

LIBRO  
PRIMO

# LA MARINA ITALIANA

NELLA GUERRA EUROPEA

PREZZO  
L. 1,50



NEL SILENZIO ADRIATICO...  
PER IL COMAND.™ G. MILANESI

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE DEL MINISTERO DELLA MARINA

PUBBLICAZIONE MENSILE

EDITORI • ALFIERI & LACROIX • MILANO

CONTO CORRENTE POSTALE

LA MARINA ITALIANA  
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO PRIMO ·

NEL SILENZIO ADRIATICO...

NOTE DI GUERRA DEL COM.<sup>TE</sup> GUIDO MILANESI

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE  
DEL MINISTERO DELLA MARINA

· NOVEMBRE MCMXVI ·

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

PROPRIETÀ ARTISTICA E LETTERA-  
RIA RISERVATA - COPYRIGHT 1916  
BY ALFIERI & LACROIX - MILANO.

---

FOTOGRAFIE DELL'UFFICIO SPECIALE  
DEL MINISTERO DELLA MARINA

---

INCISIONI E STAMPA DELLO

STABILIMENTO PER LE ARTI GRAFICHE ALFIERI E LACROIX - MILANO.

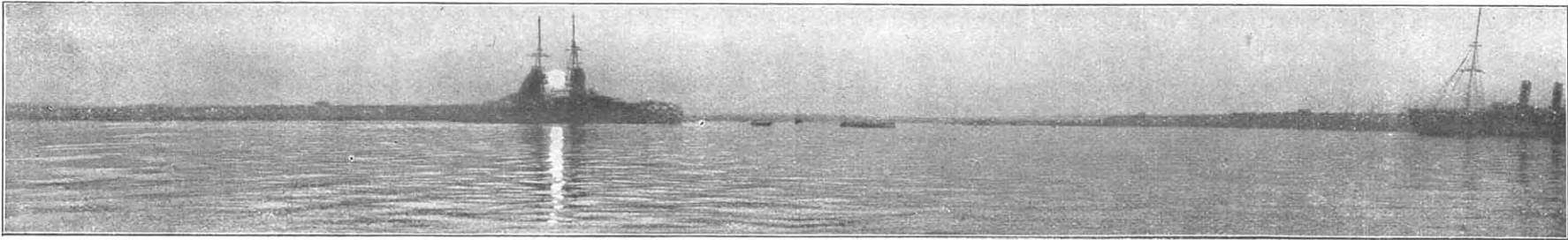


庄

S. E. Vice Ammiraglio Camillo Corsi, Ministro della Marina  
Capo di Stato Maggiore.



Contr'Ammiraglio Paolo Marzolo, Sotto Capo di Stato Maggiore.



Quando nell'agosto del 1914 le potenze centrali, pronte nel loro bieco programma lungamente preparato, mossero alla conquista dell'Europa, parve crollare immediatamente un mondo nel quale le più recenti generazioni avevano pensato, operato, vissuto, cullate da un ritmo morale che sembrava ormai codificato per tutti e da tutti accettato.

L'idea della guerra ispirava una generale ripugnanza e si pensava che i popoli, raggiunto ormai un altissimo livello civile, potessero liberamente prosperare sotto l'egida del diritto. Quale tragico risveglio! Ci accorgemmo soltanto allora che il veleno germanico infiltrato a poco a poco per mille vie, propinato nelle scienze, nelle arti, negli usi, sotto l'etichetta del Nietzscheismo, del Wagnerianesimo, di un Marxismo mal compreso e distruttore, diffuso dalle birrerie di Pilsen e di Monaco, somministrato da banche e da istitutrici, aveva snervato ed acciecatto ogni altra razza. Nessuno avrebbe mai sospettato che tutto ciò facesse parte di un sistema diabolicamente concepito: nessuno avrebbe mai potuto precisare in sé la sensazione di un graduale soffocamento nel quale a poco a poco spariva ogni attributo proprio per terminare nell'inevitabile assorbimento teutonico. La pania era troppo vasta per vederne le maglie e le corde, pronte per l'ultima stretta.

E mentre le democrazie sapientemente sobillate, urlavano per

le piazze d'Europa il loro pacifismo ad oltranza, le aristocrazie s'erano fissate in una sconfinata ammirazione per l'astro teutonico — astro e non piovra — da cui scendeva una luce soave filtrata dai colori opalescenti delle vetrerie tedesche ed irradiante le chiose musicali di Parsifal, e le norme vitali pazzescamente superlative di Nietzsche.

Il tedesco? Forte, ruvido, rumoroso, sì, ma ridanciano ed espansivo: ingenuo poi come un grosso fanciullo. Le sue grasse risate echeggiavano a Venezia, a Rapallo, a Capri e sul "Garda See" dov'egli si era annidato foggiandosi la sua vita in alberghi, ville e casette di cemento convulsamente dipinte e sorte per incanto. Ed erano risa inestinguibili che non si attutivano mai, neanche quando la sua bionda Frau scambiava sorrisi non maritali e non sapeva dire "nein" al vicino di stanza d'albergo o al compagno di viaggio. Che? Questa la gente in guerra? Eh via! Discorsi da azionisti di acciaierie e di cantieri navali! E se un certo Treitsche, un nominato Von Bernhardt e un tale Rewentlow pubblicavano forsennati volumi di brutale esaltazione della forza, di negazione di ogni diritto umano, niente di male! Pura teorica: nient'altro. Quando la scienza raggiunge limiti vertiginosi contempla ed illustra anche l'assurdo, non è vero? L'Aia, del resto era lì, monumento superbo alla pace perpetua edificato da tutti i popoli in festa.... E se per

ultima dannata ipotesi, guerra fosse in lontanissimi futuri, essa sarebbe stata di certo generosamente contenuta nei limiti di una guerra civilissima...: rispetto dei neutri e degli inermi, fucili umanitari, poche ed indispensabili rovine, religione della Croce Rossa....

Il sogno tedesco? Kundry, Brunilde, Ortruda, trascinate in trionfo nei teatri del mondo per la maggiore gloria artistica di un Kaiser artista e della sua nazione profondamente, anzi morbosamente sentimentale. Questo solo.

Dunque silenzio alle pitonesse della sciagura! Wells, un esaltato. Deliziosa l'operetta viennese, eccellente la scura birra di Baviera, o bionda kellerina di Koenigsberg! Viva la pace! Anzi "bitte schoen"! "Hoch der Frieden"! come diceva la "Fräulein" di casa.



Studiando la storia della nuova Germania risalta agli occhi una strana osservazione. Nei periodi di pace il tedesco si raccoglie e medita, teso verso la prossima guerra e come se questa fosse sempre imminente. E un bel giorno scopre qualcosa di diabolico che tiene gelosamente nascosto a tutti e che costituisce la "sorpresa" che deciderà indubbiamente della sua vittoria: la "sorpresa" del 1866 contro l'Austria fu il fucile ad ago: quella del 1870 contro la Francia fu la comparsa delle grandi artiglierie campali smascherate a opportuno momento sui campi di battaglia. Man mano che la sua "sorpresa" si matura e diviene applicabile, aumenta la tracotanza e l'albagia della sua politica: il grossolano sorriso della sua diplomazia divien più sibillino, finchè un giorno, quando tutto è pronto, egli coglie o forma il pretesto: telegramma di Ems o eccidio di Seraievo..., non importa quale altro. E la tigre teutonica, ritirate a tempo le sue avanguardie sparse per il mondo, muta in un ghigno l'espressione bonaria dei tempi di pace e nuda nell'anima, restata immutabilmente

barbara sotto una patina di civiltà, che non assimilerà mai, si scaglia.

Quale era la "sorpresa" preparata per la presente guerra? Quarantaquattro anni di raccoglimento avevano questa volta prodotto non una, ma più sorprese: Zeppelin, cannoni mostruosi, gas asfissianti, liquidi infiammabili, diffusione di bacteri, piccoli ami frammisti ai foraggi o nascosti nelle scatole di carne americana, da un lato; e parallelamente a queste, quella cosa più spaventevole di tutte e che l'uomo civile non sa, non può combattere: il cinico annullamento di ogni legge umana: il tedesco, orribile incarnazione della più sfrenata ferocia.

Un lungo, costante, persistente lavoro, infiorato di "Deutschland über Alles", di "Wacht am Rhein", di canti goliardici, ammantato di esaltazioni letterarie folli — rigido sistema scolastico anche questo, curato con la stessa ansia di una colatura di acciaio nelle officine di Essen e vigilato scrupolosamente nella sua ascensione verso la maturità — doveva coronare il principio nuovo, davvero inaspettato in un mondo civile; questo: la vera guerra è la guerra degli Unni; nessun ritegno, nessuna pietà. Gli sterminî inutili, le azioni più abiette, più vili, le menzogne più spudorate, tutto è ottima arma, perchè.... — proclama il tedesco — perchè il terrore del nome teutonico è abbreviazione della guerra stessa. No: perchè — e questo resterà indelebile nel mondo — perchè la guerra così condotta risponde esattamente all'anima tedesca che è la peggiore del Creato.

Ecco la più forte sorpresa del 1914. Falsa come tante altre cose tedesche. E' proprio l'odio raccolto dal tedesco che ha levato contro di lui il mondo e che impedisce ai suoi nemici ogni debolezza. Il tedesco deve essere domato. Oggi che s'è rivelato finalmente quale è, la civiltà l'esige.

E corrano altri fiumi di sangue: molto ce ne vuole per ricoprire la terra di sani globuli rossi e far sparire per sempre la lebbra che l'aveva ricoperta.



Così, quando il nostro momento venne, subimmo a nostra volta la nuovissima arma: lo scempio di ogni legge civile.

In un anno di sapienti lezioni teutoniche, l'Austria, fusa facilmente la sua ibrida anima con quella tedesca, ne adottò subito i sistemi e le teoriche contro di noi. Vassalla umile della Germania, serva spaurita della Germania, si affrettò ad imitarla anche nella "sorpresa". Nessuno avrebbe mai supposto che proprio le nostre coste Adriatiche indifese da noi e da maligna natura, divenissero preciso scopo di guerra di una nazione i di cui ufficiali erano pure usciti da scuole Imperiali e Reali.

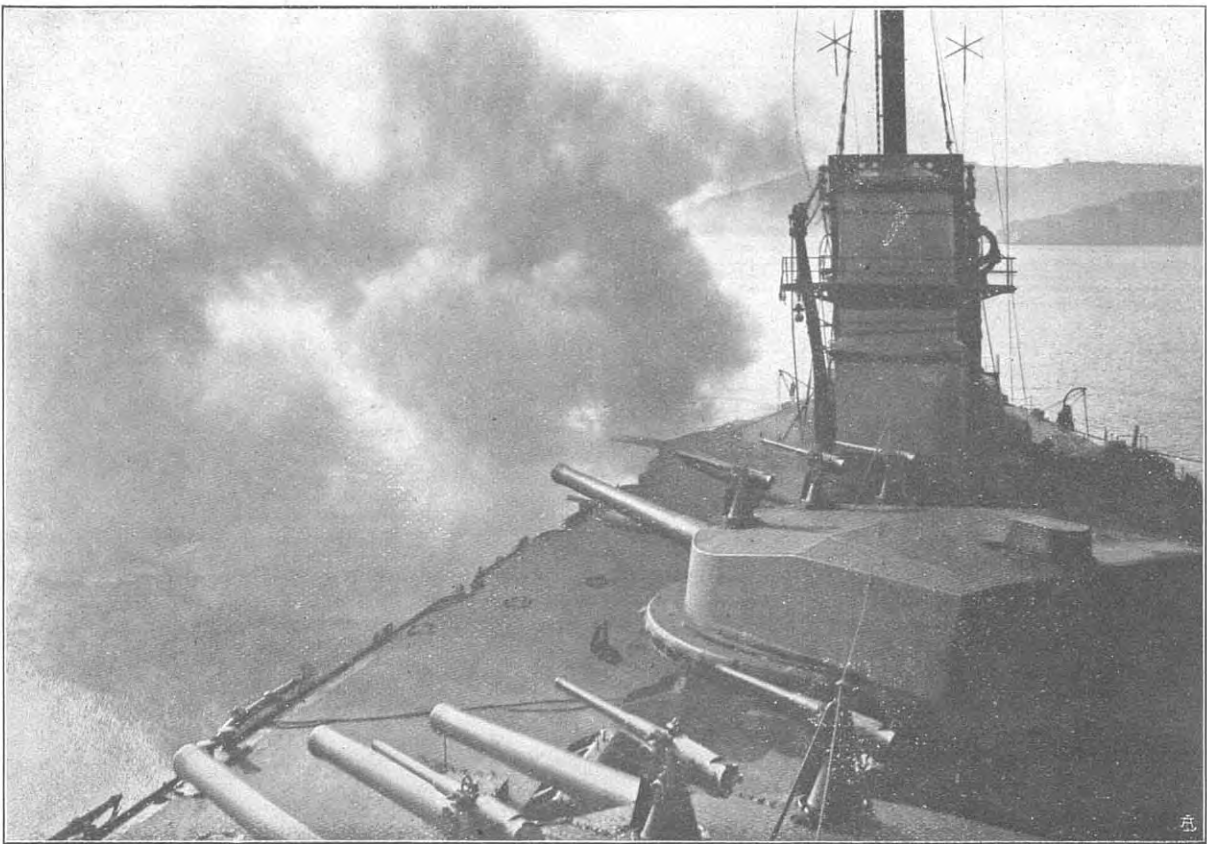
Noi sognavamo la guerra ampia e la grande battaglia.

Da un duello mortale, verso il quale tutte le forze avversarie si sarebbero precipitate, doveva

scaturire la vittoria. Fissando l'Adriatico noi vedevamo trascorrere le linee delle nostre navi coronate di vampe e annientare ogni ostacolo. E sarebbe stata questione di poche ore: tante quante a Tsushima, ultima grande battaglia navale.

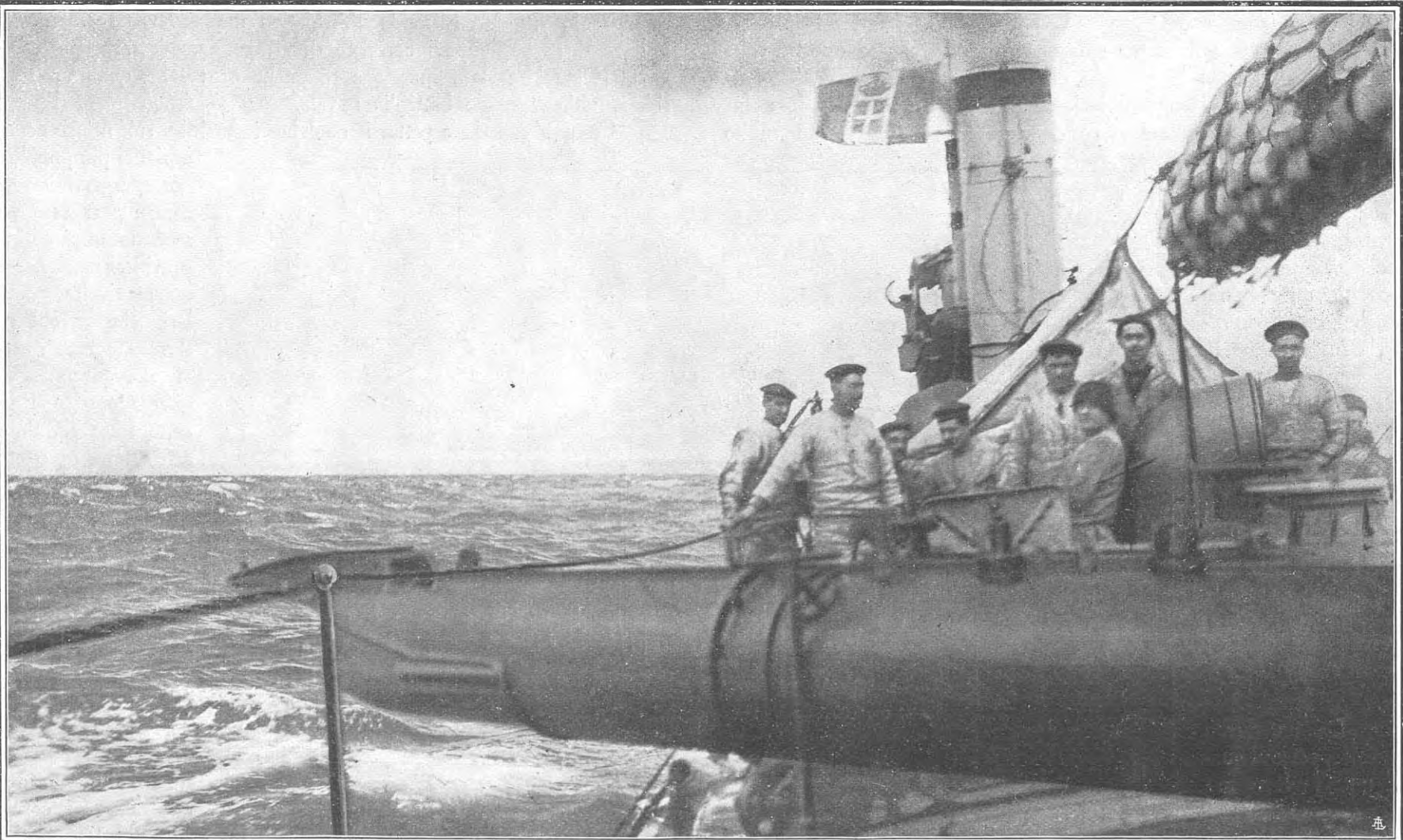
Certo v'era da aspettarsi qualche incursione sui nostri centri adriatici più popolosi per spargervi il terrore e provocare — secondo le peregrine previsioni nemiche — quelle rivolte popolari, che avrebbero dovuto tagliare i nervi alla guerra. Per quanto questo concetto fosse già duro ad essere accettato da chi cavallerescamente sente, pure una qualche giustificazione lo scusava, dato che una connessione con gli scopi della guerra in esso c'era.

Ma le giornate del 23-24 maggio 1915 ci rivelarono subito al primo urto che avevamo considerato a troppo alto

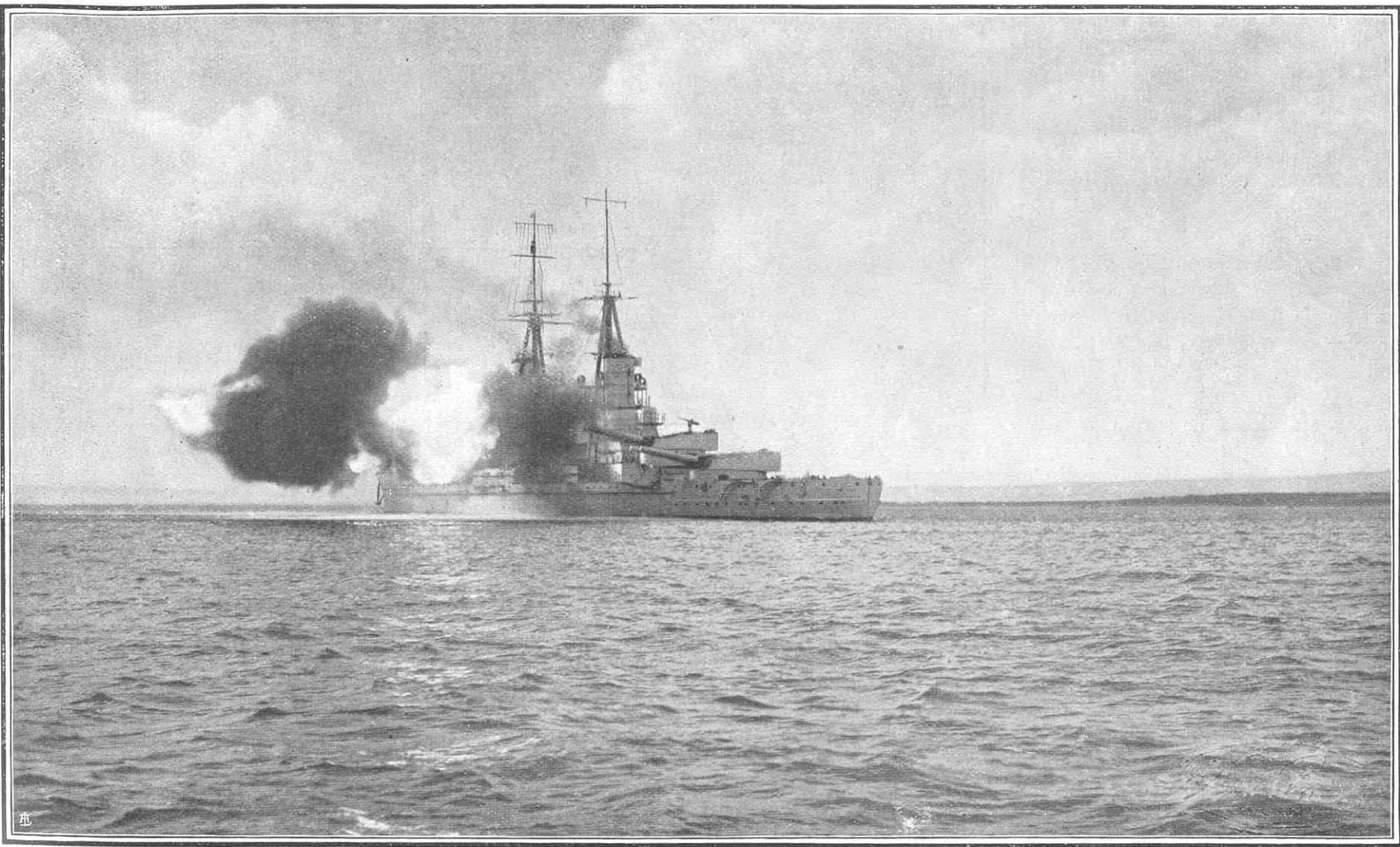


"Le linee delle nostre navi coronate di vampe...."





Torpediniera in crociera.



Una dreadnought: tiri di bordata.

livello morale il nostro avversario. La barbarie tedesca aveva già fatto scuola nella vassalla marina Austro-Ungarica e anche questa si presentò in guerra colla sua " sorpresa " di ferocia.

I fatti sorpassarono di molto le previsioni. Ne fu prima misura il bombardamento di Ancona; città del tutto inerme. Al compimento di questa poco valorosa azione concorse quasi tutta la flotta nemica — 22 unità — unica volta nella quale uscì per poi chiudersi per sempre nei suoi covi vastamente minati e infrangibilmente chiusi. E fu tirato all'impazzata con quella esaltazione d'orgia sanguinosa così cara ai nostri



Ancona: città non fortificata.

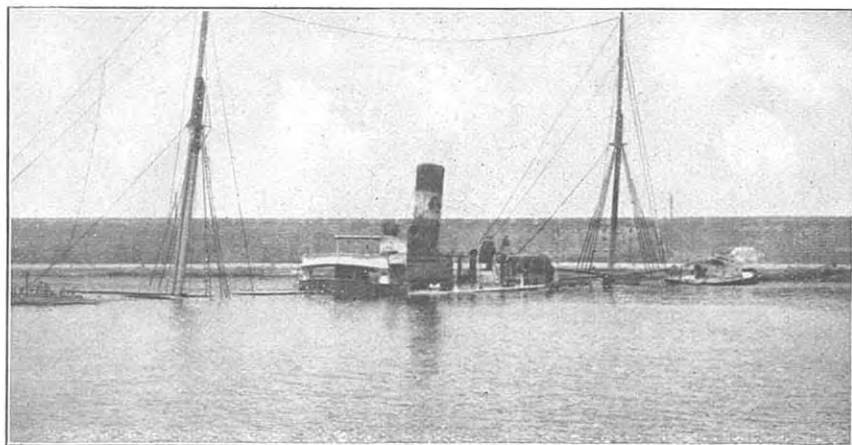
Fot. Alinari.

nemici. Insieme ai pochissimi obiettivi militari che l'impavida città presentava, furono mira le pacifiche case: e — sembra inverosimile! — il fuoco nemico, eseguito sotto il vessillo dell'Apostolica Maestà dell'Imperatore Austro-Ungarico, si accanì specialmente sull'antica cattedrale di San Ciriaco che sorge, monumento d'arte e di gloria, isolata sulla vetta del colle Guasco sovrastante l'abitato. Si sarebbe detto che gli austriaci fossero impazienti di imitare le gesta luterane dei loro alleati sulle storiche cattedrali del Belgio. Nessuna scusa per questa azione criminosa. La distanza delle navi agenti, resa brevissima dalla



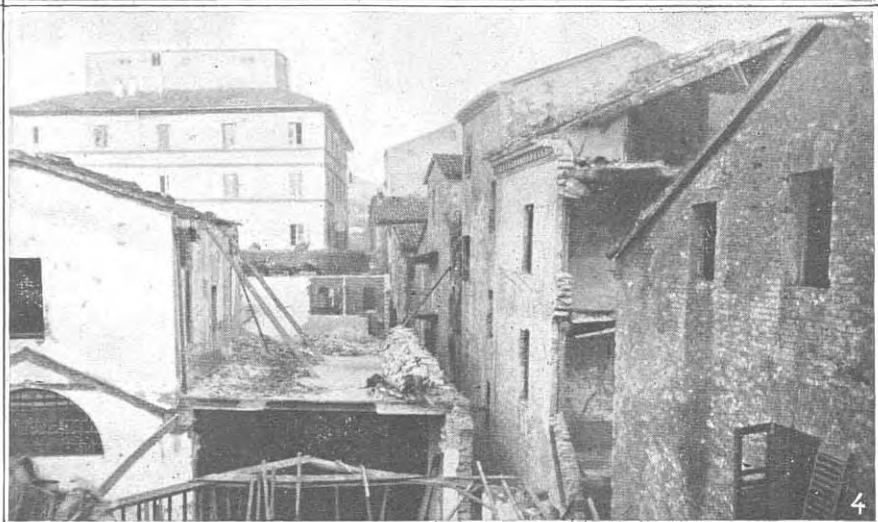
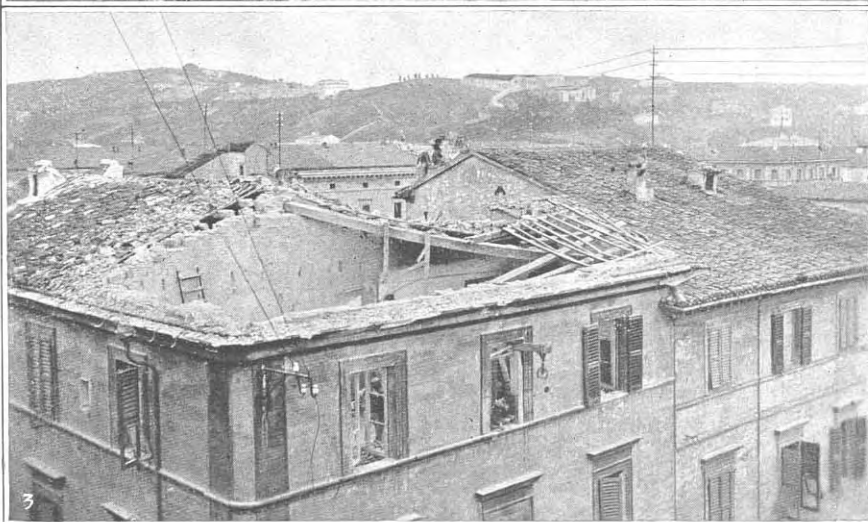
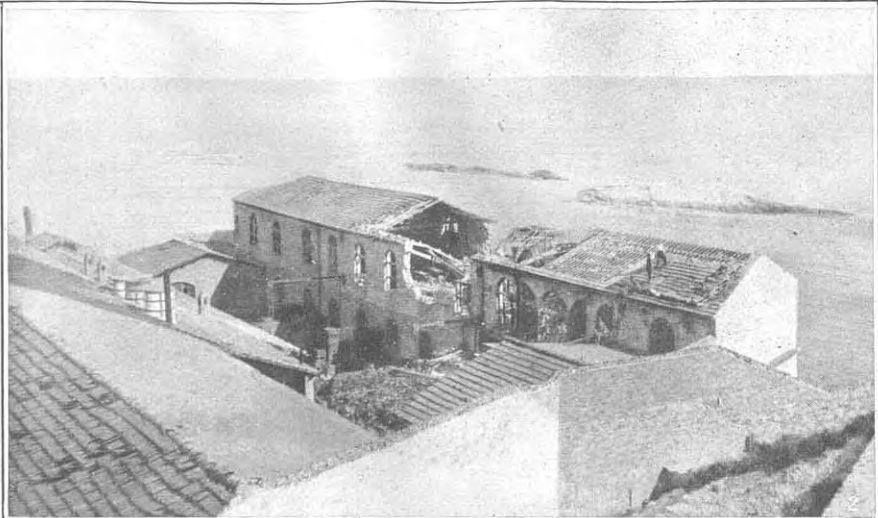
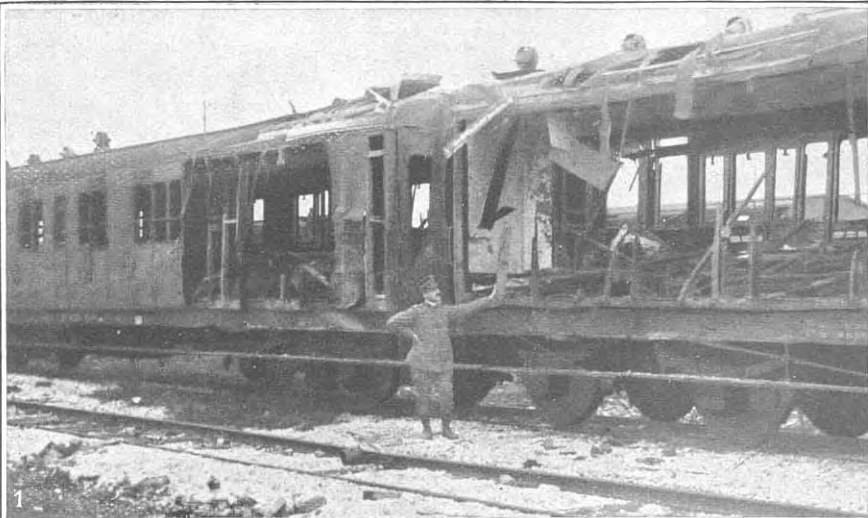
Fot. Prof. Cotini.

Ancona: Danni del bombardamento.



Ancona: Il *Lemnos*, piroscalo austriaco affondato da navi nemiche il 24 maggio 1915.

Fot. Prof. Cotini.

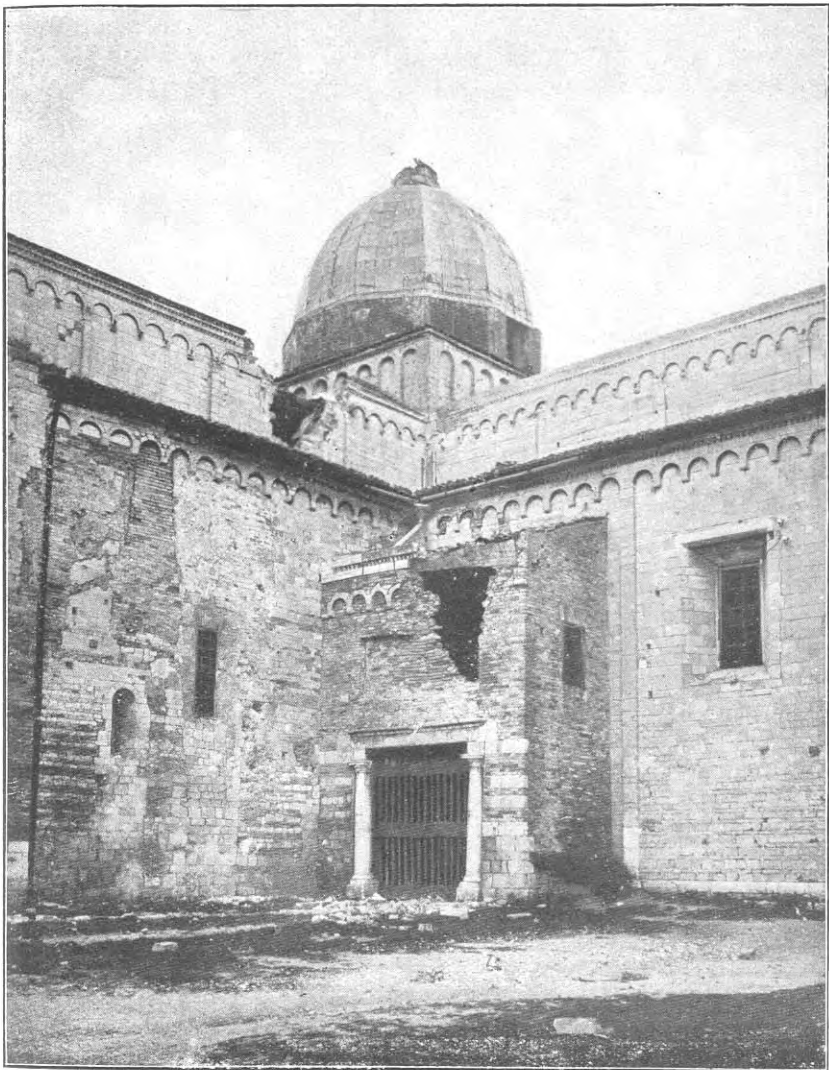


Effetti del bombardamento di Ancona: 1. Vetture ferroviarie - 2. Opificio - 3-4, Case private.



Bombardamento di Ancona: Danni al Duomo.

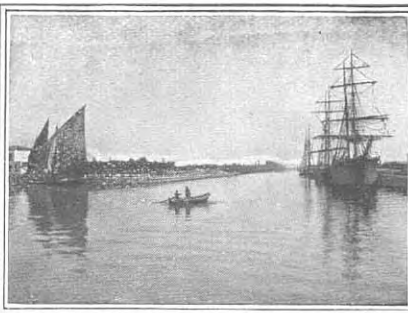
Fot. Prof. Cotini.



Fct. Prof. Cotini.



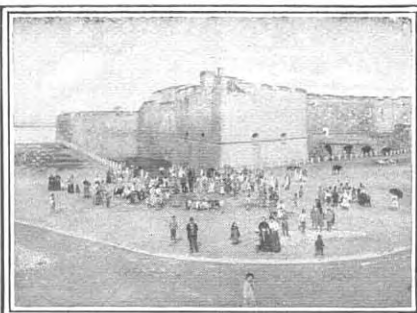
Bombardamento di Ancona: Danni al Duomo.



Porto Corsini: il canale.



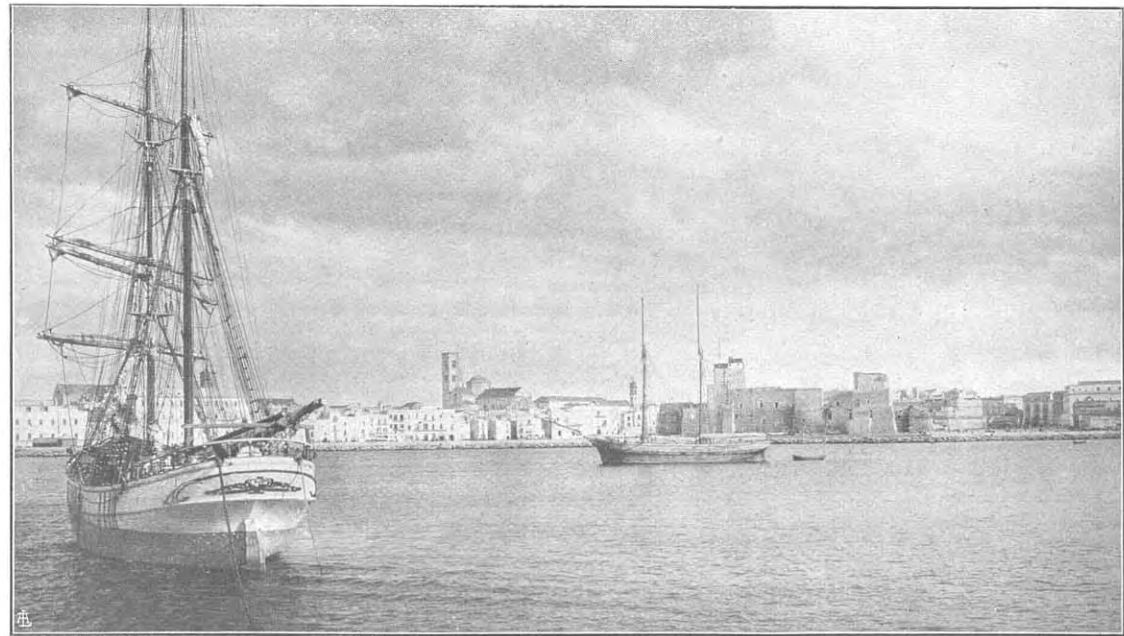
Manfredonia.



Barletta.

sicurezza dell'impunità, manteneva ben chiari gli obbiettivi. Non è dubbio che così si volle deliberatamente fare e non è inutile l'osservazione che i danni prodotti alle opere ferroviarie ed al cantiere navale privato, unici scopi giustificabili, furono lievissimi.

Nè la gloriosa squadra nemica si contentò della magnifica azione di Ancona, troncata immediatamente non appena un nostro sommergibile potè uscire dal porto, sfidando il fuoco delle torpediniere e la caccia

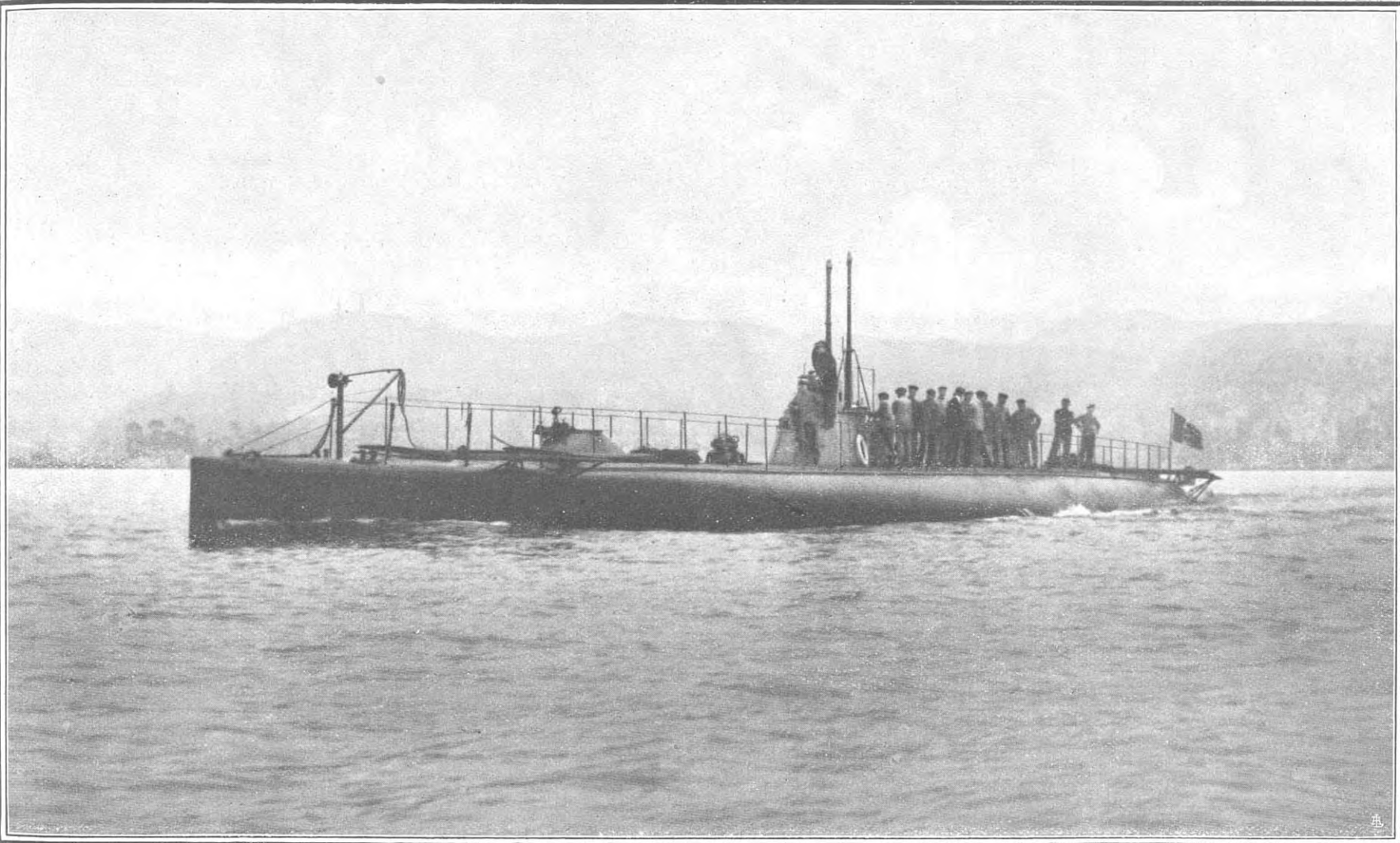


Bari: Il porto col castello medioevale.

Fot. Alinari.

datagli da due idrovoltanti. Numerosi proiettili furono pure lanciati a Numana, piccola borgata di villeggianti sul Monte Conero, a Porto Civitanova e Porto Recanati, cittadine innocenti ben lontane da Ancona.

E questa, è bene ripetere, è stata l'unica uscita della I. R. squadra Austriaca. Nelle stesse giornate, Rimini, Manfredonia, Barletta e Bari venivano aggredite nella loro pace da unità leggere. Collare di gesta degno dell'aquila bicipite!



Il sommergibile *Foca* che il 24 maggio 1915, movendo, dal porto di Ancona, contro le navi austriache ne fece cessare il bombardamento.





Grado.

La rivelazione dei metodi nemici era avvenuta. Tutta la lunghissima nostra costa, da Grado a Santa Maria di Leuca, cosparsa di città popolate e disarmate, avrebbe potuto d'ora innanzi subire identici attacchi. E anche, ipotesi ancora più terribile, non era nemmeno da escludersi che unità nemiche di grande velocità, sboccando dal Canale d'Otranto, si spargessero per il Tirreno facendo scempio dei nostri più importanti centri Mediterranei e Sicili.

Ma popolazione e Marina non si scossero: l'una ebbe fiducia nell'altra. E mentre la prima mostrava le più alte virtù del sangue italiano rimaste lungamente sopite in sterili quisquiglie sociali, la seconda raccolse subito le sue energie, adattò immediatamente uomini e mezzi al gravissimo compito che le incombeva e pur mantenendosi sempre pronta alla grande battaglia ardentemente sperata, provvide senza indugio a frustrare il bieco programma nemico.

Gravissimo compito. Si pensi in primo luogo alla nessuna possibilità di rappresaglia, vista la stranissima circostanza d'aver di fronte una costa nemica e italiana. Si rifletta alla nostra assoluta mancanza di basi, per la quale ci era impedito accumulare forze lungo l'estesa costa nostra e rendere impossibili simili barbari attacchi. E d'altra parte il tenere le molte necessarie unità disseminate in continua cro-

ciera, ci avrebbe esposto a perdite certe, dato che sarebbe stato facile minare di notte il percorso quasi obbligatorio delle nostre navi o attenderle al varco coi sommergibili, silurandole.

Si consideri inoltre che le brevi distanze trasversali dell'Adriatico permettevano al nemico rapide uscite di notte, avendo tutto il nostro litorale per mira e scegliendo a caso l'obbiettivo, perchè ogni obbiettivo era buono per lui. All'alba, in una o due ore egli poteva compiere la sua sinistra azione e ritirarsi subito dopo nelle sue inattaccabili basi prima che potessero giungere sul posto le nostre forze a punirlo. Il sistema formidabile di isole e di passi, che disseminati lungo la costa chiude i suoi covi, gli permetteva di sboccare da dove voleva e di sparire dove meglio credesse. Infatti è stato notato che le sue unità uscite da un punto, sono sempre rientrate in un punto diverso.

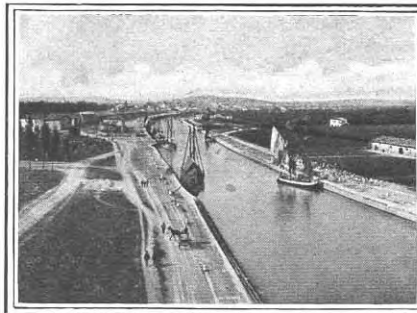
E qui cade opportuno aprire una breve parentesi per meglio illustrare l'infelice posizione nostra di fronte alla tradizionale nemica.

Dietro quella barriera infrangibile l'Austria ha modo di trasportare con la massima sicurezza forze e convogli lungo tutto il suo litorale da Pola a Cattaro, rendendo a noi impossibile prevenire i suoi disegni. Ha porti di eccezionale sicurezza, ridossi, punti di ri-

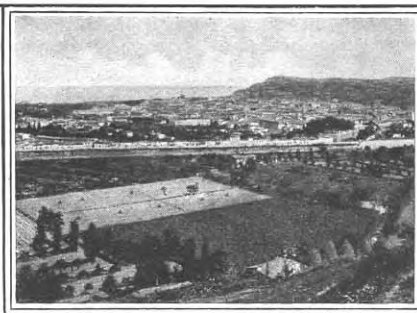
fornimento e di vigia dovunque: ha centri militari di primissimo ordine a breve distanza l'uno dall'altro, agevolati dalla natura nelle fortificazioni, serviti da linee ferroviarie interne e indipendenti: e per le speciali condizioni meteorologiche dell'Adriatico, i cui venti dominanti sono la Bora e lo Scirocco, tutto il movimento militare marittimo lungo il litorale austriaco può svolgersi in acque riparate e quasi sempre calme, cosa che in guerra ha il suo valore.

A tutto questo noi non possiamo opporre che la nuda, bassa, uniforme, dritta distesa di sabbia della nostra costa, senza una insenatura, un ridosso, una qualsiasi difesa: aperta, da Venezia a Brindisi, a tutte le insidie, battuta dal mare in pieno per tre stagioni dell'anno. Nessuna libertà di movimento per noi: nessun appoggio: nessun respiro. Si direbbe che l'Austria abbia avuto, e in grado superlativo, tutto ciò che poteva darle buon giuoco per schiacciarci, mentre era negata a noi ogni circostanza propizia.

Sopportare ancora questo stato di cose voleva dir soggiacere: la tisi del polmone Adriatico ci avrebbe preclusa ogni aspirazione — nei due sensi letterari — perchè nulla si concede ai tisici, la cui vita non conta. La guerra era per noi l'unica salvezza: bisognava ritogliere alla nemica la male acquisita eredità di Roma e di Venezia. La guerra: e la volemmo *anche* rendendoci ben conto della nostra inferiorità. - La parentesi è chiusa. Ma non basta ancora: a quanto essa esprime e a quanto venne più sopra detto sulla facilità con la quale l'Austria poteva colpirci, è necessario aggiungere circostanze altrettanto gravi che costituivano una minaccia a tutte le nostre operazioni progettate o in esecuzione.



Rimini.



Pesaro.

Fot. Alinari.

La politica conciliativa e dimessa verso i futuri nemici, seguita dall'Italia negli ultimi anni, una specie di cieca fiducia in una durevole pace, l'eccessiva tolleranza verso lo straniero, insita purtroppo nella natura italiana, avevano fatto sì che la costa adriatica disseminata di alberghi, di ville e di luoghi di villeggiatura, desse comodo ricetto e libera vita a individui delle più svariate nazionalità. Col forestiero non si guardava troppo per il sottile. Tedeschi, ungheresi e austriaci circolavano liberamente ovunque e sotto la veste del turismo indagavano minutamente su ogni cosa nostra, pur essendo noi loro alleati politici. Ufficiali austriaci, che oggi comandano navi contro di noi, camuffati da bagnanti, non trascuravano la personale conoscenza delle più umili classi e specialmente di quella dei pescatori, di parecchi dei quali essi conoscevano perfino il nome, nell'idea di valersene in seguito come guide nel riconoscimento difficile della costa adriatica.

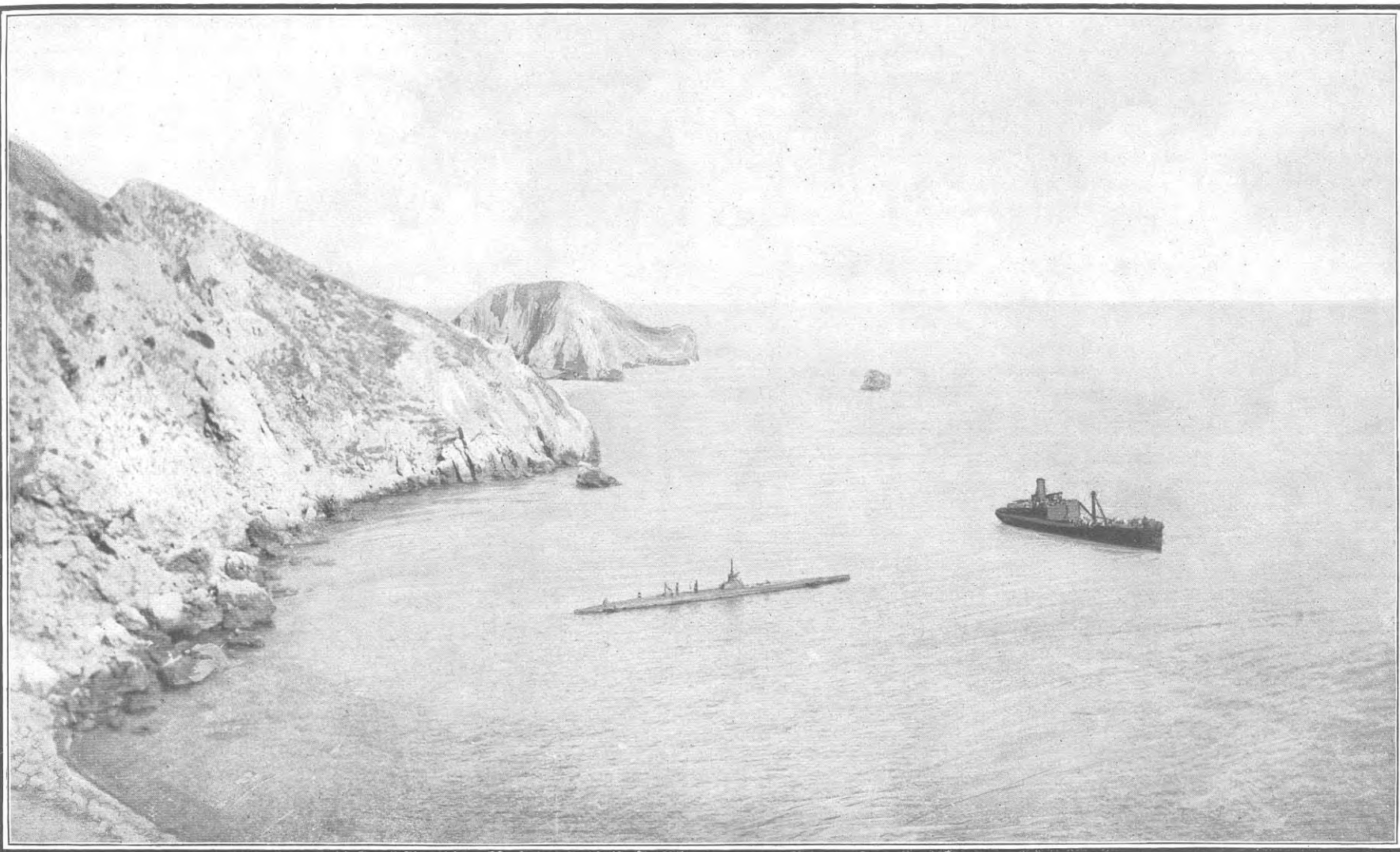
Potrei citare qui molti esempi di quanto ci venisse a costare caro in seguito questo stato di cose e qual torto fosse il non aver per spirito di pietà sospeso fin dal principio della guerra ogni genere di pesca lungo la costa adriatica. Taglio corto: fioriranno in seguito gli aneddoti. Ma certo a nessuno è sfuggita la singolare sicurezza con la quale il nemico diresse le sue prime azioni allo scoppio delle ostilità.

Dovevamo, dunque, combattere non soltanto contro forze materiali già così fortunate, ma anche contro tutto un sistema morale occulto e paralizzante che era difficile estirpare in breve tempo.

Queste, le condizioni reciproche.



La nuda, bassa, dritta nostra costa adriatica.



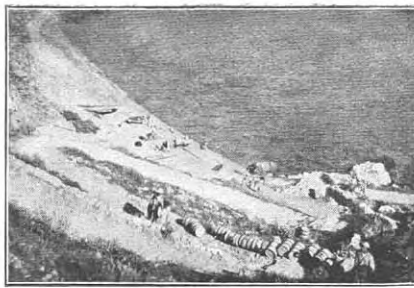
Isola di Pelagosa: Un sommergibile italiano nella rada.

Eppure, malgrado tale enorme squilibrio, le incursioni nemiche diradarono subito; forze importanti non ne uscirono più: dalla costa opposta venne soltanto qualche rapidissimo incrociatore accompagnato da cacciatorpediniere, formando nuclei più pronti alla fuga che alla battaglia. L'Austria sentiva bene che la nostra vigilanza assidua le pesava addosso sempre ed ovunque e che presto le avremmo fatta pagar cara la sua tracotanza. Allora eccola ridotta fin dai primi tempi della guerra alla piccola azione corsaresca. Infatti il 18 giugno alcune sue piccole unità sparano pochi colpi a Punta Tagliamento, Rimini, Pesaro e Fano, e il 19 luglio a Monopoli: poi si dileguano.

Il giorno successivo vi è un'azione contro il desolato scoglio di Pelagosa e a Viesti. "Oggi con mare calmo e cielo sereno, nella preziosa isola di Pelagosa...", così cominciò la proclamazione radiotelegrafica, soffusa di umorismo teutonico e lanciata in italiano dal nostro nemico dopo una così magnifica azione, ed essa ebbe un coro di pietosa ilarità lungo tutti gli apparecchi di ricezione radiotelegrafica italiani e delle marine alleate...

San Vito, Termoli, Ortona, Francavilla, San Benedetto del Tronto, Grottammare, Cupra Marittima, Pegaso, paesetti litoranei, bianchi bersagli sullo sfondo verde delle colline, videro con stupore apparire tra le loro barche da pesca, all'alba del 23 luglio 1915, le sagome grigie dei cacciatorpediniere nemici ed accolsero con calma sprezzante gli *shrapnels* inviati loro nella fretta più cieca e rabbiosa.

Danni, pochissimi. In una vaccheria, scambiata forse per caserma, ad Ortona, furono uccise alcune delle tranquille produttrici di latte. Un paio di rimorchiatori furono affondati. Qua e là fu intaccato qualche ponte della linea ferroviaria litoranea, subito riparato: e il servizio non subì mai interruzioni di sorta.



Pelagosa: Rifornimenti militari.

Il 27 dello stesso mese è la volta di Senigallia, Fano e Pesaro. Nella prima di queste città venne danneggiato un edificio di carità eretto per coloro che spesero la vita sul mare e che il mare non volle più: l'Ospizio Marino per i vecchi; cosa che se non prodotta da voluta ferocia, dà indizio certo dell'ignoranza del nemico nel non saper riconoscere le località con l'esame delle carte e dei piani. Mirare alle case grosse...: qualche cosa c'è; questa pare essere la povera norma tattica degli ufficiali dell'I. R. Marina austroungarica, naturalmente derivata dagli insegnamenti tedeschi. E sì: qualche cosa c'è sempre e certa anche: il ridicolo e la pietà per queste infelici gesta a cui essi debbono ricorrere per riempire i loro bollettini di guerra.

Nel mese di agosto abbiamo altre incursioni su Molfetta, Santo Spirito, Bari e Noicattaro e di nuovo sulla "preziosa" Pelagosa, dove parecchi marinai austriaci lasciarono la preziosa vita, cosa che determinò la fuga delle ancora più preziose unità avversarie.

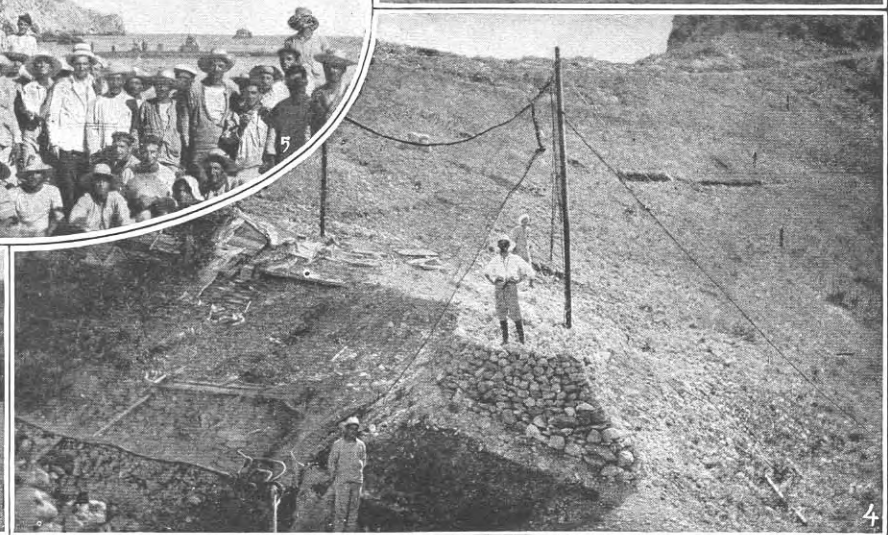
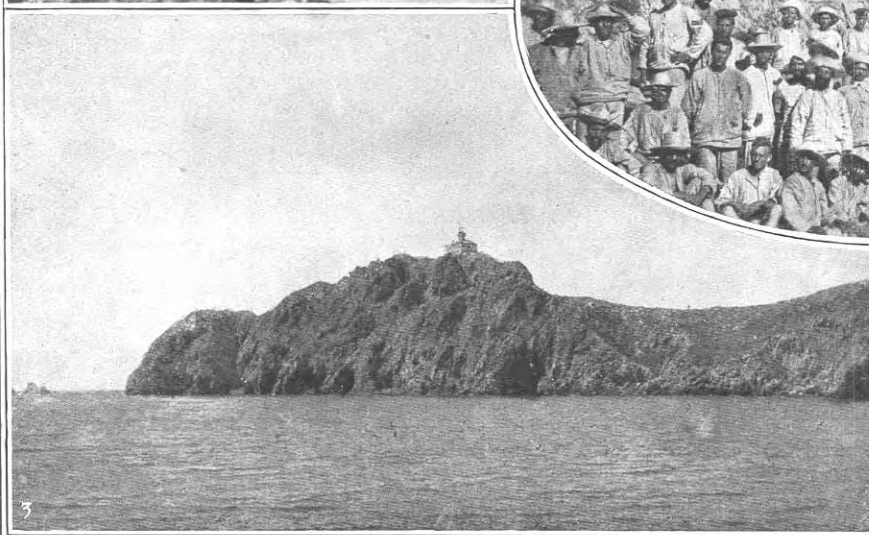
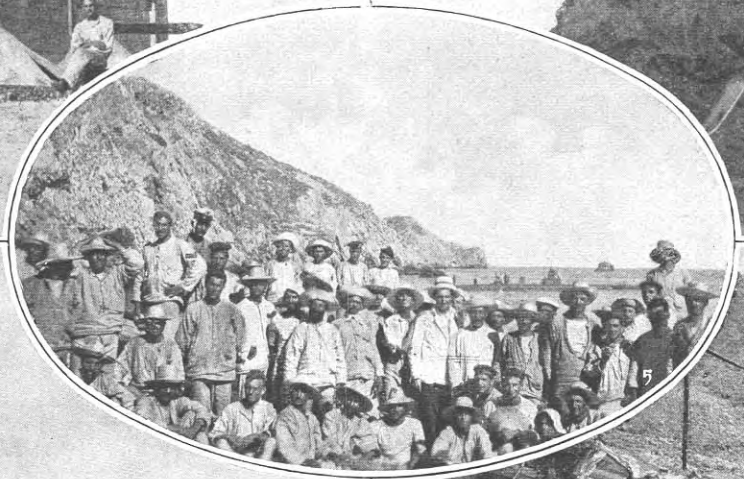
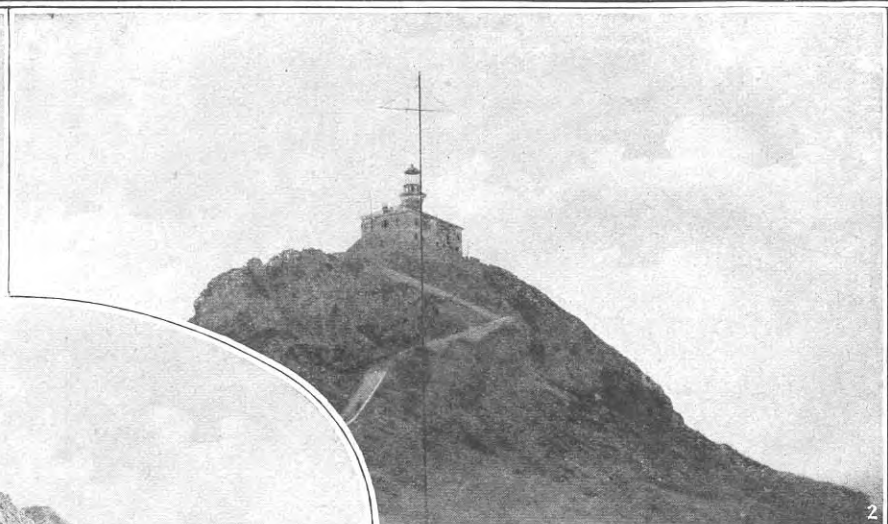
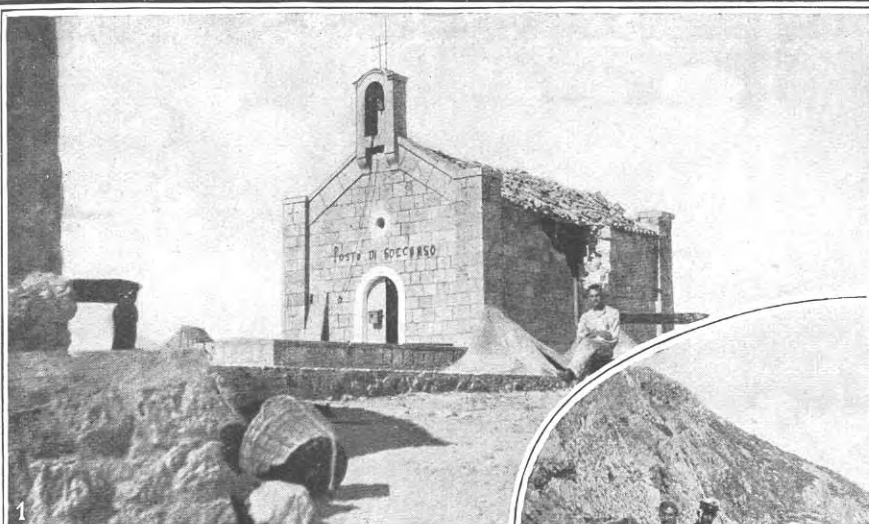
Ma questo è tutto ciò che il nostro nemico potè fare contro noi: perchè si può stare certi che se avesse potuto fare di più non ne avrebbe perduta l'occasione.

Sapeva bene che il soffermarsi troppo avrebbe significato il taglio della sua ritirata e la sua distruzione. Grandi navi dai potenti cannoni non poteva arrischiarne più: esse non fuggono abbastanza veloci. Non v'era altra risorsa che l'impiego del piccolo cacciatorpediniere con le sue piccole artiglierie sparate in corsa. Da ciò pochi danni.

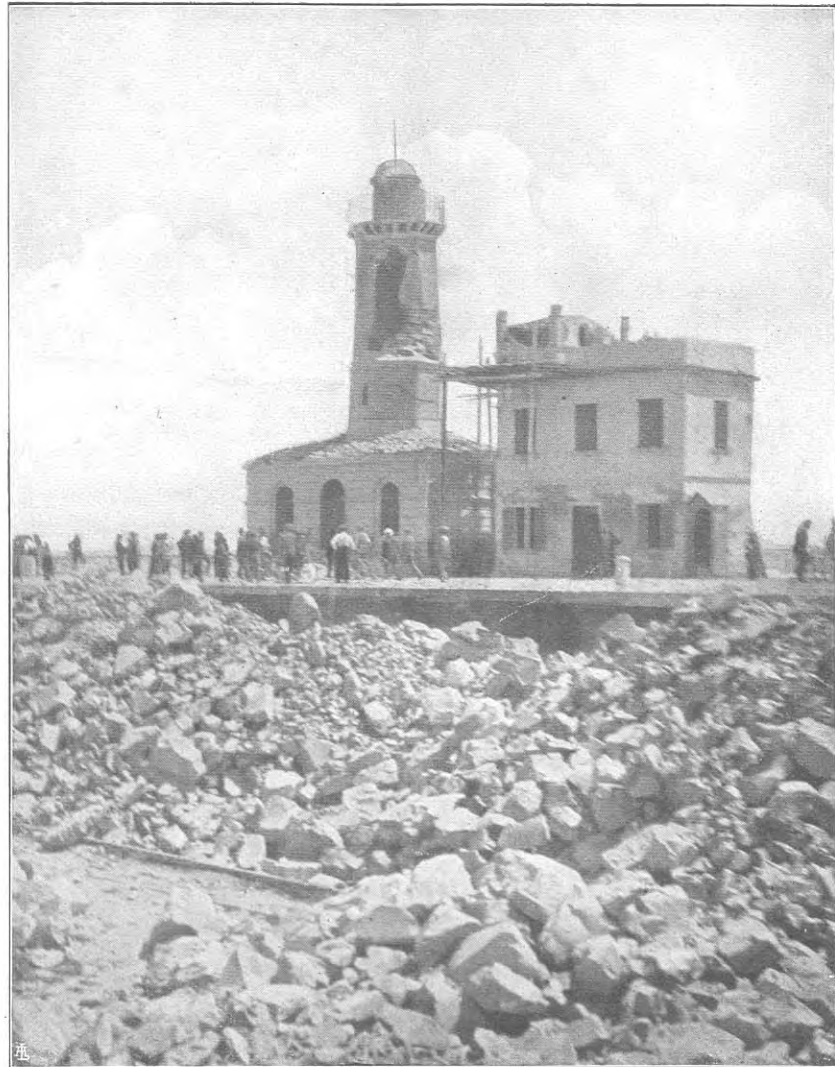
Ed ecco un primo successo nostro ottenuto senza neanche venire a contatto.

Pare un paradosso, ma non lo è.

E presto anche queste incursioni, già così diradate e affievolite finirono.

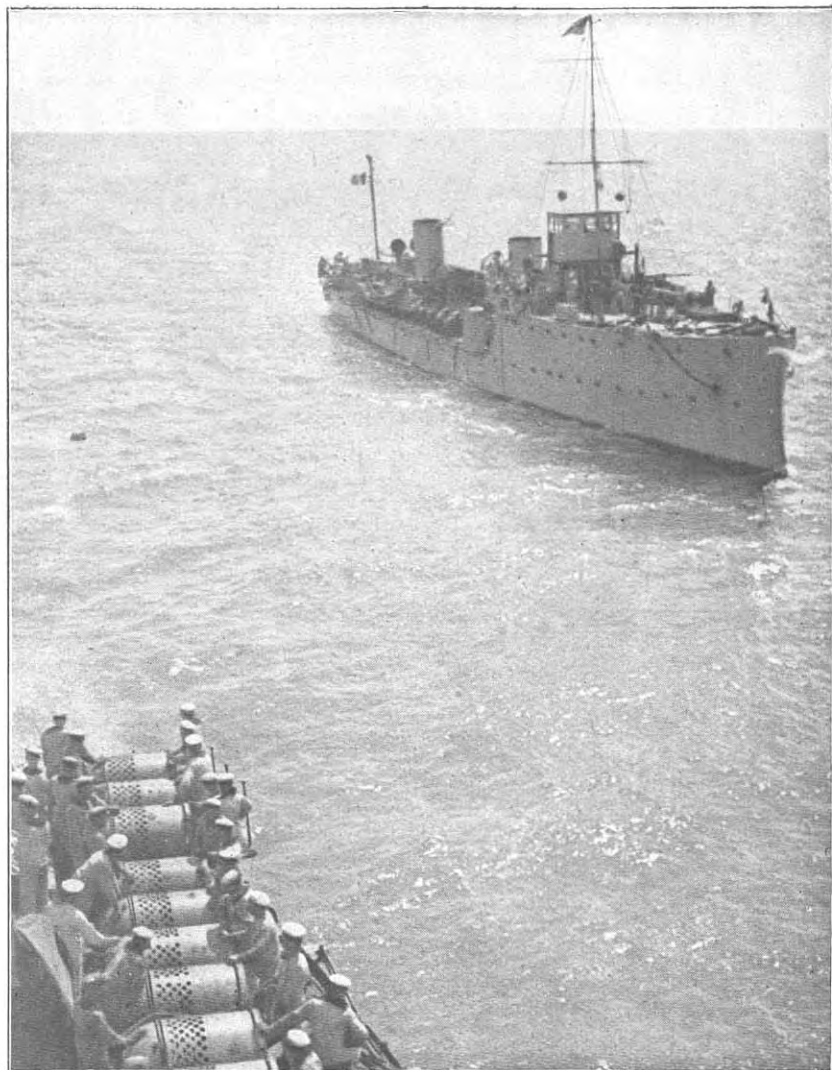


Isola di Pelagosa: 1. La chiesa di S. Michele - 2. Il faro - 3. Punta Ponente - 4. Lavori di difesa - 5. Marinai dell'eroico presidio.



Bombardamento di Sinigaglia.

Fot. Cingolani.



Affondamento di torpedini.



Perchè?

Il pubblico italiano, teso con l'anima verso il Trentino e l'Isonzo, dove s'allarga l'Italia nella neve, nel fango, nel sangue, forse non s'è chiesto questo "Perchè": forse non si è reso conto che l'Austria stretta dalla Marina nell'infrangibile chiusa d'Otranto, uccisa nel suo commercio marittimo, vigilata senza posa nelle sue minime velleità d'azione, non può più nemmeno ripetere quelle facili corse. Eppure è così. Niente che batta bandiera austriaca al sole può solcare l'Adriatico. In questo senso il nostro dominio è completo ed assoluto. L'Adriatico è stato da noi vuotato.

Banchi di mine collocate ovunque, batterie mobili e molte altre forme di difesa che è bene egli non sappia, hanno fatto sì che sarebbe fortuna per noi se egli volesse ritentare la prova. Se al principio della guerra fummo sorpresi da un sistema morale che ci sembrava impossibile, siamo ormai ben pronti a sventarne gli effetti. L'Austria tutto questo lo sa. Non tenta più. Provò ancora una volta nel dicembre 1915 a vedere se la nostra attenzione non si fosse allentata: poco mancò che un suo nucleo importante, accerchiato nel basso Adriatico dalle nostre forze, non venisse immediatamente distrutto e fu miracolo se per quanto malconcio esso riuscisse a fuggire.

Non mi soffermerò su quanto riguarda torpedini ed altri sistemi simili di difesa subacquea per ovvie ragioni di attualità: l'avvenire illustrerà quale enorme lavoro, quale costante sprezzo del pericolo e quanta perizia marinaresca siano occorsi per difendere i punti vulnerabili con invisibili moli sui quali è da sperare che il nemico venga un giorno a passare.

Ma una parte delle nostre improvvisate difese, che è quella concernente i treni armati, merita una breve sosta perchè schietta

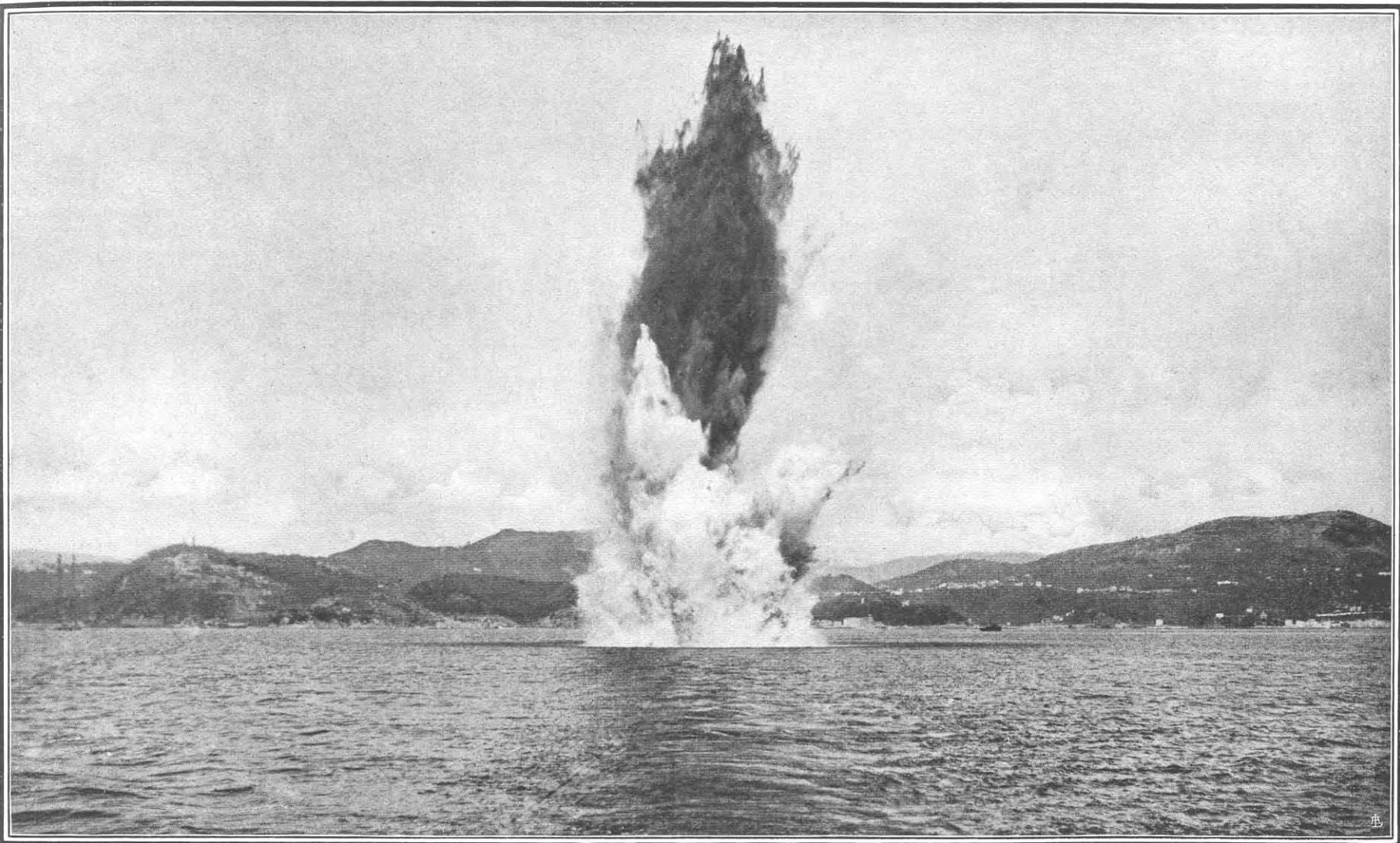
espressione della genialità latina e dello spirito di adattamento immediato che caratterizza i nostri marinai.

E' ormai frase fatta che l'organizzazione tedesca non può avere l'uguale. Detta o scritta, è frase che tutti sanno: ma nessuno riflette che questo attributo così decantato del popolo tedesco è frutto di quasi un cinquantennio, durante il quale tutta la massa teutonica, stranamente invasa da un delirio di guerra, ha profuso ogni energia in uno scopo unico. Con acuta satira, Max Pemberton scrisse in uno dei suoi allegri romanzi che il tedesco è incapace di vivere se la sua vita non è regolata da tabelle indicatrici. Di qua si può passare, di là no: questo è proibito, questo no.

La sua iniziativa individuale è condensata in articoli di regolamento che altri detta per lui.

Se tre tedeschi si trovano assieme eleggono un capo per le minime cose: rinunciare a pensare è gioia per il cervello teutonico chiuso nella sua scatola brachicefala e farsi condurre è per il tedesco prima legge dell'esistenza. Così l'organizzazione tedesca non è uno sforzo e nemmeno disciplina: è attributo passivo del carattere. E non è difficile disassarla se un colpo di genio le venga contrapposto. E questa è la nostra rivincita latina. Dalla massa confusa delle nostre forze, dalla libertà caotica della nostra azione individuale, nasce sempre, e sempre a momento opportuno, la scintilla che illumina la via giusta: e senza tabelle ogni latino sa corrervi sopra di buon passo. Per una volta tanto, lodiamoci un poco di fronte al tedesco. E alla frase della insuperabile organizzazione teutonica, possiamo rispondere con un piccolo sorriso di trionfo che noi quando vogliamo e senza torturarci per anni a fare i certosini di guerra, raggiungiamo subito il tedesco quando sia necessario, arrivando più freschi di lui alla mèta.

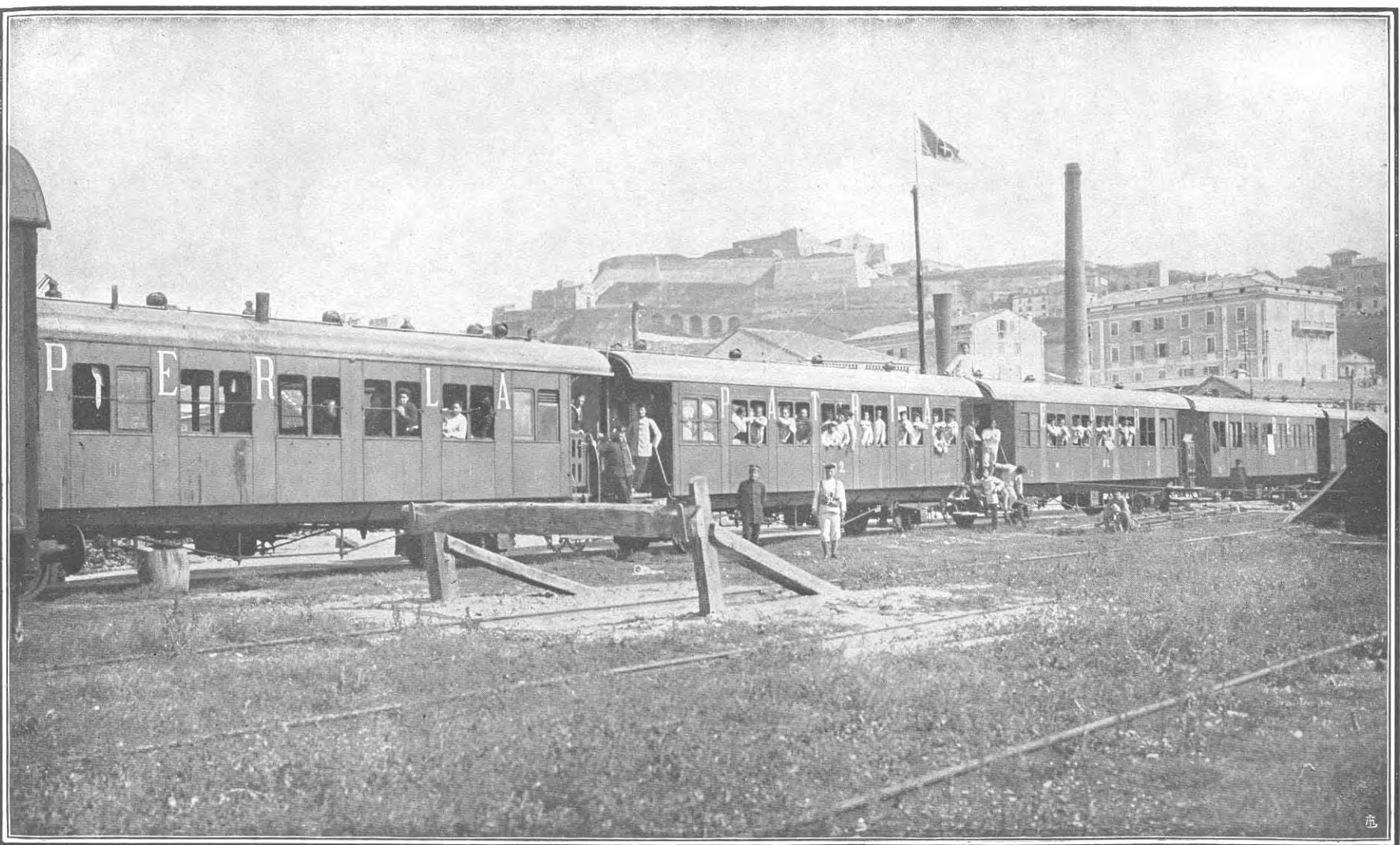
Eccone un esempio magnifico: i treni armati.



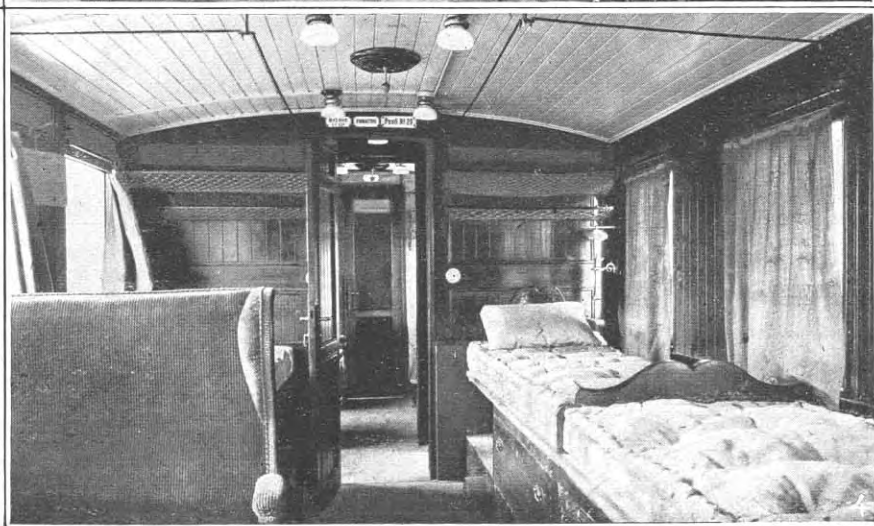
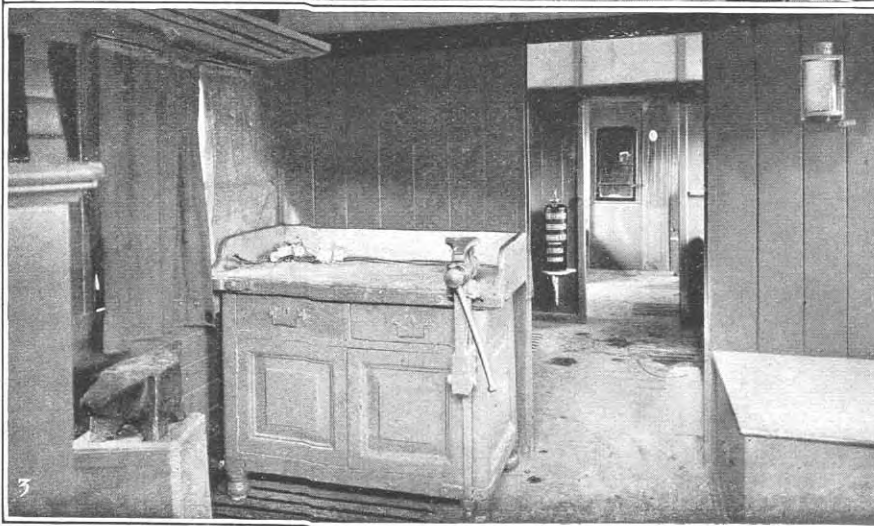
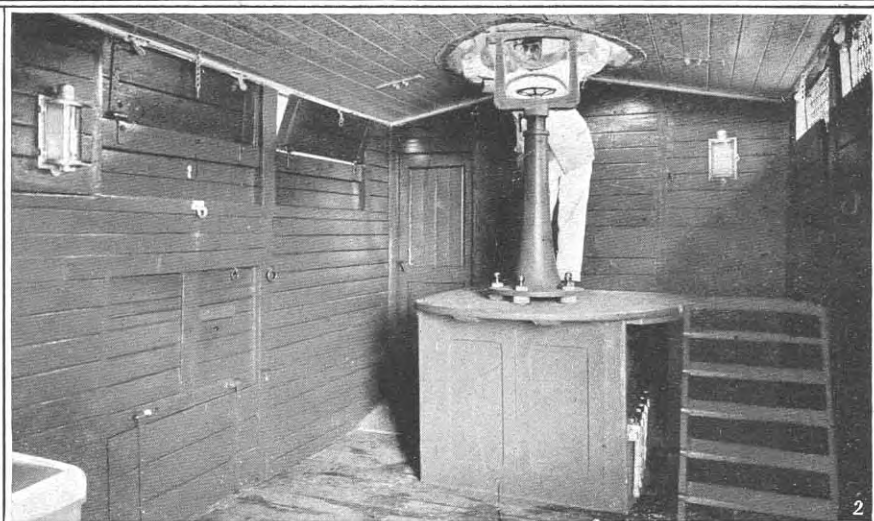
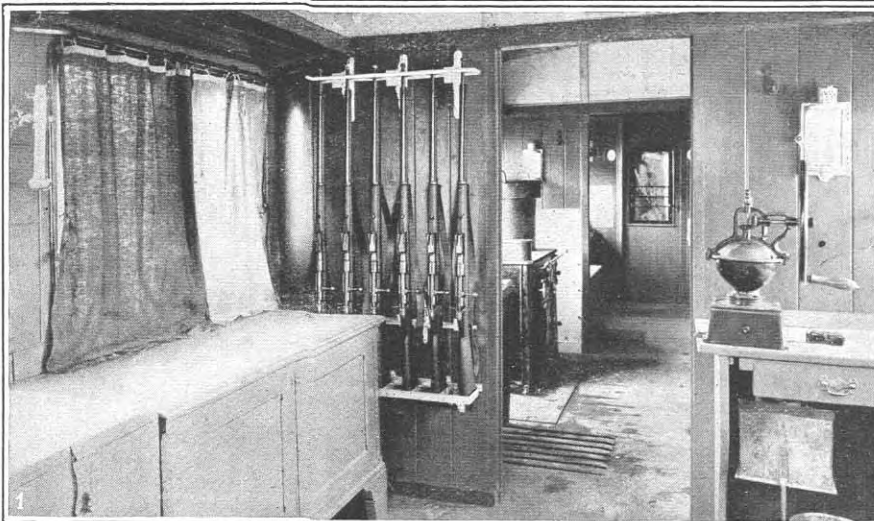
Scoppio di torpedine.



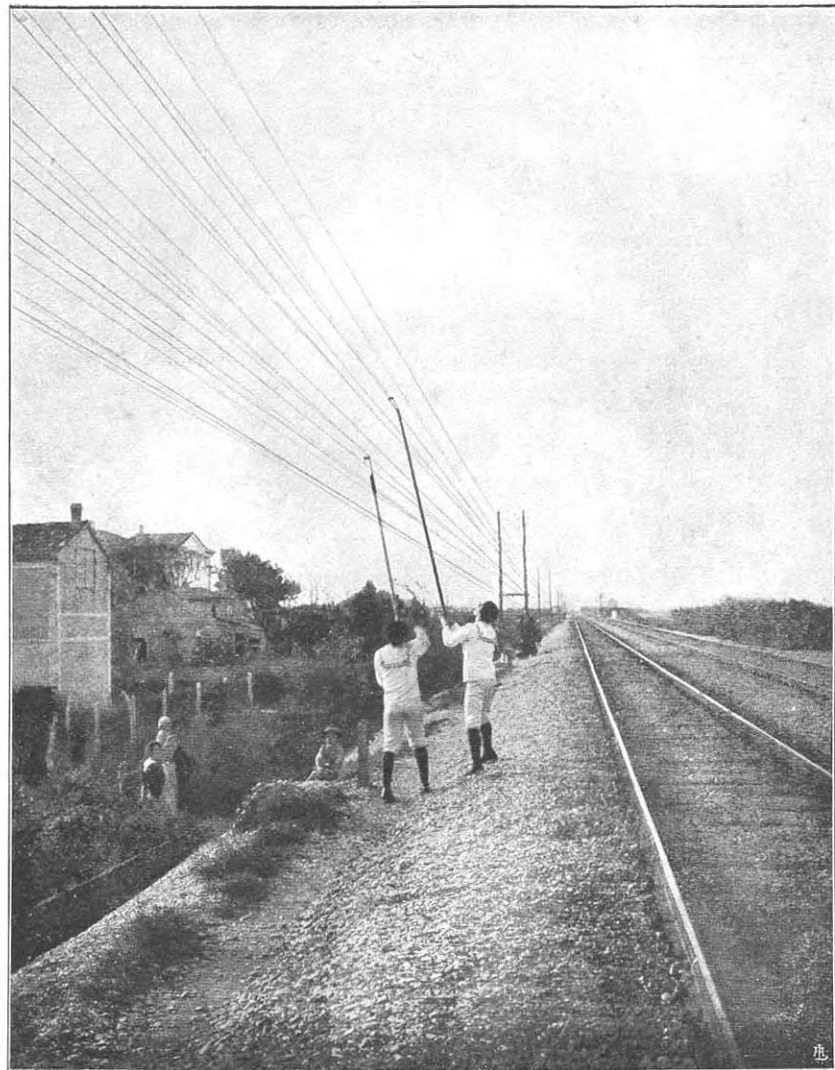
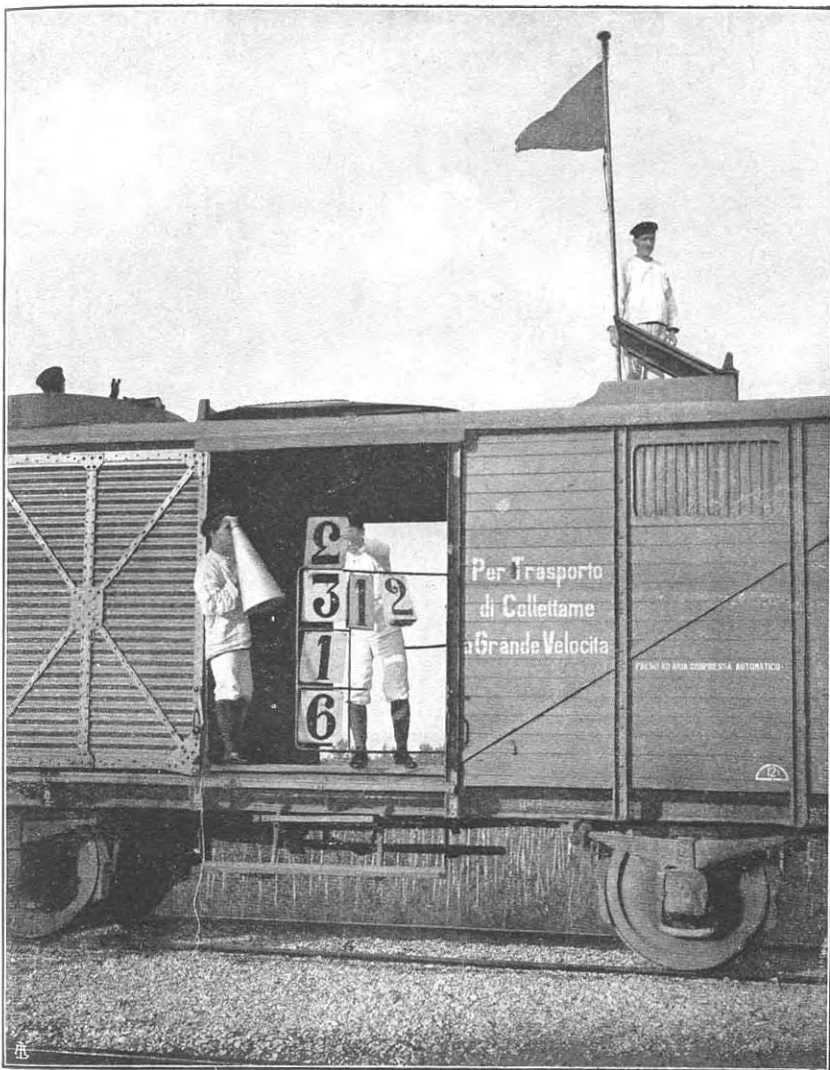
Treno armato in marcia.



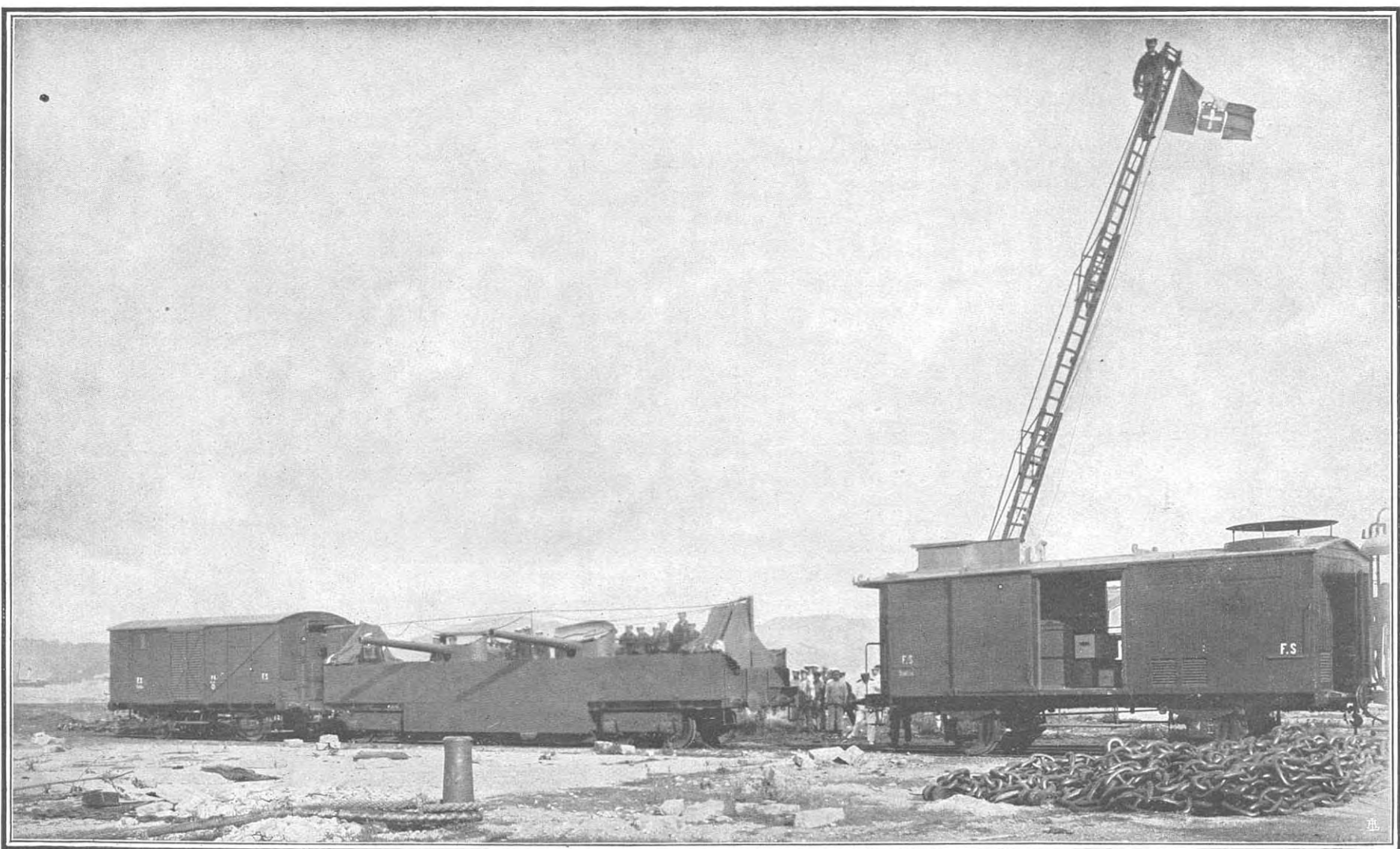
« Per la Patria e per il Re ».



