

L'alba del 24 dicembre 1915. Ancorato presso il vecchio pontile di Vallona il cacciatorpediniere *Abba* attende il Re di Serbia, giunto qualche giorno prima da Durazzo col cacciatorpediniere *Mosto*. A breve distanza è il *Nievo* che dovrà scortare. Nel porto è un moto perpetuo di rimorchiatori, pontoni, maone, che si agitano fra i pontili e i piroscafi; a bordo e a terra ferve una vita intensamente operosa su cui passa, fra cigolio di gomene e stridor di catene, il mormorio lungo d'una massa nera brulicante sulla spiaggia: son prigionieri austriaci che aspettano il turno d'imbarco.

Alle 10 una barca a vapore porta a bordo dell'*Abba* Re Pietro, accompagnato dal Colonnello Teodorowich, dal Capitano Ilija Giusanovich, dal dottor Simonovich e da un cameriere. Sei soldati son la Guardia Reale. Non si rendono onori, ma ufficiali ed equipaggio salutano schierati sul ponte, commossi dinnanzi alla figura veneranda del Re, che si muove a stento e risponde con un sorriso. Il volto, duramente segnato dalle privazioni e dalla stanchezza, s'illumina del lampo degli occhi vivacissimi come di uno sforzo supremo di volontà. Dopo le presentazioni, il Re siede sul ponte fra due cannoni, appoggiando la schiena ad un deposito di munizioni, e discorre col Comandante:

— Viaggio in incognito e desidero che mi si chiami Generale Topolà.

Poi chiede dei sommergibili nemici, della guerra in Adriatico. La conversazione è interrotta da una breve visita del Generale Bertotti, quindi si parte.

Frattanto è stata preparata una piccola tenda fra due lanciasiluri e, sotto, una sedia a sdraio su cui prende posto il Generale Topolà, lieto del bel sole di questa triste vigilia di Natale.

Tre ore di navigazione tranquillissima e alle 14,15 l'*Abba* è

a Brindisi. Le autorità navali sono ad attendere alla banchina ma il Re vuole che la nave prenda l'ormeggio usuale: egli resterà a bordo fin dopo il tramonto e sbarcherà a notte alta. Vuol vedere solamente il Comandante in Capo, Vice Ammiraglio Cutinelli, col quale ha un lungo colloquio. Lo ringrazia calorosamente di quanto egli ha fatto per lui e per la salvezza dell'esercito e del suo popolo e gli chiede notizie del figlio Principe Alessandro e delle sue truppe, di cui non sa più nulla da tempo.

L'Ammiraglio informa Re Pietro delle varie dislocazioni compiute e di quelle che si stanno compiendo fra Durazzo, Vallona e Corfù e lo rassicura sul buon successo delle operazioni d'imbarco e di trasporto, spiegando le difficoltà d'ogni genere contro cui si deve lottare per il limitato tonnellaggio delle navi, costrette a trafficare in costa aperta, per la necessità delle difese, per la tutela delle nostre truppe di Vallona da facili epidemie. Il Re ascolta con riconoscente soddisfazione e ringrazia ancora con parole vibranti quando l'Ammiraglio lo saluta:

— Le nostre navi proteggeranno l'esodo di tutto l'esercito di vostra Maestà fino all'ultimo uomo e fino all'ultimo cannone.

E la Marina Italiana tenne l'impegno.

Sull'imbrunire gli ufficiali dell'*Abba* sono tutti intorno al Re che s'intrattiene con essi affabilmente. I nomi dei caccia che lo hanno ospitato gli suscitano ricordi dell'epopea garibaldina ai quali sembra animarsi:

— Ho incontrato Garibaldi due volte — e la figura dell'Eroe rivive nelle parole semplici del vecchio Re, che parla dell'Italia, delle nostre guerre d'indipendenza, della nostra unità e conclude:

— Non è forse la Serbia il Piemonte di tutti i serbi? Anche

un Re vostro conobbe la via dell'esilio e pochi anni dopo risorgeva l'Italia.

Tutti tacciono, ma il Re riprende a parlare con gli occhi accesi di fede e di speranza. Ora ritesse la storia dell'aggressione austro-ungarica contro il suo regno, narra episodi eroici dei suoi soldati, il suo pellegrinaggio attraverso i monti albanesi, poi bruscamente s'interrompe:

— Dov'è mio figlio Alessandro? dov'è l'esercito serbo? Son tanti giorni che non ho più notizie...

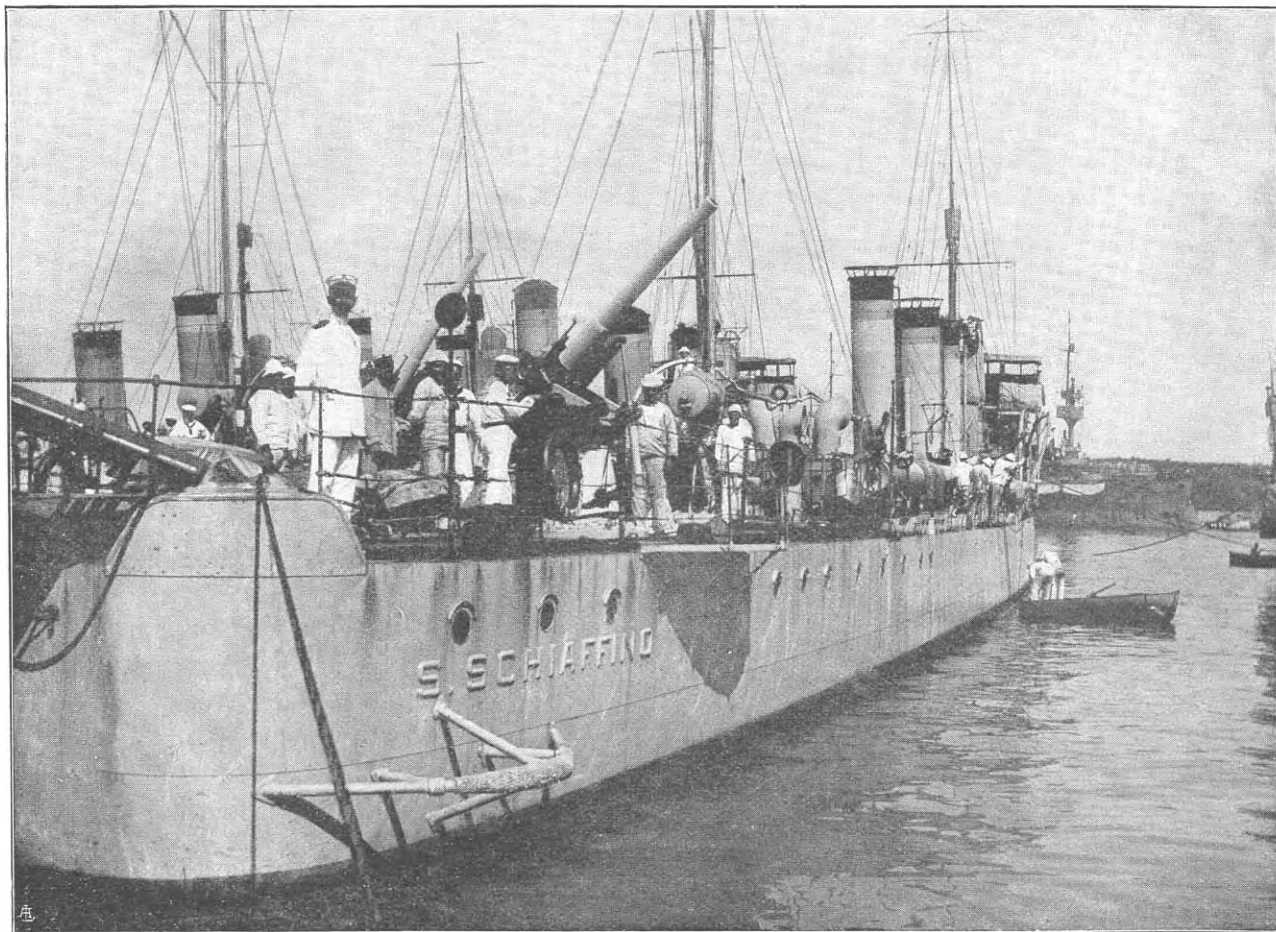
A notte tarda lascia la nave. Un'automobile l'aspetta, ma egli rifiuta di salirvi:

— Ho percorso strade peggiori — dice dolcemente — ho valicato montagne, ho sopportato tanti dolori, posso ancora fare a piedi il breve tragitto. Mi farà bene camminare un poco: sarà un esercizio per le mie deboli gambe.

E appoggiandosi al bastone e sorretto da un ufficiale, Re Pietro si allontana verso l'Ospedale di Marina. Dietro di lui è il seguito, coi sei soldati della Guardia Reale.

Sul ponte dell'*Abba*, che si prepara a salpare, qualcuno ripete come un augurio:

— Anche un Re nostro conobbe la via dell'esilio e pochi anni dopo risorgeva l'Italia....



Cacciatorpediniere *Schiaffino*.

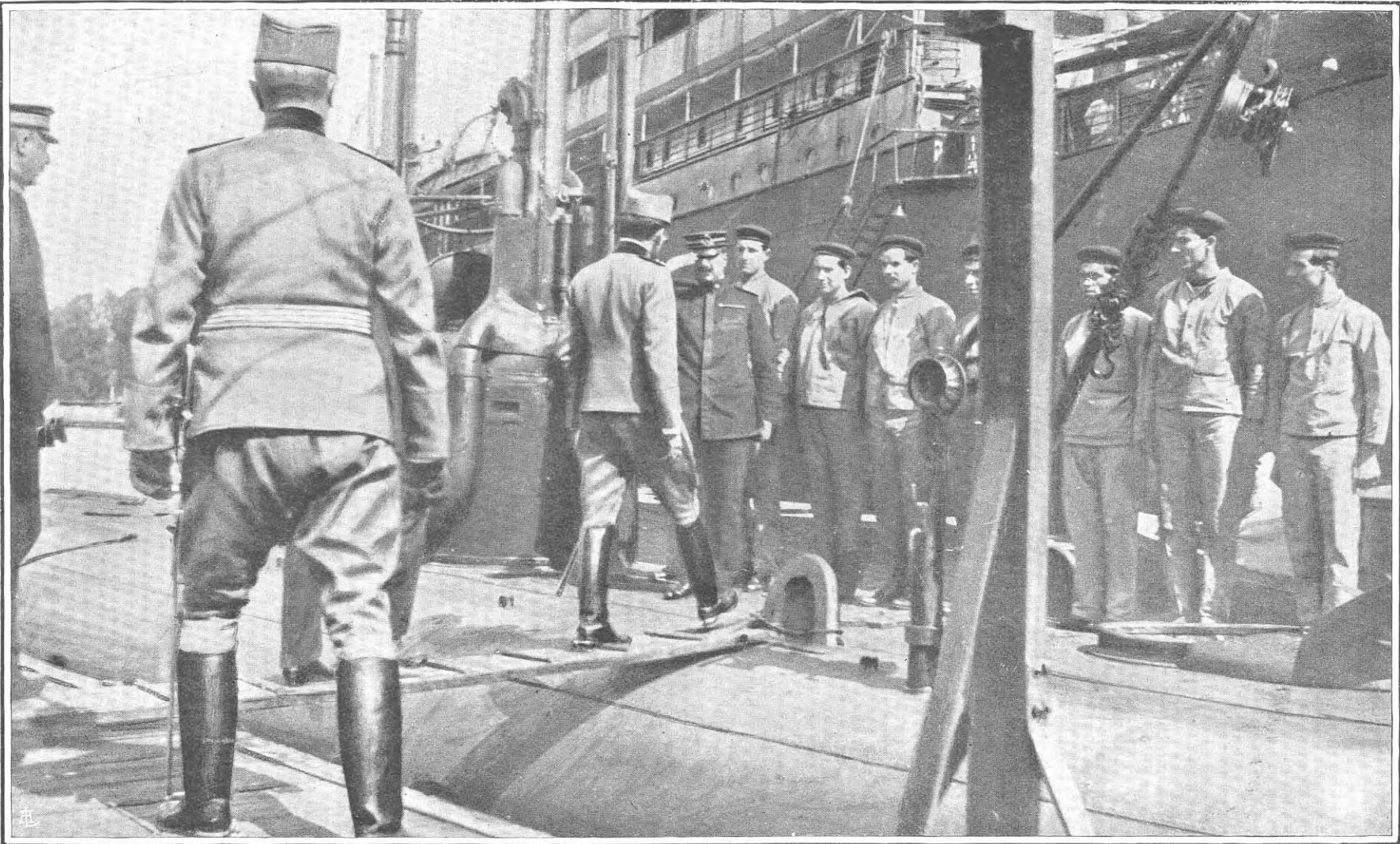
Fot. Com. Ceci.



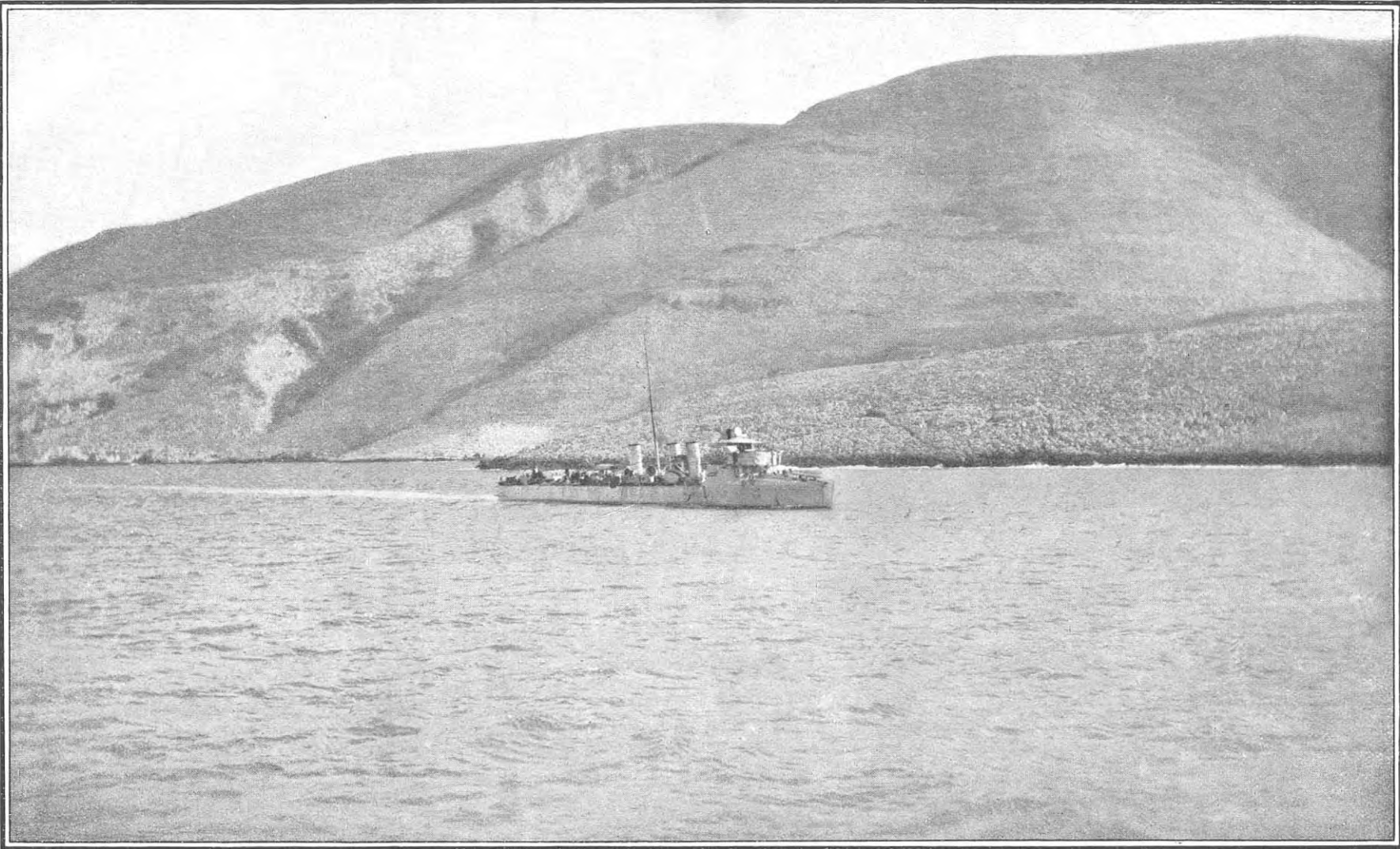
Il vecchio e malato Generalissimo serbo Putnich sbarca da un cacciatorpediniere italiano.



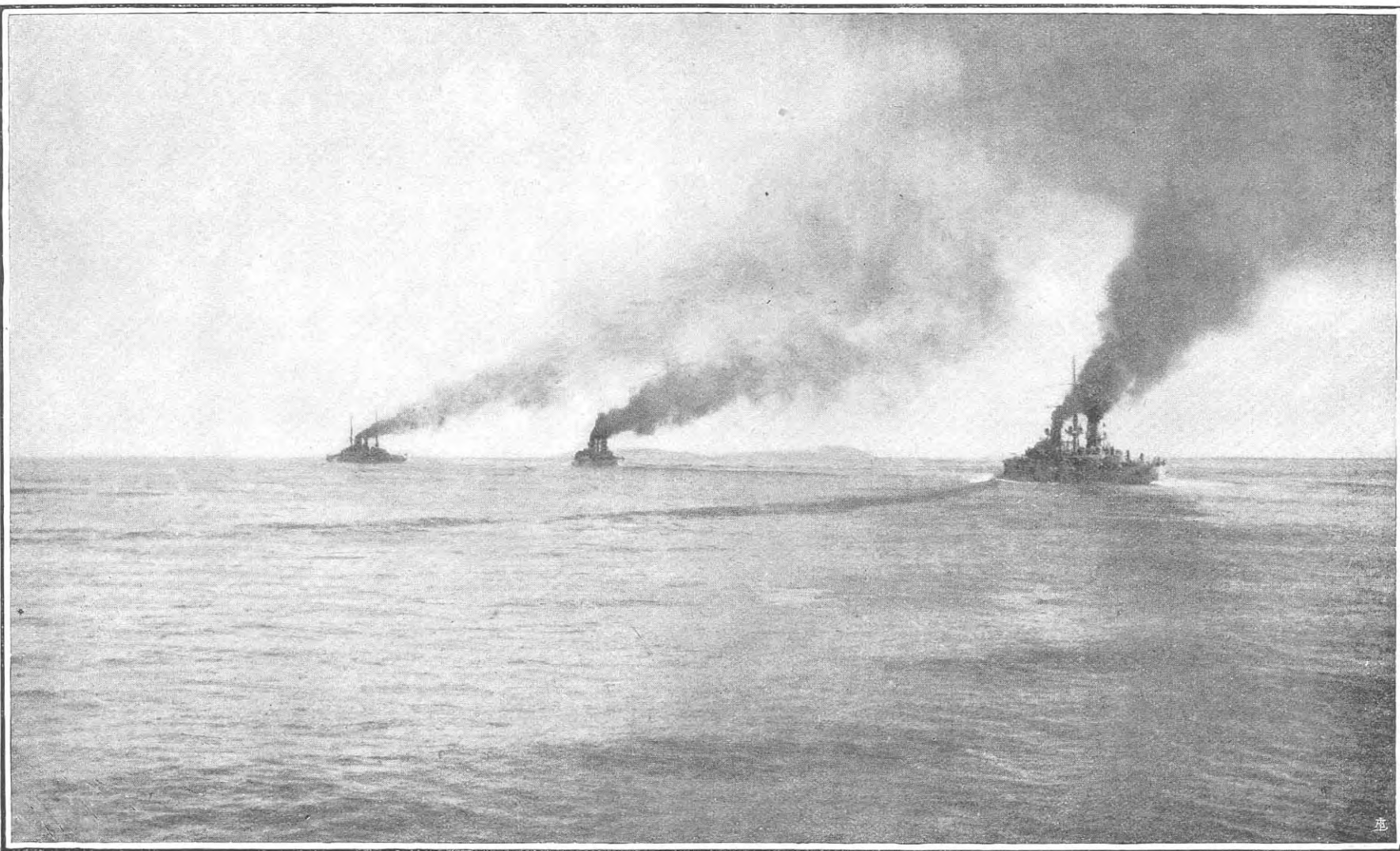
S. A. R. il Principe Alessandro di Serbia s'intrattiene con le autorità militari e navali di una piazza marittima adriatica.



S. A. R. Il Principe Alessandro di Serbia visita un sommergibile italiano.



In crociera lungo la costa albanese.



Navi italiane in crociera.



Un reparto zappatori lascia la nave.

Apparsa inefficace la resistenza delle truppe montenegrine all'avanzata sistematica dell'esercito austriaco e riconosciuta inevitabile l'invasione di tutto il Montenegro, conseguenza della ritirata dell'esercito serbo, si deve provvedere a trasportare con ogni sollecitudine il governo serbo rifugiato a Scutari, quello montenegrino, che si trascina dietro un'interminabile teoria di funzionari, e le missioni accreditate presso i due governi.

Sono giorni di febbre, in cui pericoli e insidie s'accrescono perchè il nemico, sapendo Sovrani e Governi scesi al mare per sfuggire alla cattura, ha obbiettivi prossimi sicuri precisi per la sua azione e i nostri caccia non hanno più tregua nelle loro corse folli da Medua a Brindisi....

La Regina del Montenegro, rimasta fino all'ultimo a incitare il Paese all'estrema resistenza, è imbarcata di sorpresa sull'*Animoso*, con le principesse e col seguito, di pieno giorno, il 19 gennaio 1916, alle foci della Bojana (diciotto miglia dal confine austriaco) mentre navi e cacciatorpediniere sorve-



Marinai e soldati alleati a Cettigne.

gliano le provenienze da Cattaro. Il 21, l'*Abba* e l'*Ardito* dirigono su Medua per imbarcare il Re del Montenegro col suo seguito e tutto il nostro personale ch'è a Medua. Tempo uggioso; piovoschi e foschia. A venti miglia da Capo Rodoni, durante una breve schiarita, si avvista lontano sulla dritta, come la pinna di un cetaceo, un sommergibile nemico. Prora addosso e pronti a far fuoco. Ma il sommergibile s'immerge subito e le due navi, dopo un'inutile caccia riprendono la rotta verso Medua.

