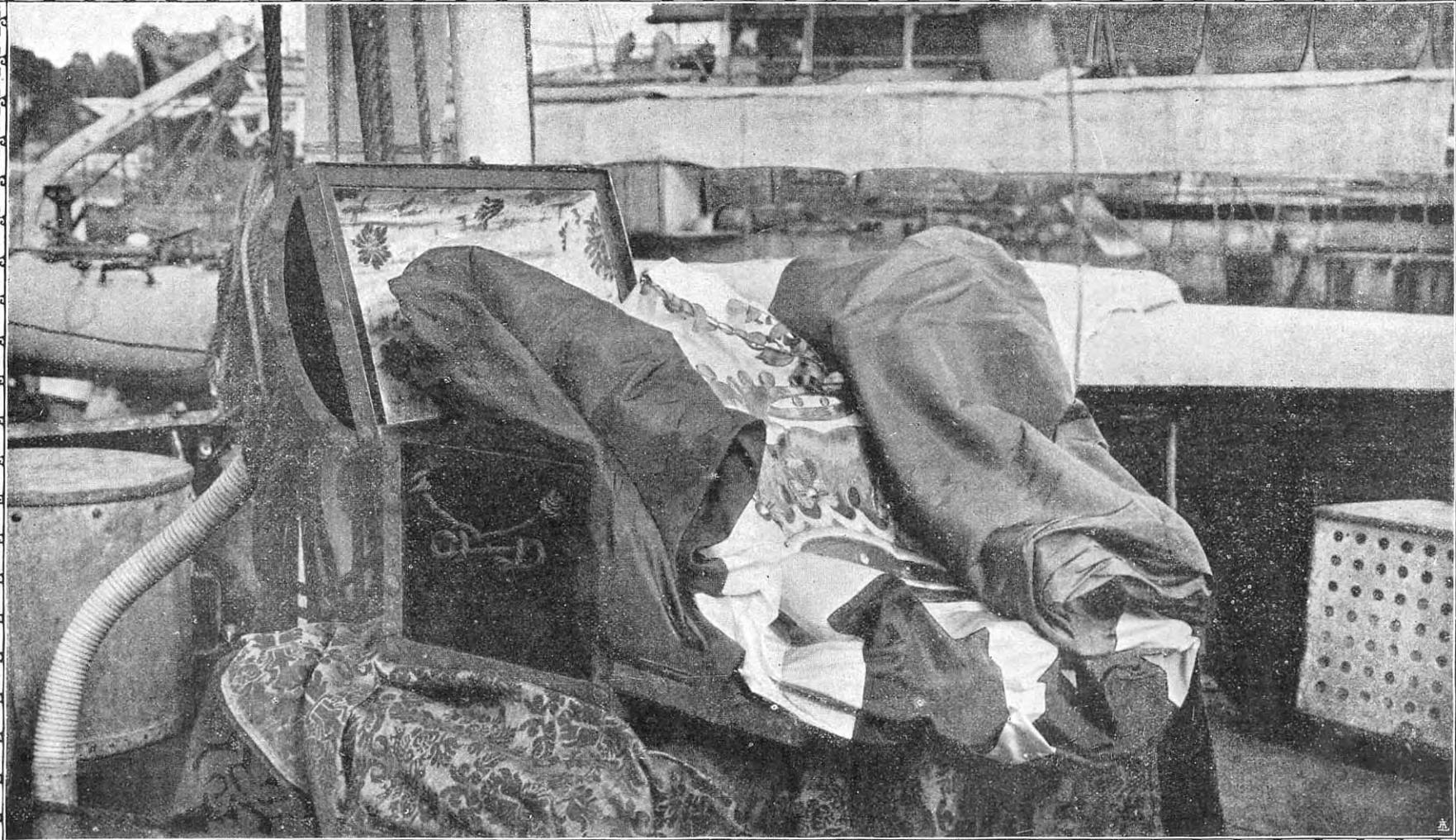
Batteria da campagna.



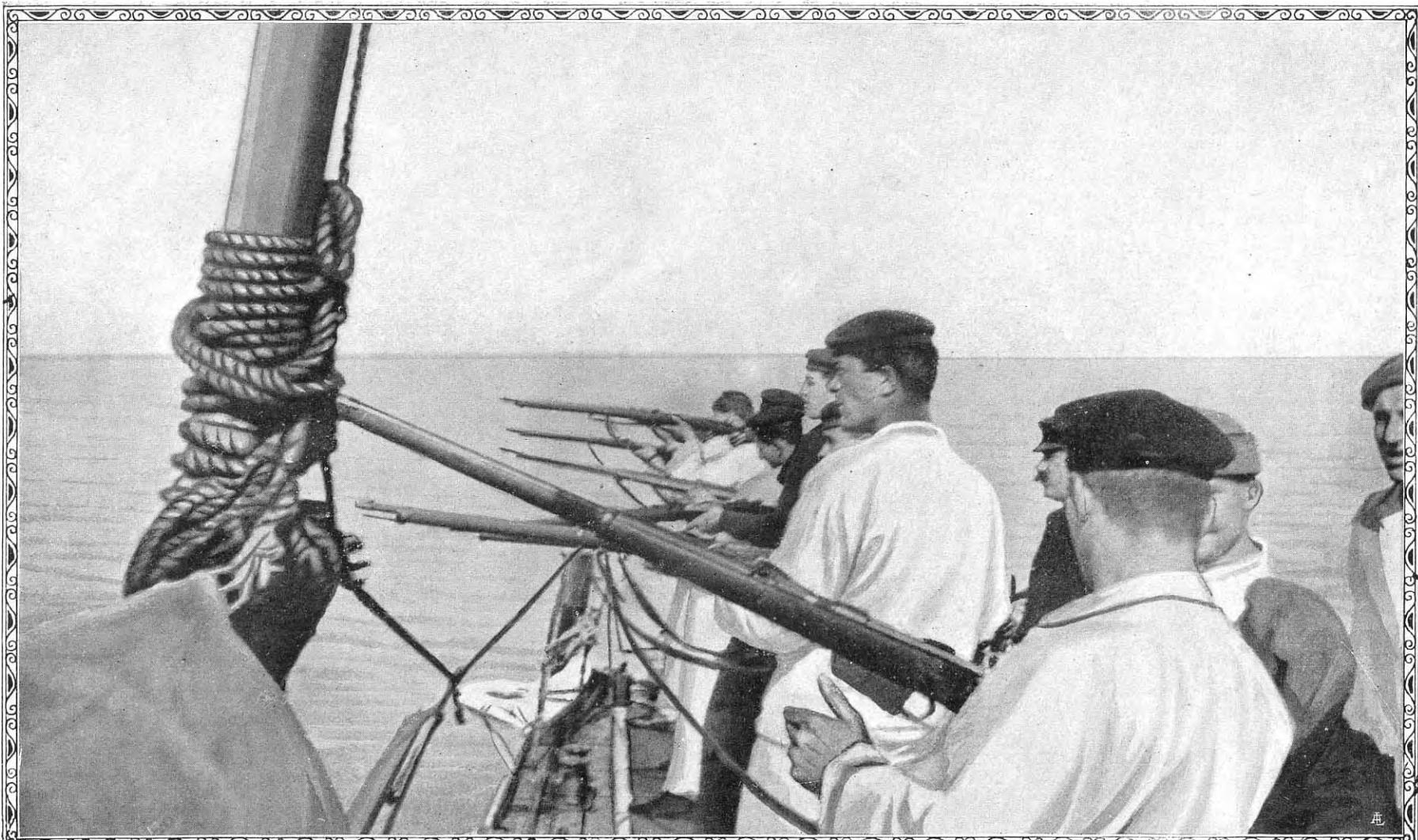
Il Comandante degli esploratori.



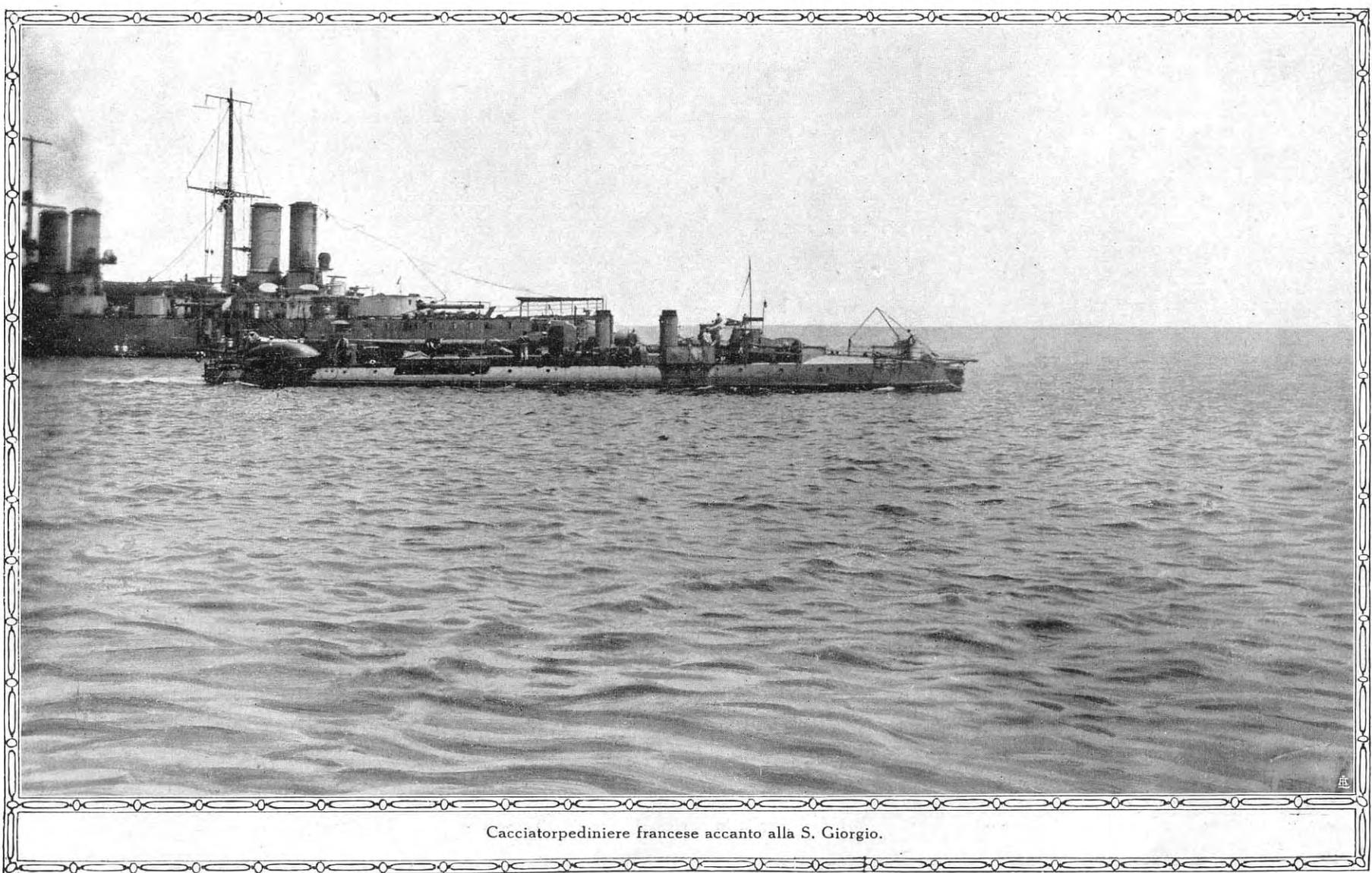
I resti di un nostro idrovolante.