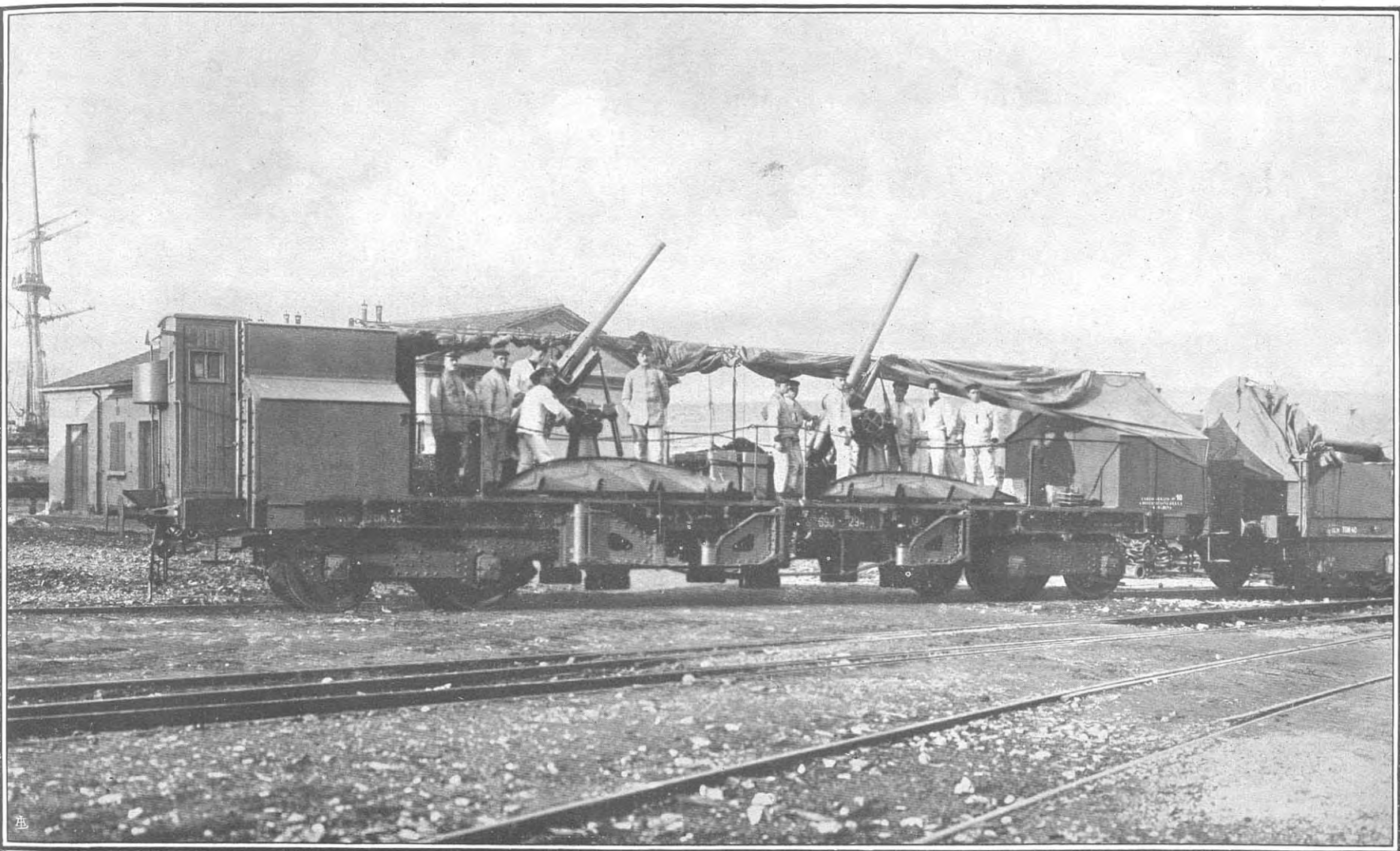
Treni armati: 1. Dispensa e cucina - 2. Osservatorio e comando - 3. Officina - 4. Alloggio ufficiali.



Treni armati: Segnalazioni - Trasmissioni telegrafiche.



Treni armati: La vedetta ed il carro-batteria.



Carro armato da artiglierie antiaeree.





Stazione auto-fotoelettrica.

Visto che era umanamente impossibile armare tutta una costa lunga centinaia e centinaia di chilometri, noi italiani di fronte alle aggressioni austriache, pensammo a sfruttare genialmente una nostra condizione di inferiorità. Noi abbiamo la linea ferroviaria adriatica che corre quasi tutta vicinissima al mare ed è quindi troppo esposta alle offese del nemico. Ebbene, essa diventò ottima rotaia per fortezze mobili, messe molto vicine l'una all'altra e tenute ben nascoste. Non solo la linea si protegge da sè, ma tutte queste fortezze mobili, obbedienti al minimo cenno telegrafico o telefonico che annuncia l'avvistamento del nemico, corrono ad aspettarlo là dove egli è diretto.

E' bene oggi raccontare anche al nemico — via Svizzera — che due sue unità scamparono a sicura distruzione per un piccolo casuale incidente che, può star sicuro, non si ripeterà.

Il pubblico non sa quanto e quante cose bisognò organizzare

per portare il sistema alla perfezione attuale. Ufficiali di marina e marinai che avevano spesa la loro vita in ben altro ambiente, si improvvisarono ingegneri, costruttori, manovali e soldati.

Nei piccoli ambienti delle vetture ferroviarie fiorì la vita di bordo: alloggi, uffici, cale, cucine, infermeria, depositi di munizioni e di armi trovarono il loro posto. Il treno divenne nave e la sua vita fu regolata dall'orario di bordo; guardia, esercizi, scuole, pasti e riposi suddivisero meticolosamente la giornata di 70 marinai. Tutto era nuovo: nulla di simile s'era prodotto mai nel mondo. Ebbene, oggi — ed è questa la sintesi per il lettore intelligente e per il "Via Svizzera" nemico — in 40 secondi, dico 40 secondi, una di queste fortezze, armate di formidabili pezzi, può dalla corsa passare al fuoco.

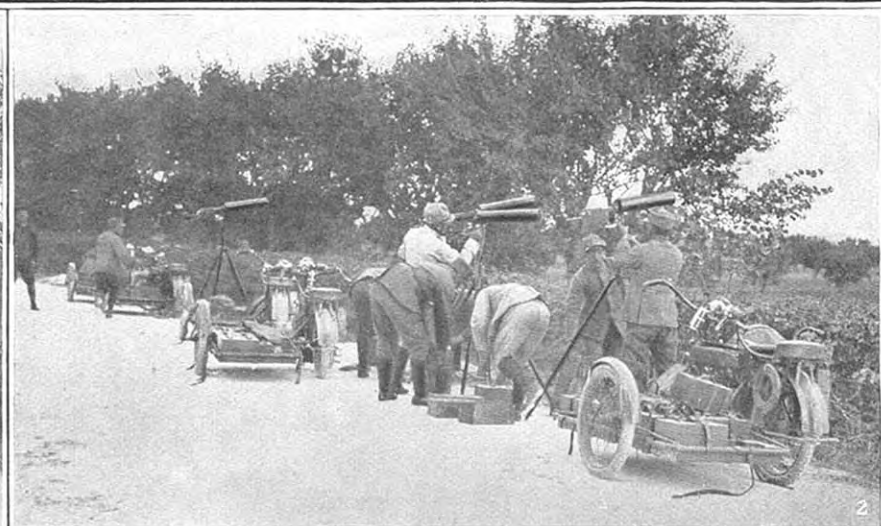
Su questi treni è scritto a lettere cubitali suddivise tra carri e allacciate insieme da ganci di ferro e da una volontà irresistibile:



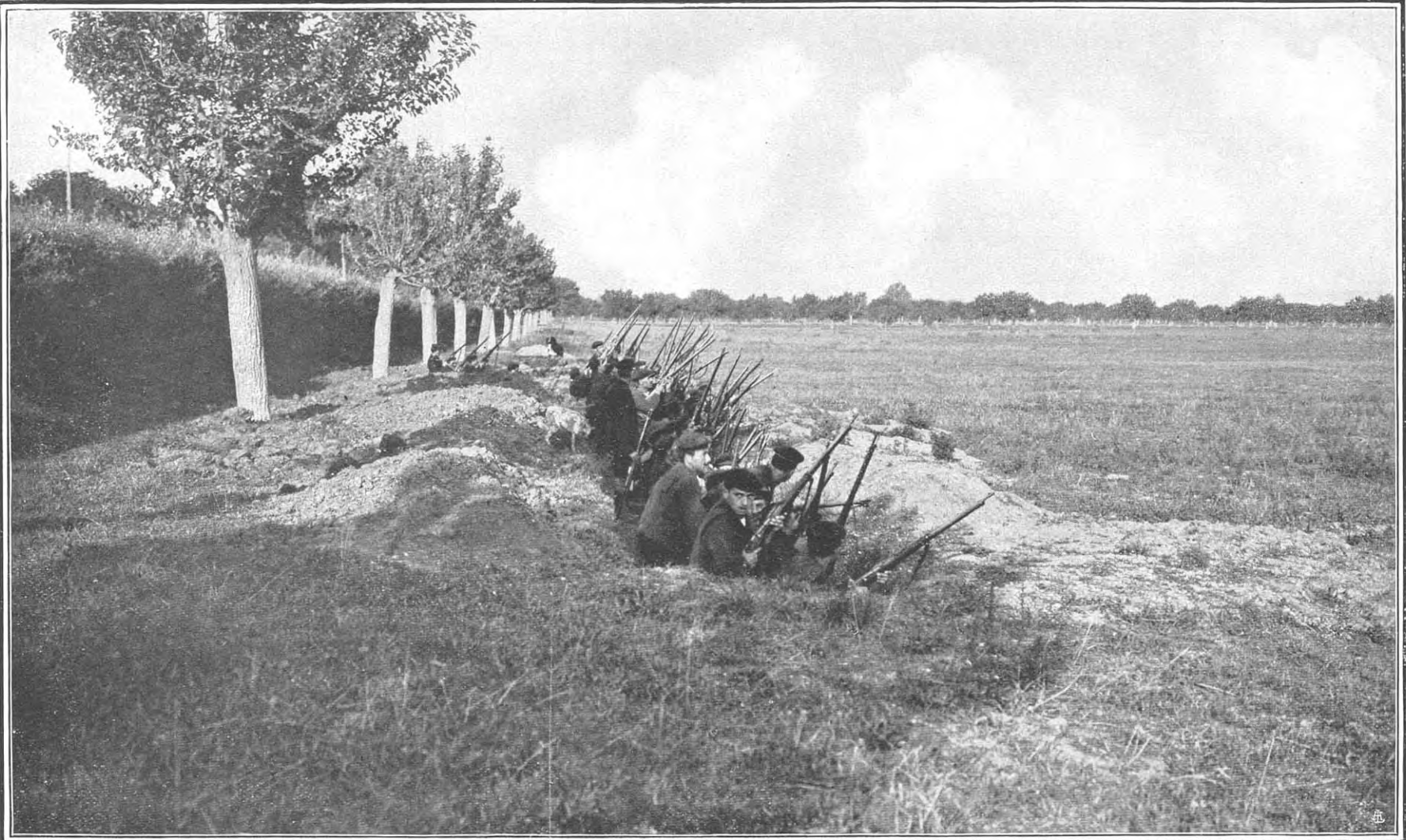
La fotoelettrica in funzione.



Preparazione della fotoelettrica.



Difesa antiaerea: 1. Mitragliatrici mobili - 2. Piazzamento di mitragliatrici - 3. I marinai corrono in trincea.



Marinai in trincea.

PER LA PATRIA ED IL RE; come sulle navi. Leggete con emozione, o Italiani, quelle parole che vedrete trascorrere velocissime sotto il vostro occhio stupito. Dovete ad esse l'incolumità delle vostre città indifese: dovrete ad esse qualche piccolo o forte grido dell'aquila bicipite se vorrà stendere di nuovo i suoi sozzi artigli sulle vostre case inermi.

Ecco spiegato il " perchè " che apre questo breve capitolo. Dir di più non posso per ragioni di " Via Svizzera ". . . .

\*\*\*

## " LUFTKRIEG ".

Ogni possibilità di offensiva era dunque cessata per l'Austria. Il blocco delle sue forze navali e di tutta la sua costa era assoluto. Tanto eravamo padroni dell'Adriatico che trasportammo tra le due rive interi corpi d'armata dove volemmo e quando volemmo. Durazzo e Valona furono i nostri scali di guerra e largamente ne usammo come ci convenne, sfidando impunemente i centri dell'offesa nemica che pure erano così vicini! E non è a dire che gli austriaci rimanessero sempre passivi, almeno nelle intenzioni. Qualche cosa devono aver tentato se un loro ufficiale comandante di sommergibile, fatto da noi prigioniero, ci narrò che l'epoca della nostra voluta evacuazione da Durazzo segnò per la marina austro-

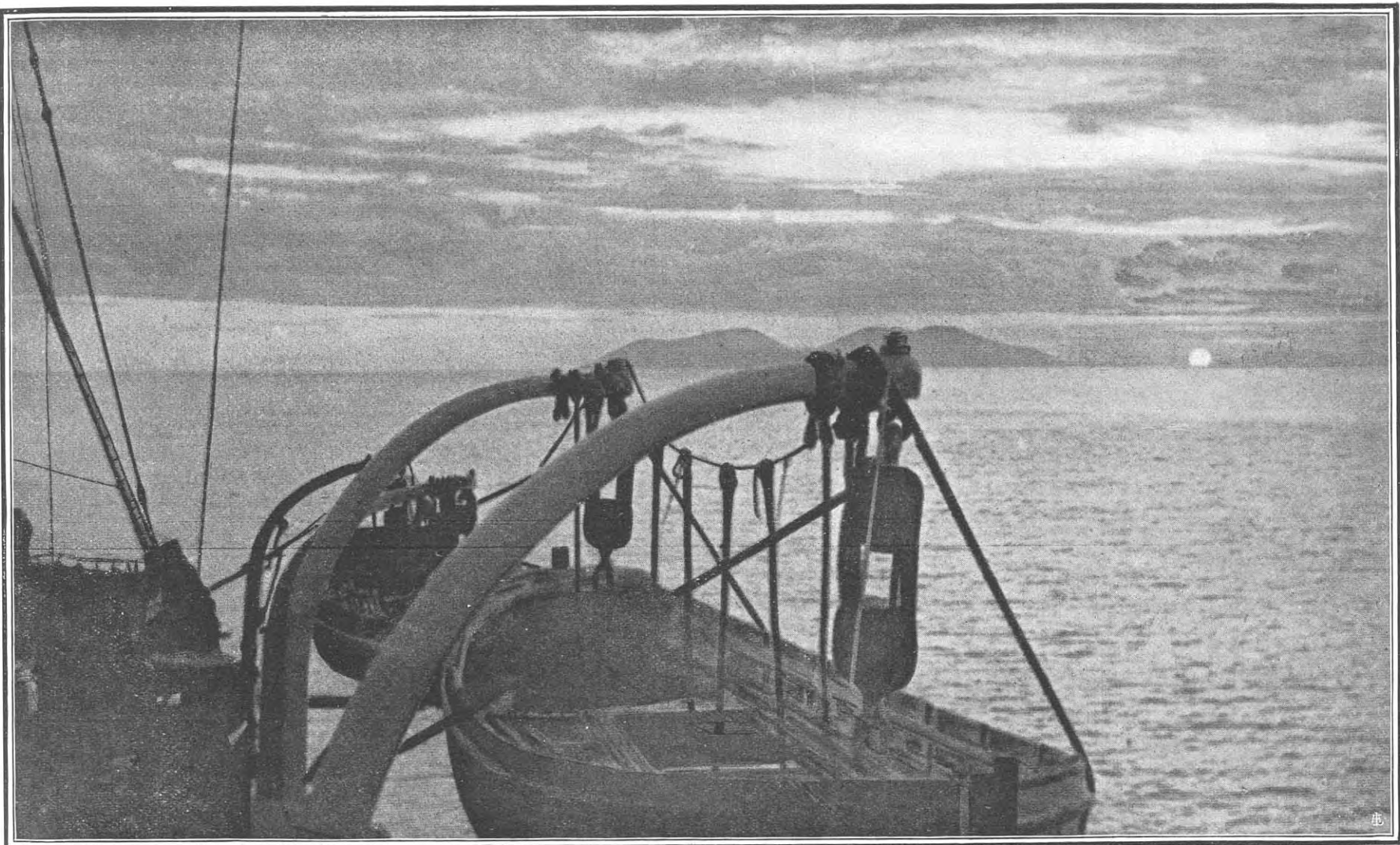
ungarica un periodo di grande attività. Esito? Nessuno. Diecine e diecine di trasporti italiani solcarono giorno e notte l'Adriatico carichi di truppe, armi, munizioni e viveri. Reggimenti nostri, migliaia e migliaia di serbi ritirati dall'Albania e molte altre migliaia di prigionieri austriaci fatti dai serbi nella loro prima campagna vittoriosa ed accolti dalla nostra pietà, raggiunsero indisturbati le nuove loro residenze secondo un rigoroso programma. I rifornimenti alle nostre truppe di Albania non ebbero e non hanno alcuna interruzione. E, questo andrebbe scritto a lettere maiuscole, tutto ciò si svolse sapendo bene che ogni rotta era insidiata dal moderno pescecane di guerra: il sommergibile; unica arma navale che il nemico potesse ancora usare contro di noi e che l'amica Germania largamente gli forniva.

Se vittoria vuol dire dominio del mare, siamo, pare, per lo meno a buon punto.

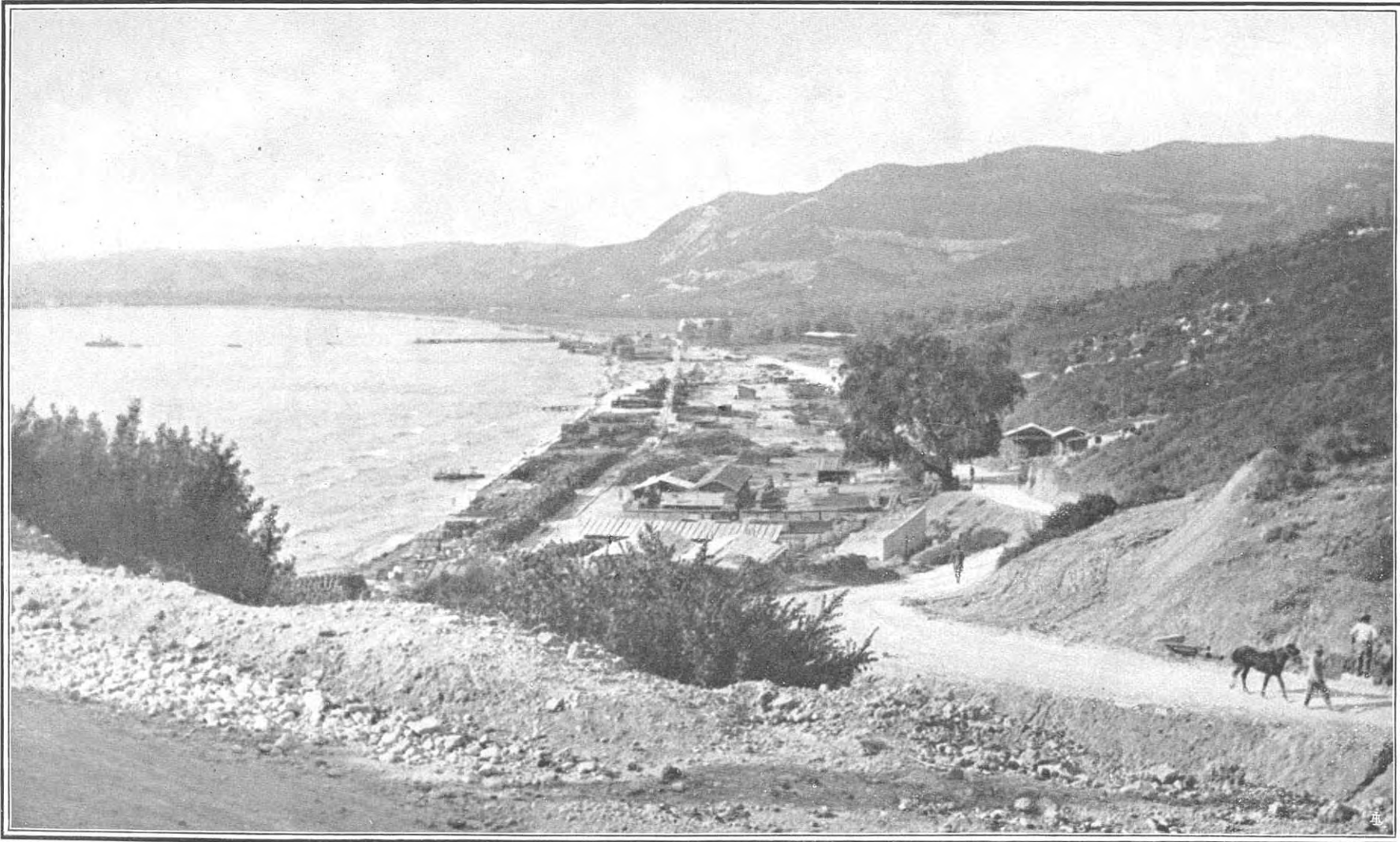
Chi scrive queste pagine ha assistito a gran parte degli avvenimenti in Albania, comandando trasporti ed incrociatori ausiliari. Egli sa bene quali insidie dovettero essere sventate per la riuscita delle varie operazioni perchè il nostro nemico, che abborre la luce, d'insidia è maestro. Tutto che è subdolo, obliquo e feroce, perfezionato quindi dalla scienza tedesca, fu da lui usato contro di noi che



Trasporto dei serbi.



Un tramonto nella rada di Valona.

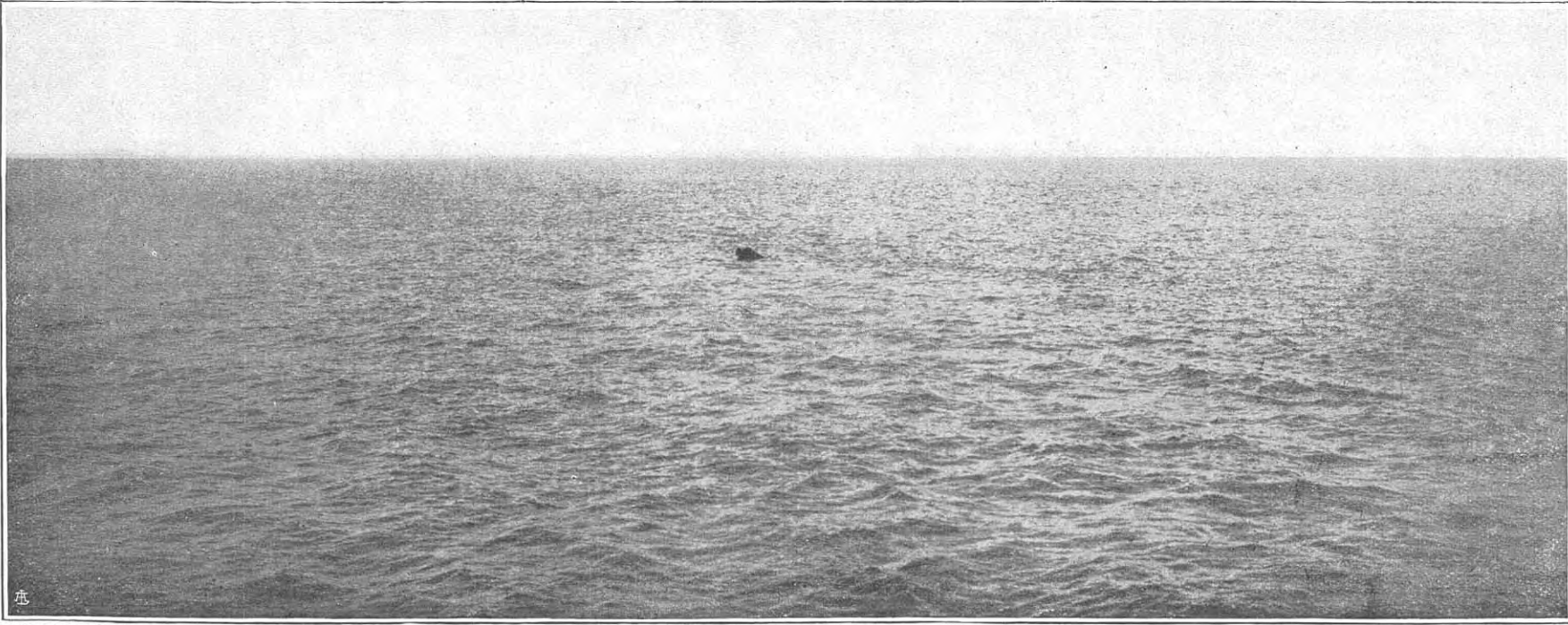
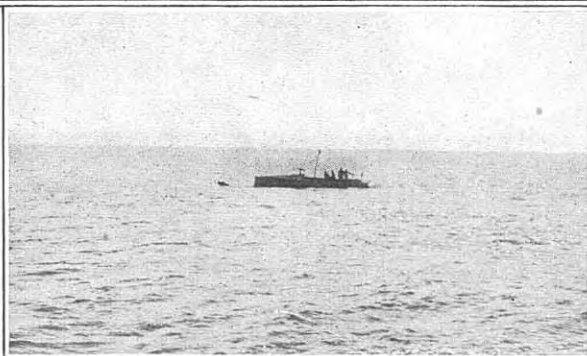
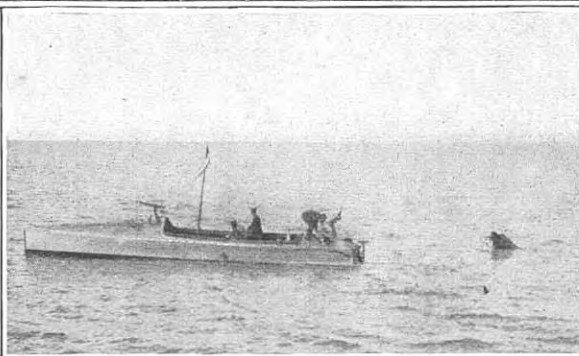
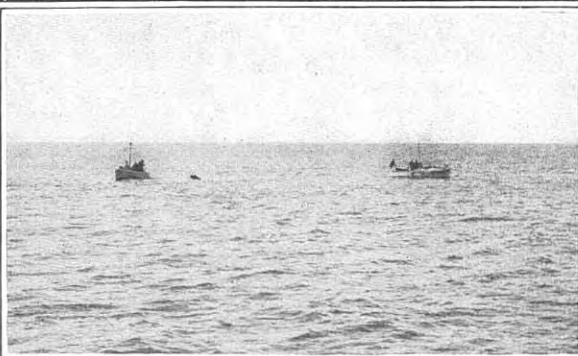


Valona: Strada costruita dagli italiani dopo l'occupazione.



Navi italiane vigilanti nella rada di Valona.

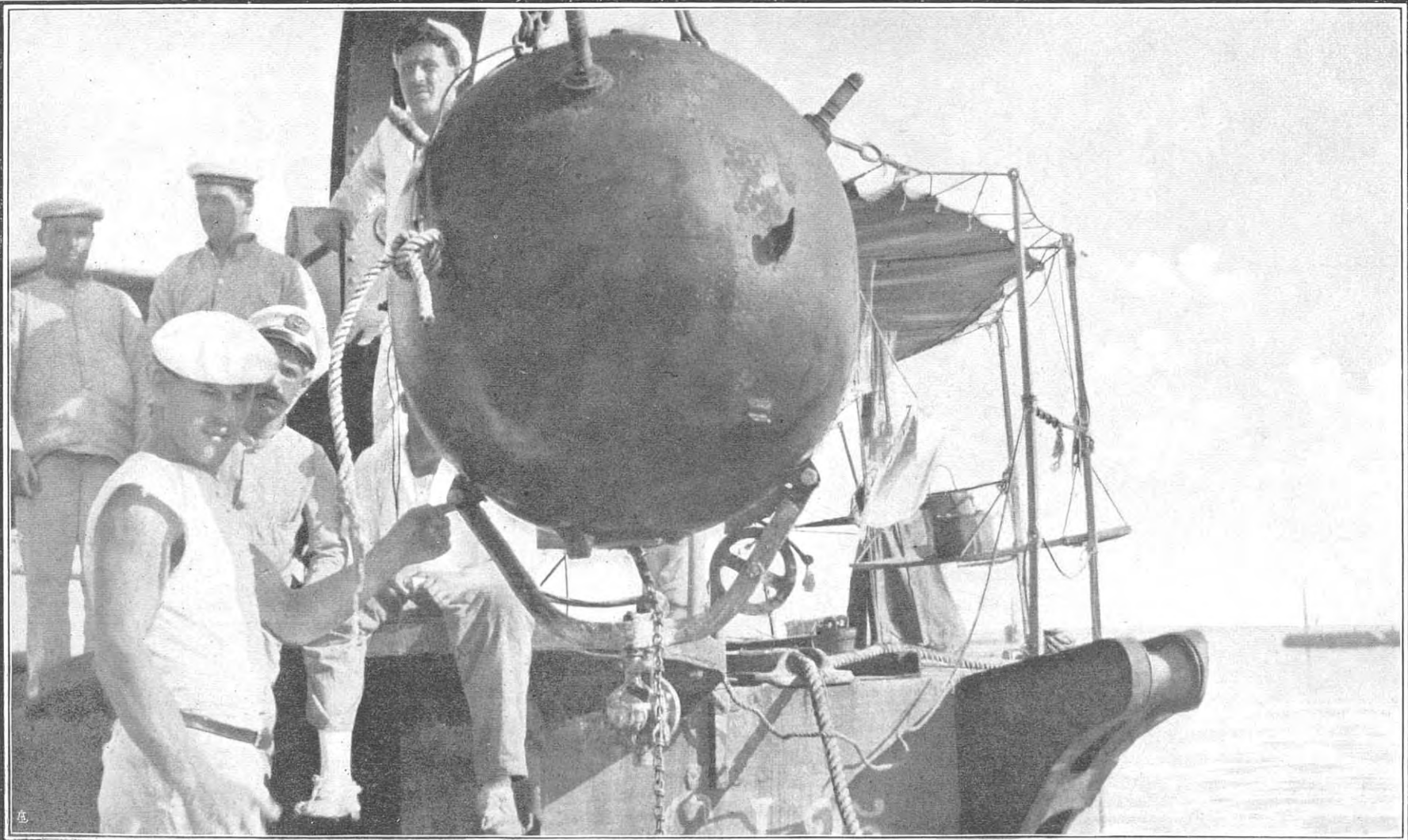




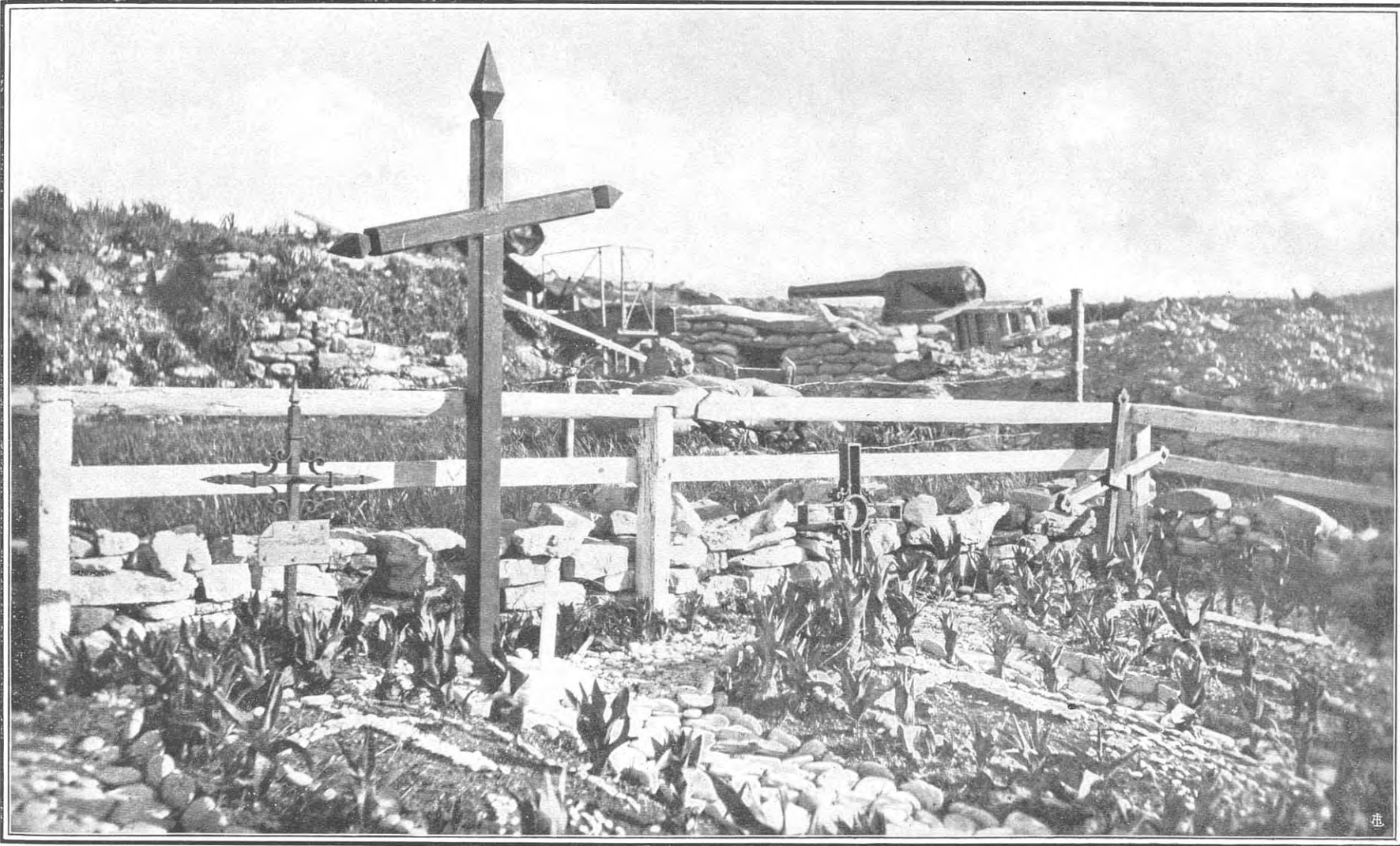
Mina austriaca vagante e le diverse fasi del suo ricupero.



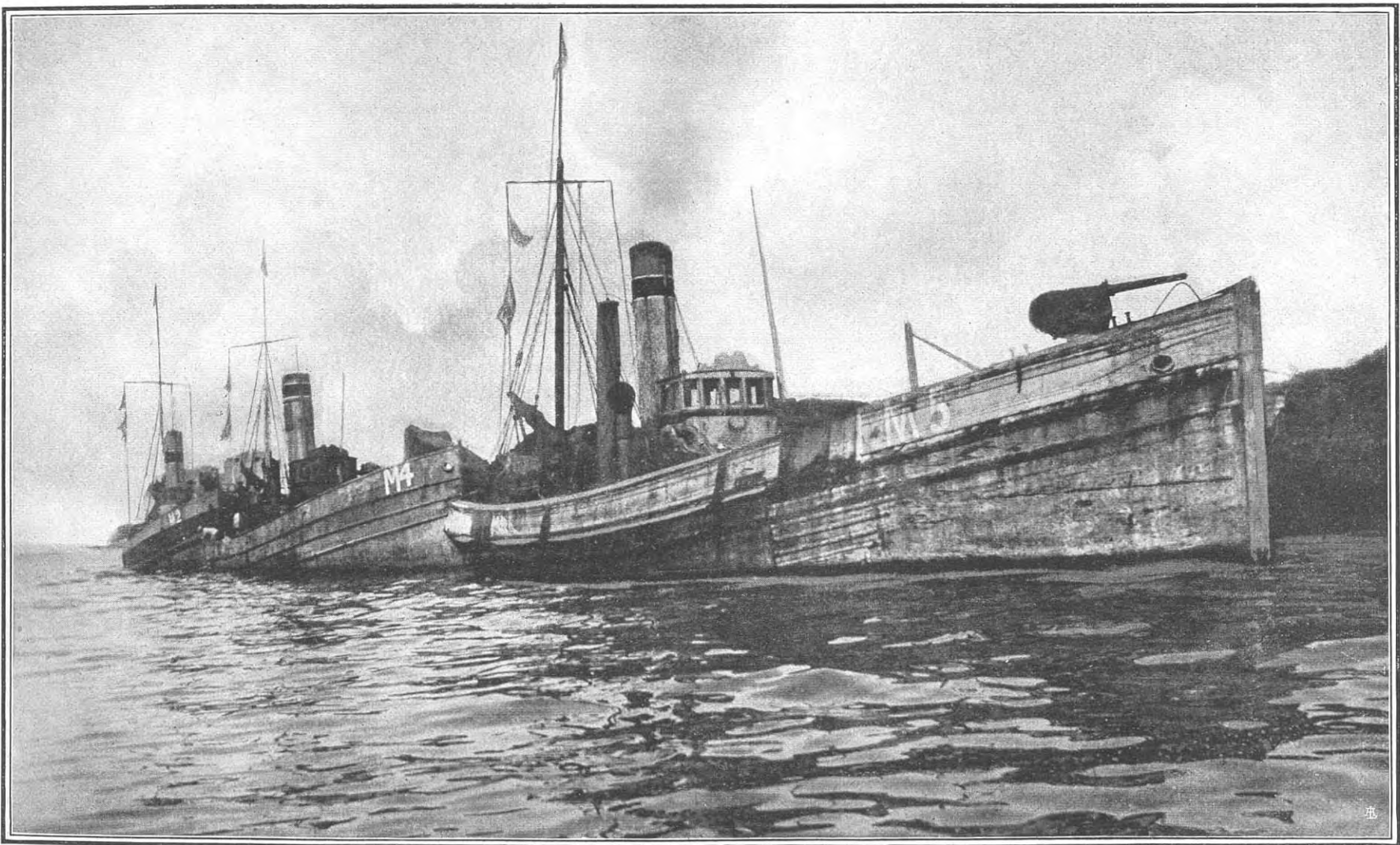
Ricupero di una mina austriaca colpita dai nostri proiettili di fucileria.



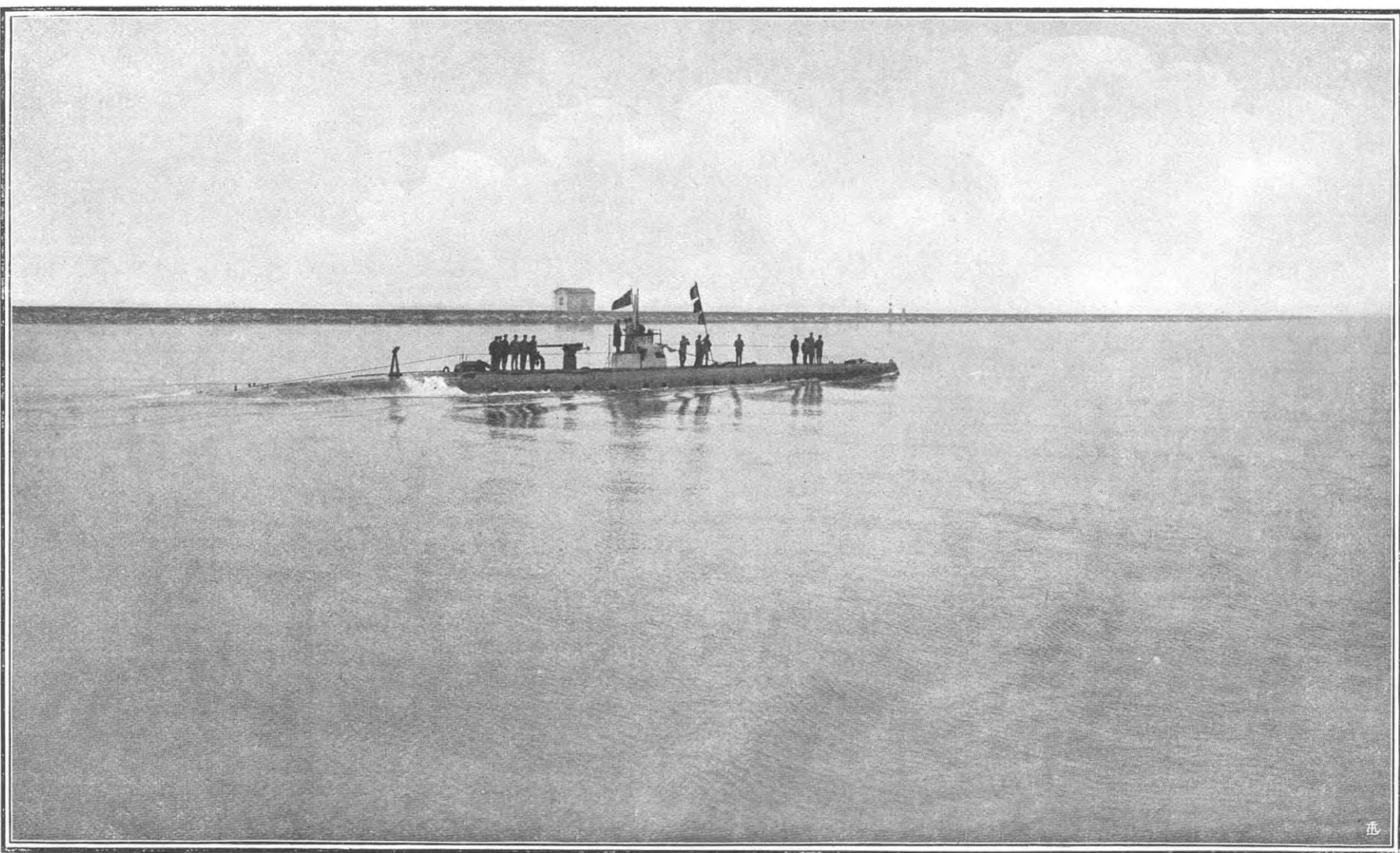
Insidia nemica rimossa: una torpedine elettrica austriaca.



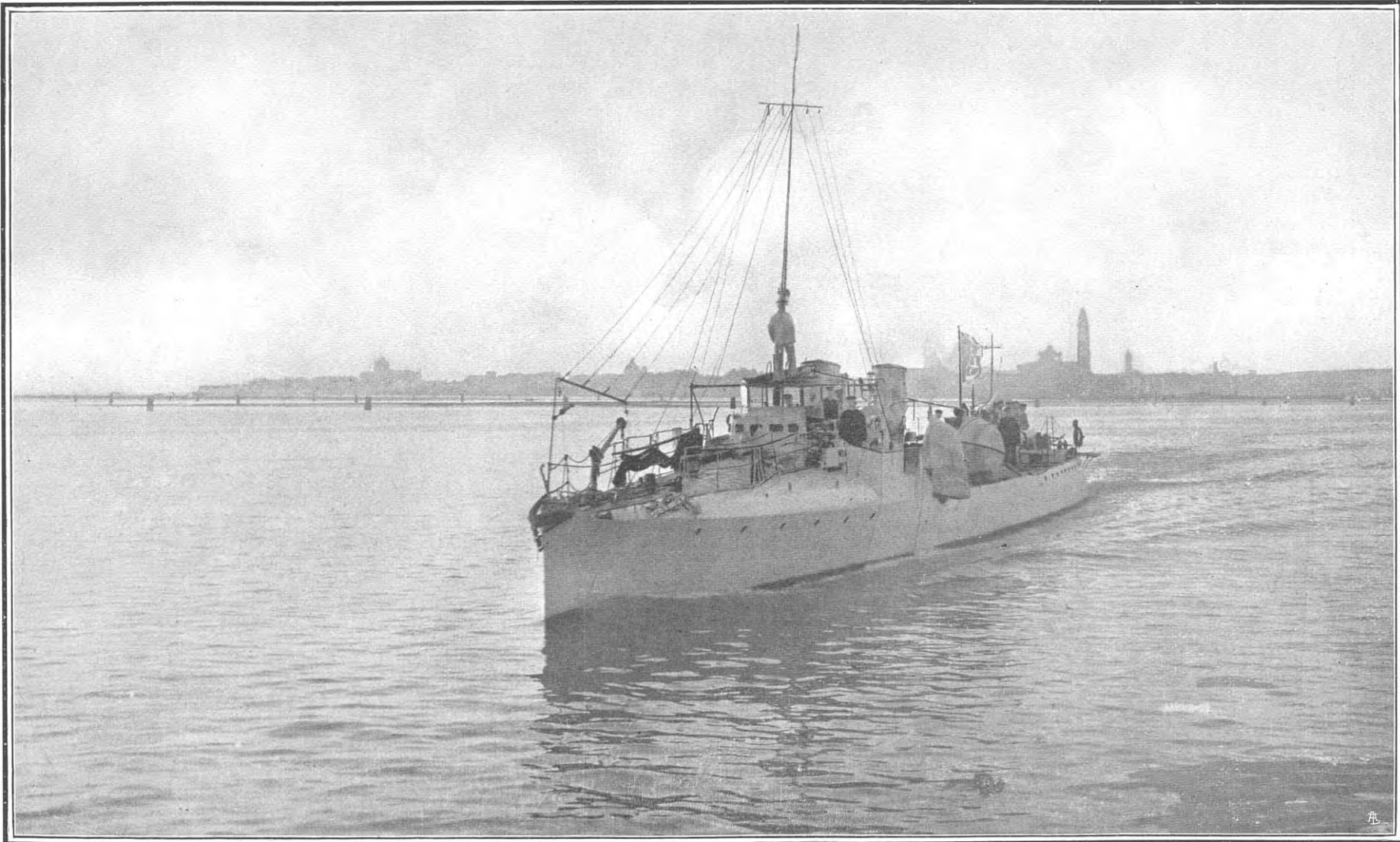
Costa albanese: L'ultimo riposo dei marinai, vittime dell'insidia nemica.



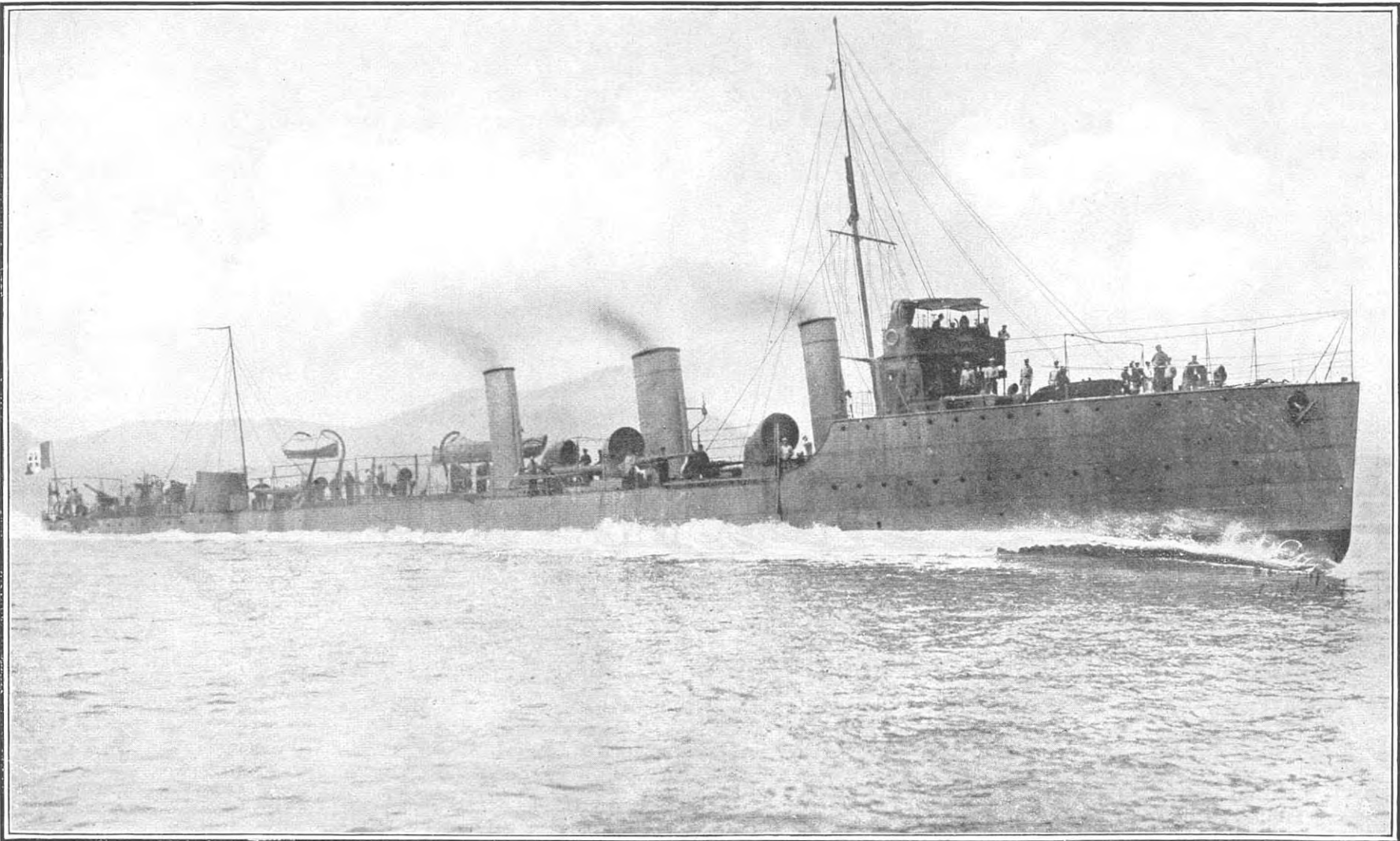
I "drifters": le piccole navi che muovono alla caccia dei sommergibili.



Sottomarino di ritorno alla sua base.



La Torpediniera 24 O.S., prima nave da guerra entrata nel porto di Trieste, e decorata con medaglia d'argento.



L'Indomito in crociera.



lo sfidammo tante volte alla bella lotta al sole. Siluri, mine fisse e collocate sui passi dai sommergibili; mine vaganti, mine doppie composte in così fatta maniera che rastrellata l'una l'altra sorge dal fondo a sostituirla, furono e sono tripudio alla sua mentalità immutabile. Con lui ogni giro d'elica può essere passo alla morte; dal pranzo, dal sonno, dalle minute vicende della vita quotidiana, al sussulto, alla terribile esplosione, alla fredda frustata dell'acqua sconvolta e livellatrice d'ogni agonia. Perchè — anche in questo campo non abbiamo rapresaglie — noi offriamo mille bersagli, mentre il nemico non ce ne presenta nessuno: come fu già detto, non naviga più; la sua bandiera è scomparsa dalla superficie del mare e s'è ravyoltolata sott'acqua nelle casse dei sommergibili.

Certo pagammo a caro prezzo il nostro dominio. Ai morti delle trincee del Carso e delle vette del Trentino, una fitta schiera di figli del mare si aggiunge. L'infida acqua della nostra proprietà soffocò molte volte il grido gorgogliante, l'ultimo grido di "Viva l'Italia!" erompente da mille giovani bocche chiuse per sempre dal morso della morte verde. Se, come canta Kipling nei *Seven Seas*, il sangue è prezzo del dominio del mare, Signore eterno, come egli esclama, molto in vero ne pagammo noi!

Ma la guerra marittima austriaca si può dire finita: non è più ridotta che ai sommergibili.



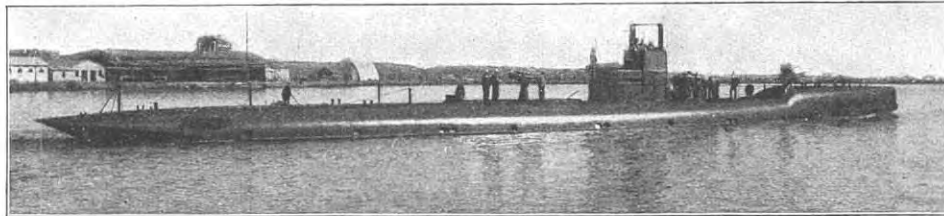
Non restavano al nemico altre risorse che usare in larga scala quell'arma aerea che egli predilige forse perchè può ben rappresentare gli ultimi sanguinosi starnazzamenti della feroce aquila bicipite. La "Luftkrieg": anche questa s'adattava alla sua

natura.... Traversare a volo lo stretto Adriatico e gettar bombe su quelle città inermi che non poteva più aggredire dal mare, significava per l'Austria poter continuare la guerra: la sua guerra; con l'identico scopo della distruzione inutile e selvaggia, sulla quale germanamente insiste con tutti i mezzi: "Luftkrieg"... "Luftkrieg".

Quando milioni di uomini accumulati sulle linee di combattimento d'Europa, inviano giornalmente sulle retrovie rivoli e torrenti di corpi che gli ospedali e i cimiteri aspirano, che conto può avere qualche dozzina di inermi cittadini uccisi o feriti in più, che a tanto ascende il totale delle perdite dovute alle varie incursioni aeree compiute dal nemico sulle nostre città adriatiche? Quando intere città sono scomparse e le mura di innumerevoli paesi e villaggi ergono nelle rase campagne le loro sagome sinistramente morse dal cannone e nei cui vuoti apparisce il cielo, che importanza può avere qualche tetto sfondato, qualche lastrico sconvolto o lo schianto di una fila di finestre?

Materialmente, ben poca cosa. L'effetto morale? Interrogate la popolazione di Verona che ha visto la storica Piazza delle Erbe insanguinata da povere creature intente agli acquisti delle loro provvigioni giornaliere; parlate coi veneziani, custodi di una città consacrata da secoli di gloria, di bellezza unica, santificata da cento chiese che esaltano la religione di Cristo e che pure tra i civili aveva di-

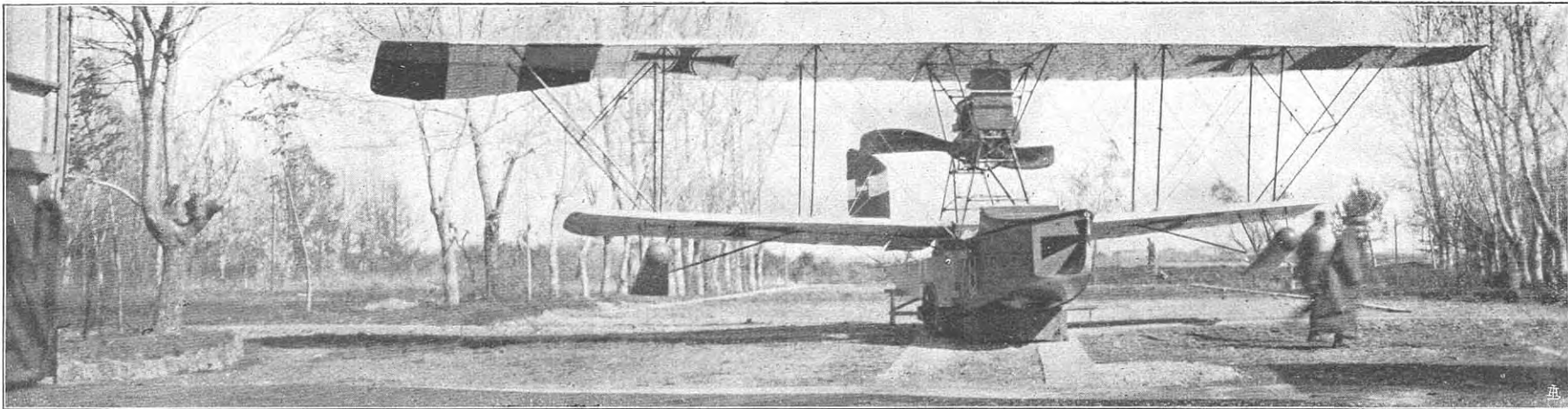
ritto e un privilegio di impunità; ascoltate coloro che il bel motto "Ancon Dorica civitas fidei" culla, e i barlettani, i baresi, i brindisini; uno è il sentimento che infiamma le parole loro: la più aspra



Un nostro sommergibile.



Idrovolante nemico catturato nell'Alto Adriatico.



Il medesimo Idrovolante riparato ed utilizzato.

vendetta: e un odio inestinguibile li attizza che nemmeno la vittoria forse spegnerà.

Tutto, purchè siano puniti simili barbari. Ecco il risultato morale. Vendetta? Ahimè: nemmeno in questo campo possiamo esercitare rappresaglie: colpir città alla cieca, come fanno i nostri nemici, non possiamo. Case, strade, grida di dolore e di morte, tutto sarebbe italiano. E nelle nostre incursioni dobbiamo andar molto cauti perchè soltanto obbiettivi di guerra siano raggiunti. Quanta difficoltà in più per noi! L'Austria non ha una Venezia a pochi chilometri dal nostro confine, bersaglio enorme fatto di monumenti unici, su cui sfogare il bieco livore della guerra! Anche questo non ha!

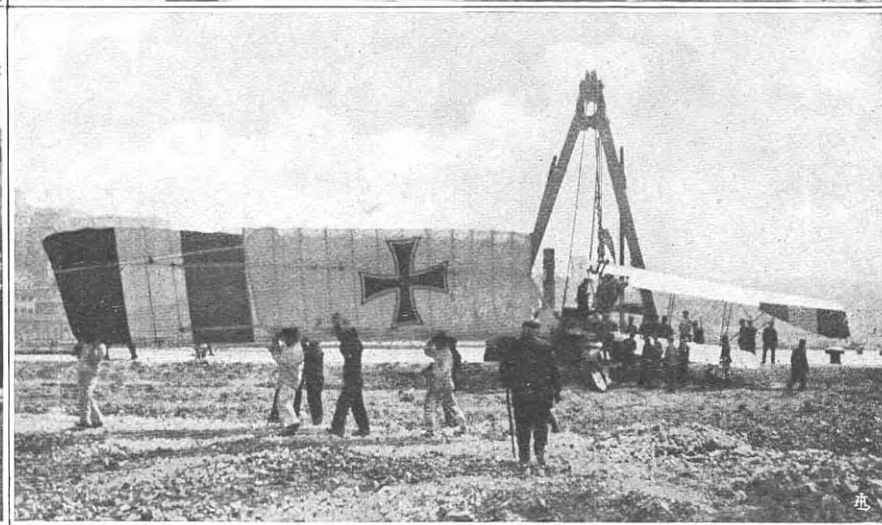
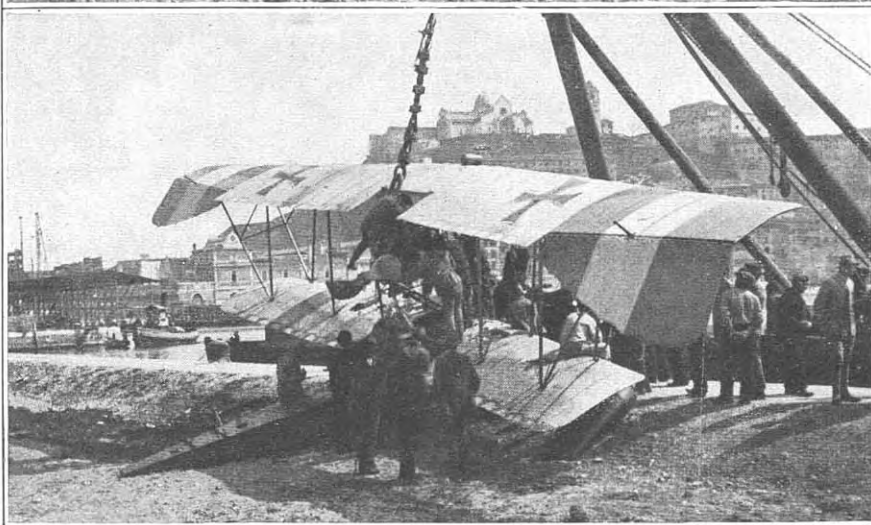
Venezia! Da queste rapide note la sua storia di dolore e di granitica fermezza è per ora esclusa, che sarebbe irriverente accennarne qui di volo: e pagine speciali che faranno seguito a queste,

verranno a lei dedicate da me che ho assistito ai suoi momenti di strazio, quando nella notte rigata di fiamme piombava sibilante la distruzione.



Se sulla carta della costa adriatica venissero rappresentate le incursioni aeree nemiche con tante frecce provenienti da levante e messe con la punta sulle città malamente visitate, si vedrebbe l'intero litorale divenir nero.

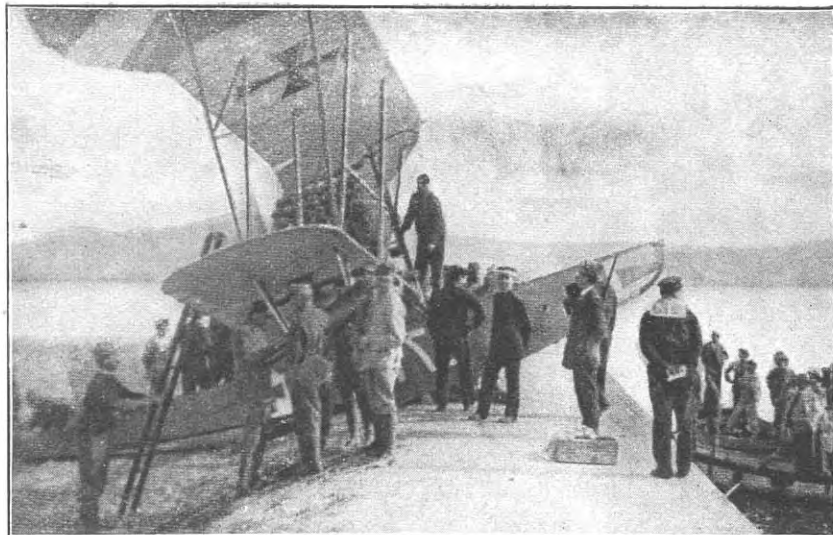
Su Rimini, Ancona, Ravenna, Porto Corsini: su Giovinazzo, Bisceglie, Molfetta, Bari e Brindisi le frecce infittirebbero a raggiera, perchè più volte quelle città prestarono l'inerte fianco alla stolta offesa. In questo triste elenco l'unica località che può offrire obbiettivi militari è Brindisi: e siccome l'incorrervi sopra presenta del pericolo, essa fu visitata soltanto due volte, perchè qualche uccellaccio vi rimase ucciso. Ed essa è l'eccezione.



Ancona; Idrovolante austriaco catturato - Smontaggio e trasporto.

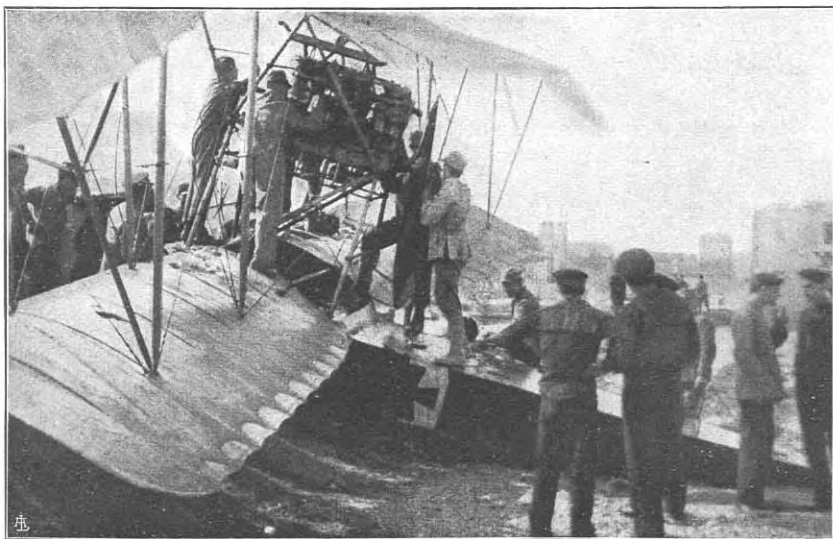
No: l'anima austriaca non è fatta per arrischiare nulla. Meglio librarsi là dove una mal collocata fiducia nei sentimenti del nemico non aveva ancora data voce al cannone. Là solo gli I. R. aviatori si sentono eroi: e discesi a poca altezza, là solo colpiscono. Che se poi alla prossima gita nello stesso luogo s'avvedono che qualche *shrapnel* comincia ad inseguirli, allora il loro volo tradisce istantaneamente la sorpresa d'esser ricevuti così: ed è uno sbalzo pazzo di pipistrello spaurito: un rapido giro scontorto, un gettito affrettato di bombe, una risibile fuga.

Ahi! che disgraziatamente non è possibile collocare file di cannoni lungo centinaia e centinaia di chilometri di costa, cosparsa da miriadi di città. Allora i pipistrelli ritornano — tentano qua e là: e un giorno che ad Ancona ne rimasero uccisi tre su cinque — "la scandalosa incursione di Ancona", come venne chiamata dai



La fine di un idrovolante nemico.

Fot. com. Cont. Castracane Augusti.

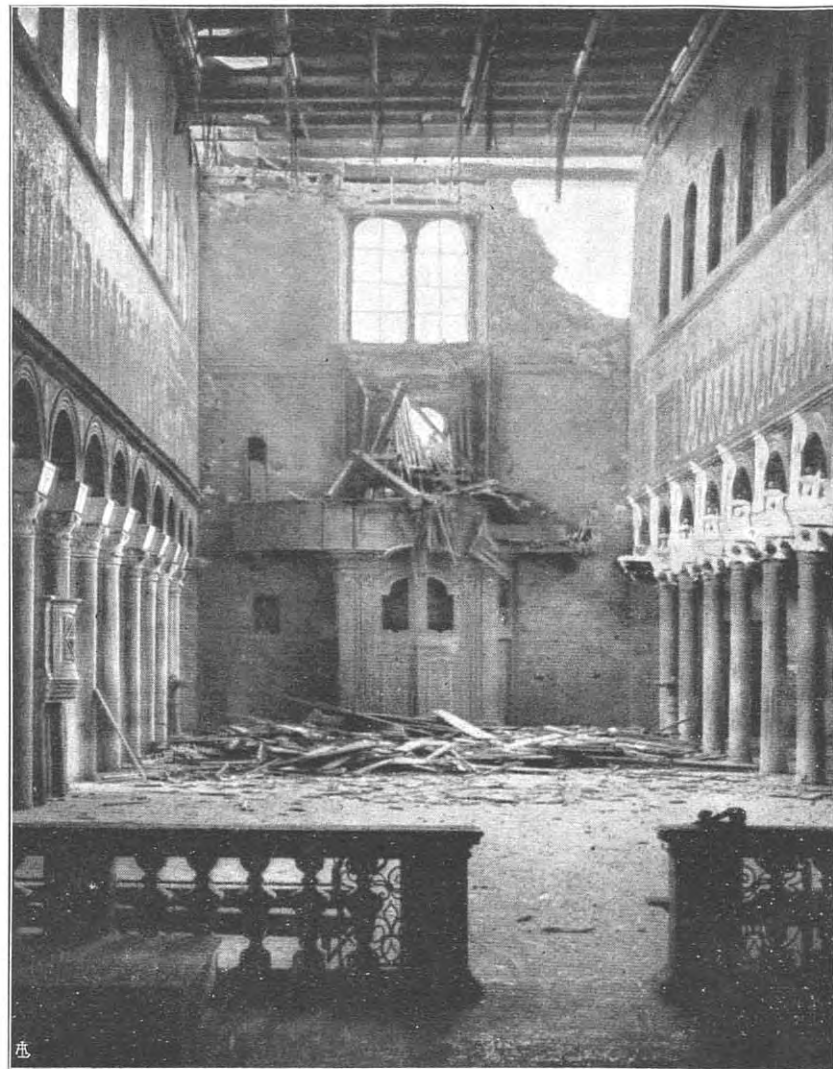


Ancona: Lavori intorno ad un idrovolante nemico. Fot. com. Cont. Castracane Augusti.

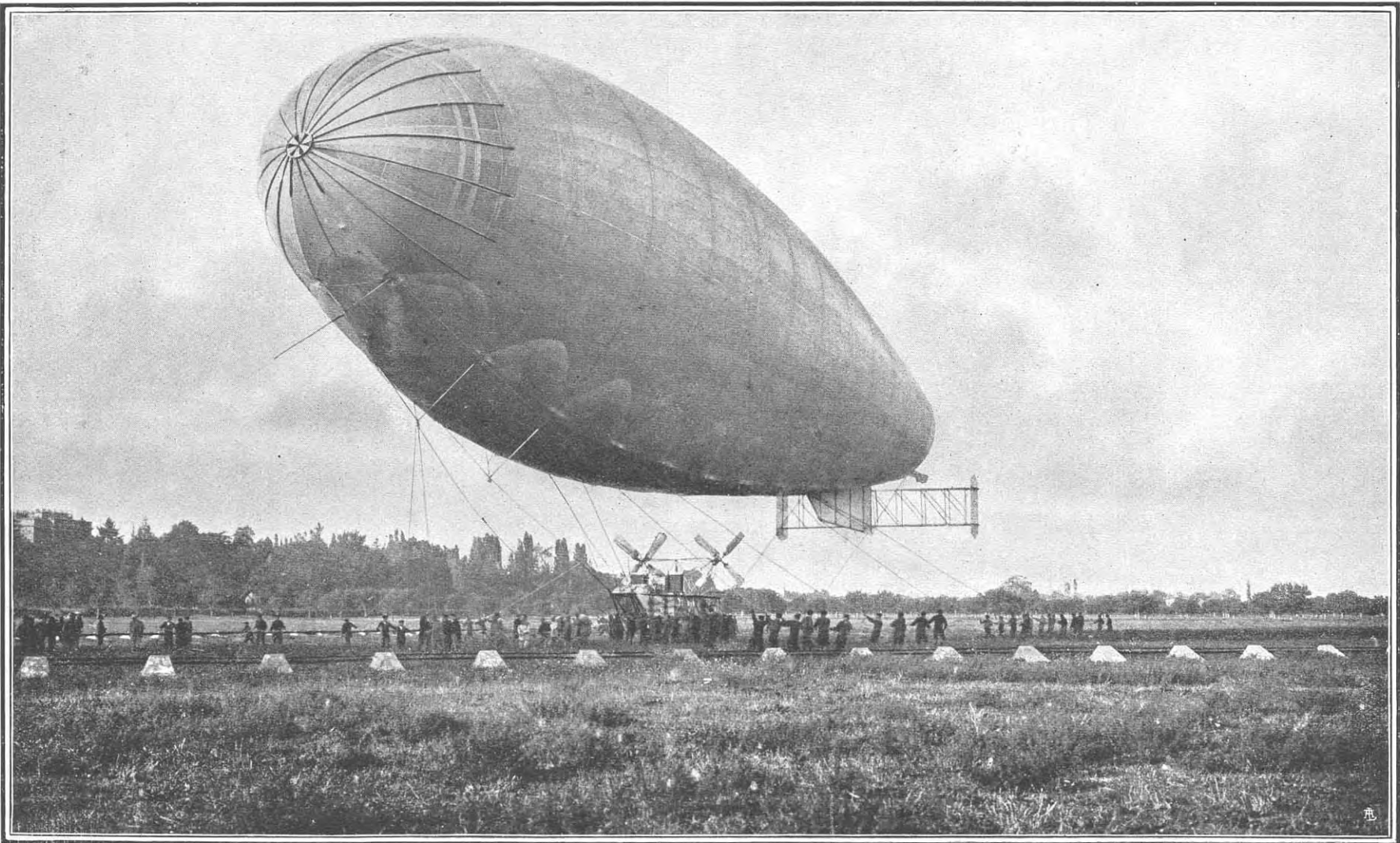
nostri nemici in biasimo ai suoi aviatori per le perdite avute — i pipistrelli divennero gufi... uccelli notturni...: è più sicuro sistema.

E vengono, vengono: a quattro, a cinque, a sei, quando la luna designa loro le masse confuse delle città, colpendo a caso con la scusa che non vedono, se pure sentono il pudore della scusa. E nell'alternativa di tenersi bassi e precisare i bersagli esponendosi al fuoco, o di tenersi alti fuori delle offese non precisando più nulla, oh, senza esitazione scelgono la seconda, come conviene a barbari scienti e perfetti.

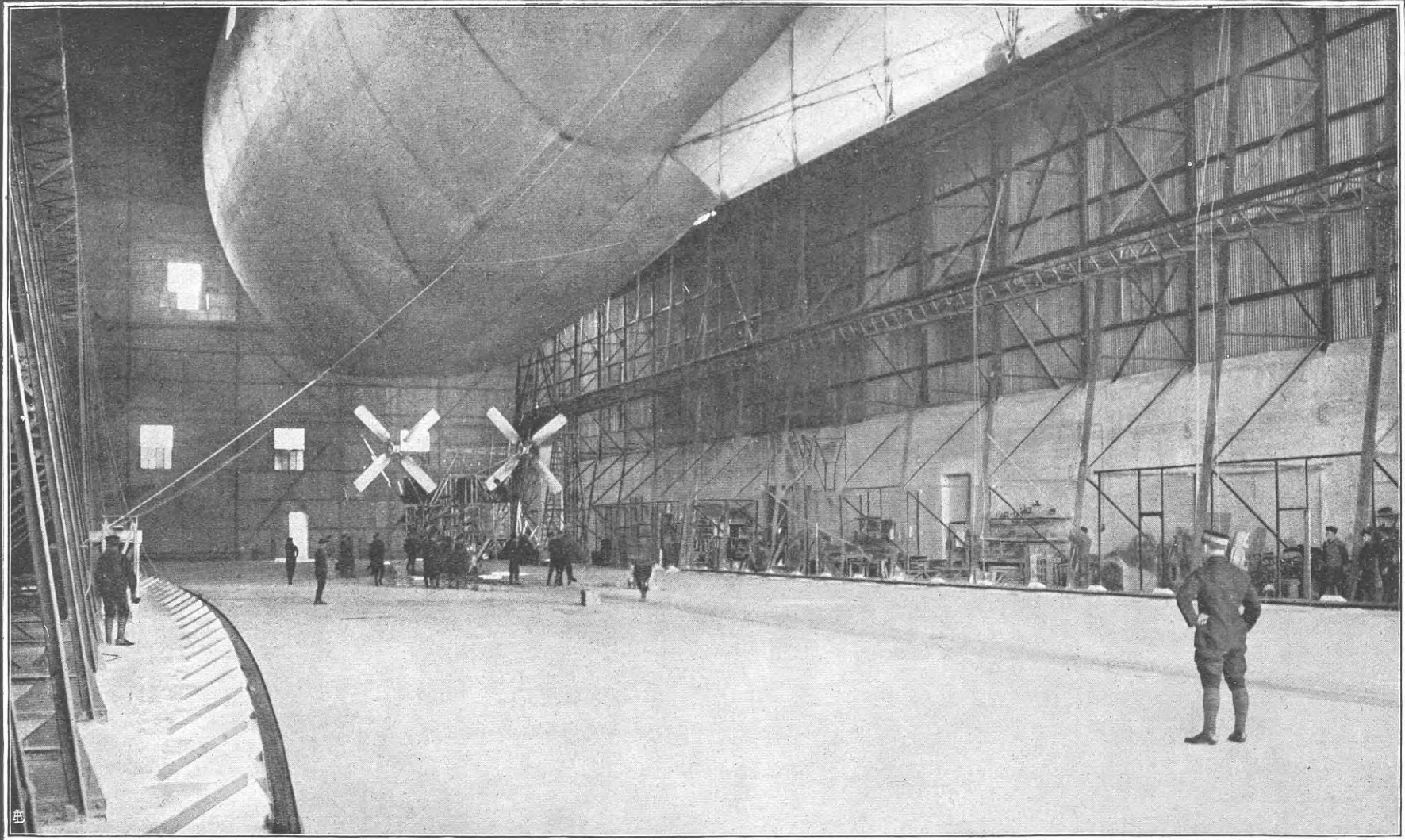
Non abbiamo possibilità nè mentalità di fare altrettanto, noi. Trieste, Parenzo, Pola, Lussin Piccolo, son le nostre risposte, ma civilmente limitate agli stabilimenti militari. Chi scrive queste brevissime linee ha avuto sott'occhio lo schema di un'incursione che un nostro aereo eseguì su Lussin Piccolo non molto tempo fa. I



I tempi dell'Arte e della Fede, su cui si sfoga la barbarie nemica: S. Apollinare Nuovo di Ravenna, uno dei più antichi e interessanti monumenti d'arte bizantina,

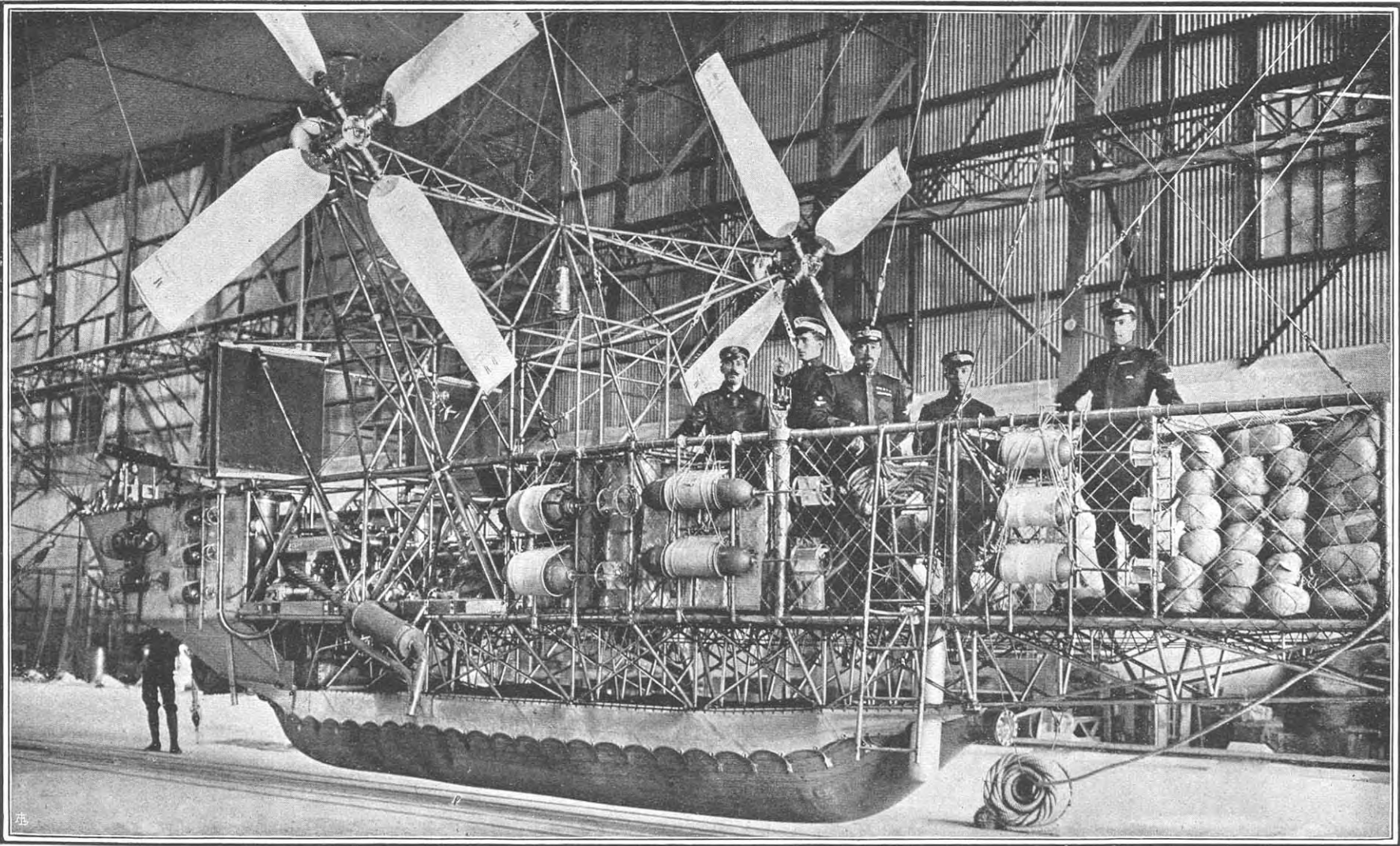


I marinai preparano al volo un dirigibile.

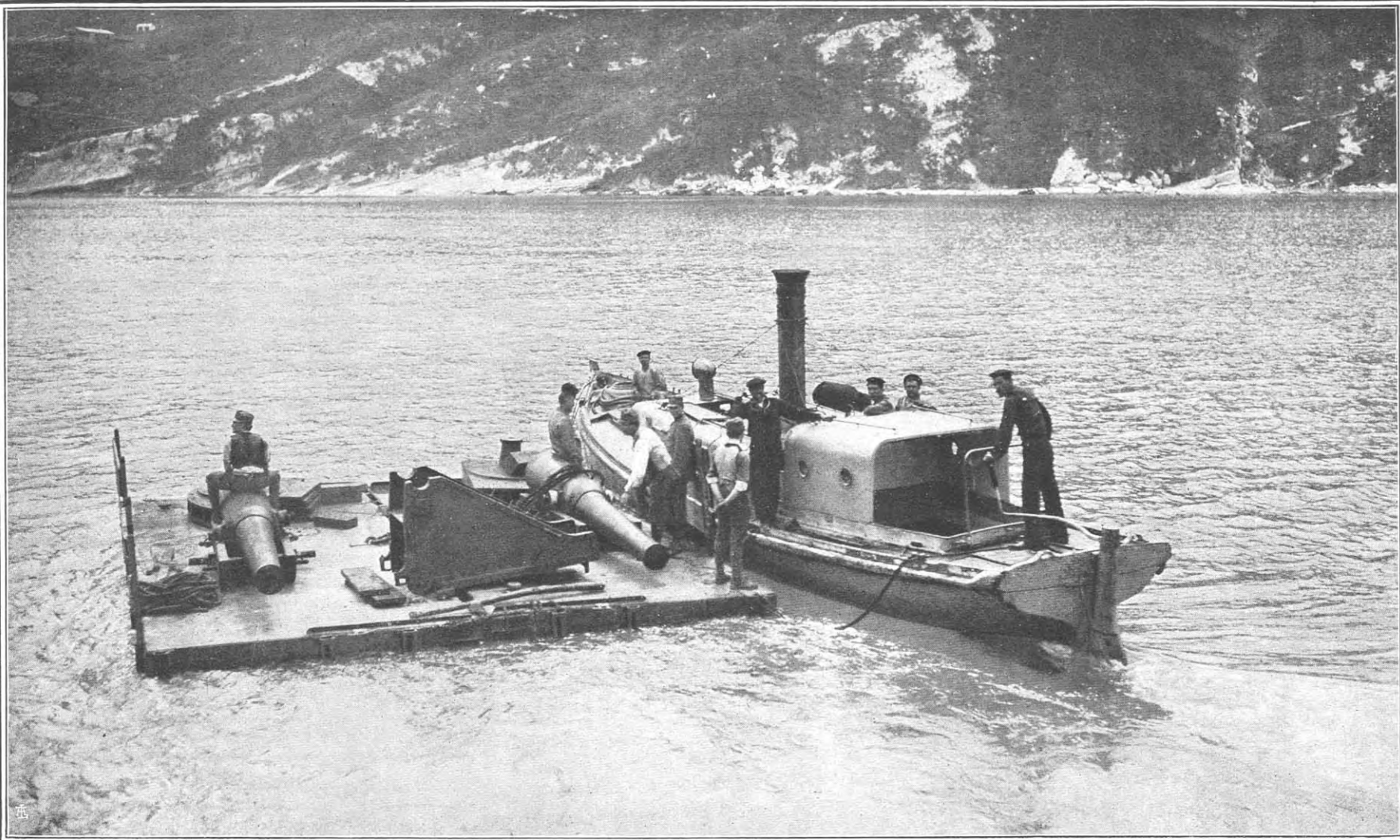


La casa di un dirigibile.





La navicella di un dirigibile.



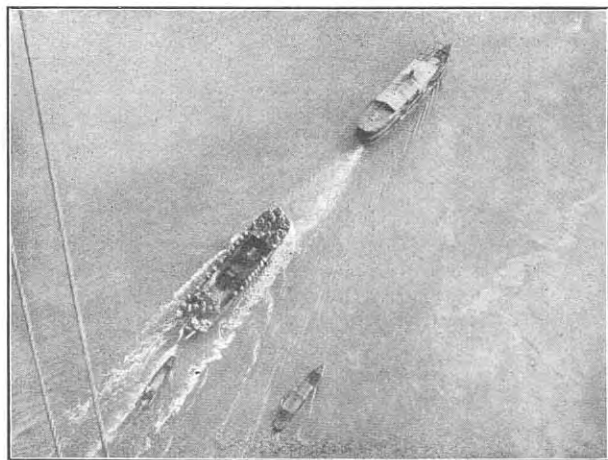
Marinai che iniziano le fortificazioni di territori occupati.

tre stabilimenti militari scelti per scopo, il Cantiere Martinovich, la Capitaneria, il Cantiere di Premuda si trovano a tramontana dell'abitato, su una lingua di terra che si distacca bruscamente verso nord da una costa diretta presso a poco da levante a ponente. Le case della città vanno a confondersi con gli opifici che l'aereo doveva colpire, ma ne sono, così per dire, separate da una linea immaginaria che prolunga quella della costa da levante a ponente. Colpendo a nord di questa linea il comandante poteva quasi essere sicuro di raggiungere i suoi obbiettivi e soltanto i suoi obbiettivi.

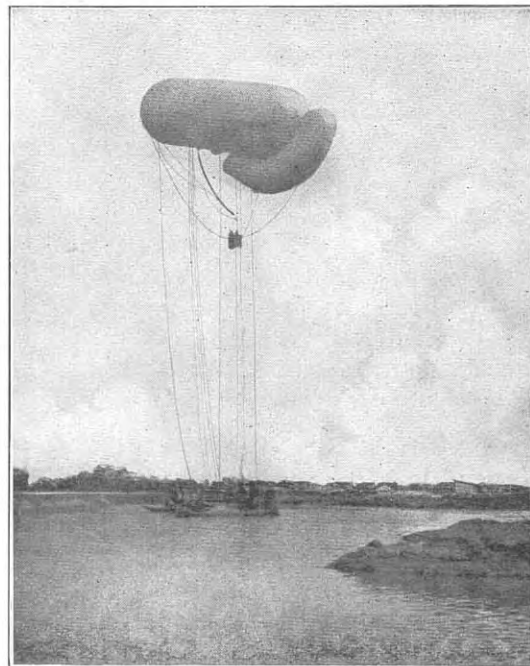
Ma per riconoscere le posizioni egli doveva trattenersi a lungo nelle zone di offesa e fare un largo giro su dove si intensificava il pericolo. Ebbene, egli, da italiano, non esitò: si diresse sulla linea della costa che doveva servirgli di guida — la seguì rettilineamente: ciò che restava sulla sua sinistra era sacro, a destra

era bersaglio: e solo quando fu ben sicuro della sua posizione, mantenendosi a 2000 metri per non sbagliare — si noti — 2000 metri, poco — girò sulla sua destra e lasciò cadere il suo carico infernale: sedici bombe in trenta secondi. Ecco, io vorrei che — sempre "Via Svizzera" — questo episodio cadesse sott'occhio agli addetti agli I. R. *bangar*. Forse vi provocherebbe un sorriso, copia di quel sorriso teutonicamente sinistro che s'è sparso sulle rovine del Belgio: forse riderebbero di più coloro che gettarono bombe su San Marco e sulle meraviglie di Ravenna. Sta bene: è proprio per cancellare da volti umani quella specie di sorriso, che oggi l'Europa civile è in armi. Se un esempio così brillante di civiltà non dice loro nulla, ridano: ma presto: perchè il tempo del loro riso è contato...

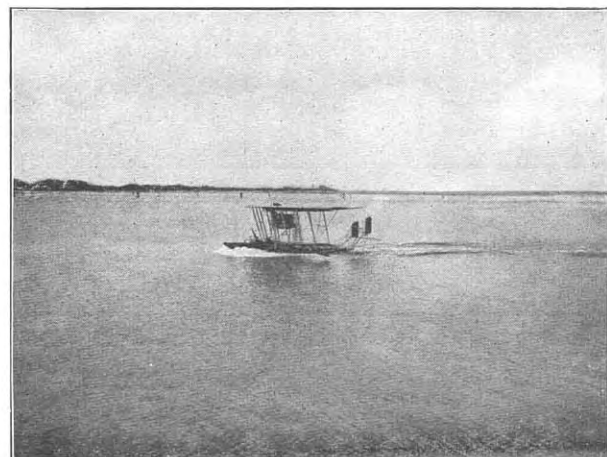
E questa è la guerra, tutta la guerra austriaca nell'Adriatico, ormai nostro.



Rimorchiatore che guida il draken-ballon (visto dall'alto).



In vedetta: un draken-ballon.

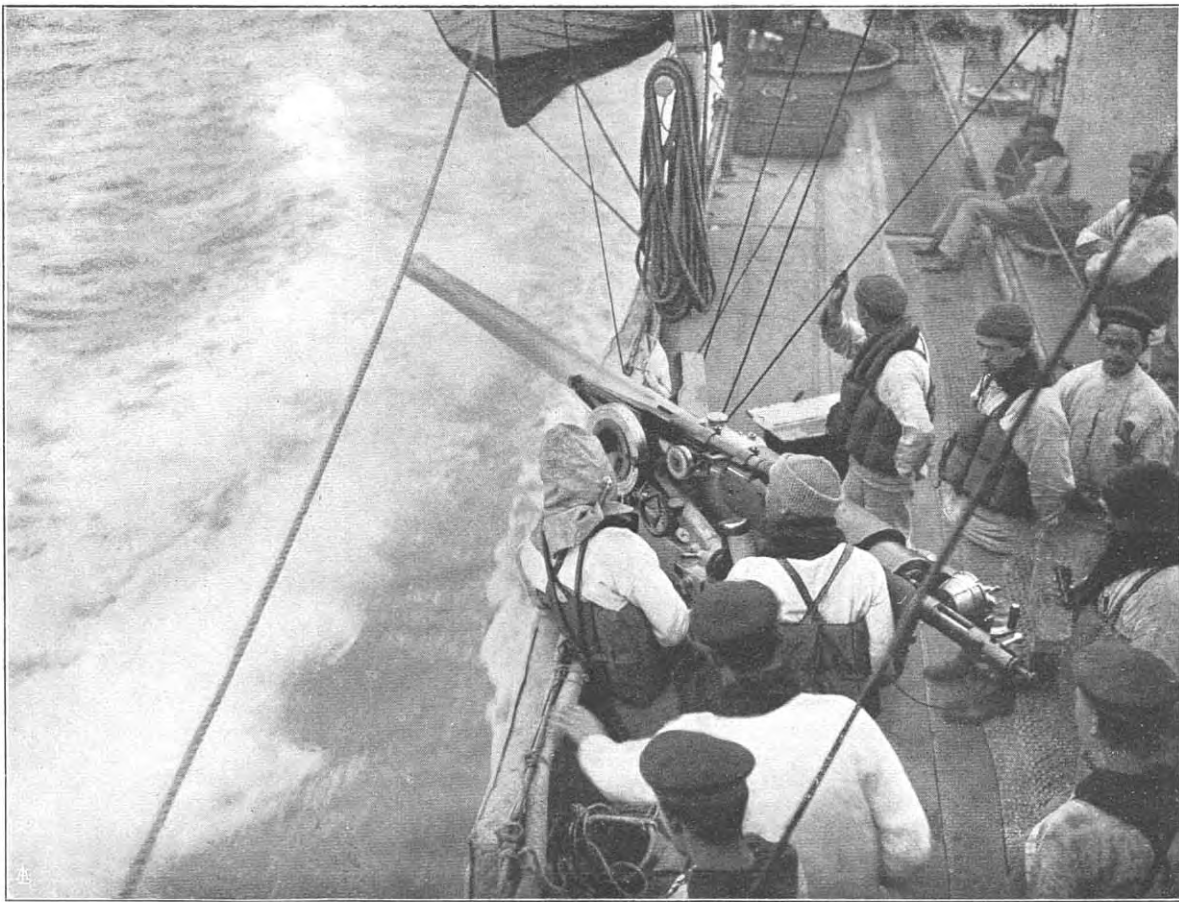


Idrovolante.



S. E. il Ministro della Marina e l'aviatore Ten. di vascello Bologna.

Pochi uccellacci notturni protetti da la notte. Come siamo lontani dalla esumazione dello spirito di Tegetoff, il quale non può navigare proprio più e s'è rifugiato tra i gufi, le civette e le upupe... Chi avrebbe detto mai all'Austria quando tolse dal sudario quel povero spirito che noi l'avremo presto spinto così in alto? Così in alto... così in alto... che tra poco cadrà. Che i nostri vittoriosi eserciti mettano il piede in terra austriaca, che sia distrutto un villaggio, un paese, una parte di città, una città per ogni incursione sui nostri centri litoranei inermi e sparirà subito quest'ultimo segno di guerra adriatica. Aspettiamo con pazienza; il giorno verrà che una possibilità



Vigilando trasporti di truppe italiane ed alleate, fra le due sponde adriatiche.

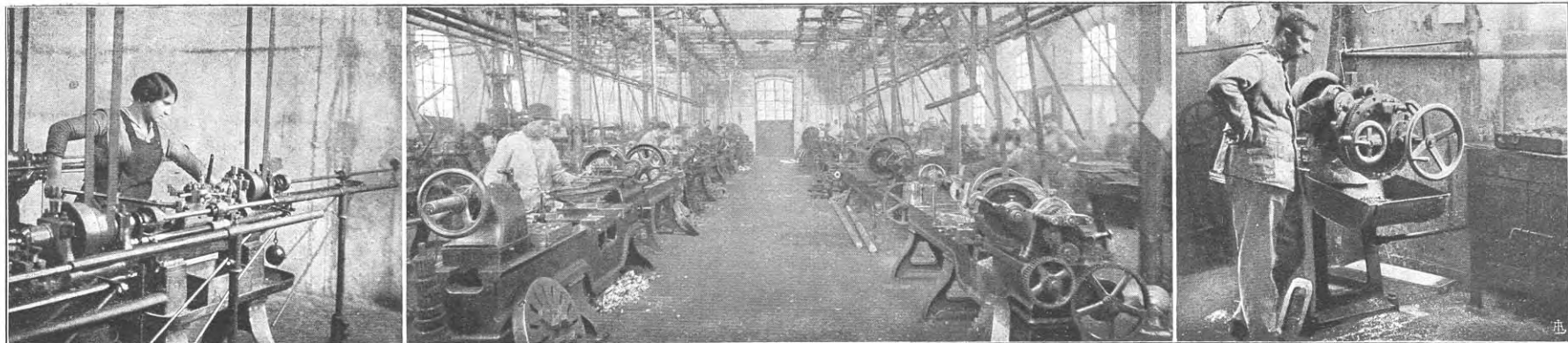
di rappresaglia ci verrà finalmente offerta e ne approfitteremo per applicare quanto i barbari ci hanno insegnato.

Per San Marco dai mosaici d'oro, per Sant'Apollinare bizantina bella, per i sogni tiepoleschi sperduti da un'orribile vampa, per la maestà di San Ciriaco morsa dal ferro e dal tritolo, per tutta l'altissima bellezza latina, perenne face del mondo, insidiata, minacciata, odiata, esecrata da Cimbri, Teutoni, Unni, stirpi non scomparse, no, ma sempre vive e, per ingannarci meglio, vive sotto la maschera di popoli simili a noi, occhio per occhio, dente per dente: vendetta.

Quanto al mare...

Già: Imperiale Reale Marina Austro-Ungarica, a proposito: e il mare?

GUIDO MILANESI.



Come abbia risposto la SOCIETÀ ANONIMA ROBINETTERIE RIUNITE di Milano alle esigenze della Guerra, ci è dimostrato dal continuo aumento della sua produzione.

I due diagrammi e le poche fotografie che qui uniamo, se ci mostrano l'immenso impulso dato alle lavorazioni ed i risultati ottenuti,

ci indicano pure come le ROBINETTERIE RIUNITE abbiano risolte tutte le difficoltà coi propri mezzi, trasformando il vecchio macchinario, e costruendo il nuovo nelle proprie Officine.

Alla deficienza della mano d'opera maschile si è supplito istruendo quella femminile, ed oggi varie centinaia di donne sono divenute abili tornitrici.

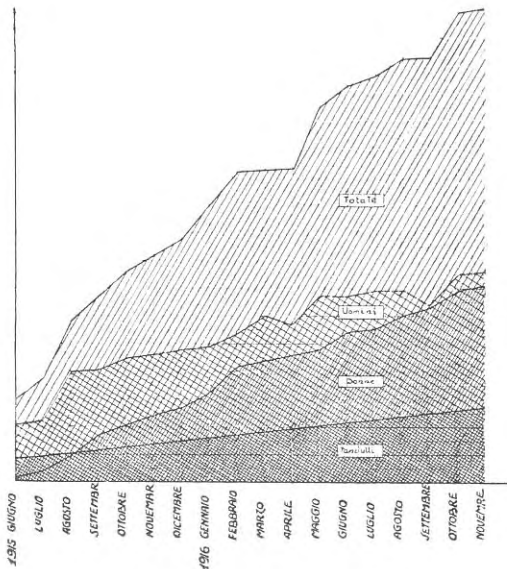


Diagramma della mano d'opera.