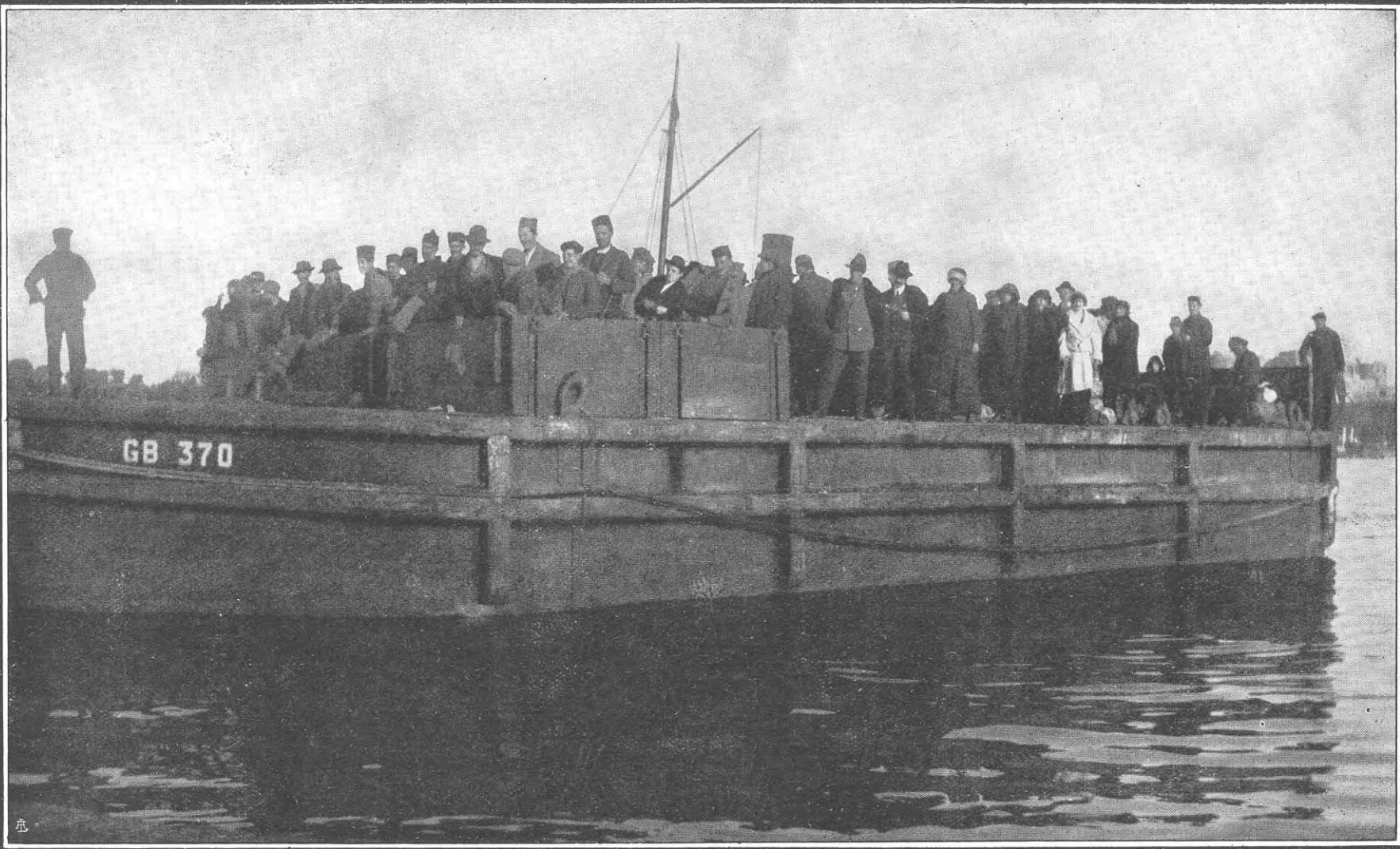
Appena ancorate, mandano a terra i piccoli motoscafi mentre i rimorchiatori portano gente a bordo. Alle 10 Re Nicola, aiutato dai marinai, imbarca sull'*Abba* col figlio Principe Pietro, il voivoda Popovich, il ministro Plamenatz e molte persone del seguito, guardie e camerieri. L'*Abba* parte alle 11,30, lasciando a Medua l'*Ardito* su cui imbarcheranno ufficiali nostri e alcuni capi di missioni estere, e alle 16 accosta col fianco alla banchina di Brindisi, dove il Re del Montenegro è ricevuto

dalle ospitali autorità italiane. Lo stesso giorno sono ritirati da Medua, col cacciatorpediniere *Schiaffino*, il Generale De Mondesir, incaricato della riorganizzazione dell'esercito serbo, e l'Ammiraglio inglese Troubridge, capo della missione inglese al Montenegro. Il Presidente del Consiglio dei ministri Patschic, con tutti gli altri

membri del governo serbo e l'intero corpo diplomatico, era giunto a Brindisi da Medua a bordo dell'incrociatore ausiliario *Città di Bari* il 15 gennaio. Il governo serbo restò alcuni giorni ospite dell'incrociatore *Città di Catania* e con questo, il 18 gennaio, si trasferì a Corfù.



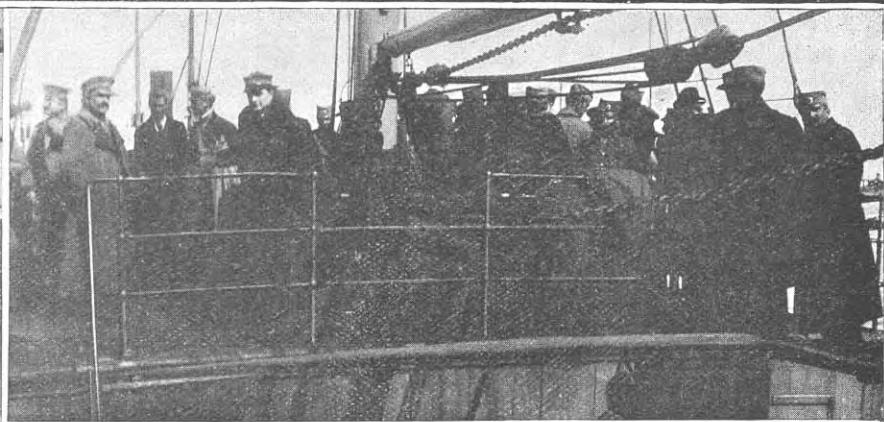
I montenegrini abbandonano Scutari.



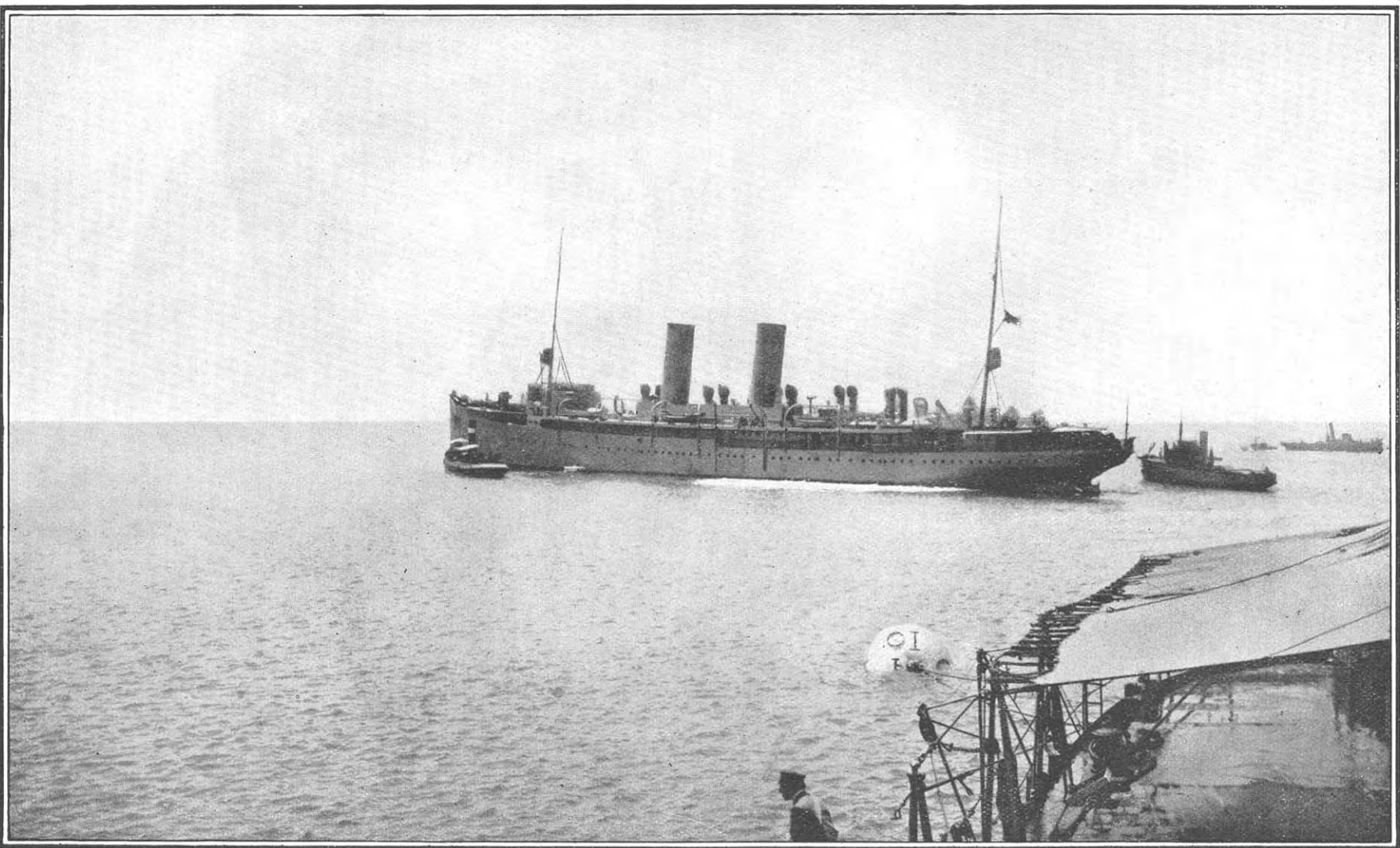
Sbarco di profughi serbi in una piazza marittima adriatica.



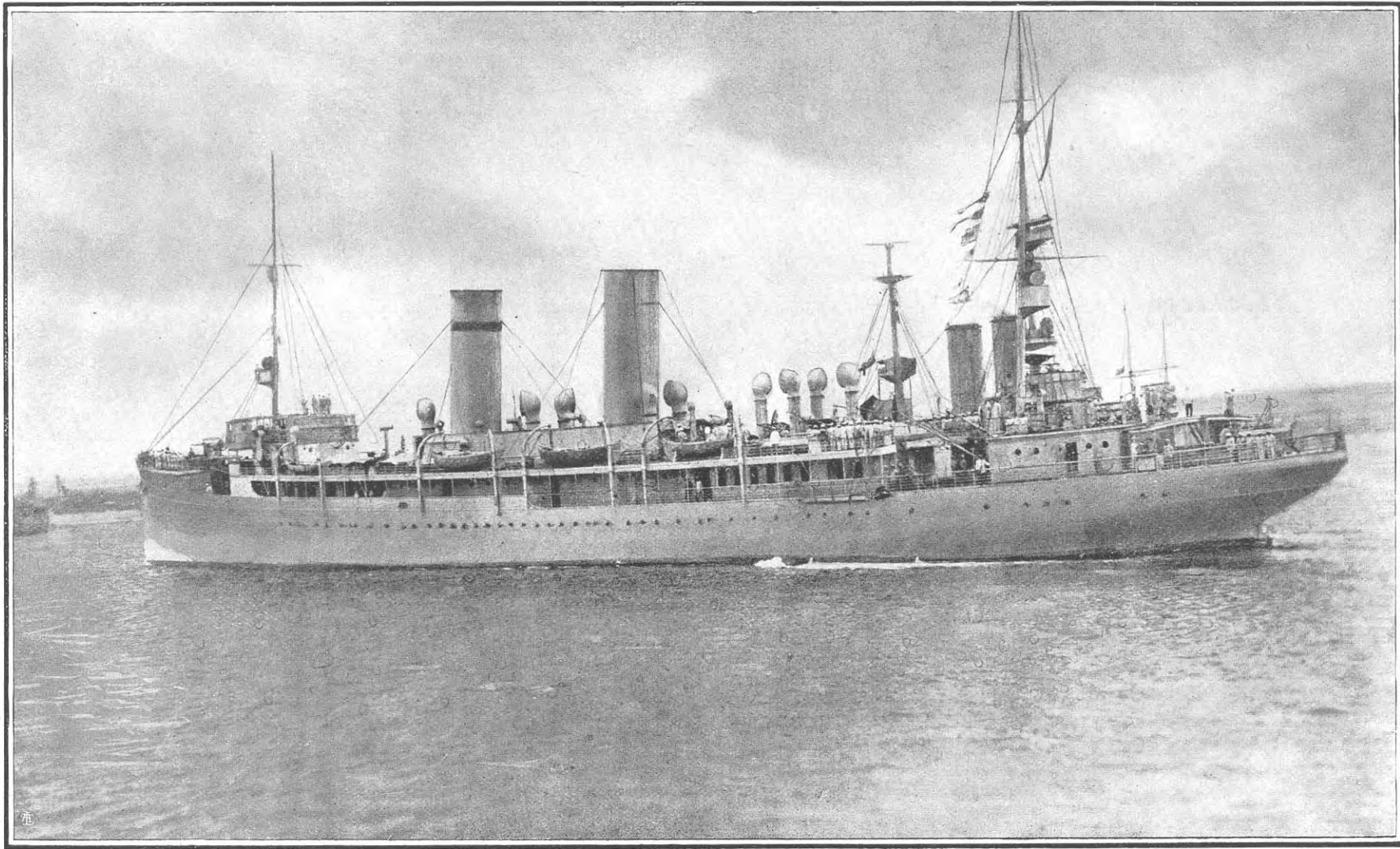
Sbarco di profughi montenegrini in un porto italiano.



Ufficiali del Quartier Generale e Deputati serbi.



L'incrociatore ausiliario *Città di Messina*.



L'incrociatore ausiliario *Città di Palermo*.

Squisitamente interessanti sono le note che trovo nel diario di quei giorni scritto da un ufficiale del *Città di Catania*, brevi note semplicissime e commosse, che ci fanno sentire di quali spiriti fosse animata la Marina Italiana nella sua opera pietosa, quanta simpatia e quanto orgoglio fosse nei cuori dei nostri ufficiali ed equipaggi.

" 17 gennaio. La *Città di Catania* si prepara a partire per Corfù. Fra le sue grigie lamiere è il governo di Serbia. L'equipaggio sente la bellezza del compito che onora la nave e ogni marinaio centuplica le proprie virtù d'improvvisatore per rendere la nave più bella, più comoda, più amica agli ospiti, verso i quali è in ciascuno un vivo senso di devozione e di rispetto, perchè ciascuno intende e sa il martirio del fiero popolo, emigrato fra le nevi, dilaniato dalla fame e dal colera....

" Tra gli ospiti è il venerando Patschic: parla poco, ma la sua voce si anima di gratitudine quando parla dell'Italia e dei marinai italiani. Vide la pietosa e fraterna accoglienza da questi fatta ai suoi prodi e nei pochi giorni in cui rimase a bordo cercò di vincere la sua mestizia e il suo silenzio per dire di essi cose mirabili, per esprimere al Comandante in mille modi la sua riconoscenza e la sua ammirazione entusiastica per la Marina Italiana.

" Sua Maestà il Re, venuto a visitare la Piazza di Brindisi e ad ispezionare la flotta, ha ricevuto stamane Patschic e gli altri ministri di Serbia. E' il primo fra i capi alleati che abbia ascoltato il grido di dolore del vecchio uomo di Stato ed oggi una fiducia nuova ha illuminato lo sguardo pensoso del Primo Ministro di Serbia".

" 13 gennaio. La *Città di Catania* è in rotta per Corfù, scortata da una torpediniera d'alto mare. Il governo serbo lascia l'Italia, dopo breve soggiorno, per raggiungere nell'isola greca la forza della Nazione, che vi si raccoglie e si ritempra.

" Si fila ad alta velocità, dirigendo per il Canale Nord, che separa la costa albanese dall'isola di Corfù. Nella zona di mare che

si percorre sono stati segnalati numerosi sommergibili nemici in agguato contro i piroscafi italiani che da qualche giorno hanno iniziato il trasporto dei Serbi, dai porti albanesi a Corfù. Tentativi di attacchi già sono stati sventati da rapide e fortunate manovre dei piroscafi stessi e dal pronto intervento delle nostre siluranti di scorta.

" E' un'incantevole giornata d'inverno. Mare calmissimo, cielo sereno, atmosfera chiara, orizzonte limpidissimo: le condizioni più favorevoli per l'offesa dei sommergibili. Ogni difesa è messa in azione: uomini di guardia e non di guardia stanno in vedetta e la nave è protetta come da una cintura d'innumerabili sguardi che abbracciano la immensa distesa delle acque. Ognuno vede, ognuno cerca e nulla sfugge a quegli occhi scrutatori del mare; il più piccolo galleggiante è scoperto e segnalato a gran voce. Cannoni carichi, cannonieri ai pezzi, puntatori fissi ai cannocchiali degli alzi mirano all'orizzonte. Ogni uomo agisce singolarmente per la difesa della nave: i più per vedere, per scoprire, per avvertire in tempo; gli altri per colpire....

" Un radiogramma urgentissimo segnala la presenza d'un sommergibile nella zona che si percorre, ma nessuno comprende l'annuncio del dispaccio, già decifrato dal Comandante. Le Autorità serbe sono sul ponte, tranquille e ignare; però la loro attenzione è colpita dalle frequenti manovre che, pur procedendo in mare largo, la nave compie, accostando or da una parte or dall'altra della rotta direttrice. E' un mezzo preventivo di difesa per evitare l'insidia, anche senza vederla: è il saggio insegnamento della lunga pratica contro le offese della nuova guerra.

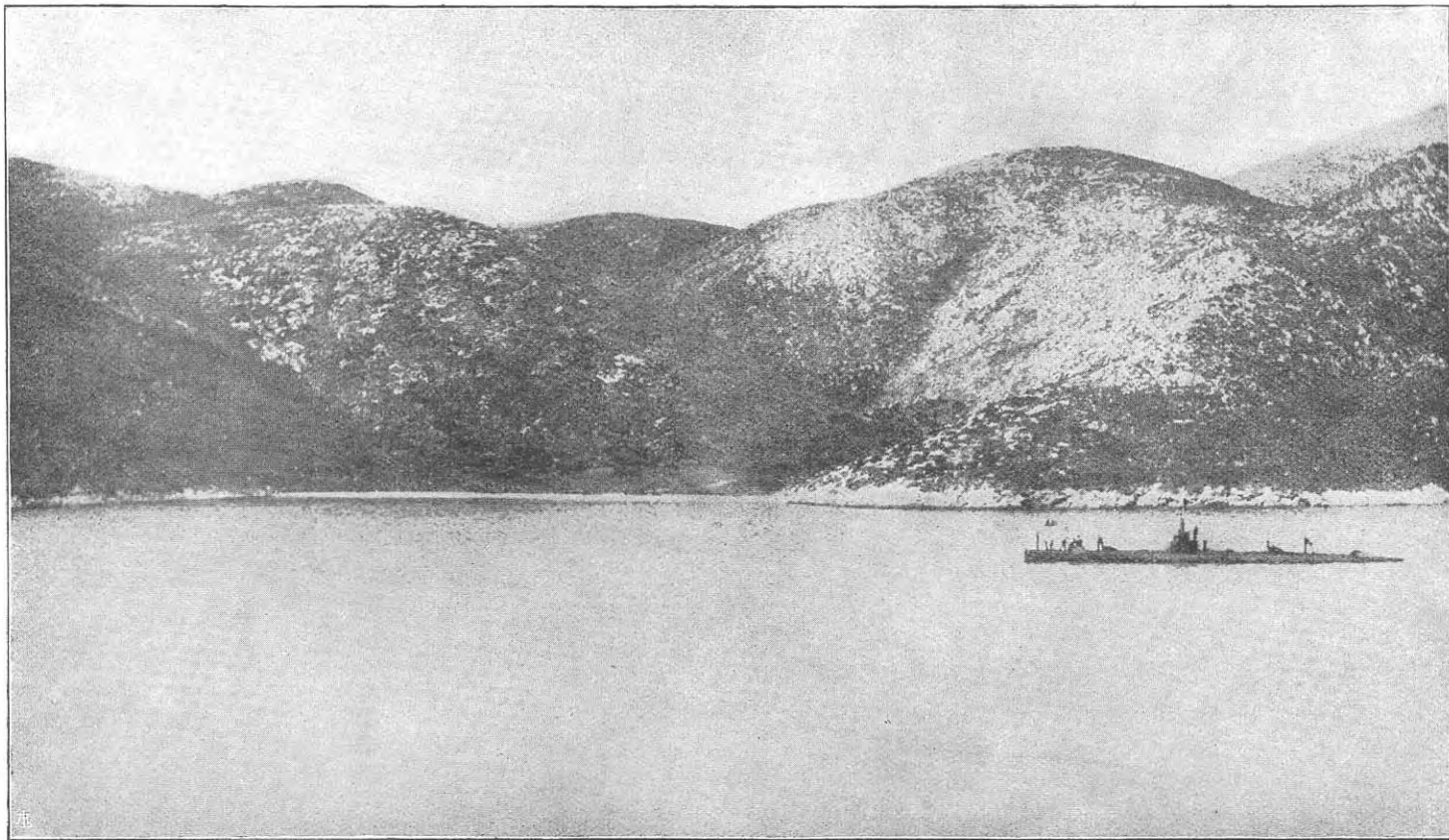
" ... La zona pericolosa è superata: sono in vista i monti di Corfù. Già si scorgono le siluranti della Marina francese, che nei pressi dell'isola fanno servizio di vigilanza e pilotaggio. E' cessata la solitudine del mare: di prora, la verdeggiante costa, verso cui la nave corre veloce, si avvicina e ingrandisce e tutt'intorno dai fumi sparsi all'orizzonte sorgono gli scafi delle navi alleate.