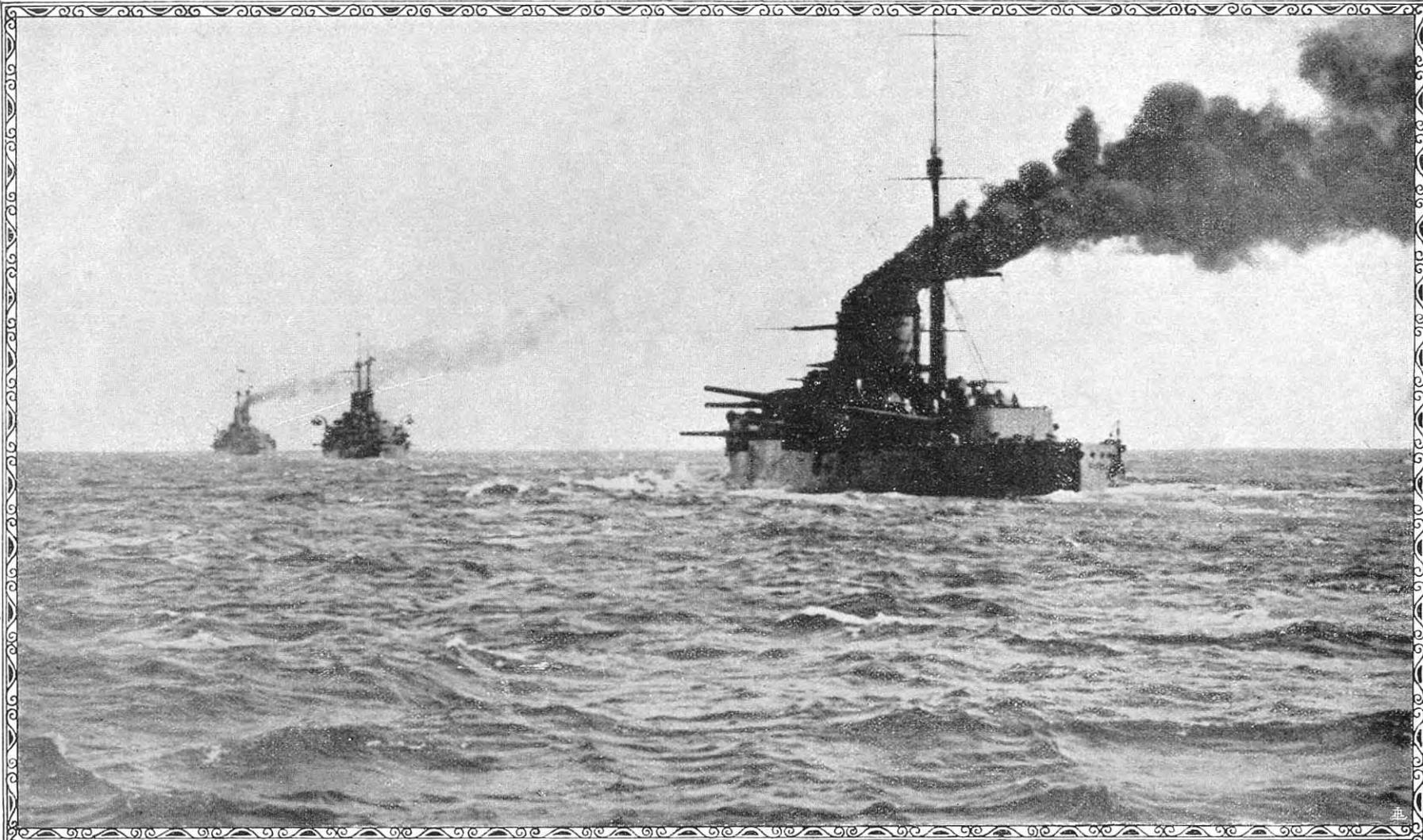
La bandiera di combattimento di un "Esploratore" offerta dalle donne d'Italia.



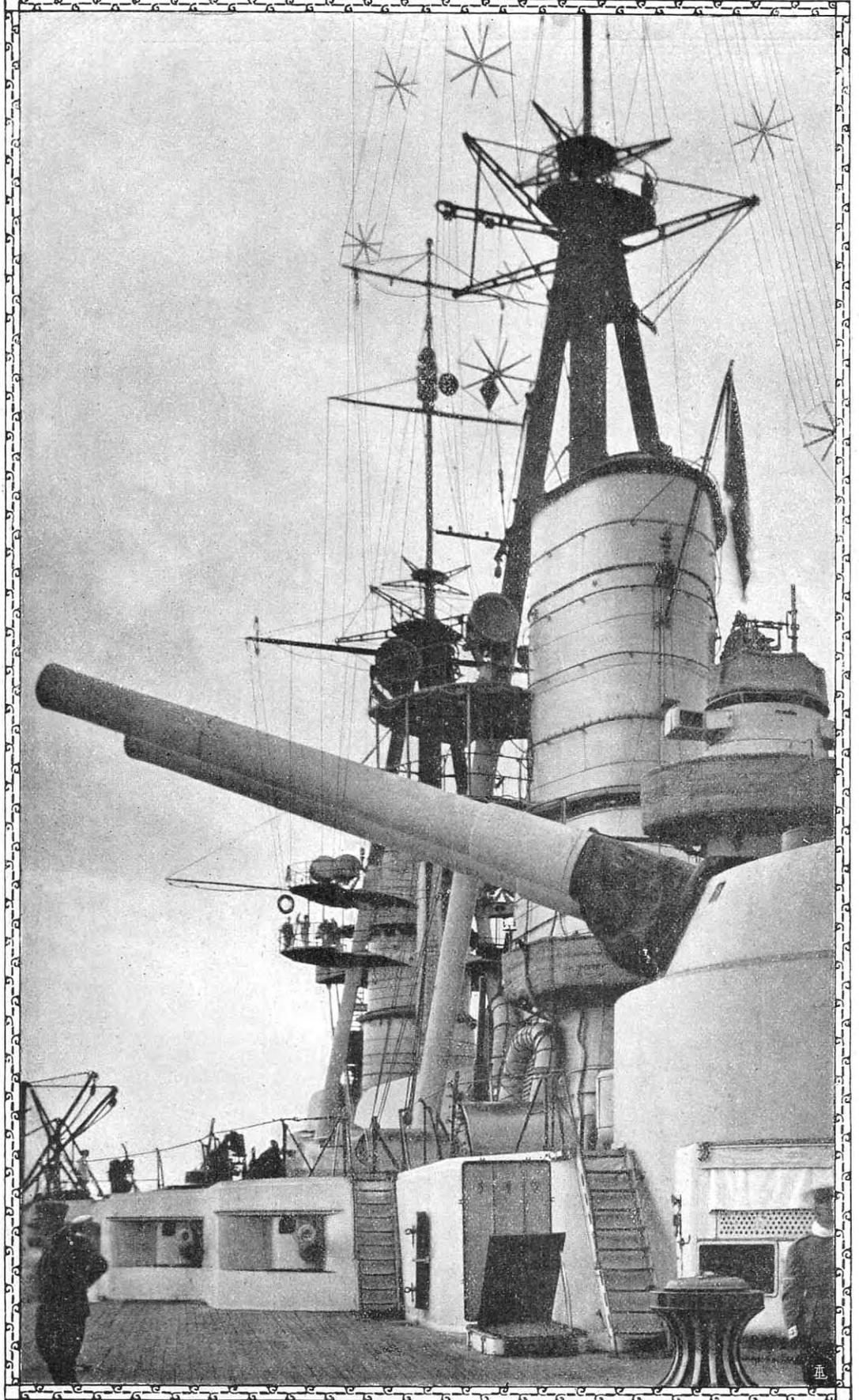
Affondamento di mine vaganti.