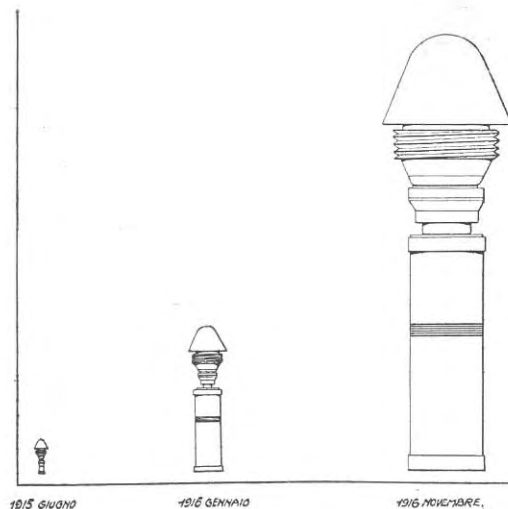
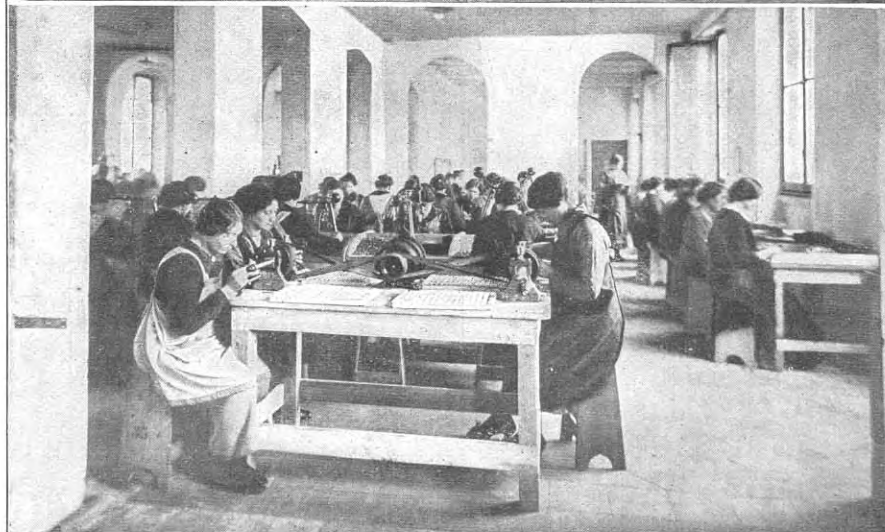
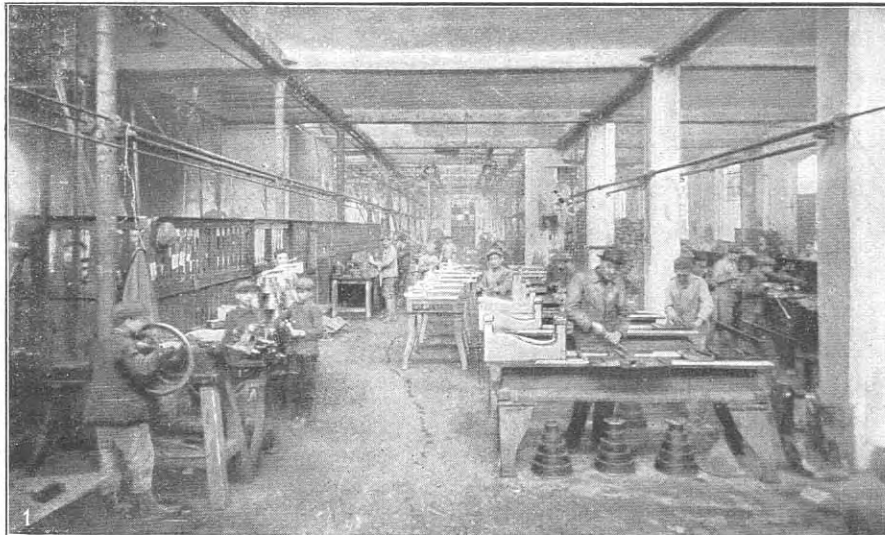
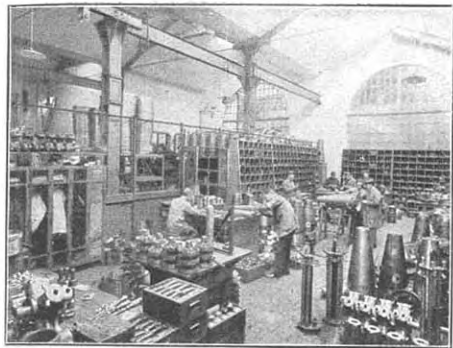


Grafico della produzione.



1. Costruzione delle macchine utensili - 2. Le donne lavorano nel riparto spolette - 3. Calibratura e montaggio delle spolette - 4. Collaudo.



Magazzino e controllo.

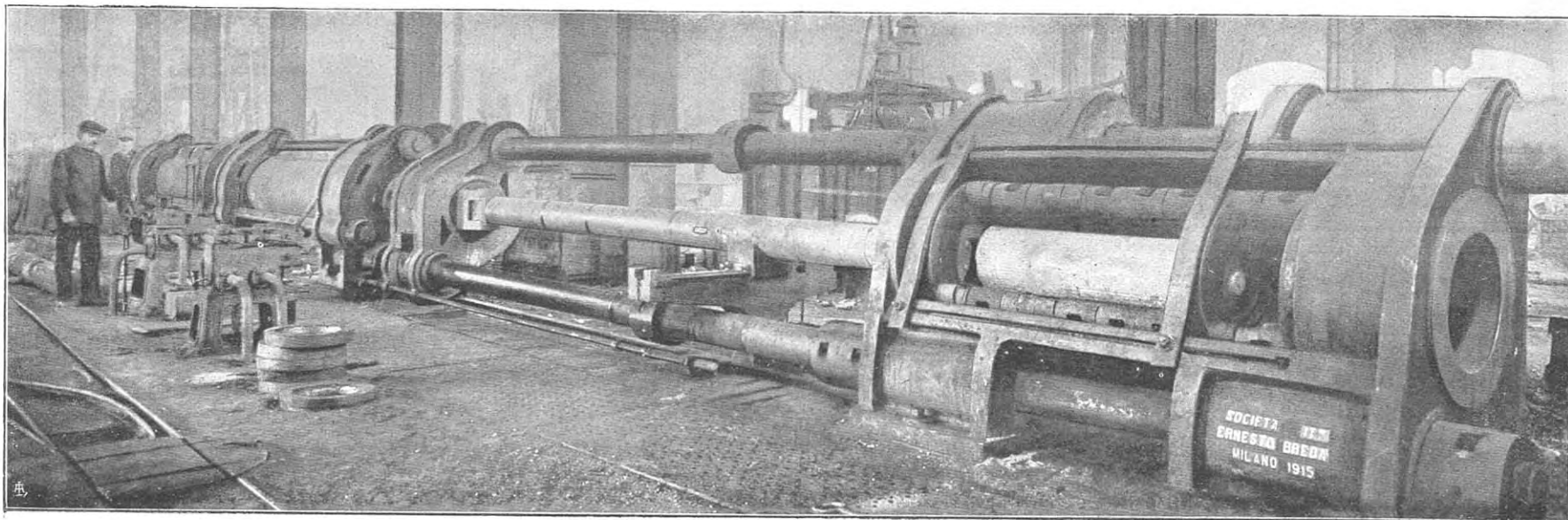
La SOCIETÀ ITALIANA ERNESTO BREDA, per costruzioni meccaniche, con sede in Milano, fornisce larghissimamente i Ministeri della Guerra, della Marina e delle Ferrovie. Dai suoi Stabilimenti di Milano, Sesto San Giovanni e Niguarda escono proietti di ogni calibro, in ogni stato di lavorazione; lo-

comotive; veicoli; macchine operatrici; macchine agrarie; siluri. Dall'inizio dell'attuale guerra la S. I. E. B. si è special-

mente attrezzata ed organizzata per la fabbricazione degli SCACCIAFUMO e dei SILURI, provvedendo con vasti impianti, a vincere le gravi difficoltà inerenti a tali lavorazioni, e che occupano ora molte centinaia di operai. E' l'unica Ditta che in Italia si assuma la fabbricazione complessa degli scacciafumo, ed è l'unica dell'industria privata in grado di fornire siluri completi alla nostra Marina.

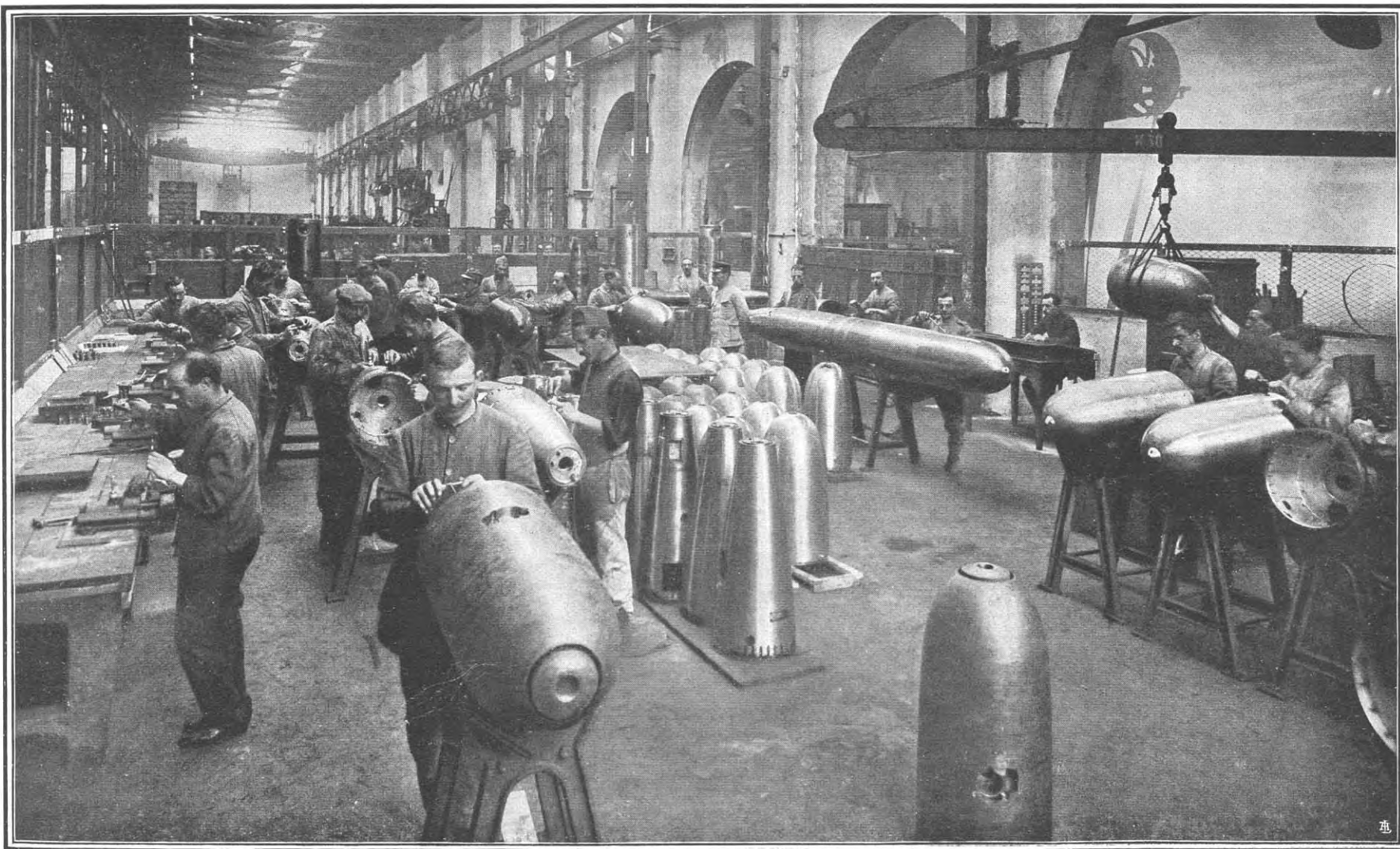


Fonderia del bronzo.



Trafilatura degli scacciafumo.

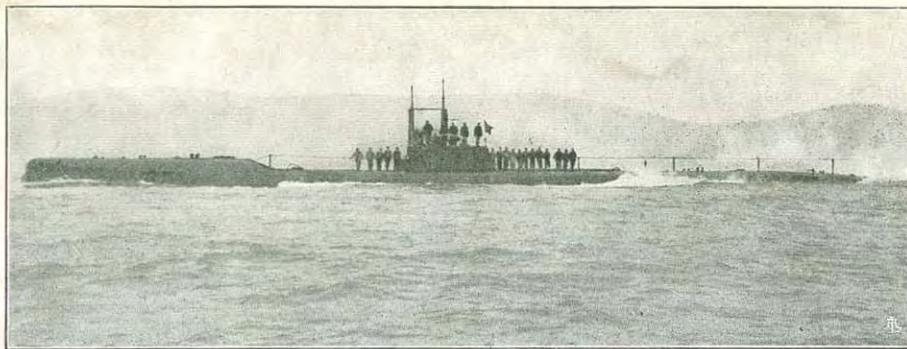




La finitura dei siluri.

CANTIERE  
NAVALE

SPEZIA (Muggiano)



Sommergibile navigante alla superficie.

OFFICINE  
MECCANICHE  
E FONDERIE  
TORINO - Via Cuneo, 20

# FIAT SAN GIORGIO

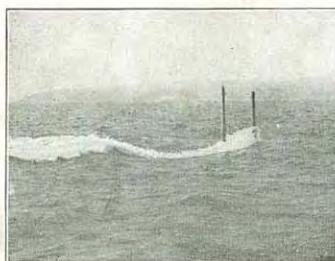
SOCIETÀ ANONIMA — SEDE TORINO — CORSO DANTE N. 30-35

SPECIALITÀ NELLA COSTRUZIONE DI  
TORPEDINIERE · SOMMERGIBILI  
E  
MOTORI MARINI A COMBUSTIONE

come forniti alle marine da guerra: Brasiliana - Danese - Inglese - Italiana - Portoghese - Stati Uniti Nord America - Svedese - Tedesca

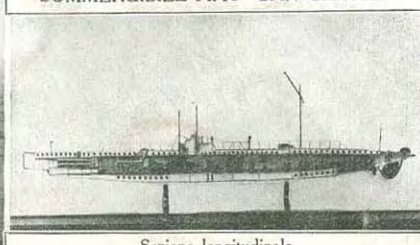
COSTRUZIONI DI NAVI  
DA GUERRA E MERCANTILI  
COMPLETE DI QUALSIASI  
DISLOCAMENTO

ALLESTIMENTO E RIPARAZIONE  
NAVI

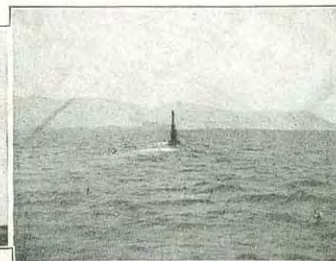


In immersione coi soli periscopi.

SOMMERGIBILE FIAT - SAN GIORGIO



Sezione longitudinale.



Con torretta e periscopi fuori.

MOTORI A COMBUSTIONE TIPO MARINO PER NAVI DA GUERRA E MERCANTILI DI QUALSIASI DISLOCAMENTO

Prezzo di ogni libro L. 1,50  
Franco di porto nel Regno.  
Estero . . . . . L. 1,80

“LA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA EUROPEA”

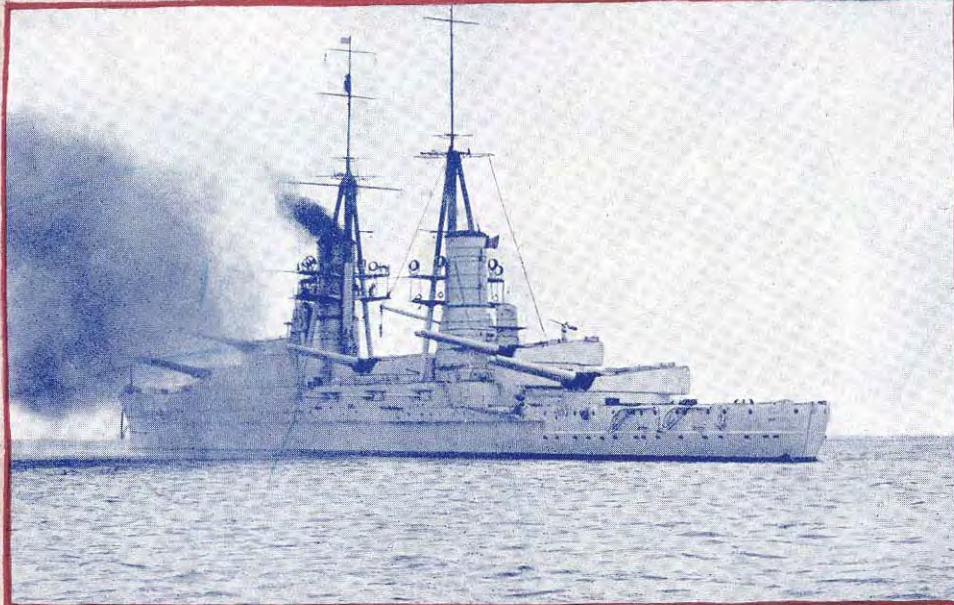
EDITORI — ALFIERI & LACROIX — MILANO

Associazione alla prima serie  
di sei volumi:  
Nel Regno . . . . . prezzo L. 9,-  
Estero . . . . . \* \* \* 12,-

# LA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA EUROPEA

LIBRO II

Prezzo L. 1.50



LA NOSTRA SQUADRA DI BATTAGLIA  
di MARIO SOBRERO

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE DEL MINISTERO DELLA MARINA

LA MARINA ITALIANA  
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO SECONDO ·

LA NOSTRA SQUADRA DA BATTAGLIA

DI MARIO SOBRERO

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE  
DEL MINISTERO DELLA MARINA

· DICEMBRE MCMXVI ·

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

PROPRIETÀ ARTISTICA E LETTERA-  
RIA RISERVATA - COPYRIGHT 1916  
BY ALFIERI & LACROIX - MILANO.

---

FOTOGRAFIE DELL'UFFICIO SPECIALE  
DEL MINISTERO DELLA MARINA

---

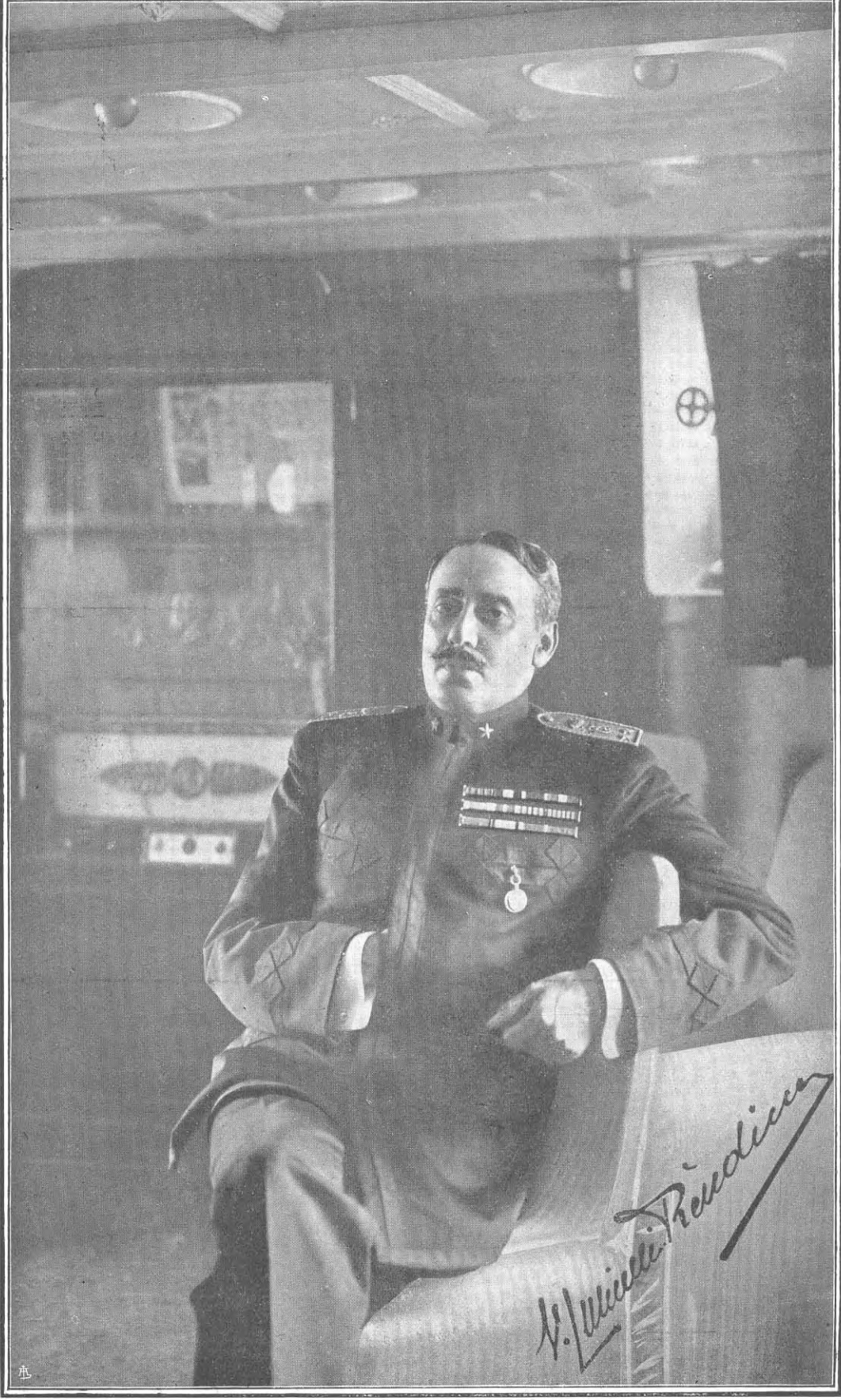
INCISIONI E STAMPA DELLO

STABILIMENTO PER LE ARTI GRAFICHE ALFIERI & LACROIX - MILANO.



S. A. R. Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi.

Fot. Guignon e Bossi.



Vice Ammiraglio Emanuele Cutinelli-Rèndina.

Nessuno ignora come la realtà dei fatti abbia smentito dalla prima all'ultima le profezie sul conflitto europeo divulgate prima della guerra. Scrittori di fantasia e tecnici dell'arte militare si sono visti ugualmente contraddetti nelle loro previsioni dalle vicende della lotta immane. All'urto delle nazioni avversarie era stata da tutti attribuita la fulminea potenza distruttiva del cataclisma: sul mare come in terra. Secondo questi profeti, se lo scontro delle forze terrestri doveva risolvere in pochi giorni — come un ciclone di fuoco e di sangue — la formidabile competizione, sul mare la guerra si sarebbe a sua volta ridotta ad uno scontro decisivo delle flotte nemiche. E magari ad una battaglia favolosa tra le squadre internazionali riunite in

due giganteschi partiti. La realtà storica si è dimostrata, non meno tremenda e sanguinosa, ma certo meno apocalittica. L'urto delle potenze in contrasto si è diffuso nel tempo e nello spazio. Agli eserciti lo stesso smisurato potere micidiale degli armamenti ha imposto gli accorgimenti e le difese della guerra radicata nel terreno. Sistemi bellici antichi, che fiorirono specialmente nel sec. XVII ed a cui i precedenti della guerra russo-giapponese non concedevano di presagire tanta fortuna, riebbero così applicazione e sviluppo. E la trincea, il reticolato, le caverne paralizzarono la manovra, rallentarono straordinariamente le mosse degli eserciti, ritardarono l'esito del conflitto.

Sui mari si è verificato, dal primo inizio della lotta, un



S. M. il Re e l'ammiraglio Thaon di Revel a bordo di una silurante.



fenomeno che pure non sarebbe stato impossibile prevedere, se si fosse tenuto conto del carattere quasi matematico della guerra navale coi mezzi moderni, fondata sull'assioma per cui una flotta più potente deve aver ragione d'una flotta di efficienza minore. Per la superiorità delle flotte dell'Intesa si è dunque verificato il blocco a danno delle squadre nemiche.

E' un blocco relativo, un blocco *sui generis*, attuato a distanza, che non ha impedito nè le scorrerie degli incrociatori germanici, nè le incursioni di siluranti, nè tantomeno la guerriglia dei sommergibili. Non ha impedito neppure, a diverse riprese, l'uscita di squadre germaniche, anzi dell'intera flotta imperiale.

Sarebbe tuttavia in errore chi lo definisse un blocco ipotetico, qualche cosa come un blocco sulla carta. La miglior riprova che la flotta tedesca, come l'austriaca e la turca, è effettivamente inutilizzata — messa cioè nell'impossibilità di conseguire il fine essenziale, — sta nel fatto che il dominio dei mari rimane all'Intesa, la quale sola può farvi circolare le sue navi di commercio e i suoi convogli militari. E questo risultato non consegue che alla distruzione delle flotte avversarie, oppure — ed è il caso presente — al blocco effettivo di esse.

Ma oltre a questa condizione in cui la superiorità delle flotte dell'Intesa ha posto automaticamente le forze navali dei nemici, un altro elemento di fatto è venuto ad influire sulla condotta dell'attuale guerra marittima, distruggendo ogni previsione. Ed è lo sviluppo straordinario del naviglio silurante, la parte sempre più ingente presa dalle navi sottili e dai sommergibili nella lotta sul mare, l'incremento notevolissimo della difesa e dell'offesa esercitata colle mine, colle reti, coi disparati strumenti della guerra subacquea.

L'autonomia, l'iniziativa, la capacità nautica e distruttiva del sommergibile hanno superato ogni aspettazione dei competenti. Nessuno avrebbe immaginato l'azione che nel corso della guerra i battelli insidiosi son venuti svolgendo, specialmente per opera degli austro-tedeschi.

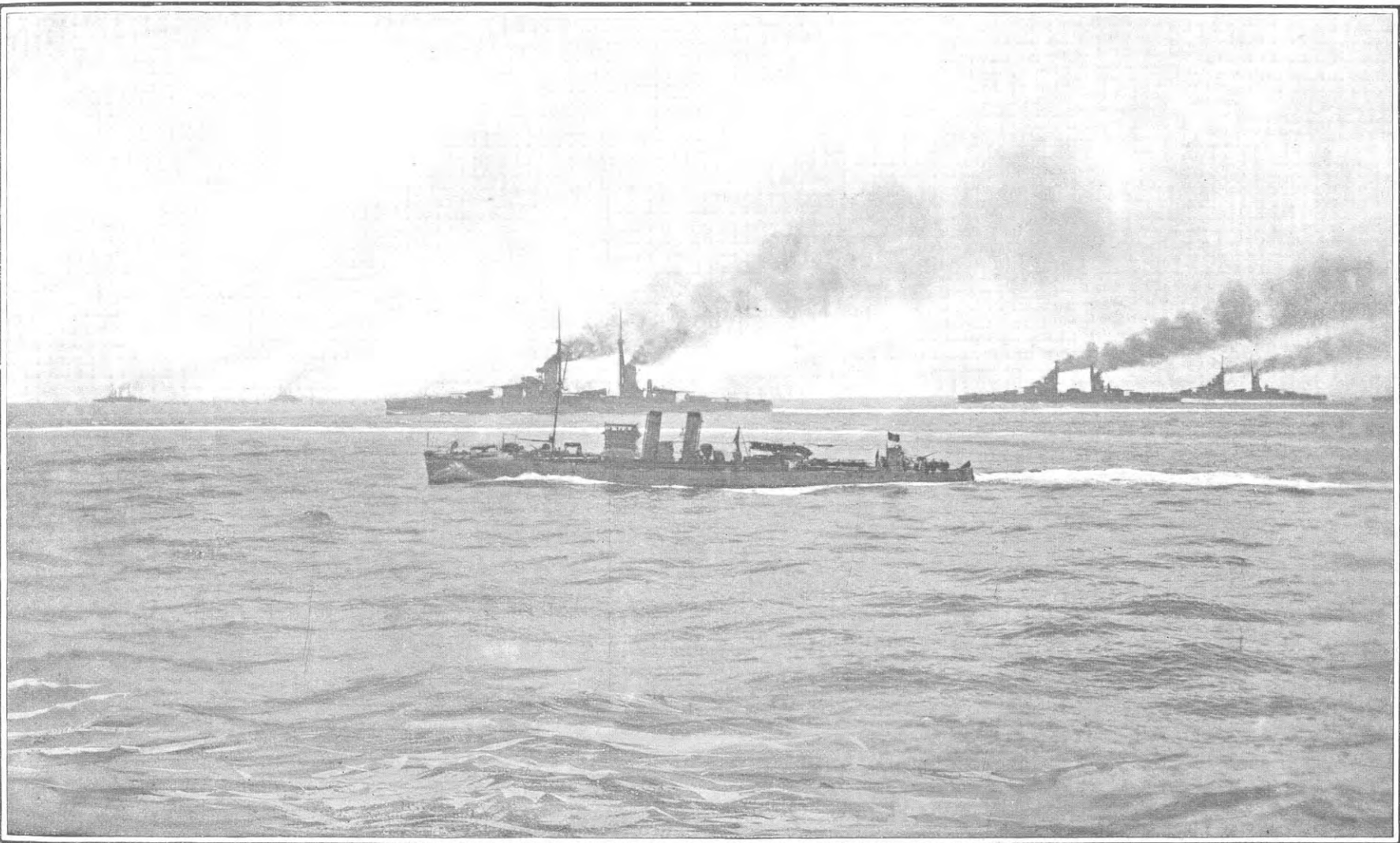
Questo complesso di elementi guerreschi nuovi o meravigliosamente progrediti, non poteva non mutare il carattere della lotta sui mari. Siluranti, sommergibili e mine hanno in realtà impedito sinora alle flotte dell'Intesa di bloccare da presso le squadre nemiche, di "imbottigliarle" nei loro porti. Colle artiglierie costiere hanno contribuito ad impedire i bombardamenti delle basi navali, delle squadre alla fonda, dei grandi porti di commercio. La collaborazione delle marine dell'Intesa alla guerra terrestre, a causa di questi insidiosi strumenti guerreschi, si è ridotta a termini relativamente modesti. D'altra parte, se il grosso della flotta austriaca non ha tentato finora delle sortite; se le forze navali della Germania ben poche volte si sono avventurate al largo, oltre che alle ragioni "matematiche" a cui si è alluso, ciò è forse dovuto alle insidie di cui l'Intesa va seminando il loro cammino.

Qual'è dunque il carattere nuovo che la guerra marittima ha assunto? E' ovvio rilevarlo: l'immobilizzazione delle squadre da battaglia, più o meno continua, definitiva oppur no. C'è senza dubbio molto di paradossale in questa caratteristica; ma non è paradossale anche il fatto di due eserciti rintanati l'uno di fronte all'altro sotto terra; e un'offensiva condotta da reparti trincerati e sistemati sul terreno, non sembra una contraddizione in termini?

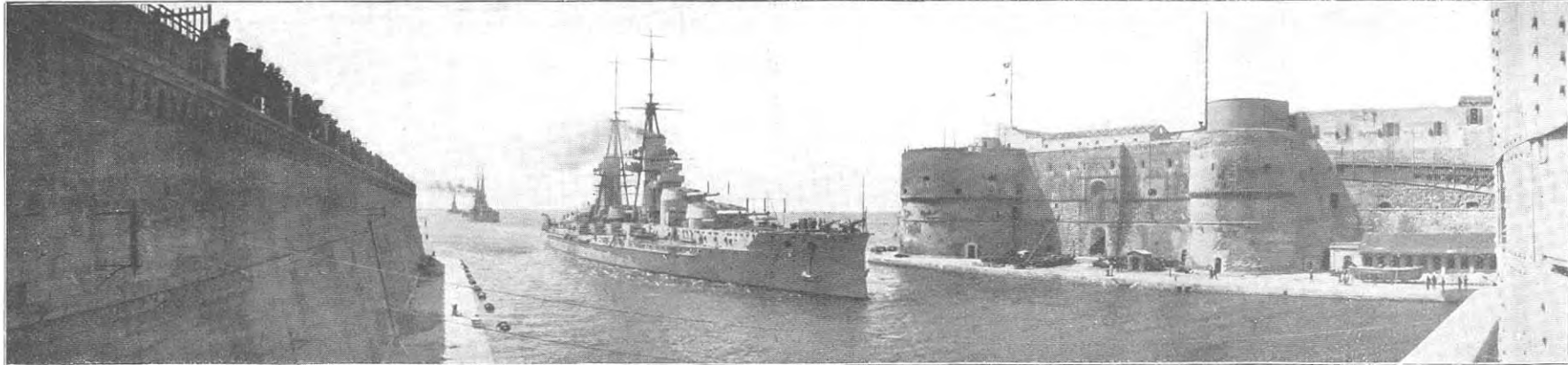
Il mutamento subito dalla guerra marittima segue strettamente l'evoluzione che si è verificata nella guerra in generale e che si riassume in una relativa immobilizzazione delle forze in contrasto. Ma per nessuno degli elementi guerreschi in gioco l'immobilizzare è così diverso dall'inutilizzare, come per le squadre da battaglia.

Colla facilità di chi bada soltanto ai risultati immediati, molti asseriscono già che il regno della grande nave da guerra è finito; molti già annunziano le marine dell'avvenire costituite esclusivamente di navi sottili e di sommergibili di grandissimo tonnellaggio: fantasie senza fondamento alcuno.

Non meno avventato di queste fantasie sarebbe l'affermare che



Una divisione di "dreadnoughts" italiane.



Passaggio di "dreadnoughts" dal canale di Taranto.

la guerra marittima si svolge ora principalmente coll'azione delle siluranti e dei sommergibili; e che il battello subacqueo ha definitivamente mutata la condotta della lotta sui mari.

No. Oggi come in passato le squadre da battaglia rappresentano l'elemento essenziale del conflitto marittimo. Oggi come in passato esse costituiscono il nerbo della potenza navale di una nazione. Soltanto dalla contrapposizione — se non dall'urto — di queste forze dipenderà l'esito del contrasto sui mari. La superiorità delle flotte dell'Intesa, superiorità determinata soprattutto dalle squadre da battaglia ossia dalle navi maggiori, non mancherà d'influire sui risultati della guerra.

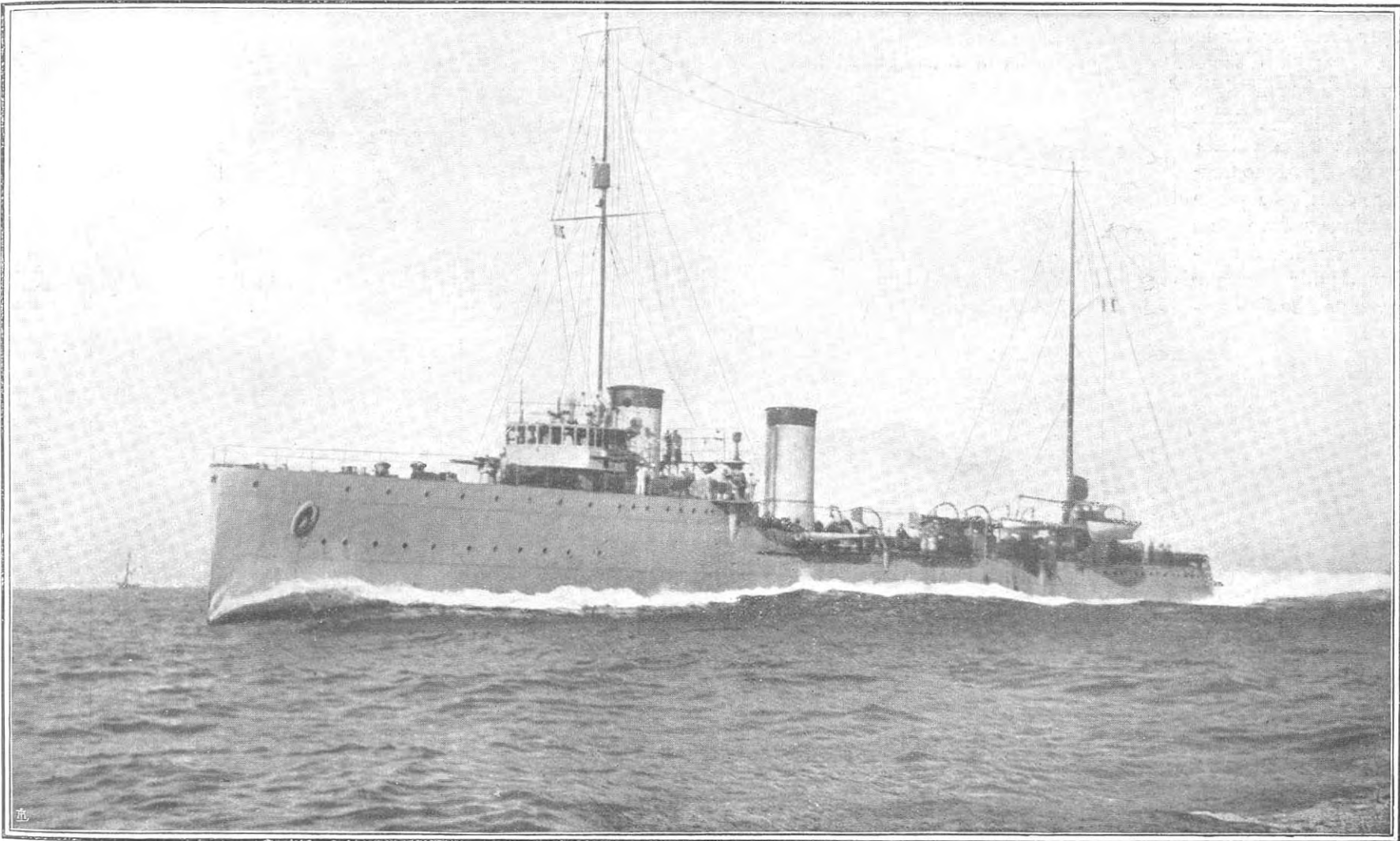
Perchè le squadre da battaglia possono prendere il mare non ostante l'azione insidiosa delle siluranti e dei sommergibili nemici. Perchè non è escluso che Germania ed Austria facciano uscire le loro grandi navi a tentar la sorte di un combattimento decisivo. Perchè infine, anche restando all'ancora nelle loro basi, le squadre da battaglia sono i veri e gli unici pesi capaci di far pendere da una parte o dall'altra la bilancia nella competizione delle potenze avversarie.

## DEDUZIONI DALLA BATTAGLIA DEL JUTLAND

Tra i due principali esponenti delle forze navali in contrasto, tra l'Inghilterra e la Germania, gli urti di squadre non sono mancati: alle isole Falkland, al Dogger-Bank, e presso le coste del Jutland. Quest'ultima battaglia navale, che fu anche la più importante e che assunse nelle proporzioni e nelle vicende una grandiosità memorabile, può dimostrare — se non insegnare — molte cose.

Certo lo svolgimento dello scontro è mal conosciuto. Incomplete e qua e là oscure sono le relazioni ufficiali delle due marine. Molti e molti anni dovranno passare prima che la grande azione sia nota, con chiarezza e con certezza in tutti i suoi particolari. Di questi particolari, anzi, è fatale che una parte rimanga avvolta nel mistero perchè incerti e imprecisabili sono spesso gli andamenti di simili battaglie.

Al combattimento del Jutland — durato in tutte le sue fasi dalle 3,30 del pomeriggio alle 8,15 della sera — presero parte



Le navi più veloci: *Carlo Mirabello*. - Costruzione Cantiere Navale Gio. Ansaldo e C.

complessivamente, a quanto si calcola, venticinque *dreadnoughts* e *super-dreadnoughts* inglesi contro quindici *dreadnoughts* tedesche: più una quantità d'incrociatori da battaglia e d'incrociatori leggeri, e numerosissime flottiglie di siluranti d'alto mare.

Le linee generali della battaglia del 31 maggio si possono tracciare così: nella prima fase la squadra inglese d'avanguardia, comandata da Sir Beatty e composta di sei incrociatori da battaglia, di quattro grandi navi da battaglia, di dodici incrociatori leggeri e di ottanta cacciatorpediniere, incontra e impegna combattimento colla squadra d'avanguardia tedesca di Von Hipper, costituita di cinque incrociatori da battaglia, di nove incrociatori leggeri e di varie flottiglie di cacciatorpediniere.

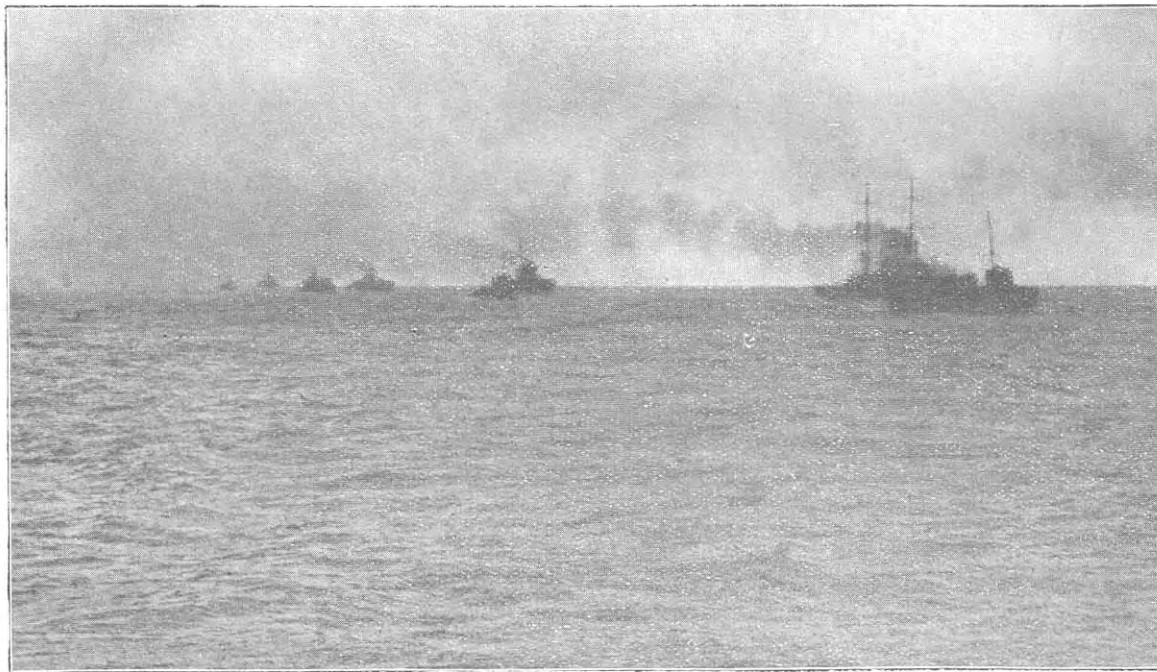
Von Hipper, sostenendo con vigore l'attacco, fa rotta verso sud-est per congiungersi con la squadra d'alto mare di Von Scheer, mentre gli inglesi lo prendono in caccia.

Nella seconda fase, avvenuto il congiungimento di tutte le forze navali tedesche, le parti s'invertono. E' Sir Beatty che inverte la rotta,

inseguito dagli avversari, dirigendo verso nord incontro al grosso delle forze inglesi.

Terza fase: alle ore 6,15 Sir Jellicoe colla *Great Fleet* entra in contatto col nemico. Le forze navali dei due partiti, al completo,

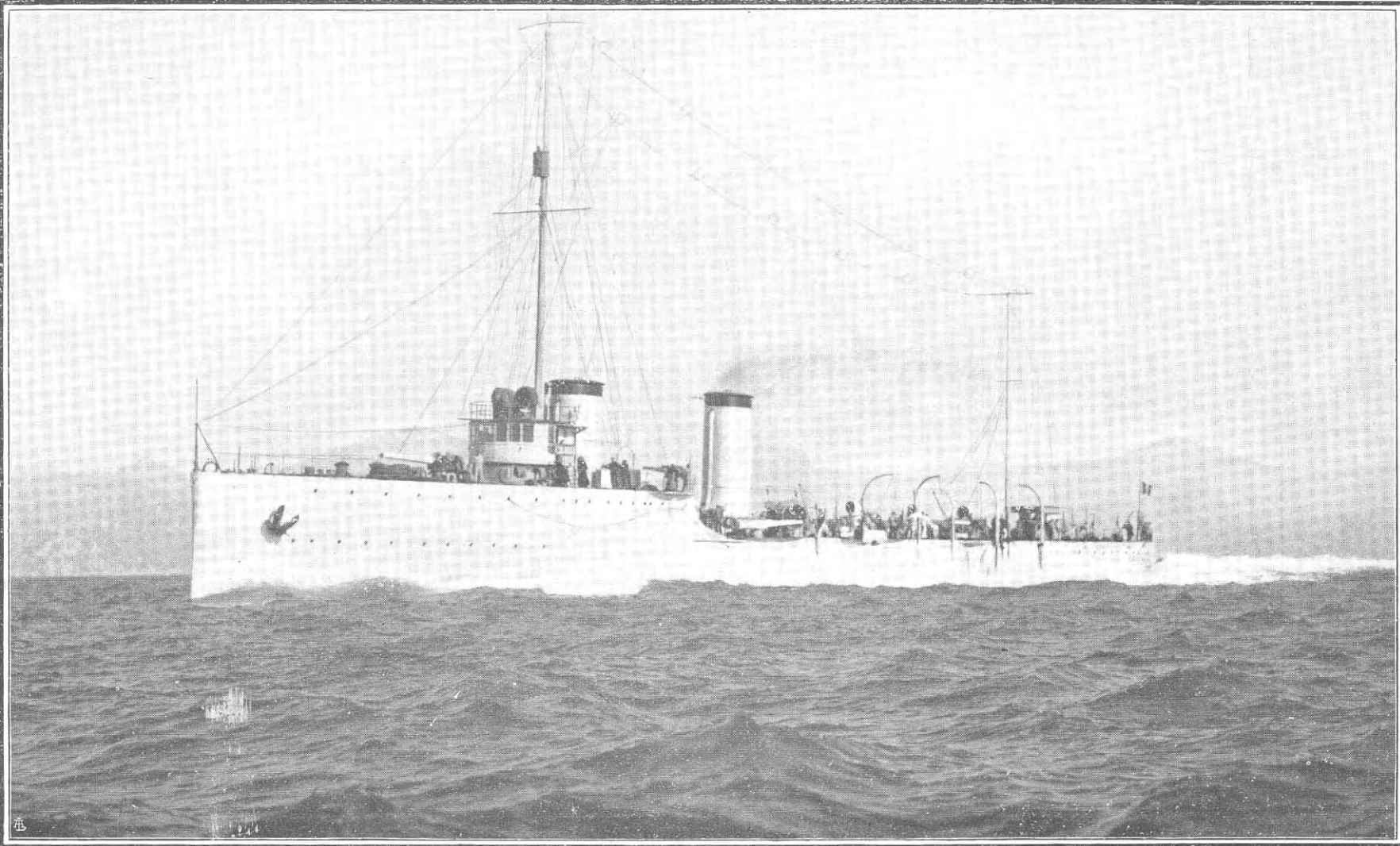
combattono con accanimento finchè la luce lo permette: e l'ammiraglio inglese dirige per sud-est, col proposito di serrare da presso il nemico e di tagliargli la via del ritorno alla sua base. Caduta la notte, cessa la lotta formidabile delle artiglierie, e la flotta germanica riesce a sottrarsi al cimento col favore delle tenebre, riparando presso le sue coste. Le distanze di tiro variarono dai diciassettemila metri a cui apersero il fuoco Sir Beatty, ai settemilatrecento a cui s'impegnò la squadra



Squadra in formazione di battaglia.

dell'ammiraglio Hood. Ma le distanze predominanti furono da tredici chilometri a nove e mezzo. Numerose azioni di siluranti dei due partiti si alternarono coi combattimenti di squadre o li accompagnarono.

Da ambe le parti assai ingenti furono le perdite. Stando alle



Le navi più veloci : *Carlo Alberto Racchia*. - Costruzione Cantiere Navale Gio. Ansaldo e C.

asserzioni di ciascuno degli avversari riguardo all'altro, la flotta tedesca avrebbe avuto al suo passivo due *dreadnoughts*, una *pre-dreadnought*, un incrociatore da battaglia, cinque incrociatori leggeri e sei cacciatorpediniere affondati; una *dreadnought*, un incrociatore da battaglia e tre cacciatorpediniere danneggiati gravemente.

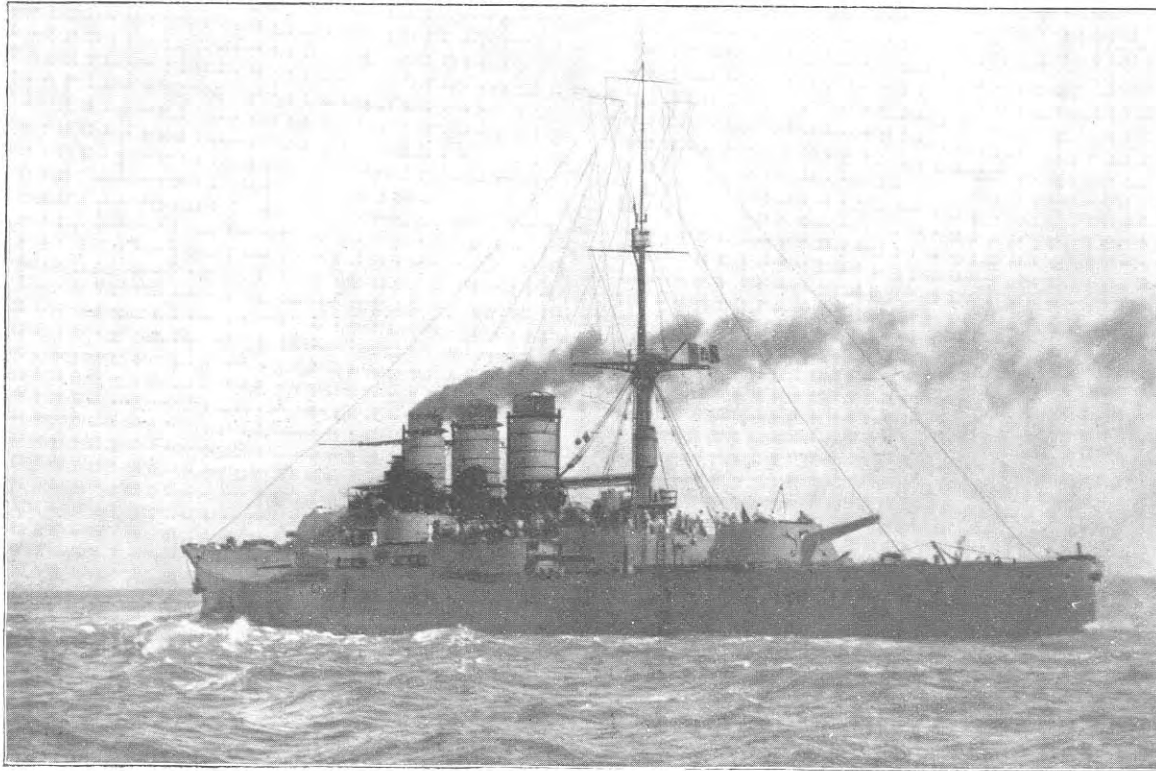
Dal canto suo la flotta inglese avrebbe perduto quattro *dreadnoughts*, quattro incrociatori da battaglia e tre leggeri, nonché dodici cacciatorpediniere. Ma il bilancio delle perdite della fortunosa giornata non può essere esattamente valutato, dato che corrispondano a verità le cifre riferite, senza ragguagliare queste perdite alla diversa potenzialità delle due marine.

Schematicamente la grande azione navale può riassumersi così: Von Hipper manovrò per trascinare Sir Beatty sotto il fuoco della flotta tedesca riunita, e il comandante la squadra inglese d'avanscoperta si prestò al giuoco, per trascinare a sua volta

la flotta germanica a misurarsi colla massima parte delle forze navali inglesi.

Sir Beatty riuscì nel suo intento. Se lo scontro non fu nei suoi risultati decisivo, lo si deve alla foschia che velava l'orizzonte, alle critiche circostanze in cui la *Great Fleet* raggiunse Sir Beatty, alla notte subito venuta, alla vicinanza della flotta germanica alla sua base.

Ma questa memorabile battaglia, che vide oscurarsi l'orizzonte pel fumo dei cannoni, che creò sull'acqua del Mare del Nord una tempesta di fuoco, che produsse eroismi insigni e tremende catastrofi; questo scontro in cui andarono perdute in qualche minuto formidabili navi con migliaia di uomini; questo cimento



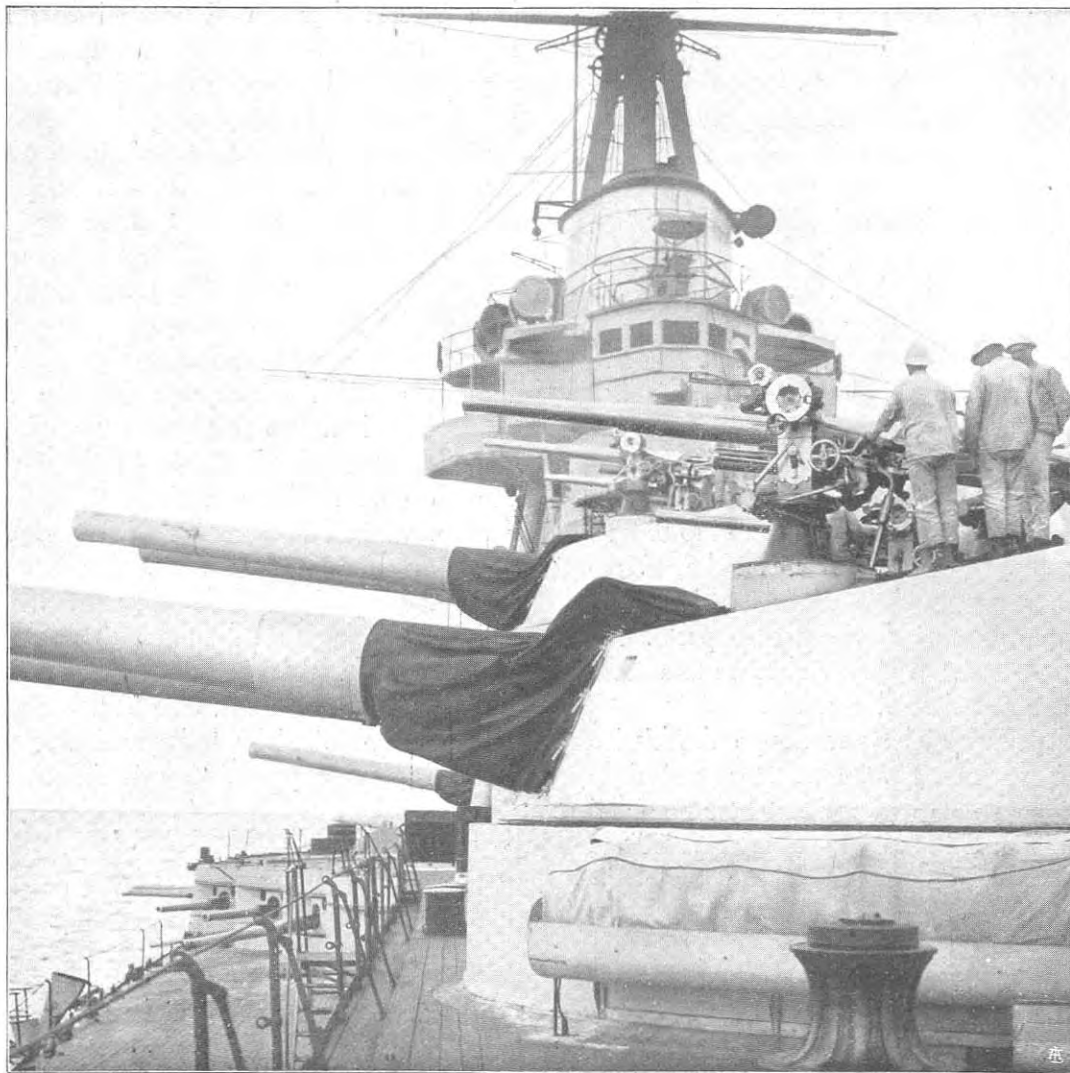
R. Nave "Napoli".

che pose di fronte le più potenti forze navali del mondo, ha per la teoria della guerra navale un valore non meno grande che per la storia.

Ha confermato che il sommergibile, data la sua attuale velocità, è escluso dalle azioni di grande stile. Ha confermato il valore puramente ausiliario del naviglio silurante. Ha dimostrata l'importanza notevolissima dell'esplorazione aerea — attuata per mezzo d'idrovolanti e meglio di dirigibili — nei combattimenti di squadre.

Ma soprattutto ha dimostrato che le sorti della lotta sul mare si preparano e si decidono cogli urti di squadre. E quindi che la nave da battaglia, la corazzata potentemente armata e protetta, è ancora e sempre l'arbitra della supremazia navale.

Nè questa supremazia ha bisogno di affermarsi colla distruzione effettiva dell'avversario, ma esiste potenzialmente colla superiorità della flotta. E se questo principio non valesse, perchè l'ammira-



Esercitazioni di tiro a bordo di una "dreadnought".

Fot. A. Faccioli.

glio Von Scheer si sarebbe nella notte sottratto al cimento colla flotta inglese, a cui pure aveva arrecato perdite?

Il rapporto "matematico" tra le due forze navali non era stato — e non avrebbe potuto essere — alterato. Con la sua ritirata Von Scheer non fece che uniformarsi alle ferree leggi della moderna strategia navale. Aveva raggiunto il supposto suo obiettivo, d'infliggere al nemico le maggiori perdite possibili. Non poteva proporsene altro. E il dominio del mare rimase, come sempre era stato, all'Inghilterra.

### LE CONDIZIONI DELLA LOTTA IN ADRIATICO

A parte la minore efficienza delle flotte in contrasto, ben diverse che nel Mare del Nord sono



le condizioni della lotta marittima in Adriatico. Una delle circostanze di fatto più importanti e più caratteristiche che si riscontrano in questo mare, è la ristrettezza del campo in cui la lotta deve svolgersi. E' un mare angusto quello nel quale le marine avversarie devono agire. E dal Nord al Sud la distesa dell'acque va sempre riducendosi d'estensione.

Si è detto, con molta esattezza, che se l'Adriatico fosse stato creato sui piani d'un ammiraglio austriaco, non potrebb'essere meglio conformato a vantaggio dei nostri nemici. La ristrettezza del campo facilita assai alla marina austriaca il sorvegliare le mosse della flotta avversaria. Non solo, ma accresce efficienza a tutti gli strumenti insidiosi della guerra marittima: ai banchi di torpedini come agli agguati dei sommergibili, alle crociere delle navi sottili, come alle stesse incursioni d'idrovolanti.

Tutto ciò acquista un valore tanto più alto, quando si tratti di ostacolare le mosse, non di siluranti ma di incrociatori o di navi da battaglia, non di squadriglie ma di divisioni o di squadre. E non può andare che ad esclusivo vantaggio della flotta austriaca, alla quale la minore efficienza impone *a priori* di rimanere in porto. Tra i due avversari, di cui l'uno può uscire e l'altro *deve* restare nelle sue basi, la ristrettezza del mare favorisce il secondo.

Delle altre condizioni di sfavore che pur troppo l'Adriatico riserba alla nostra marina, si è già molte volte parlato: così delle correnti che regolarmente trascinano sulla riva occidentale le torpedini alla deriva; così della minore altezza dei fondali lungo le coste italiane in confronto di quelli delle coste austriache, altezza che rende più difficile il lavoro dei nostri sommergibili e dei *drifters*; così ancora della diversa conformazione litoranea, la quale ci priva degli appoggi e dei ricoveri così abbondantemente forniti invece, dall'Istria alle Bocche di Cattaro, alla flotta austriaca.

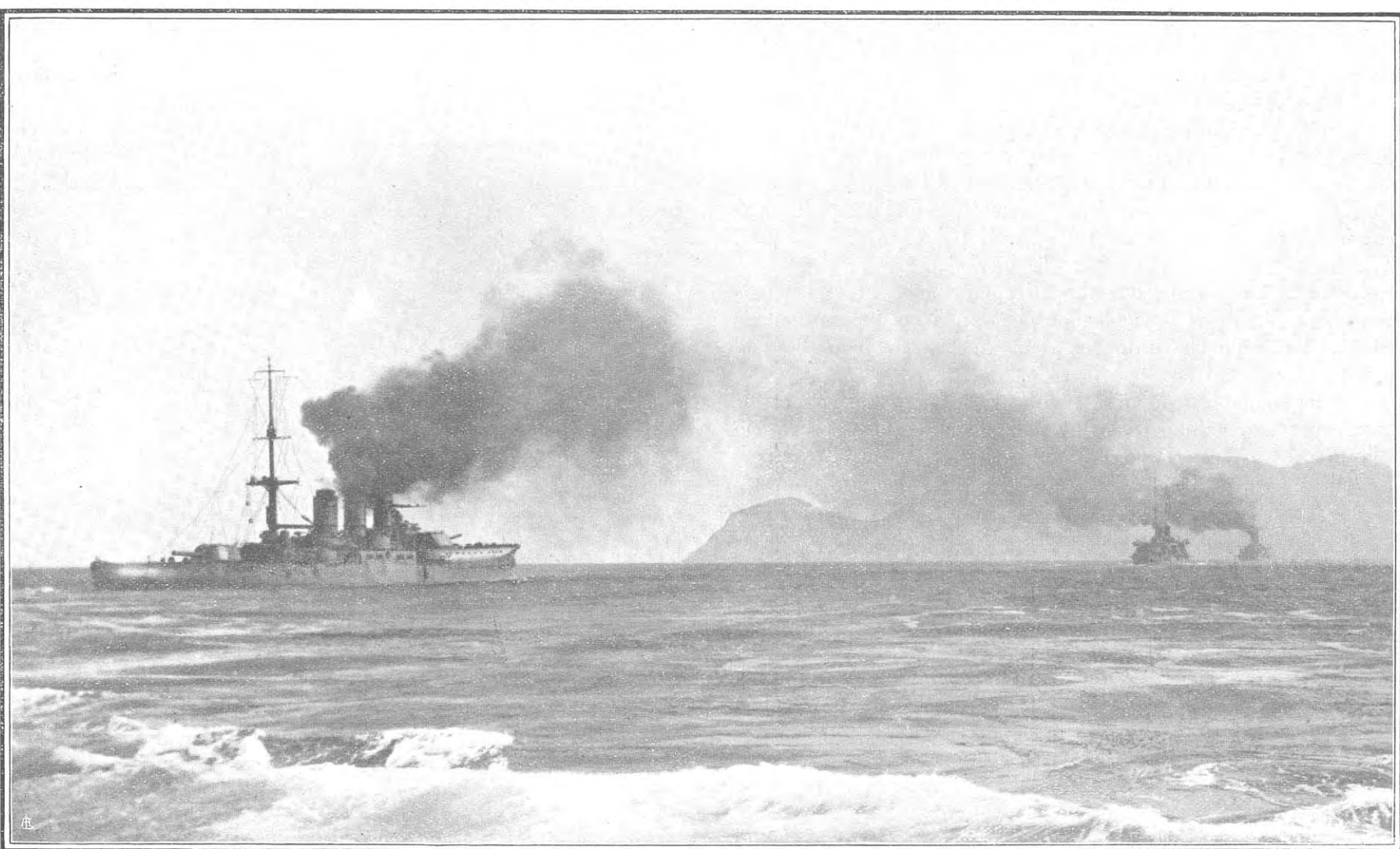
Ma il più grave elemento negativo delle nostre condizioni di

lotta è forse l'assenza di possibili basi navali lungo l'intero tratto mediano del litorale nostro. In questo, certo, la marina italiana deve ora scontare il passato: non leggerezza nel considerare il grande problema, non trascuranza nel risolverlo, non inerzia opposta all'iniziativa di chi aveva escogitato il rimedio, ma speciali imposizioni di politica generale. Se ad esempio col sistema di dighe e di canali genialmente studiato anni or sono da un nostro ufficiale si fosse potuto approntare nell'Adriatico centrale una base d'operazione alla nostra flotta, in quali migliori condizioni non si agirebbe adesso? Ma le recriminazioni sono oziose.

Le circostanze di sfavore in cui dobbiamo condurre la nostra guerra marittima hanno per logica e fatale conseguenza quella di sottoporre il nostro naviglio ad un logorio maggiore, ad una più grande percentuale di rischi e i nostri equipaggi ad una più dura vita di guerra che non sieno il logorio, i rischi e i sacrifici del nemico. A parità di condizioni, noi dobbiamo naturalmente subire anche maggiori perdite; ma d'altra parte la stessa sproporzione dei cimenti, dei pericoli, delle difficoltà belliche, sviluppa nella marina italiana una maggiore fermezza di propositi ed un tale ardimento di uomini che da Pola a Sebenico, da Giupana a Pelagosa, dal cielo di Trieste ai gorgi sotto gli Acrocerauni ha potuto compiere gesta da paralizzare l'attività e impressionare il morale del nemico dischiudendo imprevedute possibilità avvenire alla nostra guerra sui mari.

## IL DOMINIO DEL MARE E LA SQUADRA DA BATTAGLIA

Ancor oggi, dopo l'esperienza ormai lunga di questa guerra, è radicata nello spirito di molti profani l'opinione che le squadre della nostra flotta dovrebbero uscire per battere il mare. Questo lo si pensa da certuni specialmente riguardo alle maggiori e più potenti



Evoluzioni di squadra.

unità, alla squadra da battaglia. Esprimono costoro il loro pensiero colla domanda: "Ma dov'è la squadra? Dove sono le *dreadnoughts*? Ma che cosa fanno?". Intendendo appunto che dovrebbero "fare" qualche cosa.

Dovrebbero cioè, secondo gli improvvisati navarchi, uscire a bombardare le basi navali del nemico, e soprattutto a provocarlo a battaglia per assicurarsi l'assoluta padronanza del mare.

Questo — prima osservazione — sarebbe se mai il compito degli incrociatori, non delle navi da battaglia. E poi esporrebbe le navi all'insidia del siluro e della mina, che inevitabilmente produrrebbero delle perdite, senza conseguire risultati apprezzabili. Per i bombardamenti, fra l'altro, si dovrebbero anche fare i conti colle batterie costiere. Il risultato che certo non si otterrebbe, sarebbe quello d'indurre l'avversario ad accettare la sfida.

In un primo periodo della nostra azione, per sentimento cavalleresco, per alto spirito combattivo, la marina italiana ha invano replicato coi suoi incrociatori queste provocazioni al nemico. Ma perdite dolorose come quelle dell'*Amalfi* e della *Garibaldi* son rimaste senz'altro compenso che l'orgoglio di far sventolare la nostra bandiera sull'acque dove le squadre austriache non si avventuravano. Insistere nella sfida sarebbe stato assolutamente illogico.

Quanto alla squadra da battaglia, lasciare la sua base e battere il mare senza che le si presenti un obiettivo da raggiungere, significherebbe per essa esporsi ai più gravi rischi, anzi provocare gli attentati insidiosi del nemico, senz'altro scopo che un'affermazione di potere del tutto superflua. Ma queste son cose intuitive. Non sarebbe certo l'avviso che la squadra delle nostre *dreadnoughts* naviga in mare aperto, a indurre l'ammiraglio austriaco a cercare il combattimento.

La marina austriaca rappresenta la parte assegnatale nel conflitto dalla strategia navale, tenendo al sicuro le sue squadre. Questa condotta non sarà modificata se non entreranno in gioco dei fattori

nuovi, militari o politici. Appunto perchè nella guerra marittima, il contrasto delle forze avviene prima di tutto "sulla carta".

La condizione rispettiva dei due partiti in Adriatico è assai netta. La nostra flotta può prendere il mare sempre che lo voglia. La flotta austriaca per lasciare le sue basi deve decidersi ad affrontare un cimento nel quale si troverebbe in stato d'inferiorità.

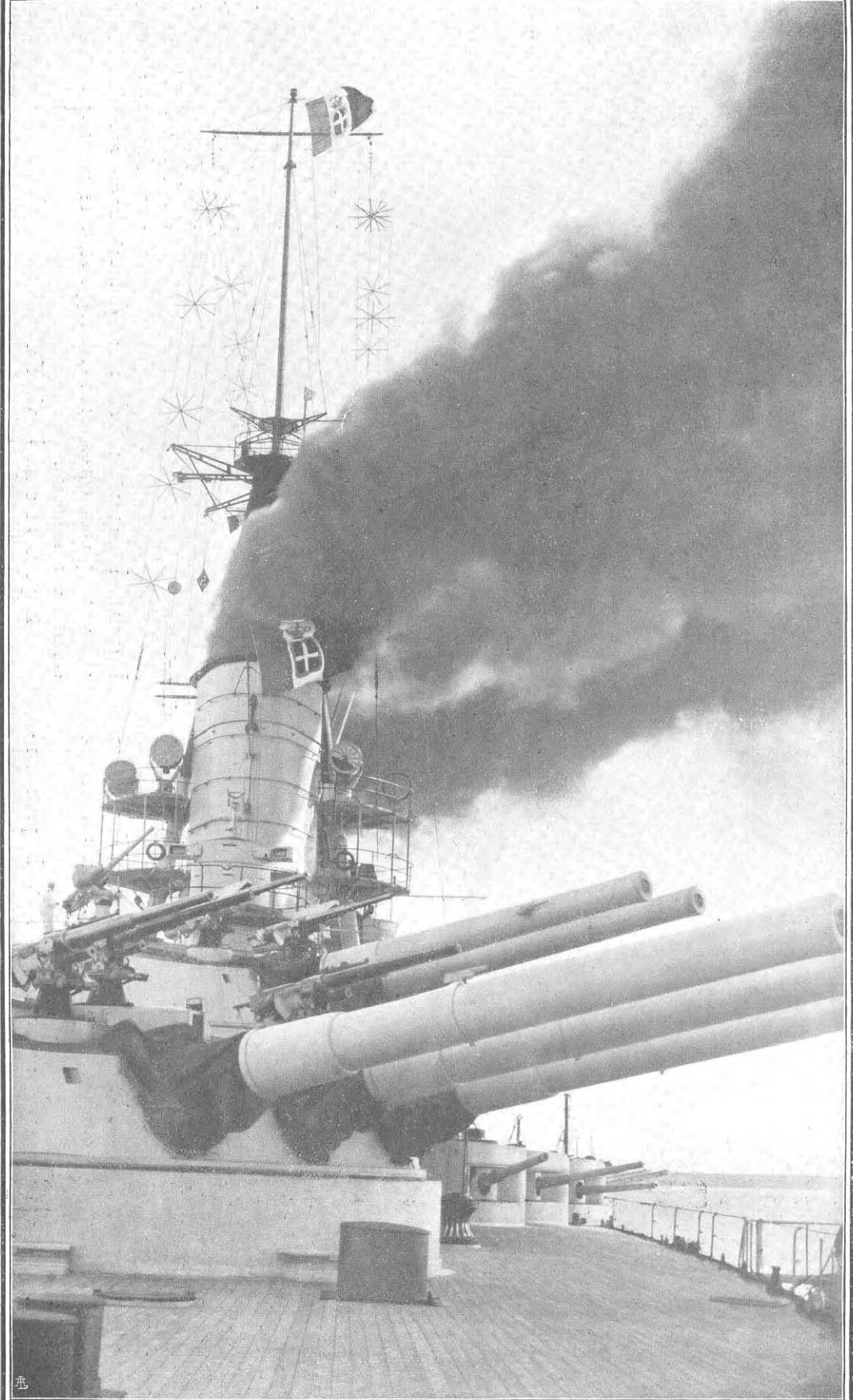
In questo senso va inteso il blocco delle forze austriache. In questo senso noi teniamo il dominio del mare.

Ma da quanto si è detto non consegue chiaramente che il dominio del mare dipende dalla flotta chiusa in porto, e che essa non ha bisogno di uscirne — se non esca il nemico — per esercitare la supremazia?

Senza la superiorità delle nostre squadre, le squadre austriache lascerebbero i loro ancoraggi. A quest'ora avrebbero già tentato di bombardare le più belle delle nostre città e i punti più importanti del nostro litorale. Ci avrebbero impediti i trasporti militari e gli sbarchi, avrebbero resa impossibile tutta la nostra azione militare sulla riva orientale del Basso Adriatico.

Certamente, la polizia del mare esercitata dal naviglio sottile, l'azione svolta dai sommergibili, tutti gli accorgimenti della guerra d'insidia, contribuiscono per la loro parte a tener sgombre dal nemico le acque. Ma è soltanto la certezza che ogni tentativo di forzare il blocco la costringerebbe a misurarsi colla nostra flotta, che immobilizza la flotta austriaca.

Per questo, ognuna delle nostre grandi navi rappresenta materializzata una parte del nostro dominio sul mare. Non è un'astrazione teorica l'affermare che la nostra supremazia esiste allo stato potenziale là dove esistono — e parrebbero inutilizzate — le nostre squadre: specialmente quella delle navi da battaglia che è il nerbo della nostra forza navale. Anche non combattendo queste navi fanno la loro parte nel tremendo gioco della guerra.



In assetto di combattimento.

Fot. A. Faccioli.

La battaglia non è mai fine a sè stessa. Sul mare si combatte per restarne padroni: per distruggere le forze dell'avversario rendendolo incapace di agire e di nuocere. Orbene, se per effetto della minaccia permanente rappresentata dalla nostra flotta il nemico rinuncia a contrastarci con grandi mezzi il libero uso del mare, standosene ritirato nelle sue basi, il fine della guerra marittima non è praticamente raggiunto?

Certo, lo scontro navale ci darebbe la vittoria: e con essa un beneficio morale inestimabile, e la distruzione effettiva di gran parte delle forze nemiche, ma la libertà perenne del mare e dei movimenti militari in coordinazione alla guerra terrestre sarebbe sempre invidiata dai sommergibili e limitata dalle fortificazioni litoranee dell'avversario. Eppoi nell'attuale guerra marittima nessun mezzo decisivo è dato per obbligare al combattimento il nemico che voglia evitarlo rimanendo a casa sua.

In confronto dell'avversario, si è detto, la flotta in porto fun-

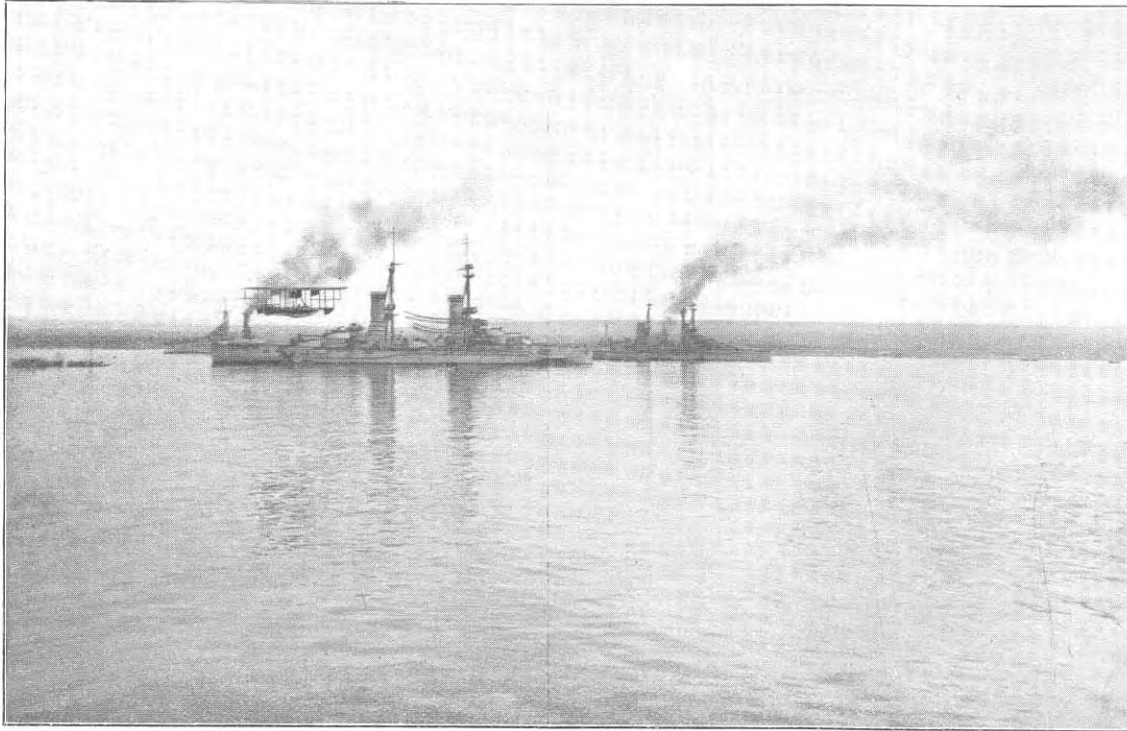
ziona come una permanente minaccia. Ma perchè ogni nave è in piena efficienza: perchè ogni divisione, ogni squadra — che colla sua scorta di siluranti si sbarazzerebbe delle insidie nemiche — è pronta sempre ad uscire in brevissimo tempo; perchè l'intera flotta è allenata alla guerra.

Che cosa costi di studi, di attività, di cure questo allenamento non è facilmente immaginabile. Mantenere di continuo incrociatori e navi da battaglia in condizione perfetta di combattere, è una impresa complicata e gravosa oltre ogni dire.

Nulla è più falso del concetto che le squadre all'ancora s'arrugginiscono nell'inerzia. Nulla è più febbrile dell'attesa che i nostri marinai spendono in esercitazioni, in fatiche quasi senza riposo, e che pure

li snerva. Ma quanti in Italia sanno di questo lavoro celato? E' bene che se ne prenda conoscenza: esso rappresenta un generoso e prezioso contributo alla guerra.

E potrà nascerne la vittoria.



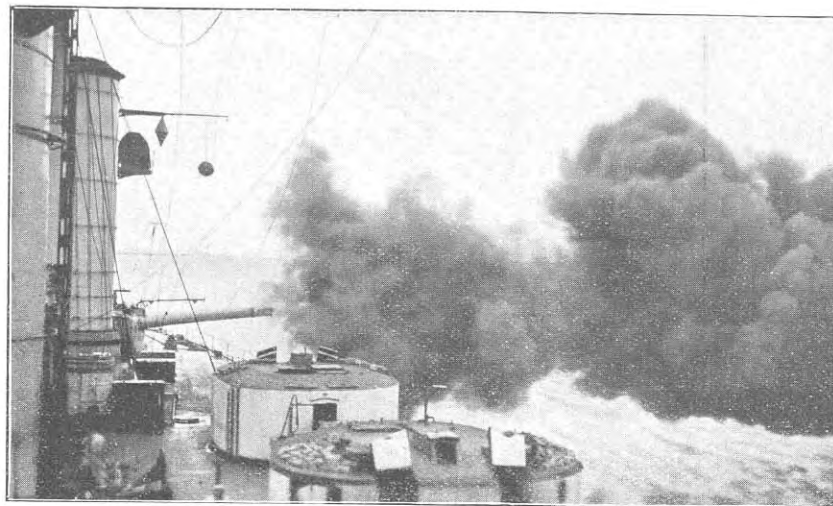
Volo sulle navi.

## LA SQUADRA ALL'ÀNCORA

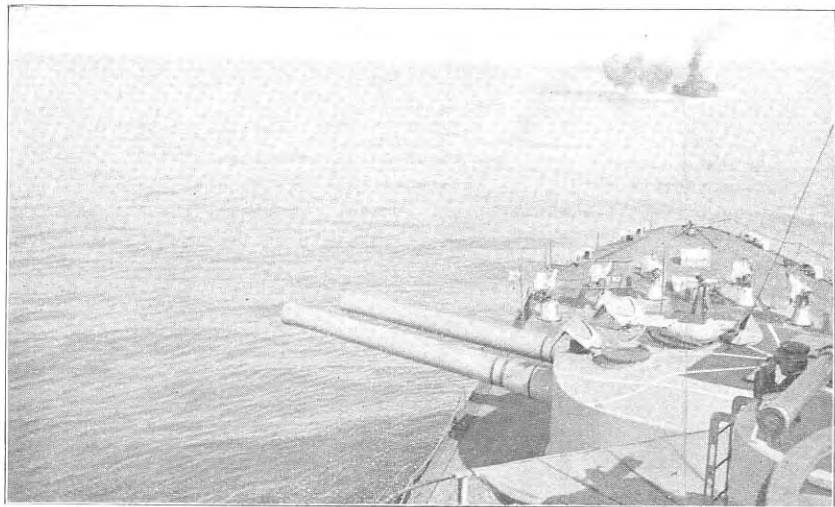
Lo specchio d'acqua, nè limitato nè vasto, è pieno di navi: incrociatori, navi-ospedale, siluranti. Sembra che a farcene entrare una di più, non si saprebbe dove ancorarla. Ma tutte queste unità minori si allargano a cerchio, attraccate al molo o ancorate presso terra. Come se per rispetto facessero luogo alle grandi, alle superbe *dreadnoughts* della squadra.

Discoste l'una dall'altra, sole in mezzo al chiuso mare, queste navi da battaglia giganteggiano imponenti sulle acque azzurre che il vento solleva in onde vive. Stanno immobili come isole di ferro. E isole di ferro sono veramente: isole capaci di muoversi veloci, irte di cannoni, sature di forza e di potenza distruttiva.

Sono uguali fra di loro. Una sola mostra qualche diversità di



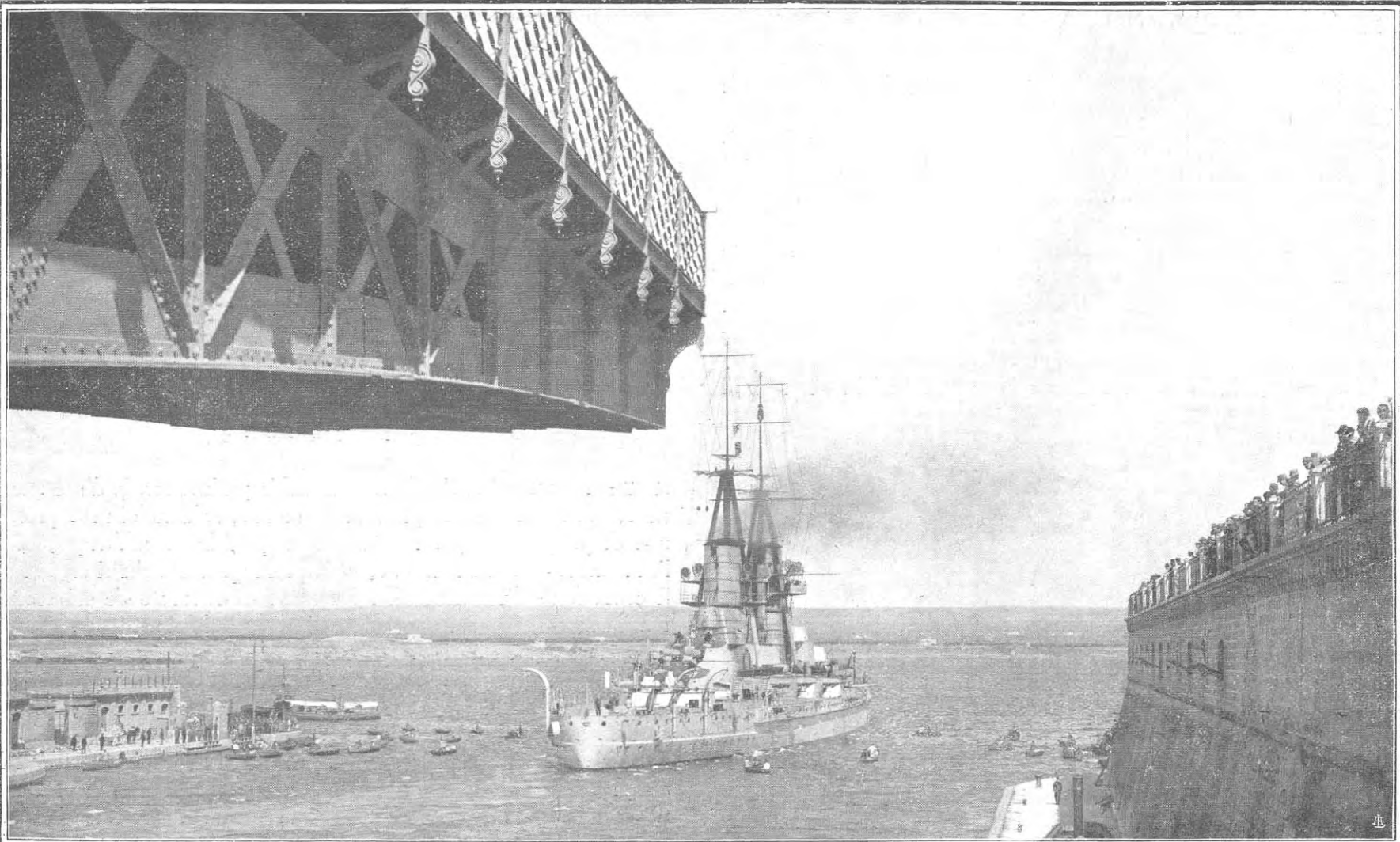
Colpo di grosso calibro.



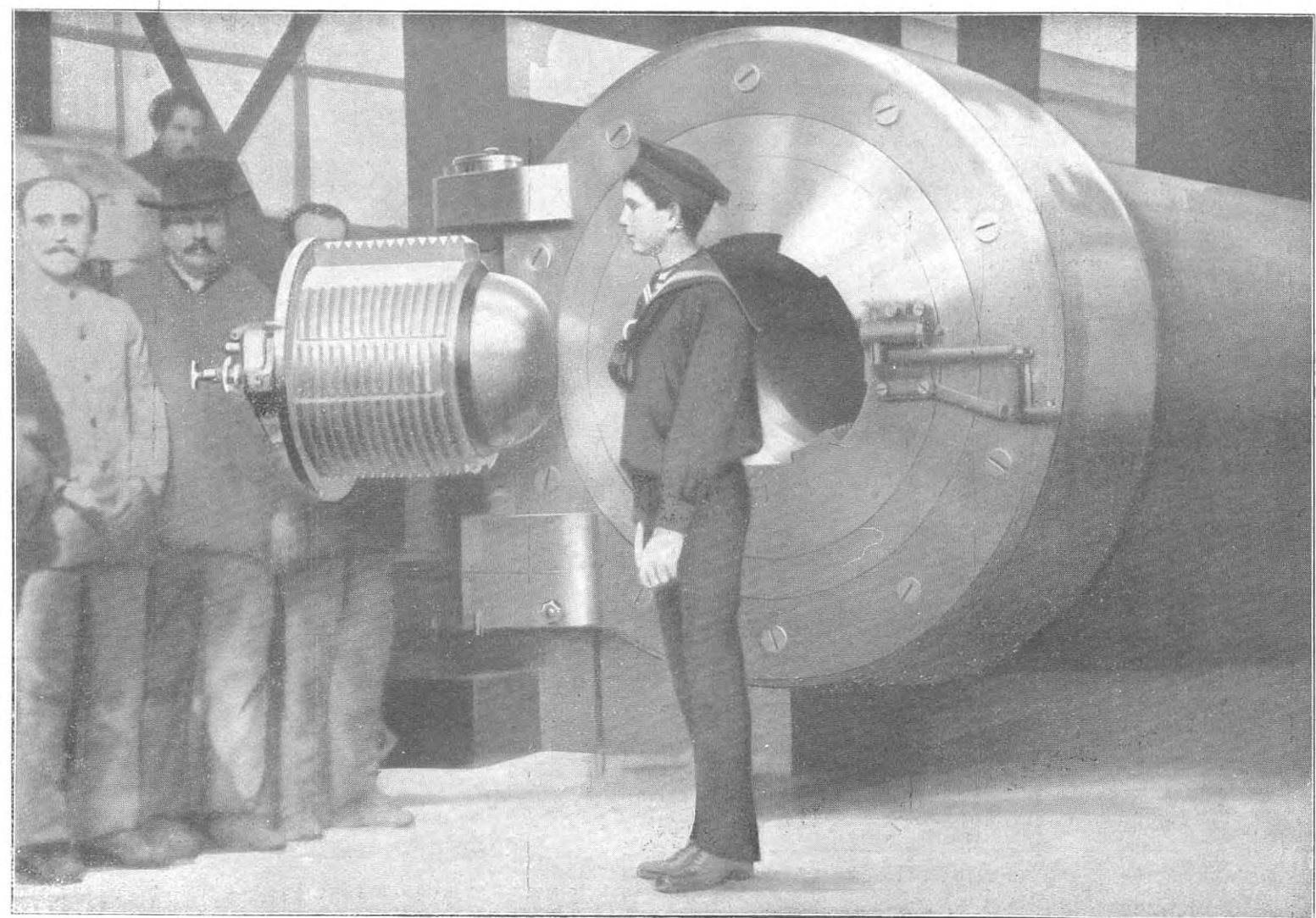
La prora di un incrociatore corazzato.

struttura. Tutte però si palesano all'occhio profano sorelle d'una stessa razza guerriera. Una si presenta di scorcio, un'altra di netto profilo, una di poppa o di prua: bellissime sempre, basse sull'acqua, colla linea orizzontale della coperta, colla prora speronata che si erge come il contrafforte d'una cittadella. Le alte torri corazzate da cui escono i cannoni mastodontici appaiati o trinati, gli alberi a tripode altissimi s'intagliano scuri sul cielo. Il fosco color grigio-piombo — il colore di tutte le nostre navi da guerra — sembra farne più terribile e più saldo l'aspetto. Le forme della terra, al loro confronto, paiono effimere e vaporose, tanta è la solidità di questi colossi.

Hanno una fisionomia estremamente caratteristica le nostre *dreadnoughts*. Viste di scorcio sembran tozze e sovraccariche; di profilo si riconoscono quali sono lunghe, eleganti, ridotte a linee essenziali. Le torri coi grossi cannoni hanno un contorno di bizzarre scatole. Anche

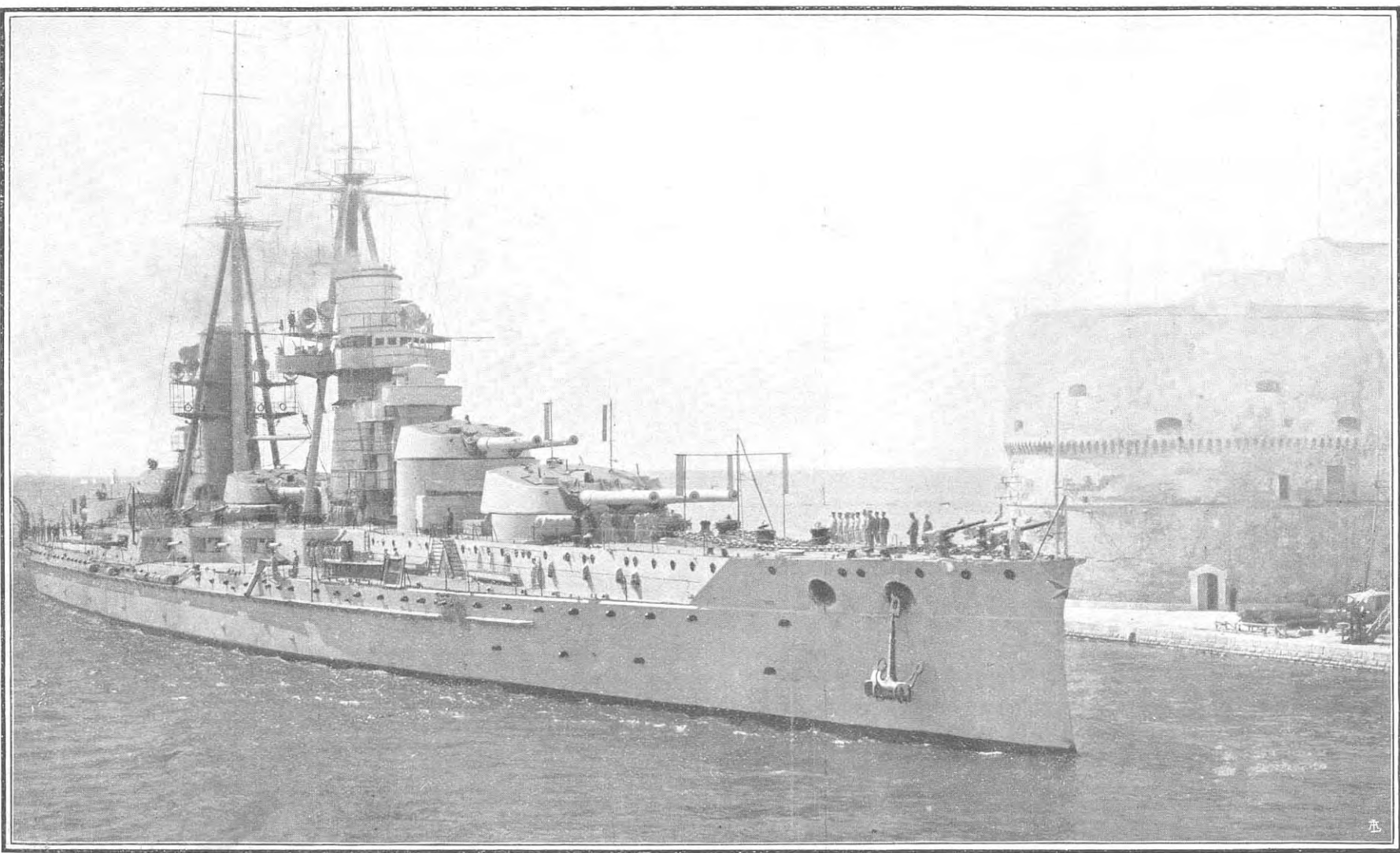


Taranto: Il ponte si apre al passaggio di una "dreadnought".

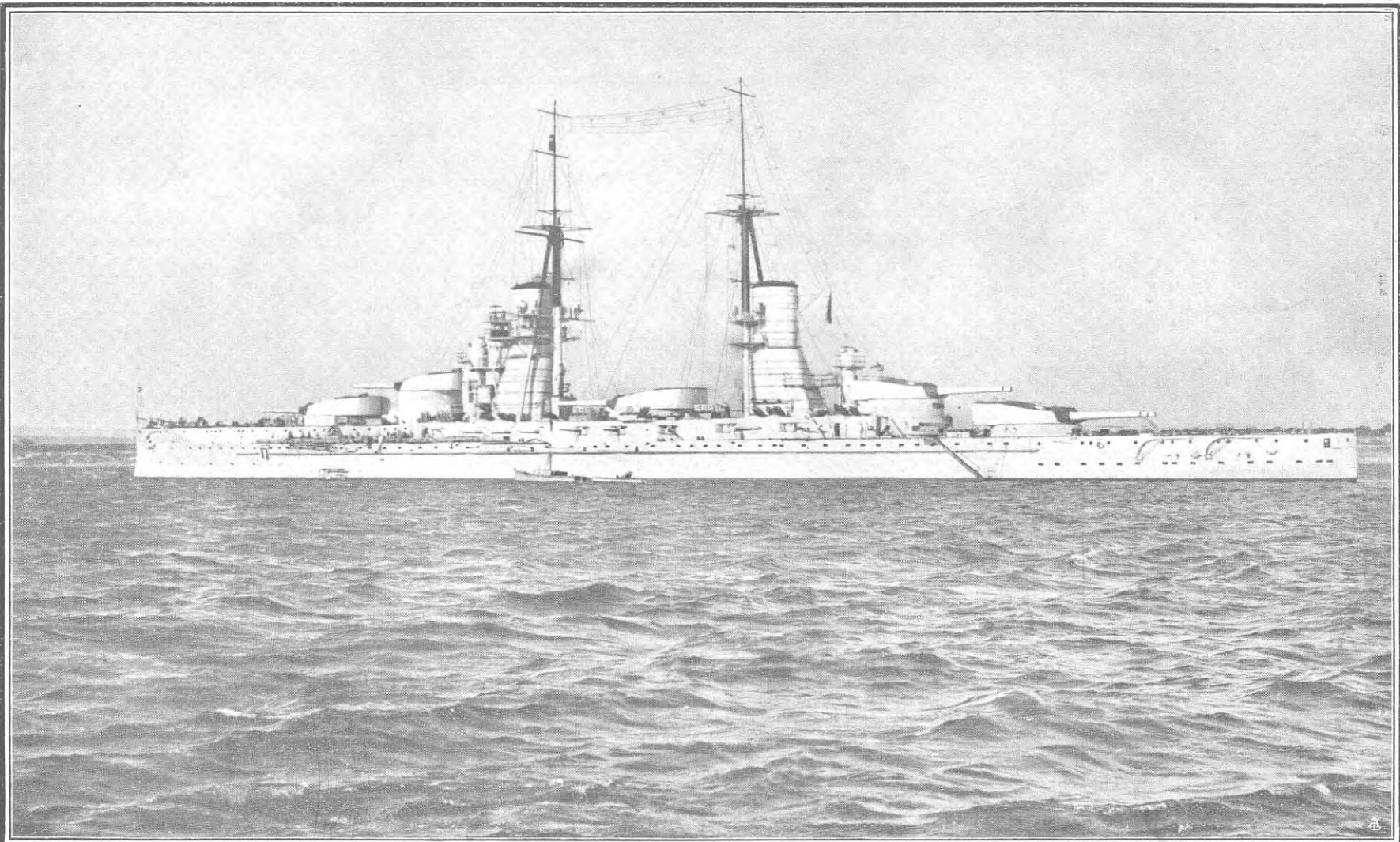


S. A. R. il Principe Ereditario dinanzi ad uno dei più grossi cannoni.





Taranto: La *Conte di Cavour* attraversa il canale.



La "dreadnought" *Conte di Cavour*.



La prora di una "dreadnought".

Fot. L. Alfieri.

ai fumaioli ciclopici le casse a fumo danno uno strano contorno. Tra i fumaioli e le torri delle grosse artiglierie l'occhio ravvisa le torrette corazzate di comando: specole del palazzo d'acciaio.

Anche a vederle di lontano queste navi da battaglia si mostrano magnificamente ideate e costruite. La genialità delle loro sistemazioni, la potenza del loro armamento, le loro qualità nautiche di bastimenti veloci e manovrabili, si rivelano così in sintesi.

Le loro caratteristiche possono essere conosciute da tutti, e forse lo sono. Ma son dati su cui è meglio fermare il pensiero.

Le nostre *dreadnoughts* sono lunghe centosessantotto metri e larghe ventotto. S'immergono per otto metri e mezzo sott'acqua. Spostano da ventuna a venticinquemila tonnellate. Il loro apparato motore sviluppa una forza di trentamila cavalli-vapore.