" Sua Eccellenza Patschic ha voluto sapere il perchè delle manovre da lui osservate poc' anzi. Gli si è mostrato il dispaccio in chiare lettere: ha avuto la visione di quel che sia, in questi tempi, il navigare, ha compreso quel che possono gli agguati e le insidie, ed ha rivolto il pensiero ai suoi armati, a tutti i suoi uomini, sui quali oggi incombe la stessa minaccia: il mare! — Ma li trasporta e

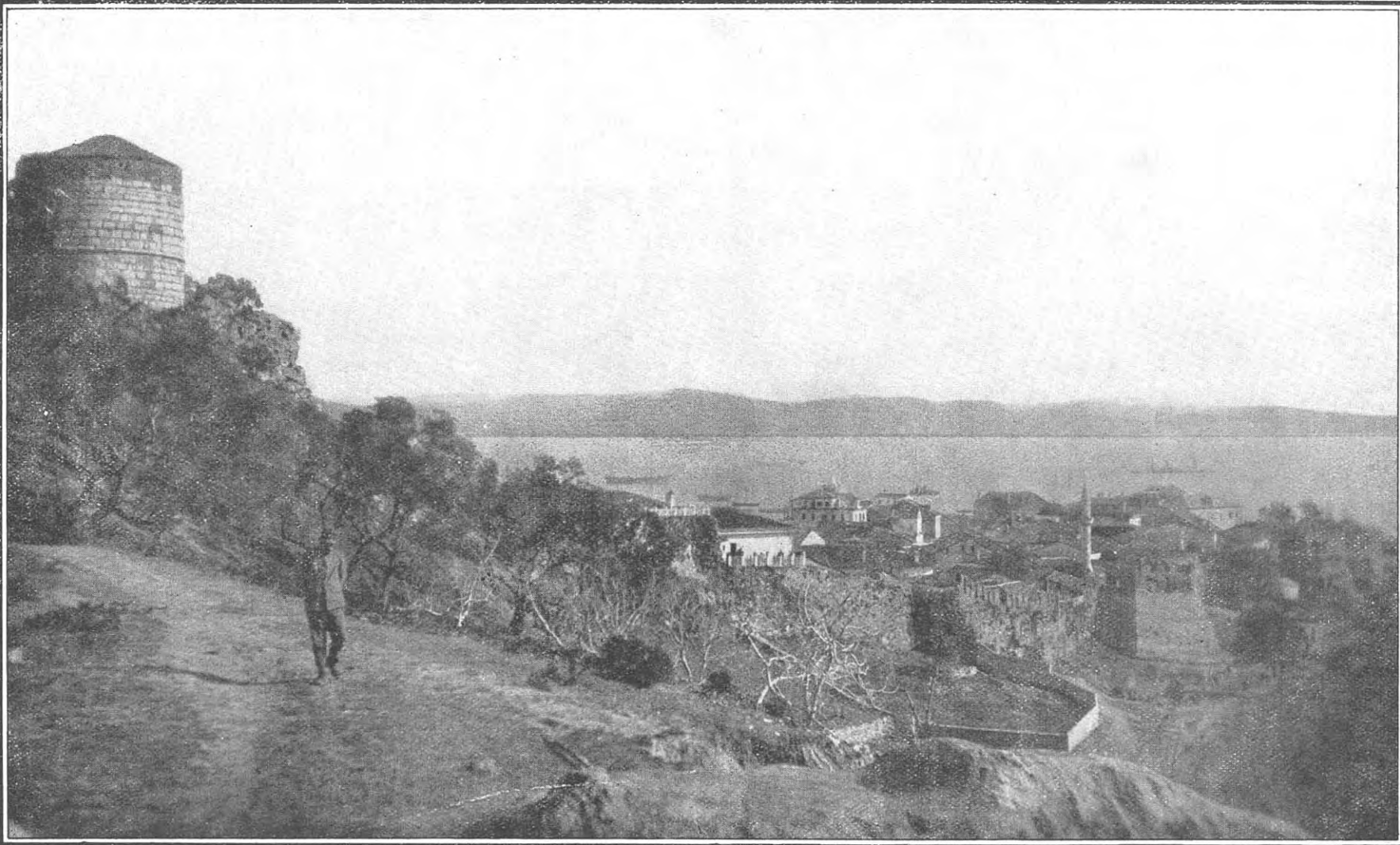
li protegge la Marina Italiana e questo mi fa sicuro. — Così disse il Primo Ministro di Serbia nel lasciare la nave a Corfù ".

Sulla stessa nave il 6 febbraio imbarcavano a Durazzo il Quartier Generale dell'esercito serbo e la Guardia Reale. In vista di Corfù, il colonnello Mitrovitch, comandante del Quartier Generale, volle salutare negli ufficiali e negli equipaggi dell'incrociatore *Città di Ca-*

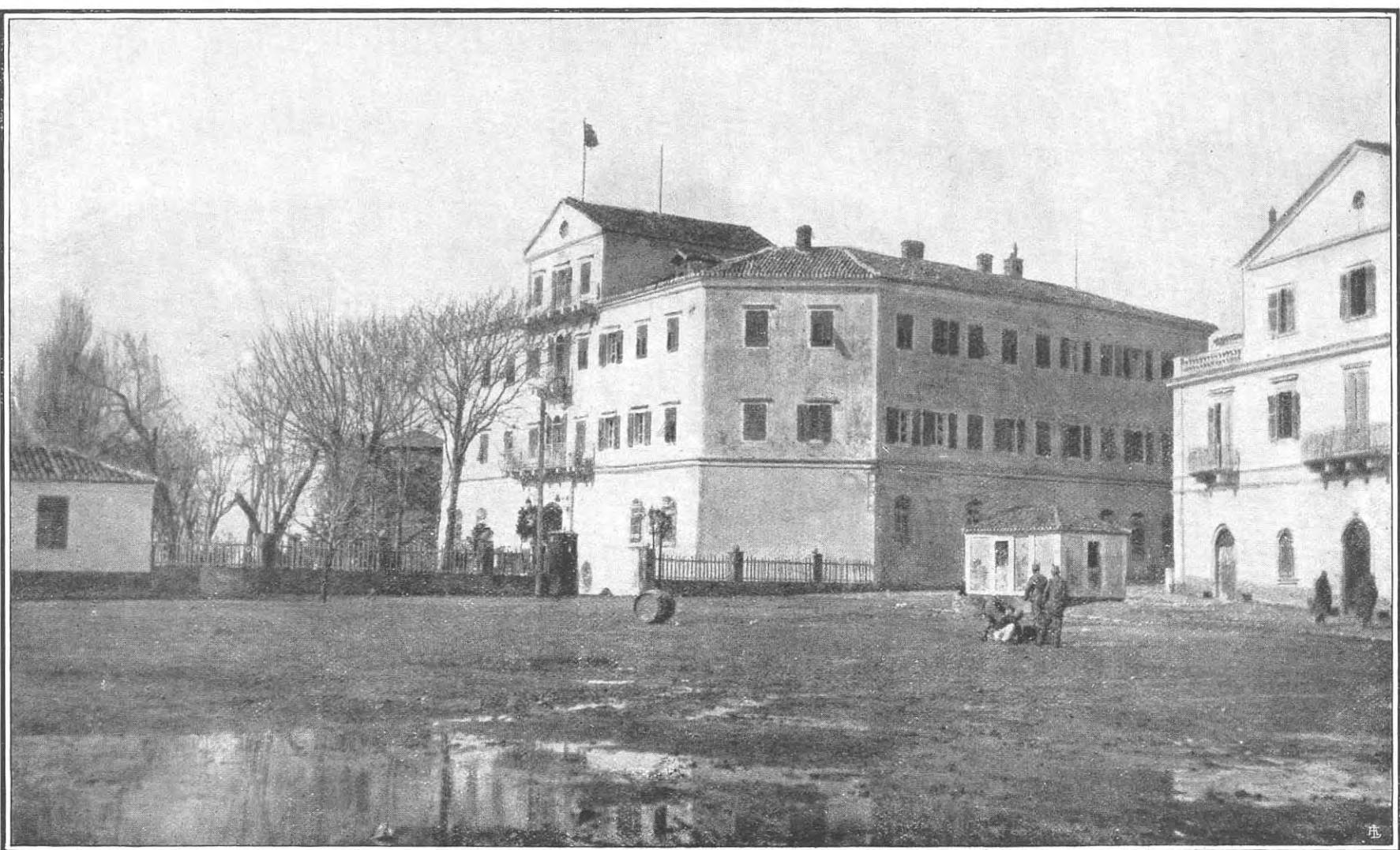
tania tutta la Marina Italiana, a cui si disse fiero di rendere l'omaggio affettuoso e riconoscente del popolo di Serbia. — Bene è intesa ed apprezzata — egli aggiunse — dall'Esercito serbo la vostra opera nobilissima per il trasporto dell'intera armata, compiuto in così breve tempo su mare infido e superando ostacoli e difficoltà innumerevoli. Ora e sempre per quest'opera vi accompagnino, o marinai d'Italia, la gratitudine e i voti di tutta la Serbia, che sulle vostre navi oggi rinasce per affermare il suo sacro diritto all'esistenza contro l'aggressione e l'oppressione nemica! —



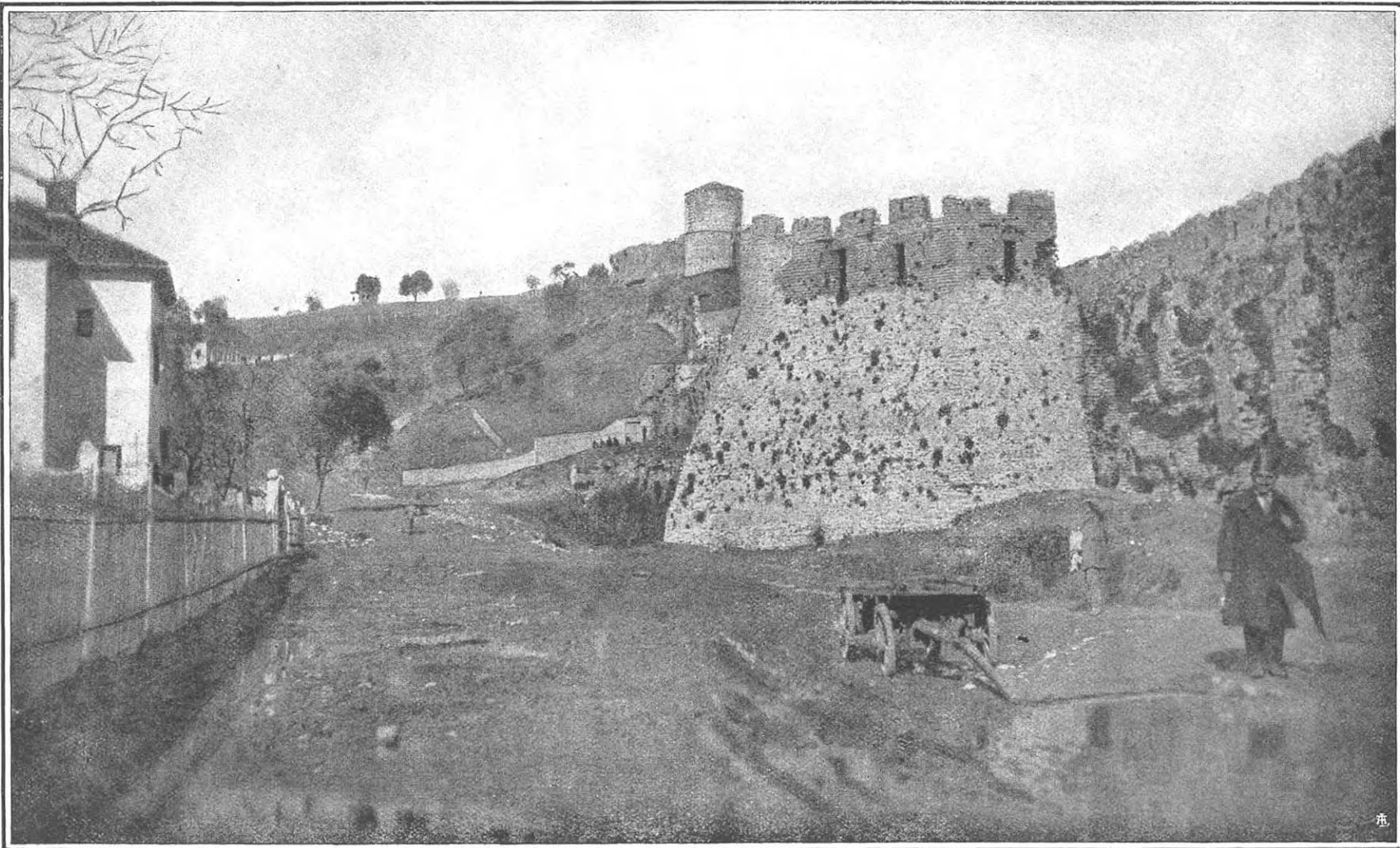
Lungo le coste albanesi.



Durazzo - Panorama visto dalla Legazione d'Italia.



Durazzo - Il Konak.



Durazzo - Le mura veneziane.

La nostra occupazione di Durazzo, suggerita dalla necessità di proteggere, con truppe scaglionate verso l'interno, la ritirata dei serbi e di assicurare al nostro possesso la rada fin che fossero durate le operazioni d'imbarco, non potè avere alcun carattere di stabilità, nè mai opere fortificate furono apprestate a difesa della baia. Tuttavia, quando il nemico, il 29 dicembre 1915, fece uscire da Cattaro le unità più veloci per cooperare all'azione dei sommergibili contro i trasporti che rifornivano Durazzo, ritornò con due cacciatorpediniere di meno e l'incrociatore *Helgoland* gravemente avariato: i due caccia, il *Triglav* e il *Lika*, finirono sugli sbarramenti della rada e l'incrociatore fu cannoneggiato da navi italiane ed alleate in crociera.

Altro tentativo. La mattina del 6 febbraio 1916 l'incrociatore inglese *Liverpool* avvista a diciotto miglia a ponente di Capo Laki un velivolo nemico proveniente da nord e lo segnala al cacciatorpediniere *Bronzetti*, che è in crociera di protezione in quelle acque.

Il nostro caccia vi si dirige sopra immediatamente a tutta forza: i suoi pezzi antiaerei sono pronti al fuoco. Ma l'aereo si inverte subito la rotta e ripiega su Cattaro. E' scomparso: informerà certamente della presenza di unità nemiche.

Pochi secondi e un globo di fumo bluastro appare all'orizzonte verso nord-est in direzione della piazzaforte. Il *Bronzetti* aumenta la velocità e lo rincorre, lo insegue. Il globo di fumo si avvicina, si gonfia, si sfocchia come una nuvola, lascia intravedere le punte degli alberi, le ciminiere... La nave nemica, avvertita dal velivolo, ripiega anch'essa su Cattaro, ma è meno veloce del *Bronzetti* che le dà la caccia alla velocità di trentadue miglia. Ventimila metri, diciottomila metri, sedicimila metri... le distanze sono ancora eccessive.

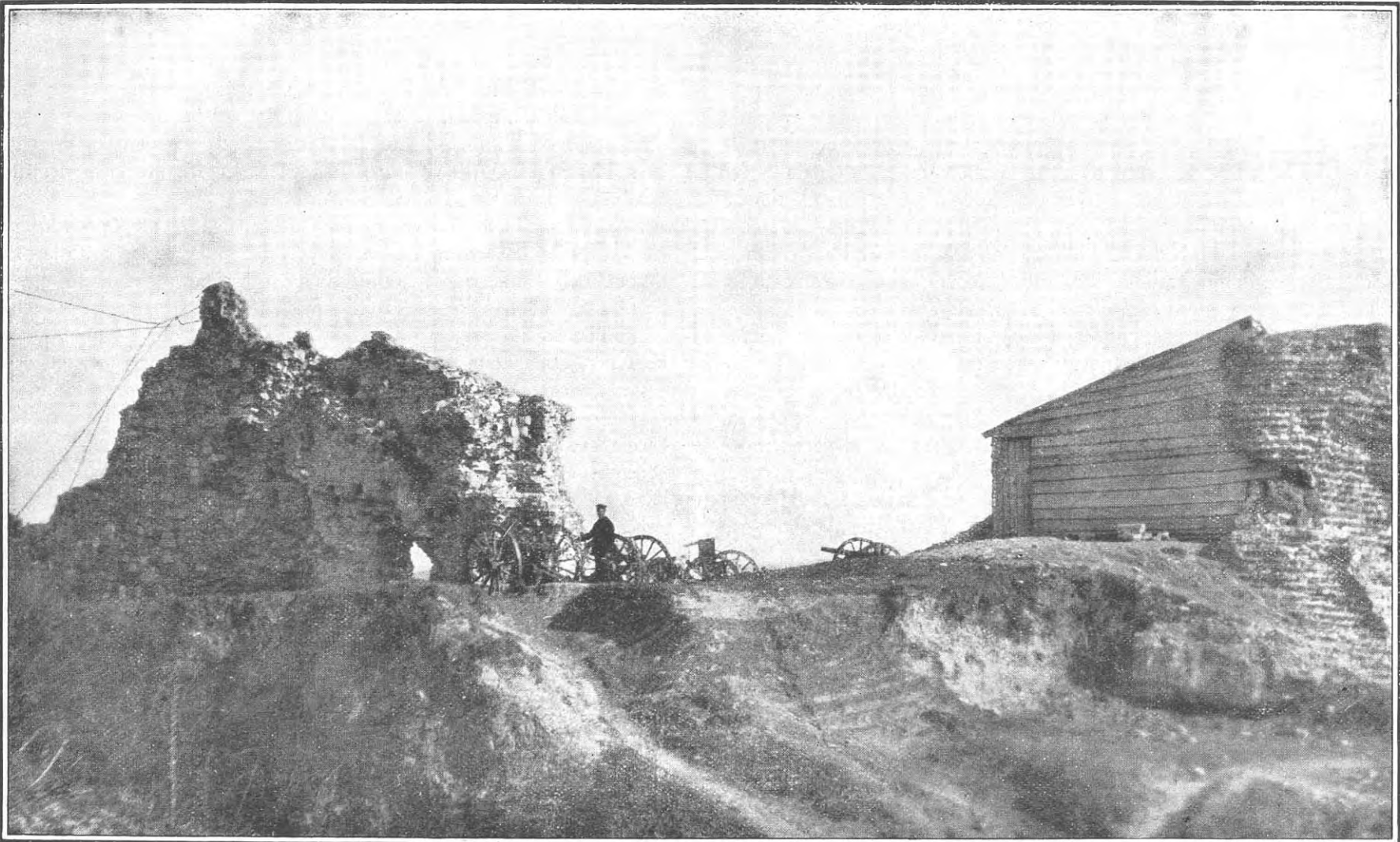
L'agile nave garibaldina è tutta pronta alla battaglia. Il ponte

deserto, abbandonato dagli uomini, come nessun essere vivente ci sia rimasto. Solo le macchine hanno vita. La carena diventa un alveare d'acciaio: ronza, romba, strepita. Un trillo di campanello insistente e profondo trasmette ai pezzi le distanze e la direzione dei tiri: quattordicimila metri, dodicimila metri...

Lo scafo nemico emerge ora nitidamente: è un tipo *Huszar*, che, sorpreso dal nostro caccia, scivola lungo la costa, sotto la protezione delle batterie di Traste. Fugge senza aver tirato un colpo, senza aver lanciato un siluro, senza aver cacciato nè esplorato nulla, senza nemmeno esser giunto a tiro dei nostri cannoni. Ma il *Bronzetti* non abbandona così facilmente la preda e la insegue lungo la costa, concentrando sul caccia nemico il fuoco dei suoi cannoni.

Le batterie di Traste investono allora il nostro audacissimo caccia con fuoco serrato; i colpi gli cadono intorno sollevando bianchi fiocchi di schiuma, ma il *Bronzetti* non s'arresta nell'inseguimento e batte il nemico con tutta la furia dei suoi pezzi. E' a tre miglia dalle Bocche di Cattaro quando l'*Huszar* bruscamente ripiega ancora e si rifugia nella baia di Traste rinunciando alla prova. Immune, sotto i colpi delle batterie costiere che lo assaliscono ancora rabbiose, il nostro caccia riprende la sua crociera di protezione.

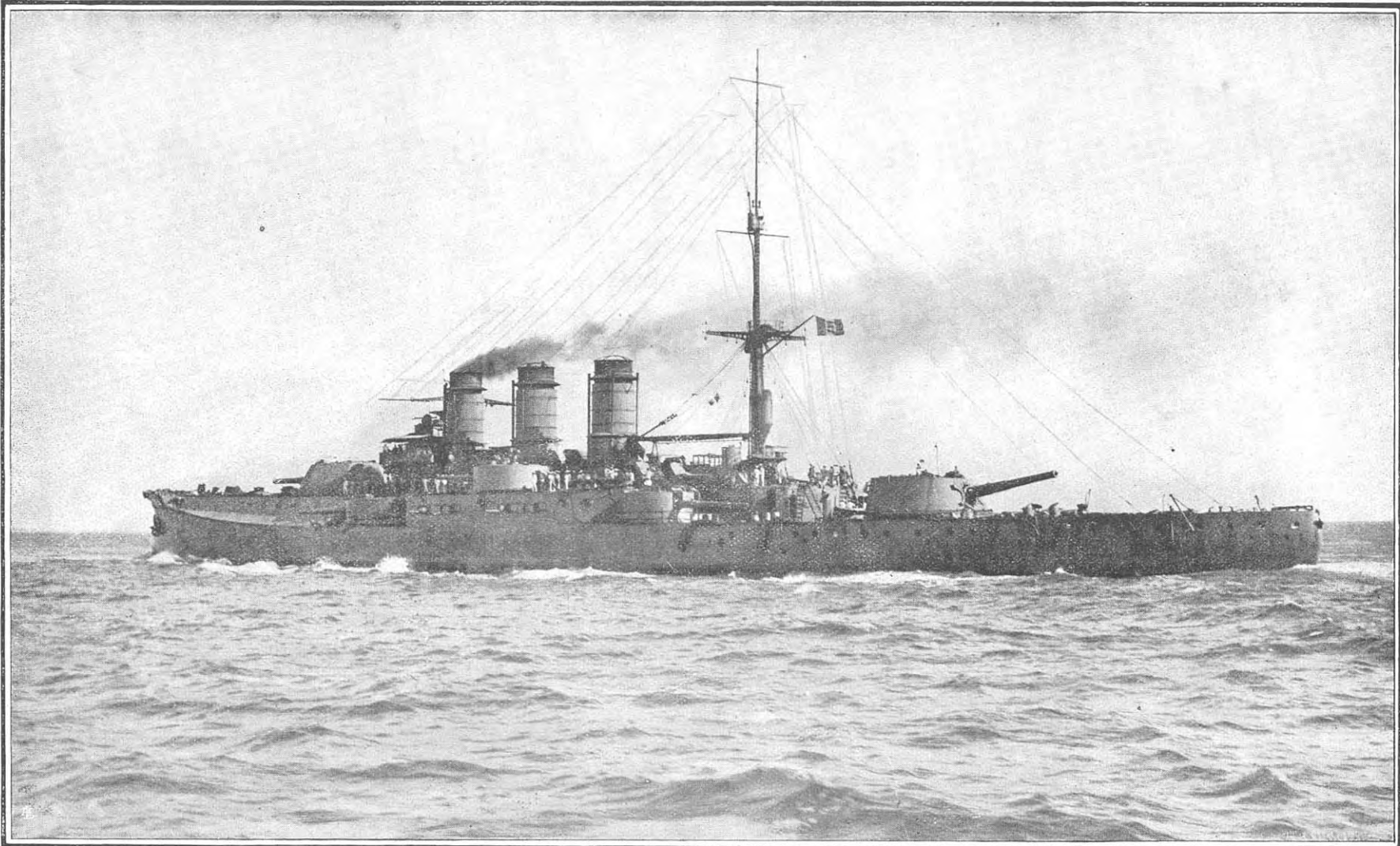
Da quel giorno Durazzo italiana non avvistò mai più navi nemiche, tutti i suoi numerosi traffici poterono compiersi regolarmente e il Comando militare ne ordinò lo sgombero solo quando venne meno lo scopo della nostra occupazione, quando, finito l'esodo dei serbi e stabilito il campo trincerato di Vallona, Durazzo avrebbe richiesto un'inutile distrazione di forze per la difesa di una piazza tagliata fuori agli approvvigionamenti dal mare per gran parte dell'anno, a causa della sua rada aperta, a tutti i venti dell'Adriatico.