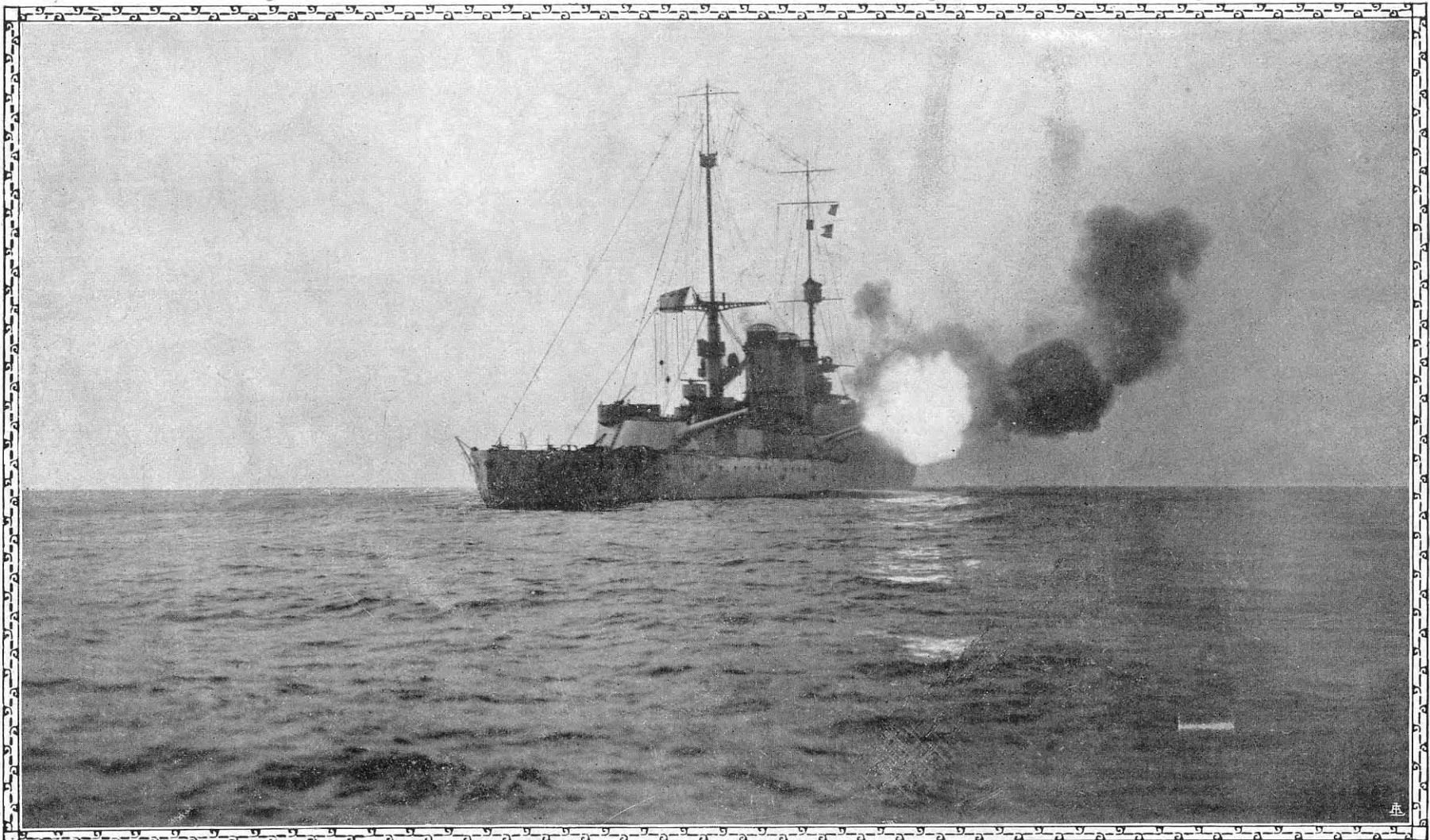
Cacciatorpediniere francese accanto alla S. Giorgio.



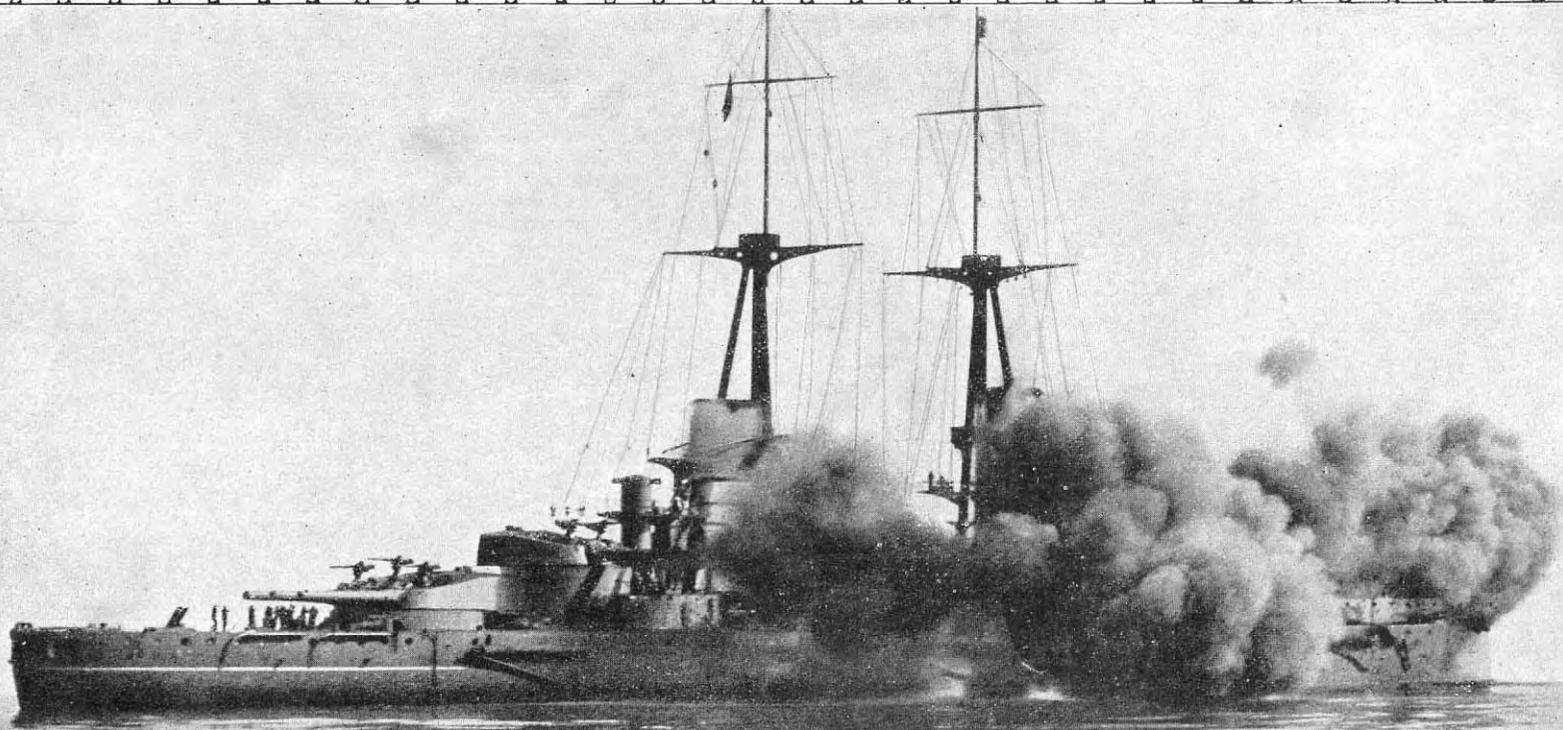
Navi da battaglia in navigazione su l'Adriatico.



A bordo di una grande nave. - I 305 della torre binata di poppa.



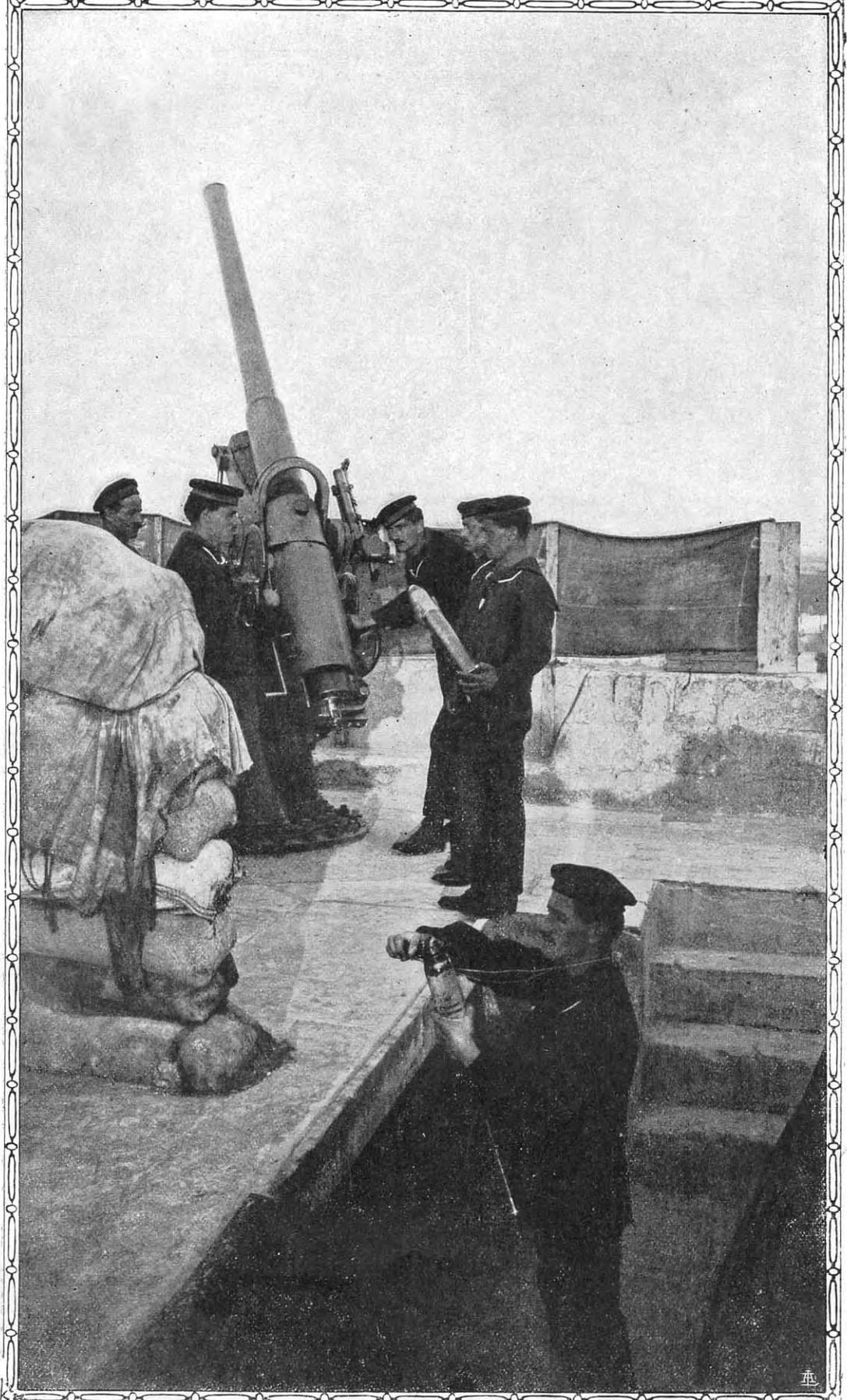
La vampa.