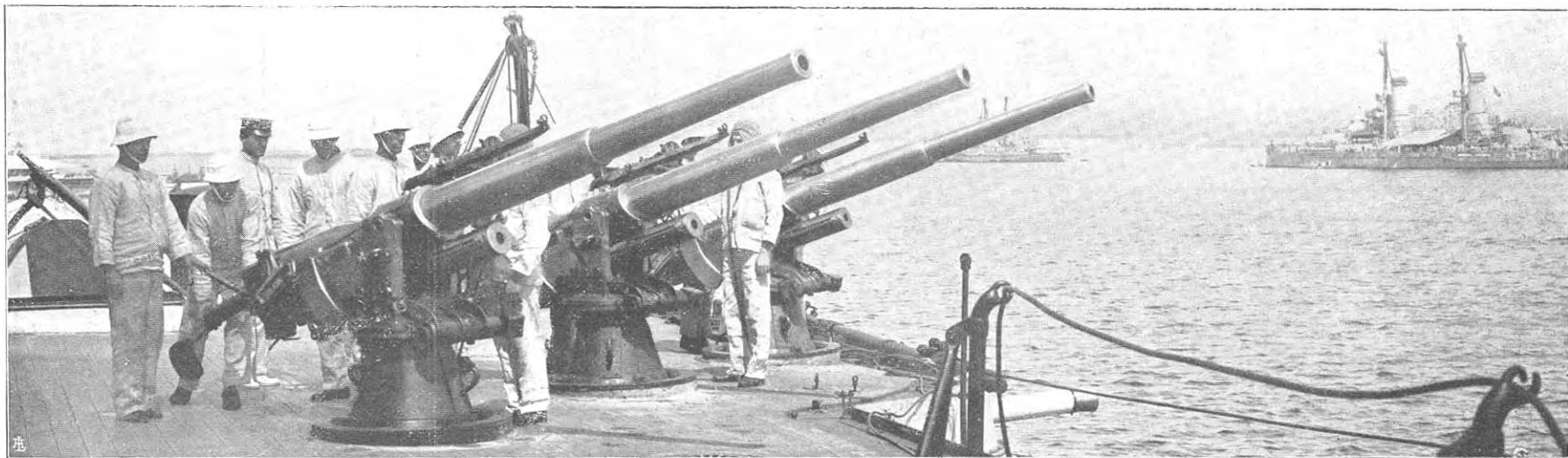
L'armamento principale — quello con cui si fa il tiro a grandi

distanze contro incrociatori e navi da battaglia — è costituito da tredici cannoni da trecentocinque. Tre torri ne portano tre ciascuna, a poppa, al centro, a prora. Su quelle di prora e di poppa stanno altre due torri con due cannoni ognuna. Queste navi portano inoltre diciotto cannoni da centocinquanta due o centoventi, e diciotto da settantasei millimetri pel tiro contro le siluranti.

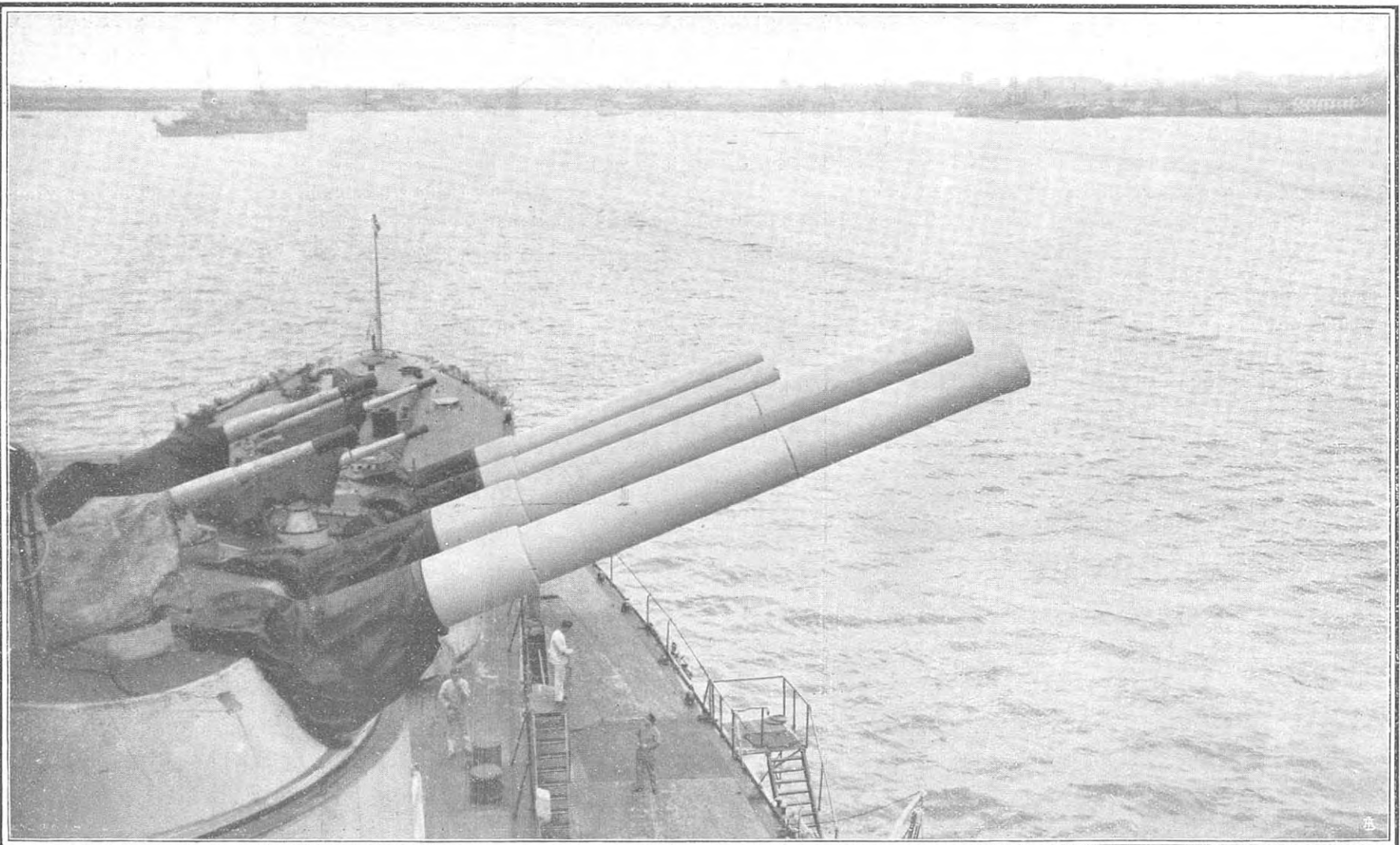
La corazzatura dello scafo ha al centro uno spessore di venticinque centimetri e digrada verso le estremità. Anche venticinque centimetri sono spesse le corazze delle torri e delle casematte.

All'armamento poderoso si aggiungono sette tubi che lanciano siluri di quarantacinque centimetri di diametro. Per una delle nostre *dreadnoughts*, alcuni di questi dati variano, ma non mette conto di rilevare la differenza.

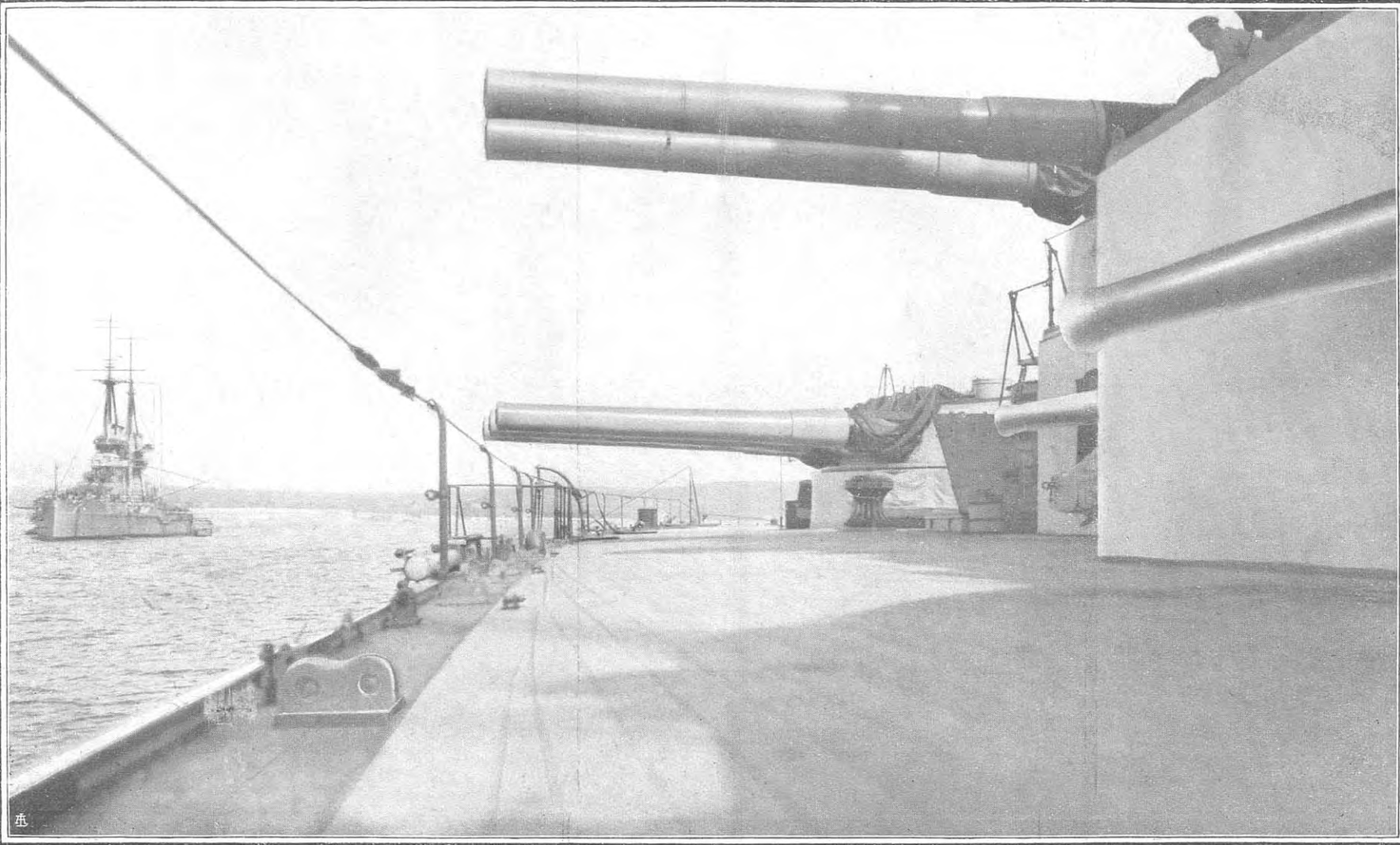
La maestà di questa squadra alla fonda è indicibile. Tanta è



Esercizi di tiro antisilurante.



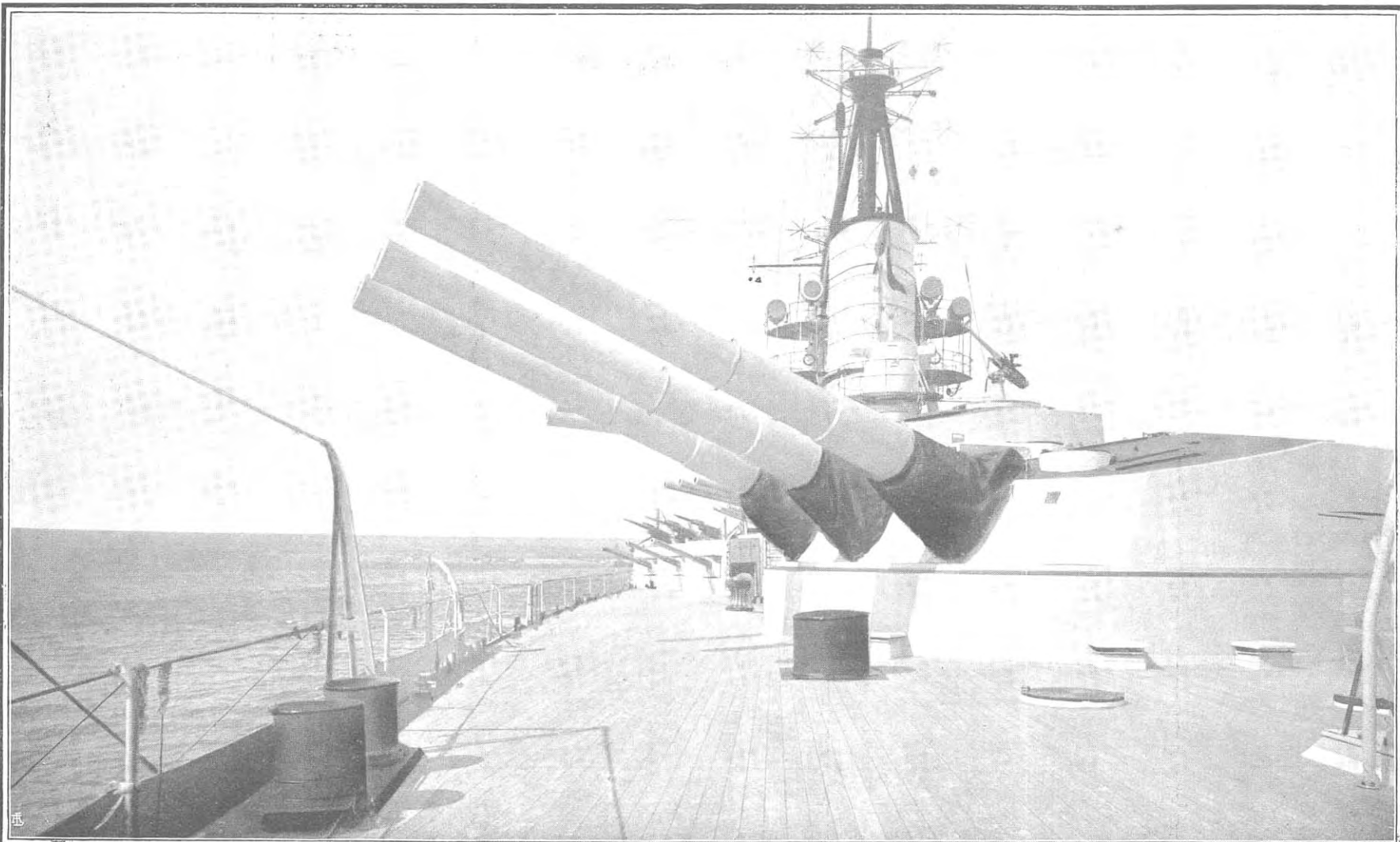
"... La tolda è tutta dominata dai 305 ..."



28

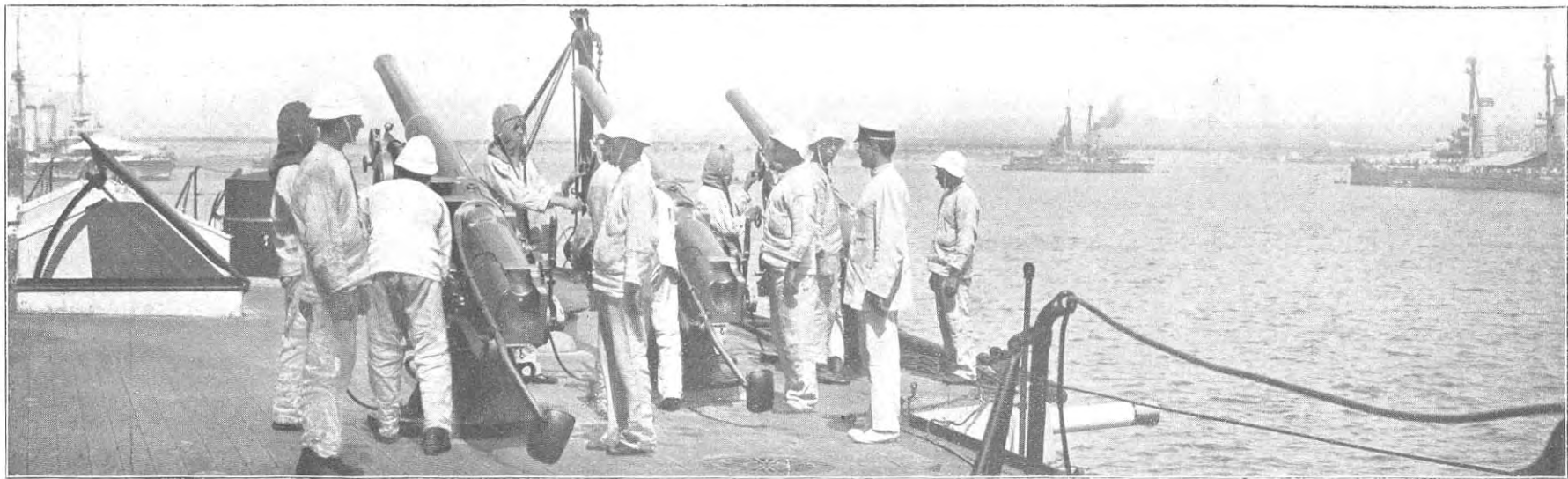
"... che si allungano fuori delle loro enormi scatole d'acciaio ..."

Fot. L. Alfieri.



" Come si vede che la nave è costruita per loro! Ci stanno da padroni. "

Fot. A. Faccioli.



Esercizi di graduatori d'alzo.

la potenza di moto e di sterminio che in tutto il suo aspetto si rivela, da farla parere nell'inerzia anche più solenne. Sembra che si facciano compagnia l'una coll'altra le belle gigantesse: in realtà attendono insieme la grande ora. Attorno alla loro immobilità ferve una vita minuscola. E' il va e vieni dei rimorchiatori, dei motoscafi, delle lance, delle barche a vapore, delle bettoline, che portano e riportano ufficiali, marinai, munizioni, viveri. Lo specchio d'acqua è continuamente solcato da questi galleggianti che fanno la spola fra la terra e le navi, e si addensano sotto i loro bordi come una flotta di parassiti attorno ad un cetaceo.

Paiono davvero mostri marini sonneccianti a fior d'acqua le *dreadnoughts* ancorate. Ma il fumo che esce dalle ciminiere prova che questi colossi hanno il sonno leggero e son sempre pronti a salpare per la battaglia.

Ingannano la vista, tanto sono enormi: quando ci si accosta ad esse sembrano sempre vicine e non vi si giunge mai. Se ne capisce la distanza dalle proporzioni dei piccoli ometti bianchi che fanno da un'estremità all'altra delle navi un vivace brulichio; che si muovono al centro, a prora, sulle torri, sulle plancie sospese agli alberi.

Si gira in barca attorno ad una *dreadnought* proprio come attorno ad un'isola. E da vicino l'estetica e la logica di questo tipo di bastimento si palesa anche meglio. La tolda nuda ed immensa su cui si protendono i trecentocinque, le casematte dalle quali altre gole di cannoni sporgono, danno veramente l'idea di ciò che è in teoria la nave da battaglia: una gigantesca batteria mobile sulle acque. Il bastimento appare carico di cannoni ma non ingombro, tanto essi sono ben disposti.

All'albero di poppa sventola la bandiera, a prora garrisce il



gagliardetto rosso e azzurro; la rete aerea della telegrafia senza fili forma un vago e fragile coronamento alle soprastrutture che si alzano verso il cielo.

Sopra coperta si svolge un ordinato lavoro, accompagnato da un brusio sommesso ed intercalato da qualche squillo di tromba. Ogni nave è un paese, ma un paese dove si lavora sempre. La notte sola reca un po' di riposo. E son voci e rumori di lavoro quelli che vengono da bordo.

Alcune bandierette triangolari fremono all'albero dei segnali. Con altre piccole bandiere un marinaio fa dalla plancia altre segnalazioni a mano. Le navi della squadra si parlano. Di notte comunicano fra loro col fanale di testa d'albero: con misteriose parole di luce che palpitano al sommo del tripode di ferro. E il telegrafo Marconi riunisce tutta la squadra in un cerchio d'invisibili onde eteree. Quando scoccheranno nelle cabine piene di ronzii le scintille fatali che moveranno al cimento le belle navi con un incendio d'entusiasmo a bordo?

Nella loro immobilità sono custoditi con grandissima cura questi bastimenti preziosi quanto formidabili. Si sorveglia per essi il mare e il cielo. Si vigila a bordo in ogni recesso della loro complicata struttura. Una piccola polizia segreta controlla ogni rapporto della nave colla terra: nessun estraneo vi può giungere, nessun marinaio d'altre navi può salirvi senza una precisa ragione di servizio; nulla viene imbarcato senza una minuta visita.

Nelle notti senza luna o senza stelle la cupa oscurità inghiotte i colossi del mare. Qualche raro lume li indica fino ad una certa ora, poi si spegne. Allora sembra che tutto sia morto sulle grandi navi invisibili. E invece a bordo si veglia e si vigila. Da prua a poppa le sentinelle stanno scaglionate ai loro posti; gli ufficiali di guardia passeggiano sopra coperta o girano pei meandri del bastimento; le vedette antiaeree sorvegliano il cielo, e accanto ai proiet-

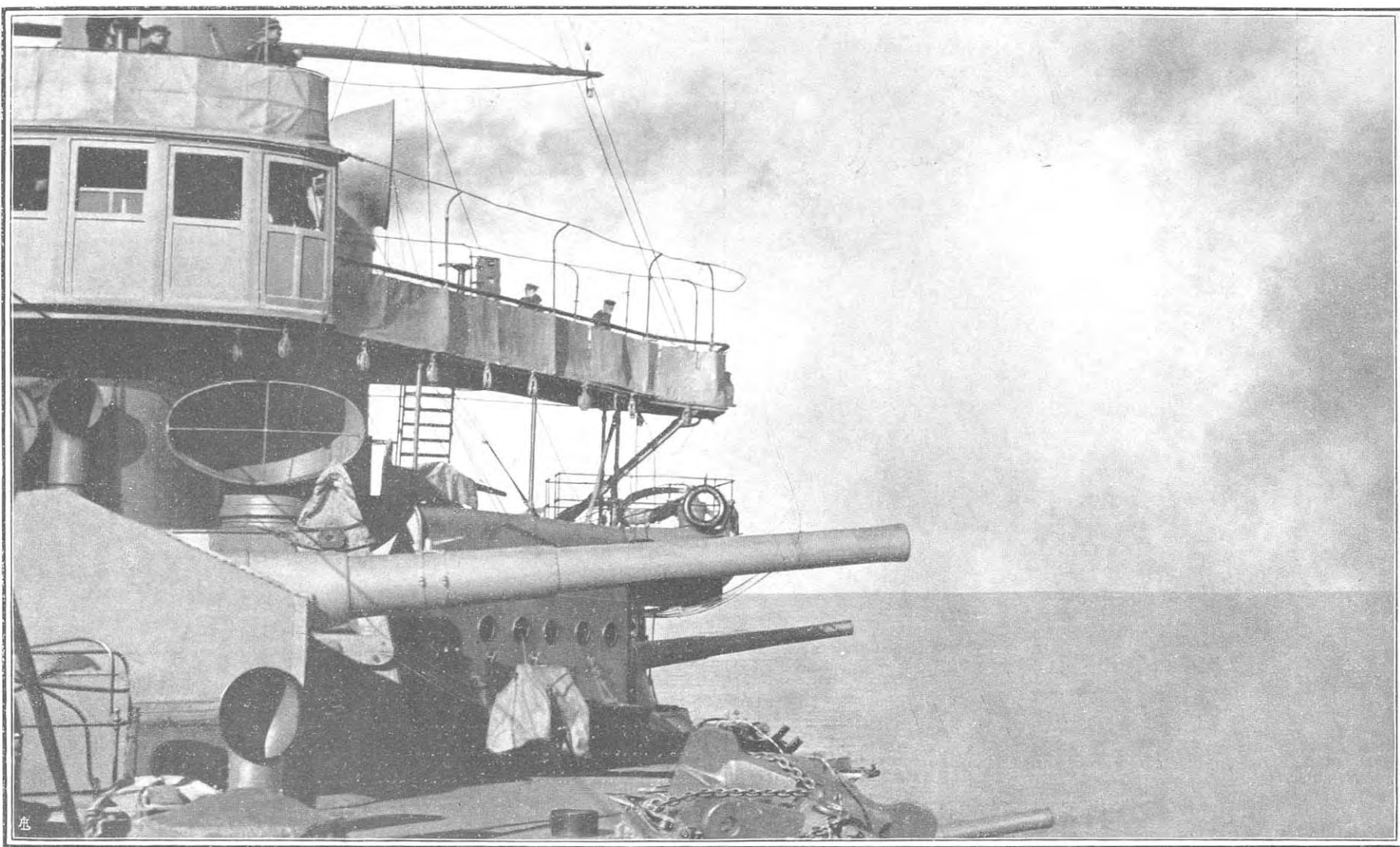
tori ed ai cannoni speciali, gli uomini sono pronti ad agire al loro primo allarme.

Una comunicazione da terra o il rombo stesso d'un velivolo mettono sull'avviso la squadra. Ecco l'allarme viene dalla nave ammiraglia, trasmesso dal fanale di testa d'albero. Immediatamente su tutte le navi uno squillo di tromba chiama la gente ai posti di combattimento antiaereo. In un batter d'occhio gli innumerevoli proiettori s'accendono e i loro lunghi, bianchissimi fasci di luce incontrandosi ad angolo, annodano nel buio cielo le maglie della rete luminosa in cui il dirigibile o il velivolo nemico incapperebbe.

Sopra coperta s'irradia qua e là dalle lampadine di combattimento un tenue chiaror violaceo. Ai pezzi e alle mitragliatrici gli uomini non aspettano che gli ordini. E intanto i proiettori indagano. E' una scena di guerra bella come una festa sul mare. Sopra ogni nave le antenne di luce si scostano e si ravvicinano a ventaglio, allungandosi, accorciandosi, rischiarando la fuga delle nuvole, cercando il nemico con movimenti ritmici. Ma il cielo è deserto. Dopo qualche minuto un nuovo segnale della nave ammiraglia fa squillare nuovamente le trombe. E' la cessazione dell'allarme. La vòlta di luce sparisce per incanto e il silenzio e le tenebre inghiottono come prima la squadra.

## A BORDO D'UNA "DREADNOUGHT"

Per conoscere uno di questi bastimenti, per prendere con esso un po' di pratica, bisognerebbe viverci sei mesi. Il numero dei locali, delle abitazioni, dei depositi; la quantità delle macchine, delle armi, degli apparecchi sistemati a bordo sono tali da confondere la testa. Così complicata e intricata è la struttura interna della nave da perderci l'orizzonte ad ogni passo. Sotto coperta si viaggia in un mondo che ha insieme le caratteristiche del labirinto e dell'alveare.



Il ponte di comando.

E' là sotto un dedalo a diversi piani, tutto celle e ambulatori, in cui si passa da una biblioteca ad una batteria, da una cucina ad un'infermeria, da una sala piena di misteriosi ordigni ad una doccia, scendendo scalette, seguendo corridoi ricurvi, sprofondandosi in pozzetti di ferro, riducendo la propria statura attraverso i portelli dei compartimenti in cui la nave è divisa.

Le molteplici installazioni si raggruppano in alcune categorie che corrispondono alle necessità essenziali della costruzione: artiglierie, governo e comando, apparato motore, alloggi, depositi. Ma a tutto questo si sovrappone e si frammischia una quantità d'uffici, di ripostigli, di macchinari, da non rendersene lì per lì idea. Anche a mente confusa però il bastimento non produce la minima impressione di faraggine. Si percepisce subito la meravigliosa utilizzazione dello spazio, il perfetto ordine logico d'ogni cosa. E la nave appare tosto, da capo a fondo, un prodigio d'ingegneria e insieme d'ingegnosità.

La tolda è tutta dominata dai trecentocinque che s'allungano fuori delle loro enormi scatole d'acciaio. Come si vede che la nave è costruita per loro! Ci stanno da padroni. Sulla liscia coperta — da un'estremità all'altra della quale lo sguardo corre come in una piazza — non c'è niente che li possa imbarazzare.

In confronto ad essi sembrano piccole e modeste le torrette corazzate: le specole rotonde — tutte chiuse nelle loro spesse piastre di protezione intagliate di feritoie — dentro le quali si esplicano in combattimento le funzioni che devono avere un controllo all'esterno.

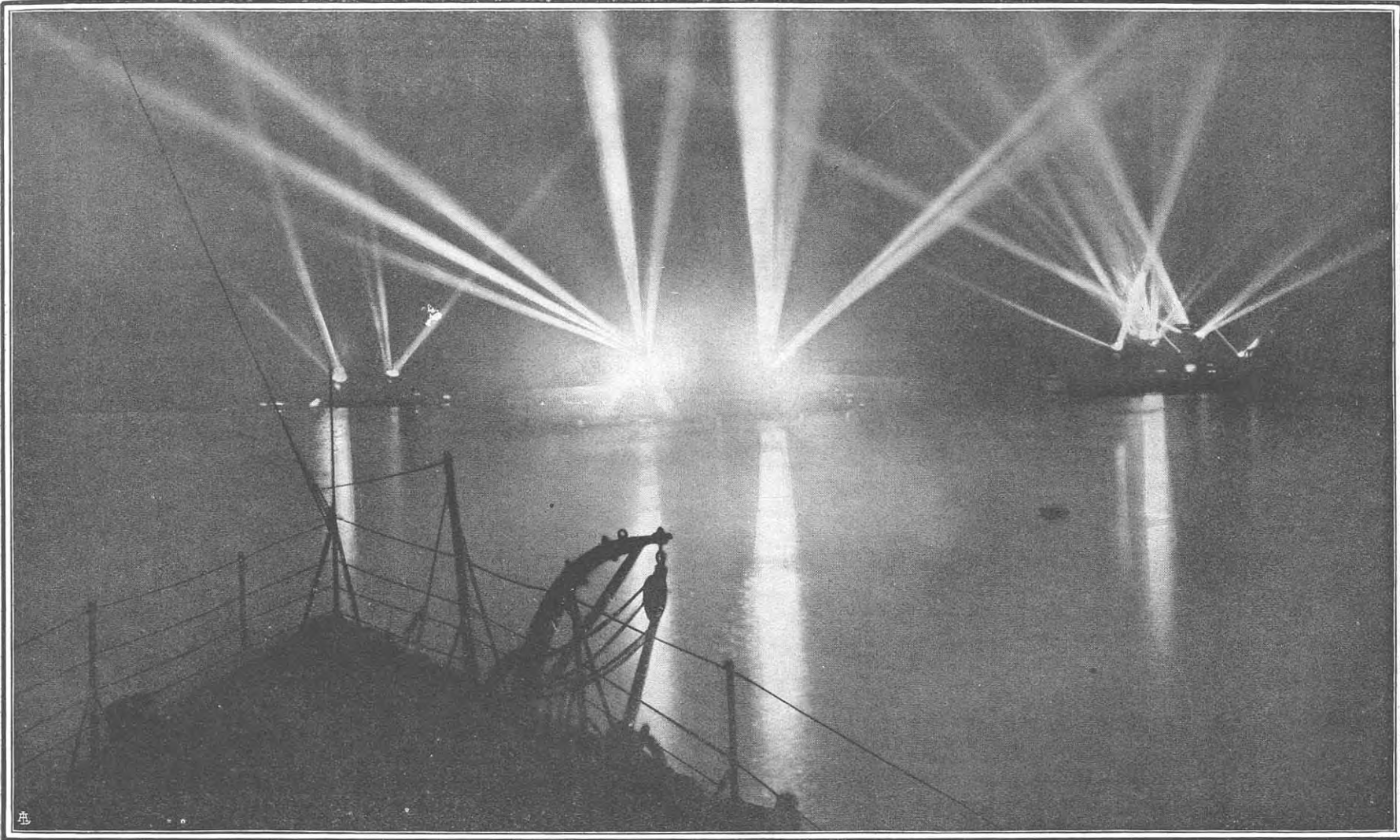
Nella torretta di prua sta il telemetro, a mezzo del quale si regolano le distanze di tiro; e sotto c'è il posto di comando, dove in battaglia stanno col comandante in prima della nave, il primo direttore del tiro e il pilota; e sotto ancora c'è il locale di trasmissione d'ordini, donde partono gli ordini a tutti i compartimenti della nave e dove ne arrivano le comunicazioni: questo è il posto di battaglia del comandante in seconda.

La torretta di poppa è più piccola, e sotto ad un altro telemetro non vi deve stare che il secondo direttore del tiro. Assai complesso è il sistema per mantenere il comando in contatto colle diverse parti del bastimento che durante l'azione sono ermeticamente suggellate e quindi separate l'una dall'altra. Gli ordini possono percorrere un triplice sistema di comunicazioni: e questo perchè, rimanendo uno danneggiato dal fuoco avversario, gli altri permettano ancora alla nave di funzionare. Ci sono gli apparecchi segnalatori che danno sopra un quadrante le indicazioni alle macchine, alle torri dei trecentocinque, alle batterie. Ci sono i portavoce. C'è la rete telefonica col suo centralino. E' un sistema nervoso complicato e delicato, senza il quale la nave sarebbe paralizzata. E il comandante ne rappresenta il cervello.

Quando non si combatte, la navigazione è diretta dalla plancia che si eleva leggera dinanzi all'albero di prora. L'eleganza di linee delle sovrastrutture che dalla tolda s'innalzano come pinnacoli d'un bizzarro castello, è sorprendente. Anche le ciminiere hanno una loro imponente bellezza. Sopra di esse si appuntiscono i tripodi, che portano le minuscole coffe. Su questi terrazzini vertiginosi stanno in navigazione e in battaglia le vedette: son posti dove si prende dell'aria buona.

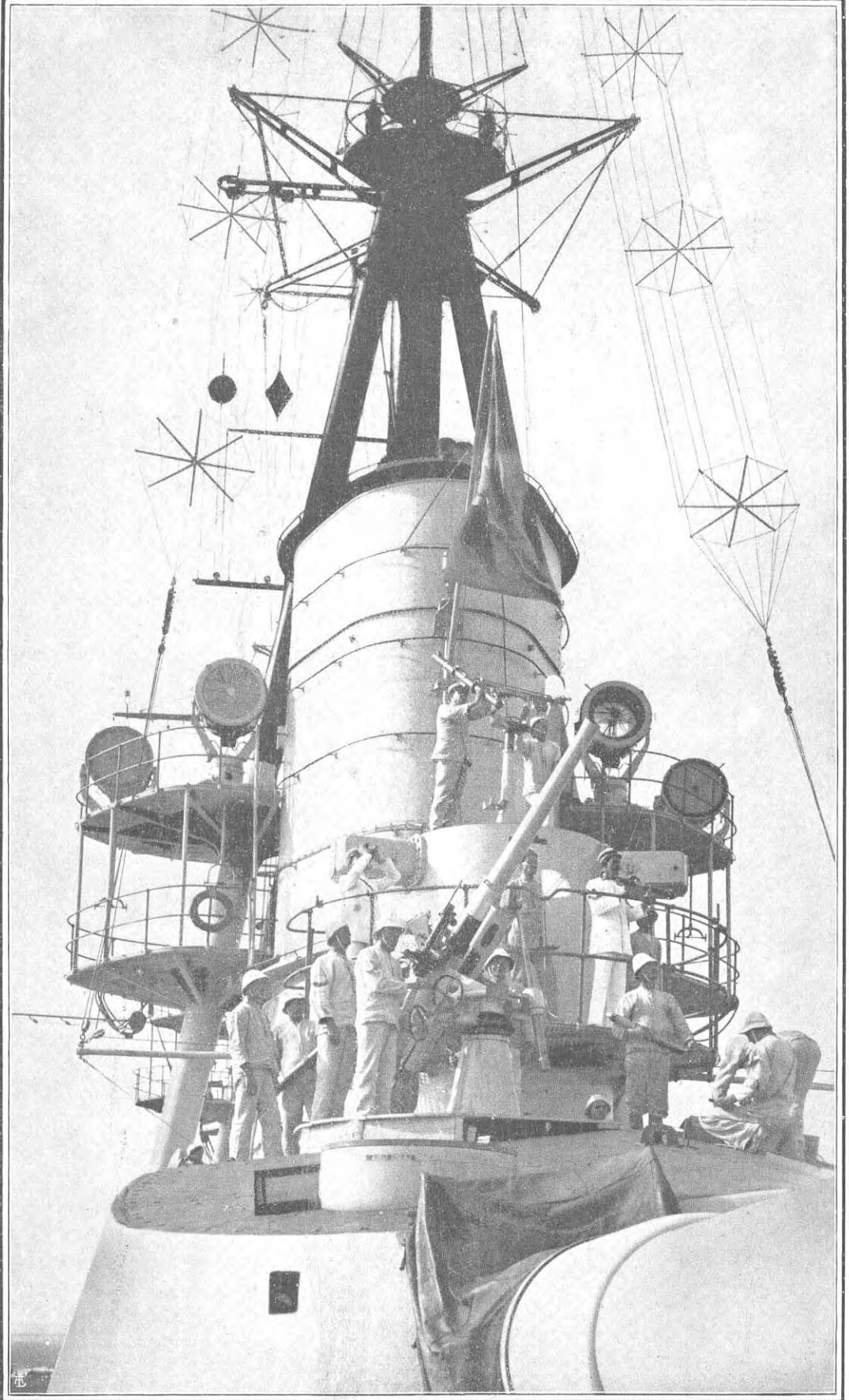
A scendere sottocoperta, la prima impressione è quella della limitazione dello spazio. I piani in cui la nave è divisa, sono schiacciati l'uno sull'altro. Dappertutto bisogna badare a non dare delle capate nelle traverse di ferro. Le proporzioni d'ogni locale sono ridotte al minimo indispensabile; e non c'è vano, comunque e dovunque esso sia, che non sia utilizzato: per alloggiarvi un motore o una pompa, per farvi passare una tubatura, per depositarvi del materiale.

L'interno d'un bastimento come questo è impossibile descriverlo. La miglior descrizione sarebbero lo spaccato e la pianta della nave.



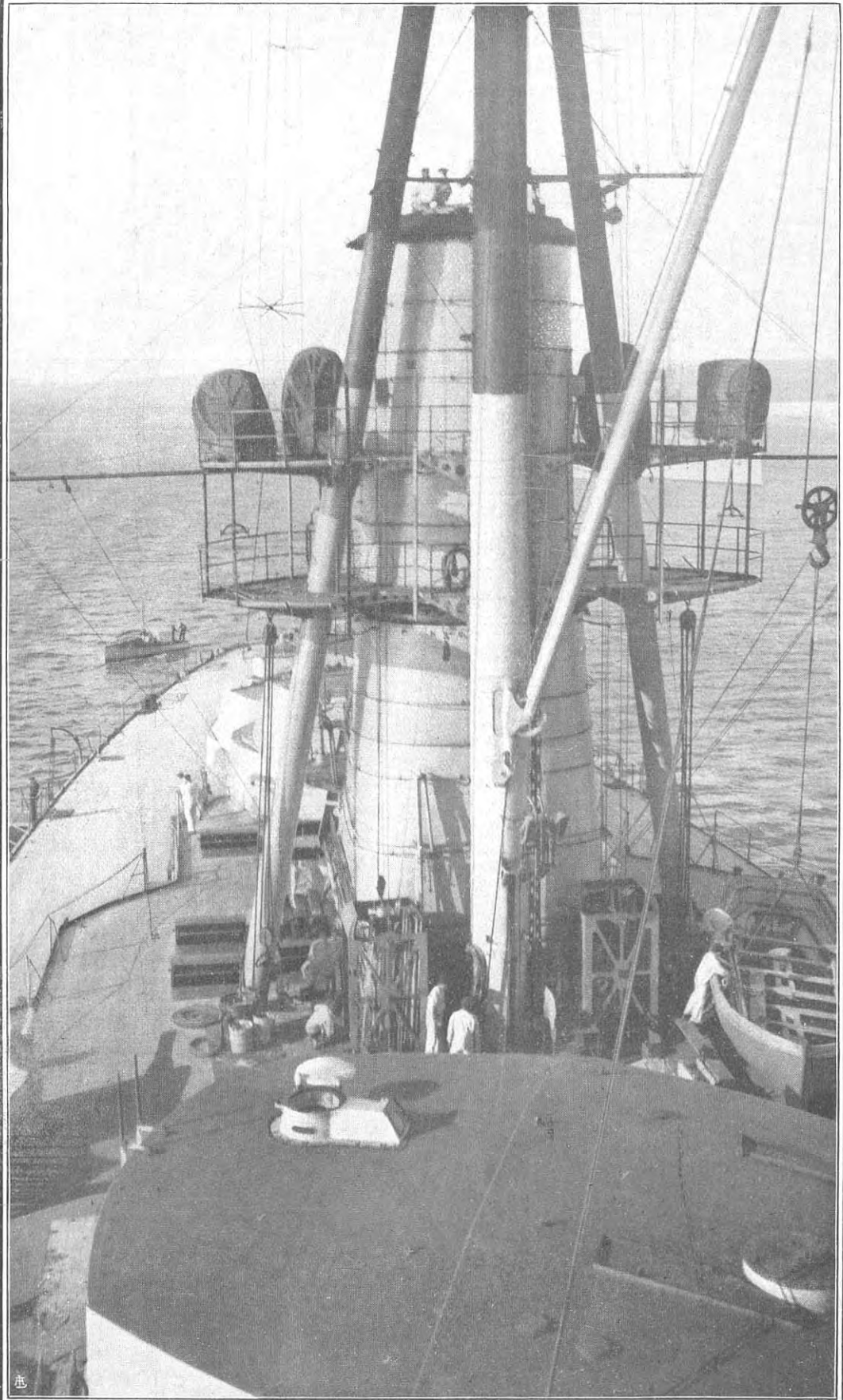
Notte di veglia.

Fot. A. Faccioli.



Le strutture caratteristiche d'una torre corazzata e l'impianto della telegrafia senza fili. —

— Fot. A. Faccioli.



I proiettori.

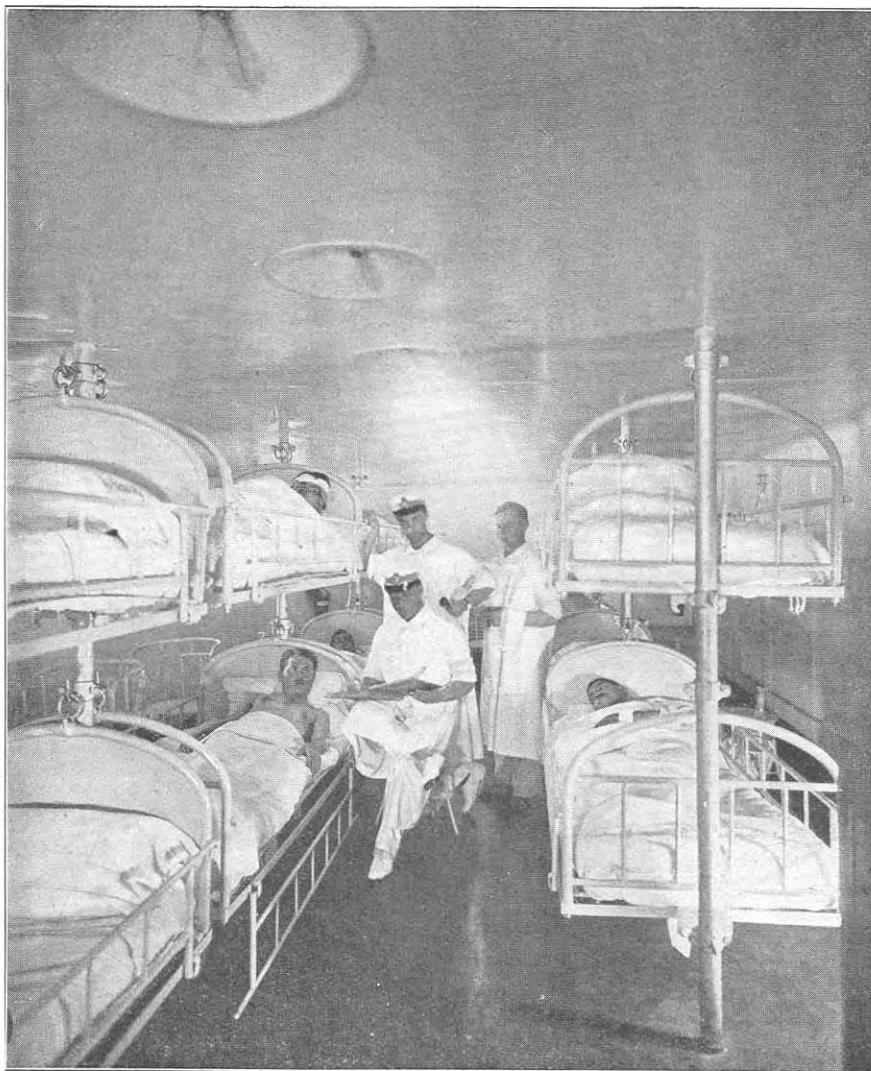
Fot. L. Alfieri.

Pagine e pagine bisognerebbe riempire per dare l'arido elenco delle sistemazioni che si succedono e si fiancheggiano nell'immenso alveare galleggiante. E l'elenco non ne renderebbe le meraviglie.

A prora stanno i posti dell'equipaggio: le doccie, la biblioteca, i locali che servono di refettorio e di dormitorio, gli spacci dove i marinai possono acquistare bevande, cibi, piccoli oggetti. A prora estrema, nell'interno dello sperone, c'è un bugigattolo pei palombari e i loro attrezzi.

Camminando in direzione di poppa, si trovano gli ospedaletti di bordo, l'ufficio del commissario, i forni dove si cuoce il pane, le cucine dell'equipaggio. Se percorrendo un corridoio dove si spande l'odorino del rancio in preparazione, ci si affaccia ad uno dei portelli laterali, si prova una certa sorpresa a vedere dei cannoni lucenti e delle cataste di proiettili: siamo nella batteria che nella parte centrale della nave corre lungo tutto il fianco.

Poi si trovano uffici minuscoli e alloggi d'ufficiali; poi si arriva alla parte più sontuosa della nave,



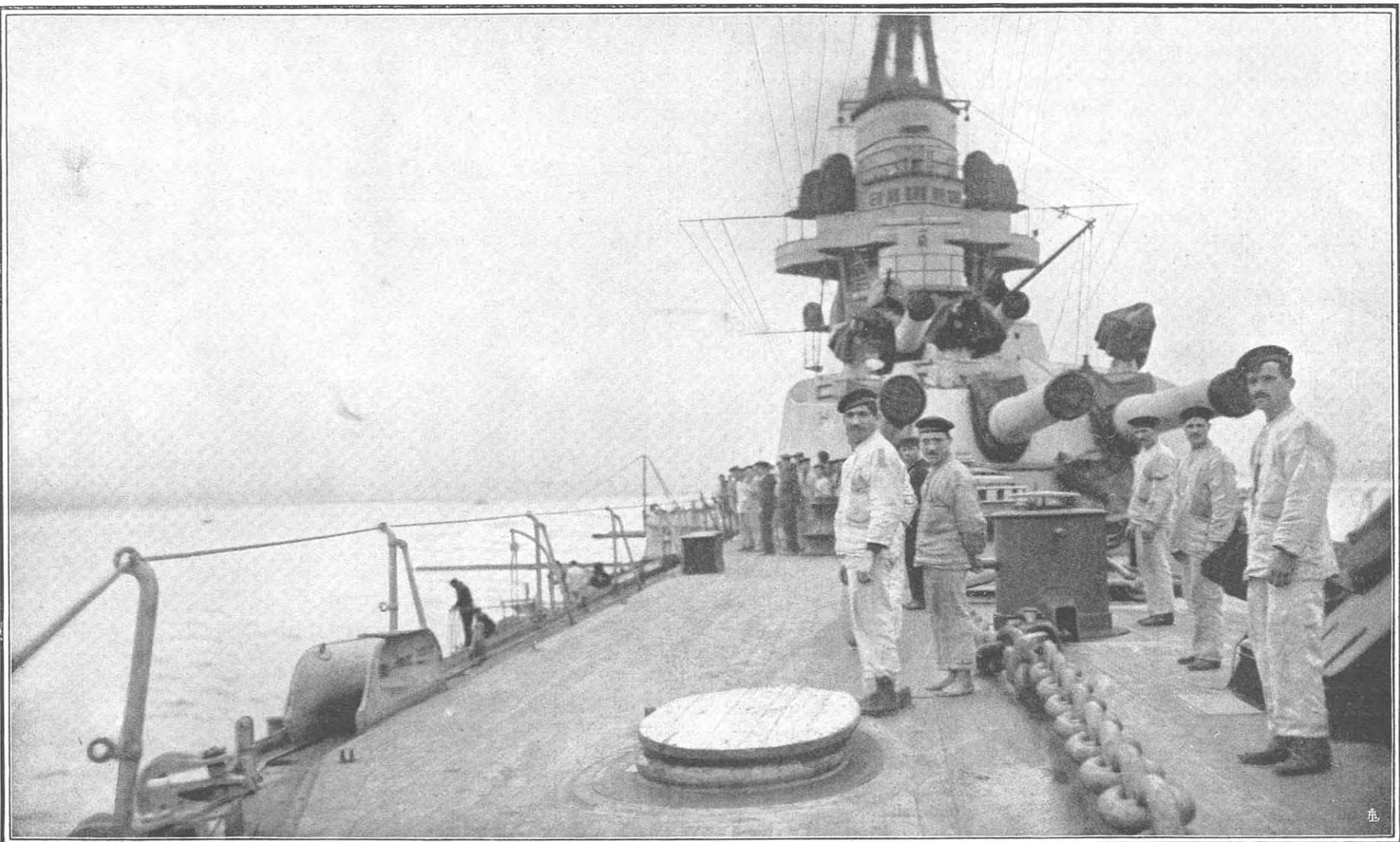
Ospedaletto di bordo.

Fot. A. Faccioli.

alla parte poppiera, dove c'è il quadrato e la biblioteca degli ufficiali, dove il comandante in prima e l'ammiraglio hanno il loro alloggio. Il quadrato, ch'è insieme mensa, sala di ritrovo, ricorda modestamente le eleganze dei transatlantici. In un angolo un pianoforte mostra la sua tastiera con una certa pretesa di mondanità. Nell'antiquadrato, specie di vestibolo d'onore, si conservano la bandiera della compagnia da sbarco, il cofano della bandiera di combattimento, pergamene, epigrafi, medaglie: gli omaggi della nazione alla nave, i ricordi dei personaggi augusti che la visitarono.

A poppa estrema, presso la curva parete dello scafo che regge timone ed eliche, c'è la camera del timone, dove sono i macchinari elettrici ed a vapore che fanno manovrare la pala gigantesca di bronzo. Luccicano qui dentro le grandi ruote del timone di fortuna, che verrebbe mosso a braccia da buon numero di marinai quando gli altri meccanismi riportassero avarie.

La cavità centrale della nave è occupata dalle macchine e



A posto di manovra.



dalle caldaie, e per giungervi ci si inabissa per scalette verticali nelle viscere del bastimento. Ma ben più profondamente bisogna inabissarsi, e in recessi ben più malagevoli, per raggiungere i depositi delle munizioni, in cui son conservati al fresco cariche e proietti di proporzioni enormi, in quantità strabiliante; per arrivare alle stive dei viveri e del combustibile; per insinuarsi a quattro zampe nei cunicoli soffocanti in cui girano gli assi delle eliche.

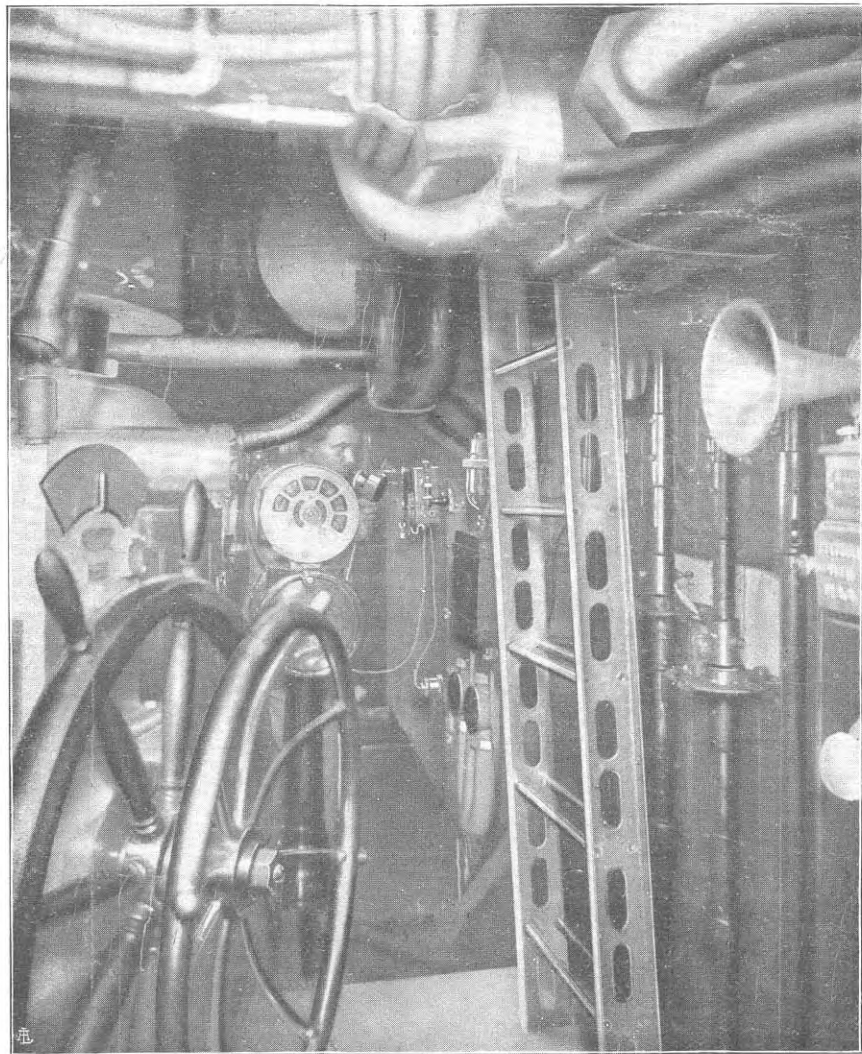
Risalendo in coperta da un simile viaggio nella nave, si hanno nel cervello delle impressioni confuse di opificio, di miniera, di fornace, di carcere. L'aria libera e il mare paiono doni divini.

La gente che si è veduta laggiù — ufficiali affrettati, squadre di marinai al lavoro, sentinelle immobili — riceve dall'ambiente ed ha nel suo contegno silenzioso ed automatico qualche cosa che è fuori della vita: che almeno ne è intimamente diverso.

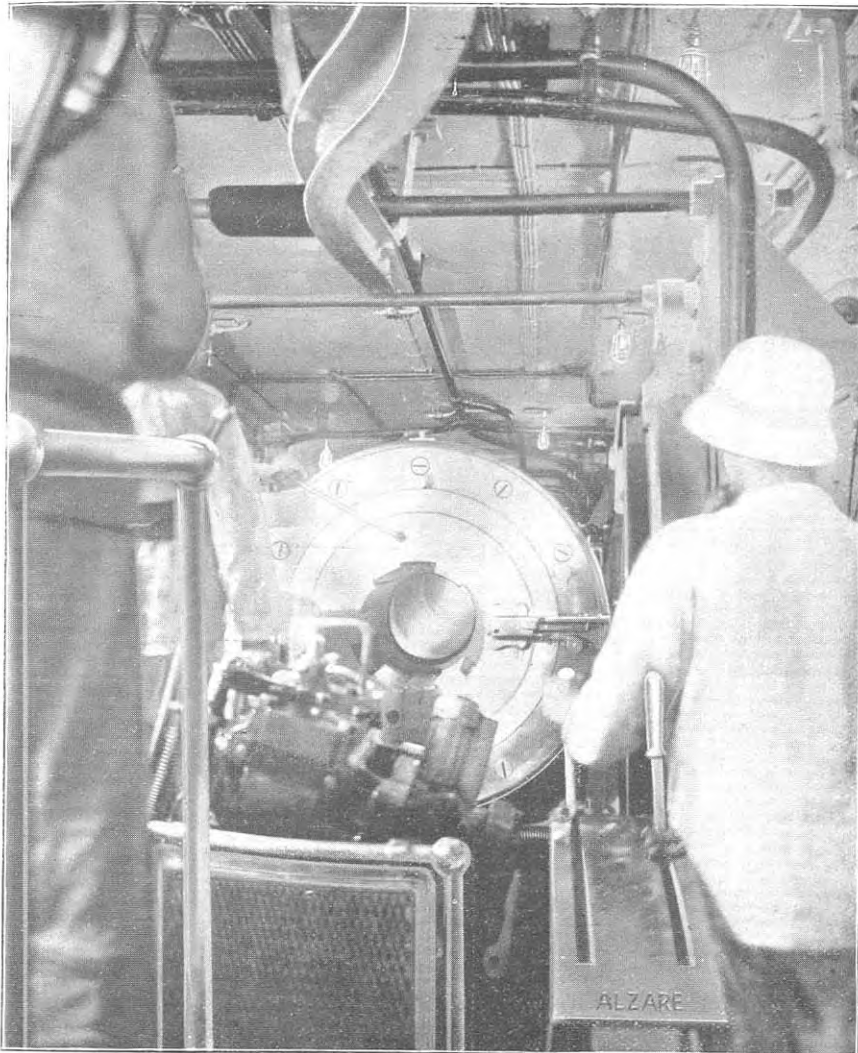
Qualche cosa che rivela di continuo la guerra, come la rivela con ogni suo aspetto la nave, tutta di ferro, sonante di ferro sotto il passo, scossa da vibrazioni misteriose e piena di strepiti metallici, carica di ordigni di distruzione, ornata in ogni passaggio di rastrelliere che reggono fucili e pistole.

Una nave da battaglia è veramente un paese. Ma un grande paese in cui la vita è straordinariamente varia, complicata, intensa. C'è il cappellano, ci sono i medici — e pur troppo anche i malati —: c'è il sarto e il barbiere, ci sono la posta, i negozi, la prigione. Non manca nemmeno il rivenditore di giornali.

A parità di popolazione in nessun paese del mondo c'è tanta ricchezza accumulata, tanto progresso, tanto sviluppo tecnico come in questo. Soltanto gli impianti elettrici, dall'illuminazione ai telefoni, ai ventilatori, ai campanelli, sono un prodigio. Chilometri e chilometri di filo corrono per ogni recesso del bastimento. La quantità di motori, di elevatori, di argani, di pompe, di dinamo, di apparati e di congegni d'ogni sorta che funzionano a bordo d'una simile nave,



Stazione di comando.



Caricamento di un pezzo da 305.

Fot. A. Faccioli.

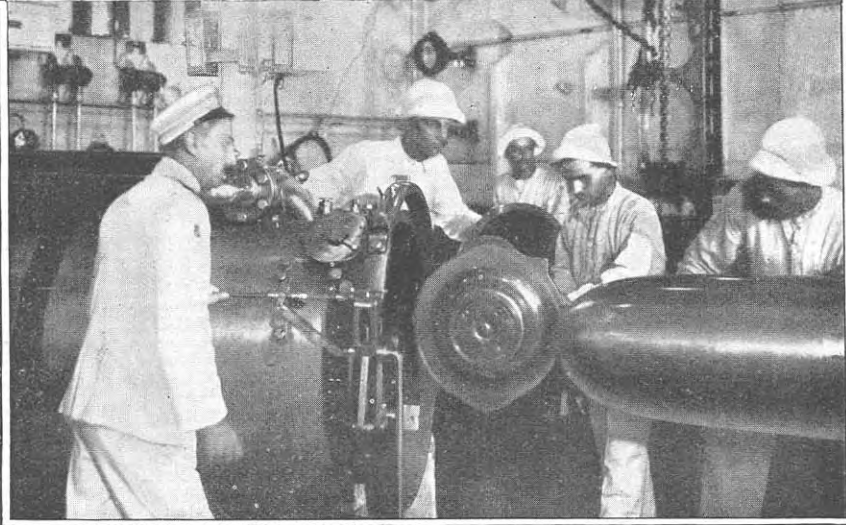
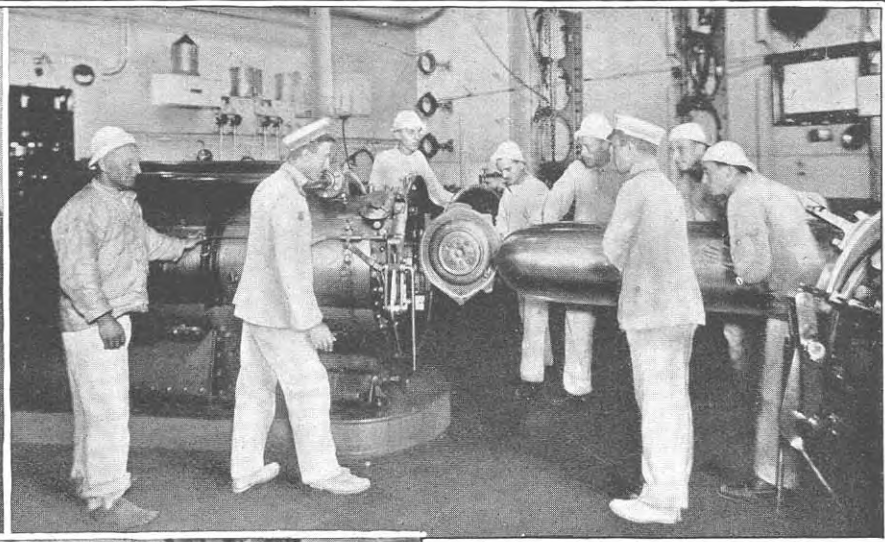
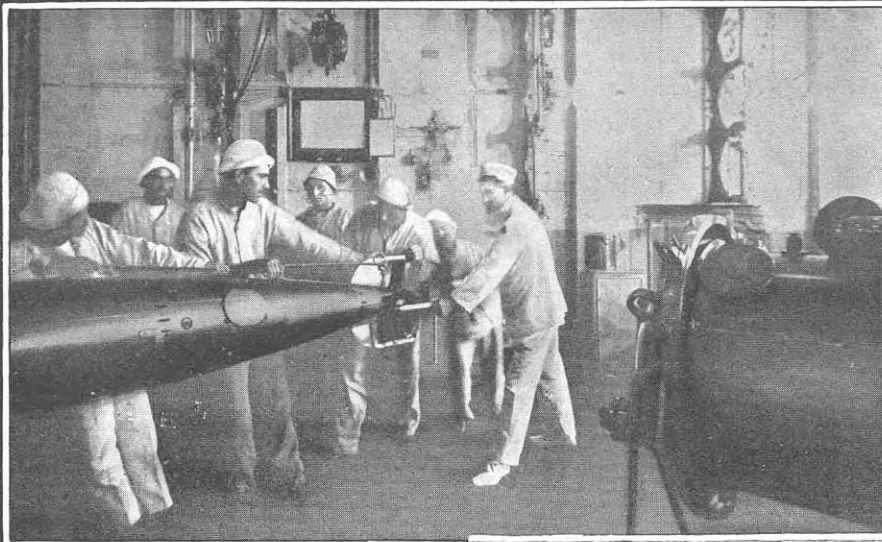
è tale da sbalordire. Nessun impianto, nessuna azienda industriale, per quanto vasta e perfetta, può gareggiare per l'organizzazione tecnica con una nave da battaglia.

Che cosa ci voglia per far vivere un tal paese, per far funzionare un organismo di questo genere è facile immaginarselo. Il solo mantenimento dell'equipaggio è un grande problema. Ogni giorno si producono a bordo quarantacinque quintali di pane. Ogni giorno si consumano, normalmente, trecento chili di carne. La nave ha depositi di viveri capaci di ottantamila razioni, ossia di quanto occorre, su per giù, per ottanta giorni. Una cella frigorifera può contenere quattro tonnellate di carne congelata. Le stive pel vino sono capaci di venticinquemila litri. Quando il carico di viveri è completo, figurano tra le provviste, per esempio, ottomila chili di biscotto, trecento quintali di farina, milleseicento chili di zucchero. Rispettabili provviste.

Ma a bordo non devono mangiare soltanto gli uomini. Anche i meccanismi vogliono le loro ingenti scorte; in lubrificanti, in materiale di ricambio, in combustibile soprattutto. Le caldaie hanno un appetito che supera di molto quello dei marinai. E una *dreadnought* può portare da mille a tremila tonnellate di combustibile; e anche di più.

La popolazione del paese galleggiante è una popolazione come in terra se ne trova poche: pulita, ordinata, disciplinata, attissima. Queste *dreadnoughts* hanno a bordo da millecento a milletrecento uomini, con una quarantina di ufficiali. Che eccellenti campioni della razza i nostri soldati del mare! Abbronzati, la maggior parte piccoli di statura ma muscolosi, sono il prototipo della forza agile. Qualcuno ha ancora un'aria d'adolescente; tutti mostrano in viso il beneficio della vita energica e sana che conducono, tutti hanno l'aspetto della salute fisica e morale.

Militarmente sono un ottimo materiale umano, anche pel carattere. Si acconciano agevolmente alla dura disciplina e ne rimangono plasmati. Nelle manovre di rigore sono automi; ed anche nei



Come si lancia un siluro.

Fot. A. Faccioli.

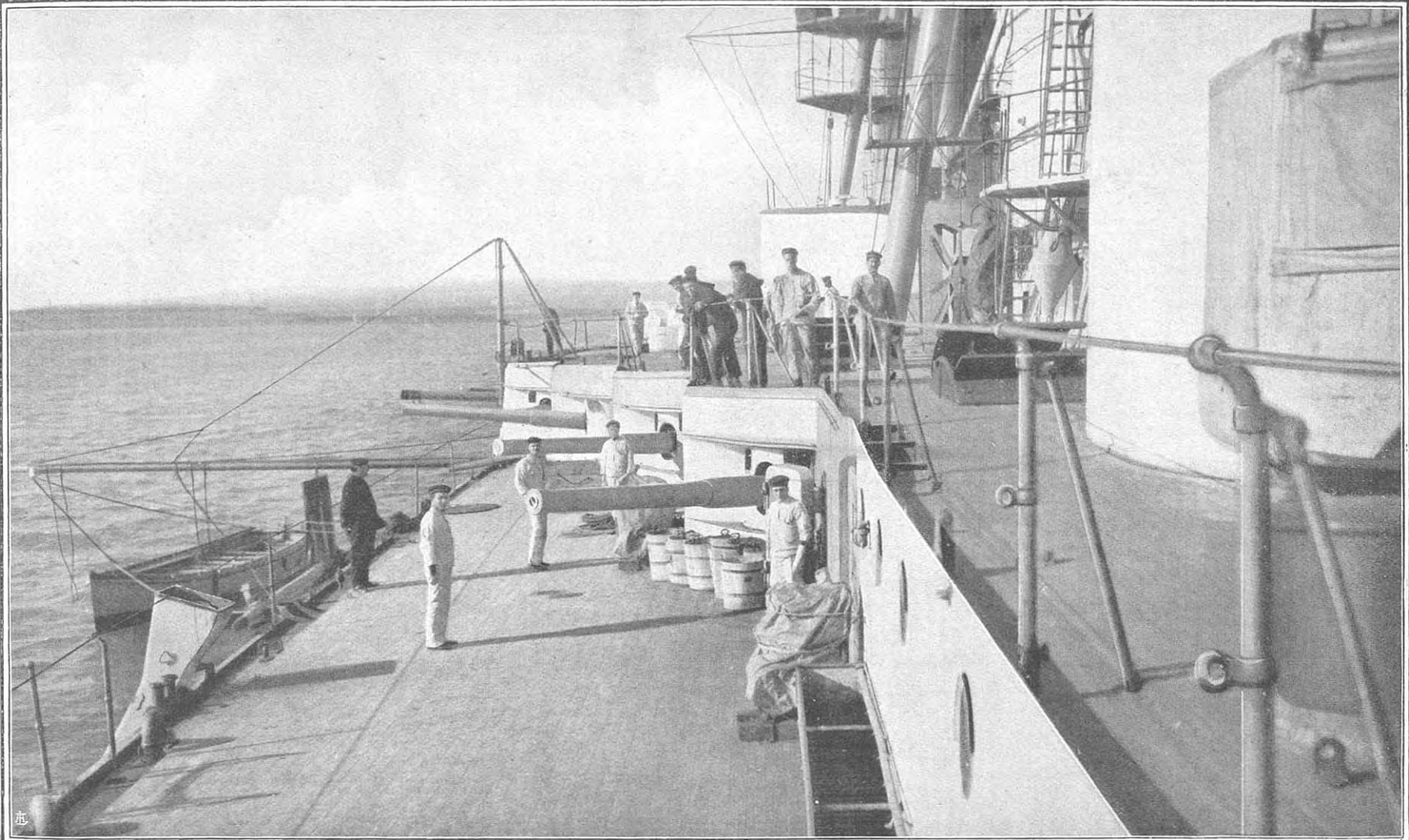
servizi più liberi si ammira in loro una sobrietà di movimenti e di parole singolarissima.

- Dura è la loro disciplina, ma non aspra. Li frena e li vincola materialmente, ma non opprime nè avvilisce i loro spiriti. Essi medesimi la sentono necessaria in tutte le sue forme. Del resto, il trattamento che hanno i marinai a bordo delle nostre grandi navi, non potrebb'essere migliore: dall'orario al vitto ogni cosa è curata perchè il loro servizio si svolga nelle migliori condizioni. Non c'è perfino

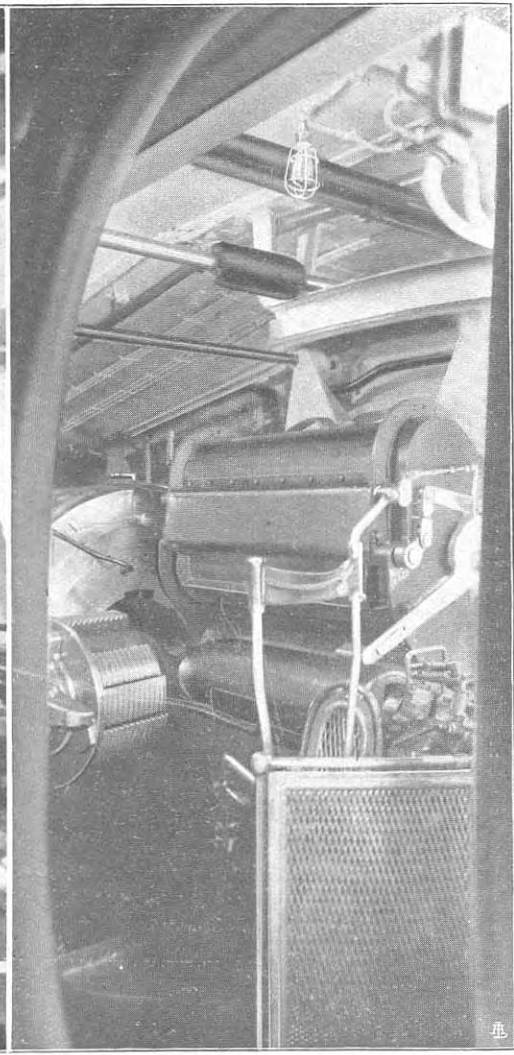
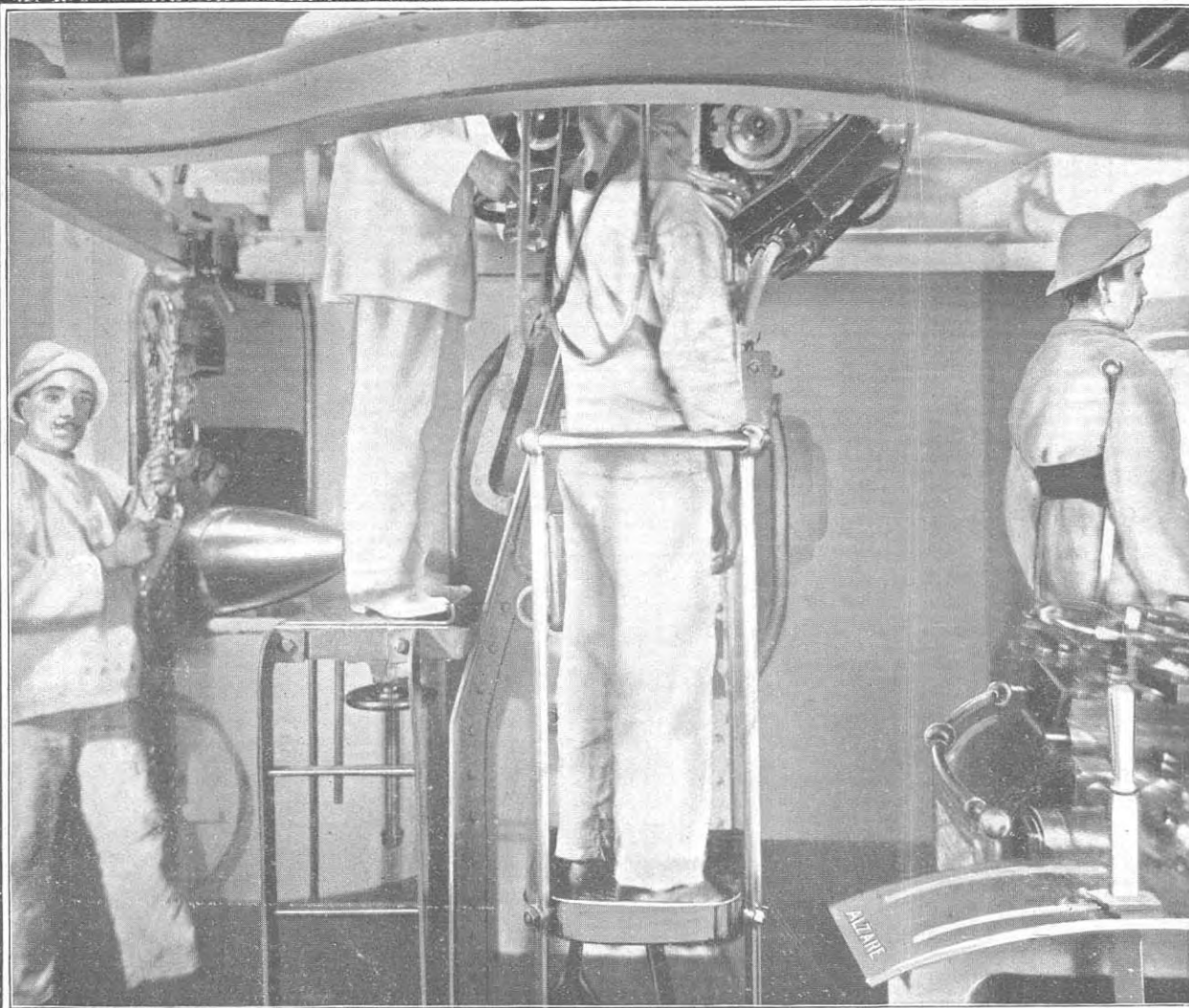
sulla nave una cooperativa che vende loro cibi e minuti oggetti a bassissimo prezzo e che va creando coi profitti un capitale di parecchie migliaia di lire?

Nei rapporti fra superiori e marinai c'è sempre qualcosa di familiare. L'autorità dell'ufficiale, la durezza del sottufficiale è mitigata dall'indefinibile senso di solidarietà che lega quanti vivono sopra una stessa nave da guerra.

Le punizioni non hanno bisogno d'esser troppo frequenti. Diceva un ufficiale che in due anni



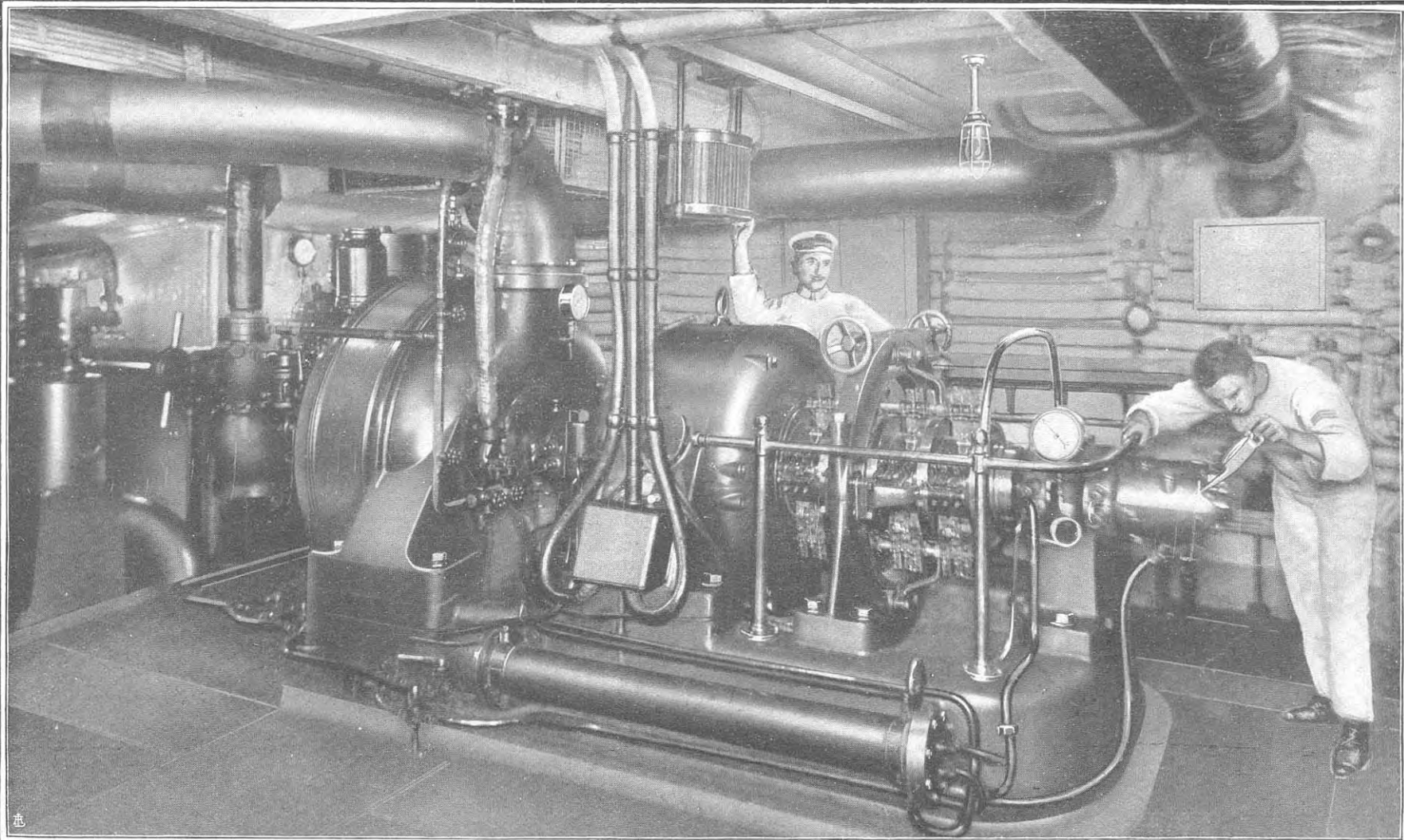
Il fianco di una "dreadnought" coi pezzi di piccolo calibro.



Fot. A. Faccioli.

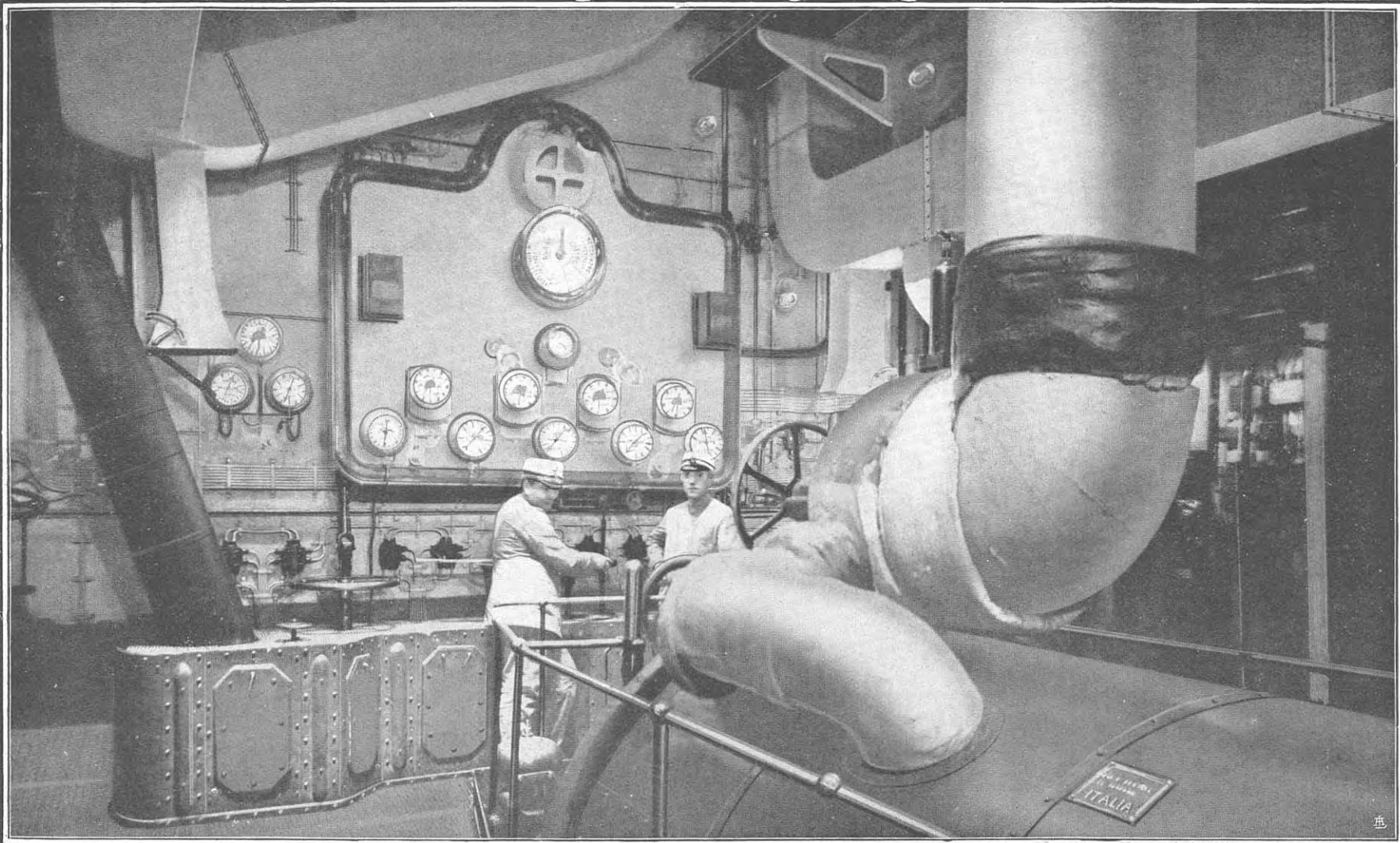
Caricamento a mano di un pezzo da 305.

I meccanismi del caricamento.

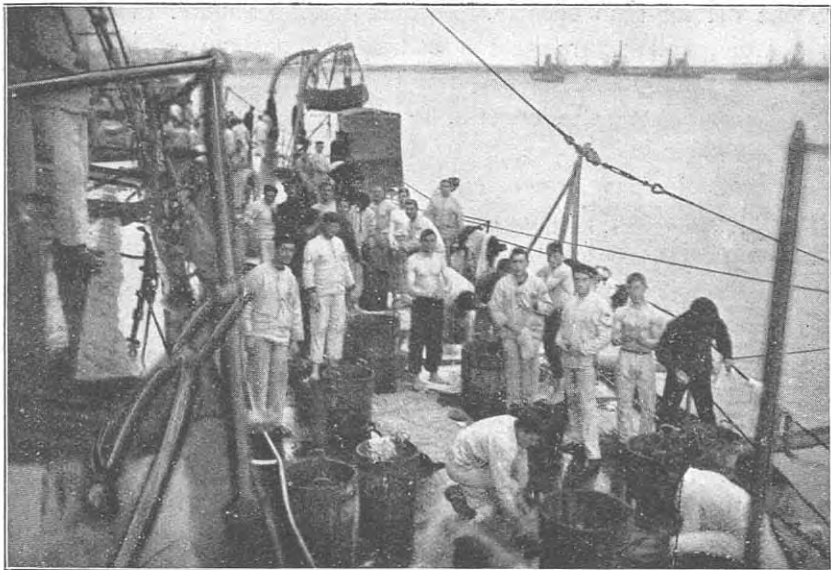


Il cuore d'una grossa nave: Turbo motrice centrale.

Fot. A. Faccioli.



Il cuore di una grossa nave: Quadro di manovra.



La vita dei marinai a bordo.

Fot. L. Alfieri.

d'imbarco sopra una *dreadnought* non ha proposta una sola punizione. Proposta: perchè a bordo è soltanto il comandante che punisce. E alcuni comandanti hanno per sistema di "ragionare" la punizione col marinaio prima d'inferirla. E ottengono eccellenti risultati morali. Quale disciplina più familiare di questa?

## VITA DI GUERRA SULLA NAVE

È bellissimo osservare la vita della nave dall'alto di una delle plancie sospese a metà degli alberi. Non si vede che gente al lavoro, da un'estremità all'altra della tolda immensa; operai che martellano alle fucine portatili, squadre che alzano o ammainano le imbarca-

zioni, squadre che fanno le esercitazioni coi fucili, squadre che lavano il ponte. Il sabato mattina c'è anche lo "sciorino". I marinai stendono all'aria il loro bucato, e tutta la prora si copre d'una gran gala di bandiere bianche.

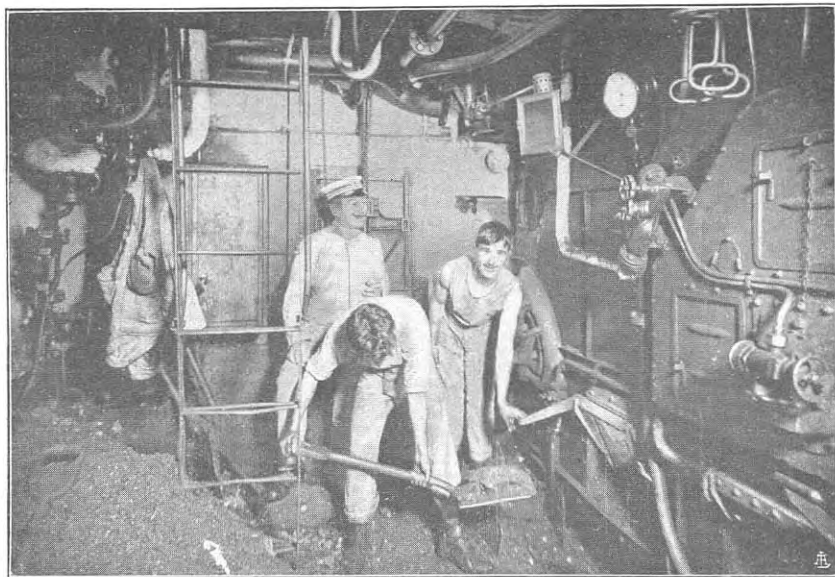
Sopra e sotto coperta, dalle coffe alle stive, sulla nave è tutto il giorno un lavorare. E si comincia presto. La sveglia è alle quattro e mezza; si distribuisce il caffè; poi ci sono i servizi di diana, il più importante dei quali è la pulizia della nave. Tener pulito il bastimento non è una piccola impresa. Ci sono la pulizia ordinaria e le pulizie straordinarie; bisogna lavare, spazzare, lucidare, verniciare in ogni angolo. I marinai hanno per questo una specie di mania. E il bastimento esce dalle loro mani lido come un salotto, nuovo come un giocattolo.



"Toiletta" della nave

Fot. L. Alfieri.



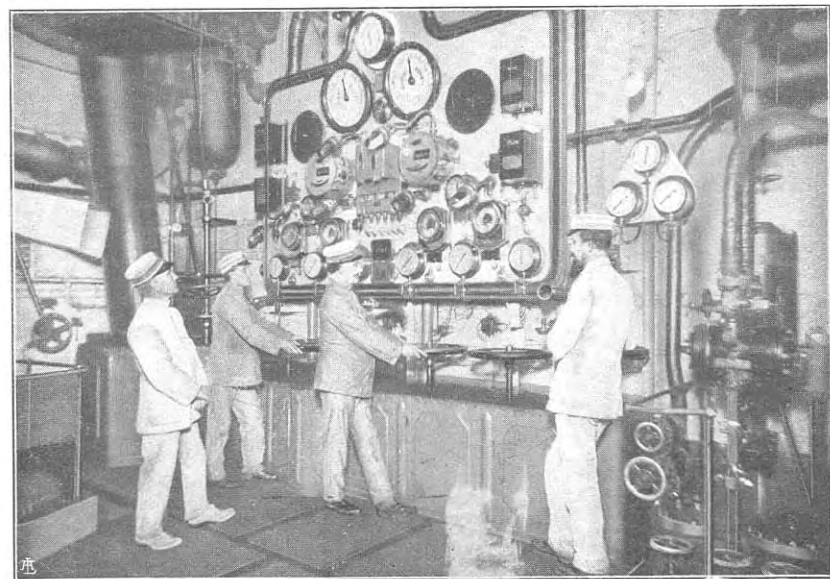


Il cuore della nave: Si alimentano i forni.

Fot. A. Faccioli

avviene nel massimo silenzio, in ordine perfetto sempre. E gli ufficiali di guardia, coll'azzurra sciarpa a tracolla, passano e ripassano tra la bianca moltitudine, affaccendati più dei marinai.

Se scendete sotto coperta, in batteria, in macchina, nelle caldaie, nei depositi, dappertutto trovate gente che lavora. Anche nell'immobilità la nave esige un tributo enorme di fatica. Oltre alle istruzioni ordinarie, l'equipaggio ha tutto uno speciale lavoro di allenamento guerresco da fare. I cannonieri si esercitano ai cannoni, al puntamento, al caricamento, al trasporto delle munizioni; ogni gruppo di specialisti si esercita alle sue particolari funzioni. Le manovre che la sicurezza della nave può esigere, vengono provate e riprovate infinite volte. Quante volte non si "batte" i posti di combattimento o



Grande quadro di manovra.

Fot. A. Faccioli.

Ogni movimento, ogni manovra di squadre avviene a bordo a suon di fischi. Poi ci sono i segnali di tromba che echeggiano vivaci ed ogni volta fanno sulla nave come un colpo di scena.

A giorno fatto si alza all'albero di poppa la bandiera di combattimento, e marziali squilli la salutano, e tutto l'equipaggio s'irrigidisce nell'attenti, a capo scoperto, guardando il bel vessillo che si spiega al vento.

Le vedette e le sentinelle stanno ai loro posti in tenuta di guardia; gli altri vanno e vengono a piedi nudi, nella succinta tenuta di tela, correndo, arrampicandosi per le scalette verticali, sbucando e sparendo nei boccaporti, scivolando lungo i fianchi della nave. Qualche voce accompagna talora questo fermento, talora il lavoro



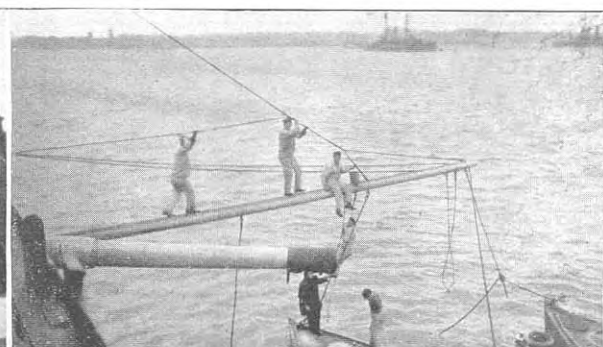
Ferve il lavoro a bordo della corazzata.



La vita a bordo: I "franchi" vanno a terra.



La "prova" del rancio.



Discesa per l'asta di posta. Fot. L. Alfieri.

d'incendio; quante volte non si corre ai posti d'allagamento? E poi ci sono ancora le ispezioni del comandante in seconda, del comandante in prima, degli ammiragli....

Alle dodici risuonano le note allegre del rancio. Ecco la *prova*: l'ufficiale di guardia assaggia il pranzetto dei marinai che gli viene presentato in coperta. E il rancio è così appetitoso da far gola anche a chi non abbia come i marinai sfaticato per tante ore.

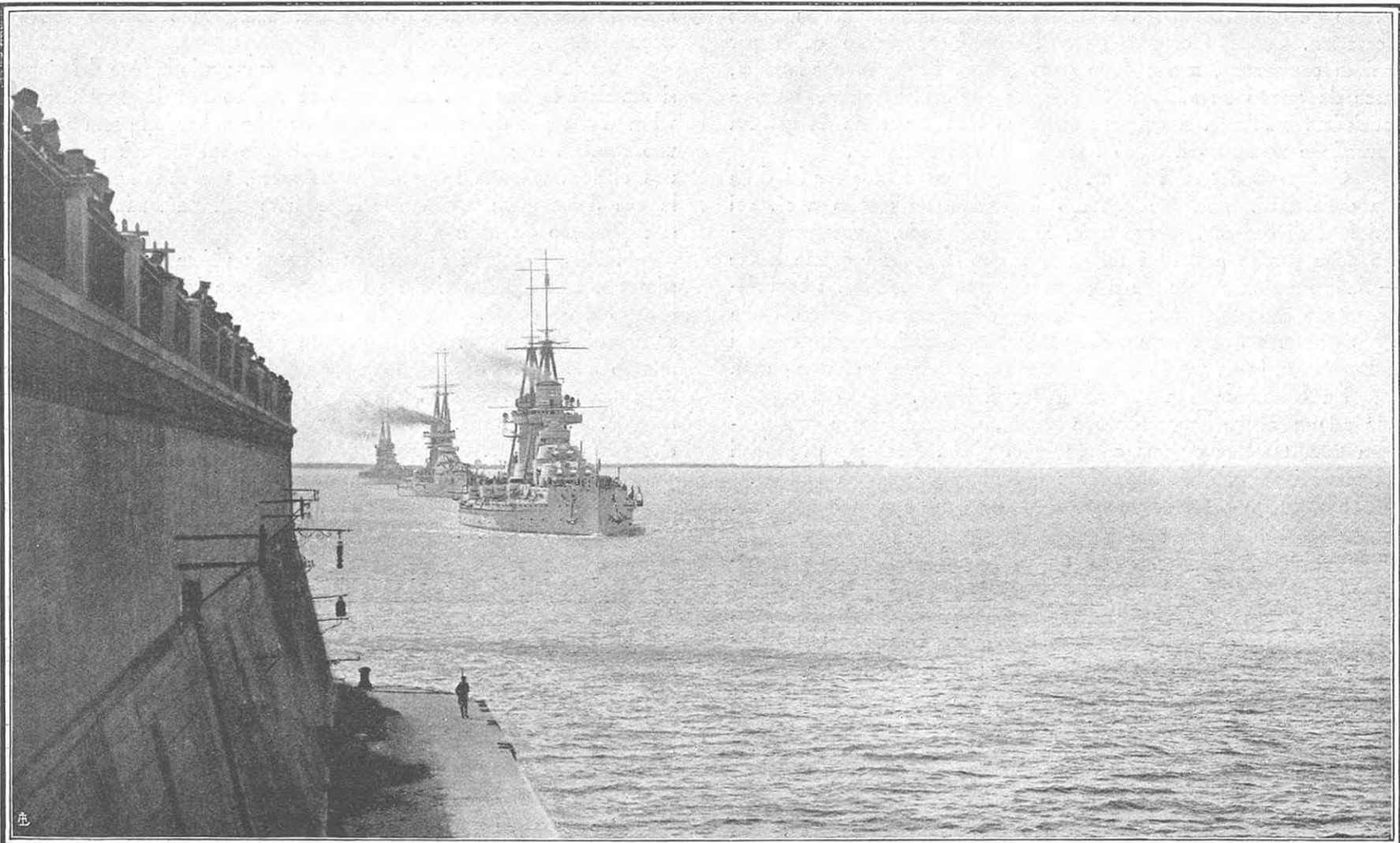
Il pomeriggio passa rapidamente in altre istruzioni, in altri lavori. Un'attività particolare richiede da solo il servizio delle imbarcazioni che devono andare e venire da terra, per prender la posta, per trasportare gli ufficiali e i marinai "franchi", per caricare materiali di ogni genere. Dopo il secondo rancio, che è distribuito alle diciassette e mezza, gli uomini esenti da servizio.... e da punizioni possono a turno scendere a terra per due ore.

Di regola possono scendere ogni tre giorni: ma non tutti ne approfittano. Alcuni stanno magari dei mesi, di loro iniziativa, senza lasciare la nave. Ne vanno a terra molti ai primi del mese, quando il soldo è riscosso da poco e ci sono quattrini in tasca. Del resto le brevi ore libere i marinai se le godono benissimo a bordo, dove

ballano, cantano, chiacchierano in piccoli crocchi o assistono a cinematografie educative che ogni nave può effettuare con propri apparecchi. Anche la biblioteca è assai frequentata. Il carattere sobrio e disciplinato del nostro marinaio si rivela col fatto assai significativo che non un marinaio torna a bordo male in gambe, nè se ne vedono a terra allegri più del bisogno.

Sulla nave, la giornata dell'ufficiale è più riempita ancora che quella del marinaio. Qualunque sia il suo grado, l'ufficiale ha ben poche ore di respiro. E queste le passa tra la cabina e il quadrato: due piccoli mondi. La prima è il suo *home*. Egli vi tiene i suoi libri, i ritratti delle persone care, i ricordi, i ninnoli che nell'ambiente soldatesco recano la nota della frivoltà e della grazia. Ogni cosa materiale che possa ravvicinarlo alla famiglia lontana, alla vita normale da cui è separato, al dominio del sentimento e del pensiero; ogni cosa che lo ricollegli al suo passato ed al suo avvenire, egli la custodisce qui. Ed egli vi si rifugia per ritrovare l'intimo di sè medesimo, non più solo nella cella angusta della nave guerriera.

Nel quadrato l'ufficiale vive a contatto coi camerati e coi superiori. Questa frequentazione obbligata accresce la solidarietà che



La squadra entra nel canale di Taranto.