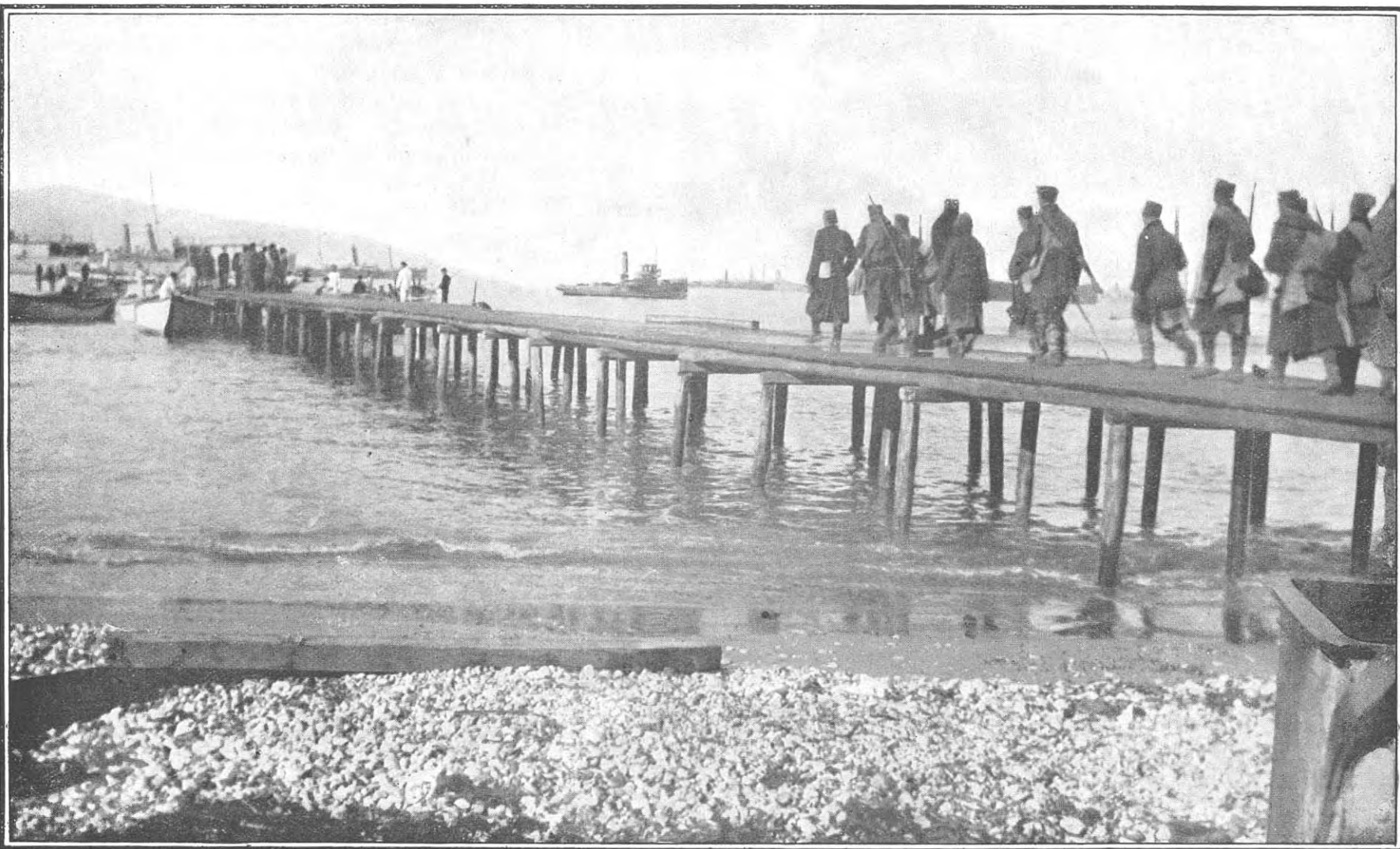
Durazzo - Artiglieria di Essad Pascià.



Durazzo - Austriaci prigionieri.



La R. Nave *Napoli*.



Durazzo - Il pontile d'imbarco.

Il 24 febbraio 1916 non rimanevano da imbarcare che seimila uomini validi e milletrecento malati e feriti. La guarnigione, ch'era stata ridotta da cinquemila a duemila uomini, occupava la linea delle colline circostanti, dove le nostre avanguardie si erano ritirate per l'avanzare del grosso dell'esercito austriaco, infliggendo al nemico perdite notevoli e facendogli non pochi prigionieri in brevi scontri di pattuglie. Ogni possibile resistenza era ormai limitata alle porte di Durazzo: il Comando aveva tutto disposto, secondo gli ordini ricevuti, perchè l'imbarco avvenisse "nel minor tempo possibile" e già le artiglierie erano state trasportate sul molo. Frattanto una squadriglia di caccia batteva Sasso Bianco, Mali Roht, Rastbul ed altre posizioni nemiche, da cui giungevano dei colpi sulla banchina, e trecento soldati albanesi fedeli a Essad pascià imbarcavano sul *Città di Bari*. Essad stesso, col personale della Legazione italiana, lasciava Durazzo a bordo dell'*Impetuoso*.

Il nemico disturbava, dapprima timidamente, poi con tiri sempre meglio diretti, il concentramento della difesa a Durazzo, mentre un'azione a fondo, che gli sarebbe stata consentita dalla superiorità numerica delle proprie forze e dalla potenza delle proprie artiglierie, avrebbe potuto seriamente minacciare, nella notte, l'esistenza dell'ormai stremato presidio.

Ma il mistero di quella inazione ci fu spiegato da alcuni prigionieri presi da una nostra pattuglia in ricognizione. Essi dissero che il Comando austriaco temeva l'agguato della flotta, il fuoco improvviso delle nostre artiglierie navali e che perciò non occupava il paese.

All'alba del 25 apparve in rada l'incrociatore *Libia* che con colpi bene aggiustati fece tacere le batterie nemiche di Sasso Bianco. Messe in mare le imbarcazioni, il Comando della nave inviò a terra un drappello armato, mentre i calibri minori disperdevano una colonna di salmerie fra Sasso Bianco e Rastbul. Intanto il dragamine

Monzone urtava in rada contro una mina alla deriva e affondava in pochi secondi: dei ventidue uomini dell'equipaggio dodici furono salvati e raccolti da due drifters.

Più tardi l'incrociatore *Puglia* e gl'incrociatori ausiliari *Città di Catania* e *Città di Siracusa*, opportunamente ancorati, aprirono il fuoco contro le batterie austriache che bersagliavano la città con tiri indiretti. Dodici colpi ridussero al silenzio i pezzi nemici, ma da nuove posizioni cominciò un fuoco nutrito contro il *Città di Siracusa*, che per lo scoppio d'un proiettile a bordo ebbe un morto e otto feriti. Gl'incrociatori cambiarono allora ancoraggio e continuarono a controbattere l'avversario mantenendosi a piccolo moto. A notte i proiettori delle navi fissi su Rastbul e Sasso Bianco impedirono al nemico ogni tentativo di attacco e tiri intermittenti ben diretti cooperarono efficacemente all'azione delle nostre batterie di terra.

Il 26, giorno fissato per l'abbandono della città, un convoglio di dodici piroscafi, preceduto da una nave-ospedale e fiancheggiato dai cacciatorpediniere di scorta, giungeva nella rada di Durazzo. Seguivano due grandi navi da battaglia ed altri caccia, poichè si doveva essere pronti a difendere ad ogni costo e condurre a salvamento un convoglio assai numeroso, su cui certamente si sarebbero provate le offese del nemico.

Ma, dallo scambio di attivissime comunicazioni radiotelegrafiche che le nostre navi e le nostre basi intercettavano, si arguiva che il nemico, dalle alture della costa, era esattamente informato circa le forze che incrociavano a protezione della rada.

Lo sgombero della città doveva essere condotto a termine prima di sera, a malgrado anche del mare improvvisamente levatosi a render più difficili le operazioni d'imbarco, bersagliate dal fuoco austriaco, e a comprometterne l'esito per la violenza dei marosi che si rovesciavano sulla banchina con impeto incalzante.

La nave-ospedale iniziò subito l'imbarco dei malati e dei feriti



S. A. R il Principe Aimone di Savoia alle batterie antiaeree di Durazzo.



Durazzo - Gruppi di profughi e soldati serbi.

sotto i tiri aggiustati delle artiglierie nemiche che, all'apparire della nave pietosa, presero a battere l'unico pontile su cui dovevano fatalmente passare gl'infermi: ne furono trasportati seicento dai nostri marinai tra gli scoppi di granate. I fumi del convoglio lontano avevano destato d'un tratto tutte le batterie dominanti la città e la banchina presso il pontile fu in breve spazzata dal loro fuoco violentissimo come da una raffica. Batterie più vicine abbaiano contro i piroscafi e i caccia che erano in rada.

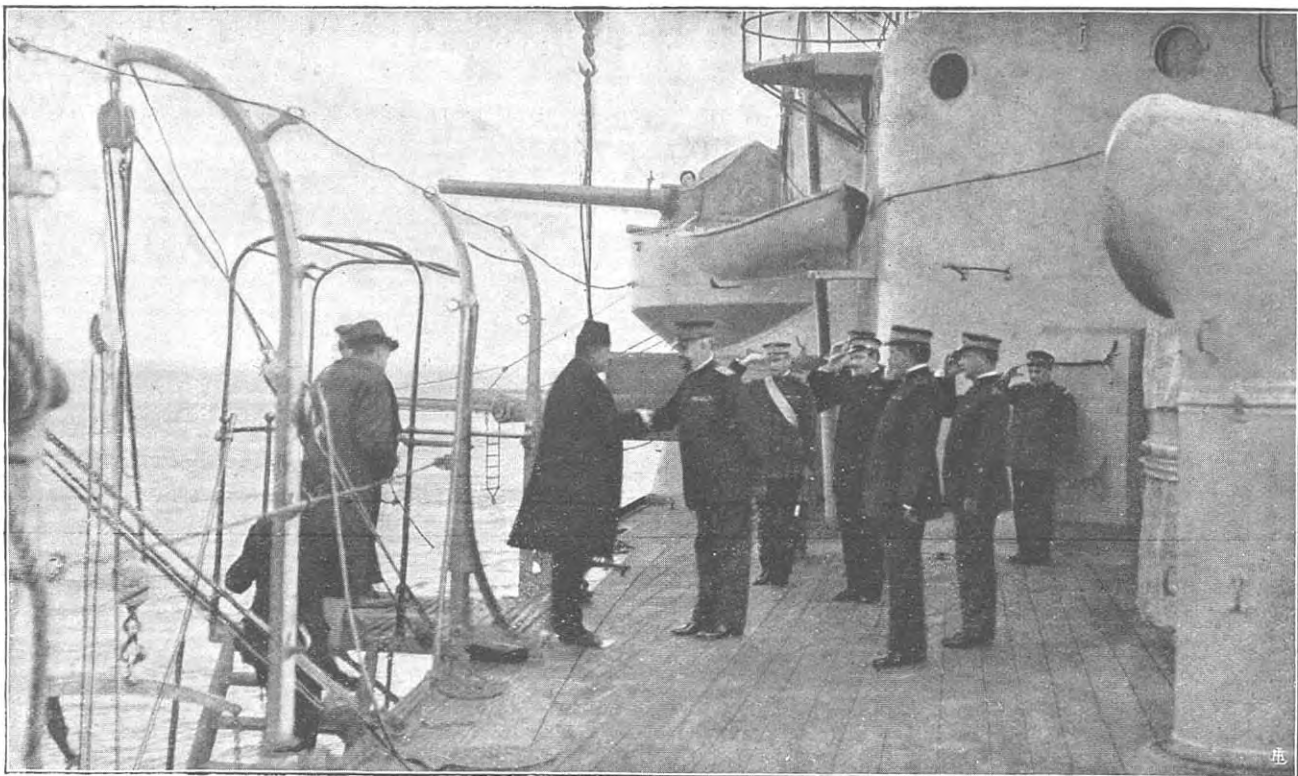
Dal monte Vaes le fanterie austriache s'erano lanciate all'assalto delle posizioni ancora occupate dai nostri da presso in un

e l'attacco investiva la città tutt'intorno stringendo cerchio di fuoco il manipolo dei difensori. Sulla

linea delle colline i nostri eroici reparti, che avevano sostenuto l'urto nemico con incredibile audacia, si ritiravano ora lentamente, mentre verso l'imbarcatoio si ammassavano i serbi e si trascinavano i feriti.

Furono momenti d'angoscia indicibile. Nella rada i piroscafi, investiti dal fuoco delle batterie austriache che avanzavano sempre, avevano allentato la catena del convoglio manovrando abilmente per evitare i colpi; i caccia arditamente controbattevano con le loro artiglierie i pezzi austriaci più vicini e sulle colline il combattimento si accaniva ancora... La fiumana nemica era già per

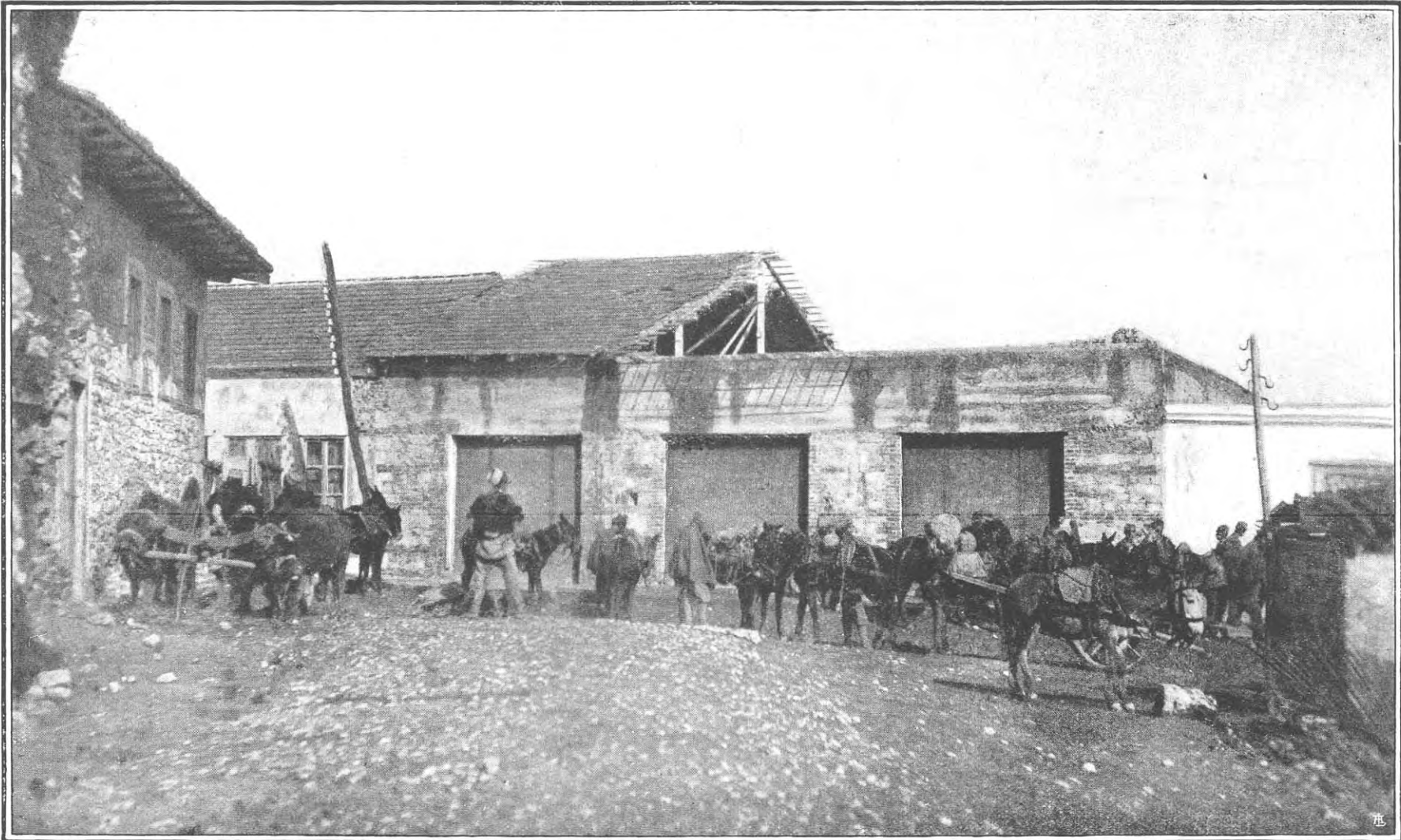
dilagare e travolgere il breve argine di petti che la trattenevano. La fine era imminente.



Essad pascià lascia Durazzo.



Durazzo - Imbarco del materiale d'artiglieria.



Durazzo - Salmerie dell'esercito serbo.



Durazzo - Le ultime retrovie dell'esercito serbo.



Durazzo - In attesa dell'imbarco.

Mezzogiorno. Da Punta Durazzo si profila la sagoma grigia di un nostro incrociatore da battaglia, il *Libia*, seguito da un altro, il *Puglia*, i quali, visto l'accanimento del nemico, nonostante l'avversità del mare, penetrano arditamente nell'interno della rada. Il nemico esasperato s'avventa con tutta la rabbia delle sue artiglierie contro le due navi che, tenendosi a distanza dal convoglio perchè i tiri concentrati su di esse non vadano a colpire i piroscafi, fissano i bersagli con tiri d'individuazione dei loro calibri minori. Poi d'un tratto entrano in azione le batterie da 152 e da 120 e un uragano di fuoco s'abbatte sulle colline dominanti la città con un succedersi rapido di boati e di colpi, sollevando fumate dense lampeggianti di scoppi.

L'azione degli incrociatori ha un duplice scopo: disimpegnare dal nemico le nostre truppe combattenti intorno alla città e permetterne poscia l'imbarco.

Due ore di orchestra ininterrotta fanno tacere ad una ad una tutte le batterie del nemico e alle 14 solo i pezzi ritirati dietro Monte Vaes battono con colpi radi e incerti il pontile per impedire alle maone, già pronte sotto i fianchi dei piroscafi, di attraccare. Su tutto il fronte intorno alla città la pressione nemica s'è allentata rapidamente e i nostri, dopo aver respinto gli ultimi attacchi, tentano una breve azione controffensiva per garentirsi la via della ritirata verso il mare, fanno dei prigionieri, raccolgono i feriti. Le colonne nemiche, battute di fianco dai cacciatorpediniere e alle spalle dagli incrociatori, che continuano la loro distruzione metodica con tiri indiretti micidialissimi, ripiegano verso la gola di Monte Vaes. Le nostre truppe disimpegnate sono pronte all'imbarco.

Prima che *Libia* e *Puglia* aprissero il fuoco contro le artiglierie nemiche, alcune lanciae s'erano staccate dal convoglio e approdavano vicino al Konak: cento marinai sono sbarcati. Strisciando carponi lungo la spiaggia, arrampicandosi come scoiattoli essi vanno cautamente fino al pontile dove sono ammucchiate alcune migliaia di sacchi

di farina. Con quei sacchi a poco a poco costruiscono dei parapetti capaci d'incanalare le truppe in ritirata proteggendole dai tiri di Monte Vaes; in breve due robuste trincee raggiungono l'orlo del pontile: s'imbarca.

Attraverso quel camminamento sfilano di corsa i primi scaglioni di soldati, molestati appena da qualche colpo sperduto; passano le barelle dei feriti, le batterie da campagna, mentre gli incrociatori cercano sempre il nemico col loro fuoco d'interdizione implacabile preciso, lo battono, lo inseguono.

Dopo i soldati e i cannoni imbarcano i profughi albanesi, le donne e i bambini: in tutto diecimila persone. Alle otto di sera sono in salvo sui piroscafi. Il generale Ferrero s'è imbarcato per ultimo a bordo dell'*Abba*: è stanco, ha perduto negli ultimi giorni di questa epica avventura ottocento uomini e si addolora anche del materiale abbandonato. Durazzo è evacuata, ma i magazzini son pieni degli approvvigionamenti delle nostre truppe: un discreto bottino. Più lontano sono anche i quadrupedi che non è stato possibile imbarcare. Ma ogni cosa sarà prontamente distrutta prima che gli austriaci sovrappiungano.

Il *Libia* e i caccia continuano i loro tiri di sbarramento sulle colline per impedire ancora al nemico l'occupazione della città e il *Puglia* punta contro i magazzini e contro il parco dei cavalli. Pochi colpi e l'inutile ricchezza è travolta tra le macerie, i cavalli sepolti. Un caccia cola a picco nella rada a cannonate i galleggianti carichi di muli. Tutte le artiglierie delle nostre navi tuonano. Bombardiamo Durazzo.

Sotto un cielo grave di nubi e di foschia cala la notte sulla città abbandonata e in fiamme. I dodici piroscafi attendono in linea di fila l'ordine di salpare, la nave-ospedale è in testa, i caccia si insinuano veloci tra il convoglio comunicando il segnale della partenza. Nel buio fosco le bocche dei cannoni delle navi s'illuminano ai colpi

con bagliori d'incendio; da terra l'artiglieria nemica si riprende a intervalli, qualche pezzo tira più da vicino, poi tace. Le nostre navi tacciono anche esse, ma per poco. Nuove vampate disegnano di scorcio le nere sagome maestose e sulla città s'avventano corone di scoppi. Ora si possono scorgere delle spirali di fumo levarsi dalle rovine dei magazzini e sfioccarsi in alto col vento.

A poco a poco l'oscurità sembra animarsi di strane ombre che disegnano nettamente il convoglio. Dapprima sono deboli lampi guizzanti da terra, poi una luce rossastra balena nel cielo tutto intorno e Durazzo si scopre in quella chiarezza d'incendio come un braciere fantastico. Fiamme covate sotto le macerie si allungano incerte per mille bocche, si snodano, si sfrangono in uno sciame di faville, di-



Casa di Durazzo bombardate dall'artiglieria austriaca.

I caccia esplorano le rotte lontano per segnare la via tra gli sbarramenti di torpedini e a mezzanotte l'ordine di partenza è dato da un razzo che s'accende nel cielo. Tredici catene rientrano simultaneamente nei pozzi con sordo fragore e il convoglio salpa per Vallona. Un caccia velocissimo apre la via segnalando col suo fanale di testa d'albero, che s'accende e si spegne nervosamente per indicare ai trasporti la rotta. L'Abba è al centro perchè nelle tenebre la lunga fila non si spezzi. Passeranno tutti?

vampano rapide con lingue sempre più alte e avvolgenti, che il vento attorce come serpenti di fuoco, e qua e là altre piccole fiamme si abbracciano si tendono si fondono in una fiamma unica immensa crepitante, come se il braciere donde emanano si aprisse a sprofondarsi per attingere alle fonti di un vulcano.

Tutti i piroscafi passano gli sbarramenti a quella luce d'inferno. L'esercito austriaco avrà occupato all'alba un mucchio di rovine fumanti.

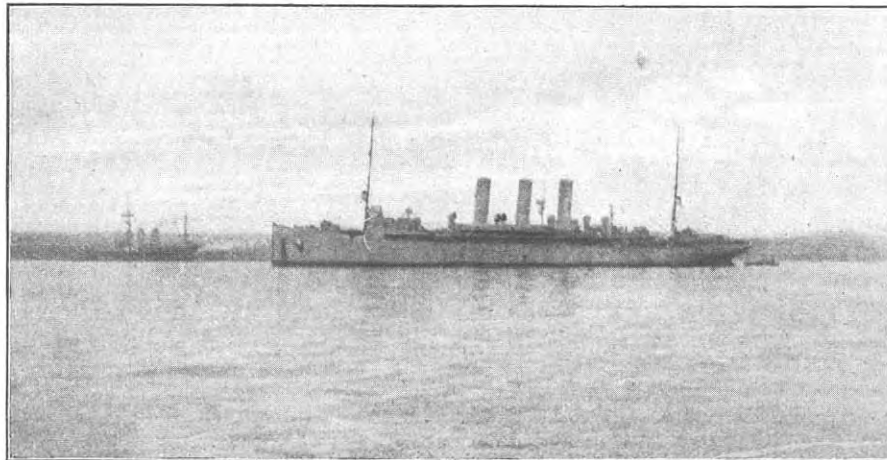
Sei mesi dopo — mentre la formidabile offensiva austriaca nel Trentino, che doveva aprire agli imperiali e regi eserciti le porte della pianura lombardo-veneta, era appena arrestata di netto con colpi giganteschi e già la nostra controffensiva, mirabile di prontezza e di tenacia, ricacciava oltre l'antico confine l'invasore di un giorno; mentre sul basso Isonzo le valorose brigate della Terza Armata conquistavano ad una ad una con sorprendente manovra le posizioni a lungo contese della Conca di Gorizia e in Albania il nostro corpo d'occupazione, costituito e rafforzato saldamente con valide opere il campo trincerato di Vallona, iniziava l'avanzata verso l'interno — la partecipazione di un nostro contingente di truppe all'impresa di Salonicco si preparava e si compieva per la nuova gloria d'Italia sulle vie dell'Oriente: atto solenne di fede nella vittoria comune, affermazione magnifica della potenza militare del Paese.