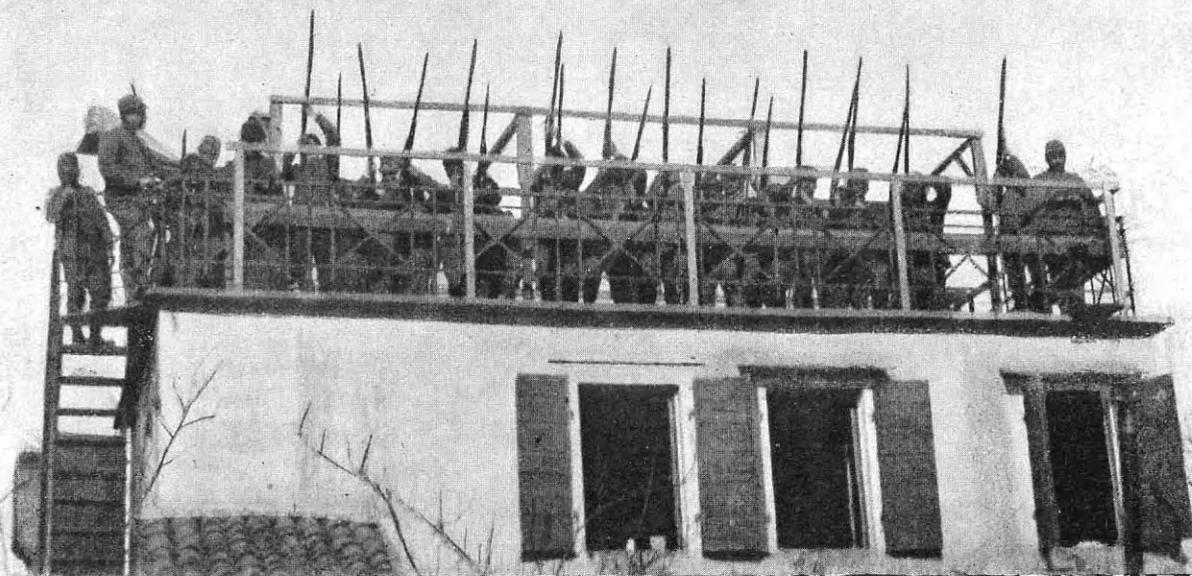
Colpi di « 305 ».



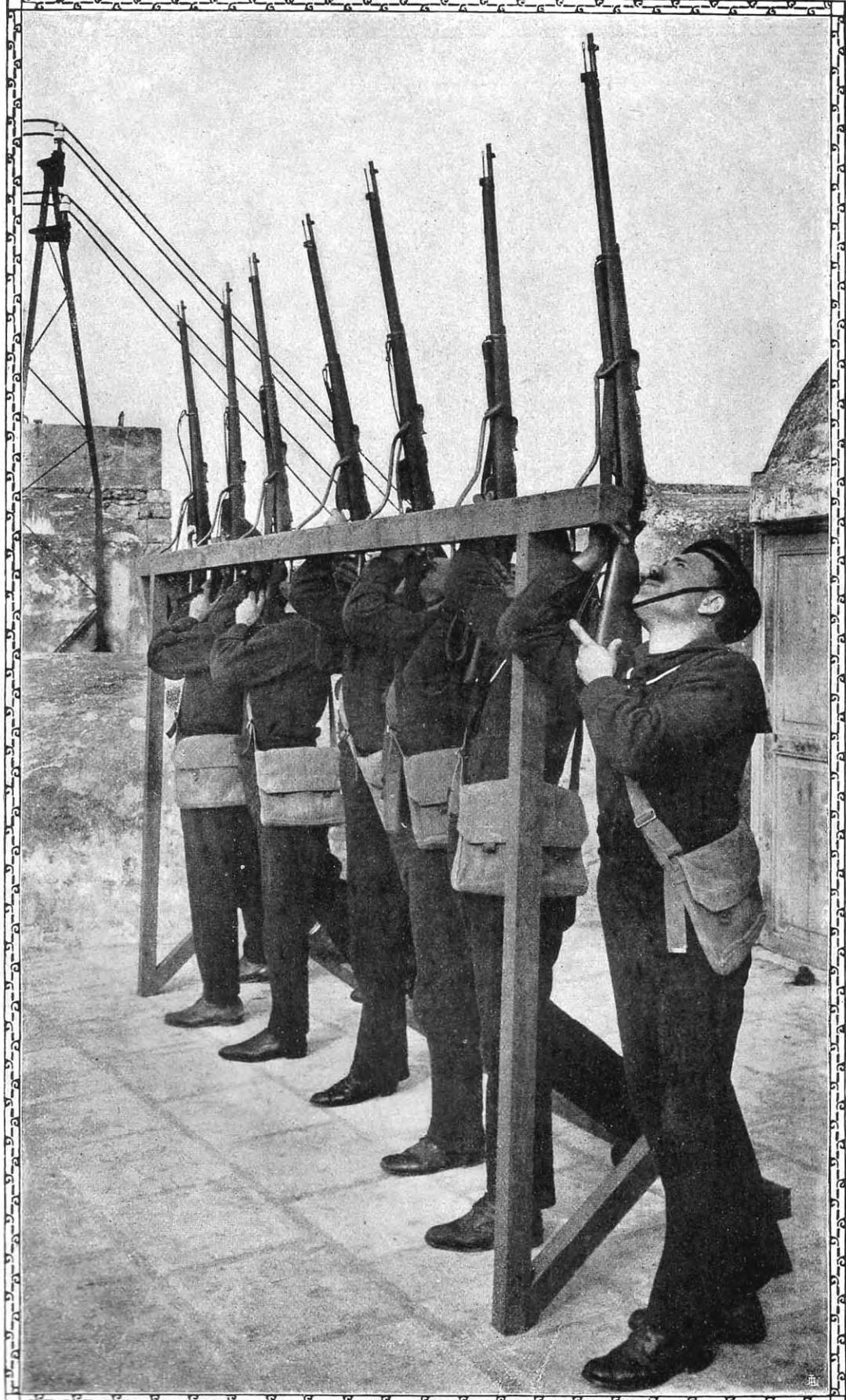
Colpo di medio calibro di un incrociatore.



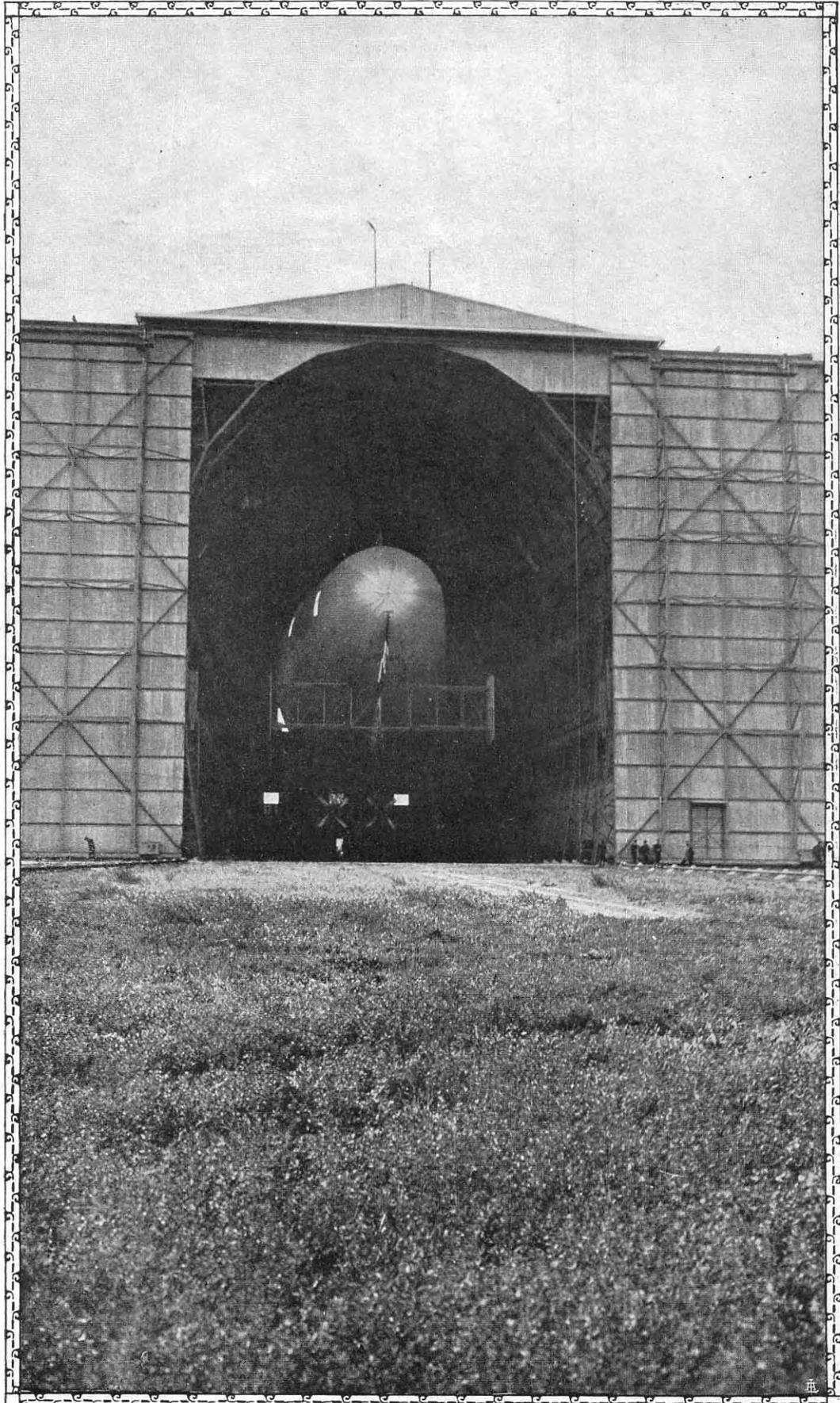
Batteria antiaerea.