Fot. A. Faccioli.

avvince gli uomini di mare, elimina i dislivelli della gerarchia, fonde i caratteri. Ciascuno conosce gli altri e ne è conosciuto come per anni di convivenza, anche dopo poco tempo. Piuttosto che intimità, nasce da questo un affiatamento grande: che fa del quadrato un simpaticissimo ambiente, a cui non mancano la vivacità nè la gaiezza giovanile e nemmeno il senso immediato della fraternità.

Qui passano tutti i riflessi, qui echeggiano tutti gli echi della vita della nave. Vita che davvero è quella d'un mondo a sè, coi suoi fatti di cronaca, le sue feste, le sue cerimonie. Avvengono perfino delle nascite a bordo! Di gatti, si capisce, poichè queste bestie — indispensabili sulla nave a causa dei loro antagonisti, i topi — aumentano con sufficiente rapidità la popolazione del bastimento. Nulla è più singolare d'una covata di gattini appena nati, teneri e mollicci in un cestello, in un angolo del bastimento formidabile, tra ferree pareti.

La Domenica si celebra la Messa a bordo. Officia il cappellano ad un altare improvvisato a poppa, dinanzi ad una gran bandiera tesa, tra due marinai col fucile al piede. Assistono gli ufficiali e i marinai allineati. All'elevazione il trombettiere squilla l'attenti.

Ma questo è un avvenimento consueto nella vita della nave. Ce ne sono altri fuori dell'ordinario. Le regate, per esempio. Le gare in cui le lancia a remi delle *dreadnoughts* della squadra si disputano il primato della voga. Sono magnifici armamenti, pieni di vigore e di emulazione. Bisogna vedere come gli equipaggi delle navi parleggiano per i loro campioni! Tornando a bordo i vogatori d'una lancia nostra che, sfidata, aveva battuto una lancia inglese, hanno avuto dai camerati l'onore del trionfo.

Cerimonia bellissima quella della consegna della medaglia al valore — per azioni compiute al comando d'una silurante — ad un ufficiale della nave. Nulla di più semplice, nulla di più marziale: l'equipaggio schierato al centro del bastimento, gli ufficiali in gruppo, qualche parola del comandante prima di decorare il valoroso, tra un

altissimo silenzio. E sul capo di tutti allungavano la loro volata i trecentocinque.

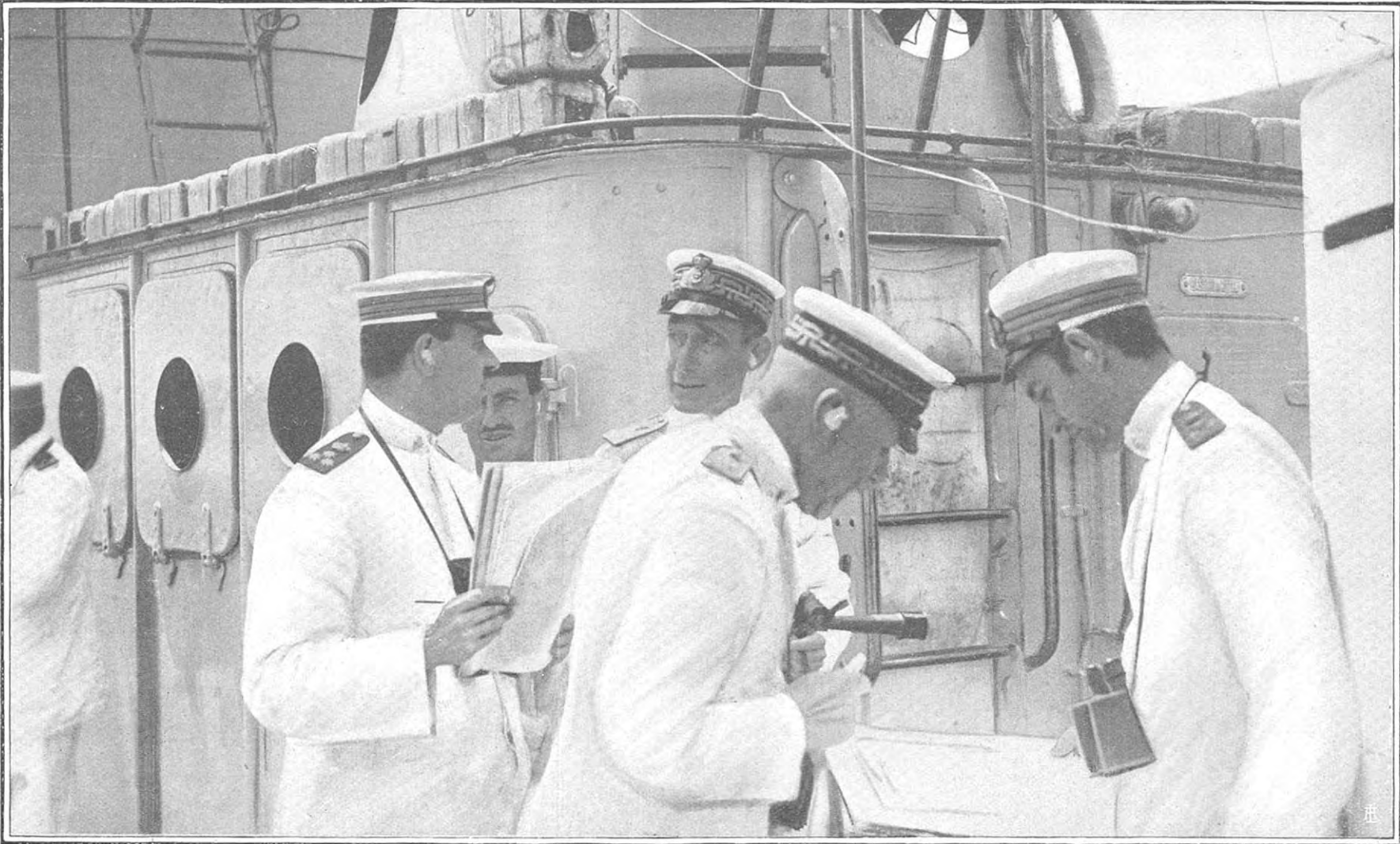
Vuole la tradizione marinara che, mancando la luce del giorno, si ammaini la bandiera. L'omaggio al vessillo è quale al mattino, ma vibra d'una più dolce poesia, perchè anche a bordo la sera conduce uno speciale raccoglimento, perchè il silenzio sul mare è profondo e una chiarezza morente bacia il drappo sacro, perchè la funzione segna la fine d'una giornata bene spesa. Le note dell' "ammaina bandiera" si rispondono da nave a nave.

Fantastici aspetti di bellezza danno le ultime luci ad ogni bastimento, alla squadra simile ad un'apparizione irreali sullo specchio opalino delle acque. Mentre le navi si confondono colla tenebra che s'addensa, l'equipaggio sale in coperta per ritirar dai sacchi allogati attorno alle torri corazzate le brande pel suo riposo. Ogni uomo ha il suo posto sotto coperta, ma un po' dappertutto: nei corridoi, in batteria, in ogni vano. Il lettuccio non è che una tela appesa per due ganci al ponte. Qualcuno deve dormire sul pavimento.

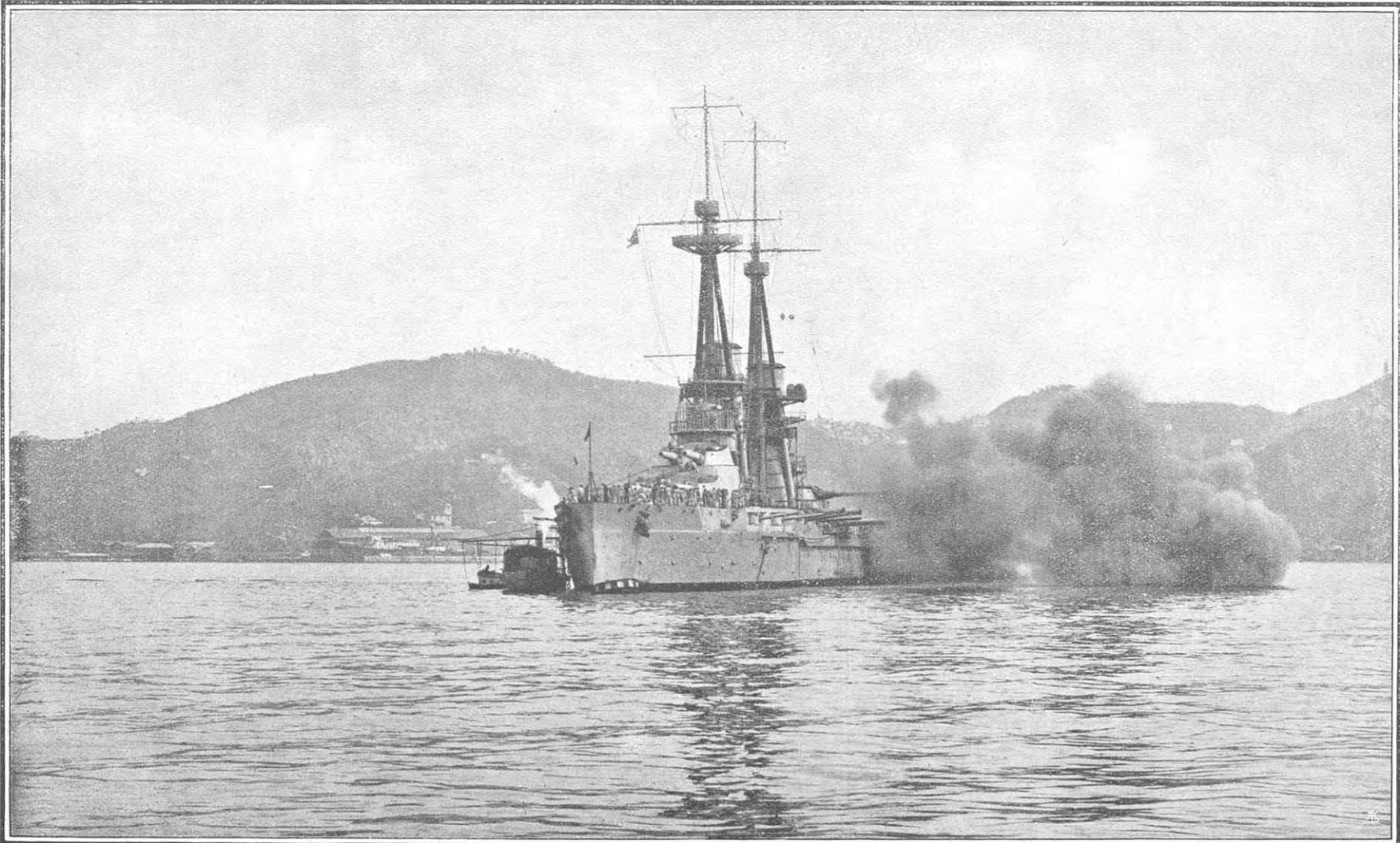
Ma in breve la moltitudine s'immobilizza nel sonno. Attorno alle navi sta la notte impenetrabile, e la terra e la vita sembrano infinitamente lontane....

## I TIRI DELLE GROSSE ARTIGLIERIE

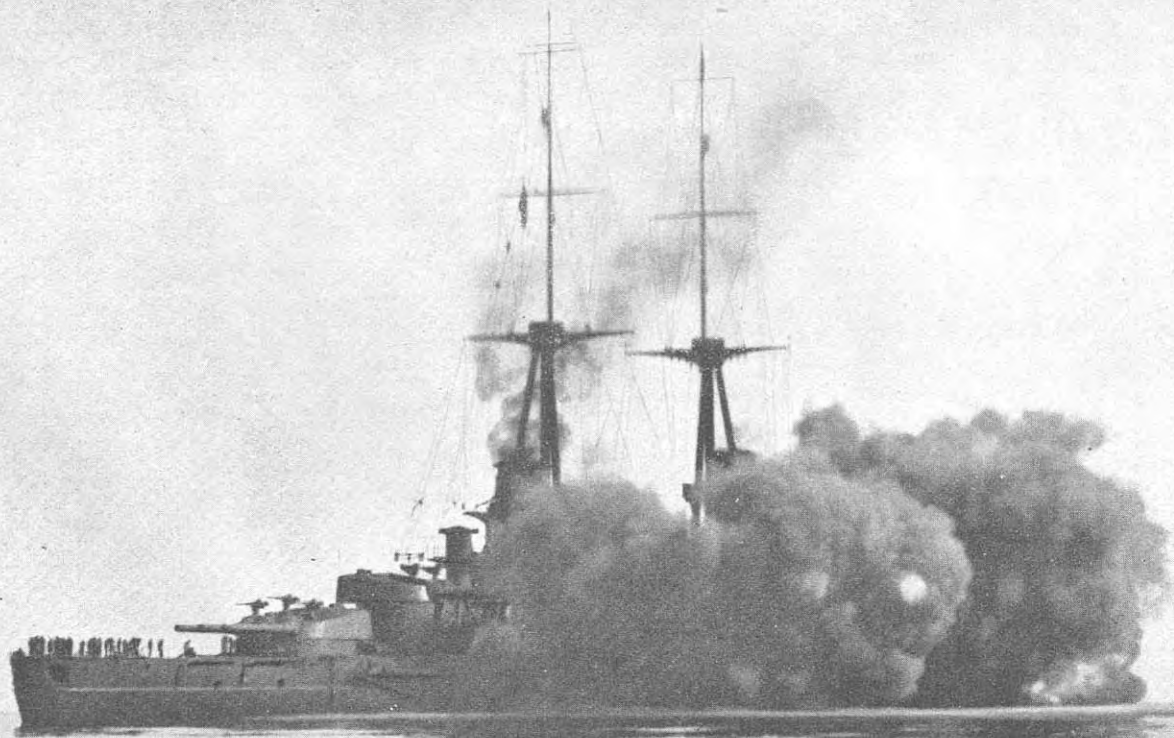
Salpata l'ancora, staccate dai gavittelli e raccolte a bordo le cime, allontanata dai fianchi ogni imbarcazione, la *dreadnought* è pronta a partire in assetto di combattimento. L'equipaggio è ai posti di manovra. Sventolano all'albero dei segnali le bandierette che indicano il nome della nave. Una sorda e profonda vibrazione di tutto il bastimento denota che le macchine vengono messe in moto. Ed ecco che il colosso si muove. Si ha veramente l'impressione d'un'isola che si metta a navigare.



S. A. R. il Duca degli Abruzzi a bordo di una grossa nave durante gli esercizi di tiro.



Regia Nave *Andrea Doria*: Esercizi di tiro.



Tiri delle grosse artiglierie.



Usciamo dal mare chiuso per le esercitazioni di tiro. La velocità della nave va crescendo e intorno le tranquille acque si agitano. Possenti ululati della sirena di bordo gridano a tutti quanti sul mare di far largo al gigante.

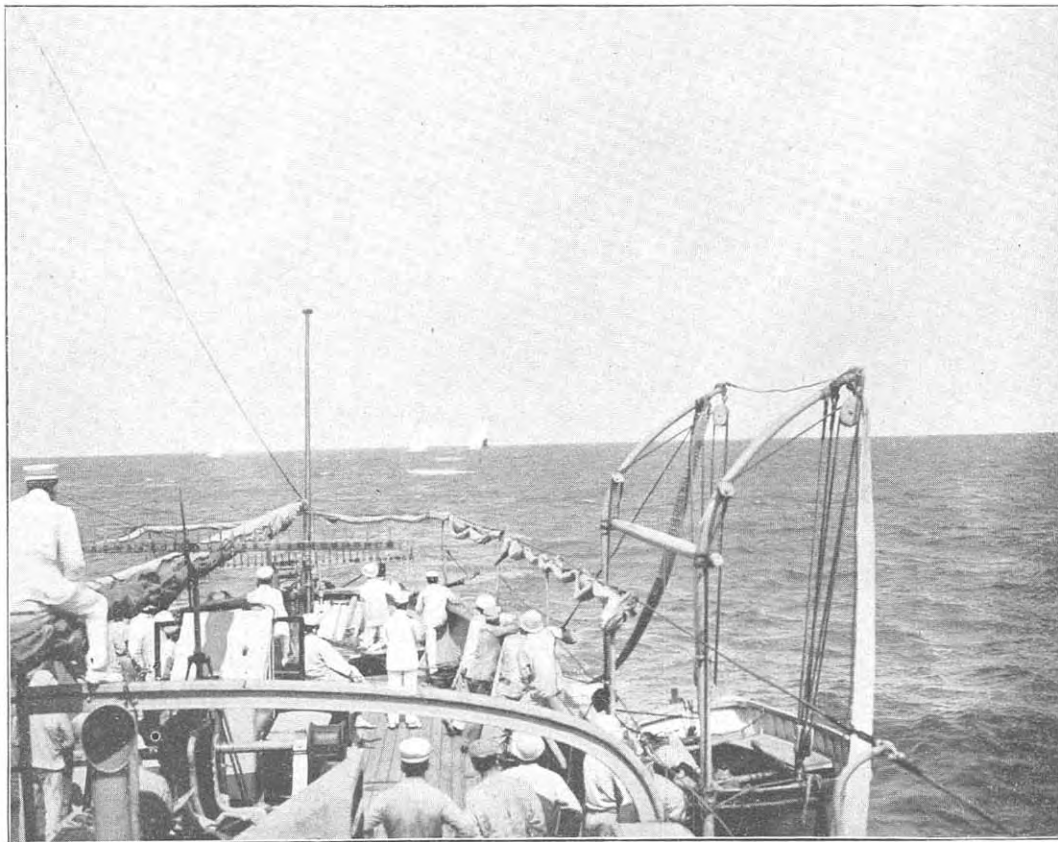
A grande distanza le piccole imbarcazioni fanno un ballo sfrenato.

Infiliamo l'angusta uscita della rada a notevole velocità. A vedere la manovra, sembra che governare una simile nave sia la cosa più facile; e in realtà questi bastimenti obbediscono egregiamente; ma quanta maestria e che sangue freddo ci vuole per governarli a questo modo! Appena fuori si aumentano immediatamente i giri dell'elica. Dense nubi di fumo nero escono dalle ciminiere enormi, mentre una pioggia di detriti incombusti cade a poppa sulla coperta. Le onde tagliate dallo sperone fuggono rapide sotto i bordi e segnano in una scia maestosa il nostro passaggio.

Giù in macchina un terribile lavoro stanno compiendo le grandi turbine, ma nella sala alta e spaziosa

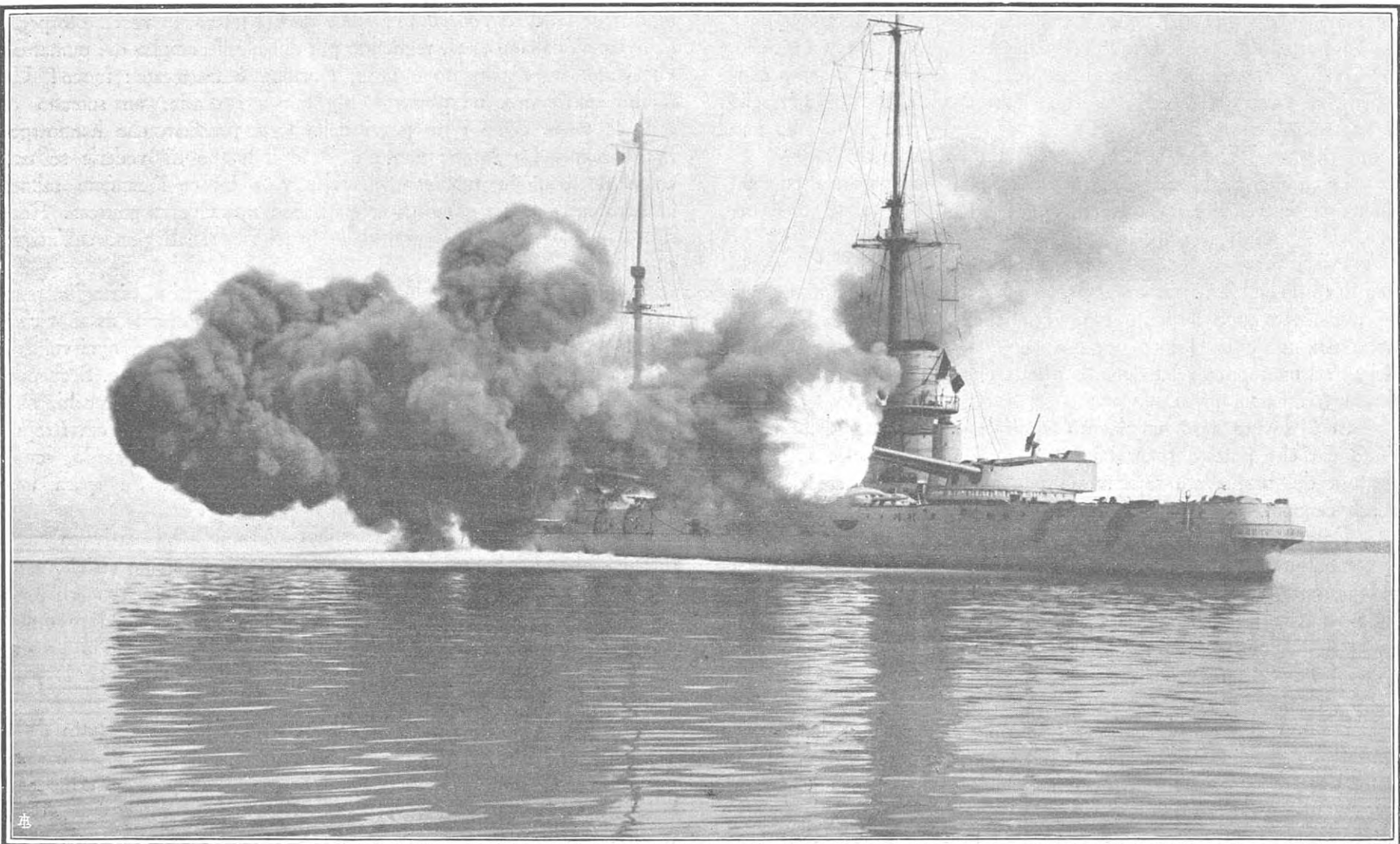
che le accoglie, linda, luccicante di metalli, piena d'apparecchi indicatori, non se ne ha altro indizio che il frastuono. Due sole delle quattro macchine sono in moto, e la temperatura è discreta: trentotto gradi... all'ombra. Certe volte può salire fino ai cinquanta. E questa è la temperatura che regna adesso nelle caldaie, presso i forni vulcanici di cui i fochisti alimentano e regolano l'incendio. Qui è veramente l'inferno della nave. Le caldaie, divise in due compartimenti, sono ventitre: parte alimentate a nafta e parte a carbone. Di solo carbone, se la nave sviluppasse tutta la sua velocità, ce ne vorrebbe una tonnellata ogni miglio di percorso, ossia ogni due minuti e mezzo.

Ma torniamo in coperta a godere la sensazione esaltante che dà il partecipare al moto agile e rapido di questa gigantesca massa, il fendere l'aria e l'acque su questo colosso strapotente. Come sembrano piccole le siluranti che ci passano accanto! Un nostro sommergibile che rientra da una crociera, fa l'effetto d'un piccolo del-



Esercizi di tiro: il bersaglio è colpito.

Fot. A. Faccioli.



Una bordata.

fino navigante a fior dell'onde. Eppure i grossi mostri come la nave che ci porta, devono temere dei minuscoli avversari come quello.

Echeggiano dei colpi secchi separati od in salve. Sono i cannonieri, ai pezzi da settantasei, che si esercitano contro un bersaglio al tiro antisilurante. Ma che può essere questo spettacolo in confronto di quello che ci si prepara, dei tiri coi trecentocinque?

La *dreadnought* va facendo delle eleganti evoluzioni. Aumenta, diminuisce la velocità, accosta, inverte la rotta, pronta ad ogni ordine, docile ad ogni colpo di timone.

Per i tiri si aspetta che il bersaglio — formato da due vecchi scafi di torpediniere su cui stanno delle gran tele rosse sopra antenne — abbia raggiunto il punto e la distanza stabilita. Le torri spariranno con tutt'e tre i loro pezzi e poi due torri insieme, a seconda carica: ad una carica relativamente ridotta che non manda il proiettile oltre i tredicimila metri.

Si è dovuto fare un lavoro speciale nell'interno della nave. Tutto ciò che potesse spezzarsi o cadere è stato rimosso. L'intima struttura del bastimento sarà messa alla prova dalle scosse dei tremendi cannoni.

Dalla tolda, intanto, tutti sono spariti. Ognuno è al suo posto di combattimento, sottocoperta, nelle torri corazzate. L'aspetto della tolda deserta, coi boccaporti suggellati, colle gole dei cannoni mastodontici che spuntano dalle scatole d'acciaio e girano — quasi cercando il nemico — è terribile e solenne. Chi assista per la prima volta ai tiri coi grossi calibri navali, ha nell'attesa un senso acuto d'ansietà.

Ecco, i cannoni si spostano tutti sullo stesso fianco della nave, verso il bersaglio che è ormai a posto, ed appare assai piccolo. Dalle torrette corazzate si sente venire, misteriosamente, qualche voce che impartisce degli ordini. Si aprirà il fuoco a undicimila metri, mentre il bersaglio navigherà alla velocità di dieci miglia. Il mare è

mosso: se la *dreadnought* non se ne dà per intesa, le vecchie torpediniere laggiù ballano assai, rendendo più difficile il compito dei puntatori. Ci siamo. Il puntamento è fatto, l'ordine è trasmesso: fuoco! Un rombo spaventoso, un tremendo spostamento d'aria, un sussulto di tutta la nave. Sono i tre pezzi della torre prodiera che hanno sparato insieme. Le vampe non c'è stato il tempo di vederle se non come un bagliore fulmineo, ma s'è visto invece i cannoni saltare indietro insieme come mostri animati, con una vivezza paurosa. Rossastre nuvole di fumo escono dalle bocche e si adagiano sull'acqua ribollente.

Il tempo che ci vuole per l'arrivo dei proietti al bersaglio, pare interminabile. Finalmente pennacchi d'acqua si levano assai vicino alla metà delle grosse granate. Ed il tiro si ripete, ed ogni volta è la stessa sensazione violenta e spiacevole eppure inebbricante. Seguendo il tiro da una delle plancie, non basta il cotone negli orecchi, non basta ripararsi dietro le ciminiere, non basta raccogliersi curvi sopra sé medesimi: l'immane esplosione vi maltratta in ogni modo, scuotendovi le viscere e facendovi fischiare gli orecchi. Se spara una delle torri più vicine, l'effetto è anche più energico.

Ma il tiro si va facendo ottimo. Alcuni colpi arrivano netti sul bersaglio e in parte lo sfasciano. Le torri seguitano ad alternarsi nello scatenare il finimondo. Il bersaglio — che un rimorchiatore trascina all'estremità di una lunghissima gomina — dev'essere ormai tutto sconquassato. Anche i colpi che gli cadono attorno a brevissima distanza, in combattimento sarebbero eccellenti, poichè le granate esploderebbero sott'acqua contro la chiglia.

Quando sparano questi grossi cannoni, sembra che tutto deva andare per aria. E' l'impressione d'un attimo, ma l'illusione è perfetta. La nave ha un tale sussulto che si direbbe devano schiodarsi le piastre. L'aria scossa ha l'impeto d'un vento di tempesta, d'un vento infocato. Il bastimento si mette a rollare come per un colpo

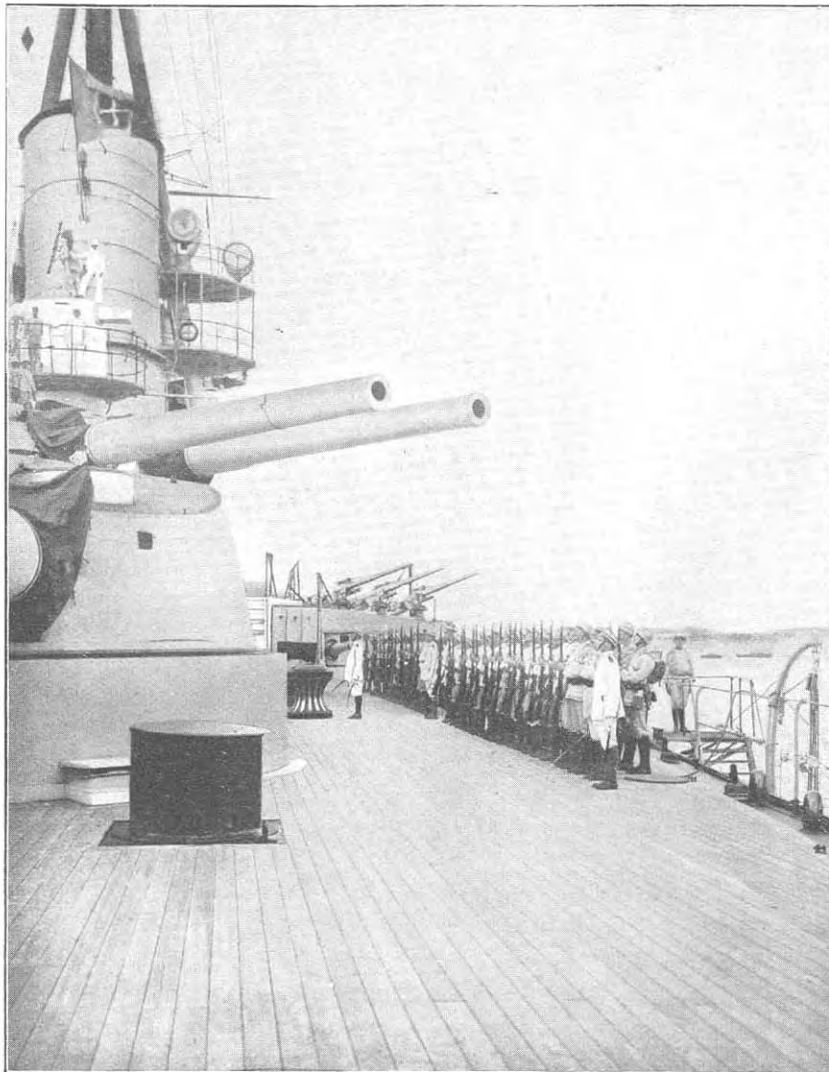


Il Contr'Ammiraglio Rubin de Cervin barone Ernesto comandante di una divisione navale morto a bordo della R. Nave *Benedetto Brin*.

di mare. Non si direbbe che anche il cielo stia per reagire rispondendo a questa con una tempesta autentica?

Come spettacolo questi tiri sono appassionanti, ma quando finiscono se ne ha piacere. Sessanta colpi sono stati sparati, e se al posto del bersaglio ci fosse stata una nave nemica, a quest'ora sarebbe in fondo al mare. Nè il risultato può sorprendere, trattandosi di cannonieri che sparando a prima carica, son capaci di centrare buon numero di proiettili sopra un bersaglio distante quindici o sedici mila metri.

Il curioso si è che questi artiglieri, mentre scatenano coi loro pezzi una simile violenza di ciclone, dentro le torri se ne stanno quasi indisturbati. C'è bensì il fragore dei congegni, e specialmente degli elevatori delle munizioni; ma caricato e puntato il pezzo, nell'atto dello sparo non vi si soffre nulla; perchè l'esplosione si sfoga tutta al di fuori. E i cannonieri vedono innanzi a loro il cannone rinculare e tornare in posizione, proprio come un enorme animale



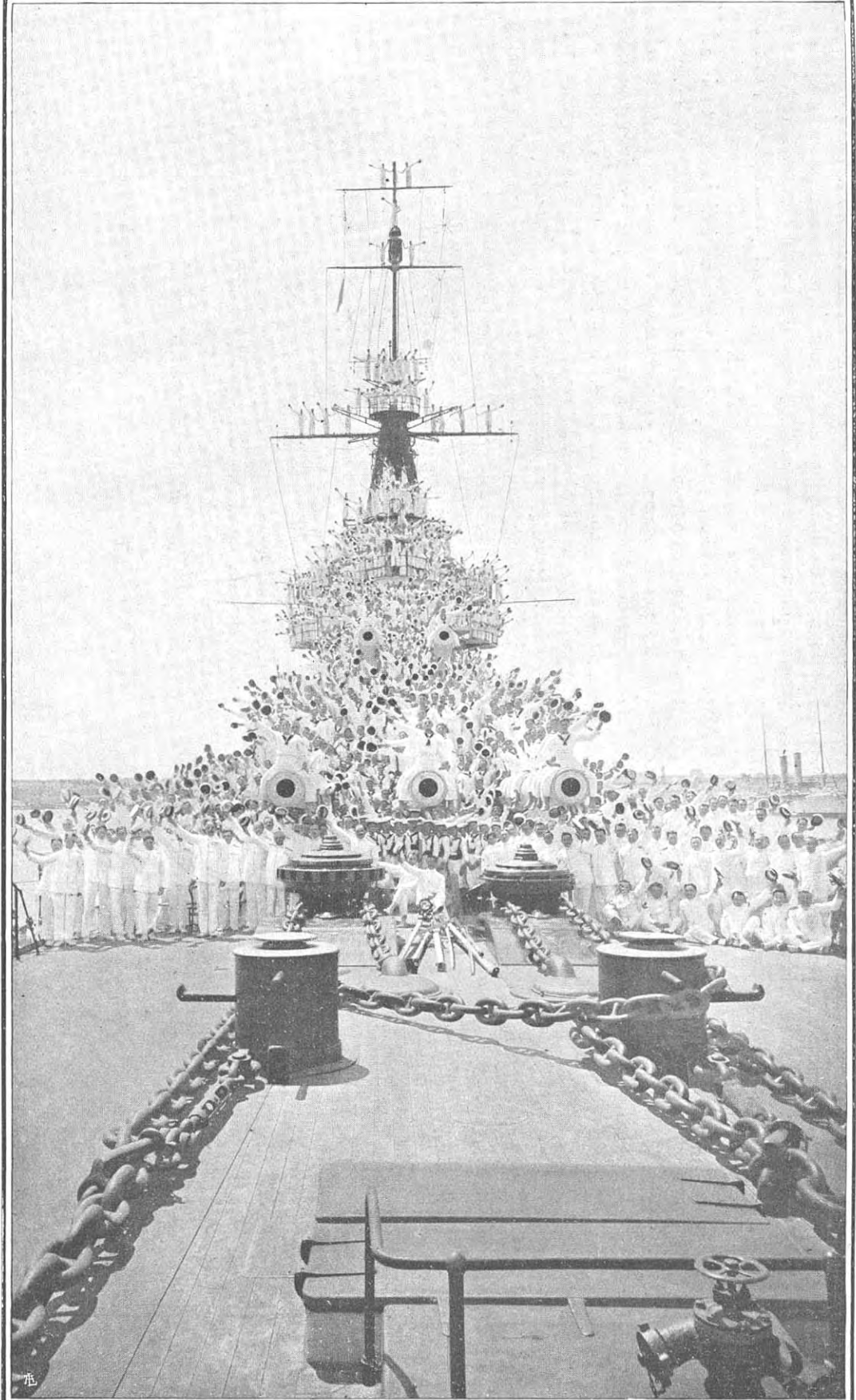
"Alza bandiera".

Fot. A. Faccioli.

ammaestrato. Queste torri, che nell'interno hanno l'aspetto d'una complicata e strana sala di macchine, funzionano coll'ordine e la regolarità d'una mirabile officina: d'una officina in cui si crea la distruzione del nemico.

Ma non è possibile assistere a simili esercitazioni di tiro, senza pensare a ciò che sarebbe la nave durante il combattimento, quando le tremende scariche si avventassero sopra un avversario e ad un ugual fuoco fosse esposto il bastimento.

La coperta sarebbe deserta come oggi; ma tappati gli *hoblots*, suggellati i portelli, la nave sarebbe nell'interno divisa in compartimenti del tutto separati. Ogni uomo sarebbe carcerato al suo posto, isolato nella sua bisogna, dalle coffe alle caldaie. Il comandante, i direttori del tiro scruterebbero attraverso le feritoie delle torrette; tutti gli altri non vedrebbero nulla, immersi nella penombra violacea della luce di combattimento. In ogni cella dell'alveare di ferro sarebbe il moto ritmico o l'immobile tensione del lavoro di guerra. Fervendo del-



"Viva il Re!"

l'ardore della battaglia, ognuno dovrebbe incatenare le facoltà alla propria mansione e restar passivo: vivere solo per l'ordine che riceve.

A bordo tre persone su mille conoscerebbero, forse, le vicende della lotta. Ma chi saprebbe, in un compartimento di prua, ciò che avviene a poppa o al centro? Il comandante stesso potrebbe ignorare quale avaria o quale tragedia sia avvenuta in qualche parte della sua nave.

E intanto le artiglierie vomiterebbero fuoco, e il nemico risponderebbe coi suoi cannoni. Una sola grossa granata in arrivo può distruggere il bastimento. Da un istante all'altro un siluro può sollevare in aria la nave. Alle isole Falkland il *Gneisenau* e lo *Scharnhorst*, nello scontro del Dogger-Bank il *Blücher*, colpiti da una grandine di proiettili, non esplosero ma si capovolsero affondando. Nella battaglia dell'Jutland, invece, la *Queen Mary*, l'*Invincibile*, l'*Indefatigable* furono distrutti dall'esplosione della Santabarbara in cui era penetrata una granata nemica. La *super-dreadnought Warspite* colpita al timone, fu costretta a girare presso la linea avversaria, e fu colpita ancora da trentanove granate, che però non l'affondarono.

E mentre la nave sostiene il cimento spaventoso, si svolge l'azione di squadra: delle altre navi da battaglia, degli incrociatori, delle siluranti. E il bastimento deve governare secondo gli ordini dell'ammiraglio, agire secondo regole tattiche e strategiche! L'esito di tanti eroici sforzi, di tanta sovrumana bravura, non può che essere sospeso tra miracolosa incolumità o la vittoria pagata a caro prezzo o la catastrofe inimmaginabile.

E' singolare la sorte delle squadre, a cui la guerra concede di vivere per lungo tempo press'a poco in stato di pace, ma che da

un'ora all'altra possono esser chiamate ad un cimento davvero supremo. Per le navi da battaglia la lotta non ammette mezzi termini. Questo pensiero dovrebbe da solo allontanare dall'animo degli equipaggi nostri e dei loro capi ogni scrupolo, ogni generosa preoccupazione, di non dare abbastanza alla causa italiana.

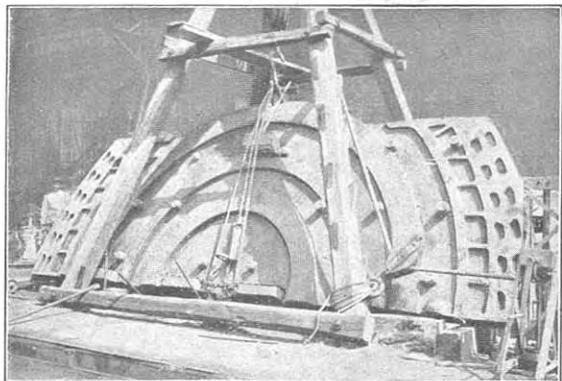
Invece i nostri ufficiali come i nostri marinai hanno tutti nell'animo, confessato o inconfessato, un senso di disagio e quasi di dispetto per la scarsa loro collaborazione alla guerra. L'attività che esplicano nel tenersi preparati al cimento, dal punto di vista guerresco, essi la considerano una inazione. Invidiano tutti gli equipaggi e i comandanti delle navi sottili, perchè possono "far qualchecosa". E anelano alla gran prova con una specie di febbre.

La vera saggezza è nelle parole che disse ai suoi marinai il comandante d'una *dreadnought*: "Auguriamoci che la battaglia venga, poichè questa è la ragione della nostra vita di guerra; ma lavoriamo in modo che, se la battaglia non verrà, ciascuno possa dire a sè medesimo d'aver fatto tutto il suo dovere".

I marinai della nostra grande squadra — come tutti gli uomini che sono a bordo delle navi d'Italia — non hanno mancato mai di mettere in pratica questo precetto. Sappiano essi che l'anima della Nazione è con loro, adesso come nell'ora della prova suprema. E se quest'ora può venire, ben venga. Come ammonisce il verso del Poeta, scritto nell'acciaio d'una delle più belle nostre navi, i marinai l'affronteranno

*con animo che vince ogni battaglia.*

MARIO SOBRERO.

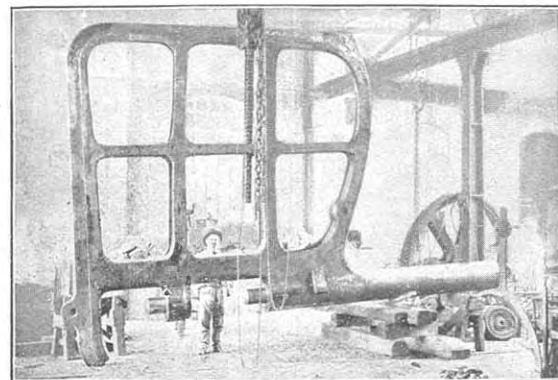


Parte superiore della grande piattaforma  
Balipedio della Castagna

## FONDERIA MILANESE DI ACCIAIO

Soc. Anonima - Sede in Milano  
Capitale L. 3.000.000

LA PIÙ ANTICA E PIÙ IM-  
PORTANTE FONDERIA DI  
GETTI D'ACCIAIO IN ITALIA



Telaio del timone per le RR. NN. "Vittorio Emanuele"  
e "Regina Elena"

CINQUE CONVERTITORI "ROBERT" — DIECI "CUBILOTS" — QUATTRO FORNI "MARTIN SIEMENS"  
TRE FORNI ELETTRICI "STASSANO"

Dritto di poppa delle corazzate  
"Giulio Cesare" "Andrea Doria"  
"Caio Duilio"



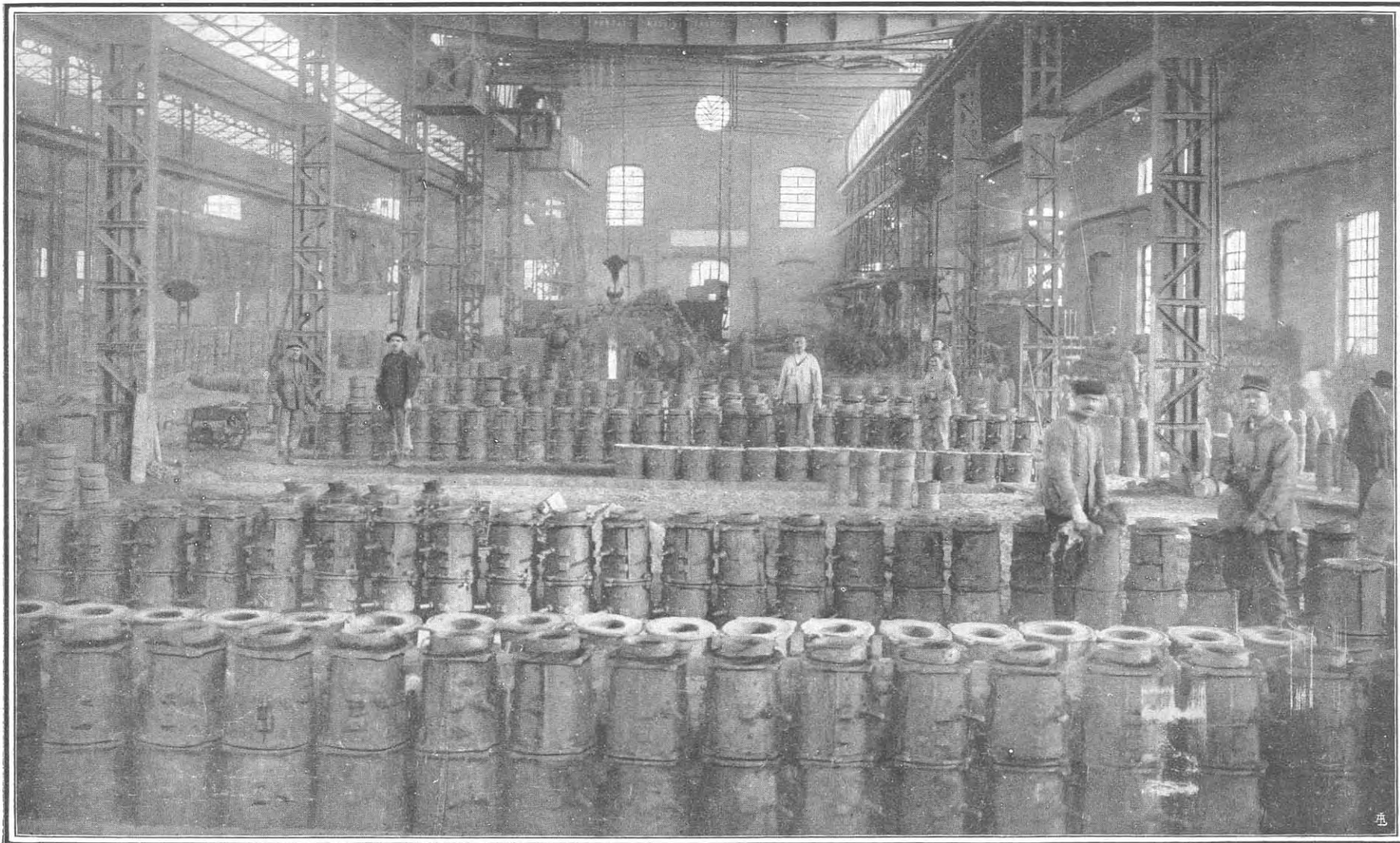
STABILIMENTI:

A MILANO  
E SESTO S. GIOVANNI

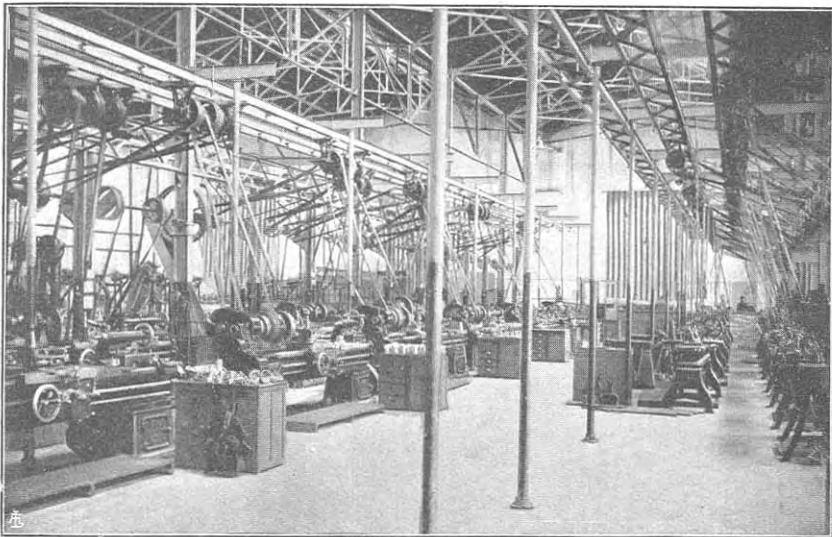


Dritto di poppa degli esploratori  
"Nino Bixio" e "Marsala"

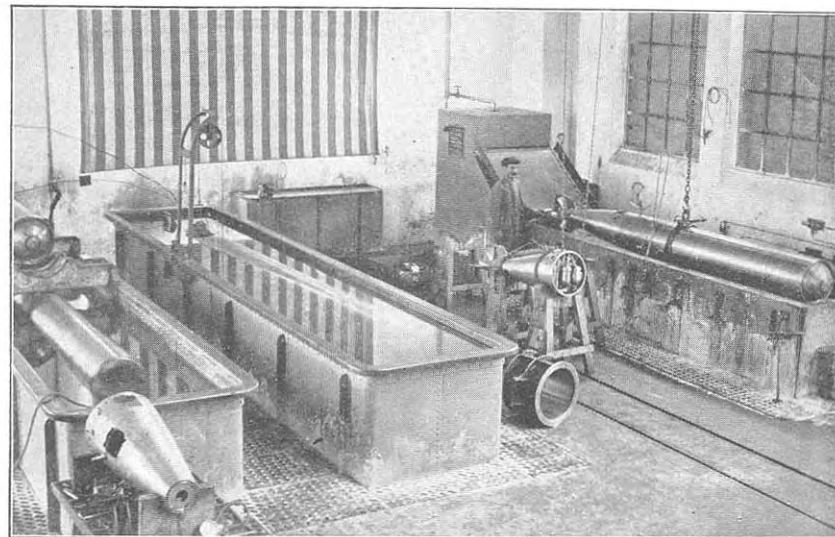




I nuovi impianti di guerra: Il grande salone per la fusione delle granate in ghisa acciaiata di grosso calibro.



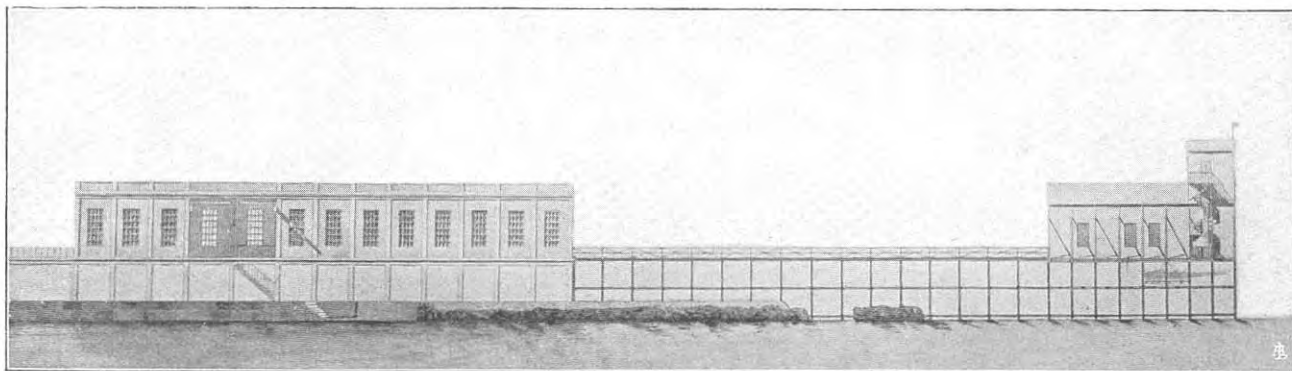
Lavorazione riscaldatori.



Vasca per le prove.

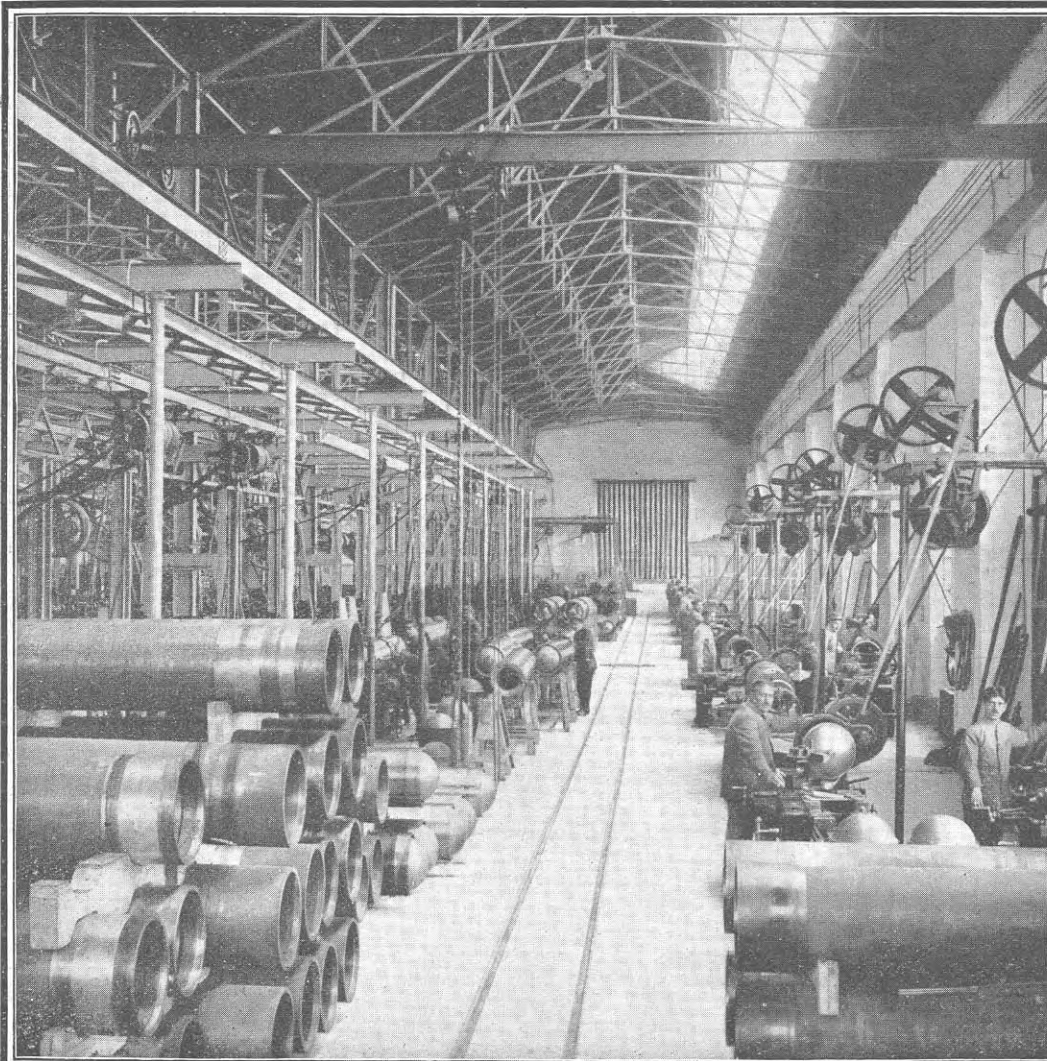
È la sola Società che, proprietaria dei brevetti WHITEHEAD, con un impianto di macchinario e di accessori perfetto e di prim'ordine fornisce alla R. Marina siluri completi e pronti al lancio.

La Società possiede un siluripedio, condizione indispensabile perchè un silurificio sia al caso di fornire siluri completi.

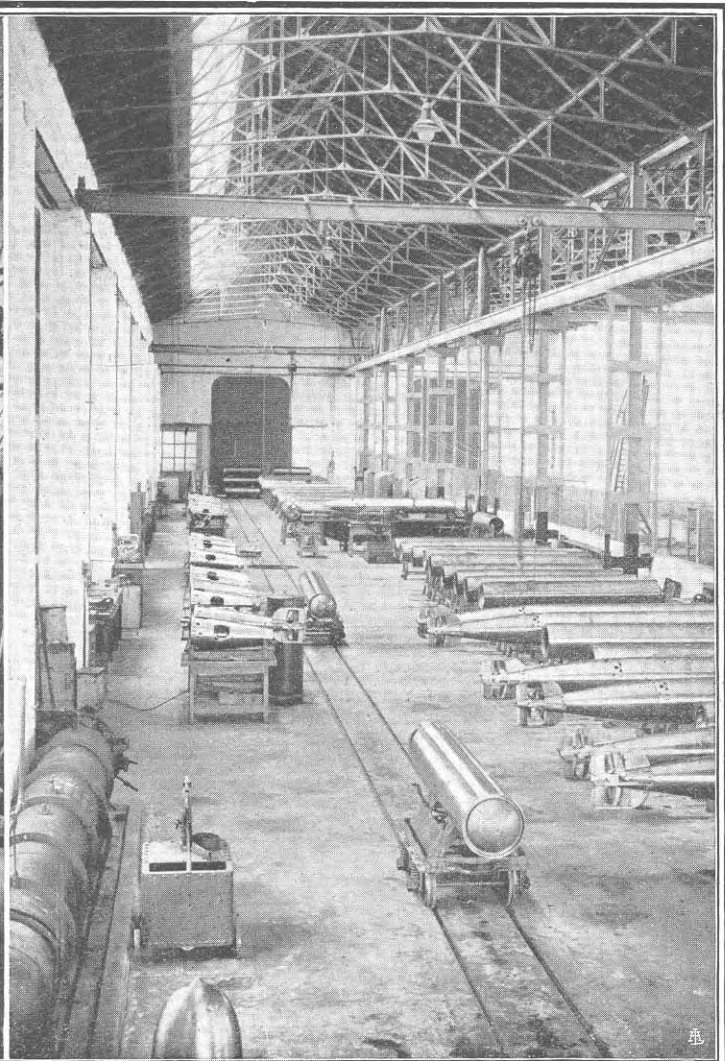


Siluripedio Whitehead.

Specializzata nella lavorazione delle armi subacquee e compressori, dotata di impianti atti a qualsiasi lavoro di precisione e con fonderie di ghise e di bronzi speciali e di acciaio.



Lavorazione dei serbatoi.



Salone di montaggio dei siluri.

La Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo e C., di cui fu l'anima il compianto comm. Ferdinando Maria Perrone, padre degli attuali amministratori, ha percorso con assidua, fervida e costante tenacia, un cammino continuamente ascensionale, e di progresso in progresso, è ora un organismo industriale fra i più grandiosi, potenti e complessi di cantieri navali, stabilimenti meccanici, metallurgici, elettrotecnici; di fabbriche di cannoni, di corazze, di proietti, munizioni da guerra, velivoli, ecc., che esistano in Europa.

La ditta Ansaldo è una delle pochissime del mondo che possa costruire, con i propri mezzi e col proprio materiale, dalle proprie officine e con le proprie maestranze, qualunque potentissima nave da battaglia, moderamente armata ed attrezzata, pronta all'azione di guerra. Il suo nascere ed il suo sviluppo sono intimamente collegati col

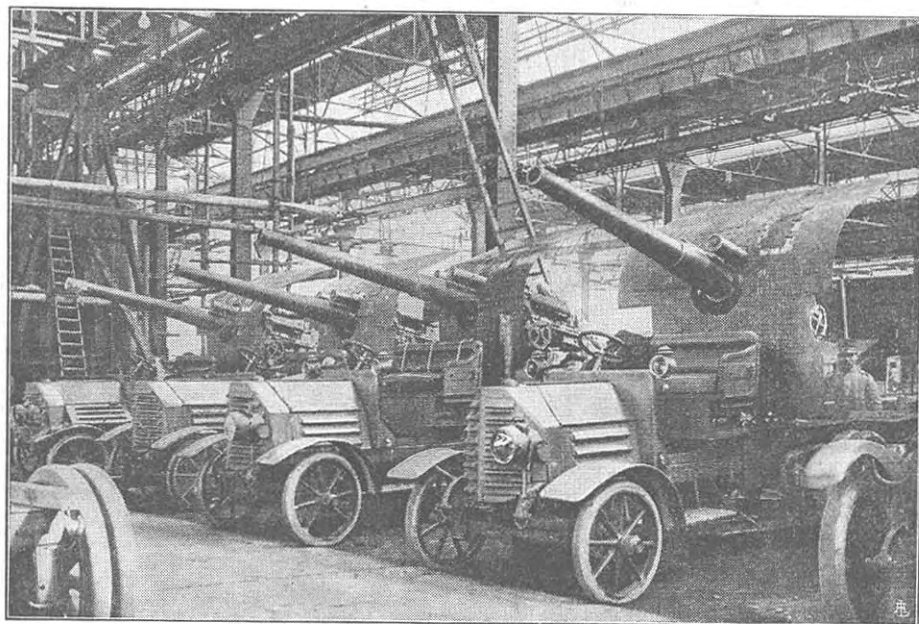
Risorgimento politico della nostra Nazione, poichè, quando ancora l'Italia era smembrata e preda del malgoverno straniero, il Conte

di Cavour, concependo con l'unità italiana anche l'emancipazione industriale della nuova Italia, incoraggiava vivamente l'impiantarsi dello Stabilimento, superando felicemente le difficoltà che gli si frapponavano.

La Società ha conseguito l'intento di una indipendenza industriale con carattere schiettamente italiano, ed anzi ha conquistato in nome dell'industria italiana i mercati esteri, perchè infatti sette grandi corazzate in completo armamento e moltissime torpediniere e cacciatorpediniere solcano le acque del Plata e dell'Oriente, e provarono il fuoco delle battaglie a Cuba, Porto Arthur ed a Tsa-Shima.

Molte delle nostre dreadnoughts sono uscite complete dalle Officine Ansaldo, che hanno anche provveduto all'allestimento e costruzione di altre navi, fra cui sono rimarchevoli quelle

esploratrici, che per la loro elevatissima velocità ci sono invidiate dalle altre marine.



Batterie automobili.

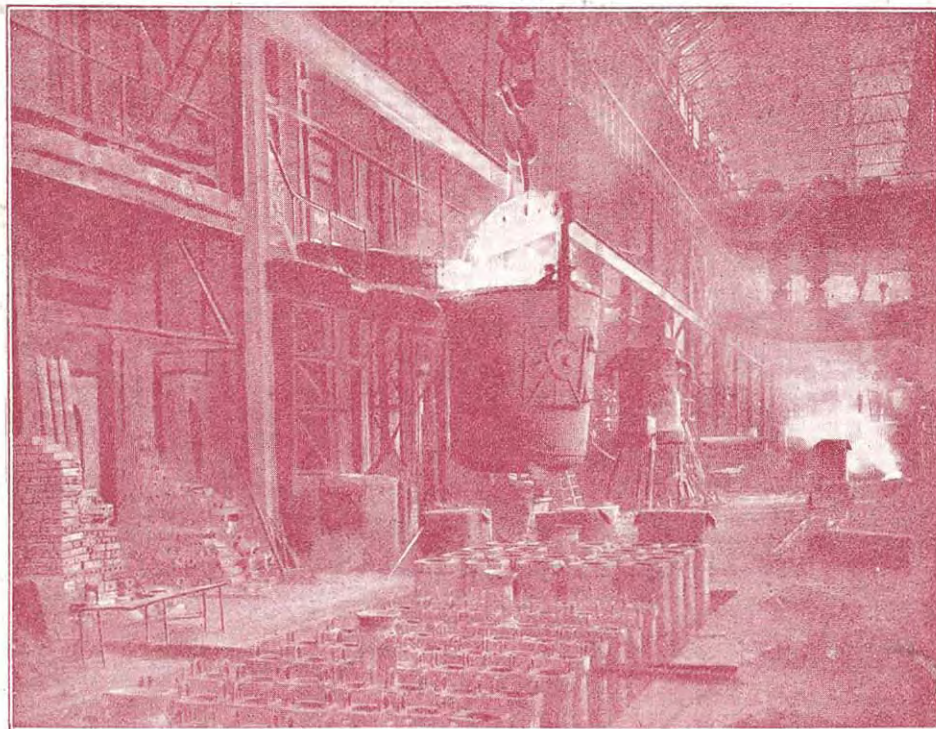
SOCIETÀ ANONIMA  
ITALIANA

# GIO. ANSALDO & C.

SEDE LEGALE IN ROMA - SEDE AMMINISTRATIVA ED INDUSTRIALE IN GENOVA

ELENCO DEGLI STABILIMENTI  
APPARTENENTI ALLA SOCIETÀ.

- 1° Stabilimento meccanico di Macchine marine - Turbine e Caldaie. - Sampierdarena.
- 2° Stabilimento per la costruzione di Locomotive. - Sampierdarena.
- 3° Stabilimento per la costruzione delle Artigierie. - Sampierdarena.
- 4° Stabilimento della Fiumara per Munizioni da guerra. - Sampierdarena.
- 5° Stabilimento per la costruzione di Motori a scoppio e combustione interna. - San Martino - Sampierdarena.
- 6° Stabilimento per la costruzione di Motori di aviazione. - San Martino - Sampierdarena.
- 7° Fonderia di Acciaio - Getti fusi di ogni forma e dimensione. - Campi - Cornigliano Ligure.
- 8° Acciaierie e fabbrica di Corazze. - Campi - Cornigliano Ligure.



Acciaierie - Una colata d'acciaio.

- 9° Stabilimento elettrotecnico. - Cornigliano Ligure.
- 10° Stabilimento metallurgico Delta. - Cornigliano Ligure.
- 11° Fonderia di Bronzo. - Cornigliano Ligure.
- 12° Stabilimento per la fabbricazione di Bossoli di artigierie. - Cornigliano Ligure.
- 13° Cantieri Officine Savoia. - Cornigliano Ligure.
- 14° Tubificio Ansaldo. - Fegine - Val Polcevera.
- 15° Cantiere Aeronautico. - Borzoli.
- 16° Cantiere Navale. - Sestri Ponente.
- 17° Proietificio Ansaldo. - Sestri Ponente.
- 18° Proietificio Ansaldo. - Pegli.
- 19° Stabilimento per la fabbricazione di materiali refrattari. - Stazzano Serravalle Scrivia.
- 20° Officine allestimento Navi. - Molo Giano - Porto di Genova.

Prezzo di ogni libro L. 1,50  
Franco di porto nel Regno.  
Estero . . . . . L. 1,80

“LA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA EUROPEA”

EDITORI — ALFIERI & LACROIX — MILANO

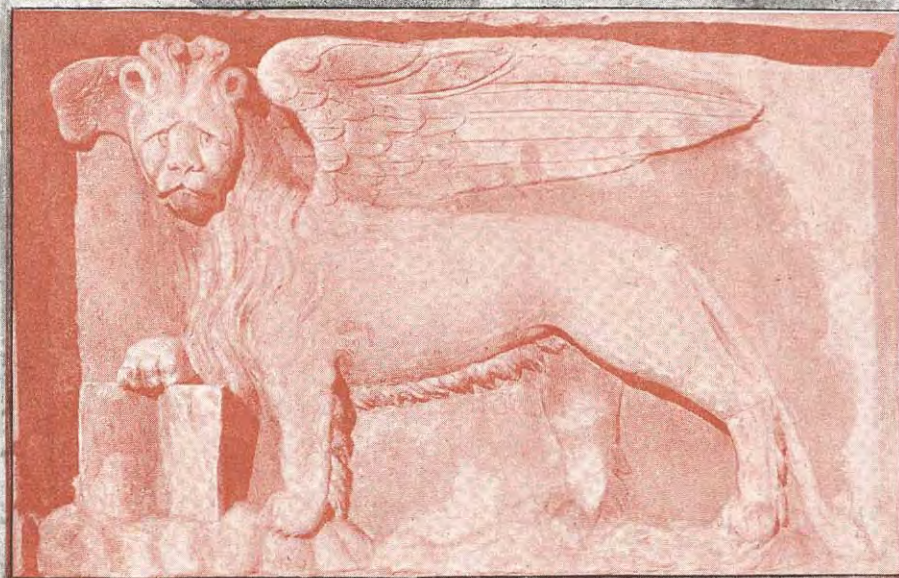
Associazione alla prima serie  
di sei volumi:  
Nel Regno . prezzo L. 9,—  
Estero . . . » » 12,—

LIBRO  
III

# LA MARINA ITALIANA

PREZZO  
L.1.50

NELLA GUERRA EUROPEA



IL LEONE DI VENEZIA A GRADO

LE PROVVIDENZE CIVILI A GRADO REDENTA

DEL TENENTE PROF. EMILIO FERRANDO

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE DEL MINISTERO DELLA MARINA



LA MARINA ITALIANA  
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO TERZO ·

LE PROVVIDENZE CIVILI  
A GRADO REDENTA

DEL TENENTE PROF. EMILIO FERRANDO

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE  
DEL MINISTERO DELLA MARINA

· GENNAIO MCMXVII ·

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

PROPRIETÀ ARTISTICA E LETTERA-  
RIA RISERVATA - COPYRIGHT 1916  
BY ALFIERI & LACROIX - MILANO.

---

FOTOGRAFIE DELL'UFFICIO SPECIALE  
DEL MINISTERO DELLA MARINA

---

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



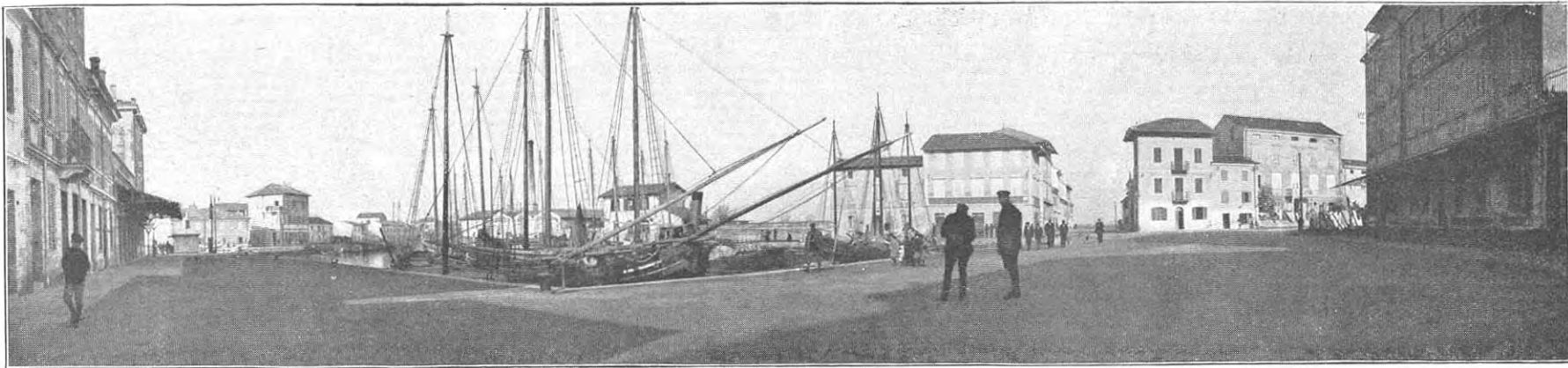


Contr'Ammiraglio Marchese Lorenzo Cusani-Visconti.



Il Comando di Grado:

1. Capitano di corvetta Filippo Camperio (dal 25 giugno al 30 settembre 1915) - 2. Capitano di corvetta Carlo Rossetti (dal 30 settembre 1915 all'1 febbraio 1916) - 3. Capitano di fregata Alfredo Dentice di Frasso (promosso per merito di guerra).



Grado : Velieri nel porto.

**G**rado fu fondata nel 452. Attila, il flagello di Dio, a capo dei suoi barbari assediava da vari mesi Aquileia.

Questa città, chiamata da Strabone *città d'oro* per le sue dovizie, preferita ad altre, come dimora estiva, da Augusto per la sua posizione incantevole; questa terra che posta ai confini d'Italia, affermava in modo degnissimo la grandezza e la potenza della madre Roma, per la grandiosità delle ville e dei pubblici edifizii; questa città famosa per il suo passato, per il suo presente, ed all'occhio del barbaro invasore più bella ancora per le sue ricchezze immense, doveva essere subito sottomessa anche per dare stimolo ai soldati alla conquista del resto d'Italia.

E un desiderio intenso assillava Attila, e accendeva in lui la volontà ferma di distruggere la città che resisteva nobilmente.

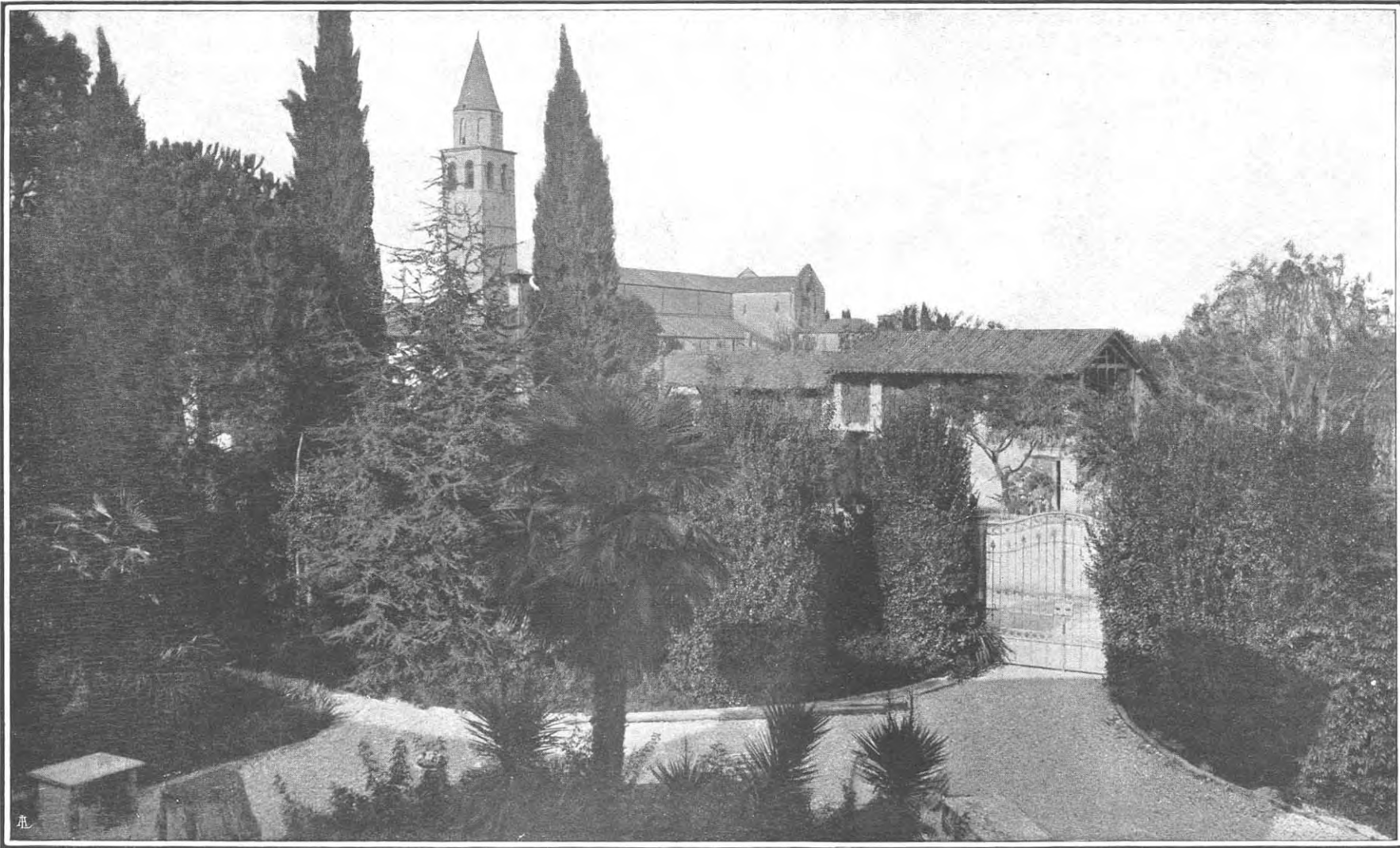
I cittadini avevano sopportato da forti le dolorose fatiche del campo e dell'assedio, avevano affrontato le lotte aperte e le uscite insidiose per l'estrema difesa delle loro case; ma la virtù del sacrificio

stava per essere sopraffatta; cominciarono a difettare i viveri, cominciarono a mancare anche i mezzi validi di offesa, minacciavano le malattie; il pericolo si faceva di giorno in giorno, di ora in ora maggiore.

Le donne, i bambini, i vecchi soffrivano. Continuare la resistenza senza speranza alcuna di un aiuto esteriore era cosa folle; il disegno di decidere il barbaro a togliere l'assedio col resistere ad oltranza era ormai svanito, anzi si capiva che la resistenza aveva resa più attiva nel nemico la volontà del vincere e il desiderio della vendetta; la morte e il lutto incombevano sulla città dolorante.

Il pensiero delle sofferenze a cui erano sottoposti gli inermi e i deboli accelerò la decisione della resa: ma fu una resa strana.

Narra un'antica leggenda che gli assediati mettersero lungo la cerchia delle mura tutte le statue che numerosissime adornavano le vie, i giardini, i templi, così da far sembrare guarniti gli spalti da difensori strenui e votati alla morte per la salute della città, quindi abbandonarono i loro focolari, sacri per la santità degli affetti che ad essi li legavano, e uscirono in cerca di un rifugio sicuro.



Aquileia: Campanile della Basilica.



Aquileia : Interno della Basilica.

"...lasciarono i fuggiaschi Aquileia in barche negre, vestiti di negro, donne e bambini, ed era negra la notte in sul finire.

" Il chiaro luceva sull'isola dove vennero e sbarcarono con niente di proprio, tabernacoli, immagini, tesori; proprie soltanto le lagrime e la fede."

Così sorse la città, che fu detta Aquileia nuova, sulla lingua di terra, forse in allora più ampia e già abitata da qualche famiglia di pescatori e adornata da qualche cappella modesta, la quale chiude l'attuale ampia laguna che dall'Isonzo va a Porto Buso e continua poi verso Marano e verso Caorle e giù giù fino alle lagune di Torcello, di Murano, di Venezia, di Chioggia.

Allora erano solamente acquitrini con affioramenti di barene e di velme a seconda della bassa e dell'alta marea, sui quali una intensa vegetazione invadente mascherava le insidie dell'acqua e dove un'aria mefitica stagnava micidiale per coloro che si indugiassero a vivere nella regione desolata.

Aquileia intanto cadeva nelle mani di Attila, il quale dopo averla devastata, la dava preda alle fiamme.



Grado : Un "campiello".

Dell'antica città rimasero solo le rovine.

Ed i fuggiaschi resi arditi dalla forza della disperazione cominciarono a lottare contro i nemici nuovi, l'acqua, la terra, l'aria e col lavoro intenso riuscirono vittoriosi.

Assicurarono e limitarono le rive delle barene per mezzo di graticci, elevarono il livello e rassodarono i piani col fango estratto dai canali, utilizzarono le vie dell'acqua facendole più ampie e più sicure, regolarono il defluire delle maree affinché non rovinasse i lavori di bonifica e ne usarono la corrente come mezzo di trasporto. In ultimo fabbricarono con tronchi, con tavole, con canneti e ricopersero di stoppie i primi ripari contro le intemperie. Sorsero così le prime case con le caratteristiche di un baraccamento e là lungi dai pericoli degli uomini, ma tra quell'pure terribili della natura vissero in modo tutto primitivo i fuggiaschi, sicuri finalmente dalle offese dei barbari.

Fu Grado figlia del dolore e della disperazione di un popolo il quale aveva abbandonato al nemico tutto quanto aveva al mondo pur di salvare gli affetti e la vita.



E fu volontà tenace quella che guidò questi primi abitatori, volontà ferrea che dovette vincere una lotta lunga e dolorosa.

Dopo aver dato assetto ai siti dove sorgevano le case, assicurarono le comunicazioni da un isolotto all'altro con tronchi e con tavole, resero possibile il traffico tra le case e la terraferma per mezzo di barche leggere dette " cimbre ".

Così i profughi ebbero agio di avvicinarsi alle antiche loro sedi, per ottenerne i mezzi di sussistenza dati dalla terra e per portarvi i frutti della pesca, la quale era diventata intanto l'occupazione principale. Dopo il commercio si ritiravano comodamente nei loro rifugi lungi da tutte le minacce, si ritiravano nei luoghi dove aleggiava un'aura di pace serena, che doveva consolare quegli esseri dei gravi dolori sofferti.

Cominciò così un traffico nuovo e i nuovi abitatori si dettero a sfruttare il campo nel quale erano venuti a trascorrere la loro vita, il mare con la pesca, la terra con la bonifica e la coltivazione, vastissimi campi lasciati liberi completamente alla loro iniziativa ed alla loro attività.

I lavori utilissimi compiuti resero più forti e più temprati gli uomini, più abitabili quei luoghi, e più rispondenti ai bisogni della vita.

E fu, come si disse, vita semplice e primitiva quella che si svolse sulle barene conquistate giorno per giorno all'azione del mare e dei fiumi; la paura ed il comune dolore avevano affratellato quegli uomini, per essi fin dai momenti difficili erano sparite le antiche differenze sociali esistenti nelle città abbandonate.

Ma a poco a poco col ritorno della vita normale si affermarono ancora i valori personali, si formarono ancora i piccoli centri di coltura intellettuale e cessate le paure del nemico, impotente ad inoltrarsi nelle difficoltà di quei terreni fangosi e pieni di insidie, la società ritornò ad avere tutte le sue gradazioni.

Sorse così Grado come sorsero quasi contemporaneamente nelle

lagune vicine altri asili alla fuga dei popoli dallo stesso nemico; Caorle con gli abitanti fuggiti da Concordia, Eraclea con quelli fuggiti da Opitergio, Torcello con quelli reduci da Altino, Chioggia coi fuggiti di Este, Malamocco e Rialto con quelli che abbandonarono Padova.

Fu un fenomeno generale a tutta la regione che va dall'Isonzo a Chioggia, per cui si spiega come la nuova popolazione si affermasse poi matura per la civiltà, avvezza com'era alla vita civile nelle regioni abbandonate.

L'attività dei nuovi abitanti, come già dissi, non tardò ad esplicarsi in tutto l'ambiente conquistato; le energie latenti degli spiriti non tardarono a manifestare la loro forza ed a trovare col forte volere, in quei siti avari, tutti i mezzi per rendere la vita meno difficile e le comunicazioni più sicure.

A poco a poco le abitazioni si fecero più solide, si limitarono e si corressero gli andamenti dei canali, si facilitarono con barche sicure e veloci i trasporti tra le diverse località abitate, si trasportarono i materiali da costruzione dalle città distrutte e sorsero le chiese pel culto ed i palazzi per le Autorità.

La vita civile si affermava; quei luoghi cessavano di avere le caratteristiche del rifugio provvisorio per diventare centri definitivi e relativamente comodi all'esistenza umana.

Il ricordo doloroso delle lotte sofferte nelle città di terraferma valse non a far nascere negli uomini il desiderio del ritorno e dell'emigrazione ma ad attaccarli a quei posti nei quali avevano trovata la pace.

Le generazioni nuove si adattarono all'ambiente della laguna, non ebbero nell'animo sentimento di nostalgia per le case e per gli antenati e nella loro attività, pel piccolo mondo dato a loro dalla provvidenza e dalla previdenza dei padri, trovarono tutte le risorse per renderlo comodo come si era nei tempi più difficili mostrato sicuro.



Sorsero in tale modo le cittadine modeste, con le case basse, con la corte e la scala esterna, fatte di fango, di canneti e di tavole, rinforzate poi con murature e con marmi trasportati dagli antichi centri. Questi trasporti crearono poi confusioni riguardo all'antichità dei luoghi di laguna. A causa del materiale archeologico vollero molti far risalire la vita in essi ad epoche molto remote.

Per la comunità di risorse e d'intenti, venne stringendosi un forte legame di relazioni e di amicizie tra gli abitanti radunati colà per la stessa causa: e per gli interessi comuni, e per le comuni finalità di difesa e di sviluppo sentirono il bisogno di avvicinarsi per lo scambio di vedute e per le decisioni relative alla comune salvezza.

Nel centro maggiore e più importante si radunarono i rappresentanti dei vari paesi. Il luogo scelto fu appunto Grado e là setti-

manalmente si riunivano questi consigli primitivi e tanto importanti per la vita nelle lagune, là risiedette il tribuno che fu capo delle radunanze.

L'onore derivò a Grado per la nobiltà della sua nascita, figlia di Aquileia famosa raccolse in sé i ricordi più belli della madre e il fasto grandioso dell'antica e ricca Basilica.

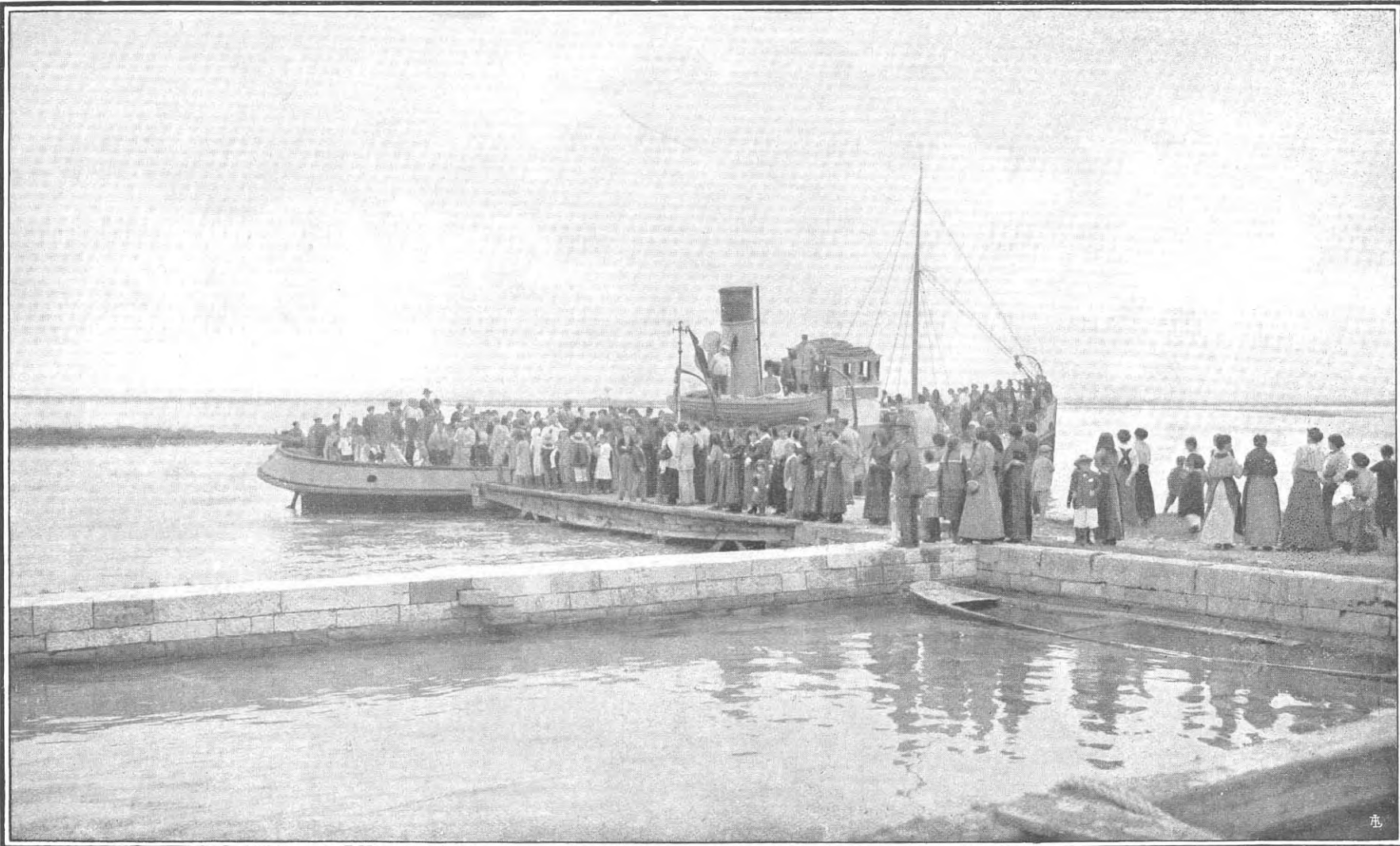
Là perciò prima che in altri siti al posto degli antichi sacelli votivi consacrati dalla pietà dei pochi sorsero le chiese magnifiche per marmi, per metalli e per sculture, nelle quali gli abitanti profondevano veri tesori allo scopo di renderle degne del Santo e pari alla acquistata loro opulenza ed al loro splendore.

Sorse così la chiesa di S. Maria delle Grazie, tuttora esistente e ricca di mosaici e di

sculture, e quella di S. Eufemia, l'attuale duomo, poi consacrato ai martiri Ermagora e Fortunato, ed altre cappelle ricche lungo il li-



Bassorilievo nella chiesa di Barbana.



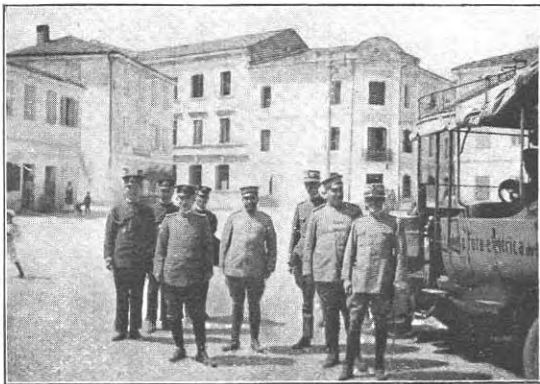
Tradizioni gradesi: la partenza dei pellegrini da Barbana.



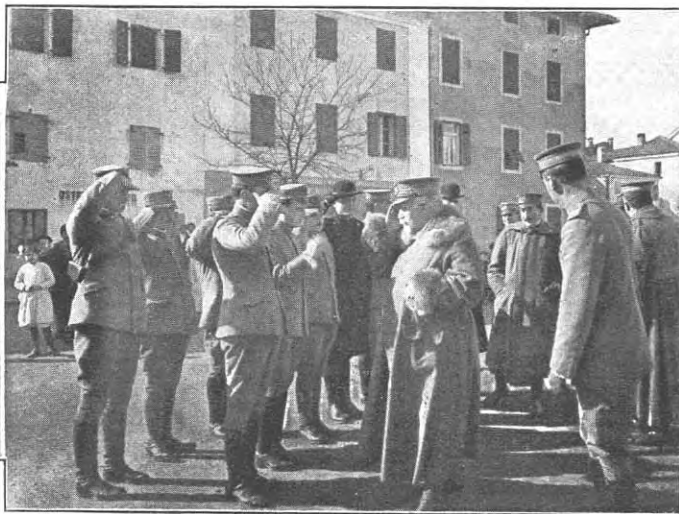
Grado: il Duomo.

torale, in faccia al mare, in faccia alla laguna, consacrate ai Santi maggiori per propiziare il mare fecondo di tanto bene e di tanto male alla popolazione.

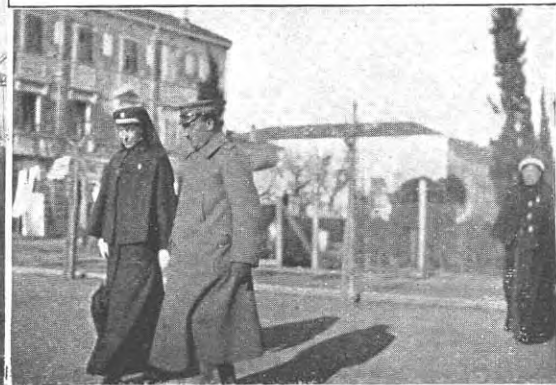
Primato religioso e politico ebbe Grado, l'uno derivante dall'altro, l'uno integrante l'altro: si riunirono in esso le maggiori autorità della chiesa e del governo e perciò il sito diventò la metropoli delle lagune venete. E fu così sino alla fine del secolo VII. In quell'epoca



La missione militare giapponese.



S. E. il Ministro della Marina vice Ammiraglio Corsi.  
OSPITI ILLUSTRI A GRADO.



S. A. R. la Duchessa Elena d'Aosta.

quando il patriarcato passò a Venezia, che radunò in sè tutto lo splendore e tutta la ricchezza della vita lagunare.

Questi passaggi sono segnati nella storia da dolorose lotte fraterne, che gettarono ombre di tristezza nella vita di quelle località, le quali sorte come dimore tranquille e sicure erano diventate a lor volta sedi di lotte, di rapine, di morte.

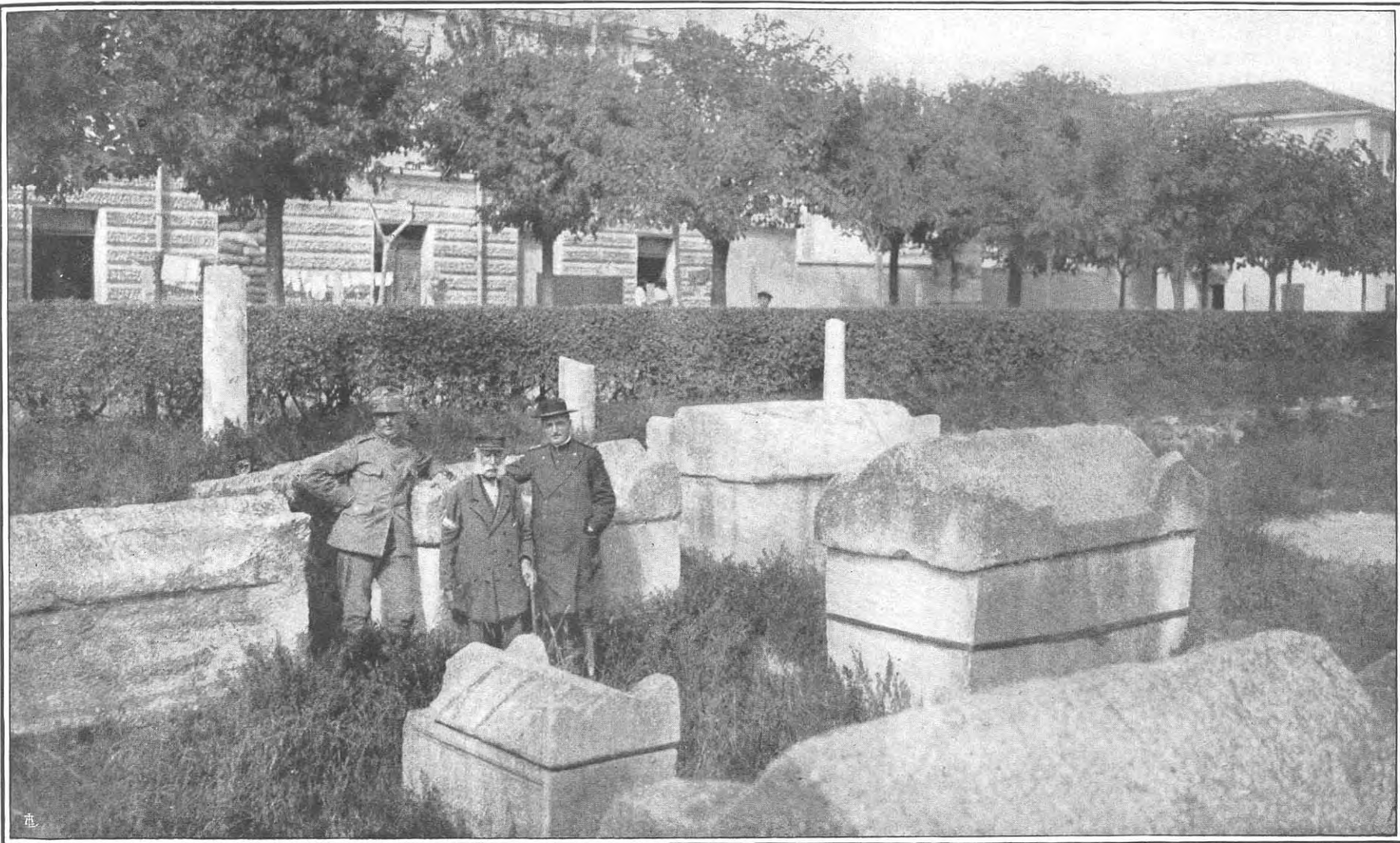
Furono battaglie feroci di prelati, di guerrieri e di popolo, che tormenta-

dopo un serie di lotte fraterne, Eraclea tolse a Grado il primato politico che col volgere del tempo passò poi a Venezia.

Rimase a Grado il primato religioso con la dignità patriarcale, ma anche in questa vi furono vivaci e dolorose contestazioni da parte di Aquileia risorta, la quale riuscita per mezzo degli intrighi dei suoi prelati ad ottenere l'antico splendore ed una ricchezza grandissima di domini nel Friùli voleva ad ogni costo diminuire l'importanza che Grado aveva acquistato. E durarono queste lotte fino a

rono la società e tolsero agli uomini i frutti di bene che la vita comune avrebbe potuto apportare.

Per queste ragioni in breve Grado decadde dall'antico splendore. Ma anche quando il dolore e la miseria la raggiunsero, non seppero gli abitanti abbandonare la terra che li aveva salvati dall'ira barbarica, vollero rimanere in essa, vivere una vita di povertà e di rinuncia, allietati solo dal ricordo dell'antica grandezza e dal desiderio di una vita tranquilla.



Grado: scavi archeologici.

Quando il governo di Venezia si impose, Grado ebbe il suo Conte scelto tra i nobili del Maggior Consiglio.

Fu costui un magistrato tutto speciale in quanto che nello stesso tempo copriva la carica di podestà, di gabelliere, di giudice e di amministratore del Comune. Aveva a sua disposizione per obbligo di legge sei servitori bene armati, dei quali uno doveva essere il cuoco, e dovevano avere non meno di venti anni e non più di sessanta. Non esistevano leggi scritte, se si eccettua il breve libro delle costumanze; era norma nei giudizi il diritto consuetudinario e la coscienza del Conte.

Concorrevano con lui al lavoro di governo l'arango, il nobile consiglio, i giudici, il comandador, i due camerlenghi, il cancelliere e il capo dei birri.

Grado ebbe molte esenzioni dal governo veneziano, quasi come riguardo alla sua antica origine; notevole quella che considerava come mercato speciale esente da dazio la vendita in tutto il Friuli dei pesci salati nella cittadina gloriosa.