Per lo sbarco del nostro Corpo di spedizione a Salonicco, quei legami di solidarietà che i marinai italiani avevano stretto con l'esercito serbo, nei giorni della sua più avversa fortuna, si rinnovavano consacrati in un più saldo vincolo d'armi, ora che accanto alla risorta Armata del Principe Alessandro i soldati italiani, gli eroi del Carso e del Trentino, offrivano il loro sangue in terra macedone per la riconquista della Patria Serba.

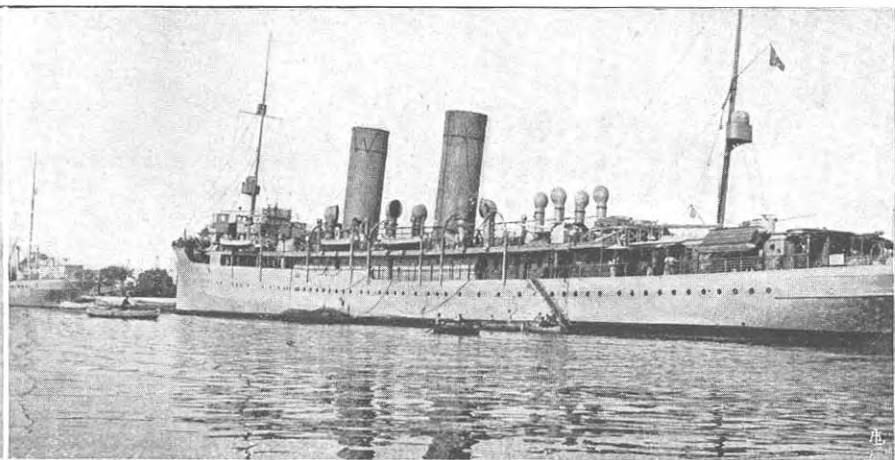
— Sia questo vincolo, che oggi tiene affratellati sotto le stesse bandiere gli Eserciti d'Italia e di Serbia, vincolo di operosità concorde fra le due Nazioni domani, quando nell'Adriatico, ridiventato golfo d'Italia, la nuova Serbia ritroverà con la libertà dei propri traffici le garanzie di un sicuro avvenire di pace, di prosperità e di lavoro.

PAOLO GIORDANI.

Febbraio del 1917.



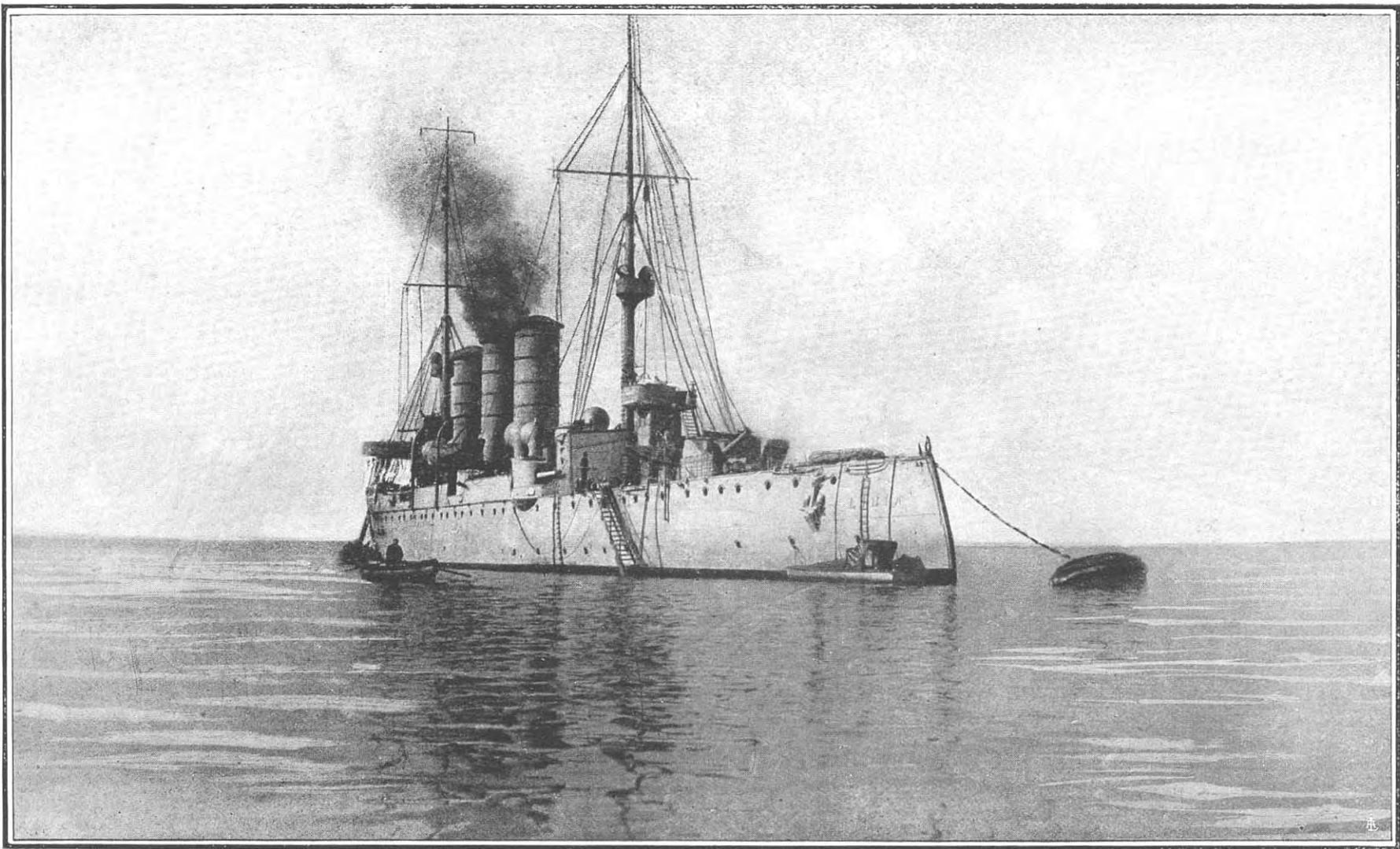
L'incrociatore ausiliario *Città di Catania*.



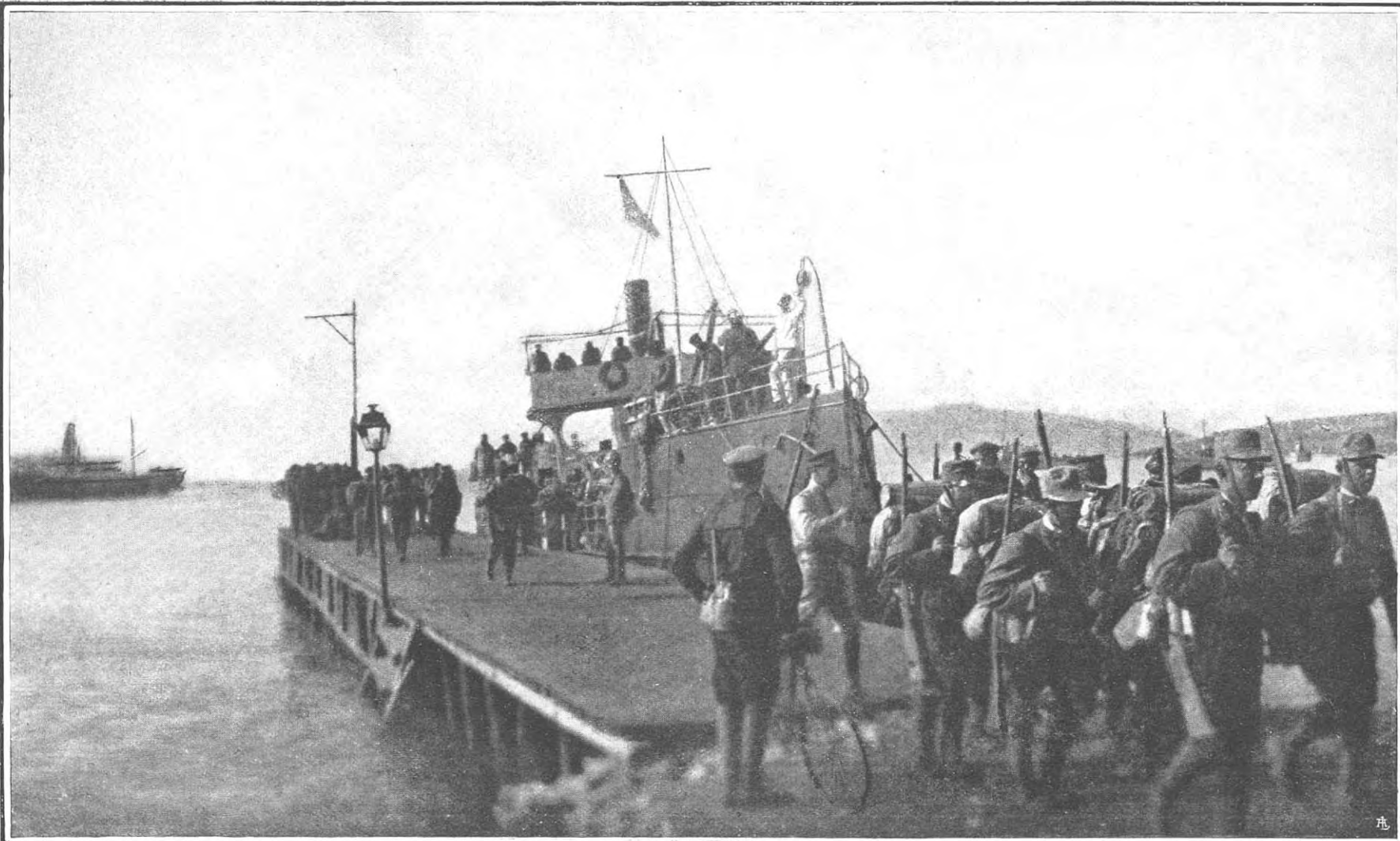
L'incrociatore ausiliario *Città di Siracusa*.



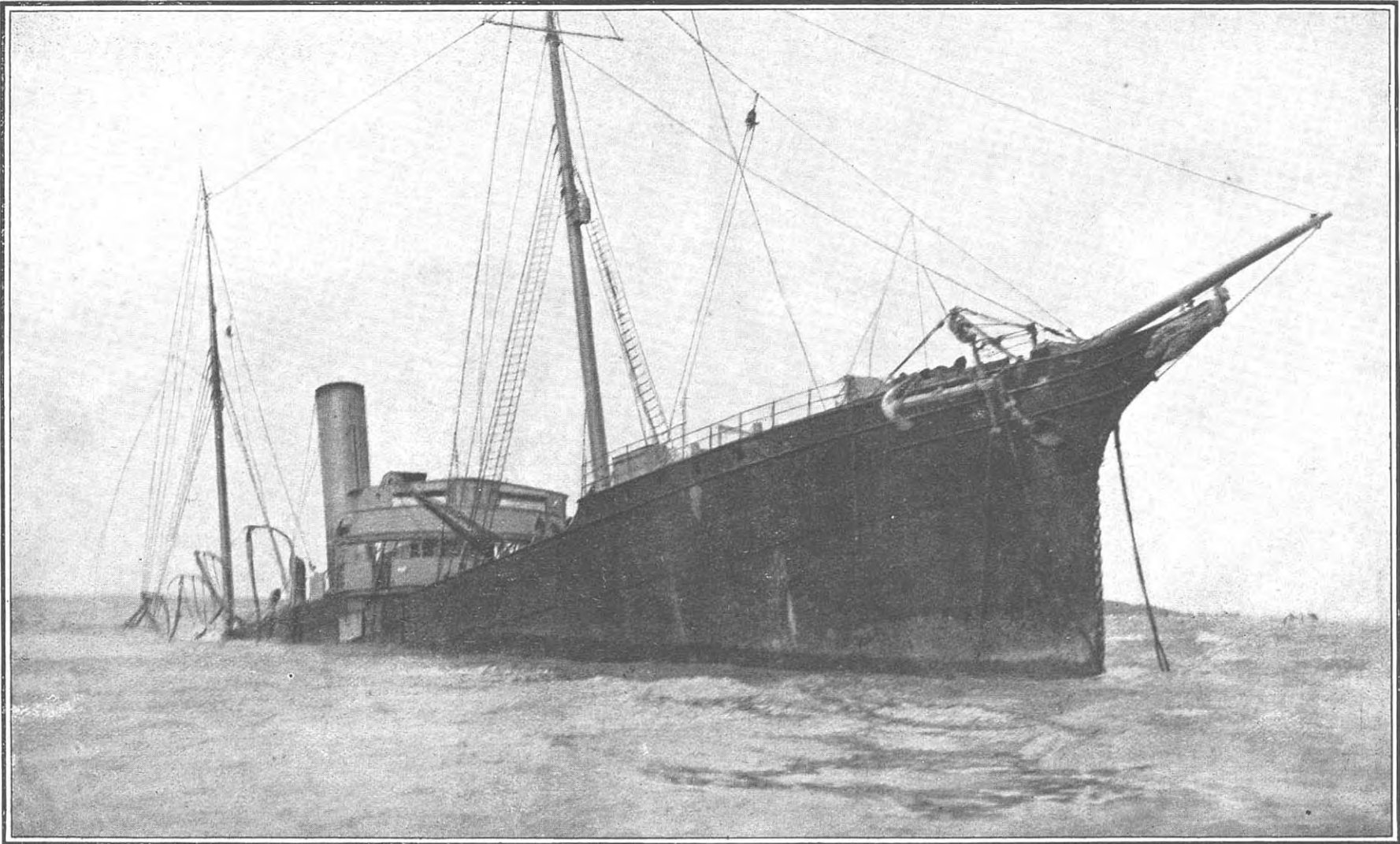
Durazzo - Attraverso una trincea improvvisata con sacchi di farina le nostre truppe s'avviano al pontile d'imbarco sotto il fuoco nemico.



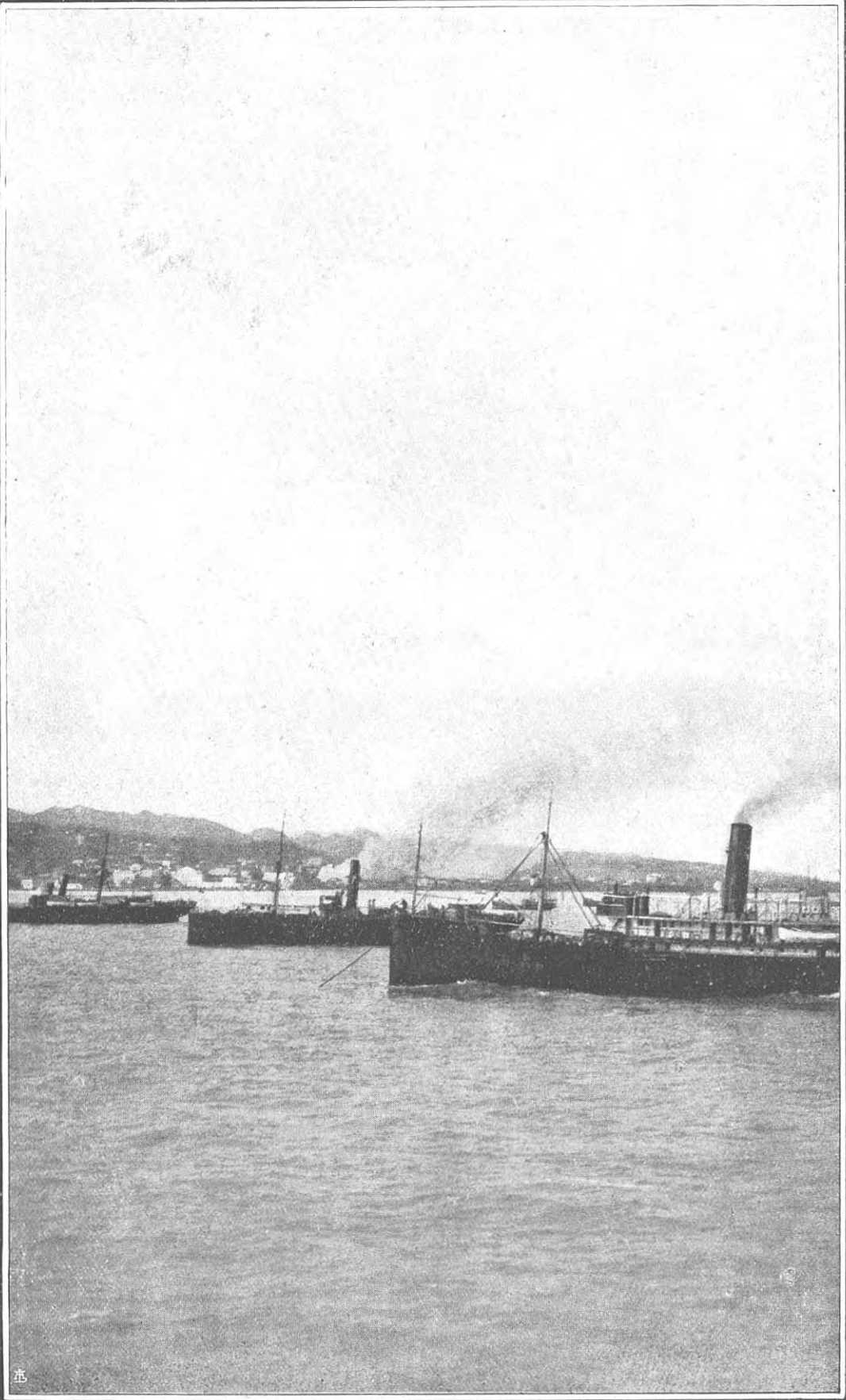
L'incrociatore *Libia*.



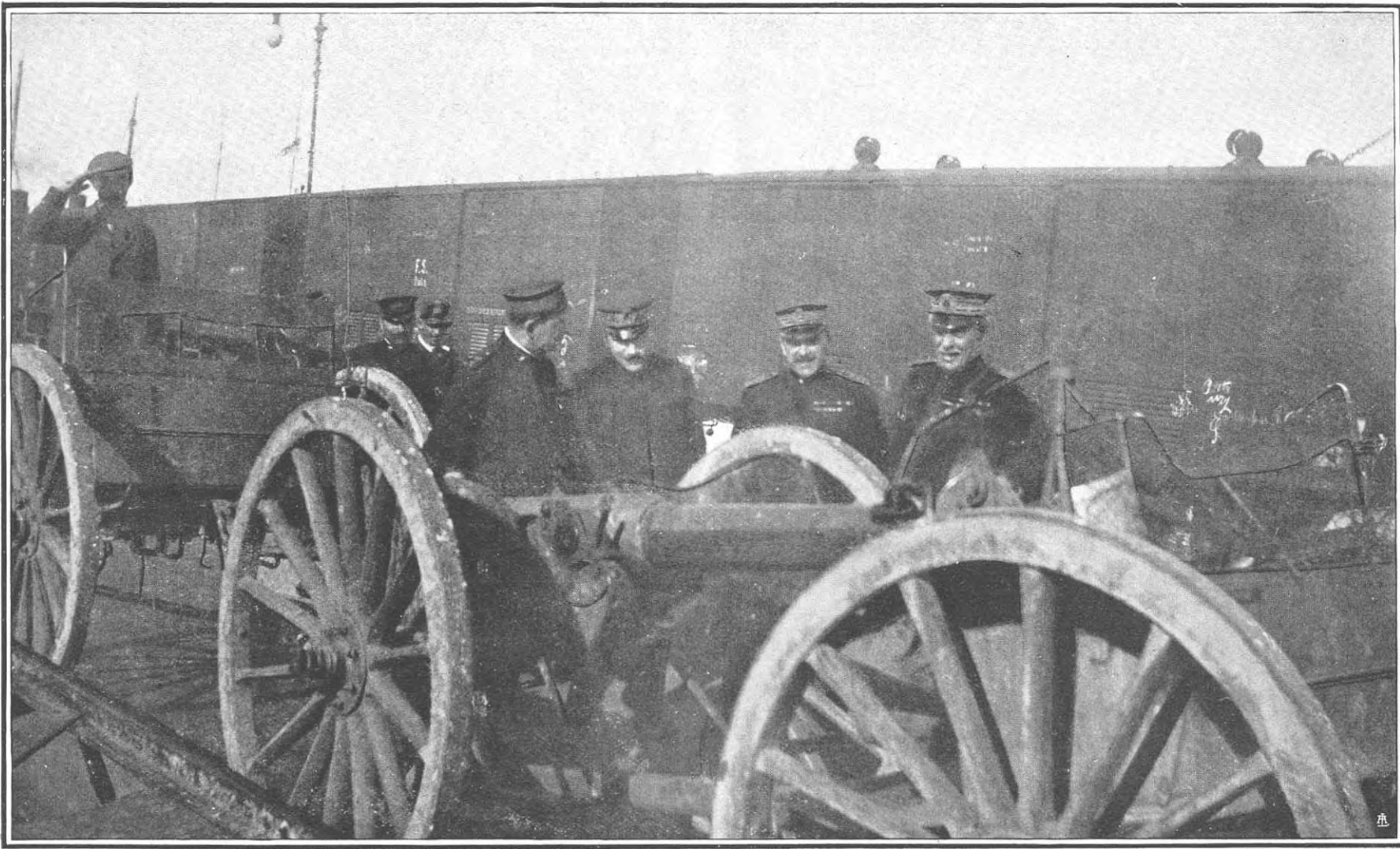
Mentre si compieva l'imbarco delle truppe serbe, nuovi contingenti italiani sbarcavano in terra albanese.