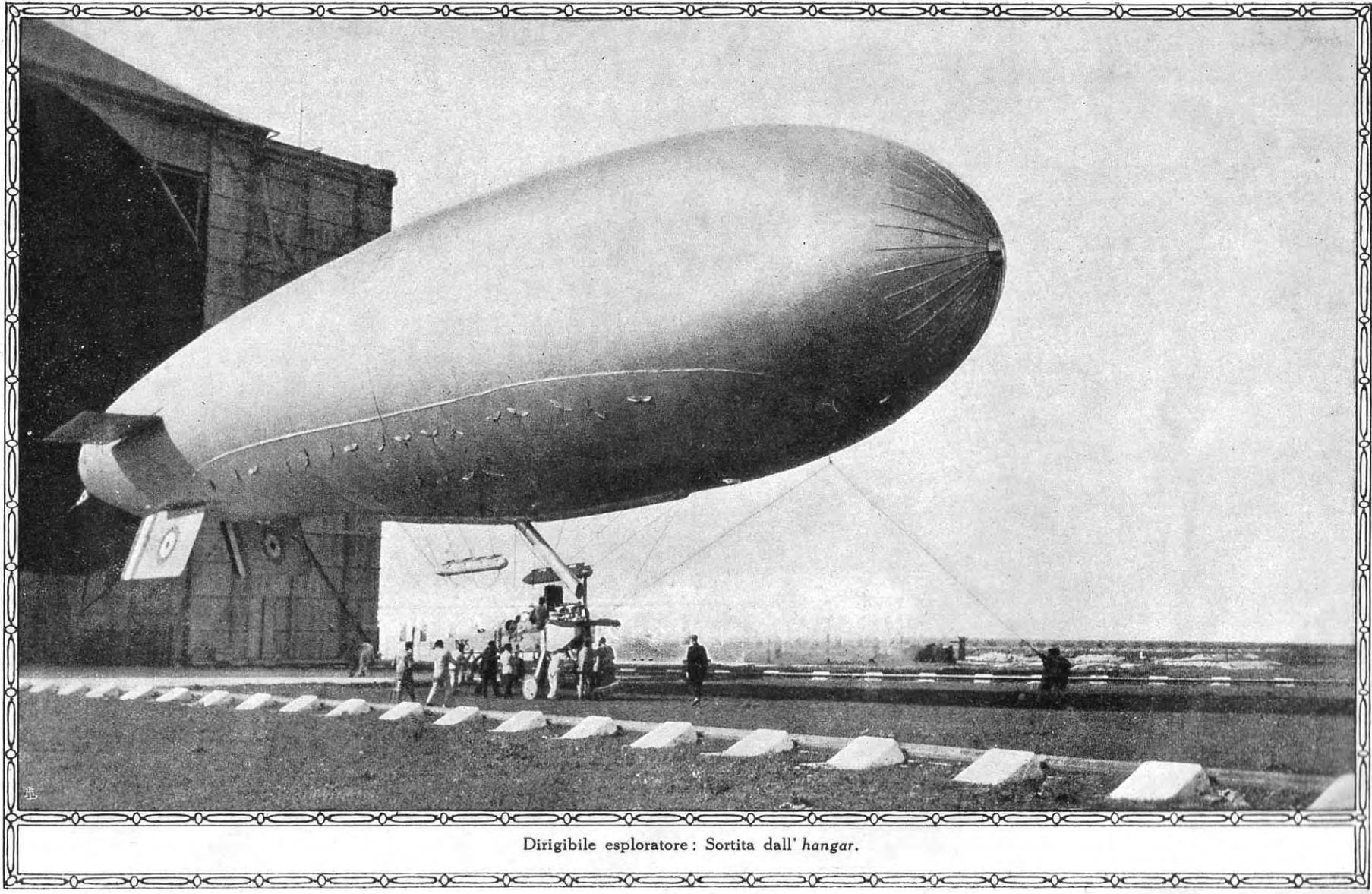
Difesa antiaerea.



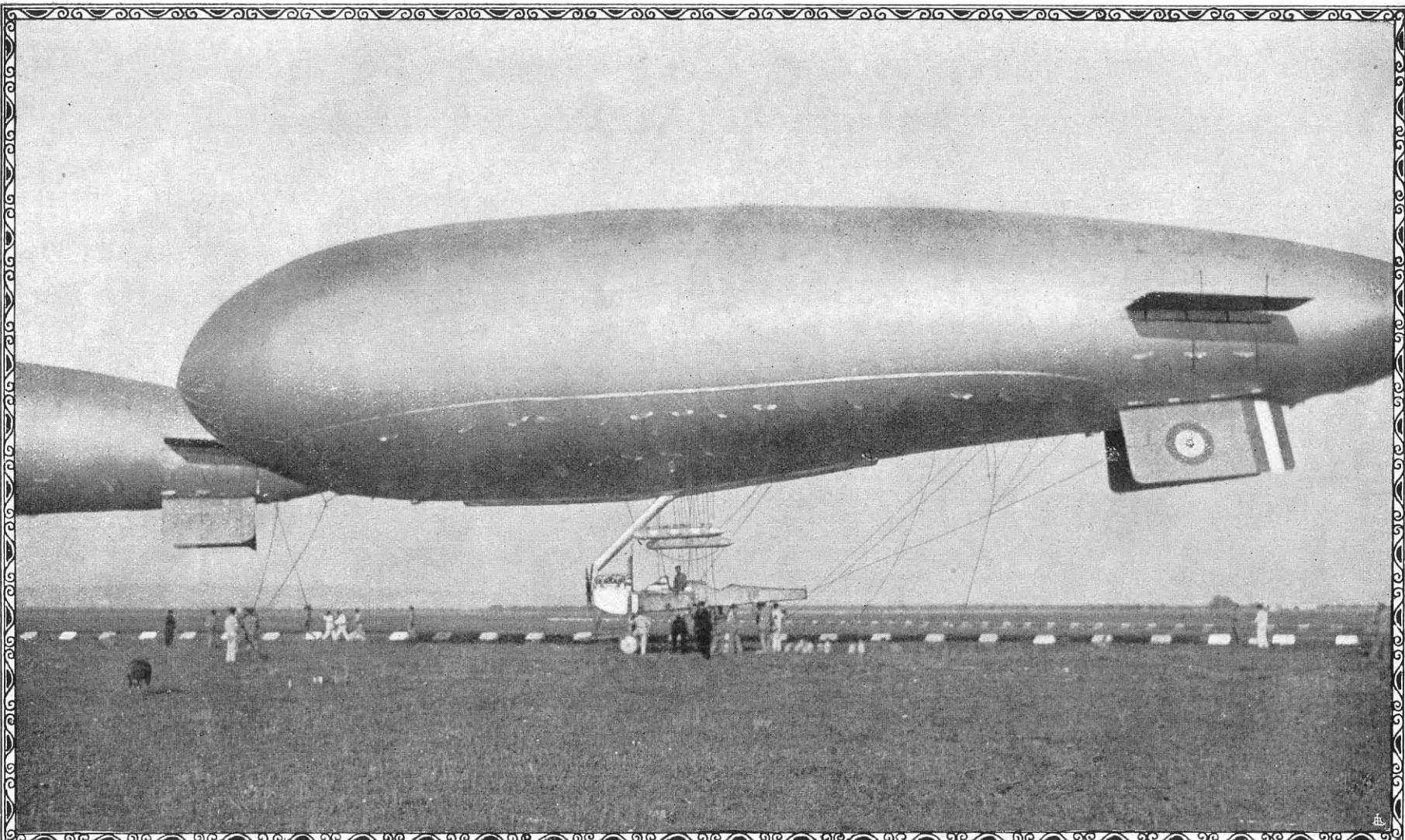
Fucileria antiaerea.



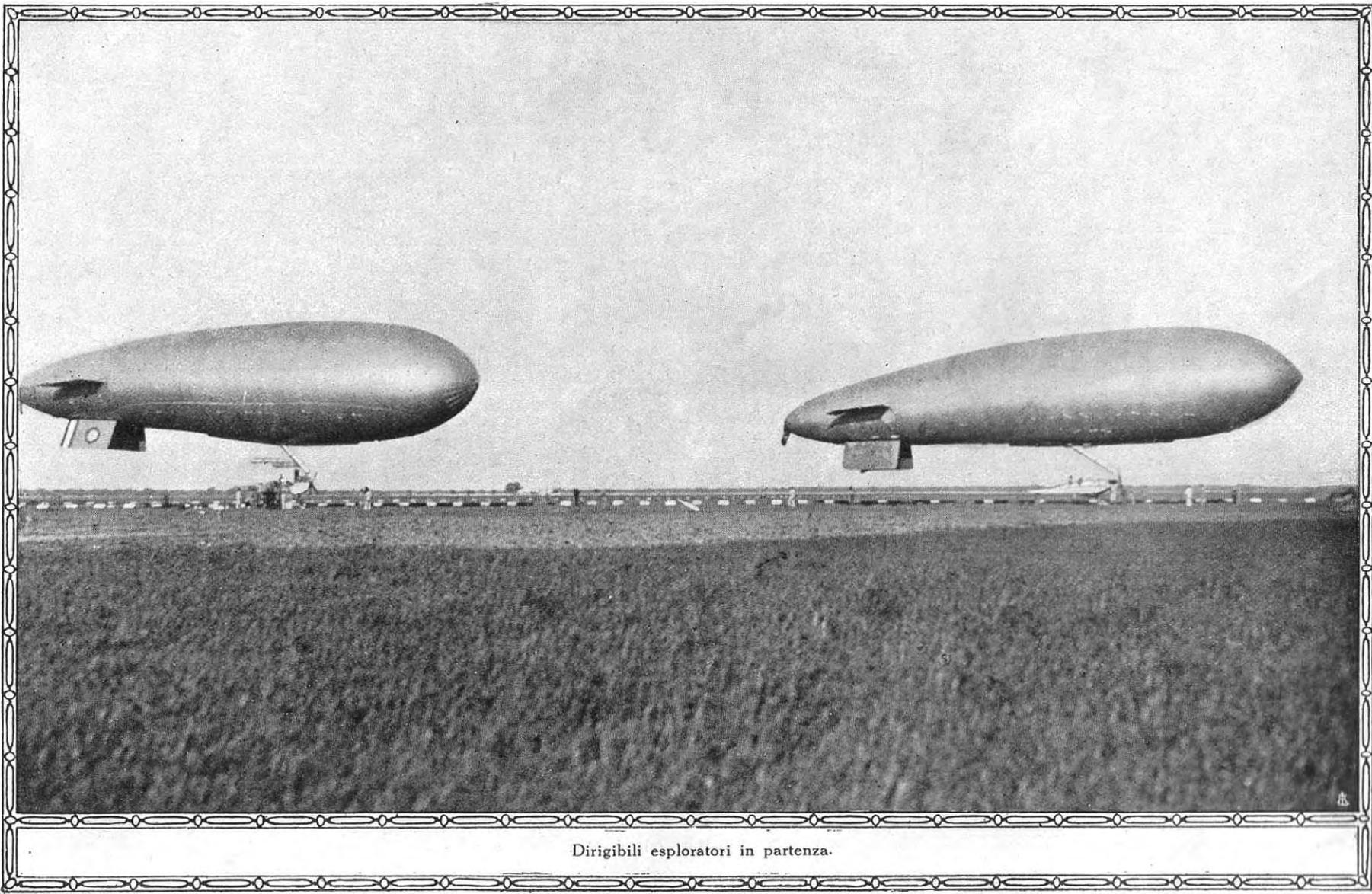
Dirigibile da bombardamento nell' hangar.