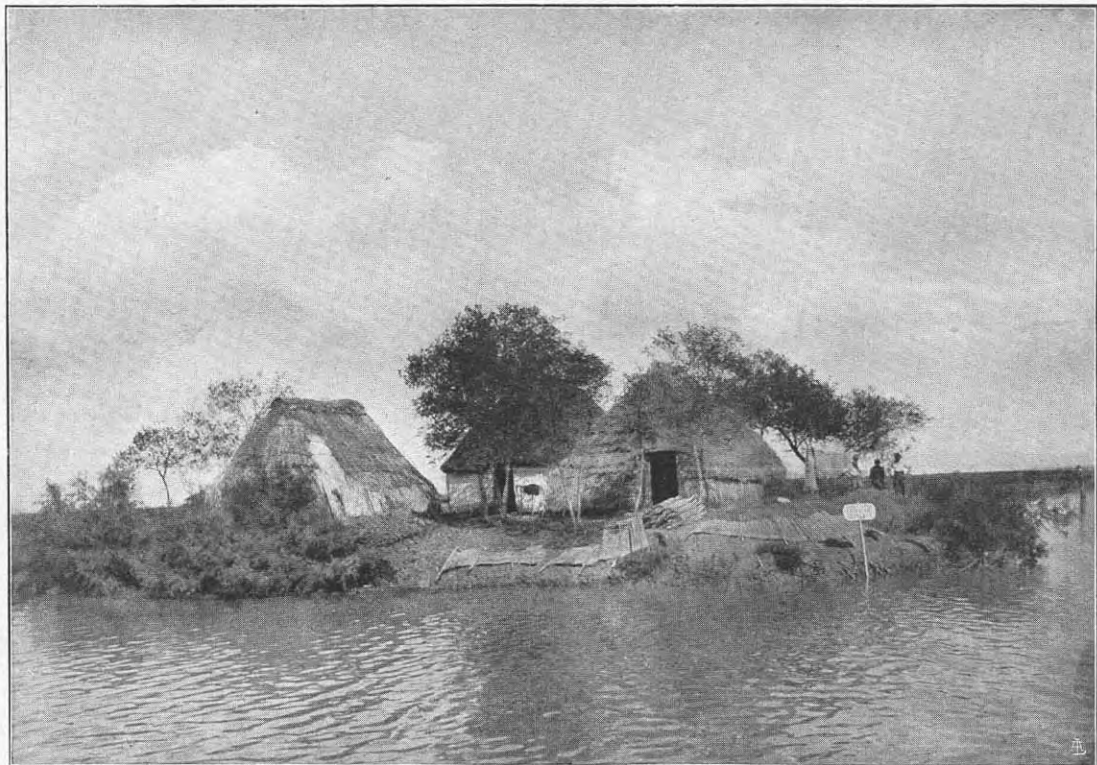
Seguì poi le sorti della figlia, nella magnifica parabola segnata dalla Repubblica di S. Marco quando le veloci galee e i negozianti astuti viaggiavano verso l'Oriente e riportavano frutti copiosi di trattati e di commerci, e quando raccolta in sé come in una vita latente attese decrepita la fine dei suoi ordinamenti.

La vita dei gradesi si limitò ai lavori della pesca perchè non riuscì possibile colla povertà dei mezzi di cui disponevano, il lavoro di bonificare i terreni invasi dalle maree.

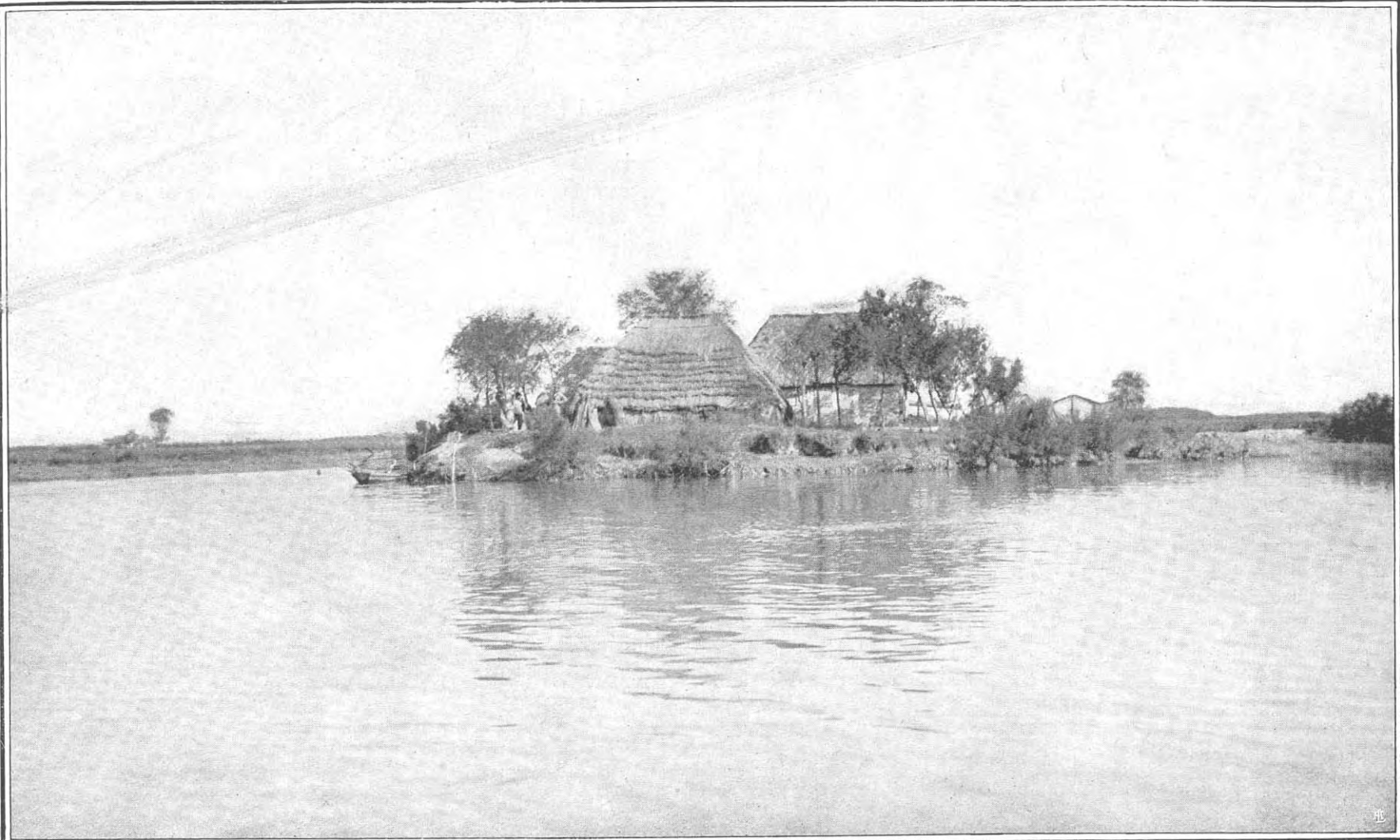
E il lavoro fu difficile e penoso, nel mare e nella laguna; però le barche adatte per l'una e l'altra pesca aumentarono man mano sino a formare una vera flotta. La grande categoria dei pescatori si divise a seconda del campo nel quale svolgeva la sua varia attività, e si ebbero così i

pescatori di laguna, i pescatori di mare e i sabbionanti.

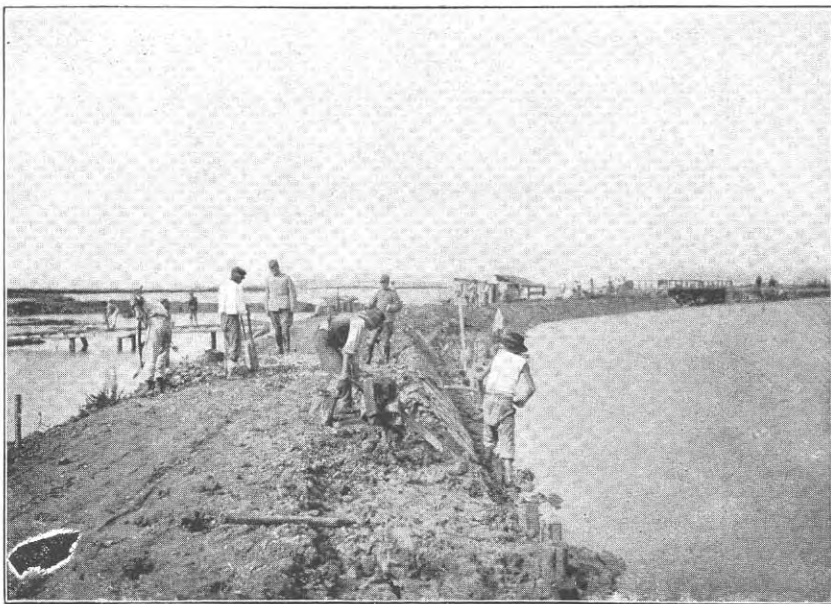
La vita trascorse per secoli in una tranquillità relativa: vide passare civiltà diverse, ma Grado rimase sempre chiusa, troppo



Un "casone" di pescatori.



Laguna gradese.



Costruzione della strada per Corbatto.

chiusa in sè, quasi schiva di tutto quanto si agitava intorno a lei.

Nel 1797, per il trattato di Campoformio passò agli Absburgo, nel 1809 fu della Francia, nel 1815, dopo il Congresso di Vienna, fu nuovamente dell'Austria.

Fu questa l'ultima stazione della sua via-crucis dolorosa.

I dominatori nuovi ebbero della località di Grado e della sua laguna le cure assidue e paterne solite per sedare ogni moto di vita italiana: null'altro. Passarono in tali condizioni gli anni fino al 1900.

Nacque in quell'epoca il desiderio di usare la spiaggia di finissima rena per attirare i forestieri a trascorrervi la stagione estiva. Fu allora che sorse la necessità di un piano regolatore per dar norma ai lavori secondo un concetto artistico informatore. Ed il piano dopo

varie modificazioni fu approvato. La nuova Grado, che appunto così doveva chiamarsi per la grande importanza delle costruzioni, sorse ad oriente dell'antica, e precisamente subito dopo la costruzione storica detta il *Fortino*, il quale chiudeva la via Stefania.

E i bagni richiamarono molti ospiti da tutte le parti del mondo. Nel 1913 i bagnanti convenuti furono 18,000; l'utile però di questo movimento non rimaneva nella città che li alloggiava, ma come frutto dei capitali austriaci impiegati passava tutto oltre il Timavo.

La vecchia Grado rimase tal quale, diventò mèta alle gite degli ospiti danarosi, la gloriosa Grado, la metropoli delle venete lagune diventò un museo di antichità non sempre simpatiche con tutta la



Ponte sulla strada per Corbatto.

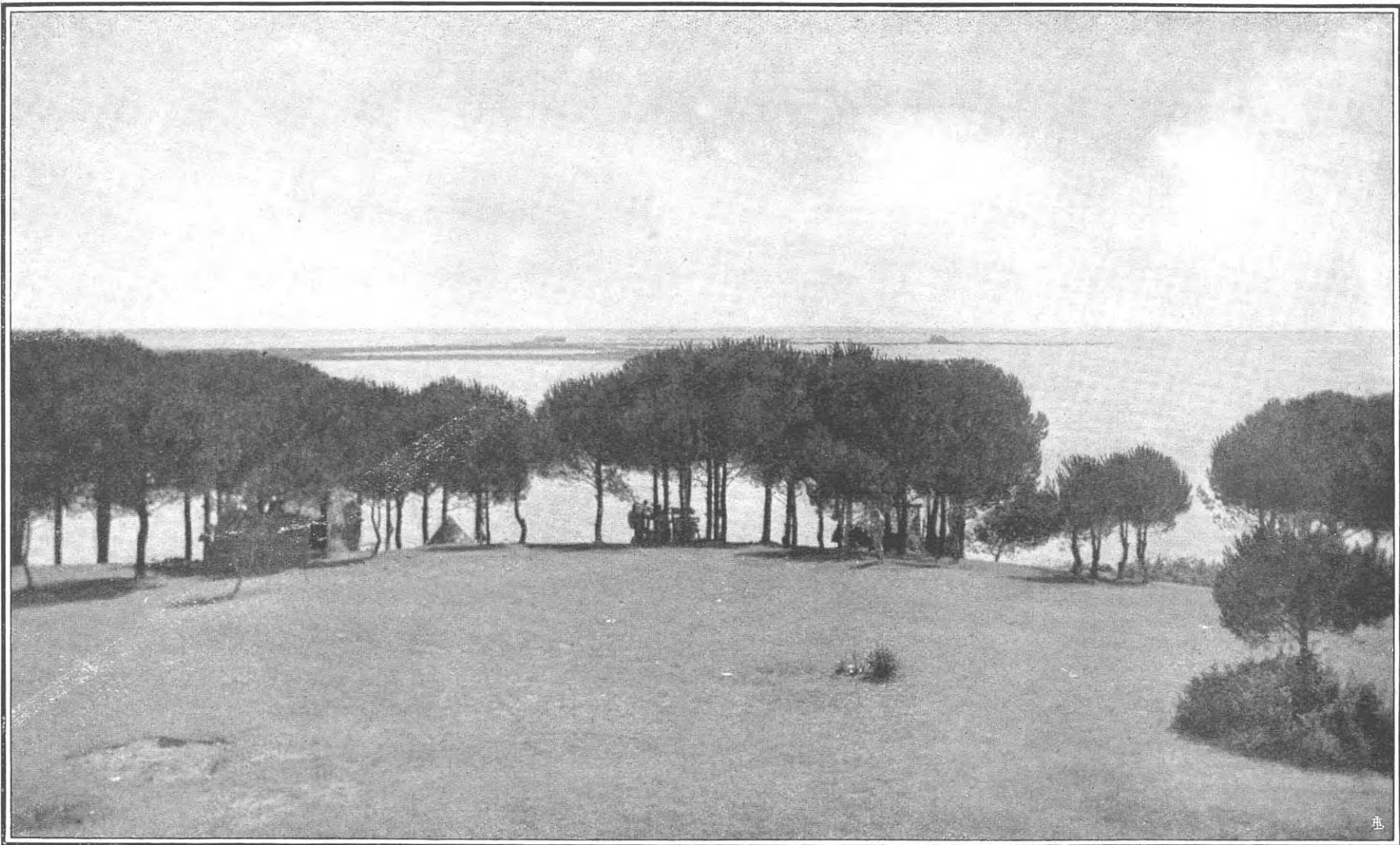




Isola di Barbana.



Santuario di Barbana.

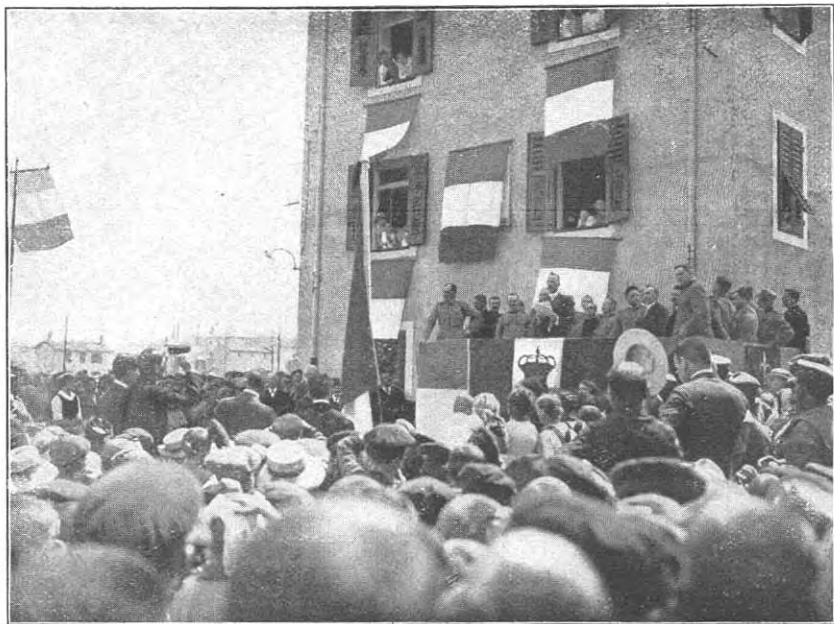


Grado: il Belvedere.

sua miseria. La vicinanza di persone gaudenti influì in modo negativo sulla psiche della popolazione giovane, con poco utile del senso morale.

La nostra dichiarazione di guerra trovò Grado deserta di uomini validi. Sopra una popolazione di 6000 abitanti, più di 1200 erano stati coscritti dall'esercito austriaco. In proporzione in Italia dovrebbero esserne chiamati sotto le armi 6,800,000. Rimasero i vecchi, le donne, i bambini e pochissimi che erano riusciti a sfuggire alle rigide regole della coscrizione austriaca.

Ma nell'anima gradese, come il fuoco rimasto sotto la cenere, che scoppietta al soffio vivificatore, si infiammò viva la speranza



Nel 1.º anniversario della liberazione di Grado: La cerimonia commemorativa.

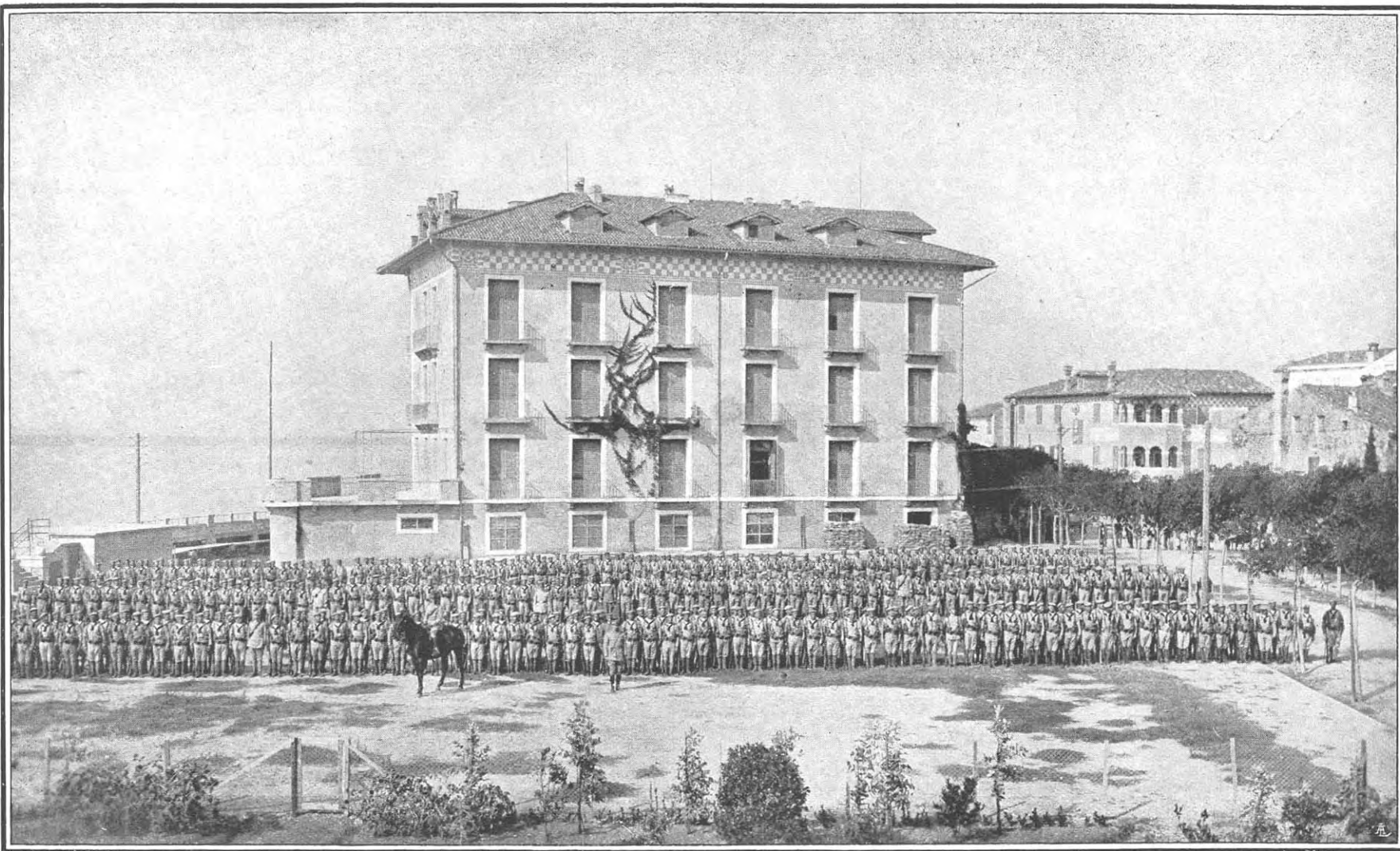


La lapide che ricorda l'avvenimento.

della liberazione. L'attesa non fu lunga. Pure vi furono le nobili impazienze.

Nel pomeriggio del 25 maggio 1915, dopo che una nostra silurante aveva ispezionato la laguna, un gruppo di signorine e di giovani fecero sventolare il tricolore italiano sullo svelto campanile, dove in giorni molto lontani erano sventolati gli stendardi gloriosi dei SS. Ermagora e Fortunato e di S. Marco; vollero inalberare il tricolore quasi per annunciare alla città ed all'ampia laguna che il momento della liberazione era giunto. Il suono delle campane annunciò il nobile atto e suonò l'ora solenne.

Nella gioia del sole tutto vivido e smagliante nella luce, il serico



Rivista del presidio marittimo a Grado.

drappo garri nell'aria la voce bella e santa della Patria redentrice. Qual brivido dovette correre nei cuori in quell'ora tanto attesa!

Pochi momenti dopo compaiono i primi bersaglieri, i quali prendono possesso della città in nome del Re d'Italia.

Il giorno dopo, 26 maggio, giungevano i nostri marinai e il possesso della cittadina veniva reso definitivo.



Eroine di Grado.

## PESCATORI DI LAGUNA

Limitavano il lavoro alla pesca nella laguna. Costrussero da età remote sui rialti limitati e sostenuti da graticci i cosiddetti *casoni*; lavori singolari di tronchi e di piccole canne, coperti di stoppia, che servono di ricovero; in essi rimangono tutto l'anno; solo nella stagione invernale le donne, i bimbi, i vecchi si ritirano a Grado, per ritornare al loro casone ai primi tepori del sole primaverile.

I casoni sono formati da uno stanzone in mezzo al quale è il focolare; in fondo è una giacitoia che serve di letto alla famiglia; davanti sono gli attrezzi per la

pesca. Quando la famiglia è numerosa o ricca, costruisce due o più casoni e sul rialzo di terra brevissima svolge la sua vita.

Tutti lavorano; uomini, donne, bambini, vecchi, tutti secondo le loro forze tendono insidie nella laguna per guadagnare la vita.

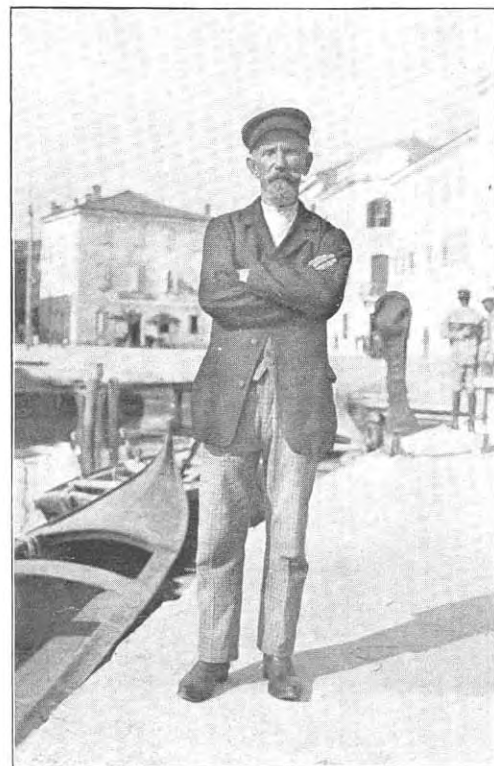
Le loro arti sono tutte speciali per essere adattate alle abitudini dei vari pesci. Avevano ed hanno tuttavia, perchè i mezzi di pesca hanno fatto pochissimi progressi, le *cannelle*, i *cogoli*, le *passerelle*, le *nasse*, i *reoni*, le *gom-bine* e la *togna*. Sono poi tutti provvisti di barche leggere.

Le principali isole della laguna di Grado sono: Barbana, famosa pel suo santuario; Gorgo, S. Pietro d'Orio, Morgo.

La pesca era ed è libera a tutti in tutte le località della laguna; per il diritto della scelta usavasi nel tempo passato il metodo della regata, poi invece la scelta era fatta per mezzo di un giuoco di sorte.

I pescatori si recano a Grado al sabato per regolare i conti del pesce mandato sul mercato giorno per giorno.

Nelle giornate solenni di Pasqua, di Natale, del



Pescatore\_gradese.



La marina a Grado.

*perdon di Barbana*, abbandonano i casoni, si radunano tutti a Grado e godono le dolci ricorrenze riuniti con tutti i parenti.

## PESCATORI DI MARE

Formano una vera corporazione. Hanno barche più resistenti nelle quali ha posto un equipaggio di cinque persone. La pesca principale è quella delle sardine. La stagione propizia va dall'aprile all'ottobre.

Le barche rimangono in alto mare per otto o dieci giorni. Ogni giorno vi sono barche da trasporto dette *portolanti*, le quali ritirano da tutte le barche, che sono sulla posta, il pesce e lo portano al mercato o alle fabbriche. Ogni settimana di solito le barche ritornano in porto, rifanno le provviste di viveri, curano le piccole riparazioni e ripartono.

Dopo l'ottobre cessa la stagione utile per la pesca delle sardine ed i pescatori cambiano le arti, modificano i metodi e pescano in altro modo.

La pesca frutta molto, e dà vita anche a tre fabbriche locali per la conservazione delle sardine.

## SABBIONANTI

Sono così detti perchè effettuano il trasporto di sabbia dalla laguna di Grado a Trieste e ad altre località della penisola istriana.

Posseggono delle barche da carico molto resistenti. La rena è tolta dalle vicinanze di Belvedere, località poco lontana da Grado, ed è trasportata per i lavori di muratura: al ritorno le barche tornano cariche di pietra istriana. E' un lavoro pesante quello dei sabbionanti, ma dà a quei marinai robusti e infaticabili buoni frutti.

A Grado, nel tempo passato, era in uso una decima tutta speciale per i pescatori e per i sabbionanti. Al fine di ogni stagione suonava la cosiddetta campana dei quarti, e tutti gli equipaggi si recavano alla chiesa a versare la quarta parte di quanto toccava ad un pescatore. Quest'uso però si perdette a poco a poco.

## FABBRICHE PER LA CONSERVAZIONE DELLE SARDINE

Esistevano tre fabbriche riunite in *trust*. Furono chiuse quando non fu più possibile la pesca in alto mare.

Vi erano occupate nella stagione buona circa 150 operaie. L'orario era fissato dalle 7 alle 19 con una paga oraria di L. 0,14; le ore straordinarie e quelle dei giorni festivi erano pagate in ragione di L. 0,16.

Durante l'inverno il numero delle lavoratrici scendeva a 90 circa.

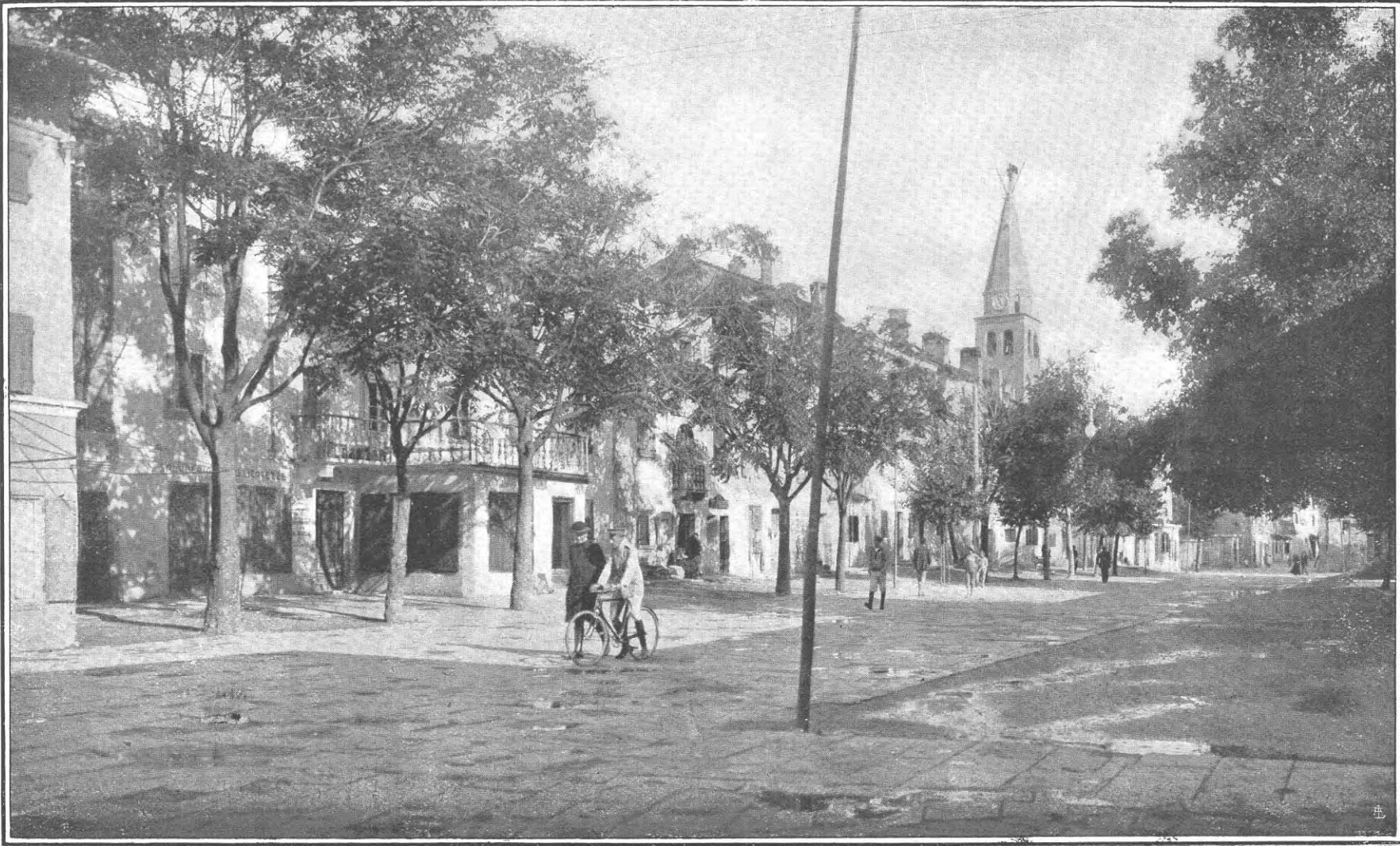
## INDUSTRIA DEI FORESTIERI

L'industria dei forestieri era regolata da una società di capitalisti stranieri; solo pochissimi gradesi trassero utili dall'industria nuova.



Vecchi pescatori.





Una via di Grado,

Molte giovanette, molte donne e alcuni uomini desiderosi di guadagnare con fatica minore furono adibiti ai servizi meno belli, nelle pensioni e negli hôtels, oppure furono accettati come bagnini negli stabilimenti.

Quest'ultimo impiego era desiderato da molti, pur trovandosi in una posizione strana. Il regolamento della Commissione di cura vietava assolutamente ai bagnini di ricevere mancie, e fissava loro un salario di lire 25 mensili. Mano mano però il salario diminuì, e nell'ultimo anno di esercizio il personale era assunto senza alcun pagamento. E l'articolo del regolamento che vietava le mancie non era stato abrogato.

Si può affermare però che nella nuova occupazione le giovanette gradesi non dovevano certo perfezionare il sentimento morale se si giudica dai documenti che ricordano i bagni.

Nel 1913 vi furono a Grado come già accennai 18.000 bagnanti; l'utile della gestione fu di 400.000 corone, il Municipio ebbe dalla Commissione di cura solo 30.000 corone.



Grado: Distribuzione gratuita del latte.

La chiarezza delle cifre non ha bisogno di commenti.

## INDUSTRIE LOCALI

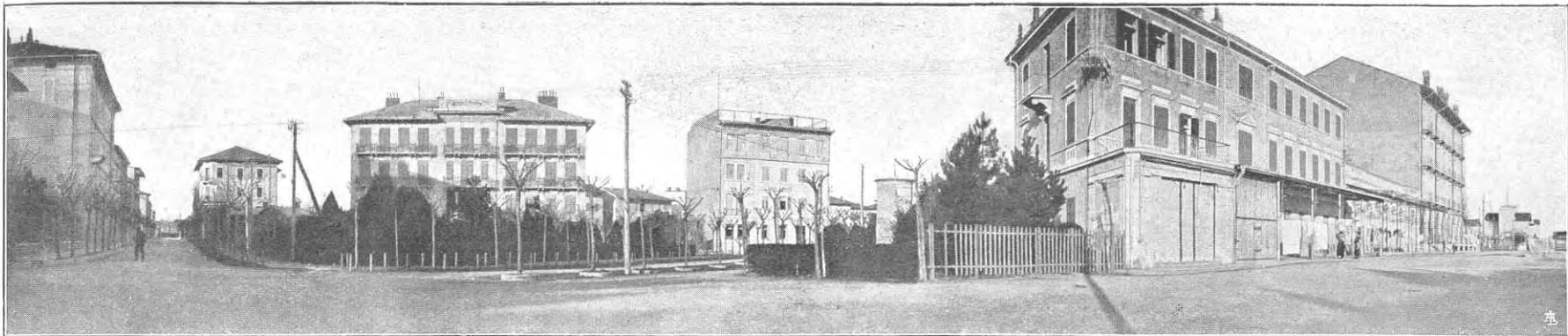
Altre industrie locali fiorenti non esistevano. Alcuni laboratori da falegname e da fabbro, neanche bastevoli per i bisogni della cittadina.

Un tentativo di lavanderia a vapore vi fu, ma non dette buoni frutti.

Alcuni pochi, negli ultimi anni, durante lo sviluppo edilizio abbandonarono l'arte della pesca e si impiegarono come manuali nei lavori di costruzione.

## CONDIZIONI ECONOMICHE

Nella popolazione di Grado mancò lo spirito e l'iniziativa del risparmio, ad onta di alcuni istituti di credito allo scopo istituiti. Se si eccettuano poche famiglie previdenti che col loro lavoro si sono procurate i mezzi per una vita comoda, la quasi totalità visse alla giornata, spendendo molto nella stagione buona, soffrendo la miseria nella cattiva.



La nuova Grado: una piazza.



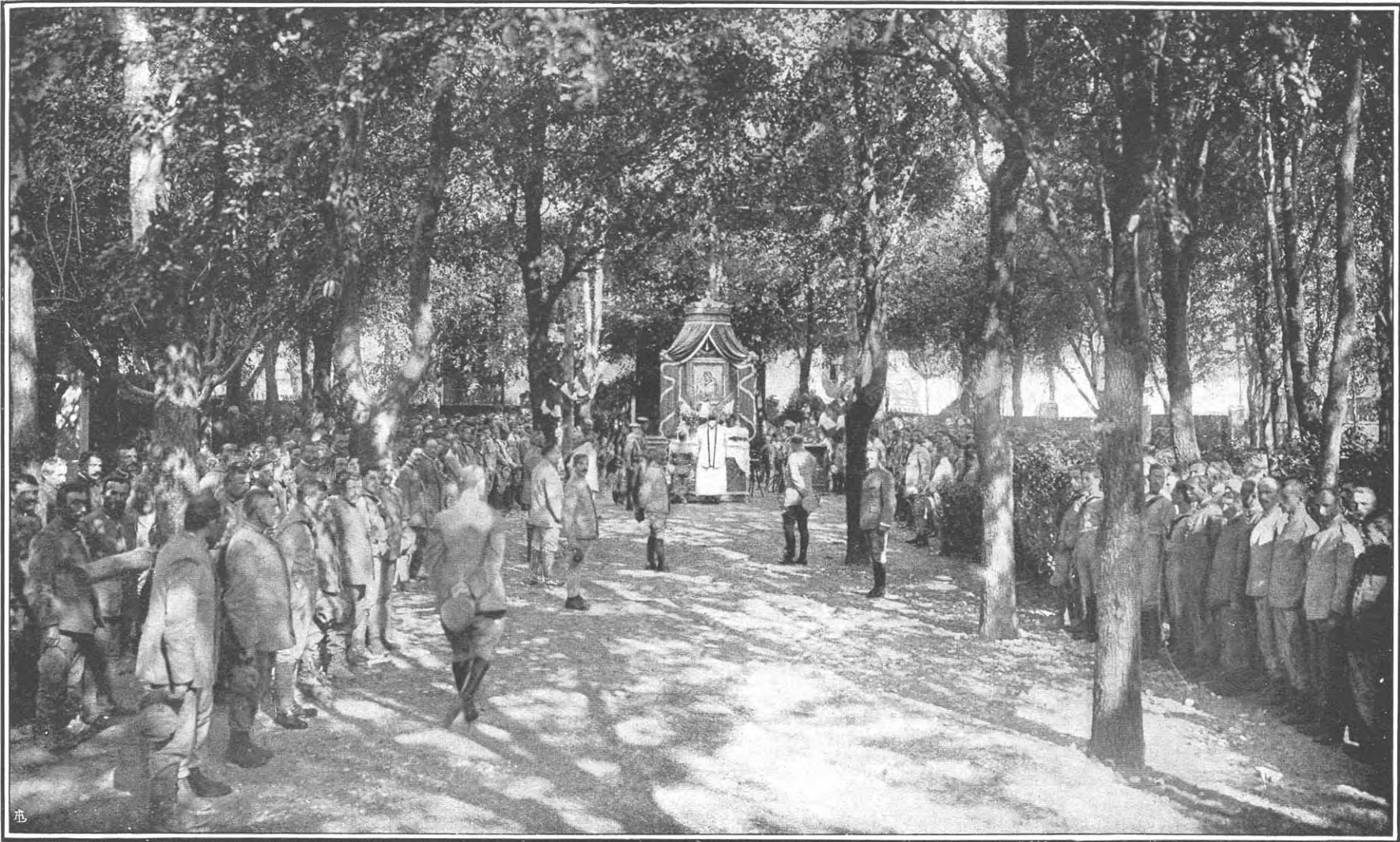
Una domenica a Grado.



Convalescenti dell'Ospedaletto.



Porto Buso: lavori di Bonifica.



La Messa del marinaio.



Grado: Lavoratrici a macchina.

Cessata l'industria del forestiere, e ridotta di molto la pesca al principio della guerra, chiuse le fabbriche per la conservazione delle sardine, il commercio rimase paralizzato e le piccole riserve furono consumate. Il governo italiano trovò Grado in condizioni miserrime.



Che cosa fece per Grado la R. Marina? Si può affermare che la Marina nostra per la città redenta ha fatto del bene, anzi tutto il bene possibile.

Ha rispettato la religione, le sue chiese, i suoi sacerdoti, e ha lasciato che le pratiche del culto avessero la loro normale affermazione.

I forti marinai, che presidiarono la località, offrirono al Duomo glorioso che fu del SS. Ermagora e Fortunato due tripodi in ferro battuto di fattura squisita e dettero esempio di animo sereno durante le funzioni religiose solenni per compostezza ed ordine.

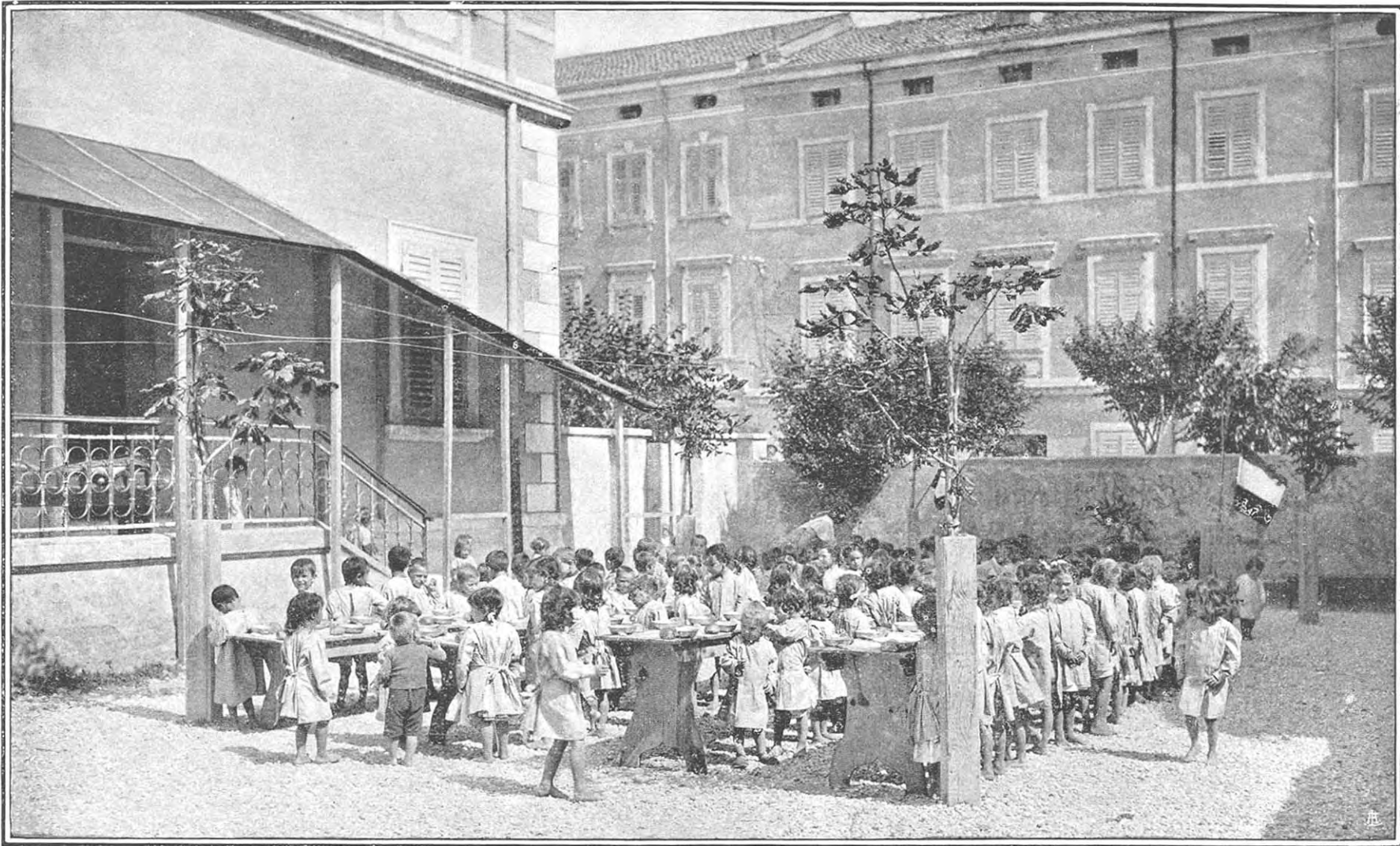
Ed il Comando dette ai cittadini i mezzi per effettuare l'antica processione del *Perdon di Barbana*, la quale si svolge in queste ore non per il fasto ma per devota rassegnazione e per serena fiducia nella grazia divina.

Ed ancora la Marina regolò il traffico nell'intricata laguna per facilitare il vivere agli abitanti rimastivi.

La Capitaneria del Porto fece risorgere a vita nuova e be-



Grado: Lavoratrici a mano.

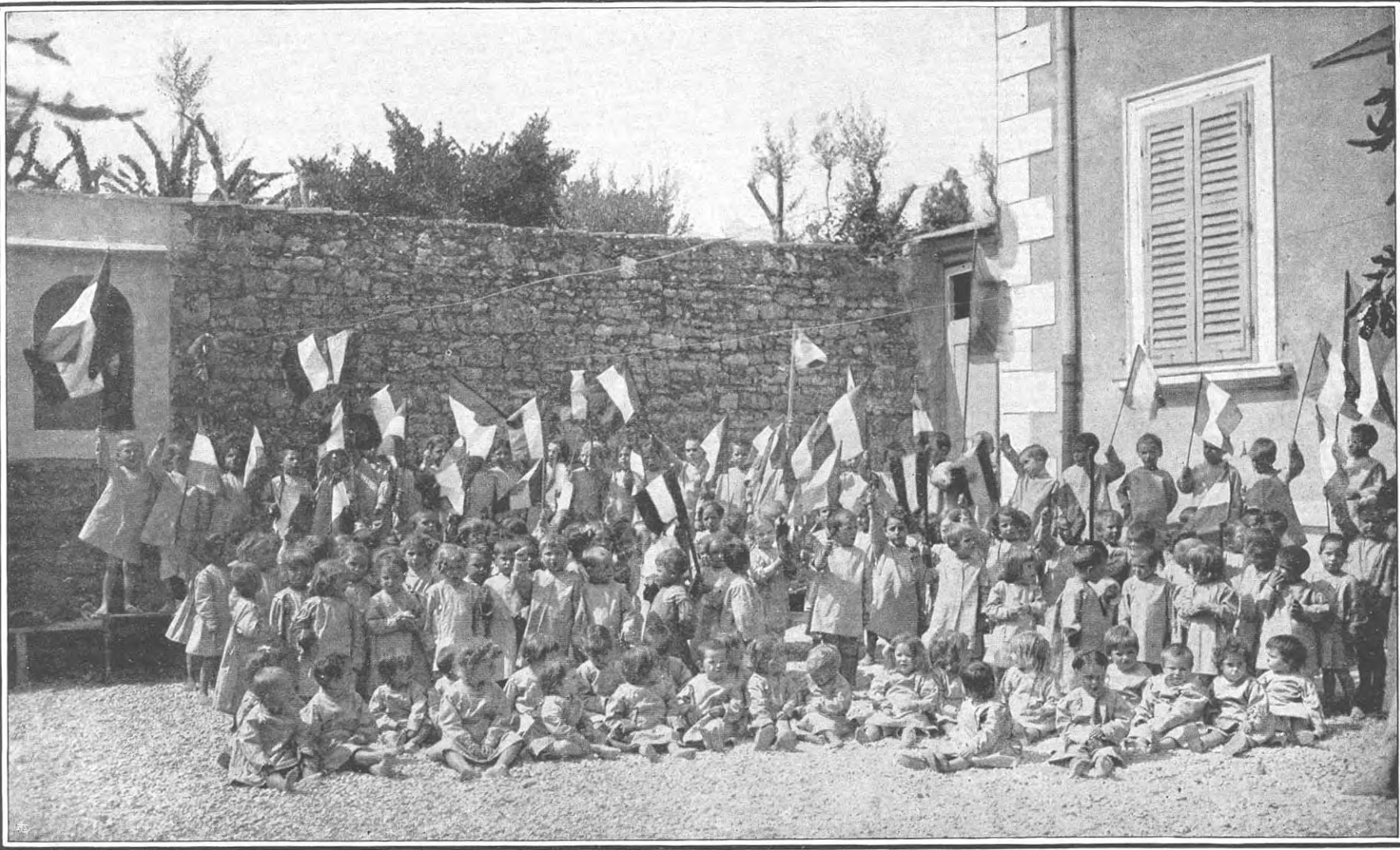


Grado: Refezione all'aperto: i più piccoli.



Grado: Refezione all'aperto: i più grandicelli.





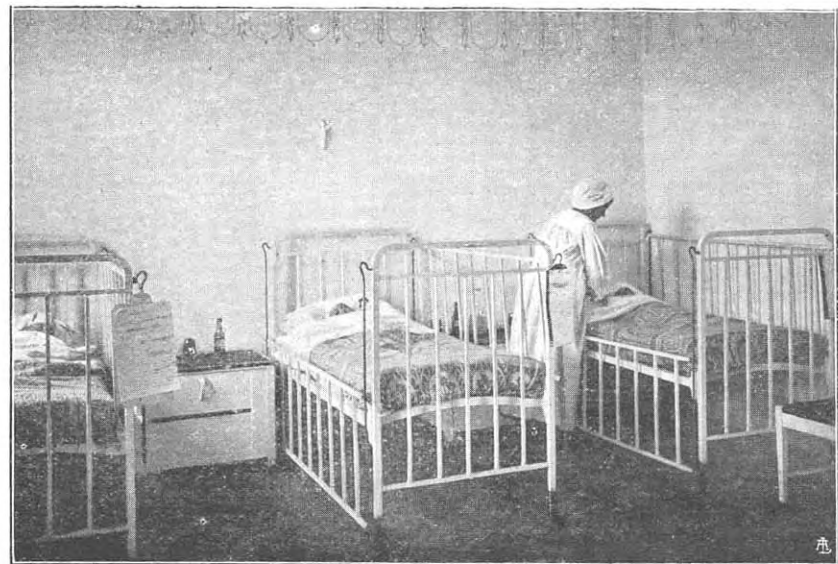
Grado: Ricreazione all'Asilo.



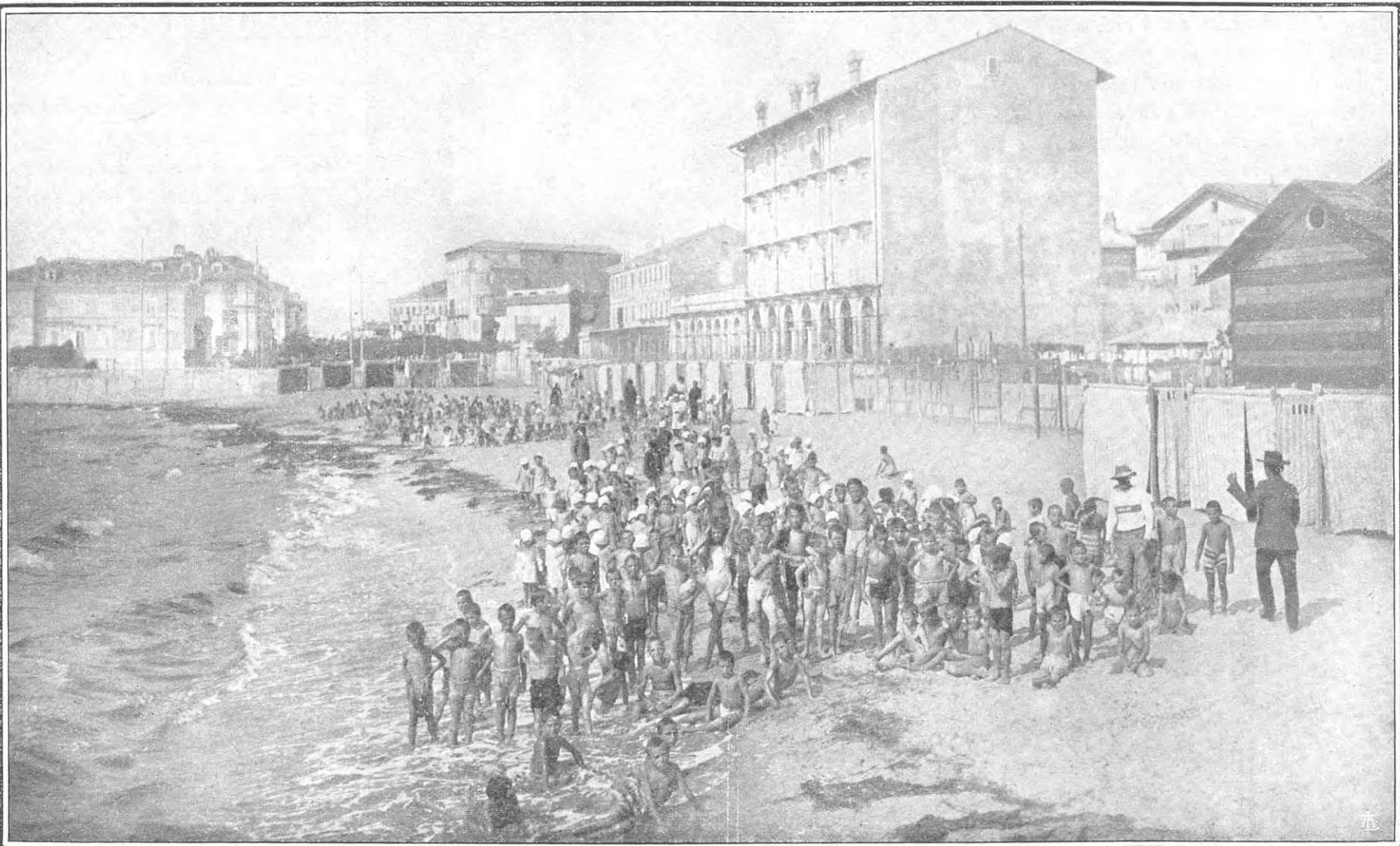
Grado: Ricreatorio femminile.



Grado: l'Ospedaletto - Facciata.



Una sala.



Grado: La cura solare.

È emanazione del Comando, ed è anche sussidiato dal Segretariato generale per gli Affari Civili; ha per iscopo il compimento dell'opera assidua e attenta verso i bambini, verso le donne, verso i malati e verso i vecchi. È diretto dal Cappellano e dal medico di Marina, coadiuvati da un Comitato di signore gradesi.

Per iniziativa di quest'ufficio è sorto un laboratorio di donne per la confezione di indumenti militari; un laboratorio di giovinette, nel quale si indirizzano le principianti e si perfezionano quelle che già sanno lavorare; una scuola di economia domestica per insegnare il governo della casa.

L'ufficio distribuisce inoltre periodicamente latte, caffè, zucchero per i vecchi, per i bimbi, per gli ammalati della popolazione indigente.

Fa funzionare un magazzino per la rivendita di generi di prima necessità a prezzi convenienti.



Grado: Effetto di bombardamento aereo.

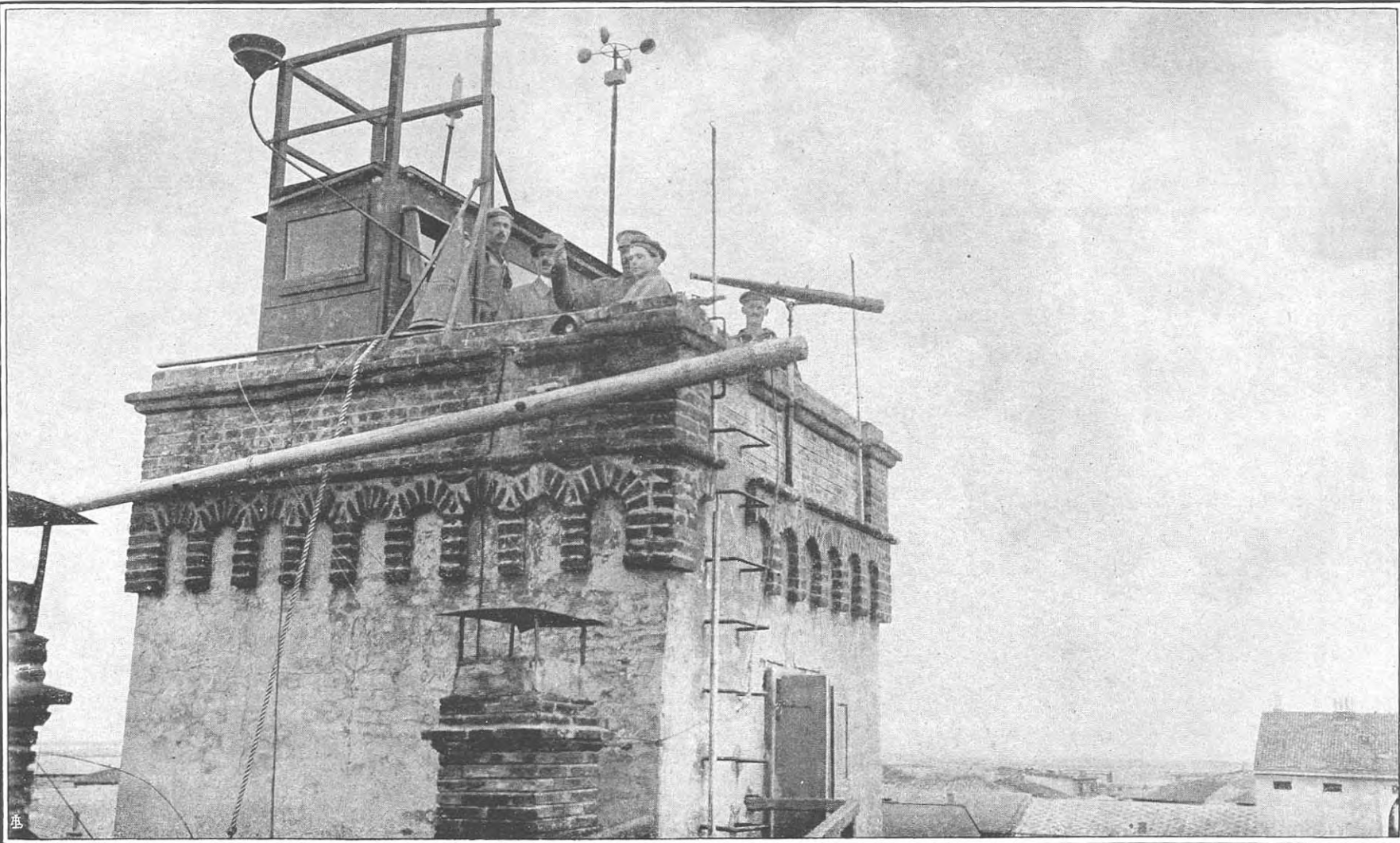
nefica il Consorzio dei Pescatori, riattivò il mercato del pesce, ne facilitò il trasporto e riuscì a dare al sodalizio oltre all'utile individuale una riserva che supera le 70.000 lire.

La Marina impiegò inoltre gli uomini ancora validi nei lavori del Genio.

Affrontò le difficoltà del problema sanitario, migliorò le condizioni dell'abitato, studiò il problema della malaria, della bonifica, la profilassi antitifida, anticolerica e con mezzi adeguati rese pratiche le proposte della scienza medica.

Istituì un ambulatorio per la popolazione borghese: fece funzionare in modo egregio un ospedale per i bimbi.

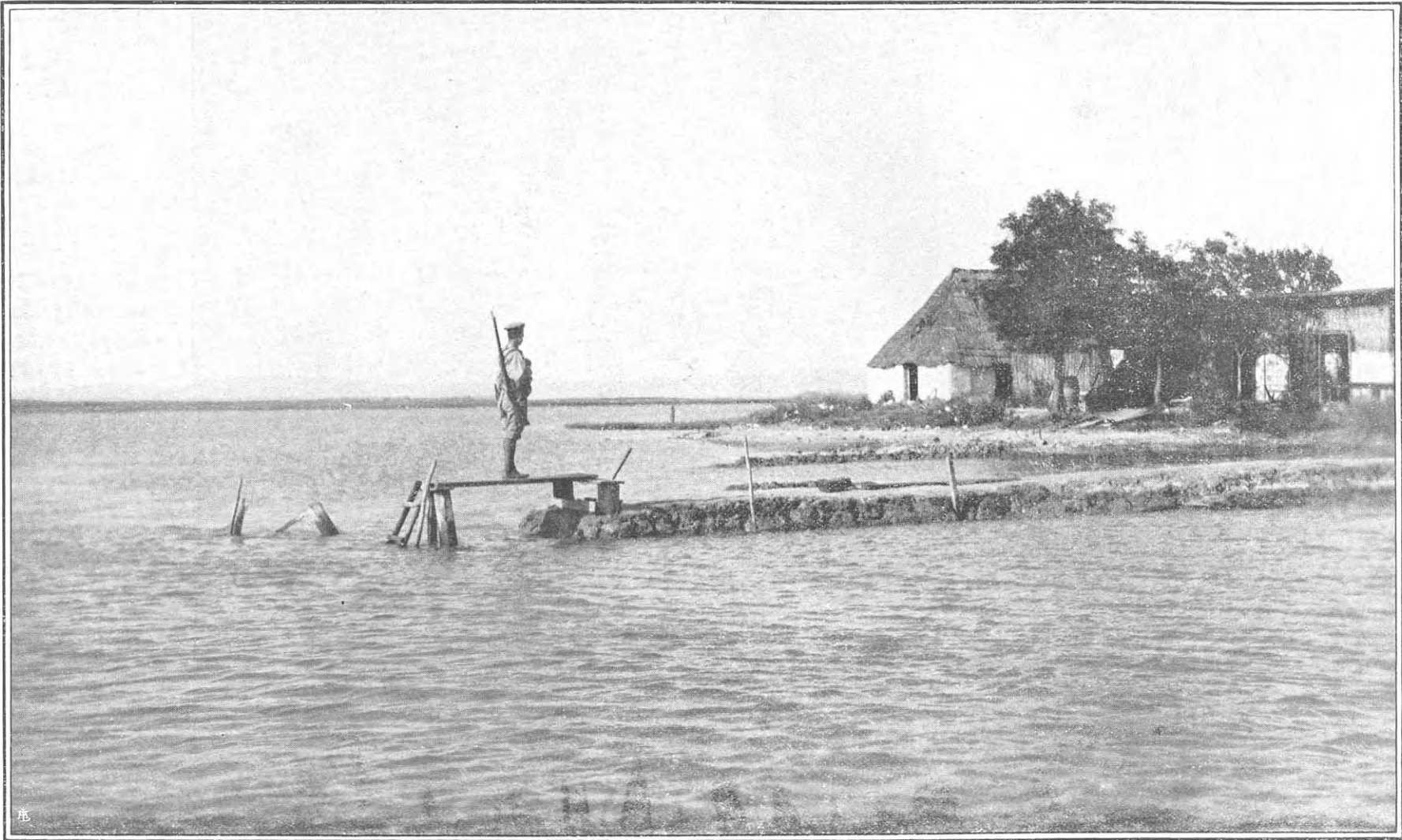
In esso sono prodigate tutte le risorse della scienza e della bontà. Tutto vi è minuscolo, ma vi è tutto ed i bimbi vi riacquistano la salute. La cifra mensile dei decessi nei bimbi era di circa 18; è discesa in questi ultimi mesi a due.



S. A. R. il Principe Ereditario sul semaforo di Grado.



Grado: La compagnia presidiaria.



Sentinella sulla laguna.

Istituisce e fa funzionare mirabilmente le azioni sussidiarie della scuola allo scopo di rendere più tangibili i frutti dell'istruzione e dell'educazione. Si distribuisce prima dei pranzi a tutti i bimbi l'olio di fegato di merluzzo e si assoggettano alle cure elioterapiche ed a quelle dei bagni.

Funzionano i refettori per i bimbi dell'asilo, delle scuole elementari e per le frequentatrici dei laboratori. Vi sono campi di giuochi per i bimbi, per i giovinetti, per le giovinette, sotto la sorveglianza degli insegnanti.

In tal modo l'ufficio di beneficenza con la sua azione attenta riesce a rinforzare, a divertire, a educare e a istruire coloro che forme-



Casa del marinaio; Sala di lettura.

ranno la società del domani.

La nostra Marina assolve così in modo degno il compito affidatole dalla Madre Patria.

Fu un lavoro lungo, paziente, molte volte oscuro, spesse volte ignorato, ma sempre benefico, ma sempre bello, ma sempre lodevole; lo svolse e lo svolge di giorno in giorno, di ora in ora, con tutta la tenera gentilezza di una mamma buona.

Così il Comando della difesa di quella Piazza mentre assolve il suo mandato per la sicurezza della costa e del mare,

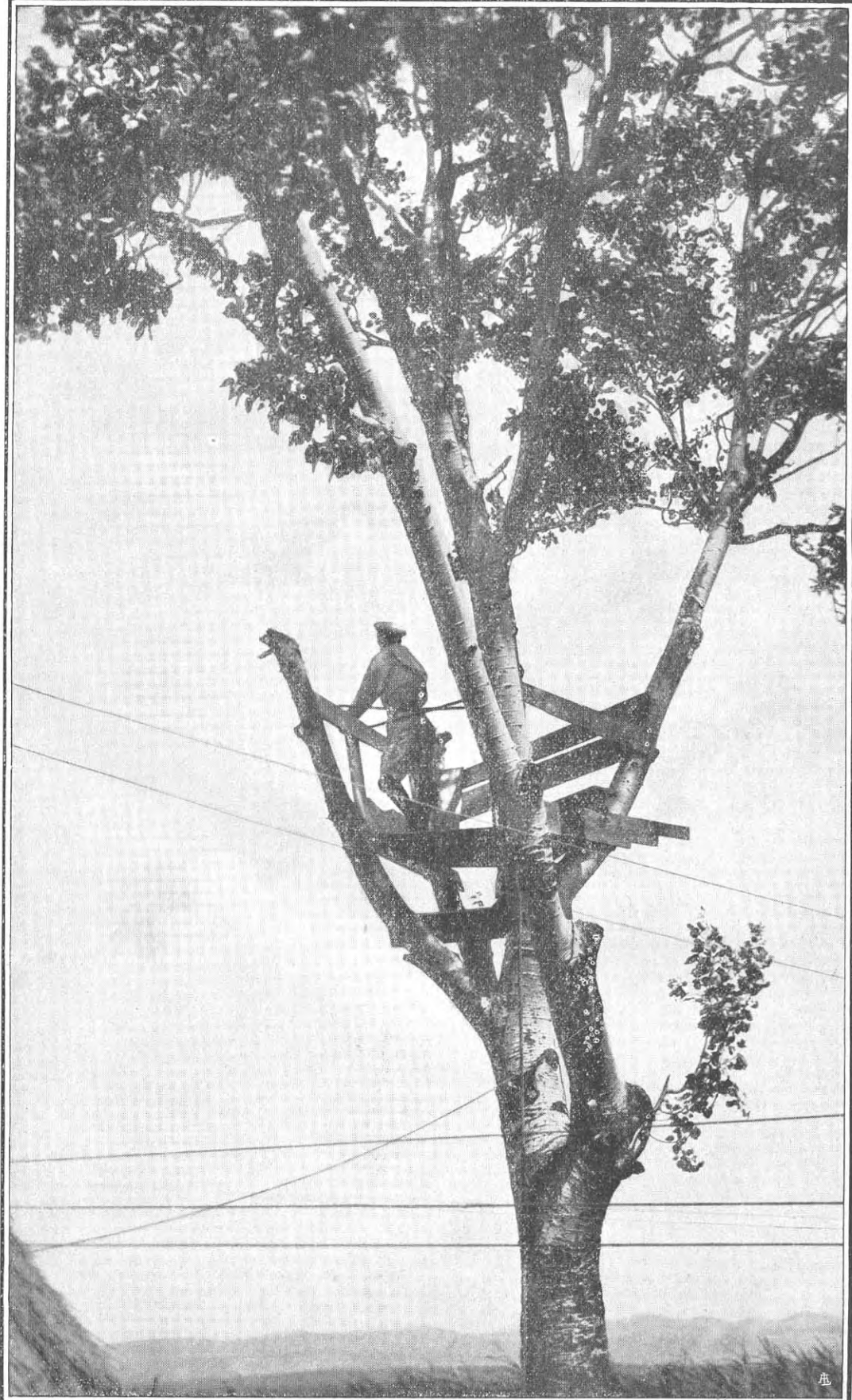
compie un'opera di bella e di santa italianità.

EMILIO FERRANDO.

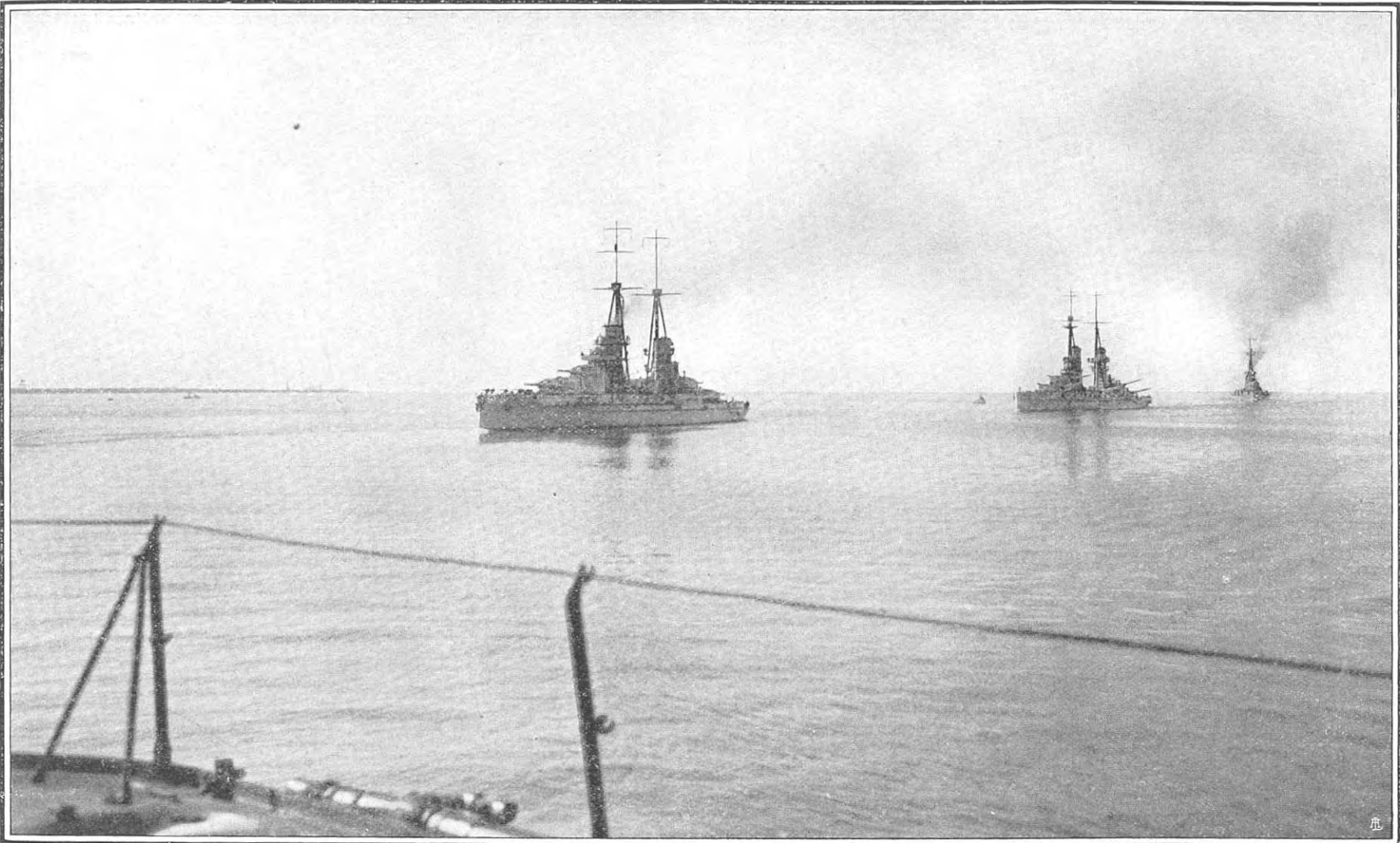




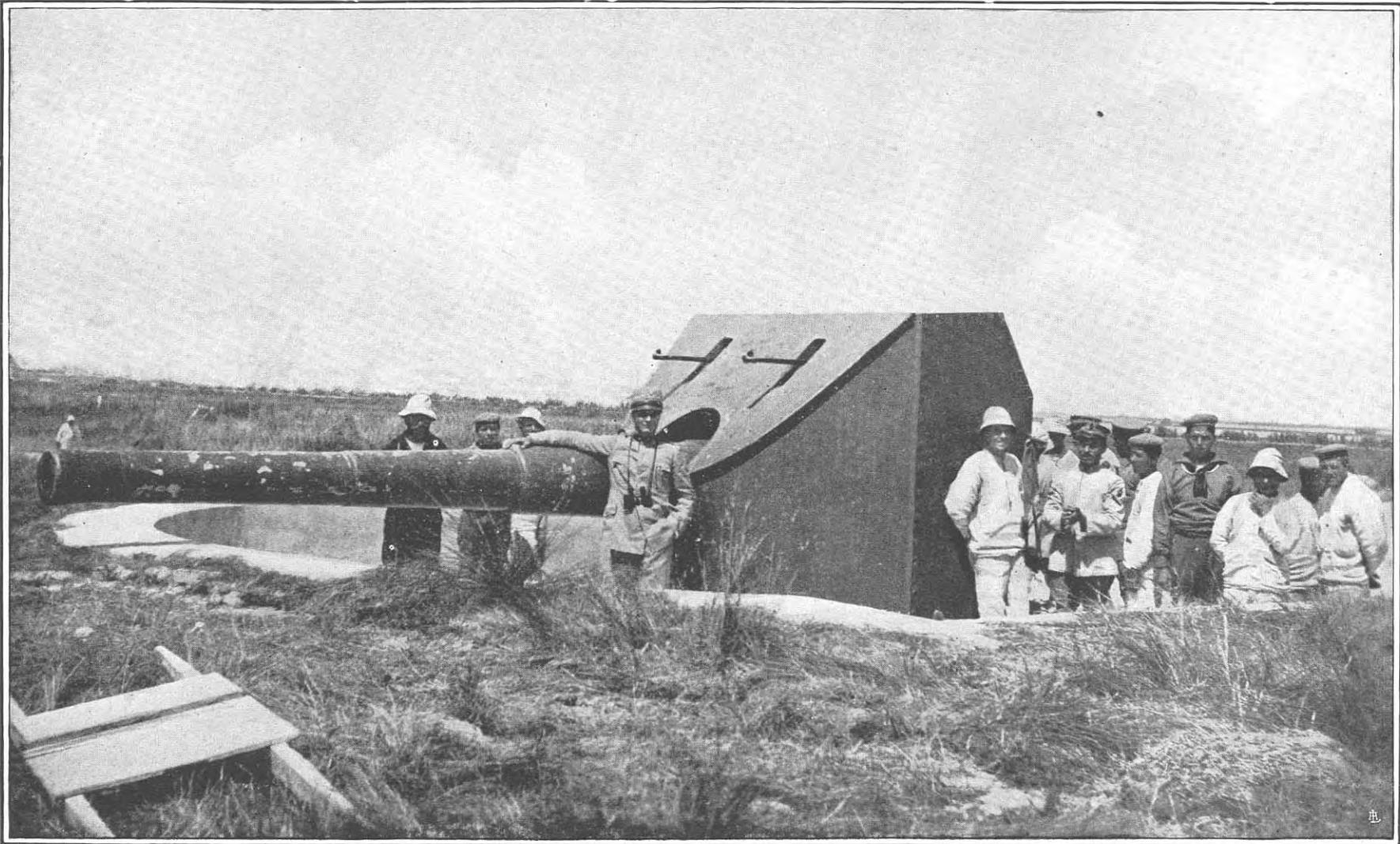
Monfalcone: Bombardamento del Duomo.



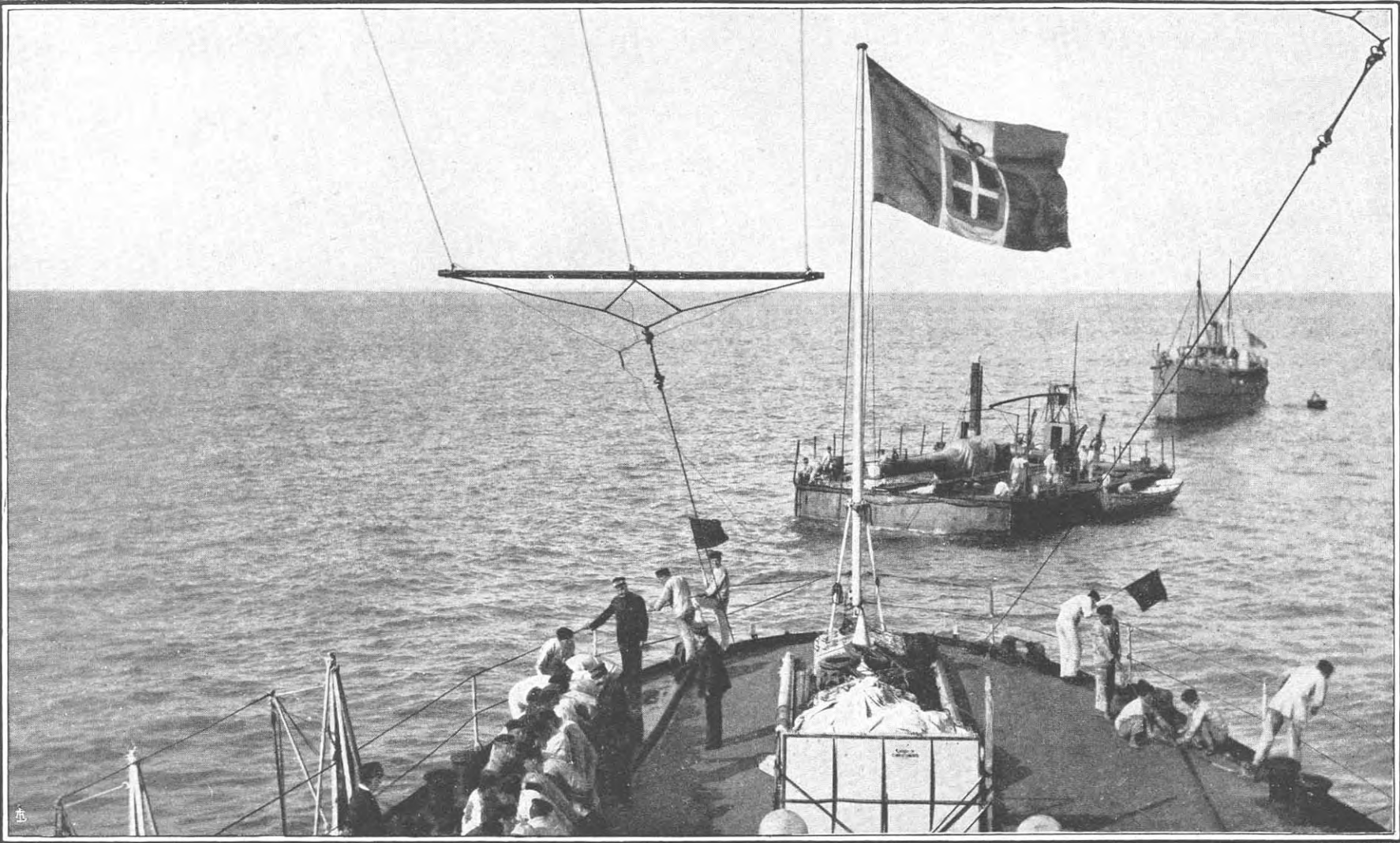
In vedette.



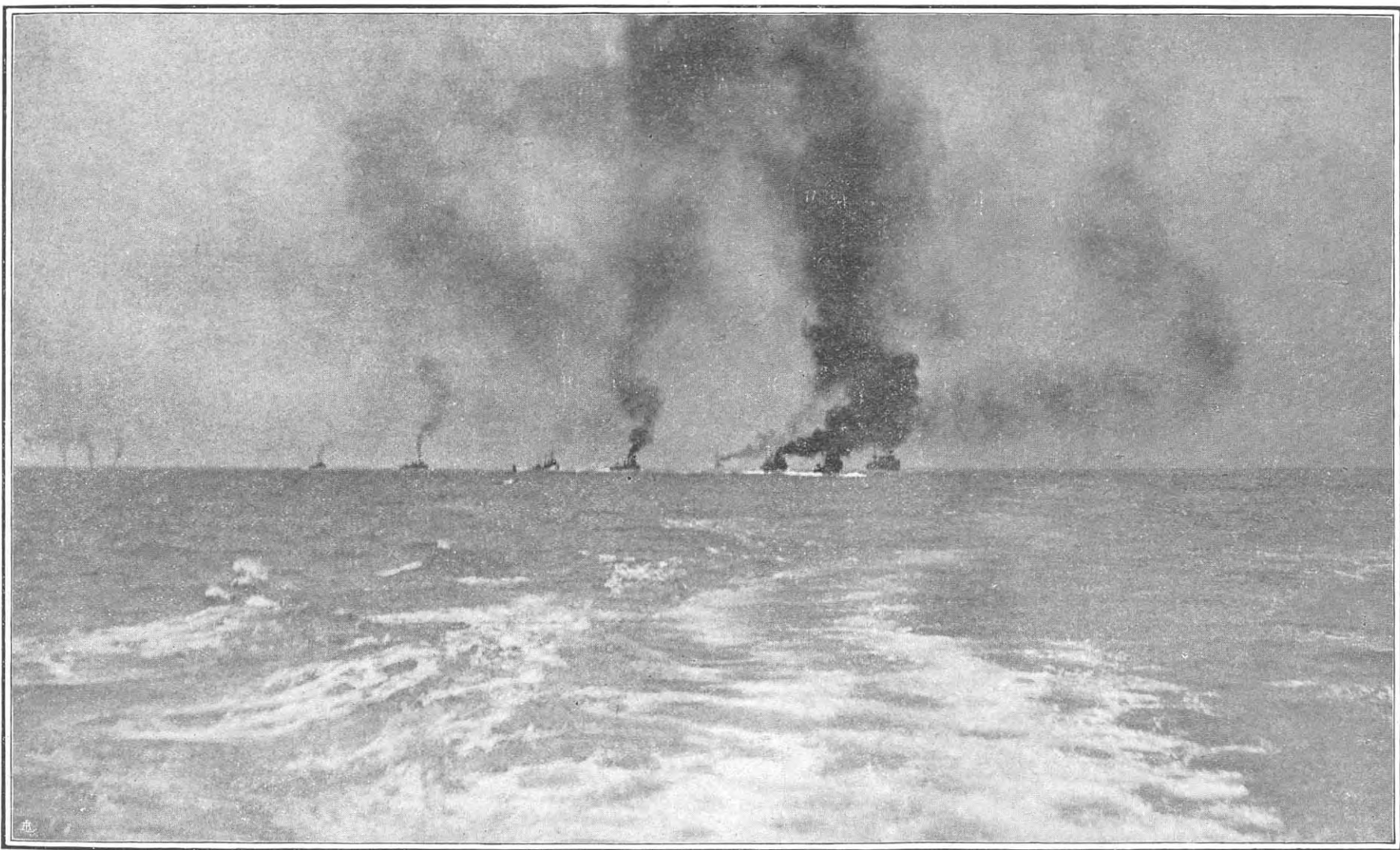
Squadra in navigazione.



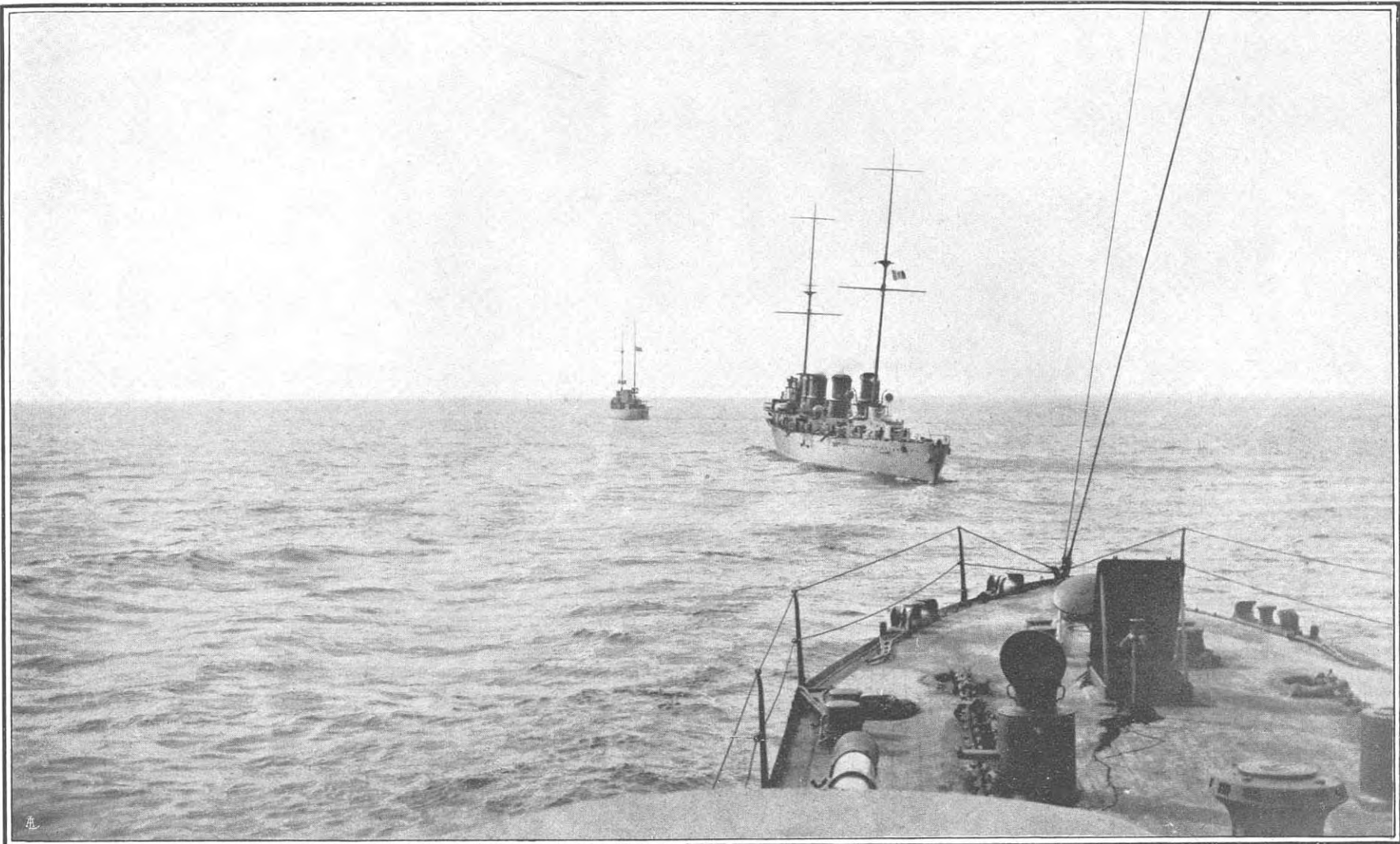
Batteria della difesa.



Rimorchio di un pontone armato.



Il dominio del mare,



Navi in crociera.

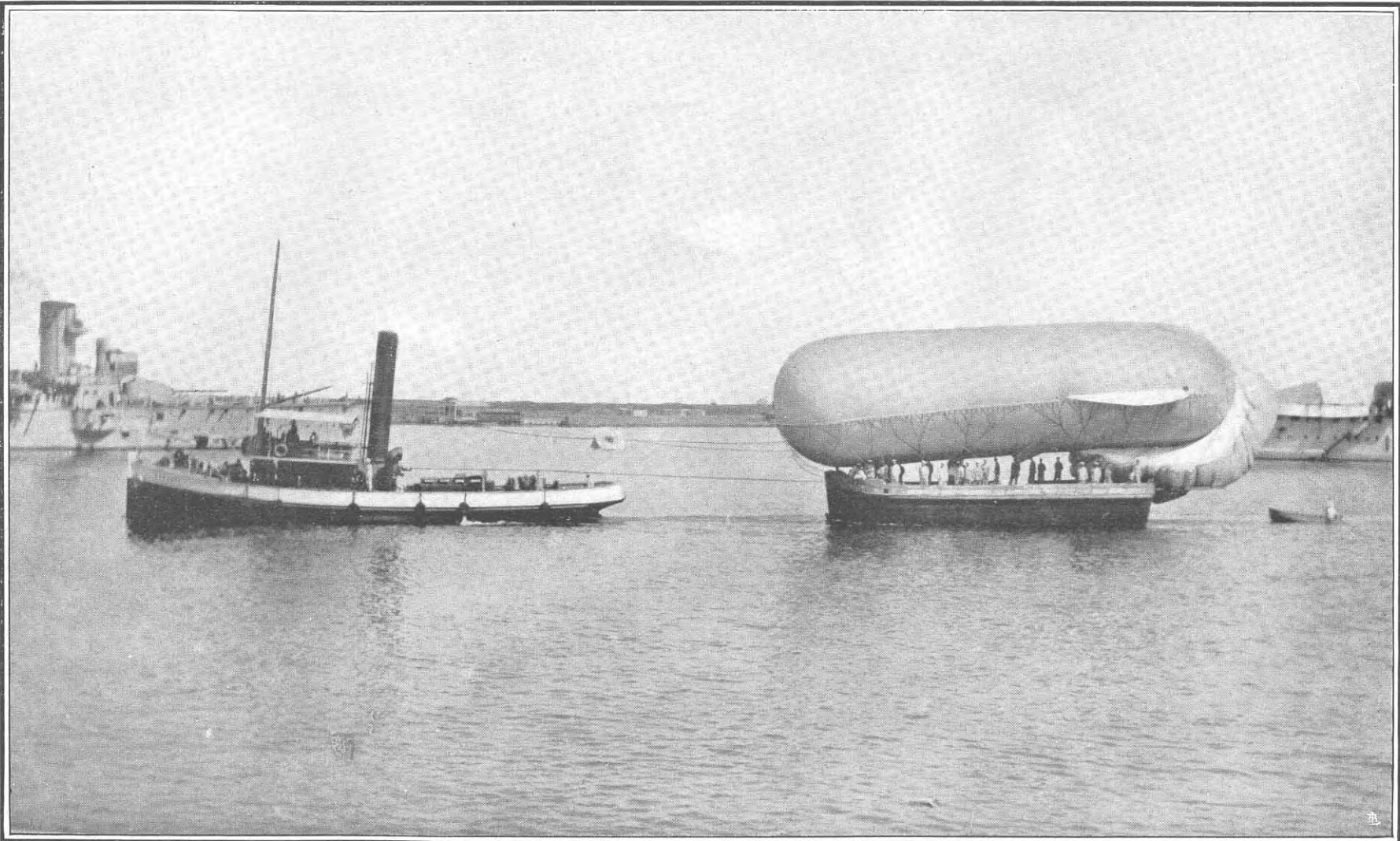


Pontone armato.

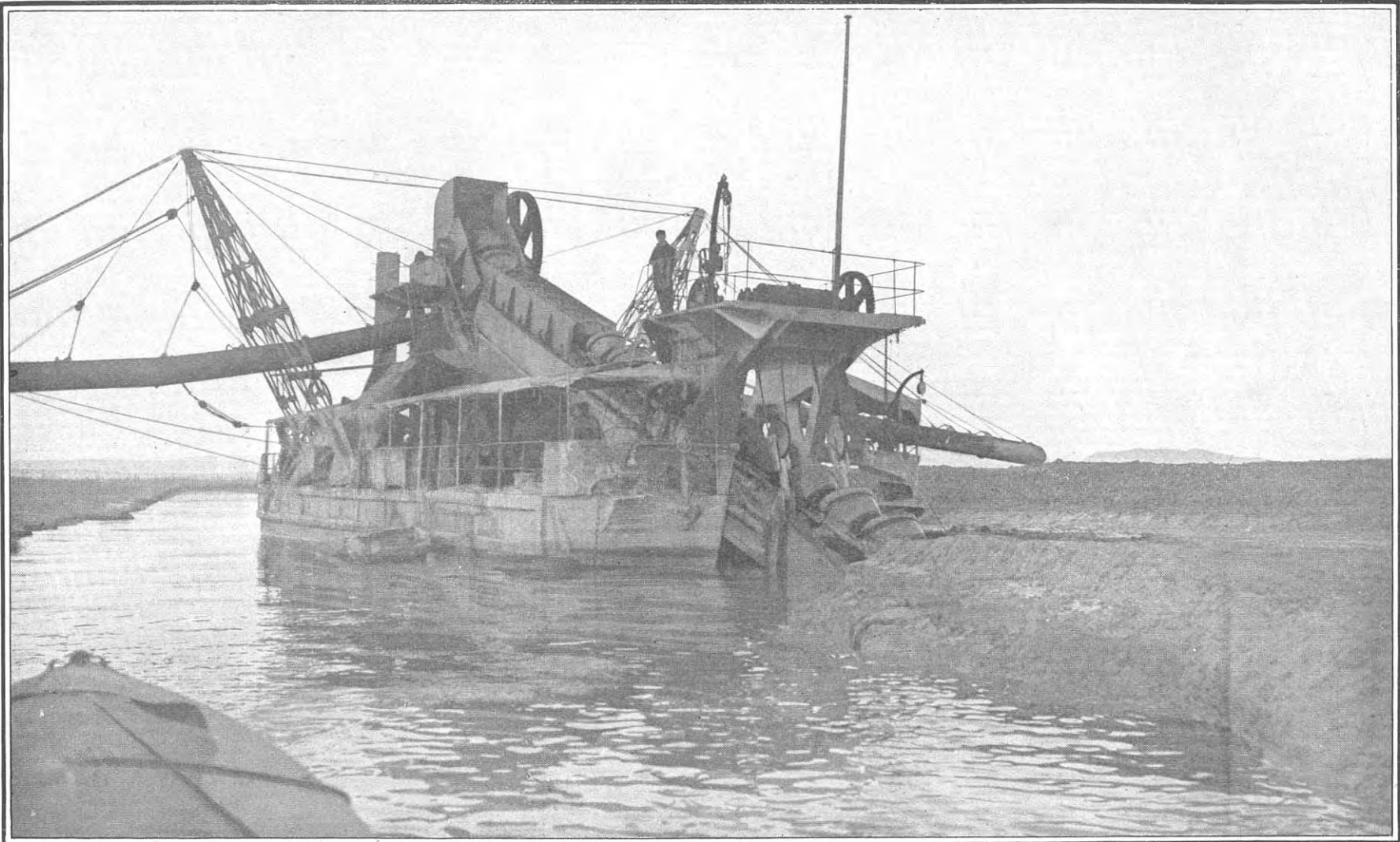




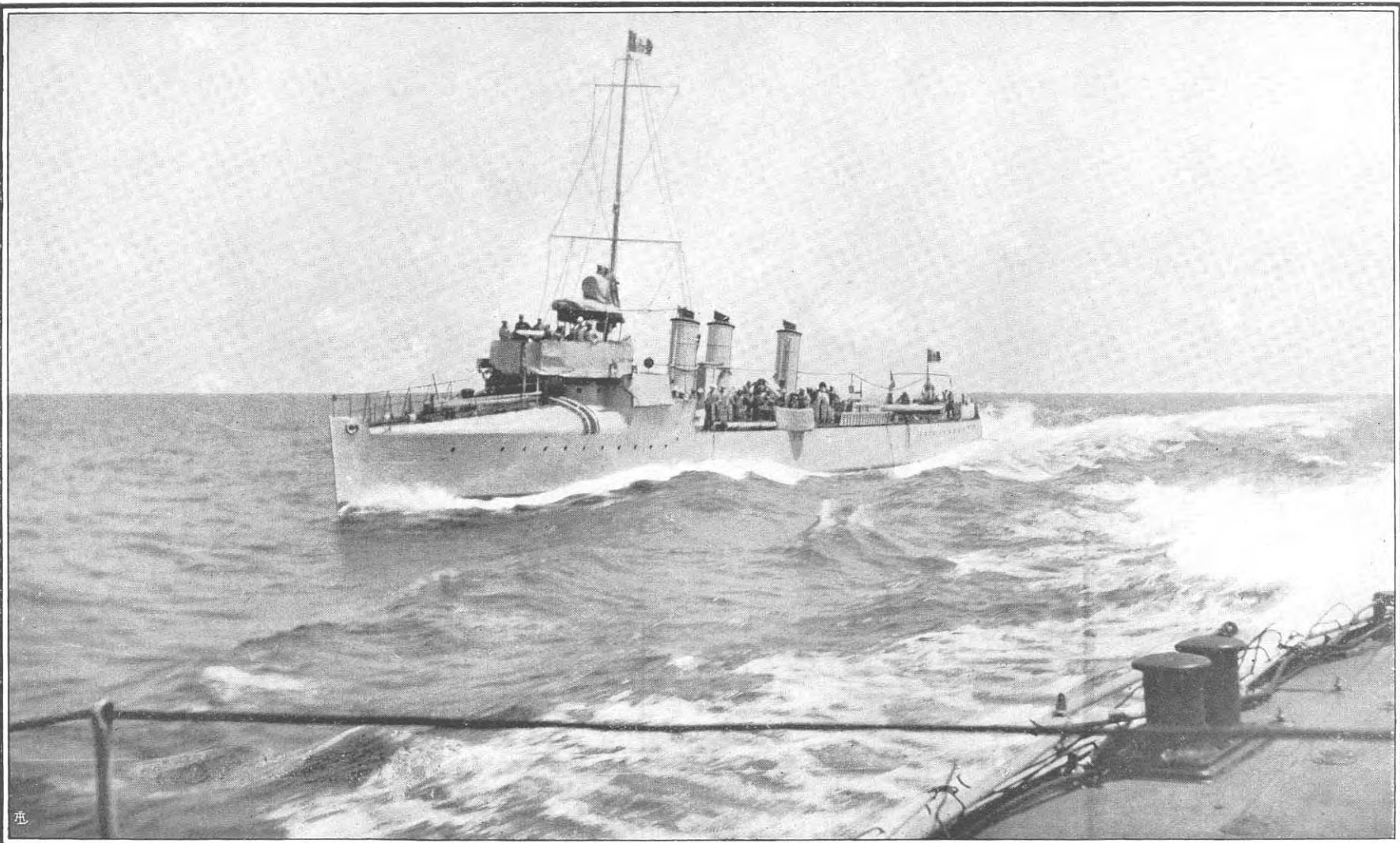
Tramonto.