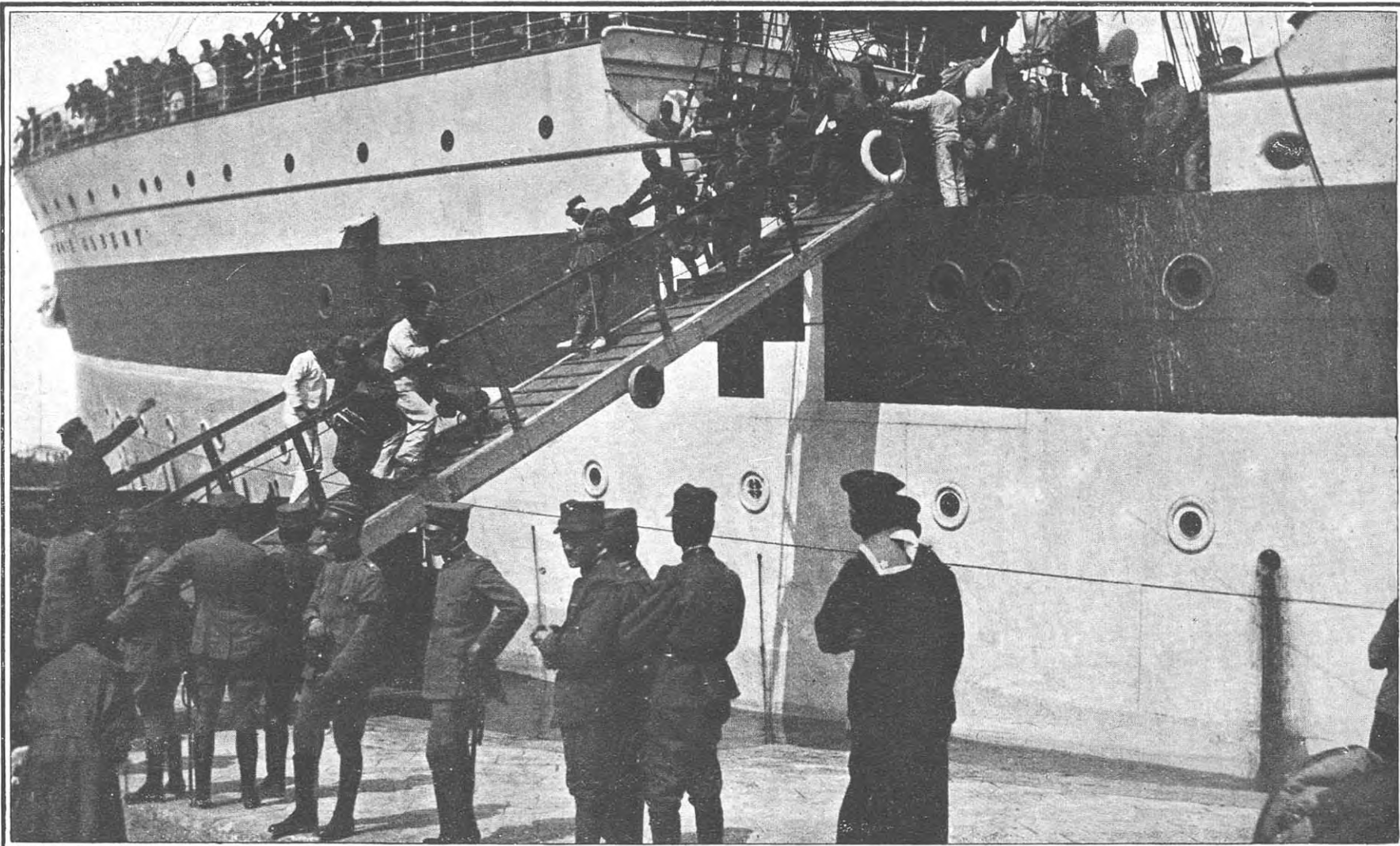
.. Durazzo - Il piroscalo *Menfi* affondato da una torpediniera nemica.



Incendio dei depositi a Durazzo.



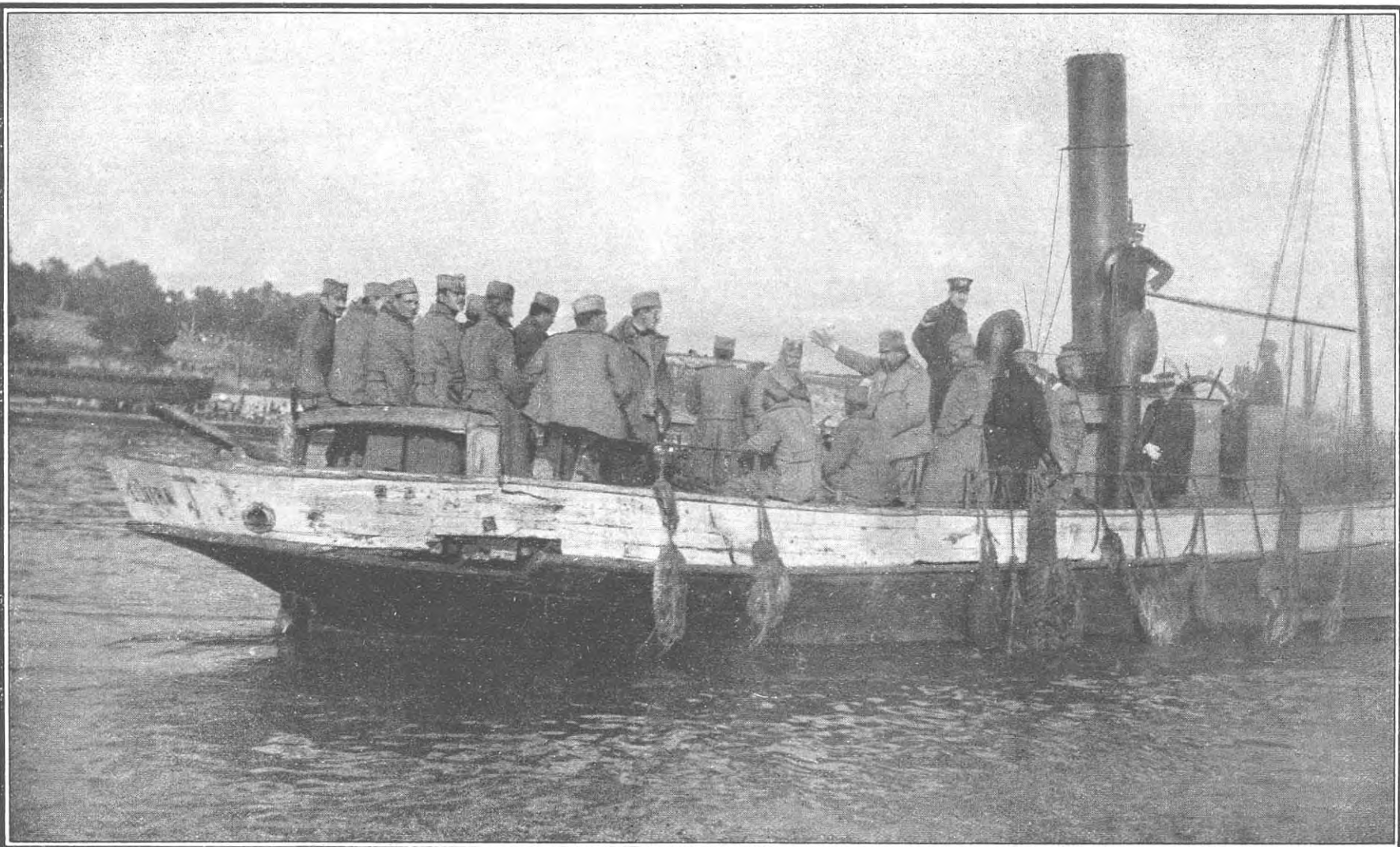
Cannoni sbarcati con le truppe serbe.



Sbarco di feriti in un porto adriatico.



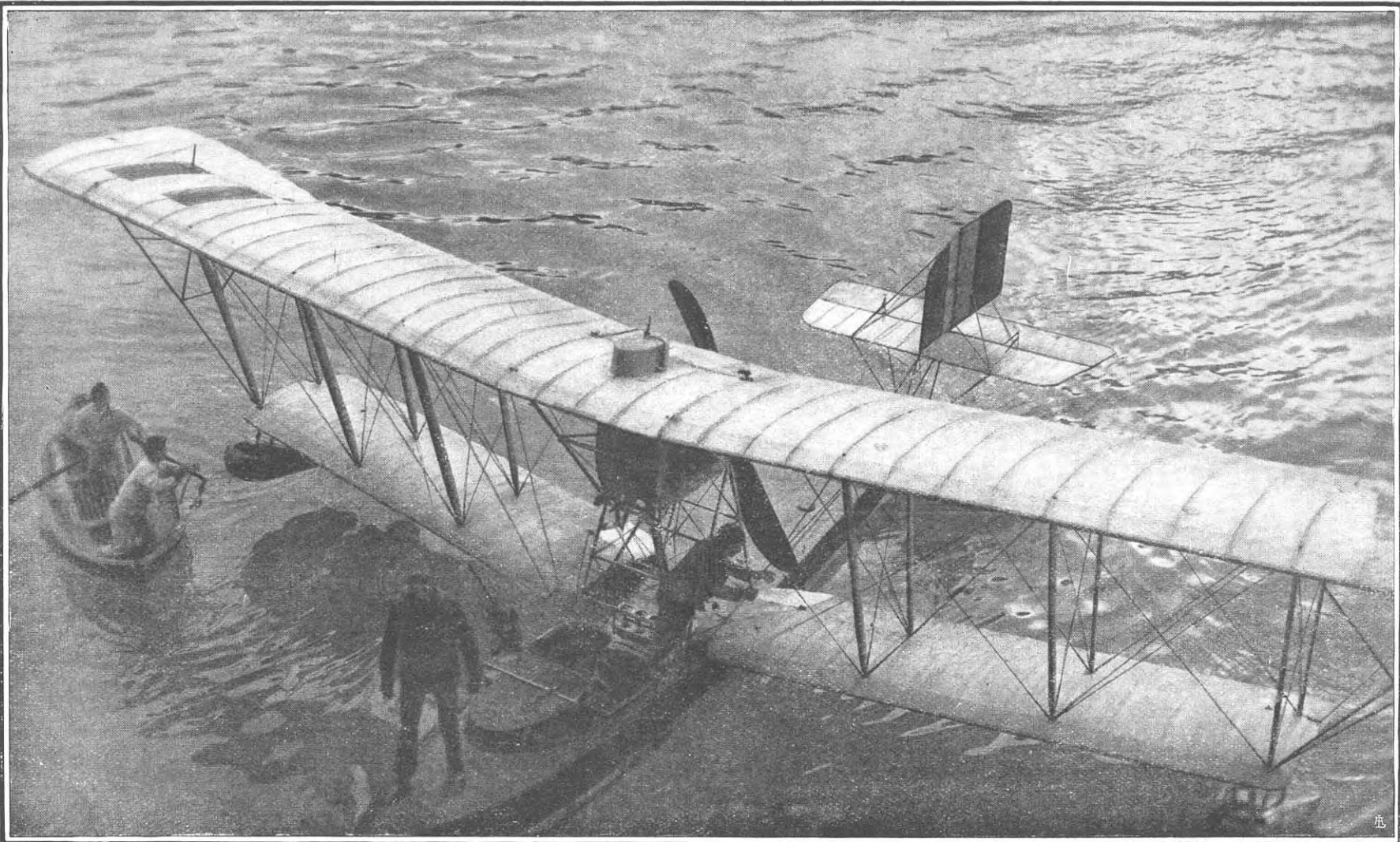
Sbarco di profughi serbi in una piazza marittima adriatica.



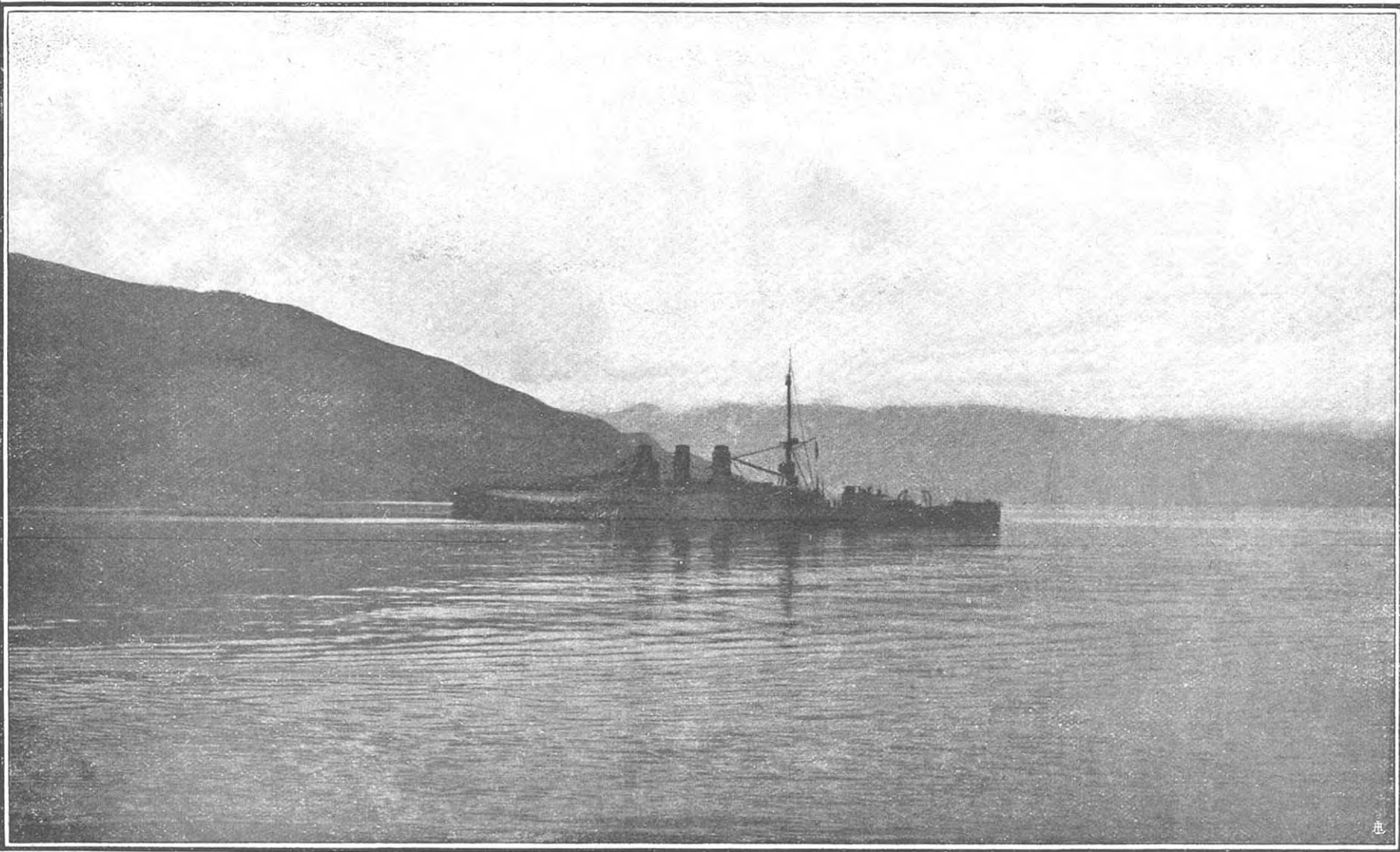
Sbarco di ufficiali serbi.



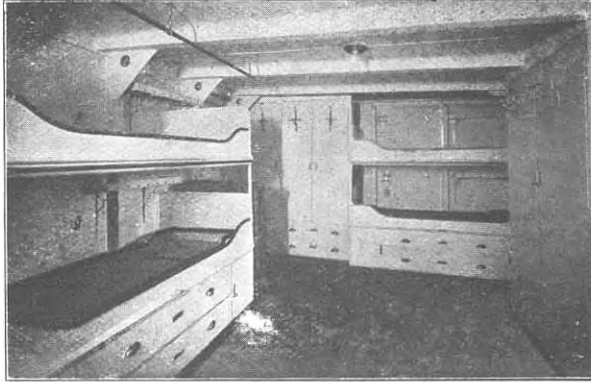
Sbarco di profughi montenegrini provenienti dall'altra sponda.



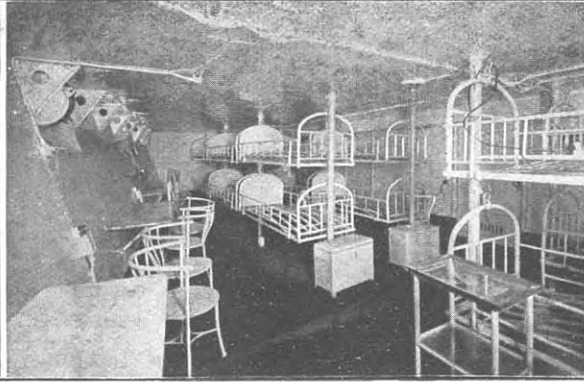
Idrovolante ci ritorno da una esplorazione sulla costa albanese.



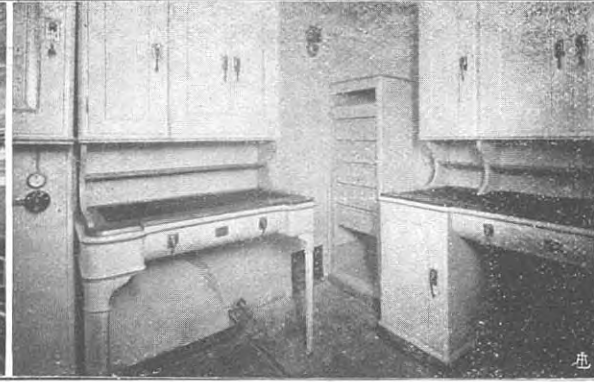
Nave da battaglia s l'altra sponda.



Cabina per ufficiali.



Ospedale di bordo.



Segreteria di bordo.

La DITTA G. VOLONTÈ "AL VULCANO" (con Stabilimento Ausiliario in Milano e Sussidiario in Ascoli Piceno) vanta ormai quasi un secolo di vita e dedica già da più anni la quasi completa sua rigogliosa attività alla R. Marina: tornendo continuamente alle Direzioni di Artiglieria ed Armamenti di Spezia, Venezia e Taranto i suoi brevettati armadi tubolari per cariche da 381, 305, 152, 120 ecc., le riserve per shrapnels incendiari, i cassoni trasporto munizioni su carri ferroviari, gli astucci per congegni mira, le cassette per mire luminose; alla Direzione delle Torpedini e del Munizionamento le cassette per cartucce di ogni genere e forma, a granata ed a shrapnel, le casse per la conservazione delle teste cariche siluri e per l'Arredamento delle RR. Navi il più variato mobilio metallico di stile per Alloggi Sottufficiali, Mense e Se-

greterie. La R. N. "Duilio" e le "dreadnoughts" "Conte di Cavour", "Giulio Cesare", "Doria", sono arredate in gran parte dalla Ditta.

La sua sempre crescente attività si estende anche all'arredamento delle navi mercantili: essendo essa al servizio dei maggiori Cantieri d'Italia — quali quelli Ansaldo, Odero, Fiat San Giorgio — per le forniture di mobili di alluminio e ferro per sommergibili, di letti di ottone per cabine di lusso, di letti di classe, di cuccette per emigranti ed infine di qualsiasi altro mobile metallico per bordo.

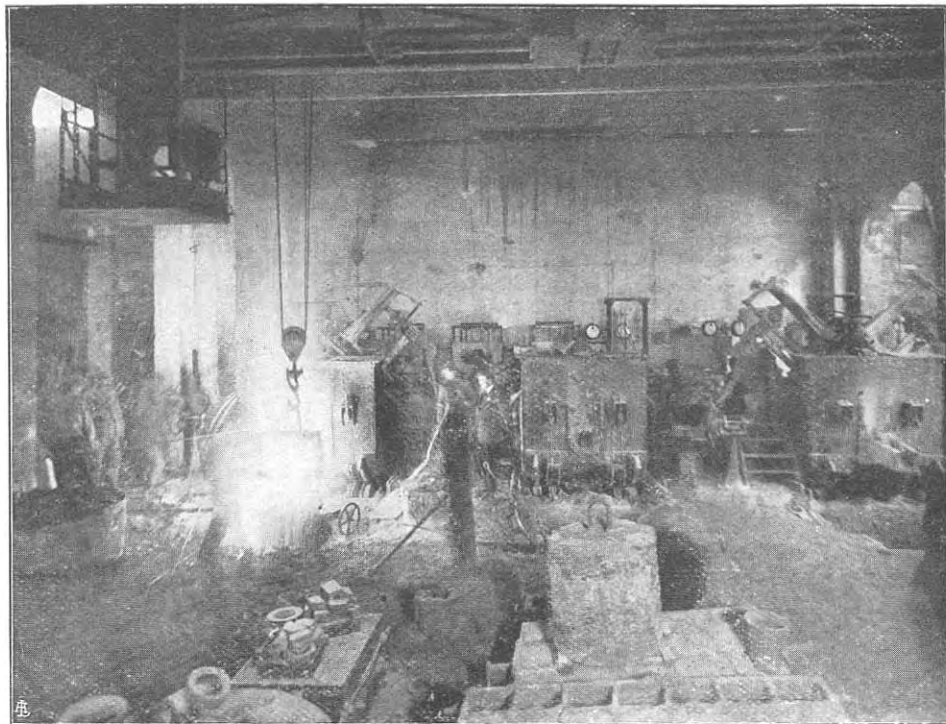
Disponendo quindi di un completo e scelto macchinario moderno si trova in grado — data la sua specialità in tali lavori — di assumere qualsiasi fornitura di Mobili di metallo per bordo che possa interessare sia la R. Marina, sia quella Mercantile.



Pezzi smontati di casse e cassette port-munizioni.



Cartocci Volontè per carica da 381 mm.



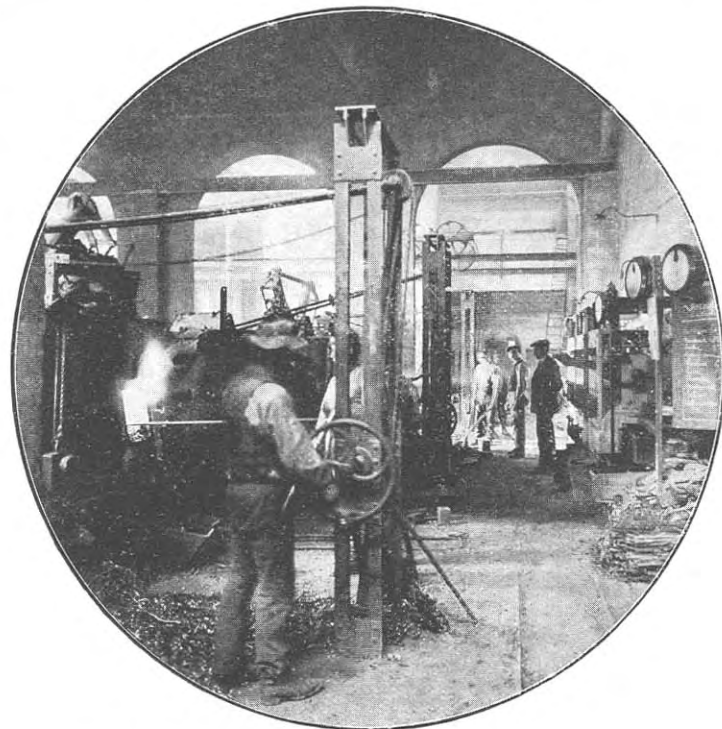
Una batteria di forni elettrici per le fusioni dell'acciaio.