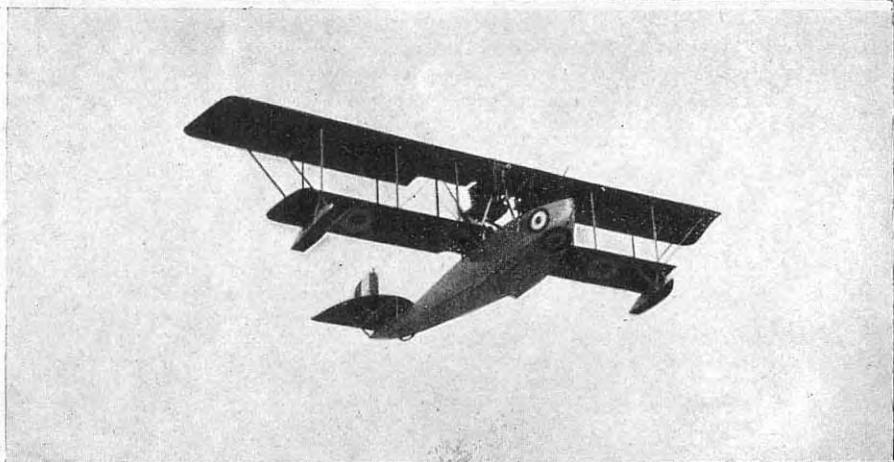
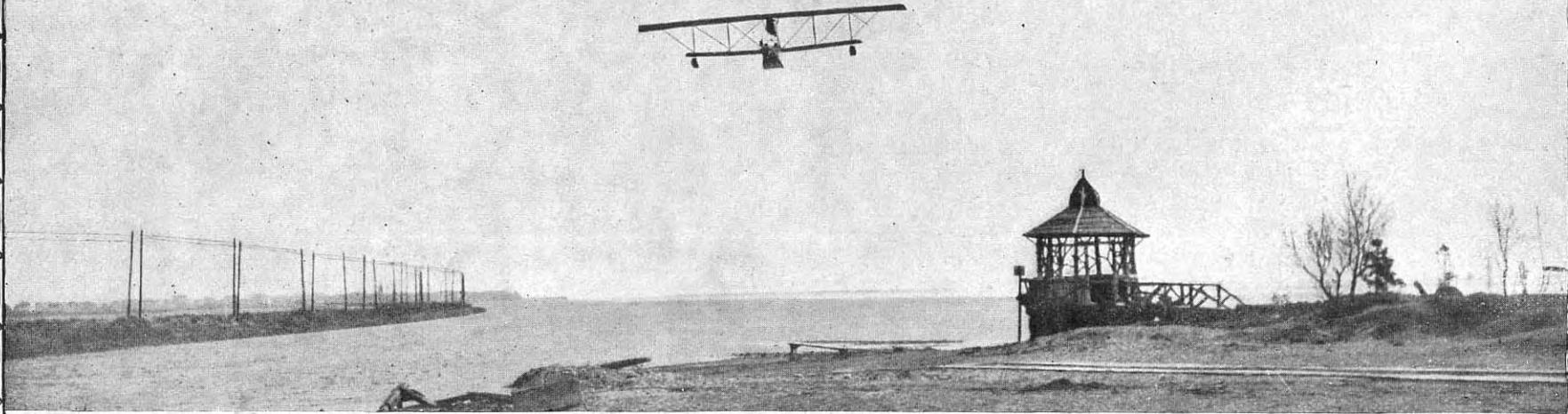
Dirigibile esploratore: Sortita dall' hangar.



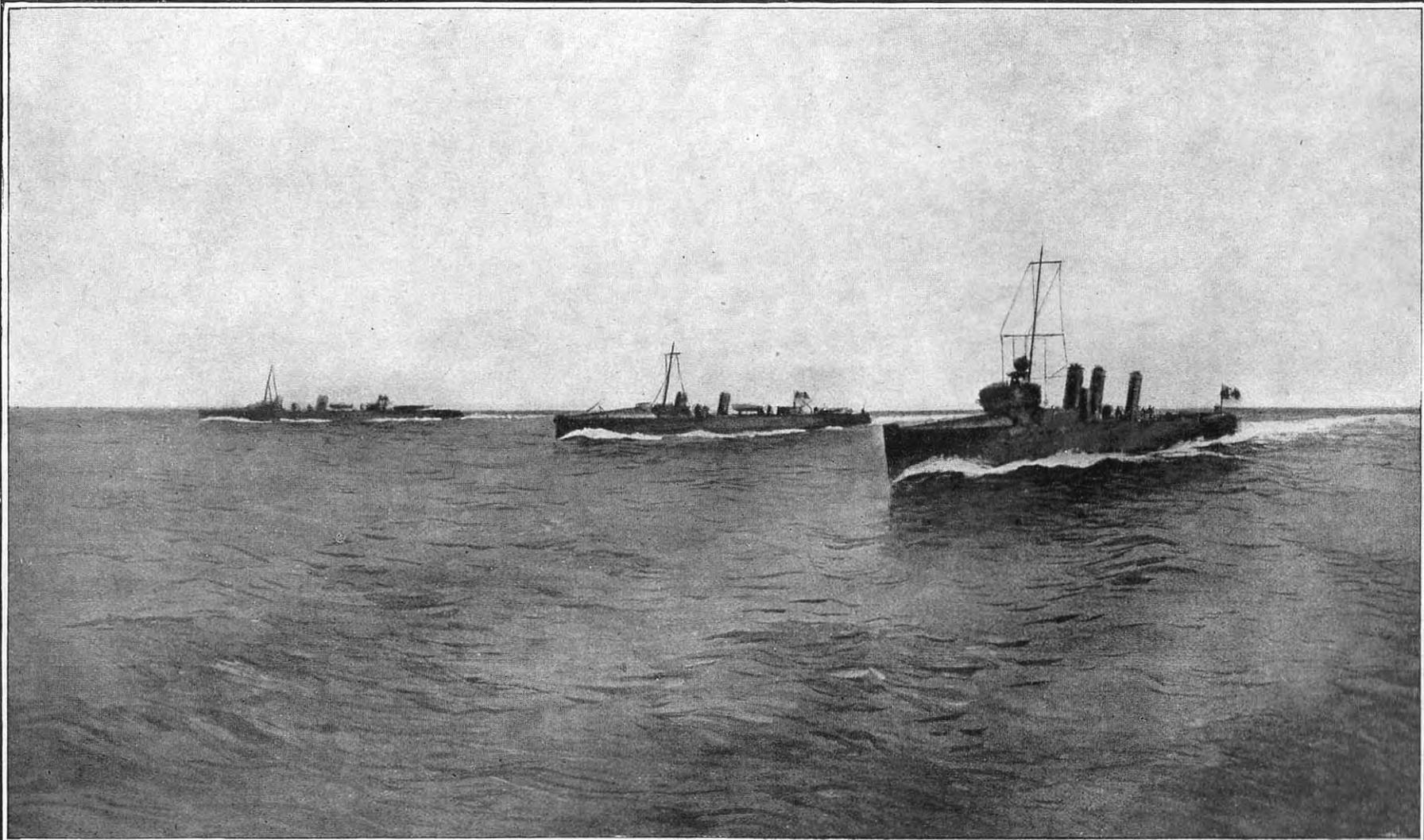
Dirigibili esploratori : Manovre di atterraggio.



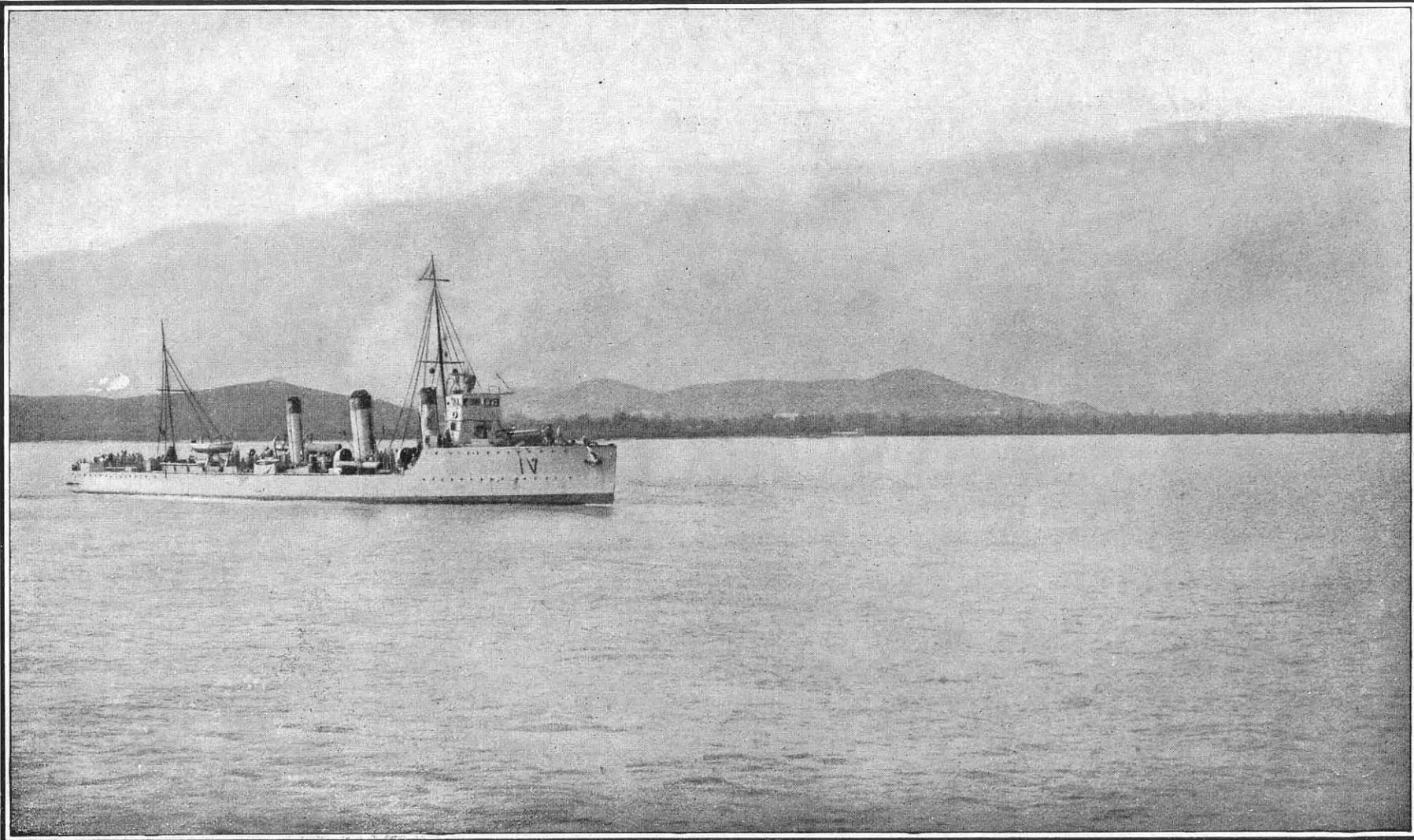
Dirigibili esploratori in partenza.