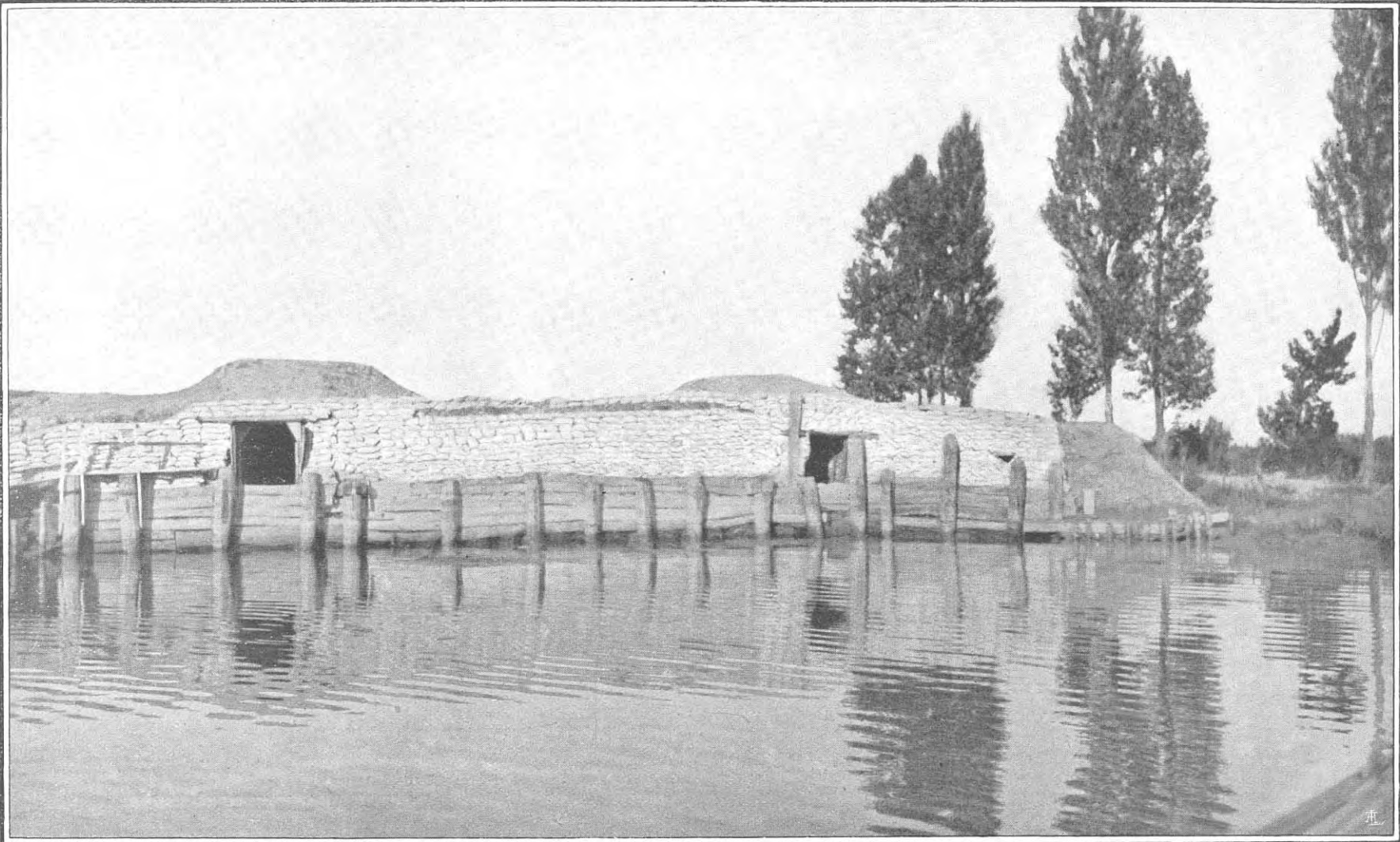
Rimorchio di un pallone frenato.



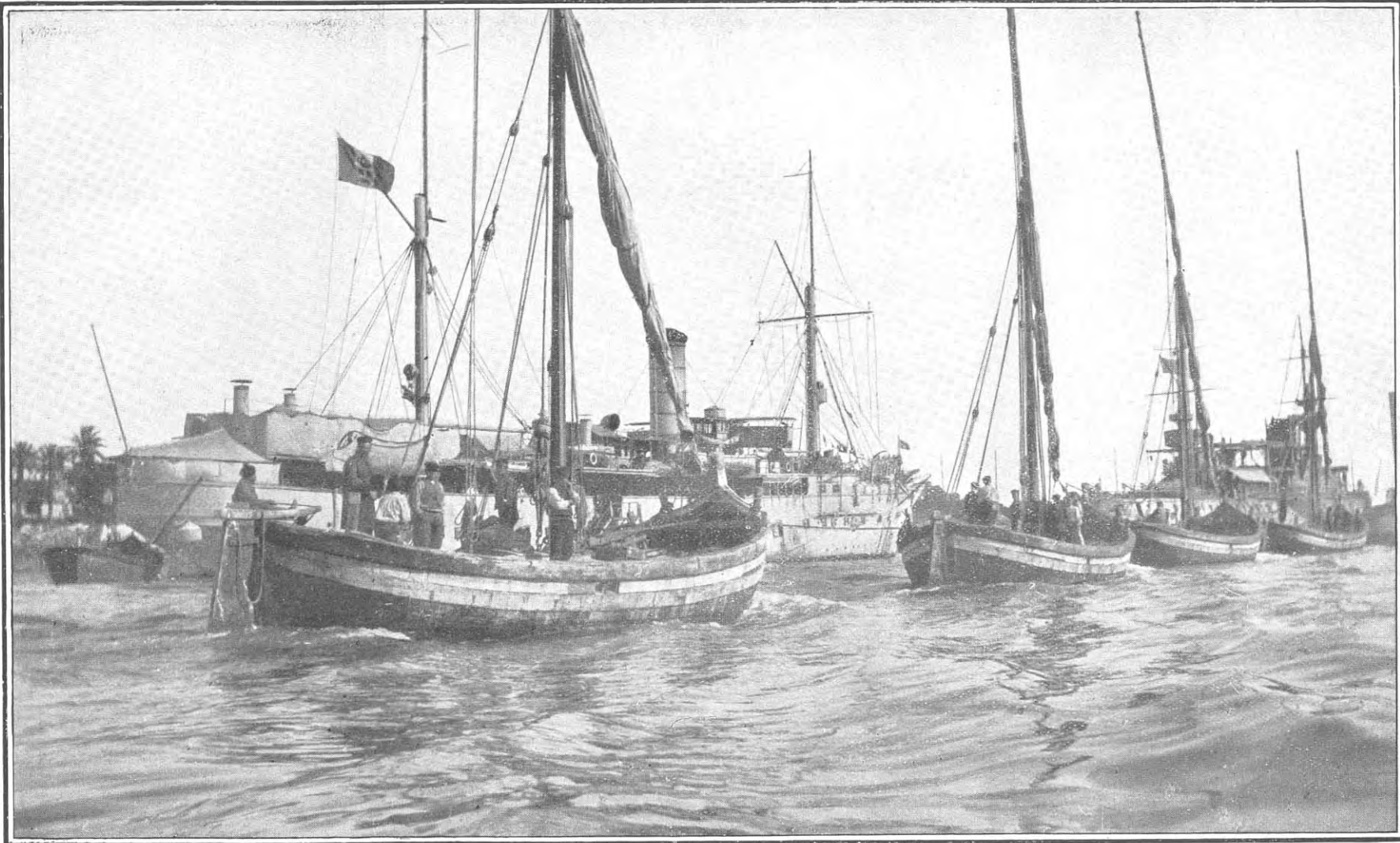
Una draga.



Il cacciatorpediniere *Zefiro*.



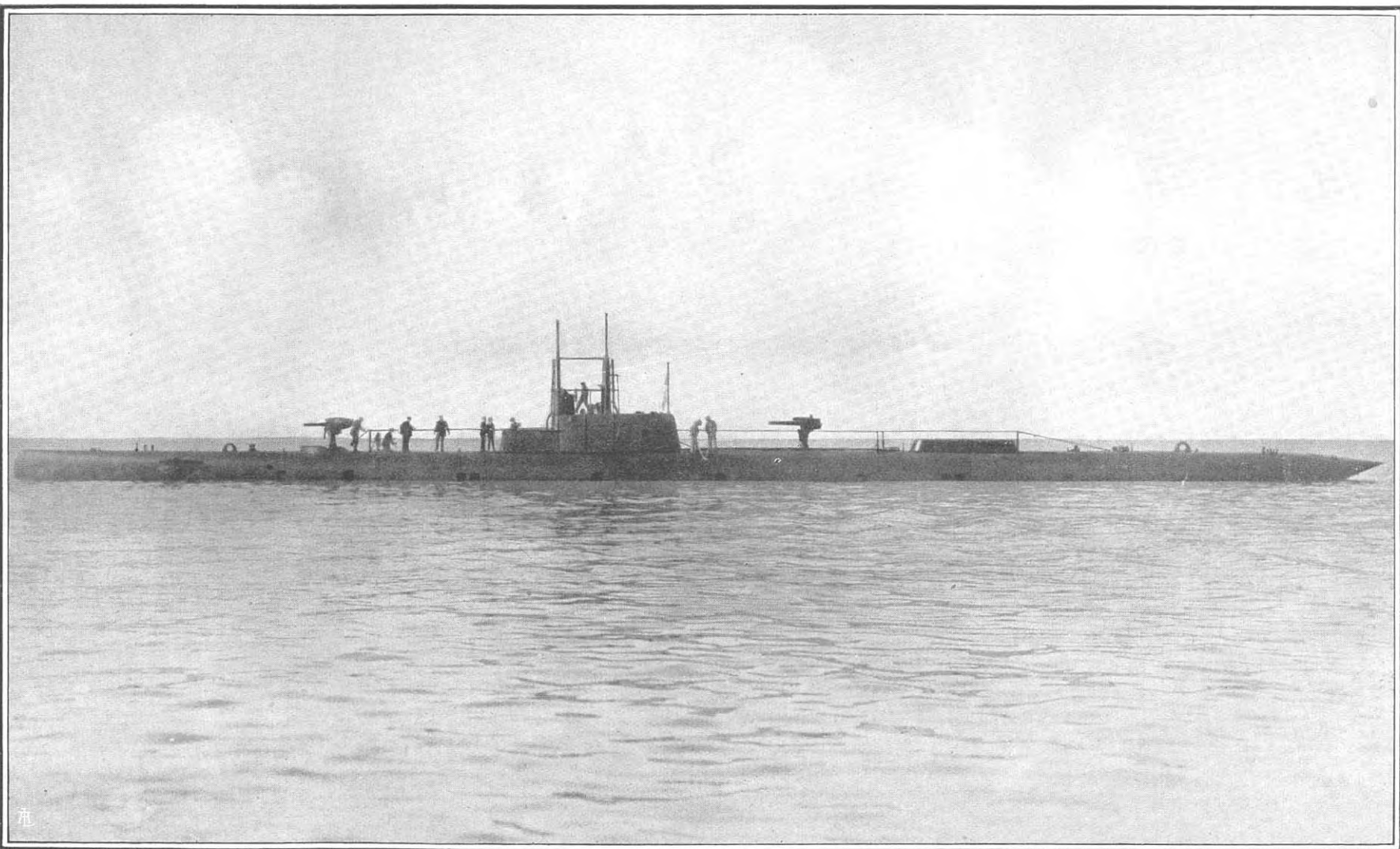
Trincea per pontone armato.



Tartane per la pesca delle mine.

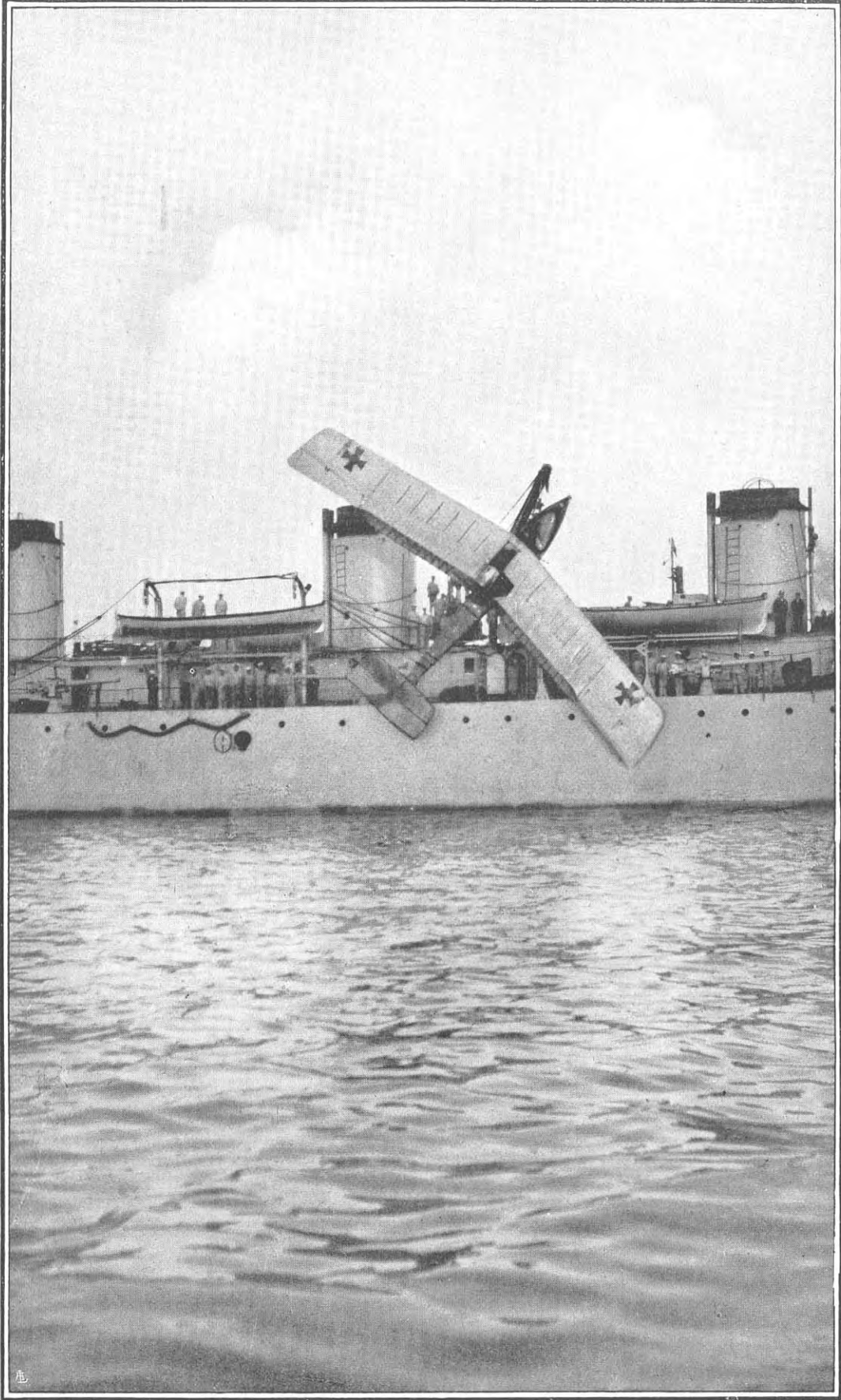


Ritorno d'un idrovolante.

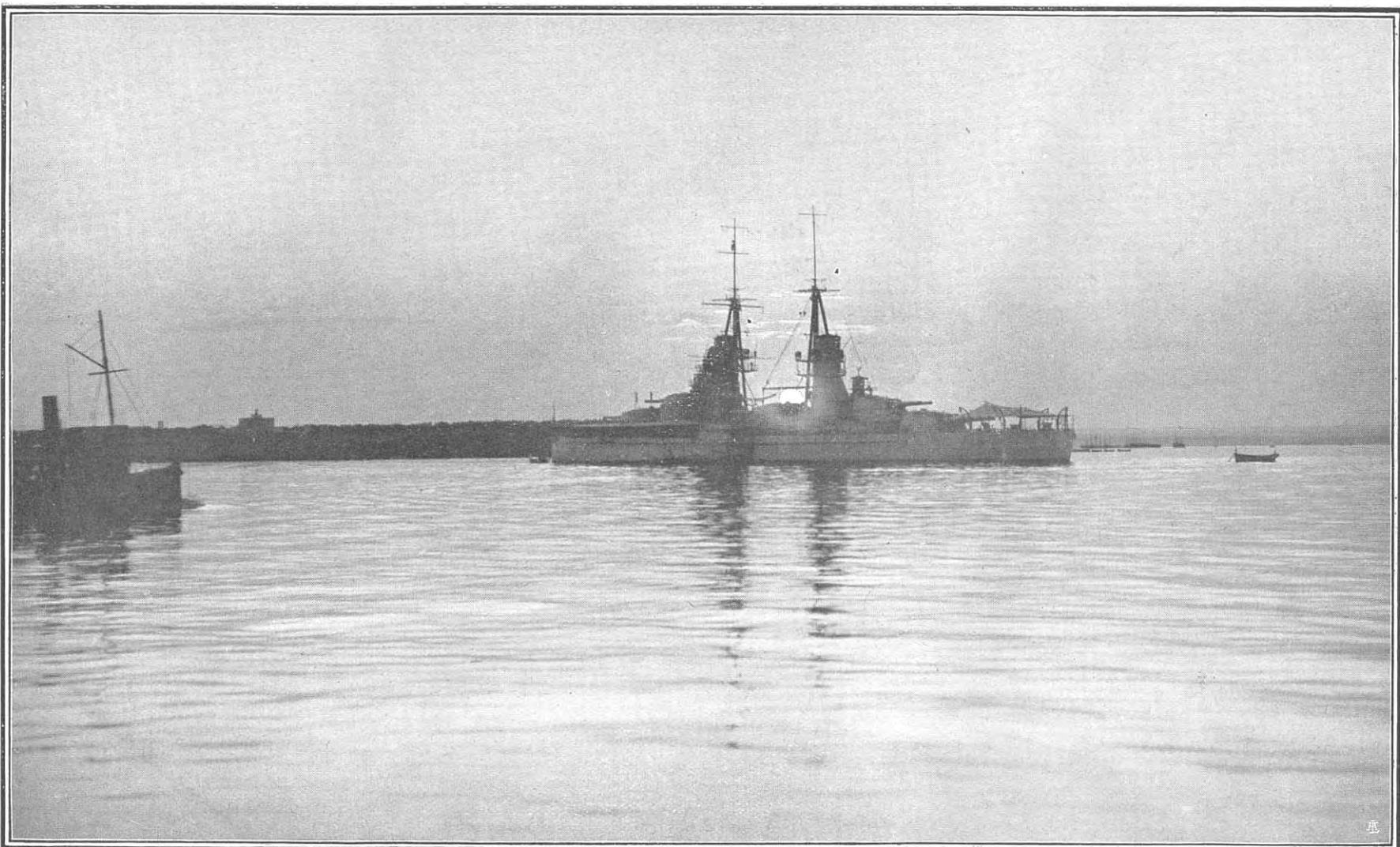


Un nostro sommergibile.

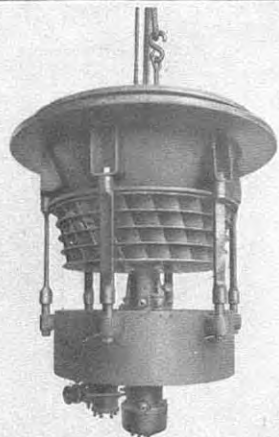




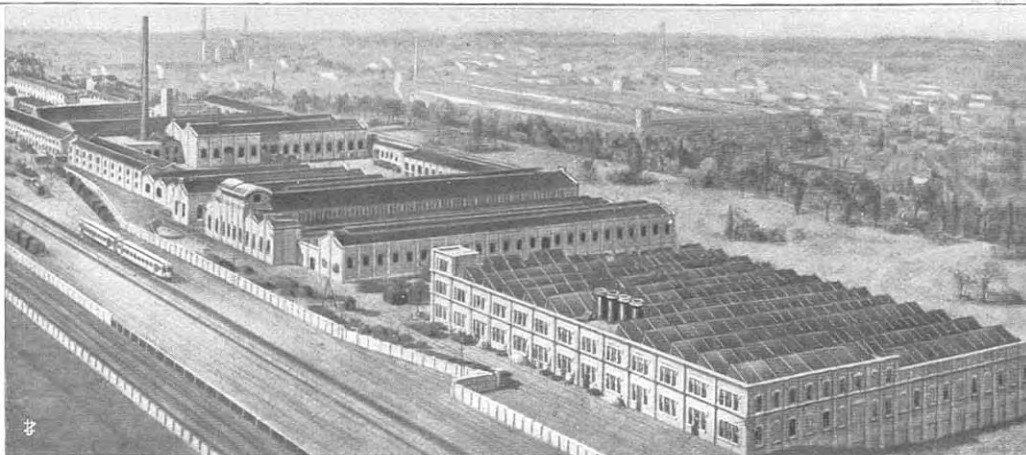
Idrovolante nemico a bordo di una nostra nave.



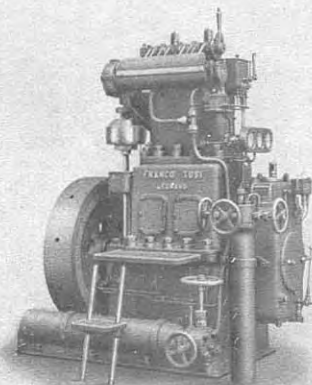
Sorge il sole.



Turbo-ventilatore per servizi di bordo.

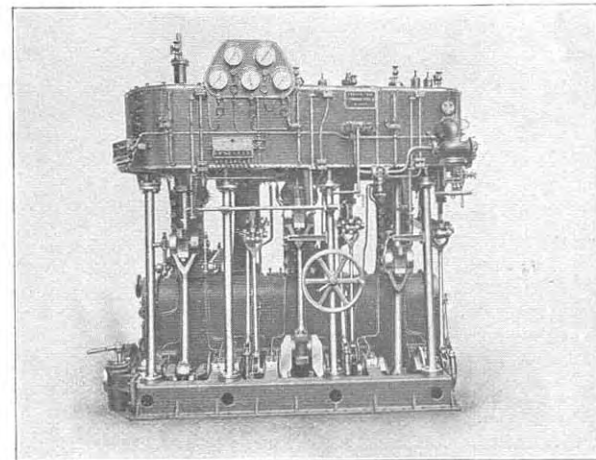


Stabilimento principale - Legnano.

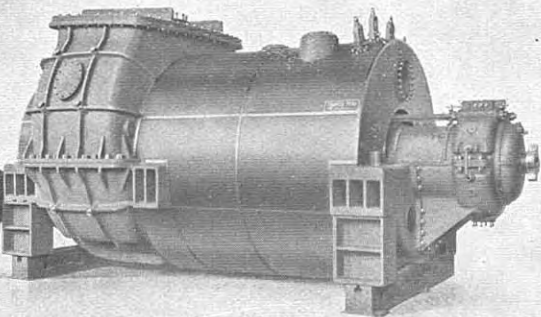


Motore Diesel per servizi ausiliari di bordo.

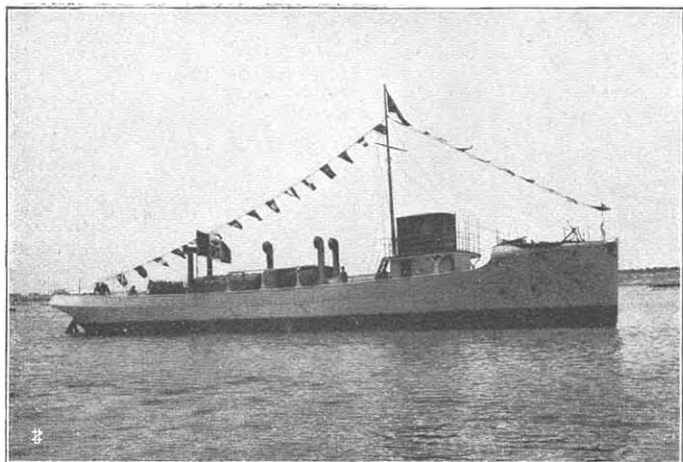
Le Officine FRANCO TOSI di Legnano, fondate nel 1874, si sono specializzate nella costruzione di macchine termiche per impianti fissi e per marina, creando tipi propri di turbine e motori a olio pesante che riassumono quanto oggi si ha di più perfezionato tanto che importanti costruttori, sia esteri che nazionali, hanno voluto assicurarsi la relativa licenza di costruzione.



Motrice marina a tripla espansione.



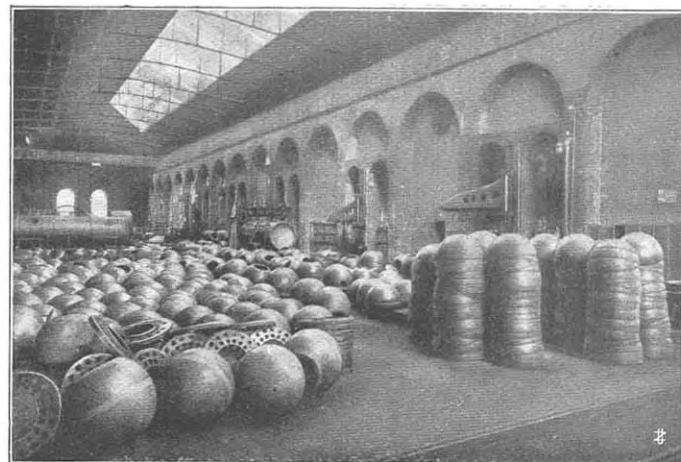
Turbina marina da 20.000 HP.



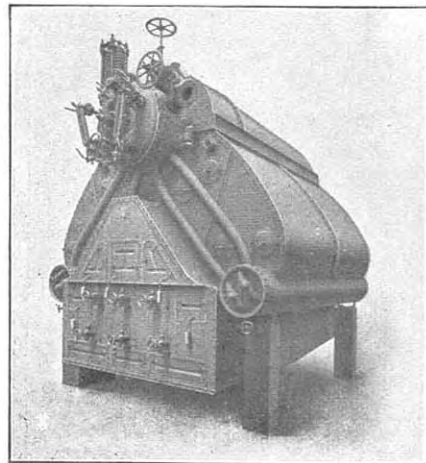
Nave dragamine RD7.

Si sono aggiunti in questi ultimi anni appositi reparti torpedini, motori di aviazione, generatori di idrogeno.

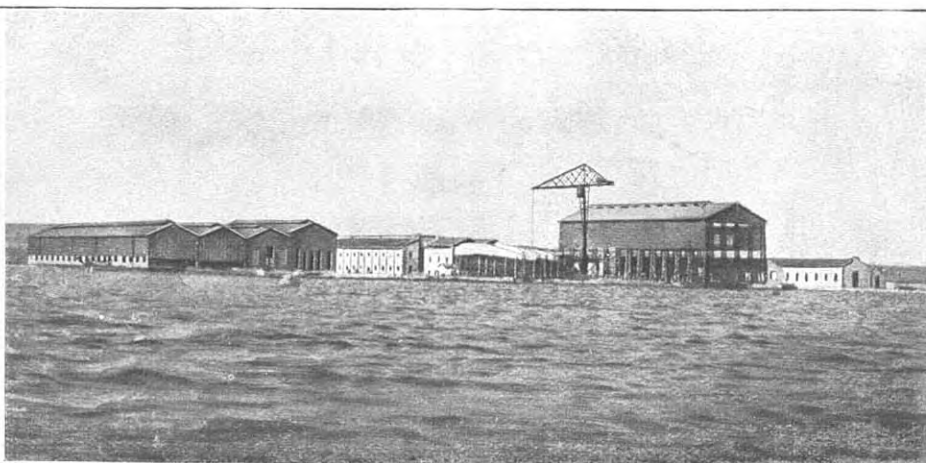
Per poter poi sempre più efficacemente rispondere alle esigenze della Marina venne costruito a Taranto apposito Cantiere Navale nel quale già da diversi mesi ferve il più intenso lavoro e che si occupa specialmente della costruzione di sommergibili, dragamine, torpediniere, cacciatorpediniere, navi mercantili.



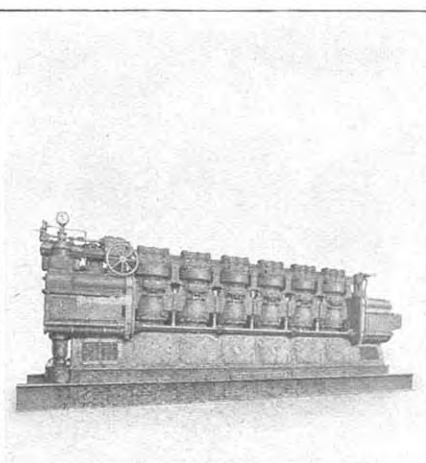
Torpedini.



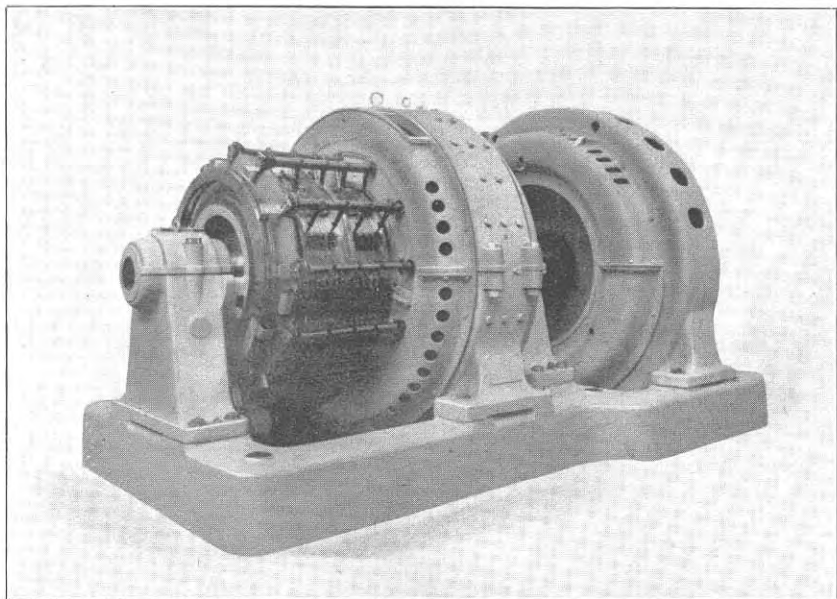
Caldia marina a tubi d'acqua.



Cantiere navale



Motore a olio pesante per sommergibili.



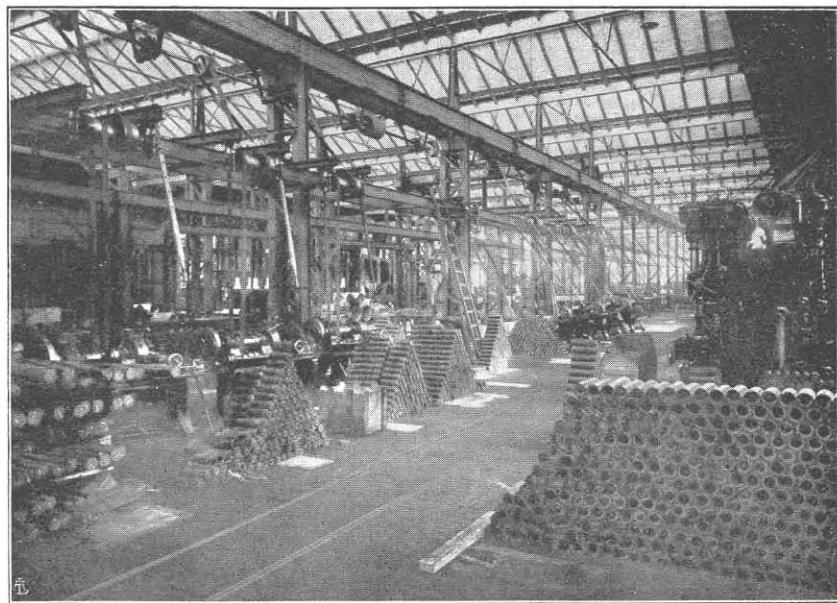
Gruppo convertitore corrente trifase-continua per la R. Marina.

IL TECNOMASIO ITALIANO BROWN BOVERI ha completamente costruito ed ha in costruzione nelle proprie Officine di Milano i più grossi macchinari destinati agli impianti elettrici, in Italia. Esso fu il primo a fabbricare trasformatori elettrici per le più alte tensioni adottate in Europa.

Pel Ministero della Marina provvede fornendo macchinari di grande rilievo, in condizioni notevolmente difficili, nonchè apparecchi speciali. Anche al Ministero della Guerra ha fornito vario ed importante macchinario sia per stabilimenti meccanici che per impianti elettrici ed elettrosiderurgici. Alle Ferrovie dello Stato ha fornito e sta fornendo, oltre che apparecchi speciali, locomotori a corrente con-

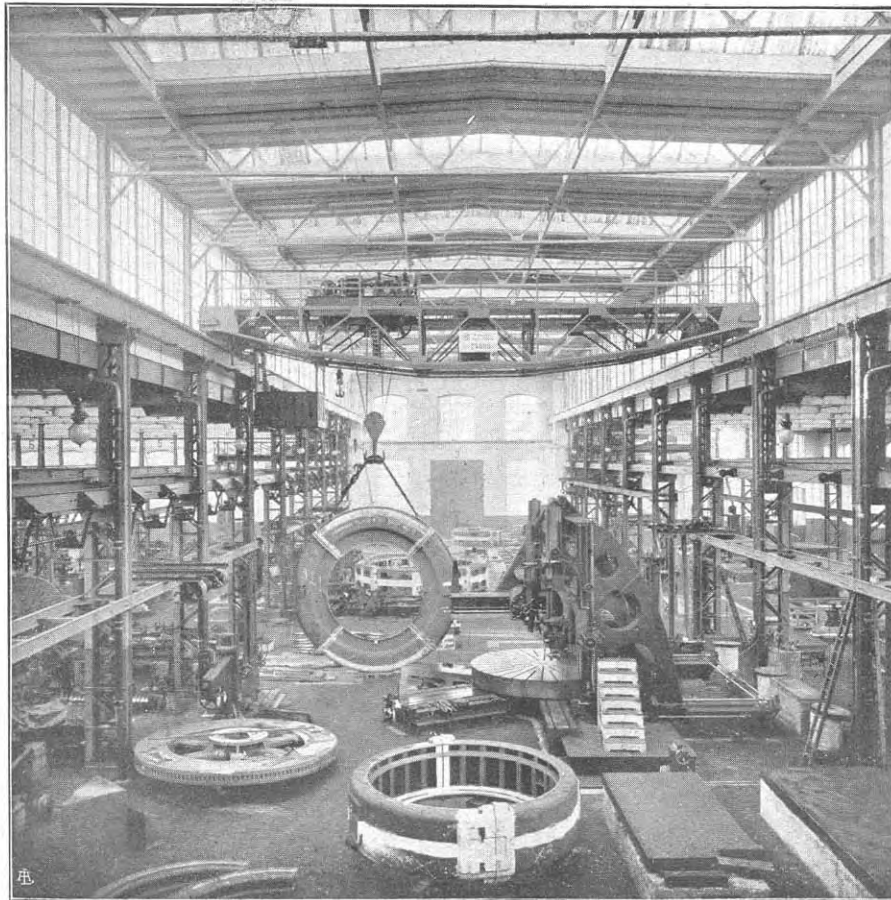
tinua ed a corrente trifase (fino alla potenza di 2700 HP). Inoltre, in questo periodo di guerra, nel quale è venuta a mancare la numerosa importazione di macchine elettriche dall'estero, il T. I. B. B., in mezzo a difficoltà di ogni genere, ha potuto corrispondere alle richieste dell'Industria privata pel grosso macchinario elettrico.

Desideroso di contribuire alla produzione dei proiettili, il T. I. B. B., fino dall'inizio della guerra, ha intrapreso la fabbricazione dei proiettili da 75 mm. ed ha fornito numerose serie di calibri per proiettili agli altri produttori ed allo stesso Ministero della Guerra, riscuotendo dal medesimo elogi ed approvazione.



Reparto fabbricazione proiettili,

LE RETROVIE DEL MARE: IL TECNOMASIO ITALIANO BROWN BOVERI



Interno dell'Officina di Corso Lodi,



Interno dell'Officina di via Castilla,



# PRESTITO NAZIONALE

RENDITA CONSOLIDATA **5% NETTO**

emessa a L. 90 per 100 nominali

REDDITO EFFETTIVO **5,55%** ESENTE DA IMPOSTE  
PRESENTI E FUTURE

Le sottoscrizioni si ricevono dal 5 FEBBRAIO

PRESSO TUTTE LE FILIALI DEGLI ISTITUTI DI EMISSIONE E PRESSO GLI ISTITUTI DI CREDITO ORDINARIO, LE CASSE DI RISPARMIO, LE BANCHE POPOLARI COOPERATIVE, LE DITTE E SOCIETÀ BANCARIE PARTECIPANTI AL CONSORZIO PER L'EMISSIONE DEL PRESTITO.

Prezzo di ogni libro L. 1,50 (Franco di porto nel Regno)  
Estero Fcs. 1,80

"LA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA EUROPEA"  
Editori — ALFIERI & LACROIX — Milano

Associazione alla prima serie di sei volumi:  
Nel Regno L. 9. - Estero Fcs. 12.

LIBRO  
IVeV

# LA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA EUROPEA PER L'ESERCITO SERBO

PREZZO  
L.3

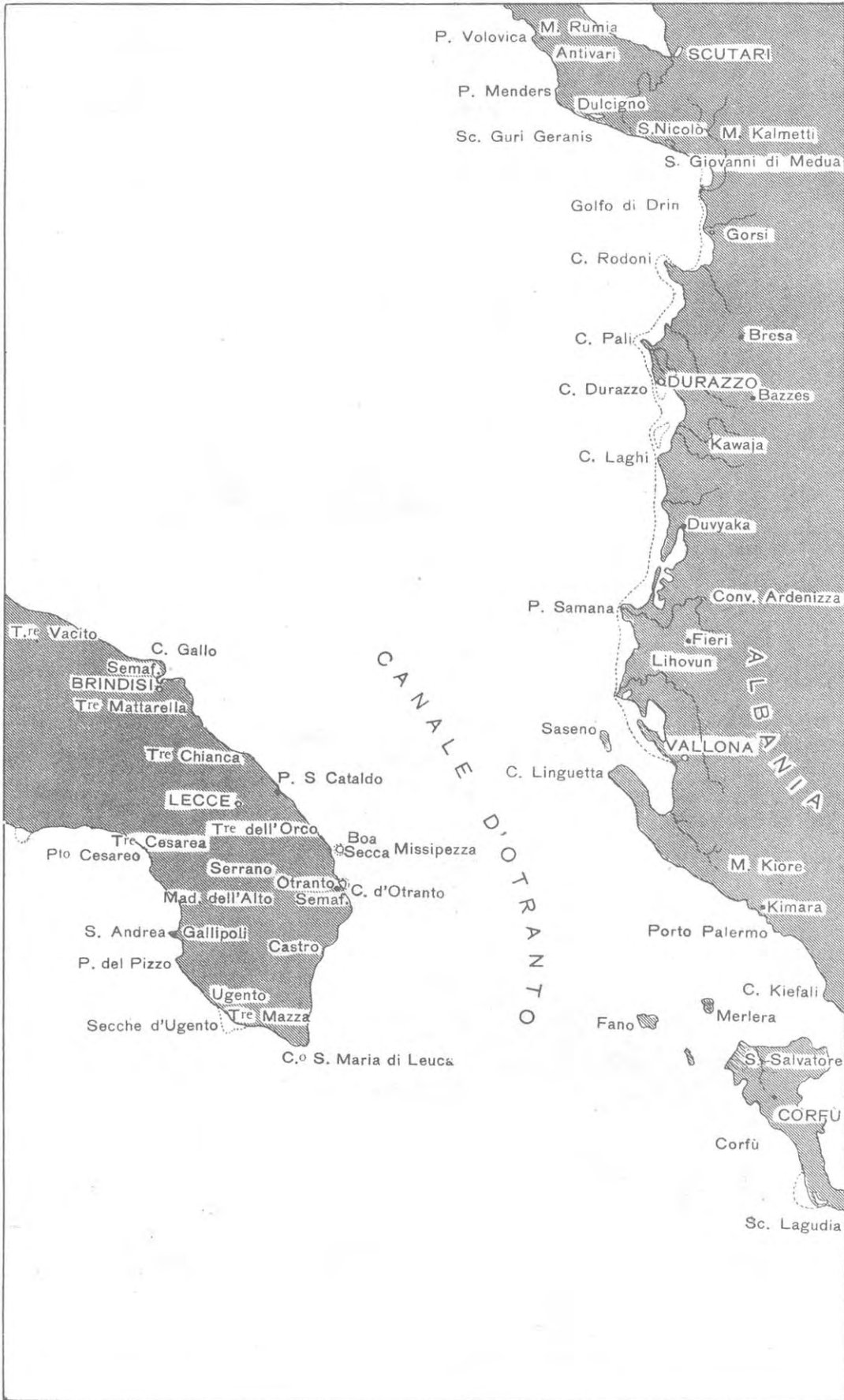
DI PAOLO GIORDANI

PUBBLICAZIONE DEL  
L'UFFICIO SPECIALE DEL  
MINISTERO DELLA MARINA



PUBBLICAZIONE MENSILE - EDITORI - AL FIERE E IACDOIX - MILANO - CONTO CORRENTE CON LA POSTA





Il Basso Adriatico.

LA MARINA ITALIANA  
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRI QUARTO E QUINTO ·

PER L'ESERCITO SERBO

DI PAOLO GIORDANI

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE  
DEL MINISTERO DELLA MARINA

· FEBBRAIO-MARZO MCMXVII ·

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

PROPRIETÀ ARTISTICA E LETTERA-  
RIA RISERVATA - COPYRIGHT 1917  
BY ALFIERI & LACROIX - MILANO.

---

FOTOGRAFIE DELL'UFFICIO SPECIALE  
DEL MINISTERO DELLA MARINA

---

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

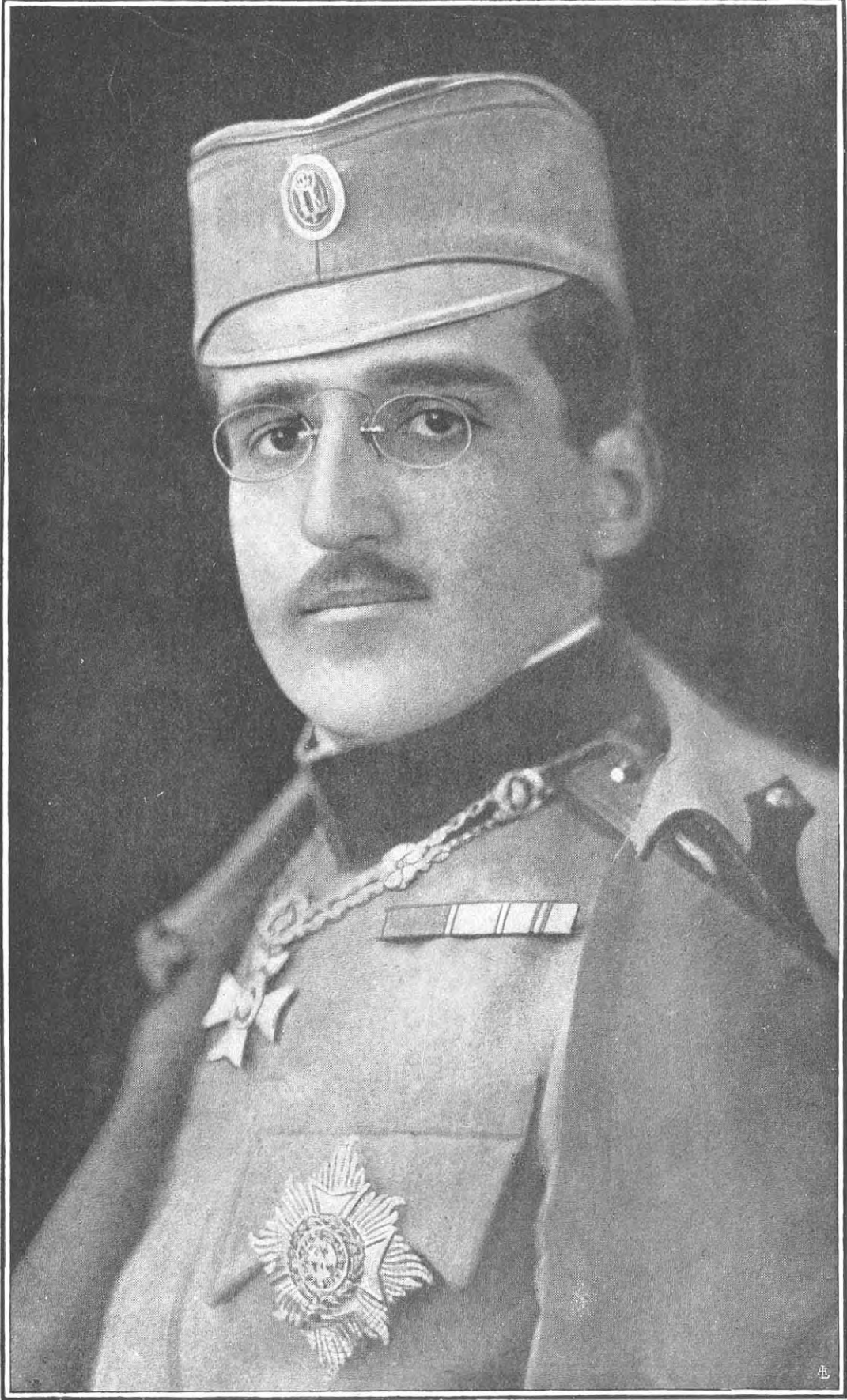


S. E. il Vice-Ammiraglio Emmanuele Cutinelli-Rendina, che diresse le operazioni del trasporto dei Serbi

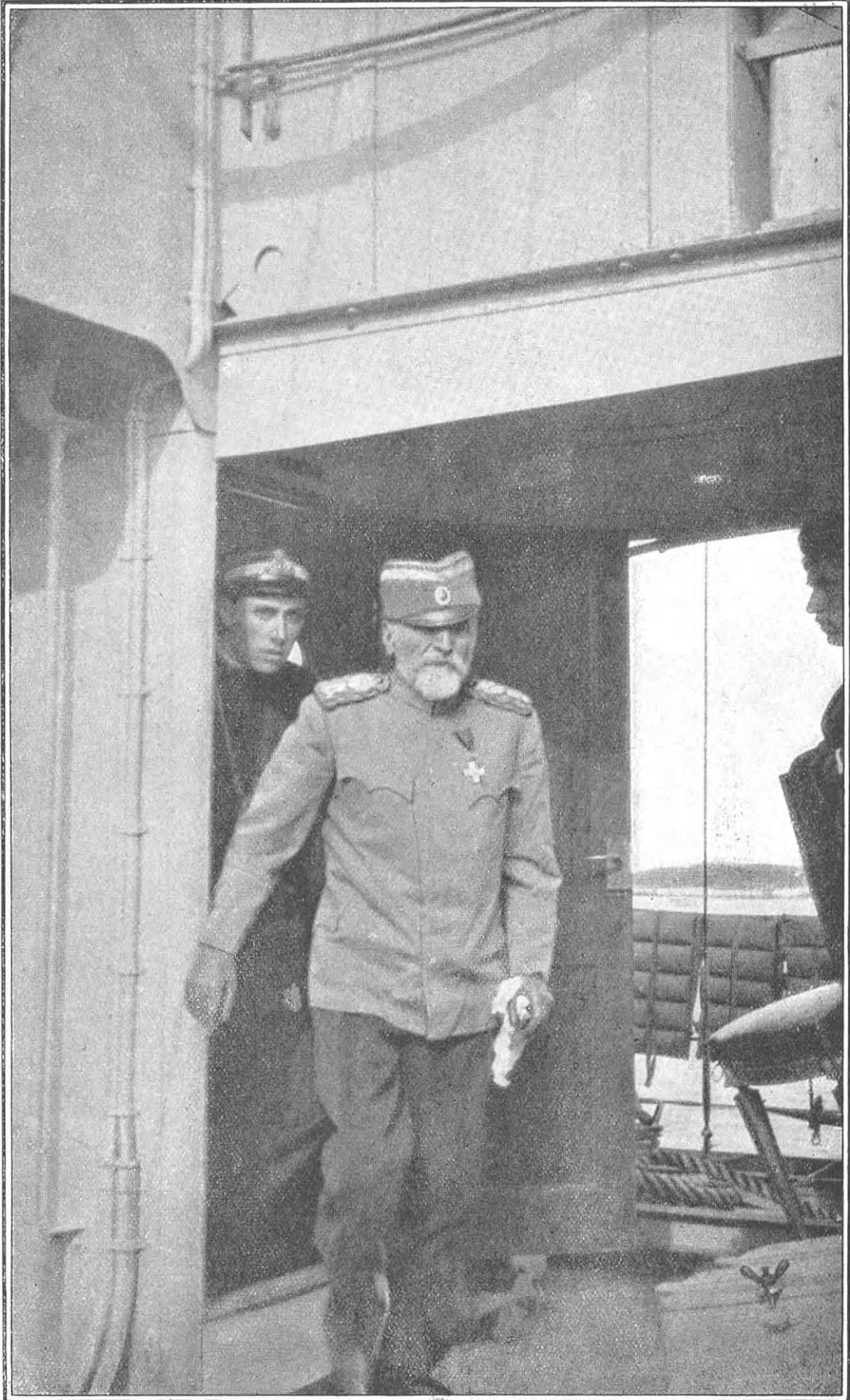


S. A. R. il Principe Alessandro di Serbia e S. E. il Vice-Ammiraglio Cutinelli.

Fot. Com. Ceci.



S. A. R. il Principe Alessandro, Comandante Supremo degli Eserciti di Serbia.



Il Voivoda Putnich in viaggio per l'Italia.



La miglior prova del successo delle operazioni marittime degli Alleati nel Mediterraneo è fornita dal trasporto di grandi forze a Salonicco, dallo sgombero del Corpo di spedizione ai Dardanelli e da quello dell'Esercito Serbo. Tale risultato è dovuto soprattutto alla energica efficienza della Marina Italiana.

Così Balfour rispose alla Camera dei Comuni il 23 febbraio del 1916, il deputato King avendo chiesto se la Marina Italiana cooperasse con le altre marine nel Mediterraneo e se il Governo potesse dare informazioni sull'opera dei "valorosi alleati italiani". E le parole di Balfour — pronunziate il giorno stesso in cui si annunciava il salvamento dell'Esercito Serbo compiuto dai nostri marinai — non vollero essere un semplice atto di testimonianza dell'attività della Marina Italiana ma il riconoscimento solenne del contributo validissimo che l'Italia portava nella guerra navale dell'Intesa, non soltanto in Adriatico ma in tutto il Mediterraneo, e l'affermazione della vastità

e molteplicità del compito affidato alle nostre navi, ai fini ancora delle varie e mutevoli vicende degli eserciti alleati dell'altra sponda, come di quelli del fronte macedone e dell'Egeo.

La trasformazione di Brindisi in un porto militare di primissimo ordine, improvvisazione geniale quanto prodigiosa, e la creazione dal nulla della base navale di Vallona ci hanno dato modo di compiere l'operazione forse più brillante di questi due anni di campagna, per cui più che trecentomila persone — dal dicembre 1915 al febbraio 1916, nonostante la stagione avversa e l'insidia continua delle armi aeree e subacquee — poterono attraversare indisturbate l'Adriatico sotto gli occhi stessi del nemico, in uno specchio di mare strettissimo, su rotte obbligate e lungo spiagge aperte, flagellate da tutti i venti e prive di ogni mezzo d'approdo.

Un breve comunicato ufficiale annunciò allora il trasporto dei trecentomila uomini felicemente avvenuto, insieme con quello di altret-



tanti quintali di materiali e di molte migliaia di quadrupedi e diede anche delle cifre illustrative: un movimento complessivo di cento piroscafi e diciannove attacchi di sommergibili nemici portati a fondo e tutti mandati a vuoto dal naviglio di scorta. Ma pochi seppero leggere tra le righe le difficoltà superate, l'enorme lavoro di preparazione compiuto, le vaste trame di organizzazione e di sorveglianza tessute in silenzio dalla nostra Marina da guerra, con quelle assidue e angosciose crociere di siluranti in cui tutto è febbre sempre e i nervi e l'anima dei minuscoli equipaggi si tendono in uno sforzo sovrumano per scrutare l'orizzonte, intuire l'insidia, come si tendono i nervi d'acciaio degli scafi agilissimi in uno sforzo di velocità vertiginose segnato dal ritmo dei motori: ansia unica, spasimo concorde di cuori umani e di macchine.

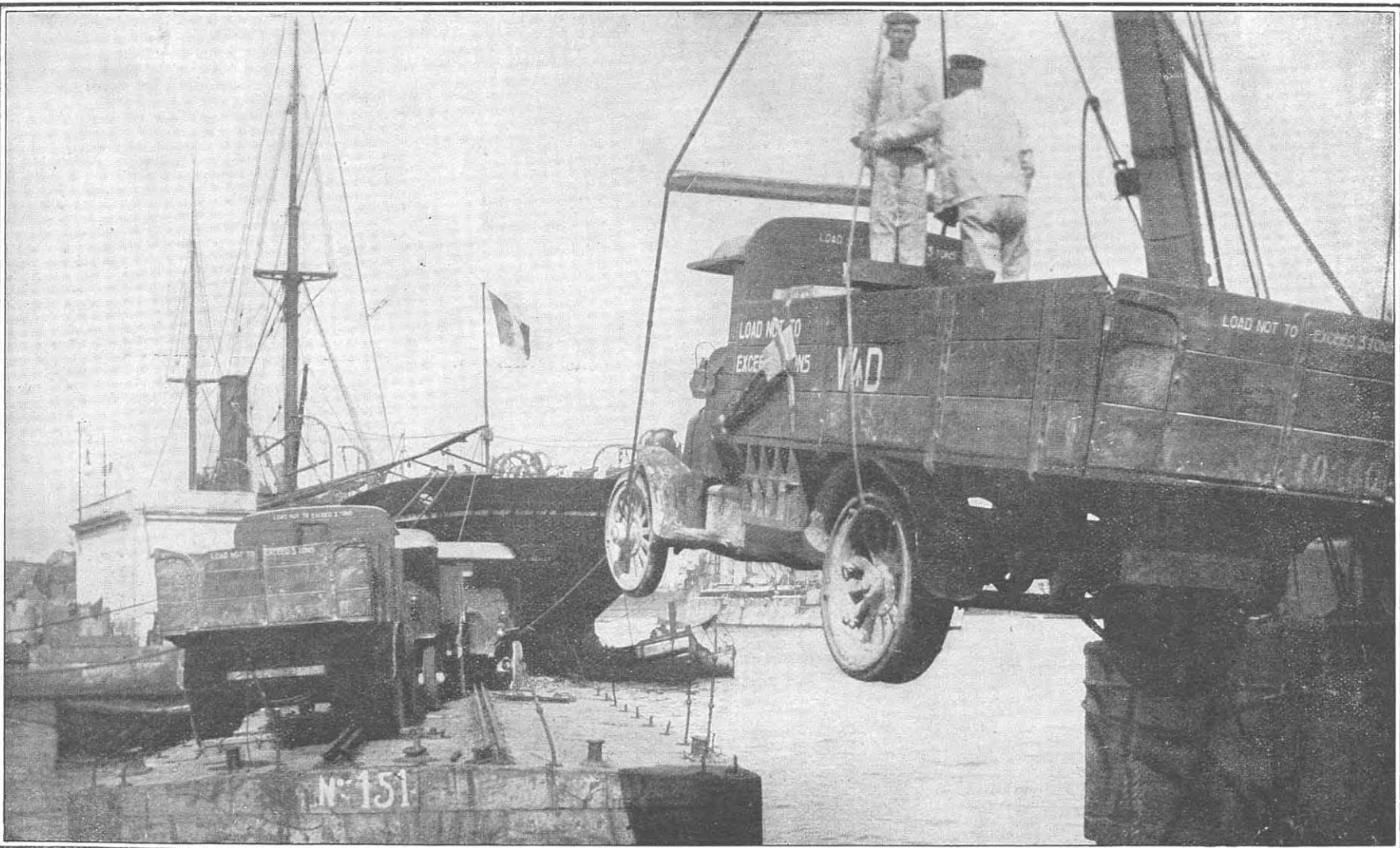
Ai più magari sarà sembrato semplice e naturale che l'impresa

si sia svolta senza gravi incidenti e che non un solo soldato serbo sia perito in acqua; ma coloro i quali possono rendersi conto di quel che sia, nelle condizioni attuali, organizzare e condurre con successo una spedizione per mare, della regolarità cronometrica con cui deve compiersi ciascuna fase di simili imprese e dei miracoli di vigilanza a cui sono chiamate le squadriglie di scorta, sanno che il trasporto dei serbi, organizzato e condotto dalla Marina Italiana, sia pur col concorso di alcune unità delle marine alleate, val bene una battaglia vittoriosa, poichè senza questa grande operazione marittima, che ha luminosamente provato l'effettivo dominio dell'Italia in Adriatico, i gloriosi avanzi dell'esercito serbo e la dinastia dei Karageorgevic sarebbero oggi in potere dell'Austria e l'aquila bicipite piantata sul Capo Linguetta, a quaranta miglia dalla cattedrale d'Otranto.





Vallona - Navi in rada.



Imbarco di autocarri per l'Albania.

Non è a credere che l'opera della Marina Italiana in soccorso degli eserciti serbi abbia avuto inizio solo quando, sotto la pressione delle soverchianti armate di Mackensen, le ultime divisioni di Re Pietro in ritirata cacciarono verso le nostre coste d'Albania i prigionieri austriaci catturati in tempi migliori; chè già da mesi e mesi il rifornimento dei viveri e dei materiali agli eserciti serbo-montenegrini era tutto dovuto all'abilità, alla tenacia e all'ardimento dei nostri marinai.

Fin dall'ottobre del 1915 la crisi di viveri in Serbia e in Montenegro s'era fatta gravissima, sì da destare le maggiori preoccupazioni fra le potenze dell'Intesa, e, mentre Francia e Inghilterra si assumevano, insieme col nostro Governo, il compito di un largo contributo di viveri, n'era affidato esclusivamente alle nostre navi il trasporto sulle coste montenegrine e albanesi.

La Marina Italiana assolse questa parte del suo dovere di alleata con uno slancio di generosità ed una fermezza di propositi a cui purtroppo non corrispose in egual misura, sulla sponda orientale del Basso Adriatico, nè l'attività nè il buon volere di chi doveva provvedere a far giungere in tempo ai combattenti le vettovaglie e le munizioni che i nostri sbarcavano. Se le enormi quantità di viveri, trasportate attraverso l'Adriatico con ogni sorta di difficoltà, non pervennero agli eserciti serbi e montenegrini, ciò è da attribuire non solamente alle disastrose condizioni della viabilità in quei paesi e al perfetto sistema di spionaggio di cui gli austriaci seppero sempre avvantaggiarsi in Montenegro e in Albania, ma all'indolenza e all'incuria della popolazione civile e ancora più alle sistematiche rapine a cui furono soggette in terra albanese e montenegrina le carovane di viveri e di munizioni da parte di bande brigantesche assoldate dal nemico. Può forse questo diminuire il valore e l'importanza del mirabile sforzo compiuto dalla Marina Italiana per così lungo tempo, a

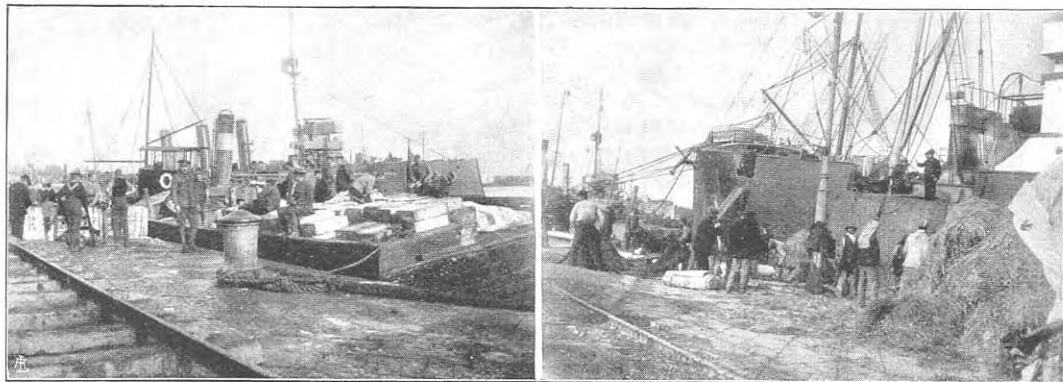
poche miglia da una poderosa base navale come Cattaro, in una stagione quanto mai aspra e infida, in un mare che l'autunno sconvolge con estrema violenza e dove il nemico è perennemente in agguato con ogni arma e su ogni rotta?

Anzitutto era impossibile impiegare piroscafi di medio e grande tonnello, sia perchè i porti (se così possono chiamarsi) di San Giovanni di Medua e di Durazzo, dove occorreva approdare, hanno bassi fondali, sia perchè, mancandovi assolutamente la mano d'opera e gli impianti di scarico, un grosso piroscifo, prima d'esser vuotato, avrebbe dovuto sostarvi troppo a lungo, facile bersaglio e probabile preda al nemico. Si dovette dunque ricorrere a mezzi di piccolo tonnello e sopperire col numero alla portata unitaria. L'Italia allora sguinzagliò in Adriatico tutta una flotta di queste piccole unità a vela, a vapore, a motori a scoppio. Fu come una gara di generosità e di ardimento bandita dalle nostre autorità navali nel ceto marittimo della penisola, che rispose all'appello con fede pari alle difficoltà dell'impresa. Nelle fortunate vicende di quelle eroiche traversate come durante le operazioni di sbarco, le belle e antiche virtù marinare del nostro popolo ebbero ragione di tutte le insidie della natura e del nemico e l'eccellenza dei nostri equipaggi non solo militari ma anche mercantili si rivelò ancora una volta in ardue prove di perizia e di coraggio superbamente superate.

Ma il peggio era sbarcare.... A Medua come a Durazzo bisognava che gli stessi equipaggi dei piroscafi allestissero alla svelta chiatte e pontili per lo scarico, e il servizio di facchinaggio e di trasporto a terra era tutto da organizzare ad ogni arrivo; chè neppure con le più laute ricompense (l'ordine dell'Ammiraglio era di assoldare tutti a qualunque prezzo) si riusciva a vincere dai nostri ufficiali l'apatia degli albanesi e bastava il più lontano ronzio di motore nemico nell'aria

perchè subito i pochi rimasti a lavorare sulla spiaggia interrompessero fino alla mattina dopo il lavoro, lasciando così anche il peso dello scarico sulle braccia dei nostri equipaggi militari. E accadde spesso a quei bravi marinai di ritrovare ancora, al loro terzo viaggio, ammassati sulla spiaggia e abbandonati alle intemperie del cielo e alle ruberie degli uomini i carichi ch'essi avevano sbarcato tre o quattro settimane avanti!

Chi non ricorda le accuse d'imprevidenza mosse nei giornali del tempo ai governi dell'Intesa per i mancati rifornimenti alla popolazione montenegrina, ch'era stata costretta — si diceva — ad arrendersi per fame? Ragioni militari imposero, come spesso accade, il silenzio sulle misure adottate per assicurare l'estrema resistenza del popolo della Montagna Nera, chè non metteva conto davvero informare il nemico meglio di quel che non facessero le numerose e fedelissime sue spie; ma oggi si può ben dire — e lo sanno i Delegati del Montenegro i quali da Brindisi (centro di affluenza dei viveri provenienti dall'Italia, dalla Francia e dall'Inghilterra) assistevano al febbrile immane lavoro — che l'esercito di Re Nicola fu dalla Marina Italiana rifornito fino all'ultimo giorno della sua lotta, fino a quando Re e Governo, insieme coi Ministri d'Italia, di Francia e d'Inghilterra, non lasciarono Medua. Allora, il 21 febbraio 1916, un incendio provocato dai nostri divorò su quella spiaggia tonnellate di materiali e di viveri che stavano ormai per diventare bottino del nemico....



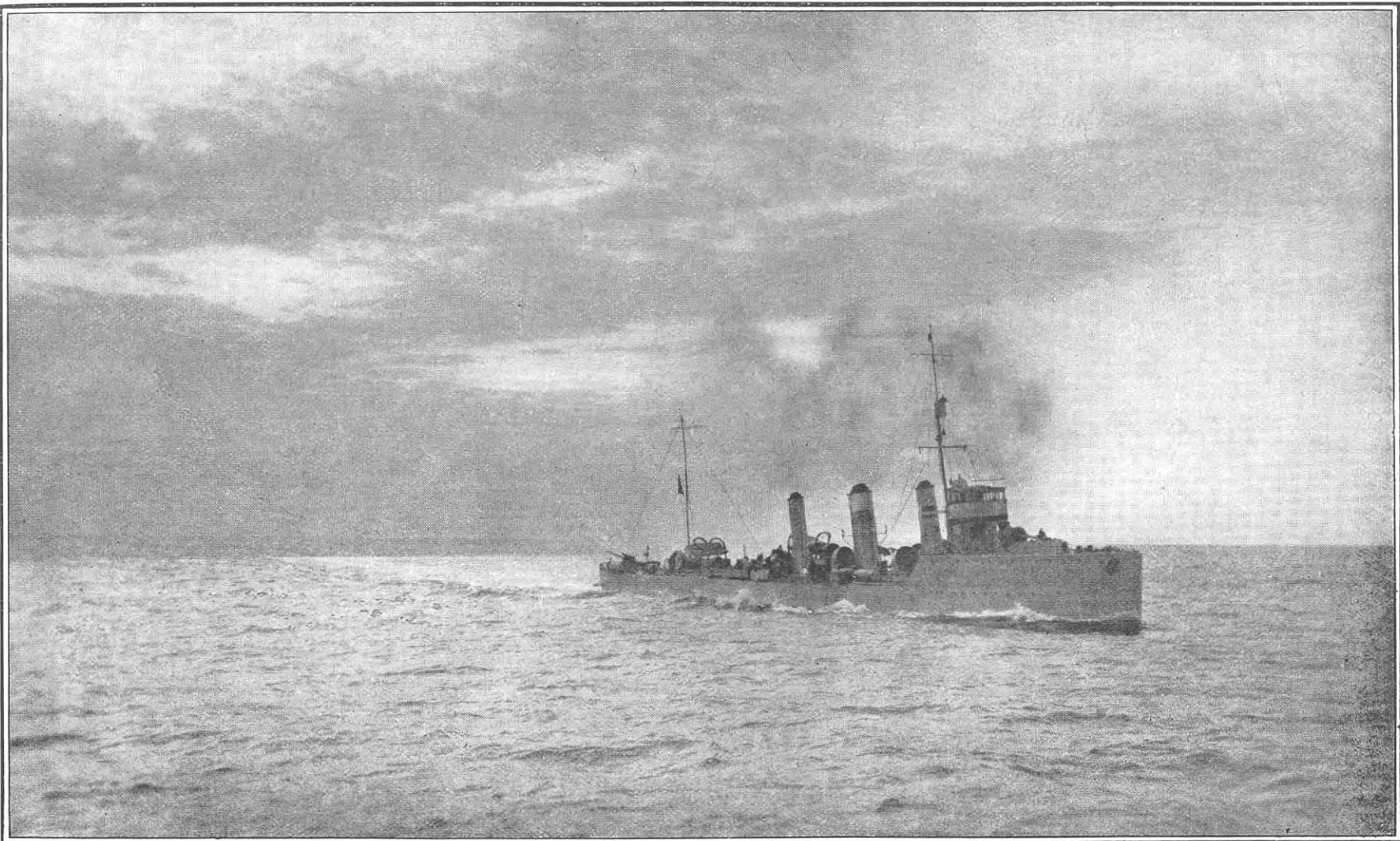
Imbarco di materiali per l'altra sponda.

Fot. Com. Ceci.

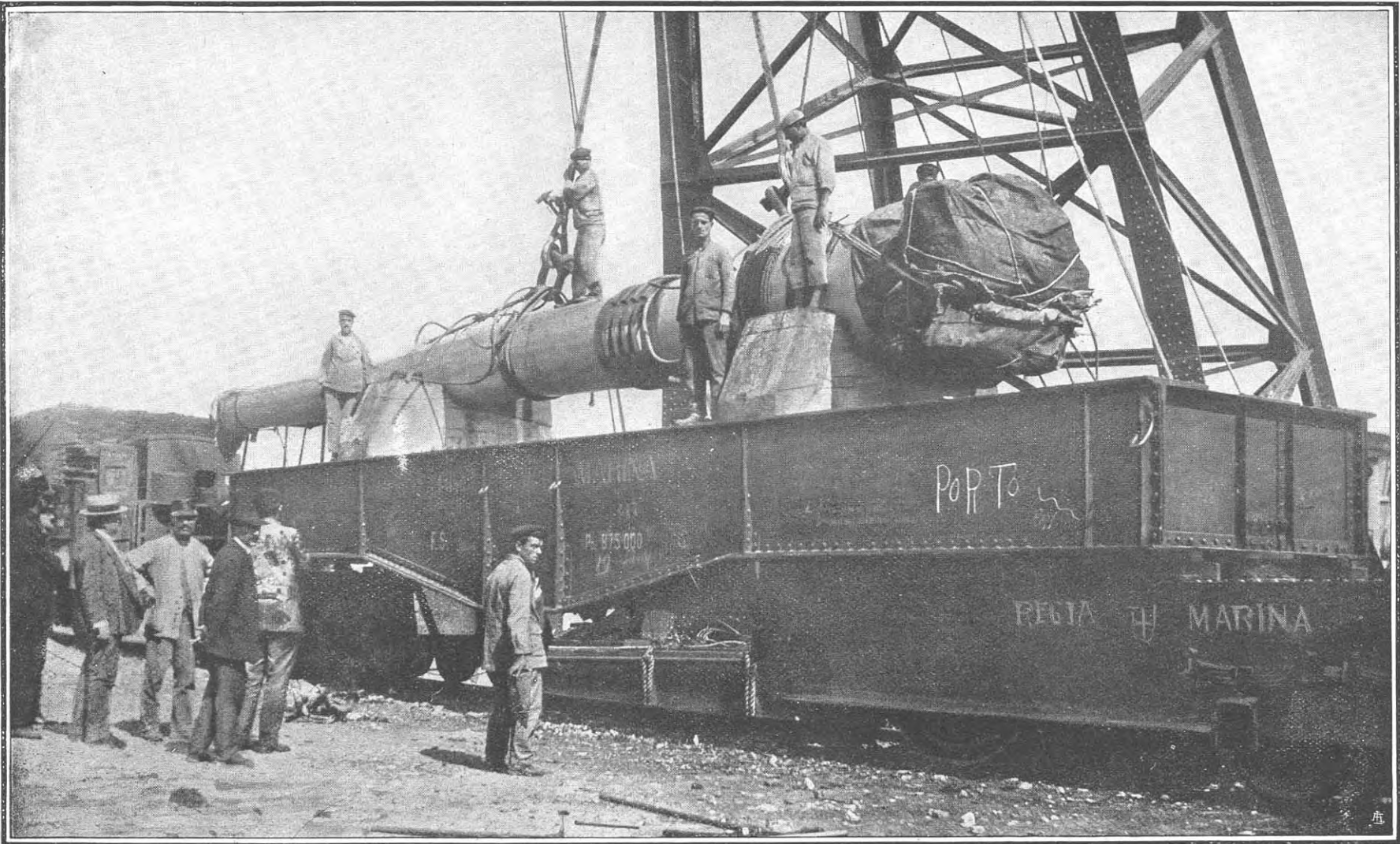
Trascrivo dal diario di un nostro ufficiale, che in quei giorni comandava una squadriglia di scorta nelle acque albanesi, queste testuali parole: "...Il Montenegro ha abbandonato il Lowcen, è stato invaso. Perciò Medua quale punto di rifornimento non serve più. Forse la maggioranza degli italiani immagina quel meschino ancoraggio, sufficiente appena per qualche piccolo piroscampo, come un magnifico porto provvisto di banchine, di gru, di chiatte e magari anche di uno scalo ferroviario. Se si sapesse che cosa sia, con questo

mare, in primo luogo raggiungere Medua e poi restarvi e sbarcare per giunta viveri e materiali, certamente tanti grossi spropositi non si scriverebbero. E pensare che quella povera spiaggia ha avuto più traffico in poche settimane di quel che non abbia mai avuto in lunghi anni...".

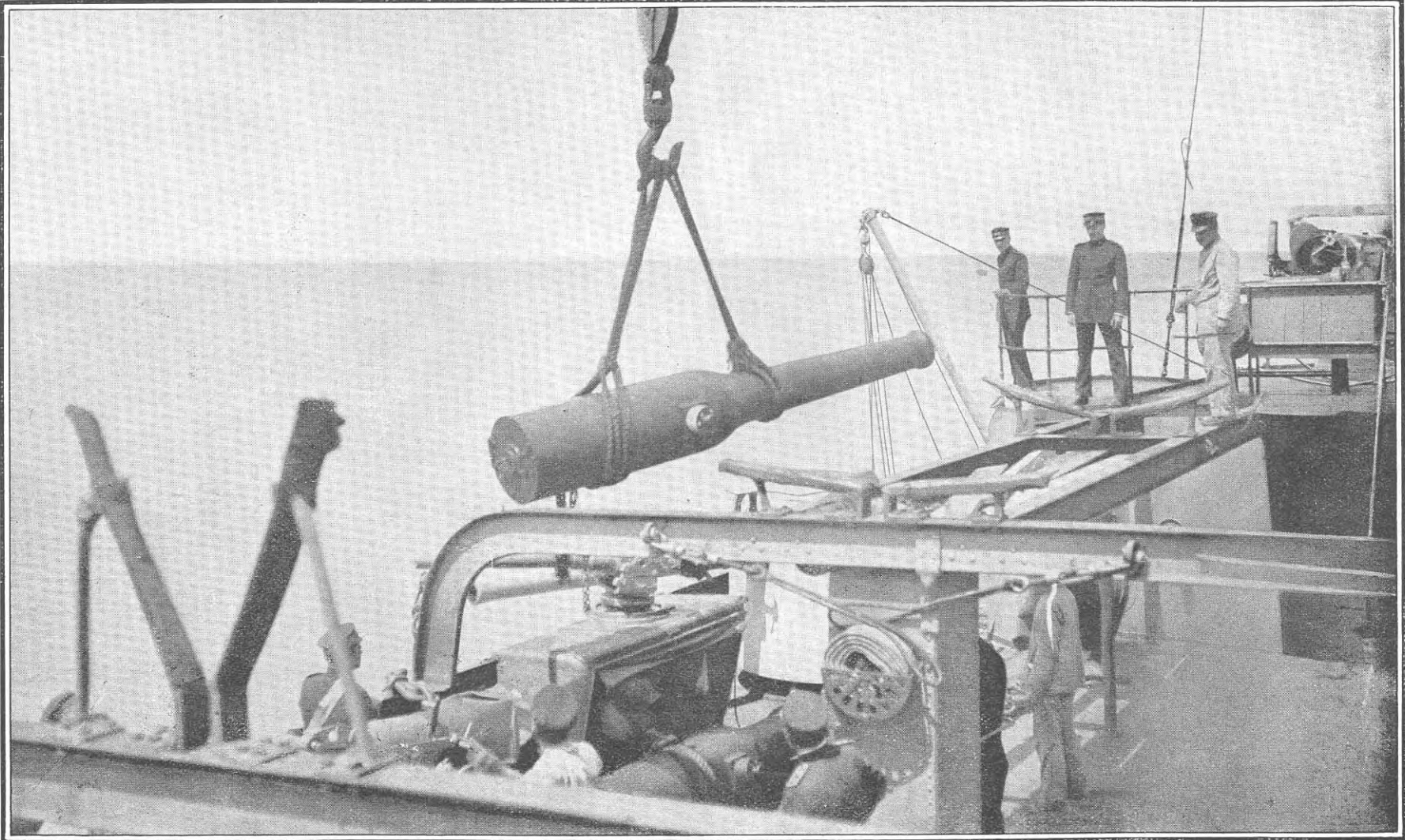
Solo a Medua furono infatti sbarcati viveri e materiali per seimilanovecento tonnellate, distribuite su numerose piccole navi che aumentavano, pel loro stesso numero, le difficoltà delle scorte ed i rischi di offese e di sorprese dall'attigua piazza di Cattaro. A garantirne l'arrivo, lo scarico e il ritorno doveva sempre battere il mare un forte nucleo di unità della marina da guerra, anche se il carico da proteggere fosse quello di un solo e piccolo *Palatino*, che i romani conoscono pel traffico di Ripagrande, ma che pure in quell'occasione portava viveri preziosi per qualche giorno ancora di resistenza a chi lottava contro un nemico agguerrito e contro la fame.



L' *Intrepido* in crociera di protezione.



Un cannone di grosso calibro pronto per l'imbarco.

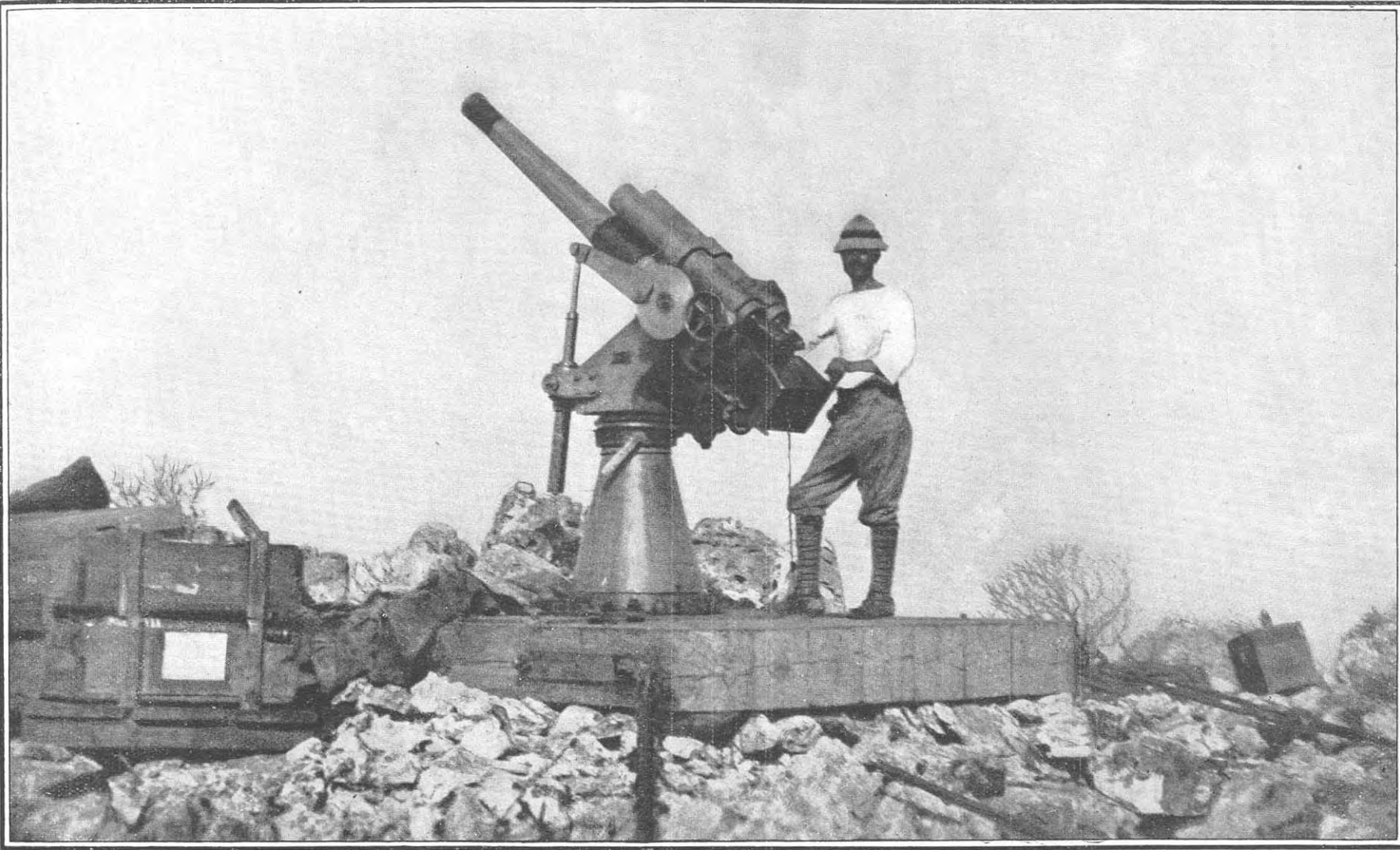


Sbarco di pezzi da 149.





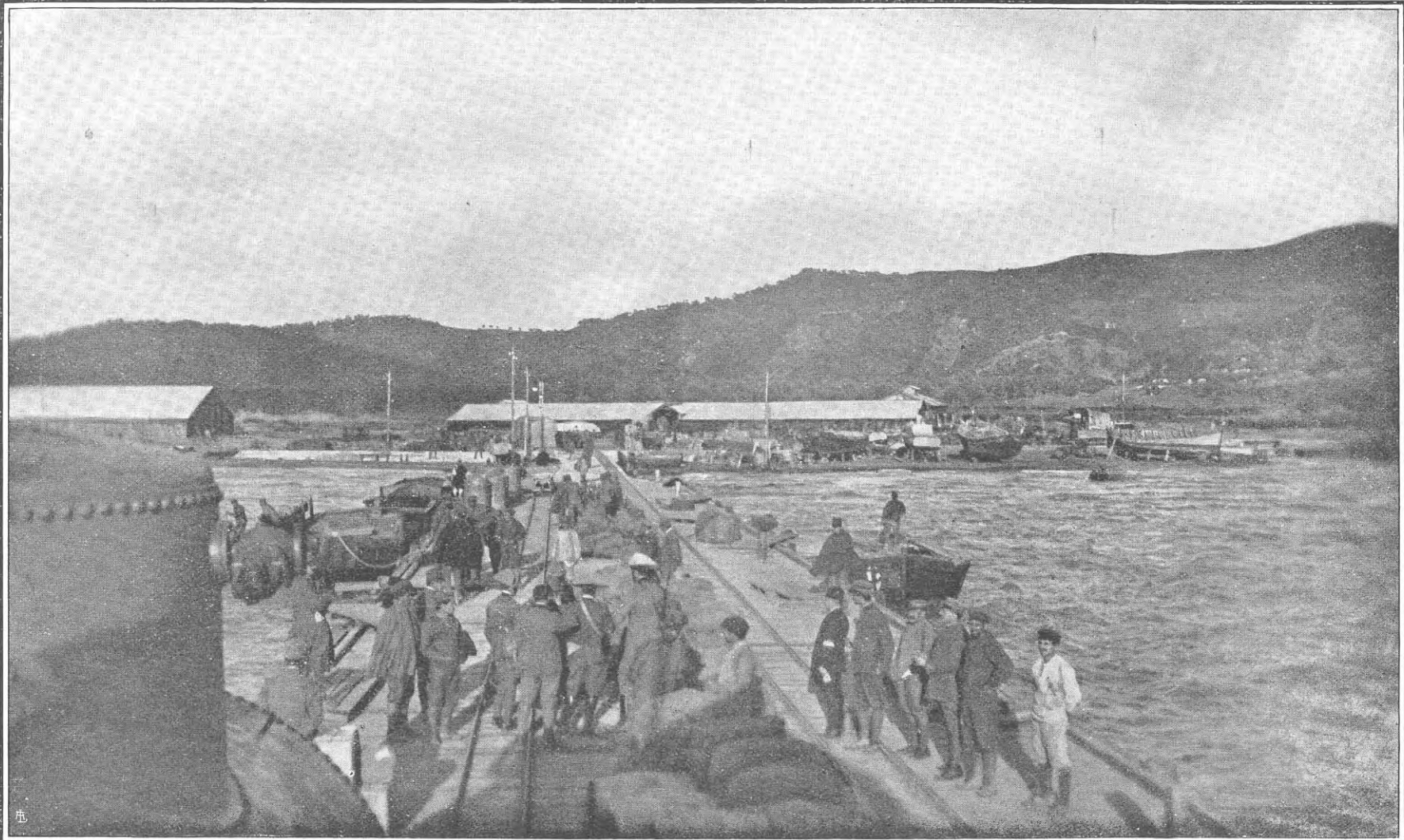
Vallona - Marinai che trasportano munizioni.



Pezzo antiaereo sulla costa albanese.



Albania - Una batteria della difesa costiera.



La nuova Vallona - Il traffico nel porto.



Vallona - Arresto di spie albanesi.

Tutto questo ininterrotto traffico del vettovagliamento e munizionamento dei serbi e montenegrini si compì dunque sotto la protezione costante d'incrociatori e siluranti, e con crociere di navi maggiori, quando le circostanze o l'importanza dei traffici imposero una sicurezza assoluta contro colpi di mano del nemico. Si pensi che dal 1 dicembre 1915 al 19 gennaio 1916, se le cifre hanno pure una loro significazione documentaria, oltre centomila quintali di sole vettovaglie furono sbarcati a Medua e a Durazzo, e, per la scorta dei piroscafi che servirono al loro trasporto, furono tenute in crociera ben settanta unità della nostra marina da guerra, fra incrociatori e grossi cacciatorpediniere. Andarono perduti 3540 quintali di viveri per l'affondamento dei piccoli piroscafi *Brindisi*, *Palatino* e *Gallinara*, le sole vittime di quel laboriosissimo traffico.

Le difficoltà crebbero in special modo quando la situazione militare dell'Intesa impose la costituzione di una solida base franco-inglese a Salonico; poichè per scortare i numerosi convogli recanti truppe in Macedonia fu necessario distogliere dall'Adriatico non poche unità, insieme coi cacciatorpediniere francesi temporaneamente aggregati alle nostre squadriglie, e l'Italia dovette ancora provvedere coi propri mezzi a tutte le necessità sempre più gravi ed urgenti del rifornimento dei serbi e dei montenegrini, mentre la triplice spedizione punitiva contro il regno dei Karageorgevitc minacciava seriamente anche il nostro esiguo corpo di occupazione in Albania.

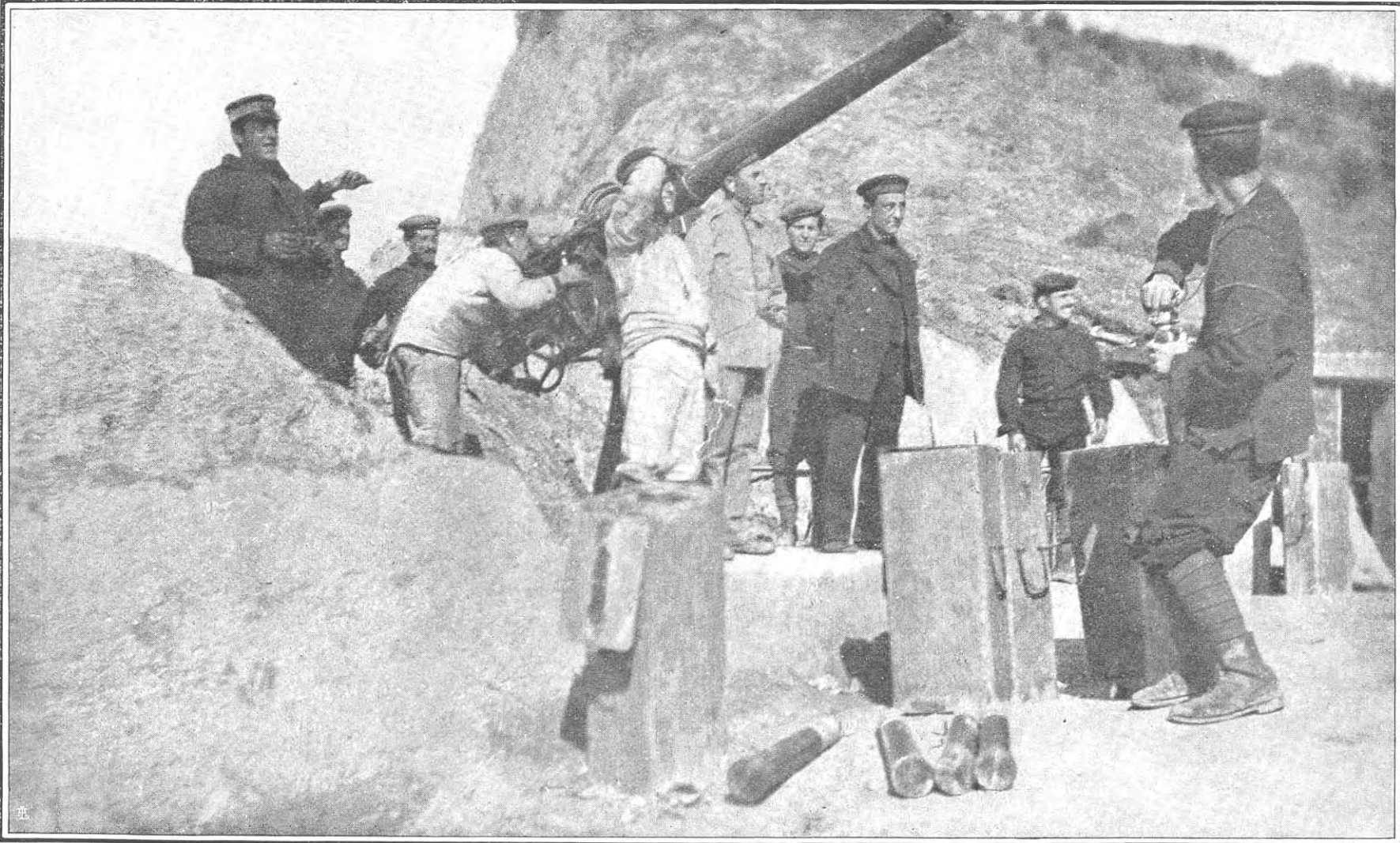
La genialità italiana aveva intanto allestito i treni armati. Oltre che un record memorabile, per la rapidità con cui la Marina Italiana seppe approntarli, furono essi una soluzione felicissima del problema della nostra difesa costiera in Adriatico e riuscirono in gran parte a diminuire, se non ad eliminare, la superiorità tattica che gli austriaci traevano dal fatto che di fronte ad ogni punto della costa italiana, su cui si proponessero di agire, essi avevano una base ravvi-

cinata di partenza nel loro intricato arcipelago, ond'erano sempre sicuri di giungere, agire e ripiegare incolumi, prima che dalle eccentriche basi di Venezia e di Brindisi le nostre forze potessero accorrere a difesa.

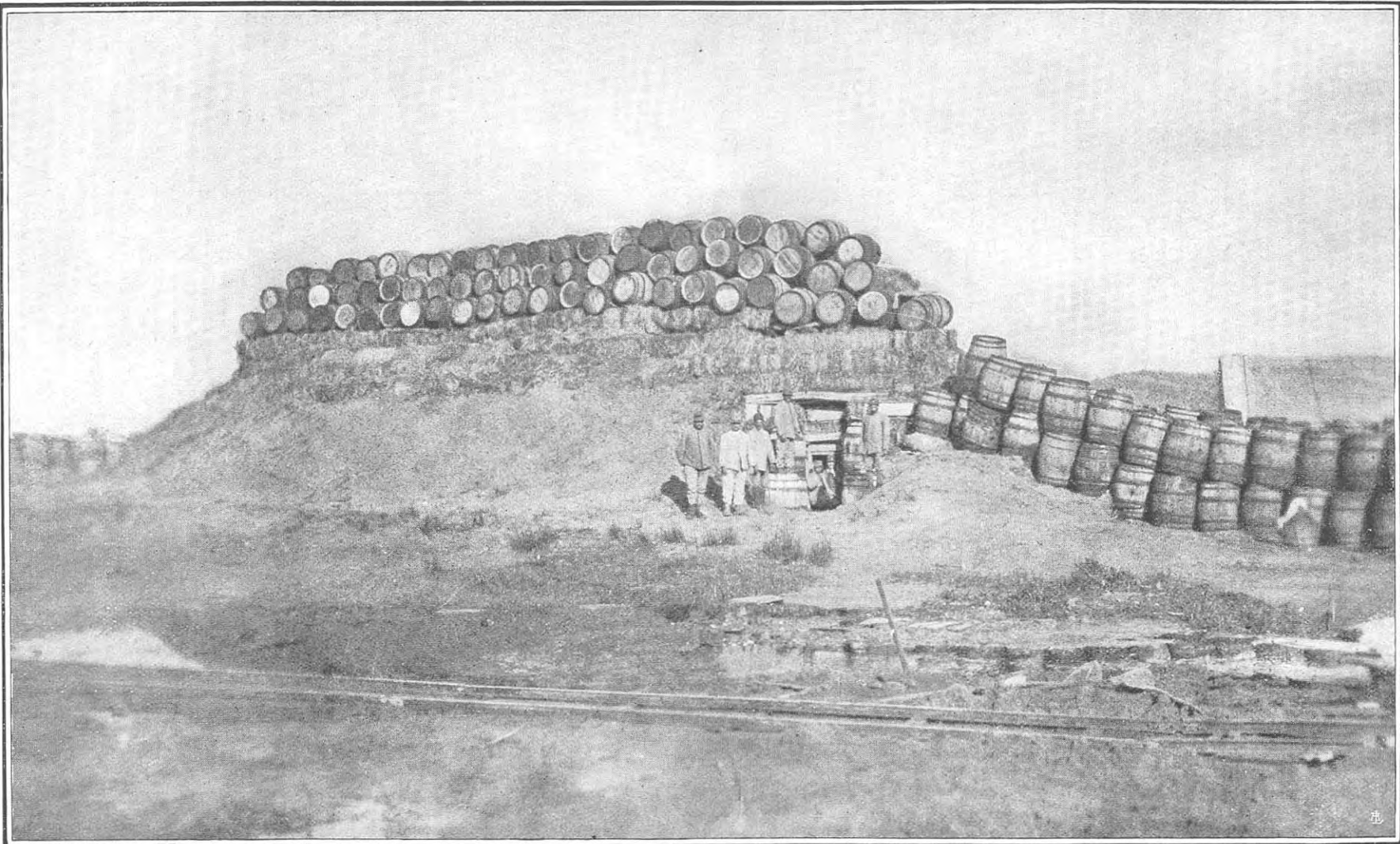
Ma un vantaggio forse più immediato, fra i tanti conseguiti dalla creazione dei treni armati, fu la possibilità di liberare dagli esasperanti servizi di vigilanza costiera gli esploratori e il naviglio leggero, che fino allora aveva costituito tutta una difesa puramente mobile del nostro litorale adriatico, con crociere logoratrici, nelle quali ogni più ferrea volontà ed ogni più tenace ardimento si sarebbero fiaccati se equipaggi e comandanti non avessero avuto tempre d'acciaio. Nè a questa difesa era possibile rinunciare, mentre gravi ed incumbenti erano le scorte dei convogli di rifornimento e costanti le crociere diurne e notturne per chiudere il Canale d'Otranto al contrabbando, ostinatamente tentato da navi neutrali cariche di nafta e di granaglie.

Ci furono siluranti che tennero il mare per giorni e notti di seguito, come per un lungo viaggio, ed erano lì a poche miglia dagli scali, cambiando sempre di mestiere, dalla caccia ai sommergibili alla vigilanza delle mine vaganti che i venti strappavano al cavo onde sono vincolate al fondo del mare e le correnti sbandavano verso le nostre rive, dalla guardia delle coste nemiche alla ricerca delle navi contrabbandiere.

Dopo l'istituzione dei treni armati e di altri sistemi di difese fisse, onde fu copiosamente munita la costa adriatica, un più forte contingente di esploratori e cacciatorpediniere potè essere meglio impiegato in quelle missioni che le nuove dolorose vicende degli eserciti serbo-montenegrini in ritirata rendevano ormai indispensabili per l'estremo tentativo della salvezza di quei popoli e per l'onore dell'Intesa, specie dell'Italia, che fra gli alleati sopportò tutto il peso e la responsabilità dell'impresa.



Artiglieria antiaerea sulla costa albanese.



Trincea contro aerei in Albania.





La sede del Comando del Corpo d'occupazione in Albania.

La campagna austro-bulgaro-tedesca contro la Serbia e la successiva invasione del territorio serbo-montenegrino avevano mutato sensibilmente la situazione militare in Adriatico. Riconosciuta impossibile una resistenza dell'esercito serbo in Albania, diventò necessità assoluta e capitale impedire un accerchiamento e una capitolazione. Alla Francia e all'Inghilterra s'impose il compito di precludere agli Imperi centrali lo sbocco in Egeo, a Salonico; all'Italia quello di impedire che l'Austria s'impossessasse anche di Vallona.

L'Italia si vide perciò improvvisamente costretta a trasformare la sua modesta occupazione di Vallona in una vasta e complessa impresa militare sull'opposta sponda adriatica, ch'era destinata a tenere impegnata una gran parte delle nostre forze navali.

Se l'operare oltre mare fu in ogni tempo pieno di rischi e sotto ogni aspetto difficile, tali difficoltà e tali rischi diventano quasi insuperabili in un mare ristretto e di speciale configurazione come il Basso Adriatico. Suol dirsi che il Canale d'Otranto sia, rispetto all'Adriatico, quel ch'è la Manica rispetto al Mare del Nord; ma se l'Inghilterra conobbe le dure prove, i sacrifici e gli ardui del trasporto del suo esercito in Francia, la Marina Italiana, per il trasporto del nostro esercito a Vallona, conobbe prove infinitamente più dure. Anzitutto, mentre nella Manica sono ventiquattro miglia di mare con fondali relativamente bassi da sbarrare e difendere, nel Canale d'Otranto sono oltre quaranta miglia da vigilare, con fondali di circa mille metri, dove non si possono impiegare i mezzi utili per la Manica. A ciò si aggiunga la prossimità della base di Cattaro e l'insidia della sponda opposta, facile al rifugio e ai rifornimenti dei sommergibili nemici. Inoltre, mentre il corpo di spedizione inglese sbarcava in porti e in territorio preparati alla guerra e forniti perciò di tutte quelle organizzazioni materiali che assicurano la vita e l'attività bellica di un forte esercito oltre mare, noi dovemmo cominciare dalla creazione *ex-novo* del luogo di sbarco, provvedendone all'assetto

e alla difesa. La prima necessità infatti fu quella di costituire a Vallona una vera e propria base navale. Reti, travi, cannoni d'ogni calibro, mine, stazioni di vedetta, proiettori, pontili di sbarco, baracche, depositi di viveri di munizioni di combustibile, ferrovie, officine intere: tutto l'immenso materiale che occorre in un paese privo di qualsiasi risorsa per renderlo capace di accogliere una flotta e garantirne la sicurezza d'ancoraggio, dovette essere preparato imbarcato e spedito attraverso l'Adriatico, per quel breve spazio di mare dove il nemico era sempre presente.