GETTI IN ACCIAIO FUSO COMUNE E SPECIALE
DI QUALSIASI TIPO PRODOTTI ESCLUSIVAMENTE
AI FORNI ELETTRICI

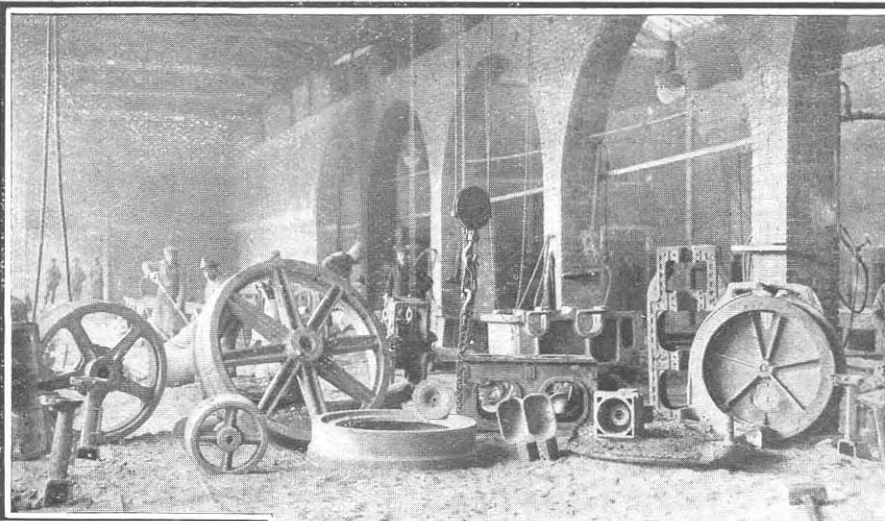
ACCIAIERIE DANIELI & C.

Fonderia d'acciaio in BRESCIA
Officina Meccanica in MILANO

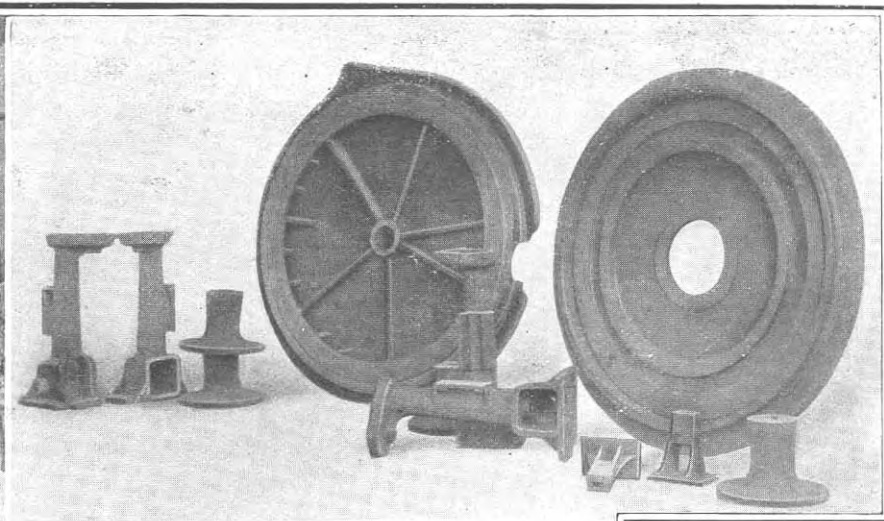
Direzione e Amministrazione in MILANO via Petrella, 14



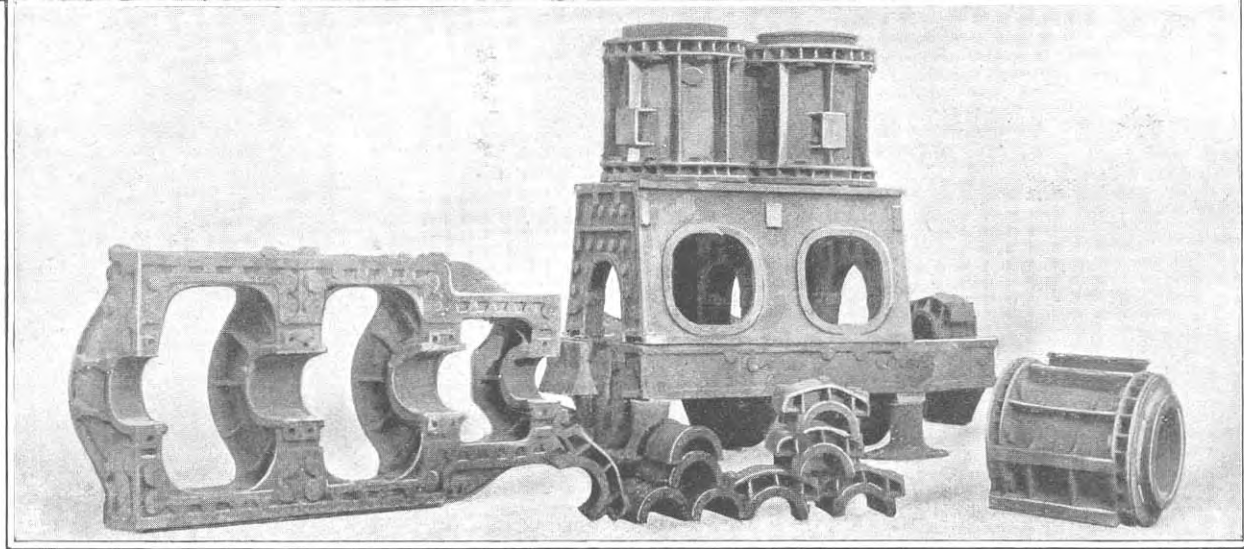
Manovra e carica dei forni.



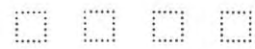
Sbavatura getti d'acciaio.



Piattaforme da cannoni
antiaerei e pezzi affusti
per la R. Marina.

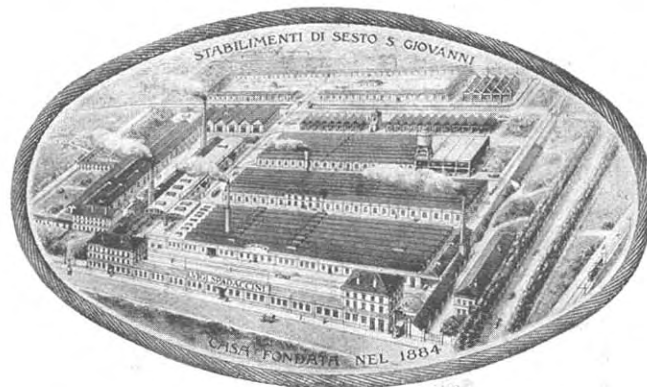


Placche di base, Batys e cilindri per motori di sommergibili della R. Marina.





Tiranti per mine e to pedini.

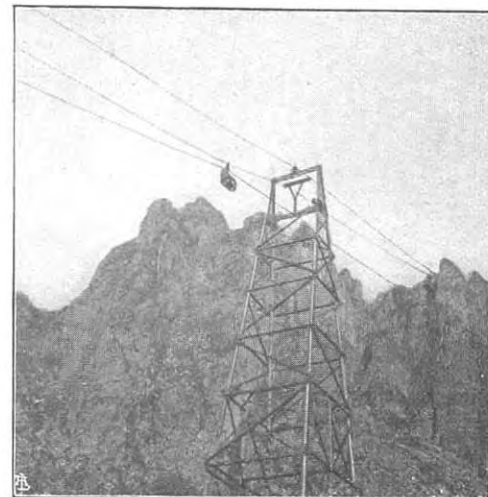


Gli Stabilimenti Metallurgici Luigi SPADACCINI di Milano, fondati nel 1884, si sono specializzati nella costruzione dei fili, delle funi e reticolati metallici in genere.

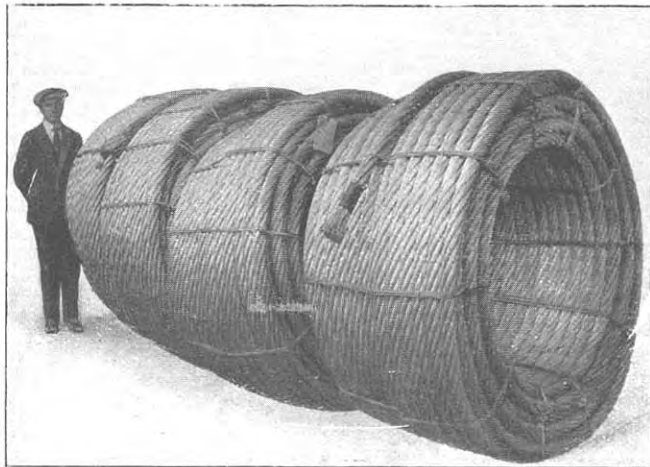
Provvedono:

alla Regia Marina i cavi di acciaio e di ferro, fili per telefoni e telegrafi, reti speciali per la protezione delle navi e sbarramento di porti, funi per mine e torpedini; al Ministero della Guerra corde spinose e reticolati, funi di acciaio per teleferiche, fili e funi ad alta resistenza per aeroplani, dirigibili e palloni drago, impianti completi di teleferiche.

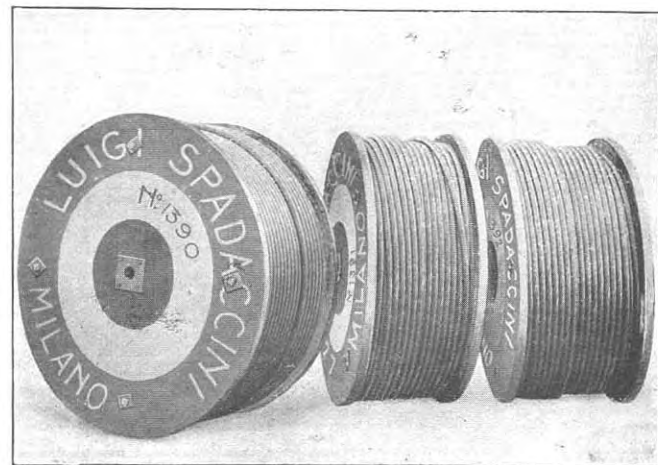
Lungo sarebbe enumerare, sia pure anche per sommi capi, tutto quanto producono gli stabilimenti Spadaccini, i quali nel loro genere, si possono considerare i primi d'Italia.



Cavalletto con linea teleferica.



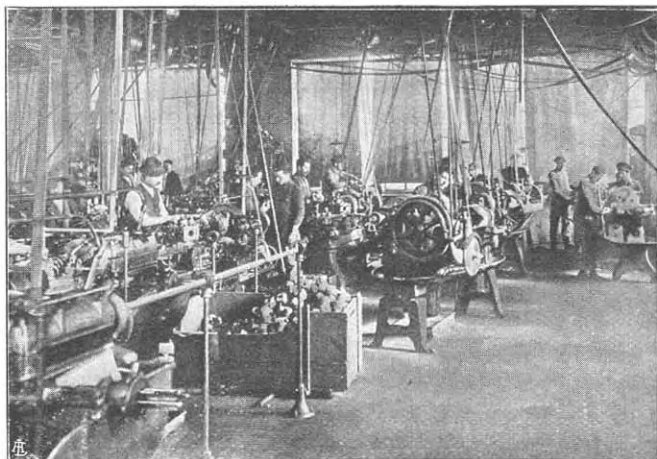
Cavi d'acciaio per navi.



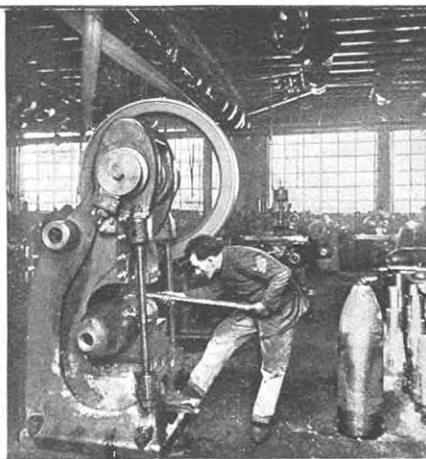
Funi per teleferiche.



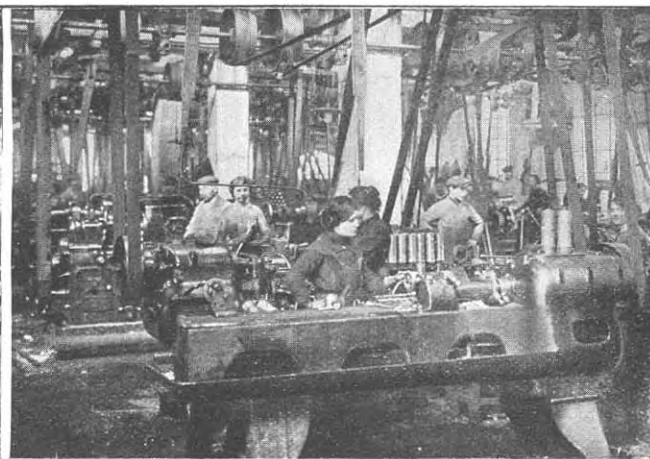
1. Reparto C corde spinose - 2. Reparto D trafileria fili di piccolo calibro - 3. Sala della 100 macchine cordatrici - 4. Spedizione di reti per la R. Marina - 5. Magazzino E fili di acciaio.



Macchine automatiche e semi automatiche americane per lavorare parte di proietti.

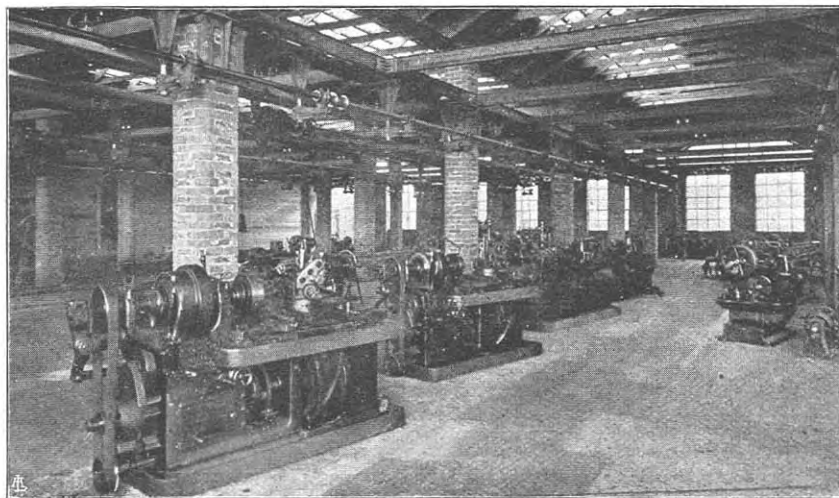


Macchina a cinturare proietti di grosso calibro, costruita e ideata dalla ditta.



Macchine automatiche e semi-automatiche americane per finitura proietti.

La ditta FRATELLI MARZOLI di Palazzolo sull'Oglio fondata per la fabbricazione di macchine ed accessori tessili, si trasformò completamente per i bisogni della guerra e si sviluppa tuttora considerevolmente nella produ-



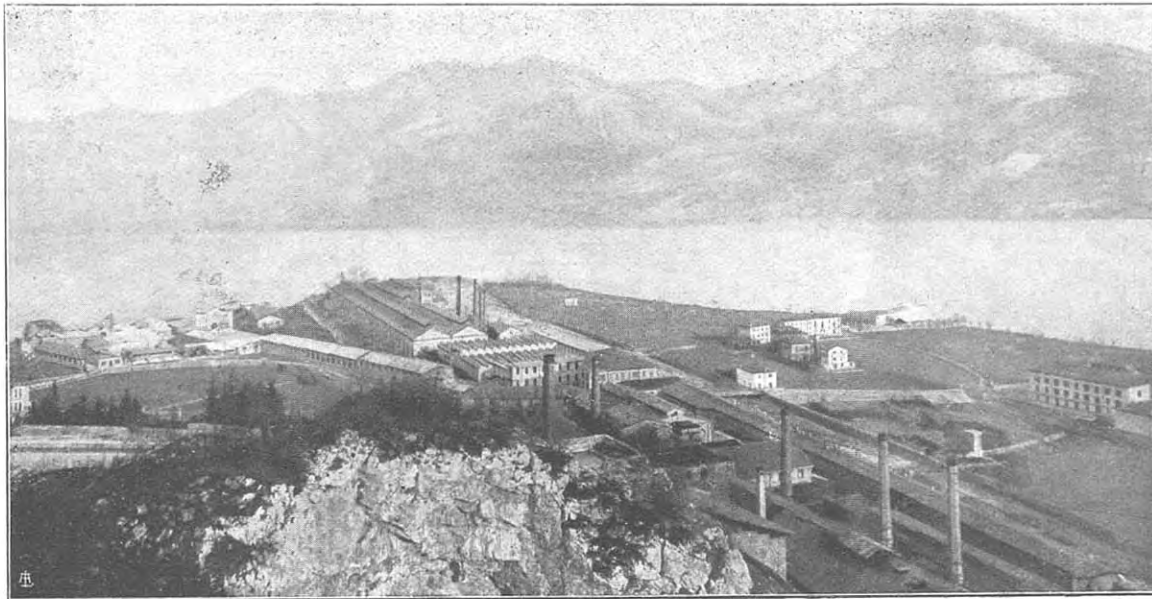
Nuove officine in montaggio per proietti di grosso e piccolo calibro con macchinario automatico americano.

zione di proiettili di diversi calibri, spolette e parti di mitragliatrici.

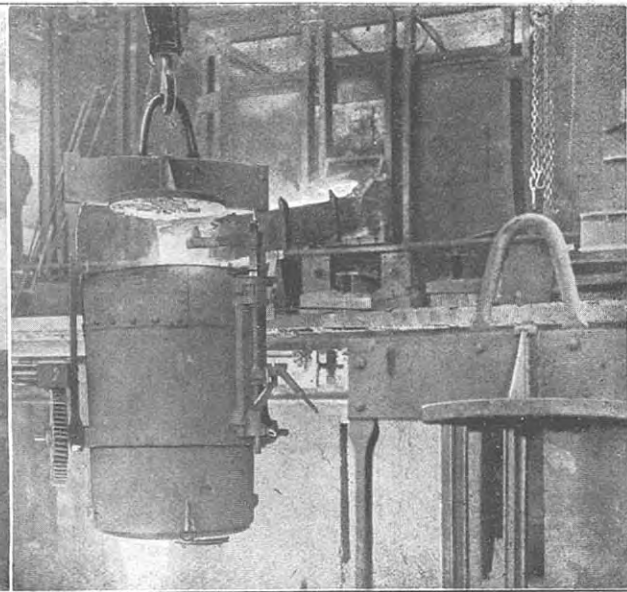
Lo stabilimento è dotato del più moderno e perfetto macchinario ed è interessante per la sua varia precisa ed alta produttività.



Torni semi-automatici per proiettili di piccolo calibro e parti di spolette, costruiti dalla ditta stessa.



Veduta generale dello Stabilimento.



Colata al forno Martin Siemens - Dettaglio.

Lo Stabilimento Siderurgico Gregorini della "Società Anonima degli Alt Forni, Fonderia, Acciaieria e Ferreria Gio. Andrea Gregorini" sorge in territorio di Lovere (provincia di Bergamo), sul Lago d'Iseo, sulla sponda sinistra del fiume Tinazzo dove questo si immette nel Lago. Occupa una superficie totale di mq. 166.050 di cui mq. 42.700 di area coperta.

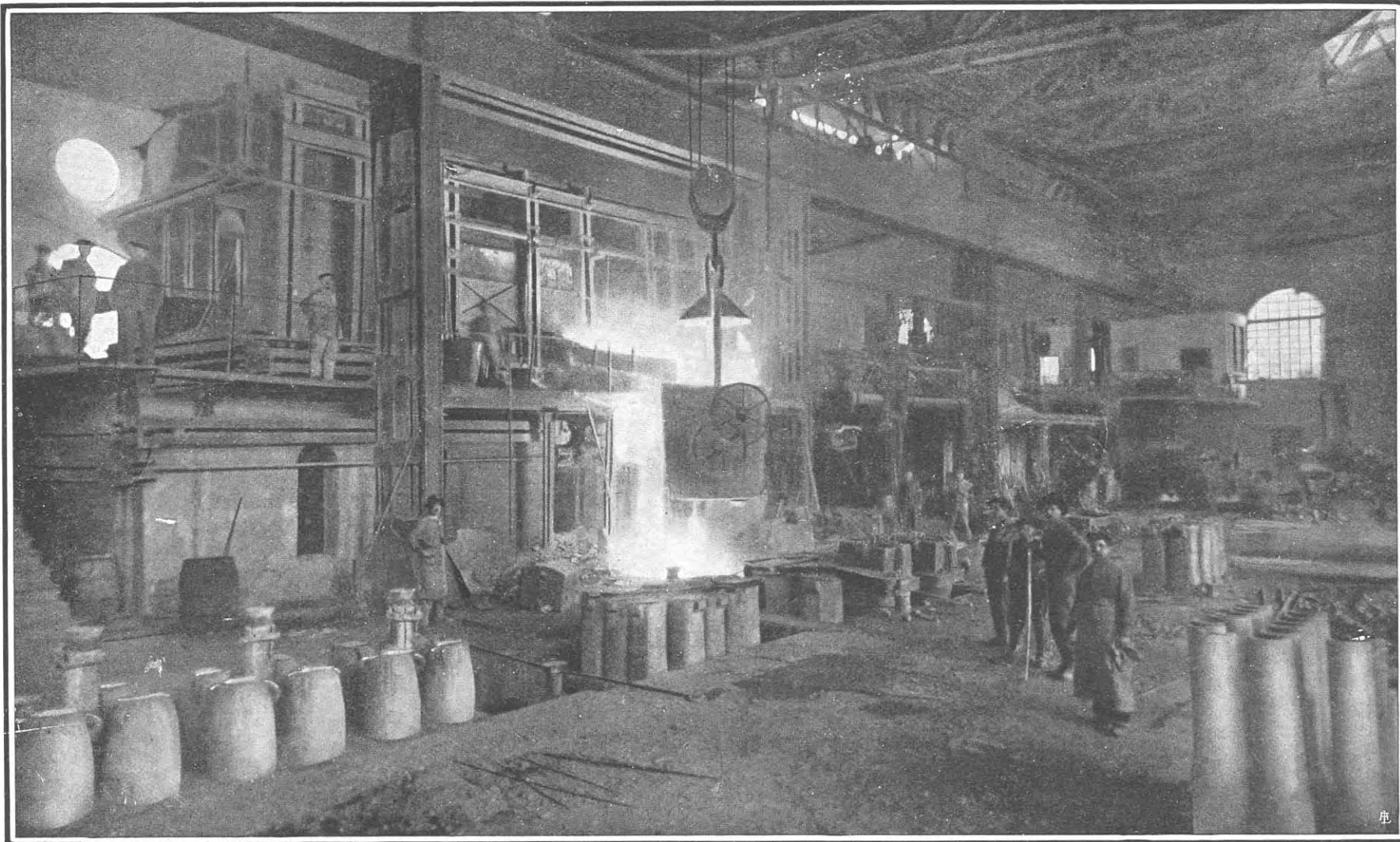
E' una delle più antiche Officine Siderurgiche Italiane e fino dalle sue origini dedicò la sua produttività alla fabbricazione di ghisa ed acciai. E' specializzata nella produzione di acciai speciali, fusi, stampati e laminati, greggi e finiti.

Specialmente richiesta dagli Arsenali Militari è la ghisa che

esce dagli Alt Forni, per le sue qualità specialissime, tenace e ad alta resistenza. E' la ghisa che più di ogni altra corrisponde alle difficili condizioni di capitolato per la fornitura di proiettili di ghisa per tiri di esperimento. Ha una resistenza alla trazione di circa Kg. 25 per mmq.

E fra i meglio quotati dai Ministeri della Marina e della Guerra sono i proiettili per artiglieria da Marina, da Montagna o da Campagna di ogni calibro e tipo che vengono fabbricati nella Sezione apposita.