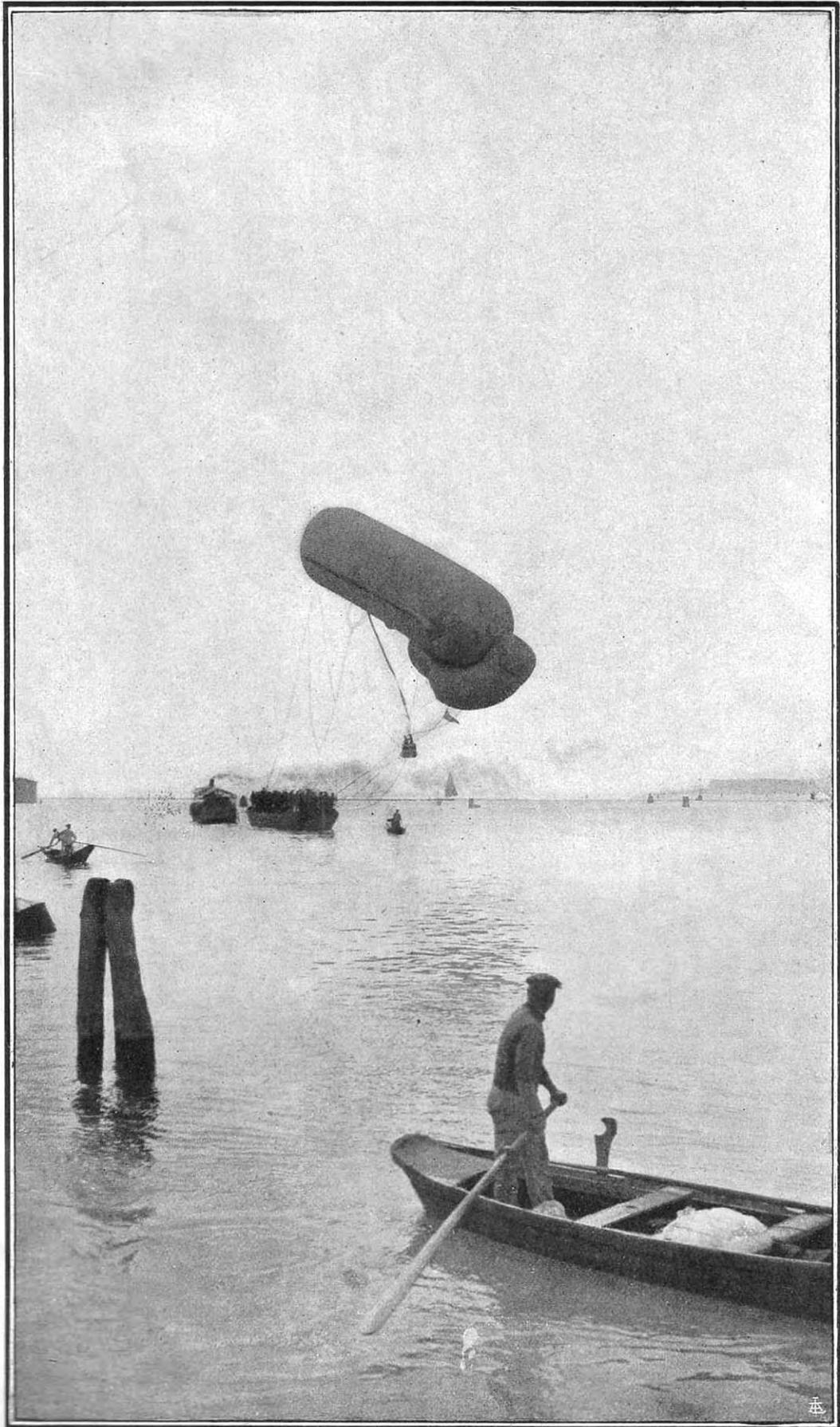
Tipi di idrovolanti della Marina.



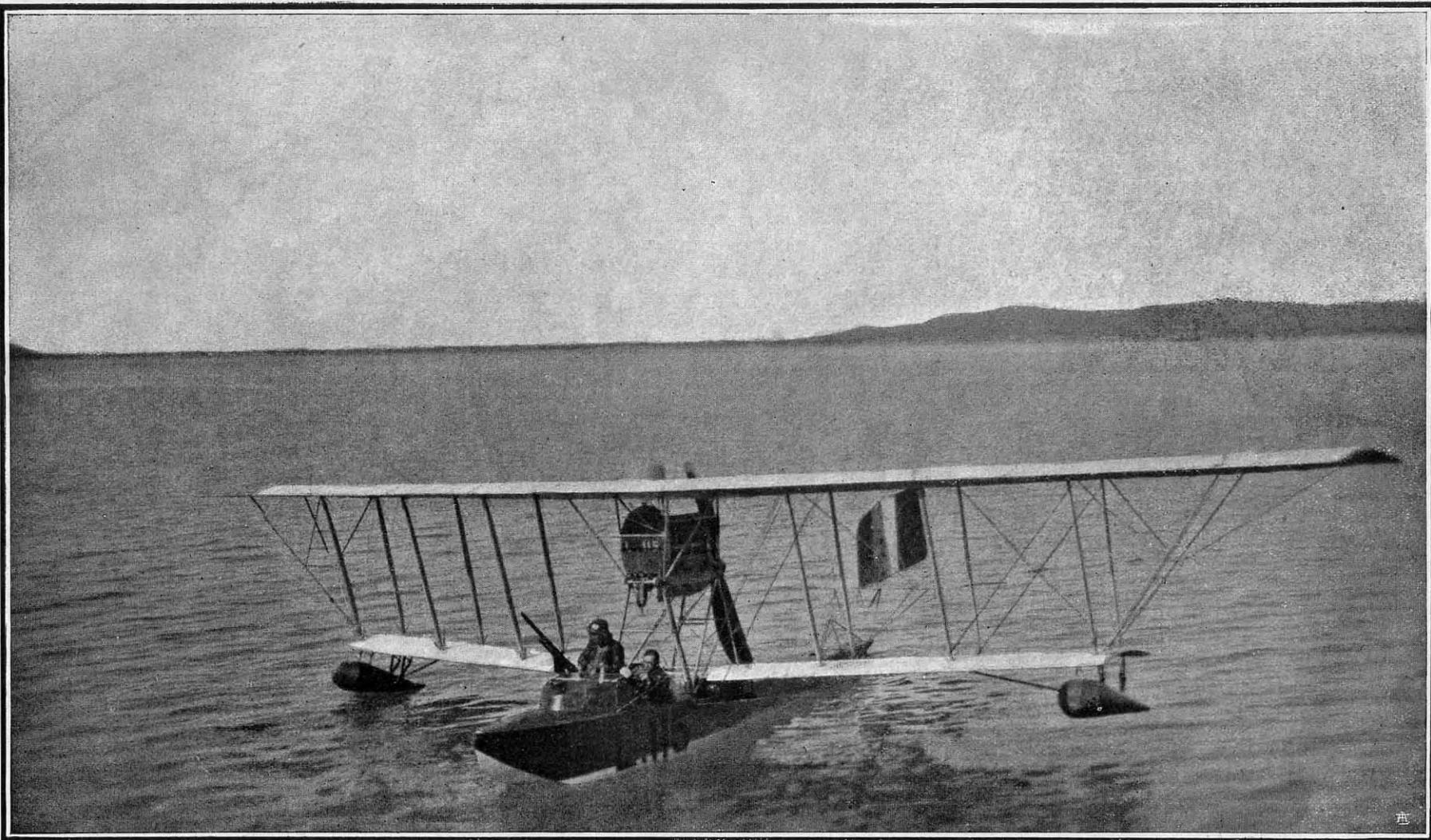
Decorate con medaglia al valore.



Cacciatorpediniere in crociera.



Pallone osservatore a rimorchio.



Idrovolante di ritorno da una missione.

La Marina Italiana in Guerra

è un magnifico album di grande formato pubblicato sotto gli auspici del Ministero della Marina (Ufficio Speciale) e si compone di **CENTO TAVOLE** stampate a due colori su carta di lusso con fregio decorativo, e di un breve testo storico del prof. Pietro Silva della R. Accademia Navale di Livorno. Le tavole riproducono, da originali dell'epoca, le prime navi da guerra che formarono il nucleo iniziale della Marina Italiana, la "Caracciolo", l'"Italia", ecc., e poi in una splendida visione fotografica gli aspetti più caratteristici e pittoreschi della nostra Marina durante la guerra. Pubblicata ora che la guerra per



il valore e la gloria delle armi nostre ha ottenuto la più splendida delle vittorie, questo album vuole essere come la raffigurazione e la sintesi della efficienza della nostra Marina e ne risulta la più completa e brillante illustrazione.

L'album è rilegato alla biondiana con copertina a colori ed è posto in vendita al prezzo di

Lire Venticinque

franco di porto nel Regno contro rimessa anticipata. - Spedizione contr'assegno nel Regno L. 26. - Per l'estero occorre aggiungere il costo di un pacco postale.