Nulla si seppe del lavoro incessante e convulso, ma pur sempre regolato da un'intima disciplina coordinatrice, che la Marina Italiana ha svolto e continua a svolgere in terra albanese per la maggiore efficienza della base navale, per la difesa delle coste, per la saldezza delle nuove occupazioni litoranee, per il sicuro rifornimento delle nostre truppe. Ma chi vide Vallona prima che vi sbarcassero i marinai della Divisione Patris, quando era intorno non altro che lo squallore e il deserto delle paludi e un pontile pressochè inaccessibile ne costituiva il porto, rivedendola oggi piazzaforte marittima munitissima, centro irradiatore e propulsore di tutto un movimento grandioso e continuo d'armi e d'armati, sente che i nostri marinai sono su ogni lido come su ogni mare gli annunziatori e le scorte della più vera civiltà latina e che le virtù di organizzazione sapiente — ah!, troppo spesso e facilmente riconosciute al privilegio della nazione germanica! — sono nostre più che d'altrui, poichè in noi ritrovano le forme più nobili della genialità e della bontà.

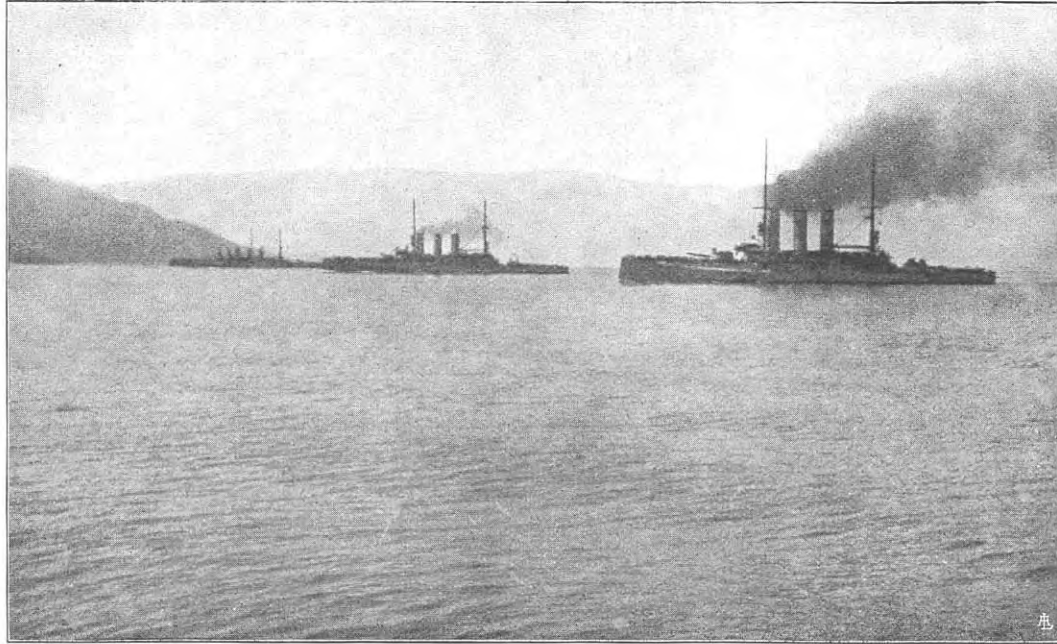
Al nuovo turbine di vita che la guerra ha suscitato a Vallona partecipa oggi tutta la popolazione albanese che la nostra iniziativa e la nostra assistenza hanno strappato all'abbruttimento dell'ozio, della miseria e delle malattie epidemiche alimentate in modo spaventoso, sotto la dominazione turca, dall'indolenza e dal sudiciume degli indigeni.

La rigenerazione igienica del paese è oggi in massima parte compiuta, opera meravigliosa di umanità e d'italianità, onde si è resa benemerita quella Missione Sanitaria della Marina che, sbarcata a Vallona il 30 ottobre 1914 in soccorso dei profughi epiroti scampati ai massacri delle bande greche, doveva più tardi lenire tanti dolori e sanare tante piaghe della tragedia serba.

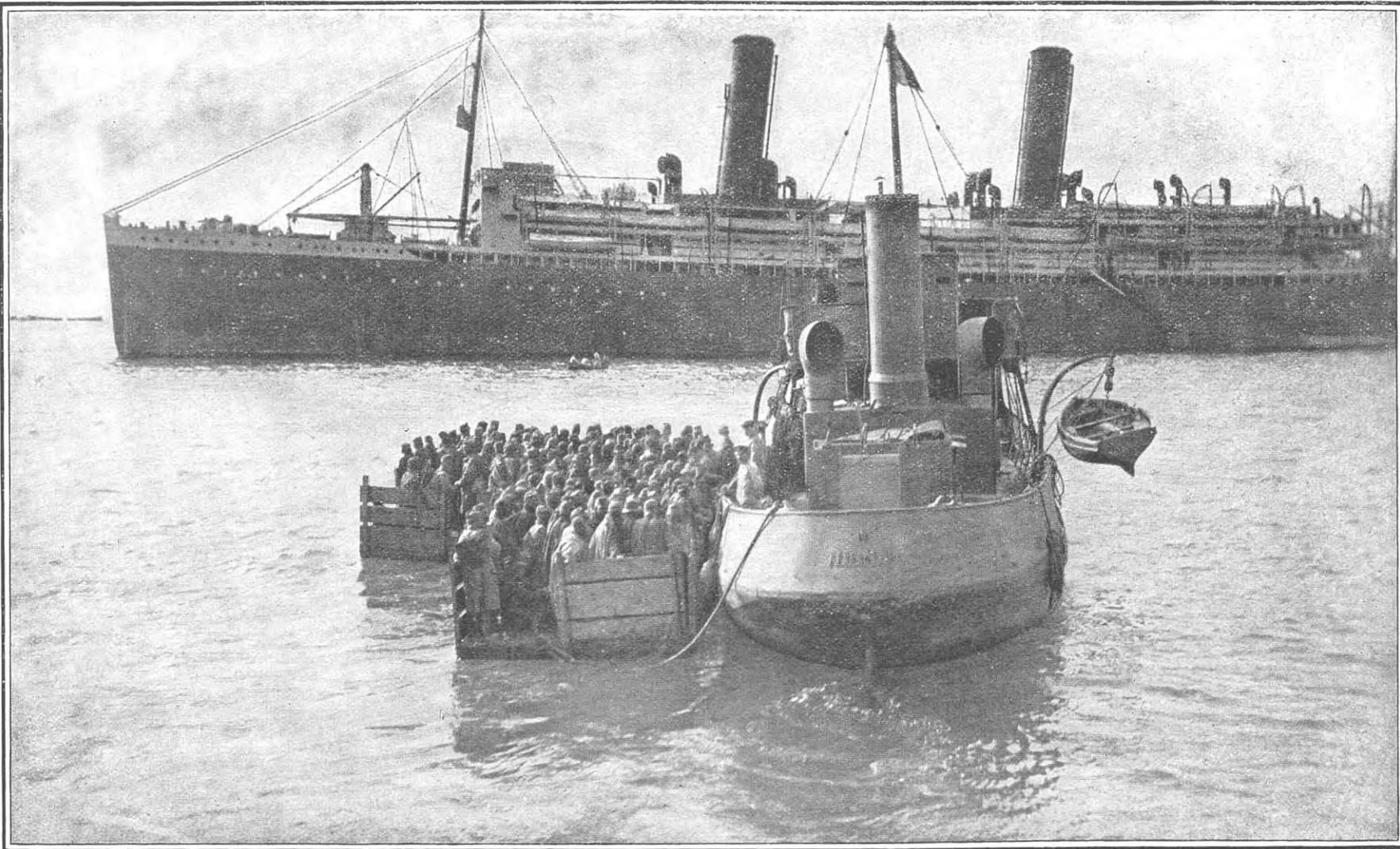
Nell'economia complessiva della guerra la base navale di Vallona ha già servito a funzioni importantissime e spesso anzi decisive: dallo sbarco del Corpo di spedizione Bertotti alla sistemazione offensiva e difensiva della costa, dall'apprestamento metodico e sicuro dei rifornimenti d'ogni genere all'imbarco delle truppe serbe sospinte oltre i confini della patria; ma i più ignorano le condizioni particolarmente difficili create dall'incalzare precipitoso degli avvenimenti balcanici. Erano ancora i giorni della preparazione, allorchè in patria si apprestava l'esercito e il materiale guerresco da inviare sull'altra sponda e si concentravano i piroscafi destinati ai convogli, mentre a Vallona si affrettava

l'assetto della base e la Marina si preoccupava di mettere in opera i mezzi più efficaci di difesa contro eventuali aggressioni nemiche dal mare e dal cielo — formidabili costruzioni di mine e di reti; sbarramenti di torpedini; stazioni di vedetta lungo il litorale, sparse un po' dovunque, allacciate telegraficamente e telefonicamente, mercè cavi sottomarini, coi posti fortificati della baia e munite di strumenti radiotelegrafici ed eliografici per la sicurezza delle comunicazioni in qualunque modo e con qualunque tempo; numerose e potenti batterie abilmente nascoste e protette lungo la baia e sulle balze rocciose di Saseno; magnifico impianto di cannoni la cui efficacissima azione, insieme con quella delle navi e degli idrovolanti, difende ora Vallona dagli aviatori nemici, che nei primi tempi

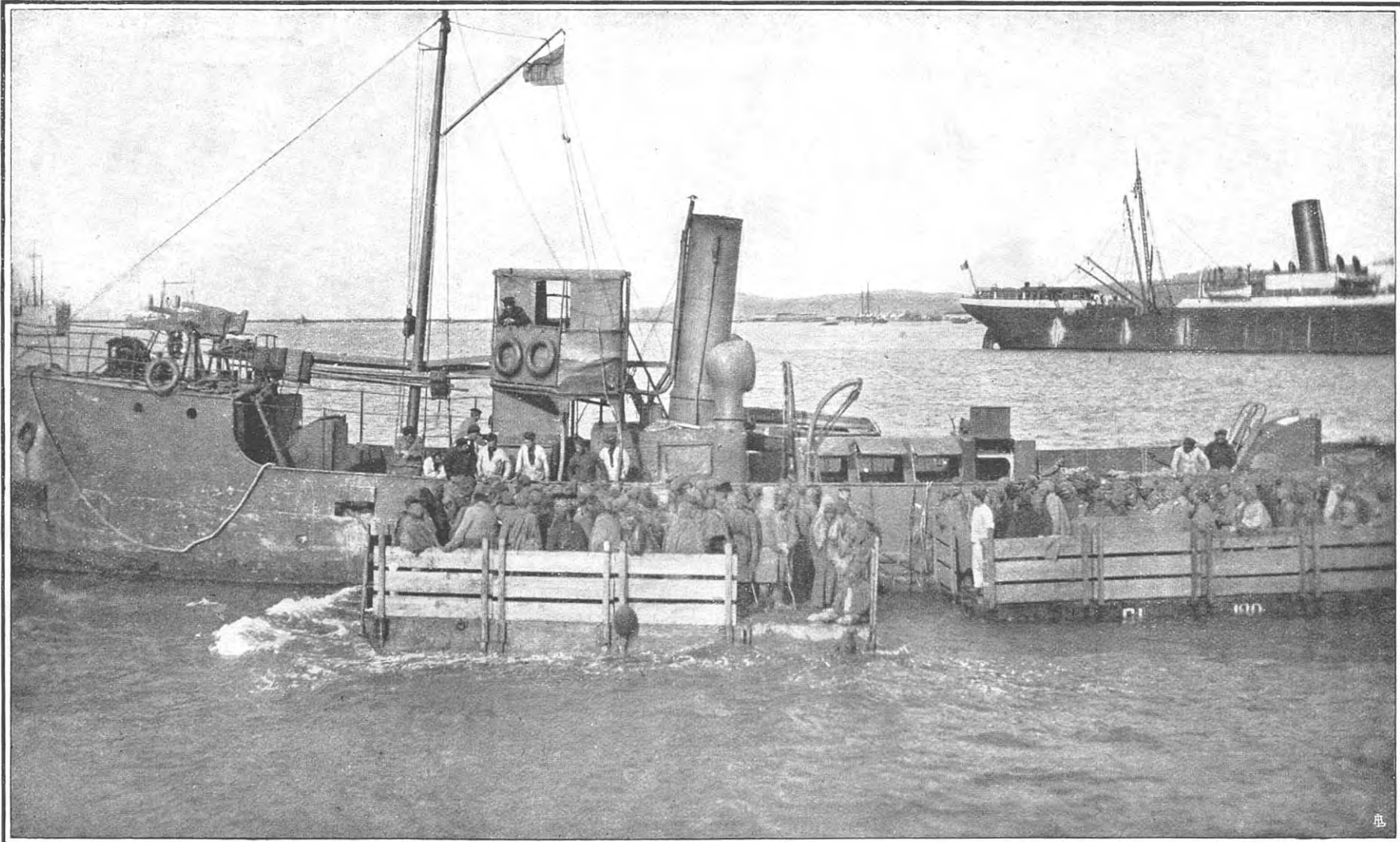
bombardavano il porto e la città con incursioni quasi quotidiane —, ed ecco giungere al mare dall'interno della Serbia, attraverso i monti d'Albania, le prime colonne di prigionieri austriaci convogliati in due diverse direzioni, su Vallona e su Durazzo...



La Divisione *Elena* nelle acque albanesi.



Imbarco di prigionieri austriaci dell'esercito serbo.



Vallona - Prigionieri austriaci.

Con l'agonia straziante di quell'avanguardia colerosa e famelica già pesava sulle spiagge albanesi tutto l'incubo della tragedia senza nome, tra le più spaventose che la storia conosca, e l'opera sublime di pietà dei nostri medici e dei nostri infermieri ebbe principio su quelle povere carni di nemici, larve più che uomini, a cui le navi italiane apparvero come la più sospirata delle liberazioni.

Per lo sgombero di quella prima massa d'infelici, segnati dal marchio delle sofferenze più atroci e del morbo dilaniatore, come per la salvezza delle truppe e dei profughi serbi che li seguivano, importava assicurarsi senza esitanza il dominio anche temporaneo della rada di Durazzo.

Perciò, ad integrare il compito della flotta, l'Italia provvide ad inviare colà, insieme con un'altra Missione Sanitaria della Marina, cinquemila soldati, ai quali fu affidata la protezione della ritirata dei serbi.

Così Durazzo e Vallona furono i luoghi di concentramento dove, con la grande opera umanitaria del ritiro dei prigionieri austriaci, si compì l'imbarco dell'esercito serbo; furono le arterie attraverso le quali nuovo sangue ristoratore potè rifluire nelle vene di migliaia e migliaia di combattenti indomabili, che l'aggressione nemica aveva per un momento abbattuto, ma che ora, a bordo delle navi italiane salvatrici, fra i marinai e i cannoni d'Italia, rinascevano alla speranza e all'orgoglio della riscossa imminente.

Chi potrà dire mai tutto l'orrore di quell'immenso carnaio che nei giorni del dicembre 1915 e del gennaio 1916 si abbattè sulle nostre spiagge albanesi come una marea di umanità flaccida fetida

fangosa, rifiuto di chi sa quale bolgia d'inferno sfuggita alla concezione dantesca?

Erano a centinaia, a migliaia, a decine di migliaia i soldati e i profughi, i prigionieri e le donne, tutt'insieme confusi in un fantastico mondezzaio di cenciame brulicante d'insetti e di scheletri viventi, irrigiditi dai crampi dello stomaco vuoto, tutt'insieme attanagliati dal morso della sete e del digiuno, vittime dell'ultima battaglia, la più aspra, combattuta per cento giorni e cento notti a denti stretti contro la propria carne dolorante di tutti i dolori, contro il pantano e la roccia, contro il colera e la cancrena. Avevano tutti lo stesso volto di fame e di febbre, su cui gli occhi affondavano la loro vitrea fissità come un ultimo lume e gli angoli della bocca schiumavano il rigurgito verdastro dell'erba maciullata, e i più, appena riuscivano a toccar la riva, a vedere il mare, si accasciavano in un'immobilità ch'era lo spasimo pietrificato, come se quella visione tanto a lungo sognata nella terribile marcia, ora stagnasse d'un tratto sotto la loro pelle incrostata e tirata sulle ossa l'ultima goccia di sangue.

Ci sono, per le nostre carni mortali, ferite anche più orribili di quelle che la mitraglia e la lama sanno aprire, come ci sono energie di resistenza che vanno assai oltre la morte delle carni stesse e segnano il ritmo della vita per giorni e giorni dopo che quelle sono state distrutte. Uomini che, digiuni da una settimana, camminavano ancora fra sterpi e acquitrini, arrampicandosi su gioaie impervie, strisciando per sentieri petrosi, coi piedi gonfi e sanguinanti, furono raccolti dai nostri come morti e non erano morti. Sopravviveva al corpo finito l'avidità del mare, la volontà della salvezza.



" . . . si accasciavano in un'immobilità ch'era lo spasimo pietrificato . . . ".



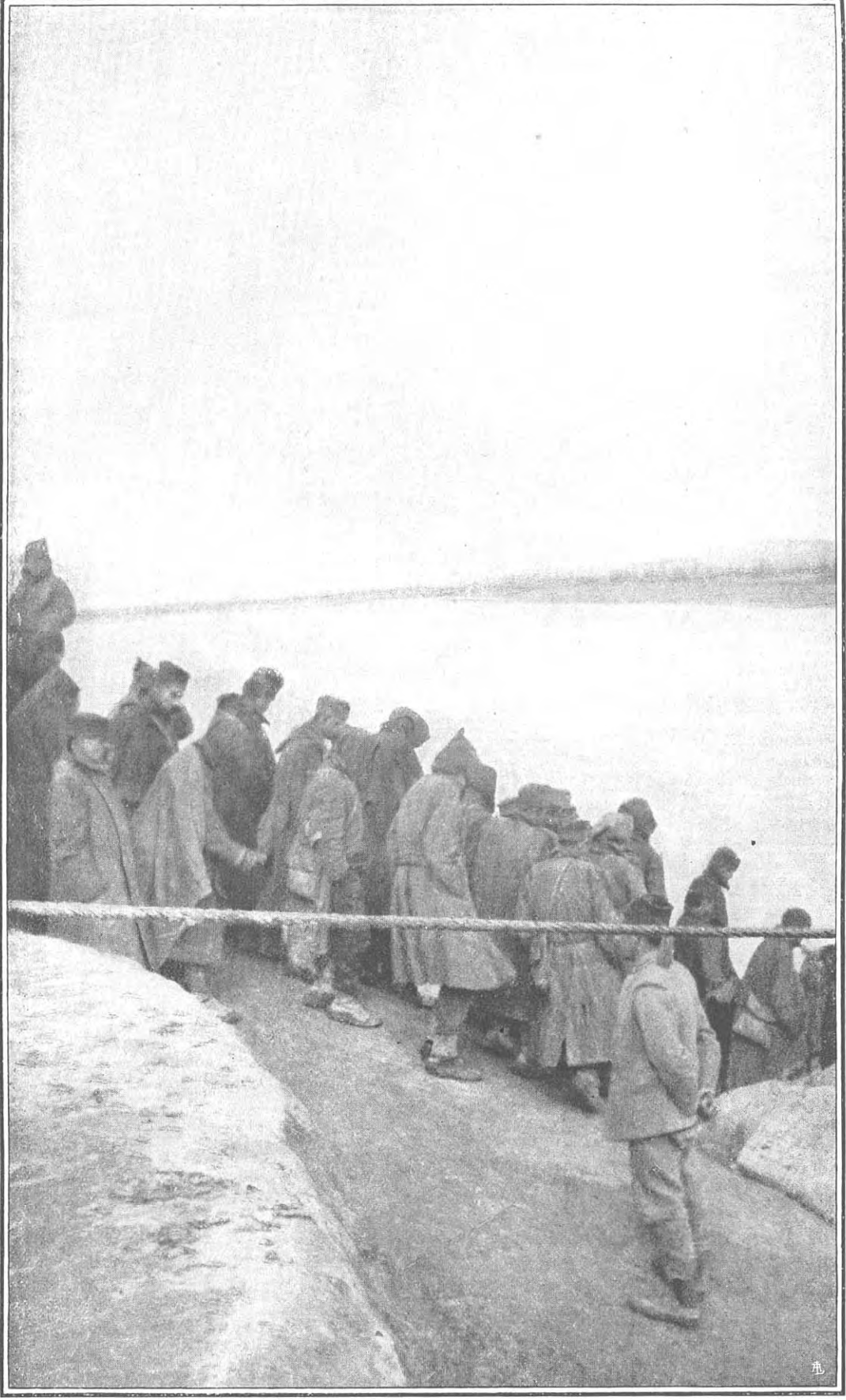
五

" . . . aveva segnato il cammino della propria salvezza di una scia di boccheggianti e di cadaveri . . . ".





Al pontile d'imbarco.



Imbarco lungo la spiaggia.



Una sosta durante la ritirata.

Nessun campo di battaglia certamente avrà mai visto torture così orribili, pene così tremende, nè è possibile immaginare nulla di più immondo e di più raccapricciante che quell'umanità fradicia di sudiciume, piagata dal lungo cammino, appestata dalle malattie più schifose, eppure così terribilmente viva in corpi di putredine... Degli eroi che nel dicembre del 1914 avevano ricacciate e distrutte le armate di Potjoreck non viveva in quei corpi che l'anima, sdegnosa della viltà della resa, e dinanzi allo spettacolo di tante agonie, la tragedia morale di un'intera nazione, che per sfuggire alla tanaglia del-

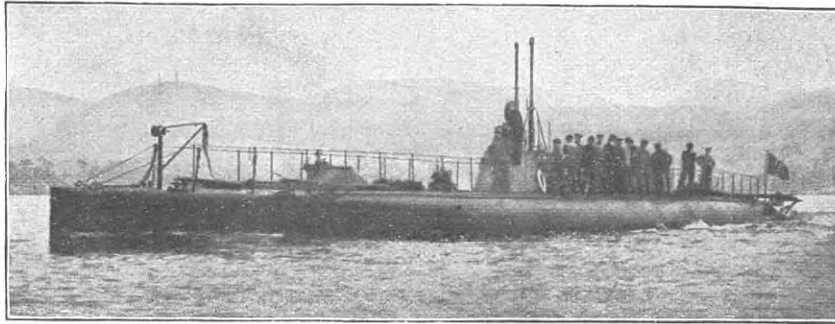
l'invasore aveva segnato il cammino della propria salvezza, dai confini della patria al mare, di una scia di boccheggianti e di cadaveri, sembrava rimpicciolirsi quasi a riassumersi nella tragedia fisica di ognuno.

Tutta la Serbia agonizzava in ciascuno dei suoi figli, ma in ogni agonia era l'orgoglio di una razza di prodi i quali al giogo dello straniero preferivano la morte. Chè tutti — popolo e governo, povera gente

dei campi e ricchi borghesi delle città, cui la rovina della patria accomunando eguagliava dinanzi allo spettro della miseria e della fame — avevano voluto seguire il loro esercito nella più tragica delle sue battaglie, e l'istinto eroico dei combattenti era di tutti.

Riversandosi disordinatamente come fiumana sulle spiagge, esausti dai patimenti di marcie disastrose, i più validi chiedevano pane, tutti imploravano l'imbarco. Ma le navi non erano capaci di contenere tanto carico in una volta e molti dovevano per qualche giorno accampare all'aperto, esposti al freddo e alle intemperie, confusi tra le masserizie dove eleganti pelliccie e valigie di lusso, logore come il

sacco del contadino, rendevano anche più triste con la loro ironia il ricordo degli agi perduti. E i nostri ufficiali e marinai delle infaticabili compagnie da sbarco distribuivano viveri e indumenti, disciplinavano con ogni cura gl'imbarchi di tutta quella gente, spesso atterrita dai frequenti attacchi aerei, accendevano i primi fuochi, costruivano i primi ricoveri, apparecchiavano pontili e maone per il trasporto dei malati più gravi sulle navi-ospedali e da Brindisi partivano convogli carichi di viveri e di medicinali per riprendere poi altre rotte con un carico più prezioso di buon sangue restituito alla vita e alla guerra di domani...



Un sommersibile italiano.

Ma molti, troppi erano i malati e i feriti che invocavano la pietà italiana per il miracolo della resurrezione. Ufficiali medici e marinai infermieri si dedicarono al penoso lavoro a bordo e a terra con sublime spirito di abnegazione, pronti sempre ad ogni richiamo, alle voci disperate dei moribondi come all'urlo dei troppo avidi di cibo, respirando notte e giorno

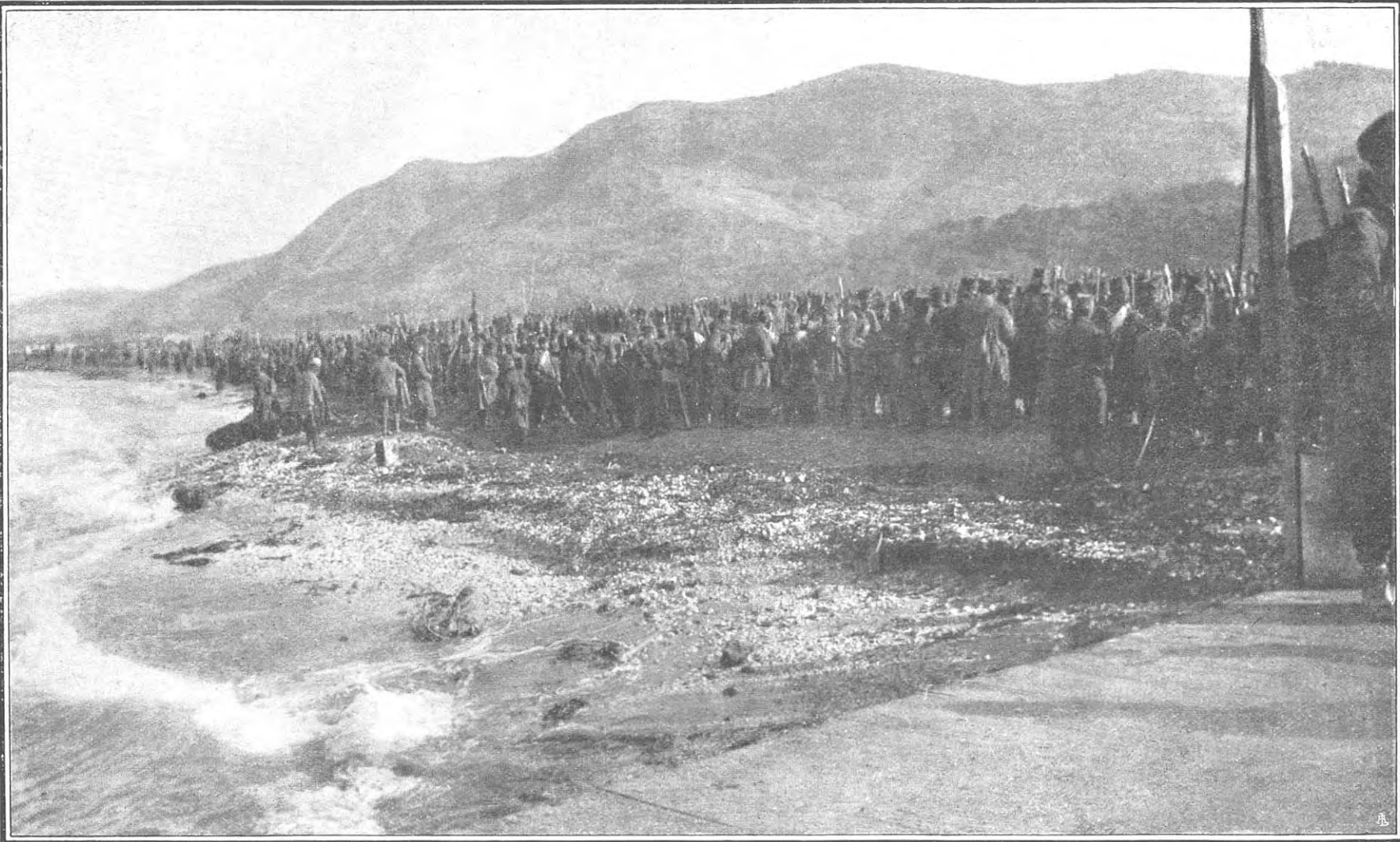
per mesi interi l'aria della morte che li minacciava da vicino, eroi tra gli eroi per l'umiltà oscura del sacrificio, per la profonda tenerezza con cui si offrivano ai servizi più repugnanti. Sotto i loro occhi fraterni che conobbero veglie di mesi, sotto le loro mani riparatrici che non seppero indugio, passò la rovina di decine di migliaia di corpi attossicati, dissanguati, macerati, passarono tutti i dissolvimenti, le purulenze, i luridumi, gli spasimi onde può essere afflitta carne umana e la fatica del medico e dell'infermiere non fu mai vista illuminarsi di tanto disinteressato amore, di così semplice e costante carità.



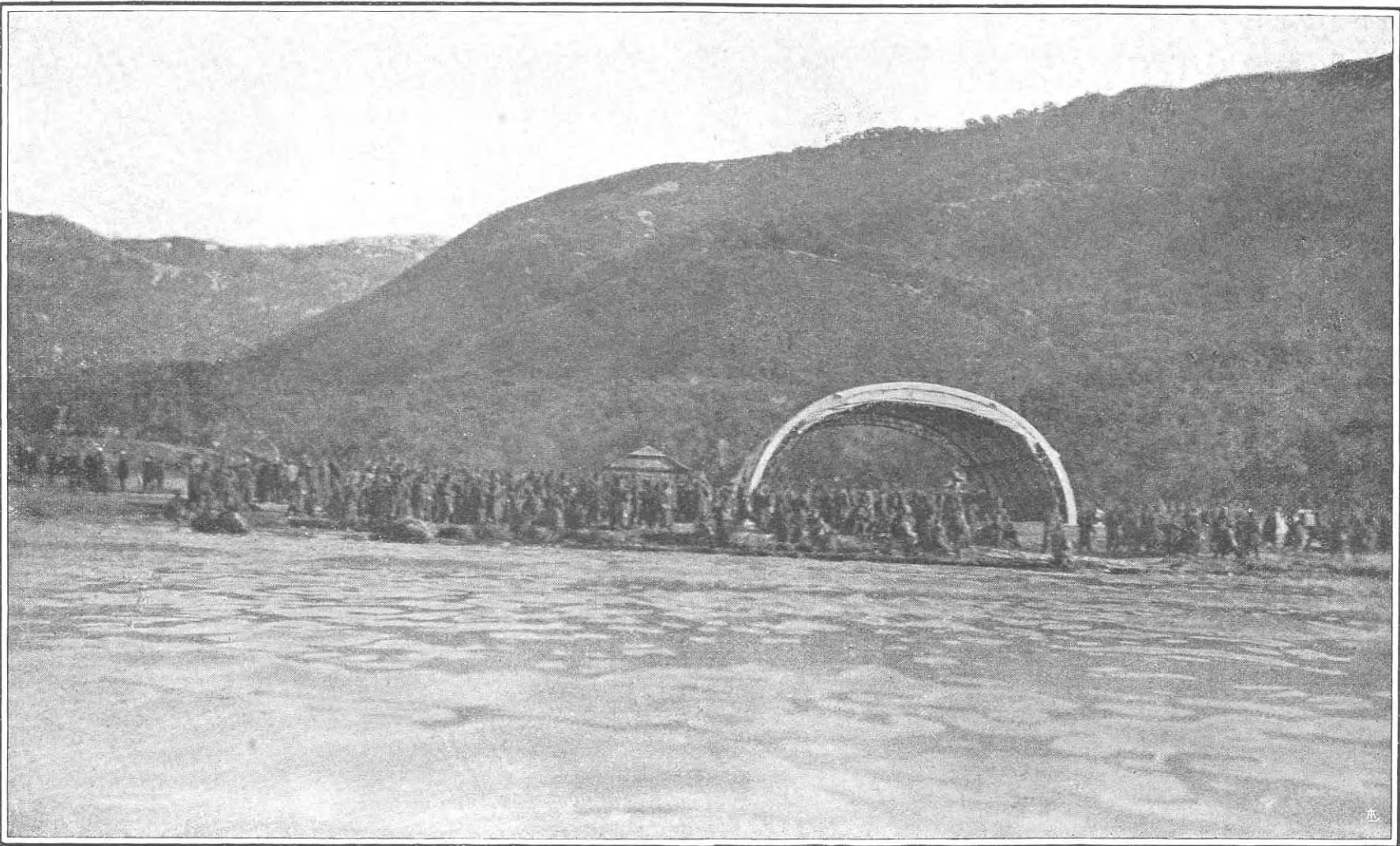
La sede della Missione Sanitaria di Marina a Vallona.



Vallona - Missione Sanitaria della Marina.



In attesa dell'imbarco.



Vallona - Truppe serbe presso l'hangar





Vallona - L'imbarco.

Quest'opera di assistenza sanitaria a Durazzo e a Vallona, per le condizioni stesse e per il numero dei sofferenti, dovette nel primo periodo limitarsi ai soccorsi immediati, pulizia, disinfezione, medicamenti, cercandosi d'isolare alla meglio gli infetti e i sospetti per difendere i nostri dal contagio epidemico. La dissenteria, il tifo, il colera, che avevano fatto strage tra quei derelitti durante la ritirata, minacciavano di propagarsi in modo allarmante nei luoghi di concentrazione, sulla spiaggia di Durazzo, a Vallona e perfino a Brindisi.

Dal gennaio 1916 alla prima metà di febbraio la maggioranza delle truppe serbe riparò a Durazzo, dove la Missione Sanitaria della Marina Italiana sbarcata con le nostre truppe provvedeva alle prime cure e alle disinfezioni indispensabili. Di là i soldati più deboli e malati erano imbarcati sulle navi-ospedali minori e su piccoli piroscafi per essere trasportati a Vallona; i più validi raggiungevano Vallona a piedi, facendo il viaggio a tappe e lasciando quelli che non resistevano alla fatica del cammino nei vari campi di riposo e negli ospedaletti scagliati lungo la strada, specie al passaggio dei fiumi Skumbi e Semeni. A Vallona, quelli che arrivavano per mare, venivano trasbordati direttamente sui piroscafi che li portavano a Corfù e a Biserta, gli altri erano riuniti al campo di Arta, superficie di terreno dunoso a nord della città, ottimo per l'isolamento, provvisto d'acqua abbondante e già popolato di numerose baracche ospitali e ben costruite, intorno a cui sorse a poco a poco tutto un vasto accampamento.

Presso la fine di febbraio continuavano a giungere ancora a Vallona scaglioni di serbi da Durazzo, che frattanto si veniva sgombrando, e da Elbassan, dove le estreme retroguardie avevano opposto al nemico con le ultime cartucce la resistenza disperata trascinando

con sè quarantaquattro cannoni, pochi cariaggi, i muli, i cavalli e gran numero di malati e di feriti. Fu come l'ultimo fiotto di sangue, il più abbondante e il più malato. Arrivarono allora al campo d'Arta in pochissimi giorni più che dodicimila serbi e altrettanti cavalli, e in quel periodo l'assistenza medica divenne più assidua e più gravosa.

Il campo d'Arta, organizzato e sorvegliato secondo le migliori norme della scienza sanitaria, diventò ben presto l'asilo temporaneo, il sanatorio dove le truppe serbe superstiti ritrovarono, con le più vigili premure, con la pulizia, col riposo, col vitto conveniente, non la salute soltanto, ma la fiera gagliardia della razza in una rinnovata giovinezza del corpo e dello spirito. E da Arta in colonne, a reggimenti, a battaglioni, sfilavano lungo la spiaggia, con le loro bandiere lacere in testa e spesso anche con le loro fanfare, sfilavano in ordine e muti, coi duri visi scavati fissi al mare, dove la navi d'Italia li aspettavano, pronte a salpare verso Corfù, l'isola destinata ad accogliere il nuovo esercito.

Con le navi-trasporto era il naviglio ospedaliero pei malati e pei feriti più gravi, piroscafi mercantili requisiti all'inizio della guerra e trasformati rapidamente dalla nostra Marina in perfette navi-ospedali: cinque grandi navi, *König Albert* (transatlantico germanico reso capace di millecinquecento cuccette), *Re d'Italia*, *Brasile*, *Italia*, *Albaro*, e due piccole navi-ambulanza, *Santa Lucia* e *Marechiaro*.

L'ultima, piena di feriti, urtò contro una mina nelle acque di Durazzo ed affondò incendiandosi, episodio terribile in cui la gravità del disastro fu superata dall'eroismo del personale di bordo e del capitano medico di marina Samuele Gnasso. Centoventi erano i soldati serbi feriti, degenti in cuccette, e tutti, ad uno ad uno, furon sottratti alle fiamme e all'affondamento mentre perivano il comandante Cacace e i più dell'equipaggio, vittime dell'esplosione e dell'incendio.

Ecco la motivazione della medaglia d'argento onde fu decorato il capitano medico Gnasso:

"Ferito, curò subito di contenere il centinaio di soldati infermi imbarcati, presi da panico per l'incendio sviluppatosi a bordo; avendo ottenuto la calma nella gente, la fece imbarcare

sul drifter venuto in soccorso, salvando tutti i malati e i feriti; li curò nella traversata e a terra; ultimo andò a farsi medicare le ferite riportate".

Così, di questa tempra, tutti quelli che l'Italia mandò sull'altra sponda a tendere le braccia ai superstiti della Serbia invasa.



Profughi serbi.



" . . . sfilavano lungo la spiaggia, con le loro bandiere lacere in testa . . . ".



„ . . . e spesso anche con le loro fanfare . . . „



« . . . sfilavano in ordine e muti, coi duri visi scavati fissi al mare . . . »

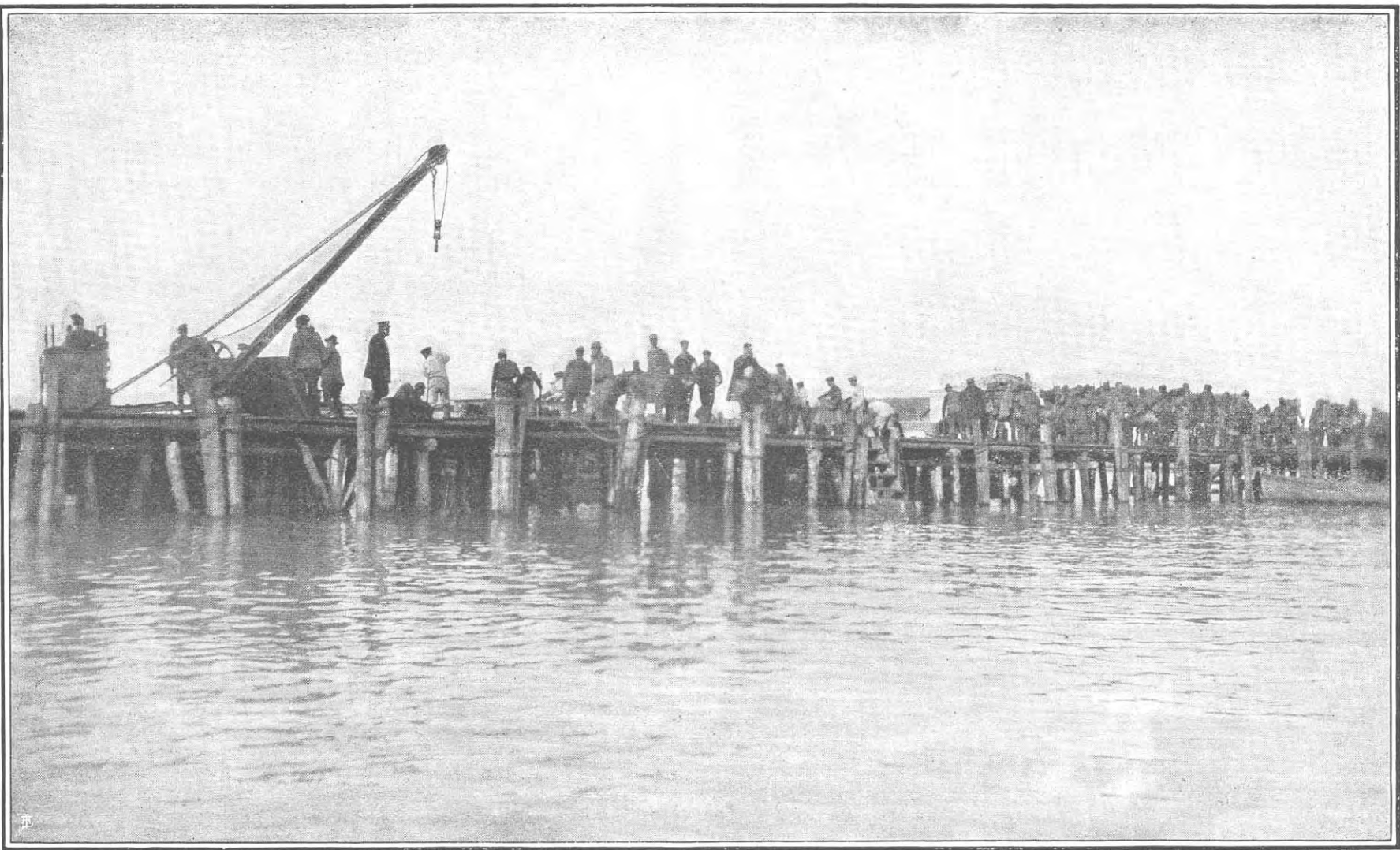


"... dove le navi d'Italia li aspettavano ...".



Imbarcano.





Vallona - Uno dei nuovi pontili.

### III. - GLORIA DI SILURANTI E DI PIROSCAFI.

Per il trasporto di tutto l'esercito serbo, dei prigionieri e dei profughi da Durazzo e San Giovanni di Medua a Vallona e a Corfù, un movimento colossale di piroscafi di ogni tonnello, per la più parte italiani, sotto la protezione di potenti incrociatori e operosissime squadriglie di cacciatorpediniere, torpediniere e motoscafi della nostra Marina da guerra si addensò per tre mesi consecutivi principalmente sulle rotte dei triangoli Brindisi-Durazzo-Vallona e Brindisi-Vallona-Corfù. Crediamo che solo un'esposizione di cifre, per quanto breve e riassuntiva, possa rendere evidente anche ai profani la vastità di quel movimento e suscitare l'immagine dello sforzo gigantesco.

Dal 12 dicembre 1915 al 22 febbraio 1916 furono imbarcati e trasportati 11.651 profughi, ammalati e feriti serbi a Brindisi, Lipari, Marsiglia e Biserta; 130.841 soldati serbi (truppe appiedate) a Corfù e 4100 a Biserta. Furono impiegati perciò 6 grandi transatlantici italiani, 2 incrociatori ausiliari francesi, 6 navi-ospedali (5 italiane, 1 francese), 2 piccole navi-ambulanza italiane, 34 piroscafi medi e piccoli e bastimenti ausiliari (15 italiani, 15 francesi, 4 inglesi): in tutto 28 unità italiane, 17 francesi e 5 inglesi. Furono compiuti 216 viaggi da San Giovanni di Medua, Durazzo e Foci della Vojsa a Vallona e qualcuno direttamente a Corfù; 87 viaggi da Vallona a Corfù ed altri a Brindisi, Lipari, Marsiglia e Biserta.

La cavalleria serba (uomini 13.068, cavalli 10.153) fu trasportata da Vallona a Corfù nel marzo del 1916 con 6 grandi piroscafi (3 italiani, 2 inglesi, 1 francese), che fecero 17 viaggi.

Il trasporto dei prigionieri austriaci (22.928: n'erano partiti da Nisch settantamila!) da Vallona all'Asinara durò dal 16 dicembre 1915 fino al 12 febbraio 1916 e fu fatto in 15 viaggi, con 14 piroscafi (11 italiani, 2 francesi, 1 inglese). In quell'occasione il colera scoppiò violento sui piroscafi italiani *Re Vittorio* e *Cordova*, i quali

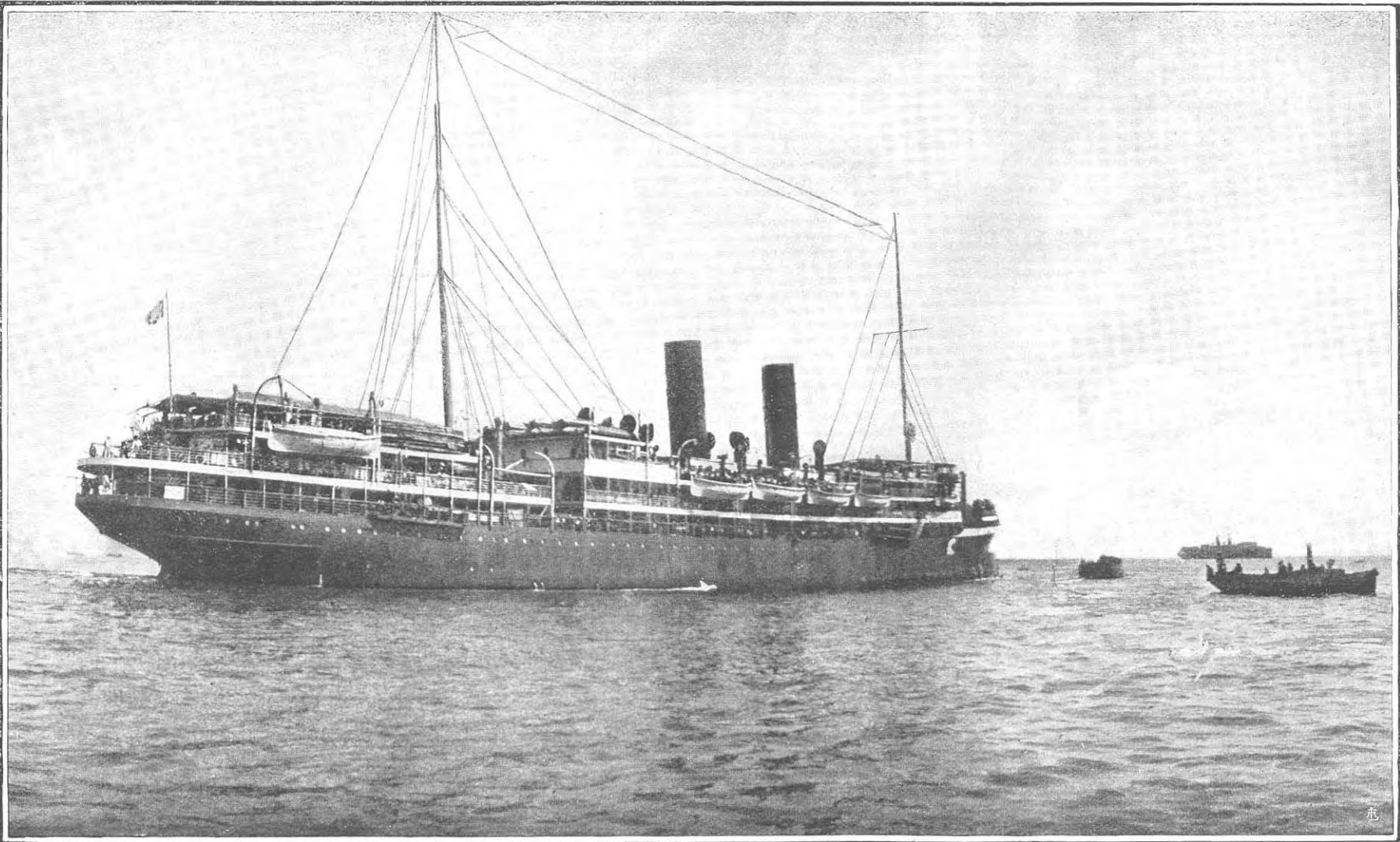
ebbero a bordo 500 morti ciascuno e fra questi moltissimi degli equipaggi.

Per il vettovagliamento e la cura dei serbi (profughi e soldati) accampati sulle spiagge albanesi in attesa dell'imbarco, dal 19 gennaio 1915 al febbraio 1916, furono impiegati 24 piroscafi (17 italiani, 5 inglesi, 2 francesi), che fecero 73 viaggi e sbarcarono a San Giovanni di Medua, Durazzo, Vallona e Corfù 22.000 tonnellate di viveri foraggi medicinali e materiali vari.

Occorre notare che queste cifre riguardano esclusivamente il trasporto dei serbi, poichè vi sono escluse non soltanto quelle che si riferiscono al traffico dei rifornimenti apprestati dalla Marina Italiana agli eserciti serbo-montenegrini prima della loro ritirata, ma ancora le altre importantissime circa il trasporto di uomini e materiale bellico e logistico per il nostro corpo d'occupazione in Albania e per la base navale di Vallona, trasporto che fu compiuto contemporaneamente a quello dei serbi, fra gli stessi porti e sulle stesse rotte, senza mai creare intralci o ritardi nello sgombero delle truppe in ritirata, anzi integrandolo ed aiutandolo per la maggiore economia dei mezzi.

L'organizzazione dei convogli fu condotta dal Comando navale italiano coi criteri più moderni e si può dire che l'operazione del trasporto dei serbi attraverso l'Adriatico e l'Jonio, i mari più infestati dai sommergibili austriaci e da quelli posa-mine tedeschi, abbia per prima efficacemente dimostrato col proprio successo il valore della navigazione in convoglio contro gli attacchi sottomarini, confermato più tardi dal trasporto del ricostituito esercito serbo da Corfù a Salonico.

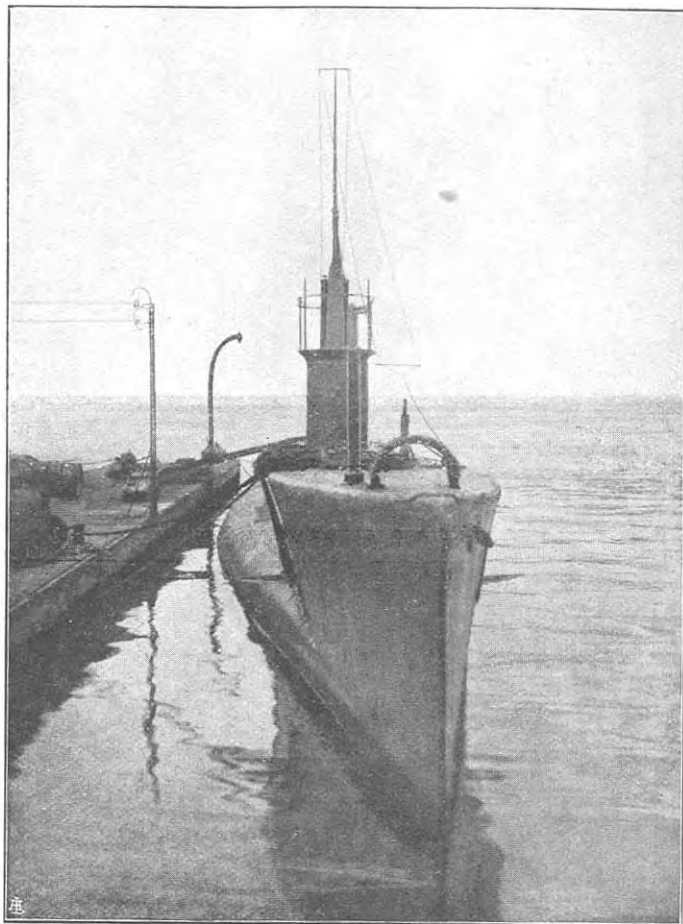
Basta guardare la carta per rendersi conto esattamente delle enormi difficoltà superate, dei pericoli evitati e della perfetta orga-



Piroscafi italiani carichi di truppe serbe in rotta verso Corfù.

nizzazione dell'impresa dovuta alla nostra Marina da guerra. La prossimità di Cattaro, base navale potentissima e inaccessibile, dava al nemico un vantaggio assoluto, poichè i suoi sommergibili, sguinzagliati alla caccia dei nostri convogli secondo le notizie degli aviatori che quotidianamente roteavano con le loro squadriglie esploratrici nel cielo di Vallona e di Durazzo, potevano per la facilità dei rifornimenti montare di sentinella la notte lungo le coste aperte dove avvenivano gl'imbarchi e sorvegliare continuamente le mosse delle navi maggiori alle loro basi, Vallona e Brindisi, per tagliarne la rotta ed offenderle a loro piacimento.

Le disgraziate condizioni delle spiagge albanesi, dove non era possibile l'approdo e soprattutto la lunga permanenza dei grossi piroscafi, avevano determinato l'uso dei piccoli mezzi per imbarcare con maggior sollecitudine a Durazzo a San Giovanni di Medua e alle foci della Vojussa le truppe e i profughi, che poi a Vallona erano trasbordati sui grandi piroscafi per la traversata dell'Adriatico o per il proseguimento del viaggio a Corfù e altrove. Da qui la necessità per i piccoli piroscafi di seguire le rotte costiere dove più sicuro e costante era l'agguato dei sommergibili nemici.



Sommergibile italiano.

Tutti questi elementi, insieme con le diverse circostanze di tempo e di luogo, furono dalle nostre autorità militari marittime opportunamente valutate nello studio delle rotte di tutti i convogli per stabilire spostamenti continui di gradi per ciascuno di essi, onde ingannare il nemico se questo, messo sull'avviso dopo i primi viaggi, avesse creduto di appostarsi nelle rotte normali, per fissare gli orari della partenza della traversata e dell'arrivo onde partire e giungere in porto di notte, per organizzare il dragaggio delle mine e le perlustrazioni preventive delle siluranti in determinati specchi d'acqua, per coordinare alle necessità e all'imponenza d'ogni convoglio la forza della scorta, preoccupandosi di ottenere nella requisizione dei piroscafi buone velocità e di formare convogli di navi omogenee ed egualmente veloci.

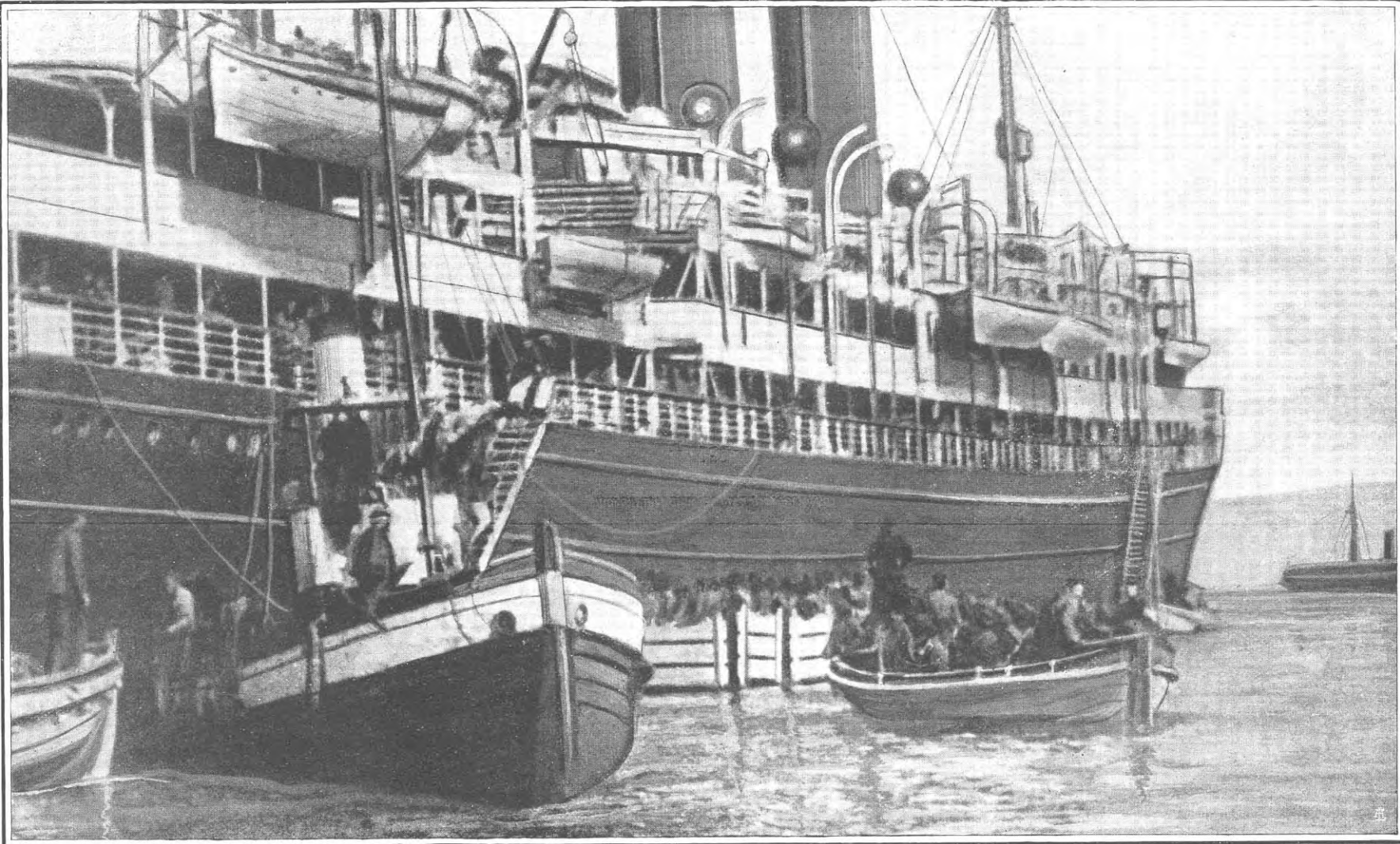
E' facile dunque immaginare quale somma di responsabilità e di lavoro abbia costituito per la nostra marina da guerra il trasporto dell'esercito serbo e quale tremenda fatica abbia dovuto sopportare il naviglio sottile delle scorte, gl'instancabili levrieri del mare che da ventiquattro mesi ci assicurano con le loro incessanti crociere il dominio dei mari della patria.



Motoscafi armati.



Le maone attraccano ai piroscafi.



Vallona - Le ultime operazioni d'imbarco.

Dal 12 dicembre 1915 al 29 febbraio 1916 furono impiegate in missione e tenute in crociera per i convogli serbi centosettanta unità, tra incrociatori inglesi, esploratori italiani, cacciatorpediniere italiani e francesi, torpediniere e motoscafi armati. Ogni convoglio fu limitato a quattro o cinque piroscafi, preceduti da una squadriglia di caccia e fortemente protetti da scorte ravvicinate di torpediniere e motoscafi e da scorte strategiche lontane, costituite da gruppi d'incrociatori e di grossi cacciatorpediniere. Fino al 27 gennaio furono anche periodicamente organizzati dei convogli diretti fra San Giovanni di Medua e Brindisi, fra Durazzo e Brindisi; dopo, si iniziò il traffico continuo costiero che da San Giovanni di Medua e Durazzo faceva capo a Vallona, validamente protetto, lungo tutto il percorso, da squadriglie di caccia nelle immediate vicinanze e da nuclei più forti a distanza.

Le piccole navi, prontissime sempre all'offesa del siluro, obbedienti alla manovra, veloci e sicure anche nella tempesta, solcavano il mare in tutti i sensi, si aprivano in un ampio ventaglio su tutto il Basso Adriatico, frugandolo nei suoi nascondigli, scrutandolo nelle sue caligini, sbarrandogli ogni rotta, fiutando sottovento il sommergibile nemico, anzi sfidandolo tentandolo adescandolo fin nei suoi più segreti rifugi. Ognuna aveva il suo spazio di cielo e di mare da esplorare, una via da sorvegliare, un campo di mine da segnalare a tempo, un collegamento da mantenere, un sommergibile da rintracciare: occhi del mare che sanno insinuarsi nelle vie più oscure ed ambigue e sanno vedere quel che appare invisibile, pedine vigili e disciplinate di un grande scacchiere dove i pezzi grossi si tenevano pronti al richiamo. Ma il richiamo non veniva. Le pedine bastavano da sole a tenere in iscacco il nemico, a cui era stata spezzata ogni libertà di manovra, e scortando i convogli, al primo allarme, si lanciavano alla caccia del sommergibile come a una festa.

In complesso i sommergibili austriaci portarono a fondo diciannove attacchi contro i convogli dei serbi, ma tutti fallirono il bersaglio e il naviglio di scorta, subito lanciato all'inseguimento, impedì ogni volta, col tiro dei cannoni e col lancio delle bombe, di rinnovare l'attacco.

Nell'autunno del 1915 il Basso Adriatico era inoltre diventato tutto un campo di mine ancorate e galleggianti. L'Austria disseminava le sue mine con una prodigalità straordinaria e le sue barcacce avevano aperto le ovaie lungo la costa albanese con una fecondità impressionante. Ma le nostre siluranti non le lasciavano in pace e ne colpivano accanitamente l'incubazione mostruosa. Quanti posamine non andarono giù col loro carico in fondo alle acque avverse? E la caccia al sommergibile fu specialmente efficace in quelle acque minate. Le nostre torpediniere, quando non potevano raggiungere il nemico invisibile col cannone o con lo sperone, lo spingevano verso le acque micidiali che esso stesso aveva armato. Pareva sfuggito e in salvo: dopo qualche giorno la corrente portava alla deriva dei berretti, degli indumenti, delle cinture di sughero, rivelazione improvvisa di una tragedia oscura seppellita nel profondo...

Il sommergibile austro-tedesco *U. C. 12*, da noi catturato, aveva affondato due sbarramenti di mine nella rada di Durazzo il 15 e il 23 del febbraio 1916, proprio nei giorni in cui il traffico delle navi per l'esodo dei serbi era più intenso. Le sue ventiquattro mine furono tutte rastrellate dai nostri guardiani della rada come per gioco, ma neppur questo — che è un indice minimo di quel che fosse la complicata rete d'insidie tesa dai sommergibili posamine, di cui Cattaro era il covo d'appoggio, durante il trasporto dei serbi — può farci apprezzare in tutto il suo valore l'aspra e assillante fatica dei nostri bravi battelli dragamine, gli umili schiumatori del mare, i quali, al pari delle siluranti, hanno compiuto miracoli di ubiquità e di ardimento.

Chi ha potuto parlare con marinai reduci da tali snervanti cro-



ciere, chi ha potuto vivere vicino ad essi l'ansiosa veglia notturna a bordo delle squadriglie pronte all'inseguimento e alla caccia ha sentito davvero che per quest'opera di polizia e di difesa — che era ed è di maggiore responsabilità — l'efficienza del nostro naviglio leg-

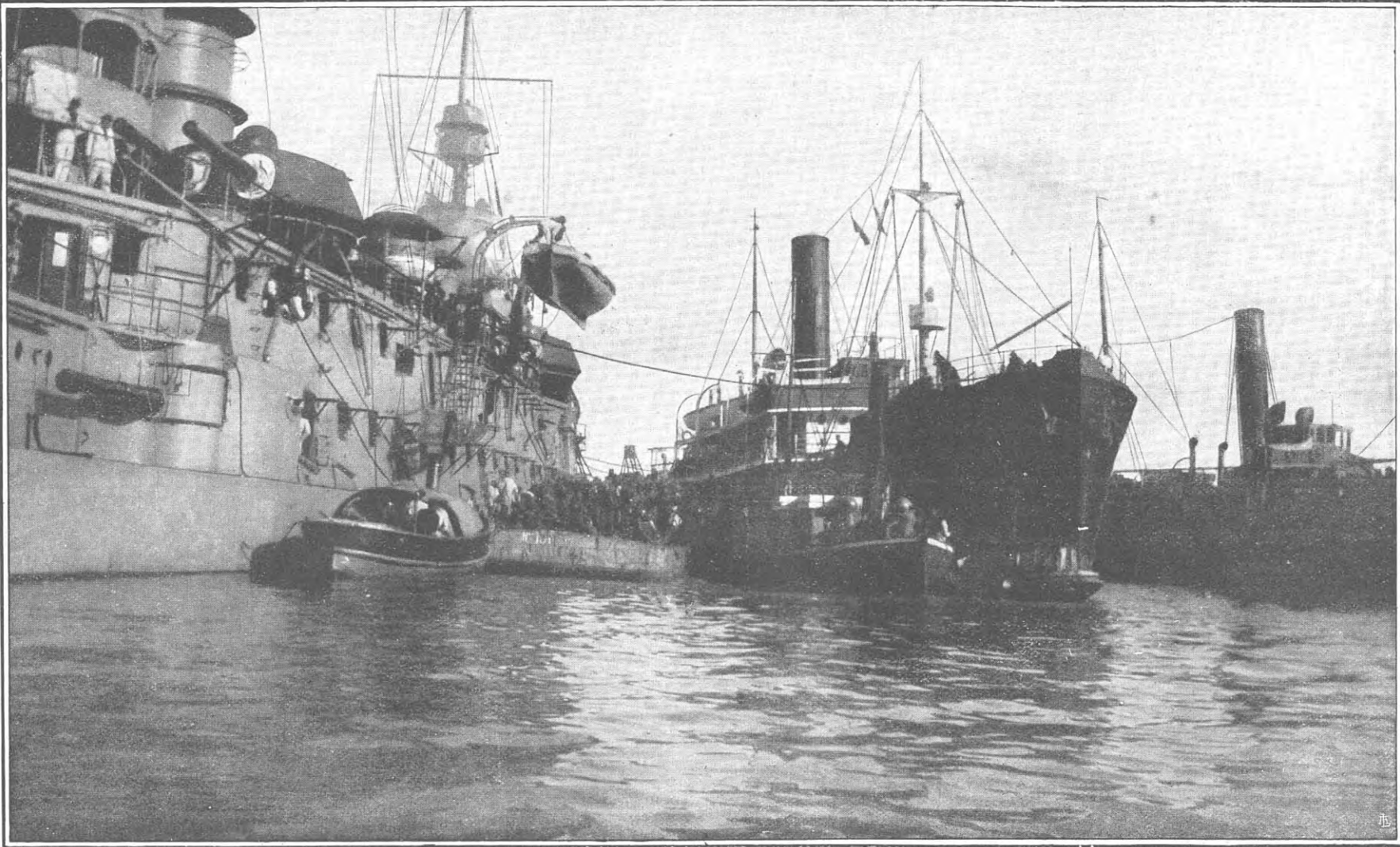
giero e la resistenza dei suoi uomini si sono moltiplicate, centuplicate, in uno sforzo perenne di abnegazione, d'intrepidezza, di volontà aggressiva che dall'anima e dai muscoli degli uomini sembrava comunicarsi all'acciaio dei neri scafi.



Gloriosi feriti.



Verso le navi d'Italia salvatrici.



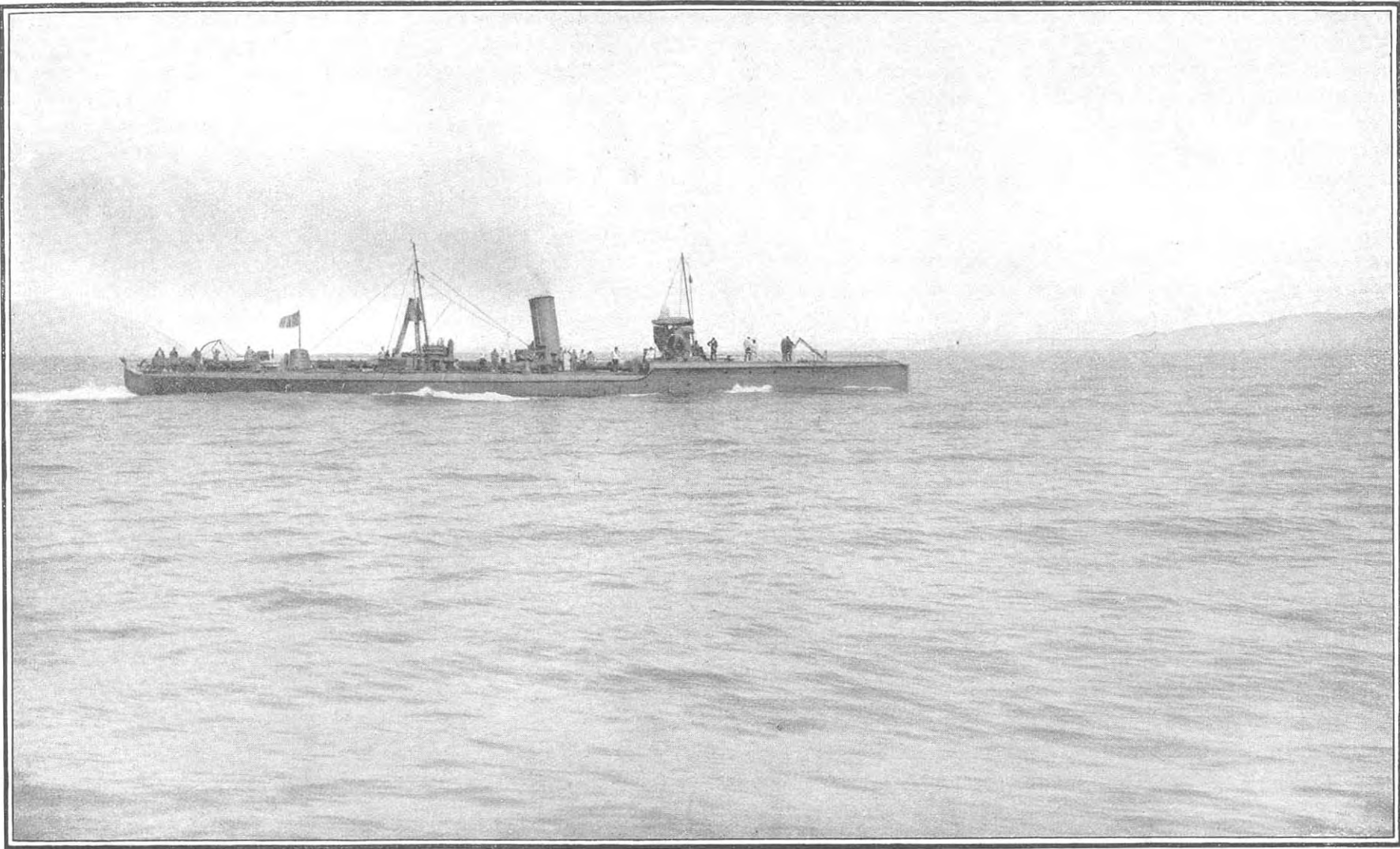
Trasbordo delle truppe serbe, dai piroscafi italiani provenienti da Medua e da Durazzo.



Imbarco di truppe serbe.



Truppe serbe sulla R. N. *Bengasi*.



Torpediniera in crociera nelle acque albanesi.

Bisogna però riconoscere che il buon successo dell'impresa, quant'altra mai grave di rischi e di sorprese, si deve anche alla generosa e attivissima cooperazione degli equipaggi del naviglio mercantile, tutta gente che, non avendo obblighi di leva, volle tenere il proprio posto di combattimento nei momenti più difficili e sempre, nelle operazioni d'imbarco perennemente contrastate dal mare burrascoso e dalla minaccia dei bombardamenti dal cielo come durante la navigazione in convoglio, fece assai più che il proprio dovere.

A Medua e a Durazzo essi stessi improvvisavano zattere e pontili, ordinavano gl'imbarchi con prontezza esemplare, e, grazie al loro contributo di operosità e di disciplina, nell'ultimo mese della nostra occupazione di Durazzo, quando il nemico incalzava alle porte della città e i nostri ne trattenevano l'urto con brillantissime azioni, avendo avuto l'ordine di resistere a qualunque costo fin che l'ultimo serbo non fosse stato imbarcato, le operazioni si poterono svolgere così rapidamente che per nove giorni s'ebbe una media d'imbarco di 6000 uomini al giorno e in un giorno solo (il 6 febbraio 1916) nella rada di Durazzo imbarcarono 9700 uomini validi e 170 malati e feriti: cifre più che considerevoli per un gran porto perfettamente organizzato al traffico, stupefacenti addirittura quando si pensi che la spiaggia di Durazzo è tutta aperta e che vi si dovettero avviare a rimorchio, attraverso l'Adriatico, maone, barche e rimorchiatori, non arrestandosi mai per le numerose perdite dovute al mare avverso e ritentando sempre le spedizioni con rinnovata lena fino a raggiungere lo scopo.

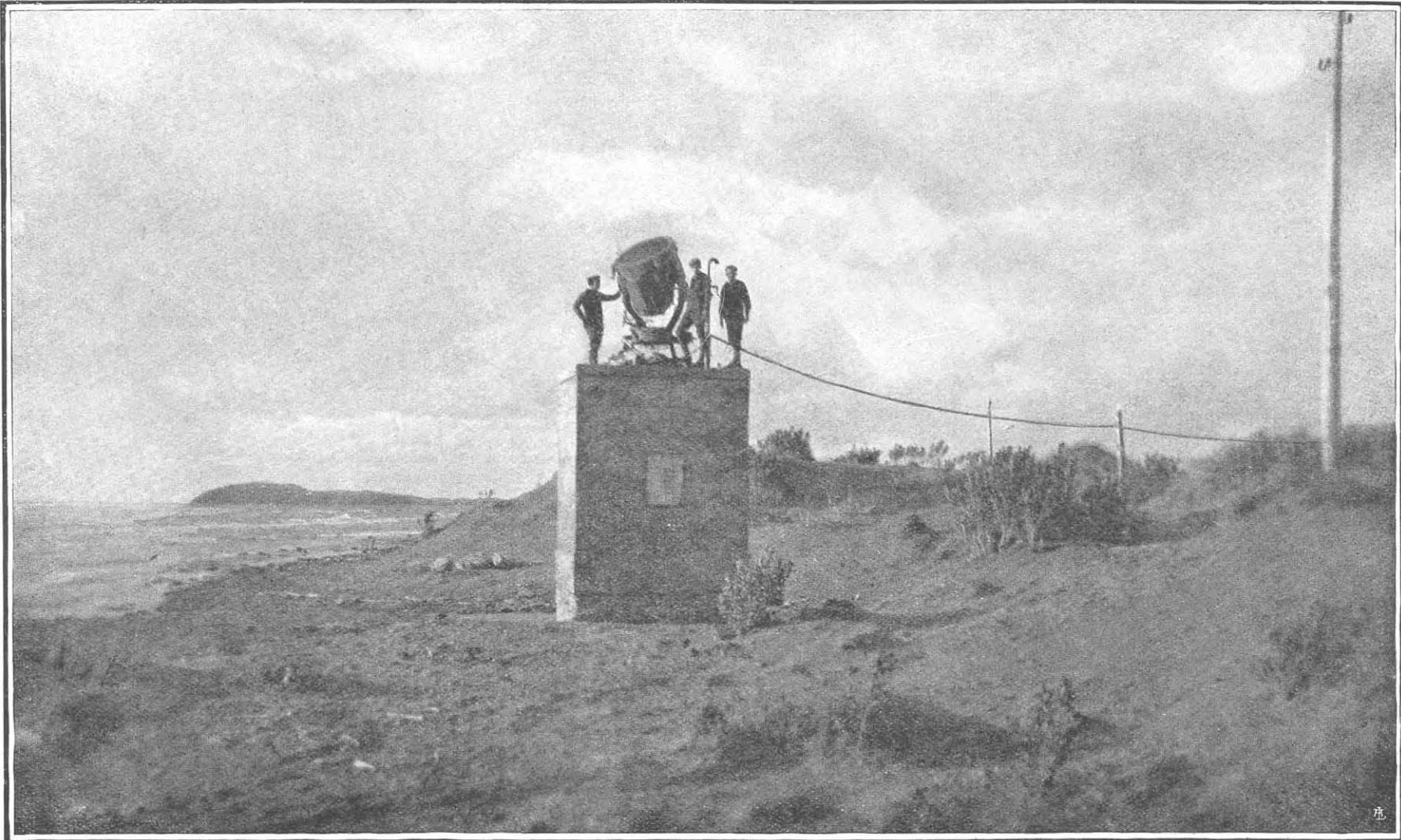
Meravigliosi davvero i nostri piccoli piroscafi! Navigavano in formazioni atte a sventare l'insidia dei sommergibili come se avessero sempre navigato a quel modo, per un allenamento di anni, mantenendo velocità che forse non avevano mai raggiunto prima d'allora

neppure alle prove. E quale abilità e quanta abnegazione in quegli austeri equipaggi!

Ricorderemo un solo episodio. Durante l'esodo delle truppe serbe un grosso piroscifo francese incagliò alle foci di un fiume dell'altra sponda. Il piccolo nostro *Jonio*, che lo seguiva, immediatamente fermò le macchine, mise in mare le imbarcazioni, stese il rimorchio e riuscì a disincagliare il piroscifo. Durava ancora la manovra non facile del disincaglio allorchè un sommergibile austriaco, avvistata la buona preda, lanciò contro il *Jonio* un siluro nella speranza che il modesto piroscifo, intimorito, abbandonasse l'altro al suo destino. Nessuno a bordo si mosse. Intenti tutti a soccorrere il maggior fratello, gli uomini del valoroso equipaggio non interruppero per così poco il lavoro. Un secondo siluro ritentò invano la prova e il sovrappiungere di due nostri cacciatorpediniere costrinse il sommergibile ad abbandonare quelle acque.

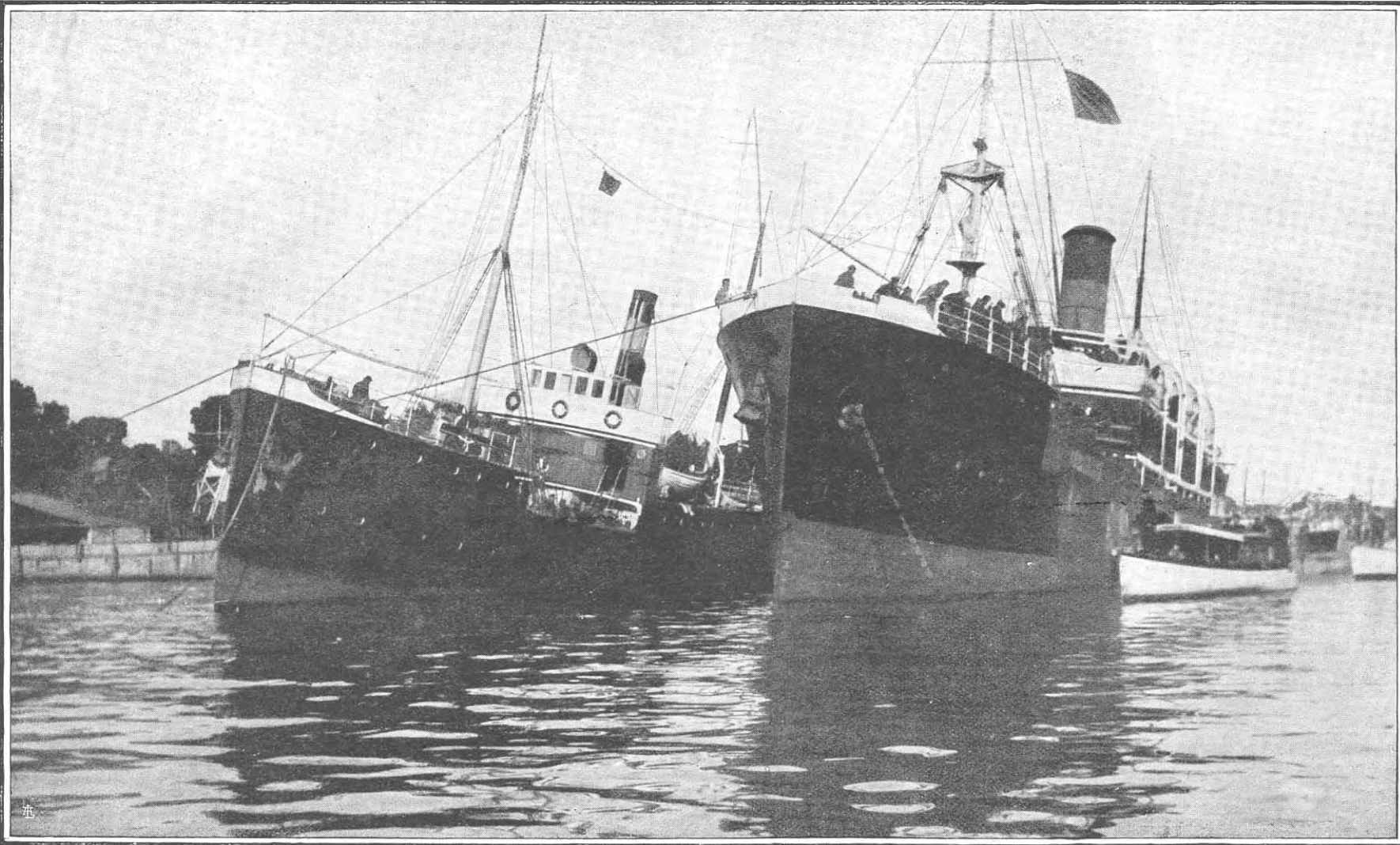
Purtroppo i comunicati ufficiali non ricordano e non possono ricordare le belle gesta di questi oscuri cooperatori della vittoria. Della partecipazione della marina mercantile alla guerra non giunge al pubblico che un'eco sola e la più dolorosa: i nomi dei piroscafi affondati. Ma per uno colpito dal siluro quanti non corrono i mari da due anni, combattendo e vincendo contro la barbarie del nemico?

I comandanti delle nostre squadriglie che li hanno scortati, convogliati, pilotati nelle giornate dell'esodo dei serbi, come durante le altre spedizioni d'oltremare, essi che hanno vissuto con quei capitani e quegli equipaggi le ore del cimento e ne conoscono perciò l'abilità, il coraggio, l'audacia, affermano nei loro rapporti, con parole nobilissime la gratitudine che l'Italia deve ai "combattenti della marina mercantile": sappia almeno questo il paese pel giorno in cui, dopo la guerra, anche la marina mercantile chiederà alla Nazione quei sacrifici che le sono da troppo tempo dovuti.



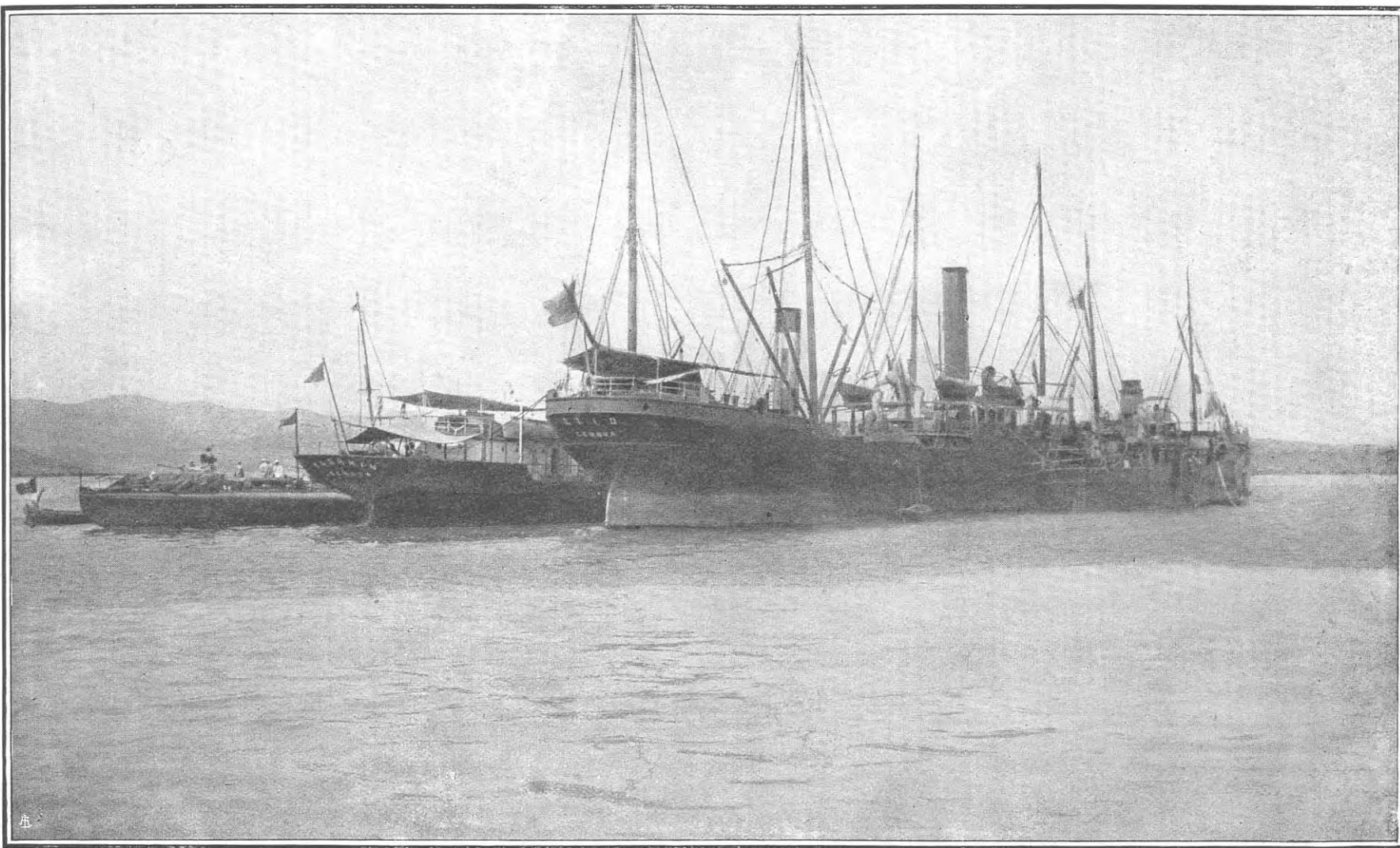
Un proiettore della nostra Marina sulla costa albanese.



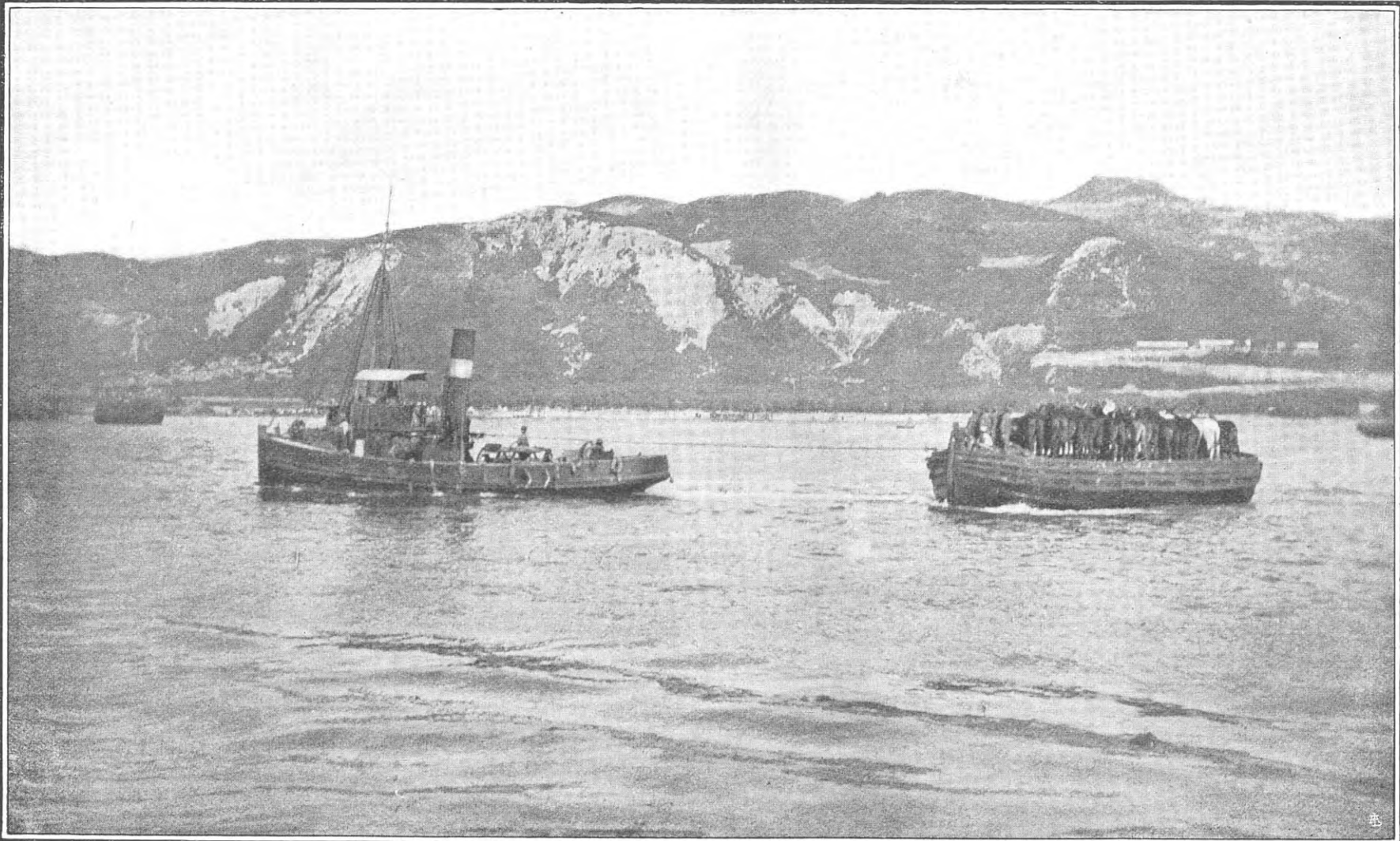


Piroscafi italiani carichi di truppe e profughi serbi provenienti da Durazzo e da Medua.

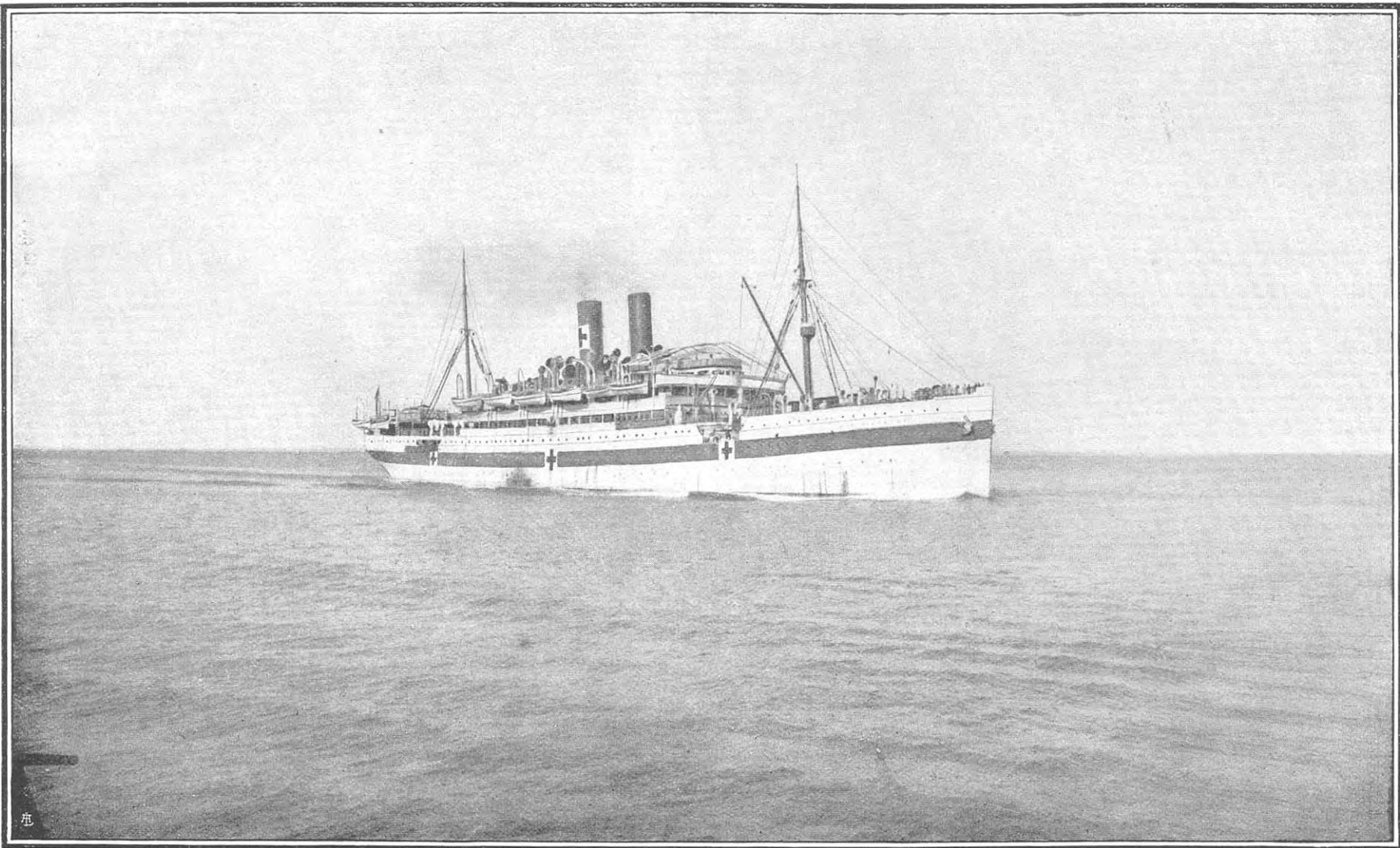
Fot. Com. Ceci.



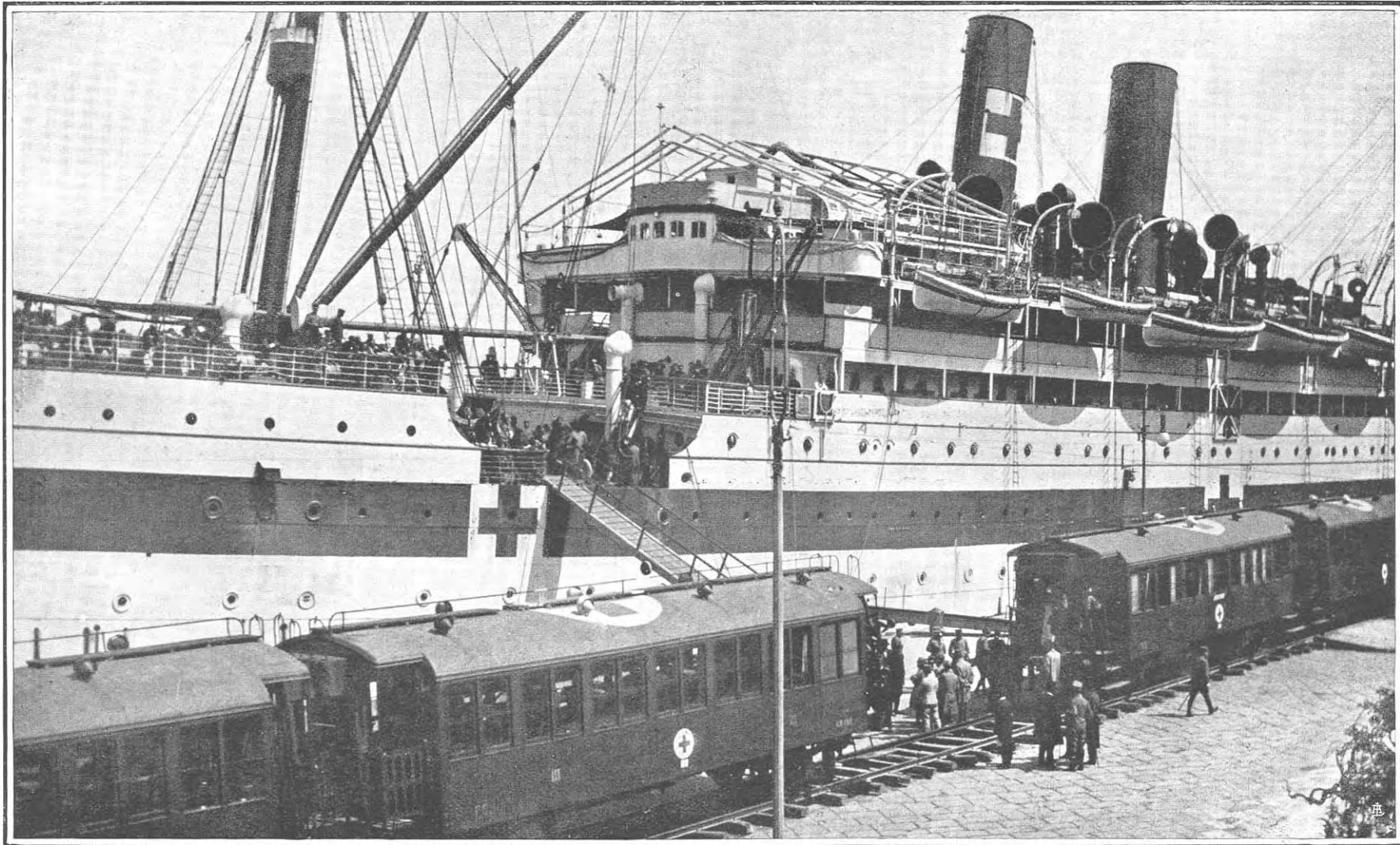
Vallona - Piroscafi italiani che si riforniscono.



Vallona - Imbarco di cavalli dell'esercito serbo.



Il transatlantico tedesco *König Albert* trasformato in nave-ospedale italiana.



Nave-ospedale e treno-ospedale in una piazza marittima del Basso Adriatico.