Editori ALFIERI & LACROIX - Milano, Via Mantegna, 6

Marina a Terra

Disegni del soldato ANSELMO BUCCI

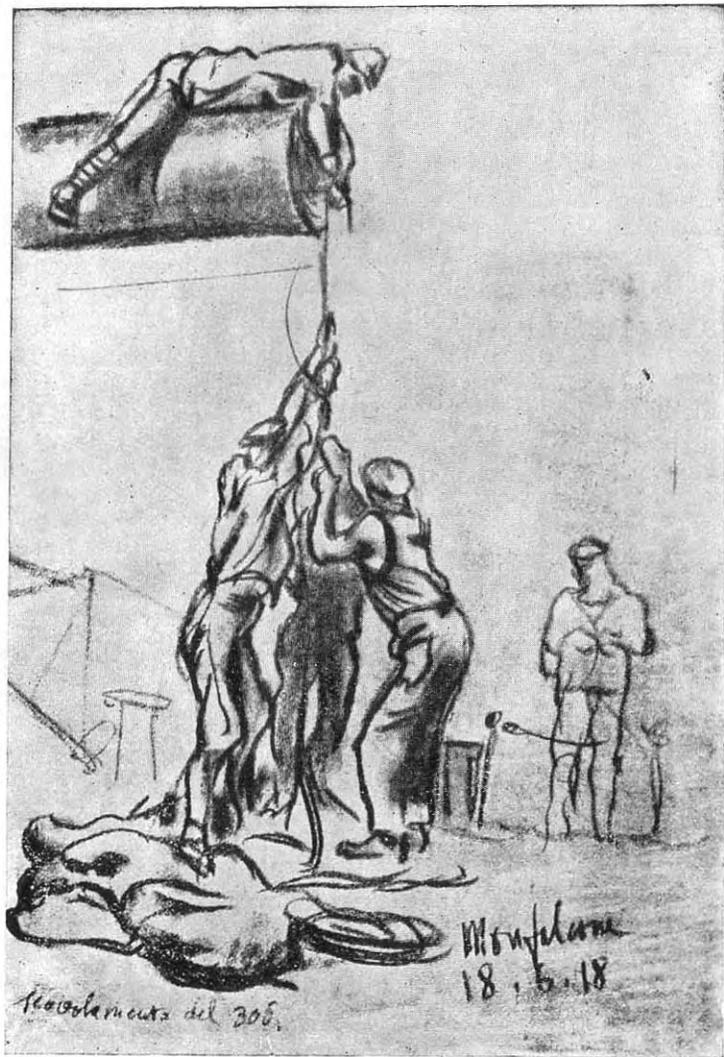
Una grande cartella in tela scura con impressa la firma dell'autore. Cinquanta litografie originali a colori, montate su cartone ruvido e segnate dal timbro a secco dell'Ufficio Speciale del Ministero della Marina. — Testo di A. Bucci. — 250 esemplari numerati.

Prezzo: Lire 300.=

È la più grandiosa pubblicazione che l'arte italiana abbia sinora dedicato alla nostra guerra: e ne porterà degnamente a tutto il mondo la testimonianza e il ricordo. Il pittore Anselmo Bucci a Venezia e sul Piave, nei giorni di guerra più intensi, ha vissuto con passione e ha reso con viva forza espressiva istanti e fremiti commossi. Nella prefazione dà un diario vivace di questa sua permanenza al fronte; e nelle tavole che egli stesso ha direttamente curato nelle preziose riproduzioni, ha raccolto documenti numerosi e complessi, con la sua arte agile pronta e rapida. L'opera della Marina Italiana vi appare in tutti i suoi aspetti ricordata, descritta, esaltata.

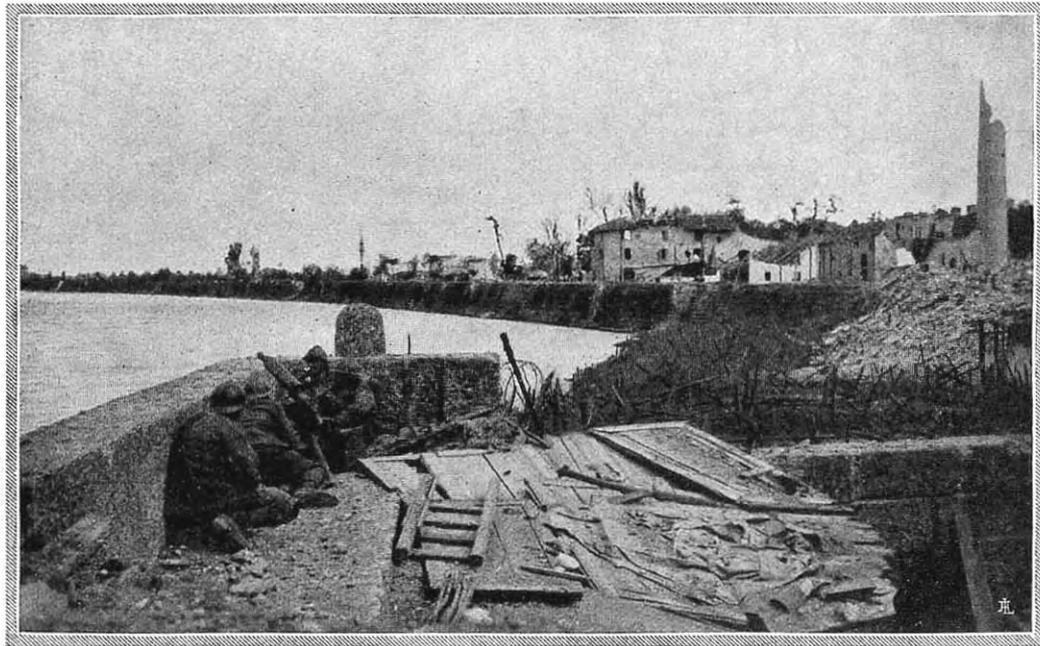
Indubbiamente quest'opera, per la rarità della edizione curata nello Stabilimento Alfieri & Lacroix, per la ricchezza dei disegni, la rarità degli argomenti, l'interesse storico e patriottico del soggetto resterà come una delle più notevoli pubblicate sulla nostra guerra.

Dirigere le richieste all'Ufficio Speciale del Ministero della Marina
ROMA - Via Zanardelli, 7.



ARNALDO FRACCAROLI

LA VITTORIA DEL PIAVE



Nervesa - Dopo la cacciata: le nostre prime mitragliatrici sull'argine del fiume.

Il Piave è il nome più significativo della nostra guerra. Dopo Caporetto, sul Piave si rialzarono gli animi. Aver saputo fermare lì l'orda nemica che tanto più sperava d'invadere, fu subito d'augurale presagio. E il Piave restò come il segno della nostra più salda ripresa, come la linea di dove, raccolte le forze si sarebbe dovuti balzar fuori alla vendetta e alla vittoria.

Ora che ne siamo usciti, che la Vittoria s'è avuta, forte e gloriosa, che il Piave è stato passato in uno slancio di impetuoso entusiasmo, si rileggono queste pagine del Fraccaroli con viva commozione. Qui sono segnate le inquietudini di quelle prime ore, e quei primi nostri giuramenti: e già in quell'angoscia compare tutta la ferma certezza della vittoria che doveva risorgere.

Le pagine del Fraccaroli contemplan e testimoniano la precisa informazione del giornalista esperto e con la commozione di chi l'ha vissuti.

VOLUME IN 8° - DUECENTO PAGINE - VENTI
TAVOLE FUORI TESTO E QUATTRO CARTINE
GEOGRAFICHE - LEGATURA ALLA BODONIANA

Prezzo: Lire SETTE

Indirizzare le richieste con cartolina-vaglia agli Editori ALFIERI & LACROIX - MILANO - Via Mantegna, 6

MAFFIO MAFFII

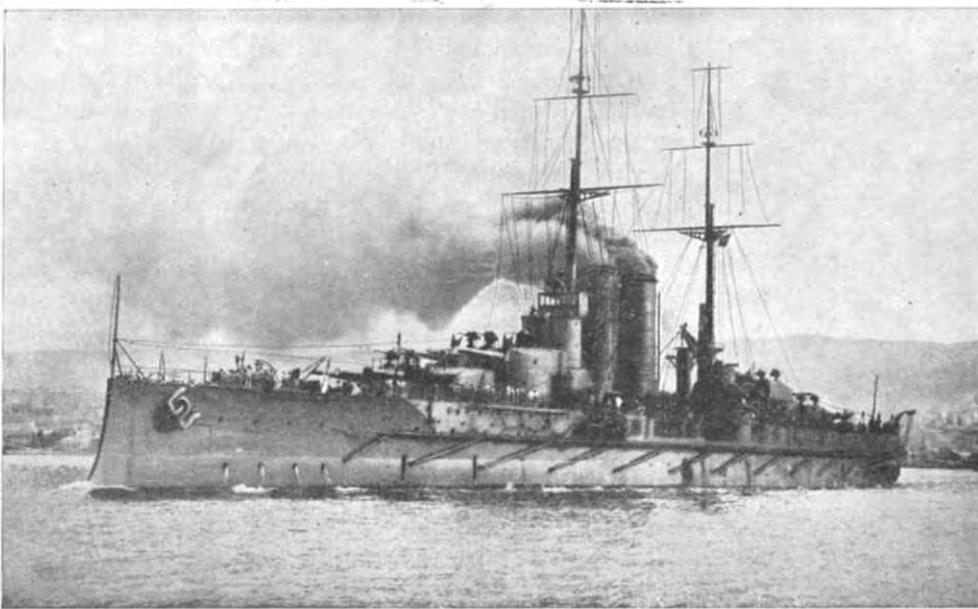
LA RISCOSSA NAVALE

DAL PIAVE A PREMUDA

VOLUME IN 8° - TRECENTO PAGINE DI TESTO CON SEDICI TAVOLE E DUE CARTINE MARINARE - LEGATURA ALLA BODONIANA

Prezzo: Lire SETTE

Già nel suo primo volume "Guerra di Mare", che incontrò un così vivo successo da esaurirne subito la prima edizione, l'autore metteva in valore in parecchi capitoli l'eroismo personale dei nostri marinai. La forma singolarissima assunta dalla guerra navale, che invece di svolgersi in grandi azioni in mare aperto, si ridusse quasi solo a tentativi arditi e ad episodi personali, ha potuto meglio d'ogni altra dimostrare le fonti d'energia e d'audacia che sono nella nostra marina. Veramente la nostra Marina più d'ogni altra, con i colpi, per esempio, arditi e riusciti di Pola, ha fatto rifulgere questa bravura della nostra razza. Il siluramento della "Santo Stefano" la beffa di Buccari, le violazioni notturne di Pola, tutti i più arditi e singolari balzi di questa nostra riscossa navale sono qui descritti con colorita prosa e documentati dalle fonti più vicine e sicure.



La Corazzata «S. Stefano»

Dirigere le richieste con cartolina-vaglia agli Editori ALFIERI & LACROIX - MILANO - Via Mantegna, 6