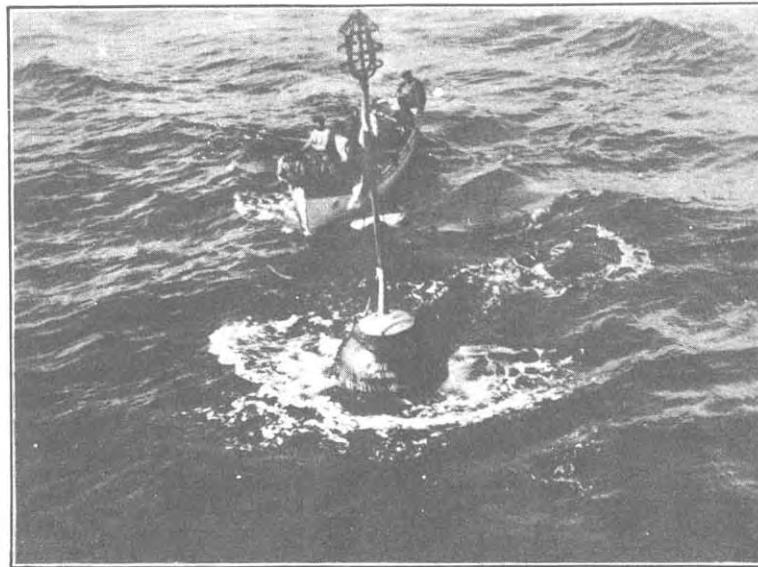
E' l'unica fabbrica italiana di sale montate per ferrovie (veicoli e locomotive) e tramvie.



Colata dal forno Martin-Siemens.



Riparazione di un cavo.



Gavitello con cavo sottomarino.



Riparazione di un cavo.

La Ditta PIRELLI & C. di Milano (Società in accomandita per azioni), fondata nel 1872, esercita attualmente i seguenti tre rami di industria:

- A) Fili e cavi elettrici isolati (compresi i cavi sottomarini), materiali isolanti ed accessori per elettrotecnica;
- B) Pneumatici e gomme piene per automobili, motocicli, aeroplani, velocipedi;
- C) Articoli diversi in gomma elastica, guttaperca, ebanite, tessuto gommato, amianto, ecc.

Essa possiede attualmente in Italia i seguenti Stabilimenti (oltre ad uno in Ispagna ed uno in Inghilterra):

- Milano-Città* per i prodotti dei tre rami sopra indicati;
- Milano-Bicocca* per la prima lavorazione della gomma e per parte dei rami A) e C);
- Spezia* per l'industria dei cavi sottomarini (unico Stabilimento esistente nel bacino del Mediterraneo);
- Vercurago presso Calozio* per la preparazione di materiali chimici necessari all'industria della gomma.

Nel ramo *cavi sottomarini* la Ditta *Pirelli & C.* ha compiuto per conto della R. Marina e dei Telegrafi e Telefoni dello Stato, in occasione della guerra, importanti operazioni di posa e riparazione dei cavi sottomarini, nonchè di taglio di cavi nemici.

IRELLI & C. MILANO

SOCIETÀ PER LE INDUSTRIE DELLA GOMMA ELASTICA
DELLA GUTTAPERGA, DEI FILI E CAVI ELETTRICI, ED
AFFINI.....



POSA DI UN CAVO TELEGRAFICO SOTTOMARINO

LIBRO
VI

LA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA EUROPEA IL POEMA DELLE SILVRANTI

DI ARNALDO FRACCAROLI

PREZZO
L.1.50



PUBBLICAZIONE DEL
UFFICIO SPECIALE DEL
MINISTERO DELLA MARINA

PUBBLICAZIONE MENSILE - EDITORI ALFIERI E LACROIX - MILANO - CONTO CORRENTE CON LA POSTA

La Marina Italiana nella Guerra Europea

64 PAGINE CON OLTRE 100 ILLUSTRAZIONI

Prezzo Lire 1.50 cadaun volume.

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

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

Prezzo cadaun volume Francs 1.50 - Abbon. alla serie di sei volumi Francs 9

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

FASCICOLI PUBBLICATI:

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

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

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

IN PREPARAZIONE LA SECONDA SERIE:

PER LA DIFESA DI VENEZIA di Umberto Fracchia.
NEL CUORE DELLA NAVE del Maggiore Macchinista Eugenio Chiminelli.
GLI ALLEATI NEI NOSTRI MARI di Gubello Memmoli.
MARINAI IN GRIGIO VERDE di Maffio Maffii.
LA VOCE DELLA PIETÀ MARINARA del Maggior Generale Medico Teodorico Rosati.
LE SPEDIZIONI D'OLTREMARE di Lucio Silla Cantù.

NOVITA'

MAFFIO MAFFII
(MARCO FIAMMA)

NOVITA'

GUERRA DI MARE

DUECENTO PAGINE - TRENTADUE
ILLUSTRAZIONI IN TAVOLE FUORI
TESTO - COPERTINA A COLORI DI

:: GIUSEPPE BIASI ::

PARTE PRIMA:

Incursioni e crociere — In torpediniera — La storia di un "NO" e la fine dell'"U. 16" — Le difese antisommergibili — La cattura dei bombardatori di Treviso — A caccia di sommergibili — Ciò che avviene in Adriatico quando "la Marina non fa nulla" — Le batterie dell'*Amalfi* con l'esercito di terra — Avventure sottomarine — Gli Sparvieri del mare — Ali tricolori su Trieste — Sommergibili al laccio: La fine dell'"U. 6" — Durazzo quattro volte violata — Eroismi ignorati — "Dreadnoughts" — Coi monitori, sotto Trieste.

PARTE SECONDA:

Dove e come nascono le armi della guerra — Le sorgenti dell'acciaio — Tra i palombari del fuoco — La casa delle artiglierie — La città degli esplodenti.

PARTE TERZA:

Diario della Guerra Nazionale dal maggio 1915 al maggio 1917.

Prezzo Lire CINQUE.

FRANCO DI PORTO NEL REGNO - ESTERO FRANCS 6.

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

LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO SESTO ·

IL POEMA DELLE SILURANTI

DI ARNALDO FRACCAROLI

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

· APRILE 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.



Il Contrammiraglio Guido Biscaretti di Ruffia.



COMANDO DIVISIONE NAVALE LEGGERA

N. 1.

ARTICOLO UNICO

ORDINE DEL GIORNO:

Brindisi 27 Giugno 1917.

Ai Comandanti, Stati Maggiori ed Equipaggi delle unità della Divisione Navale Leggera.

Assumo, in data d'oggi, il Comando della *Divisione Navale Leggera* e, lietissimo del Comando affidatomi, rivolgo ai Comandanti, agli Stati Maggiori ed agli Equipaggi delle splendide unità passate alla mia dipendenza, il mio fervido, beneaugurante saluto.

Nella forza morale e materiale rappresentata dai cuori saldi ed anelanti di vittoria e dalle armi perfette che, rispettivamente, animano ed armano la *Divisione Leggera*, saluto l'imminente forza che si chiama "la ferma volontà di vincere ad ogni costo" per la gloria della nostra Marina e per le nuove, immancabili fortune della Patria,

IL CONTRAMMIRAGLIO - Comandante GUIDO BISCARETTI.



Stato Maggiore ed equipaggio del cacciatorpediniere "I. Nievo" - Sull'estrema poppa il Comandante S. A. R. il Principe di Udine.

Silenzio e lavoro.

E' questa la divisa della Marina Italiana.

Nessun bollettino lo annunzia, nessuno ne parla, ma ogni giorno, ogni notte le acque dell'Adriatico sono solcate da navi nostre, da imbarcazioni nostre, sono penetrate da sommergibili nostri in crociera.

E' una continua estenuante esasperante opera di sorveglianza, di cautela, di tentativi, di provocazioni, di attacchi. Ardimenti senza nome si avvolgono nel mistero, audacie inverosimili vengono compiute che nessuno conosce, fatiche indicibili sono sopportate in silenzio: e non sempre c'è il conforto di veder poi conosciuta la propria gesta; non c'è nemmeno quella soddisfazione così intima e cara di vedere scendere un po' di luce e rivelare quello che fu l'ardimento, quello che furono l'audacia e la fatica, e vederli illuminati da questo pur piccolo e debole ma così dolce compenso ideale.

Niente: silenzio. Silenzio e lavoro.

Ma l'ombra in cui è costretta a operare non trattiene la Marina Italiana. Il Paese non sa, a malgrado di qualche bollettino, a malgrado delle rivelazioni e dei racconti, il Paese non sa quanto facciano i suoi marinai: non conosce la vita di sacrificio e di rinunzie e di abnegazione che si nasconde nella eleganza di una uniforme: non può, non potrà mai penetrare nell'intima essenza di questa asprissima guerra di mare della quale esso vede i combattenti solo quando vengono a terra nelle brevi pause fra l'una azione e l'altra e li vede, in quei momenti brevi, passare come estranei al grande turbine che imperversa sul mondo da tre anni, e li vede eleganti, sorridenti, sereni.

Anche quella serenità è una virtù. Anche quella gaia parvenza di indifferenza è una forza. Sembra che in ogni ufficiale, sembra che in ogni marinaio vivano dissociate e unite due vite. A bordo, sul mare, la rinunzia, il dovere, il sacrificio illimitato alla Marina e alla Patria. A terra, il ritorno alla vita con quanto ha di tangibile e di effettivo, come se ciascuno che torna dal mare dove la Morte è in

agguato sulla criniera di ogni onda, nel solco di ogni scia, come se ognuno che torna di là volesse offrire a sè stesso la certezza materiale di essere tornato, di essere ancora veramente nella Vita.

Ma intanto l'Adriatico è Italiano.



Quante mai navi austriache si arrischiano ora più in questo Adriatico che l'Austria baldanzosa di prima ci contendeva con asprezza insolente?

Voleva fare da padrona: adesso è regolata, confinata, imprigionata in alcuni porti con tutte le sue navi, mentre sulla cinta delle Alpi e nell'arco verso Trieste la imbriglia e la spinge e la diminuisce continuamente l'altra valorosa azione dell'Esercito.

Qualche breve scorreria austriaca ha segnato tutto il lavoro e il valore della flotta nemica: rapide corse verso la nostra costa, con più rapidi ritorni. Nell'alto Adriatico anche questa magra soddisfazione durante tutto l'inverno non è stata concessa alle navi nemiche. La bandiera austriaca vi è scomparsa completamente. E le acque dell'antico lago veneziano non offrono riflessi che a bandiere tricolori.

Nell'alto Adriatico noi ci troviamo con la ardimentosa spavalderia di gruppi di siluranti a lottare contro tutta la flotta degli austriaci agglomerata con grandi e piccole navi a Pola e nei piccoli porti dell'Istria e della Dalmazia. Hanno quassù le loro grandi navi, gli austriaci: e non escono. Hanno *dreadnoughts*: e non escono. Hanno esploratori e incrociatori: e non escono ora, e non sono usciti quasi mai neppure nei primi tempi della nostra guerra. Hanno cacciatorpediniere e torpediniere: ma anche l'attività di queste piccole navi è ridotta al minimo, è ridotta quasi al nulla.

E sono le siluranti nostre che tagliano il mare, che corrono alla



provocazione, che si insinuano nei canali vietati, che entrano a violare la gelosissima, la terribile vigilanza dei porti austriaci, che spingono la loro audacia sino agli estremi limiti dell'inverosimile, fino a penetrare nelle chiuse difese di Trieste, di Pola, di Parenzo, di Pirano: irrequieto, meraviglioso, entusiasmante fascio di nervi vibranti lanciati sul mare. E sono le siluranti nostre che inchiodano la flotta austriaca, che la imbottigliano nei suoi porti, divenuti prigionieri. Ne escono soltanto, spesso, dei sottomarini, l'arma dell'insidia che può avvicinarsi senza essere vista, che può procedere nel buio e nel mistero.

La bandiera austriaca sui mari non si mostra più al sole: deve sprofondarsi nelle acque. Ma anche lì di quando in quando la raggiunge la minuziosa, l'aggressiva vigilanza della nostra Marina: e due sottomarini nemici — l'*U. 12* e l'*U. C. 12* — sono già stati ripescati e rimorchiati nei nostri bacini: superbo e rarissimo trofeo di guerra. E vari altri sottomarini austriaci sono stati sprofondati per sempre nel mare, e ne abbiamo portato a salvamento prigionieri gli equipaggi: altra testimonianza del valore italiano.

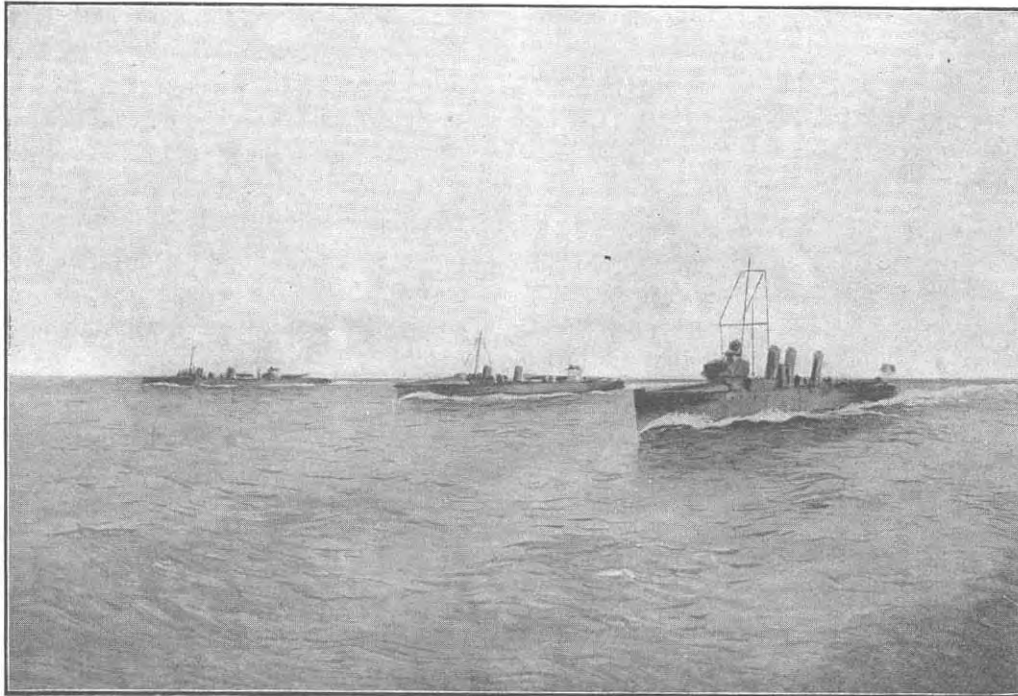
E ogni volta l'Adriatico sembra farsi più italiano ancora.

La nostra guerra contro l'Austria è stata dichiarata alla mezzanotte dal 23 al 24 maggio 1915: la mattina stessa del 24, alle ore quattro, due aeroplani nemici erano già su Venezia.

I cittadini svegliati dall'insolita apparizione si affacciarono alle finestre, scesero nei campielli, salirono sulle altane a contemplare con la gaia caratteristica vivacità veneziana lo spettacolo nuovissimo. Si sapeva che gli aeroplani lanciano bombe e che le bombe ammazzano. Ma Venezia in quell'alba del 24 maggio era all'alba della sua guerra e del suo

martirio: e non ancora credeva alla ostinata ferocia del nemico. Pareva che la maestà di Venezia, pareva che la stessa meravigliosa bellezza dovessero costituire la difesa insormontabile contro qualunque canagliata, anche nell'animo di gente non educata a sensi di umanità.

Ma cominciarono a cadere bombe — diciannove furono le prime lanciate in quel giorno primissimo — e il popolo di Venezia, senza perdere la mirabile serenità sua, comprese che lo spettacolo degli aviatori nemici cominciava a diventare pericoloso. Da quella mattina limpidissima che tracciò nel cielo di Venezia i primi ba-



Le tre torpediniere decorate con medaglie d'argento: "Zeffiro" - "24 O. S." - "9 P. N."



Venezia: S. M. il Re e l'Ammiraglio Tahon di Revel passano in rivista gli equipaggi delle siluranti.

glieri della guerra appena dichiarata, Venezia ha subito in un anno e mezzo una trentina di bombardamenti feroci, ostinatissimi, forsennati. Volarono sulla città fino a diciassette aeroplani in una volta, e furono lanciate sulla città in un solo bombardamento 141 bombe.

Si ebbero dei periodi nei quali l'ostinatezza nemica si accanì più rabbiosa, più ghignosa, furibonda di odio e di dispetto. L'esercito italiano vinceva sul Carso e sulle Alpi, e l'Austria mandava i suoi aviatori a vendicarla bombardando Venezia. I soldati d'Italia si battevano contro altri soldati armatissimi che potevano difendersi. Gli aviatori austriaci invece venivano mandati a compiere la sciocca vendetta su Venezia, non contro opere militari, non contro fortificate difese, ma sopra una città che tutta si offre al saccheggio nella divina ingenuità della sua bellezza, contro una pacifica popolazione inerme che vive la sua vita fiduciosa nelle buone convenzioni della guerra. Eravamo ancora all'epoca delle rosee illusioni sulla civiltà dei nemici.

Ma Venezia si riscosse subito. La sua anima ingenua si armò di resistenza, la meravigliosa cerchia della sua fastosa bellezza si appuntò di difese. E allora



La plancia di una piccola silurante.

gli aviatori nemici non seppero più venire ad aggredirla nelle chiare giornate luminose, quando l'aggressione sarebbe stata saldamente affrontata e punita. Cominciarono ad amare la notte, come coloro che operano nell'oscurità all'angolo delle strade. E inferocirono barbaramente, senza pietà, senza discernimento, con tale selvaggia furia devastatrice che da tutto il mondo si levarono urli di orrore e di sdegno.

Contro Dio si accanirono soprattutto gli aviatori notturni di Sua Maestà Cattolica, contro le case benedette del Signore: e devastarono e deturparono la attonita meraviglia degli Scalzi dove rovinarono la sublime esaltazione tiepolesca della Casa di Loreto, e sfondarono e incendiarono il tetto e la cupola di Santa Maria Formosa dove forse speravano di demolire la portentosa Santa Barbara di Palma il Vecchio, e misero fuoco alla veneranda vecchiezza della Cattedrale di San Pietro, la prima Cattedrale di Venezia, e corrupero la severa maestà della Chiesa dei Santi Giovanni e Paolo, comandata dal possente Bartolomeo Colleoni, e ruppero l'abside di San Francesco della Vigna dove la leggenda ha fatto pregare per la venerazione del popolo l'apostolo San Marco reduce da

Aquileia, e lanciarono anche una bomba incendiaria contro la Basilica d'oro, contro la magnificenza della Basilica di San Marco: ma la bomba fu più pietosa di colui che la gettò, e invece di precipitarsi sul miracolo della chiesa incomparabile a distruggerla le si accese dinanzi come per renderle l'omaggio di una face.

Erano perseguitati da una maledizione di livore gli aviatori mandati al saccheggio aereo di Venezia! Non solo incendiarono le case del Signore doppiamente sacre alla fede e all'arte, ma si accanirono anche sulle opere di pietà, su quelli istituti che sono l'espressione della solidarietà umana, della carità, dell'amore, della bontà: l'Istituto del Sacro Cuore, l'Istituto delle Suore di Nevers, il Ricovero di Mendicità che il popolo conosce col nome di Ospedaletto dei Vecchi, l'Ospedale Civile, l'Istituto del Buon Pastore...

Le opere militari erano lontane, erano salve. Qui non c'era che una città non foggjata alla guerra, un popolo mite che attendeva ai suoi pochi commerci superstiti, alla sua vita ridotta dal flagello rosso. Gli aviatori di Sua Maestà Cattolica si accanirono sulla città indifesa, sul buon popolo mite.

Quando cadde Gorizia, la rabbia austriaca si sfogò anche più atroce contro Venezia. Per gli austriaci la perdita era stata terribile: terribile doveva essere la vendetta, e implacabile. Per quattro notti di seguito, dal glorioso 9 agosto in poi, quasi alla stessa identica ora, grosse squadriglie nemiche volarono su Venezia: e bombardarono! e bombardarono! Centoquarantuna bombe furono lanciate la prima notte, poi trentuna alla seconda, quaranta la terza, quarantacinque la quarta. Volevano distruggere Venezia per vendicarsi di Gorizia... Ma Venezia è qui ancora, intatta e meravigliosa: per la gloria d'Italia, per l'amore per la gioia di tutto il mondo, per l'orgoglio nostro.

E le approntate difese e il fuoco di artiglieria che accoglievano tutte le incursioni aeree, e le molte penne che gli avvoltoi nemici lasciarono sulla laguna e sulla terra che la cinge, hanno consi-

gliato l'Austria a essere meno larga negli sfoghi della sua rabbia. Venezia resiste.

E i veneziani resistono, rinnovano con sereno animo le antiche glorie di San Marco.

E il labaro di fiamma si fa ancora più impetuoso di rosso, e il leone d'oro che lo domina si fa anche più saldo.

Venezia: tribolata, martoriata: e Serenissima sempre!



Nell'alto Adriatico ci sta di contro il grosso della flotta austriaca. Il compito della Marina Italiana è stato questo fin dal principio, e si è venuto continuamente intensificando: molestare senza tregua nessuna la costa e la flotta del nemico.

In principio le navi austriache s'erano lanciate alle rapide irruzioni contro alcune nostre città costiere indifese. Ma furono prontamente fermate e sopraffatte. Le nostre siluranti cominciarono l'opera tenacissima di offesa esasperante, senza confini all'ardimento, senza stanchezza mai. E il successo è evidente: la bandiera austriaca è quasi scomparsa dall'Adriatico.

Un poema di gloria ha scritto e viene scrivendo la nostra Marina in questa guerra singolare: poema che non tutto è conosciuto, perchè ancora ci giova mantenere il mistero intorno ad alcune azioni che riempirebbero di ammirato orgoglio l'animo degli Italiani. Ma anche le sole cose che si possono dire elevano la nostra Marina ad altezze grandi. Il valore è la moneta corrente di ogni giorno: è la normalità quotidiana.

Crociere arditissime per riconoscere le posizioni degli sbarramenti nemici dinanzi ai porti vigilati, pazienti ricerche sotto il tiro dei cannoni austriaci, fantastiche spedizioni di siluranti per collocare sbarramenti di linee italiane all'ingresso dei porti austriaci, incursioni nel-

l'interno degli intricatissimi canali di Dalmazia, assaggi di sottomarini nostri lungo il litorale nemico, accasciante vigilanza per garantire la sicurezza del mare ai nostri trasporti, ai nostri rifornimenti, insolente ardimento italiano portato fin dentro alle difese nemiche, audacie così vibranti di sfrontatezza che lo stesso nemico ne resta sbalordito ed è costretto talvolta a confessare la propria meraviglia nei suoi bollettini ufficiali.

Dalla lunga epopea luminosa fasci di luce sprizzano a segnalare gli armenti più elettrizzanti.



All'alba del primo giorno di guerra una squadriglia di siluranti e di esploratori s'era messa a perlustrare l'Adriatico. A bordo c'era l'impazienza di cominciare. Il nemico sarebbe certamente venuto in quella apertura di guerra a scagliarsi contro la nostra costa facilmente offerta dalla natura all'insidia. Bisognava cercarlo.

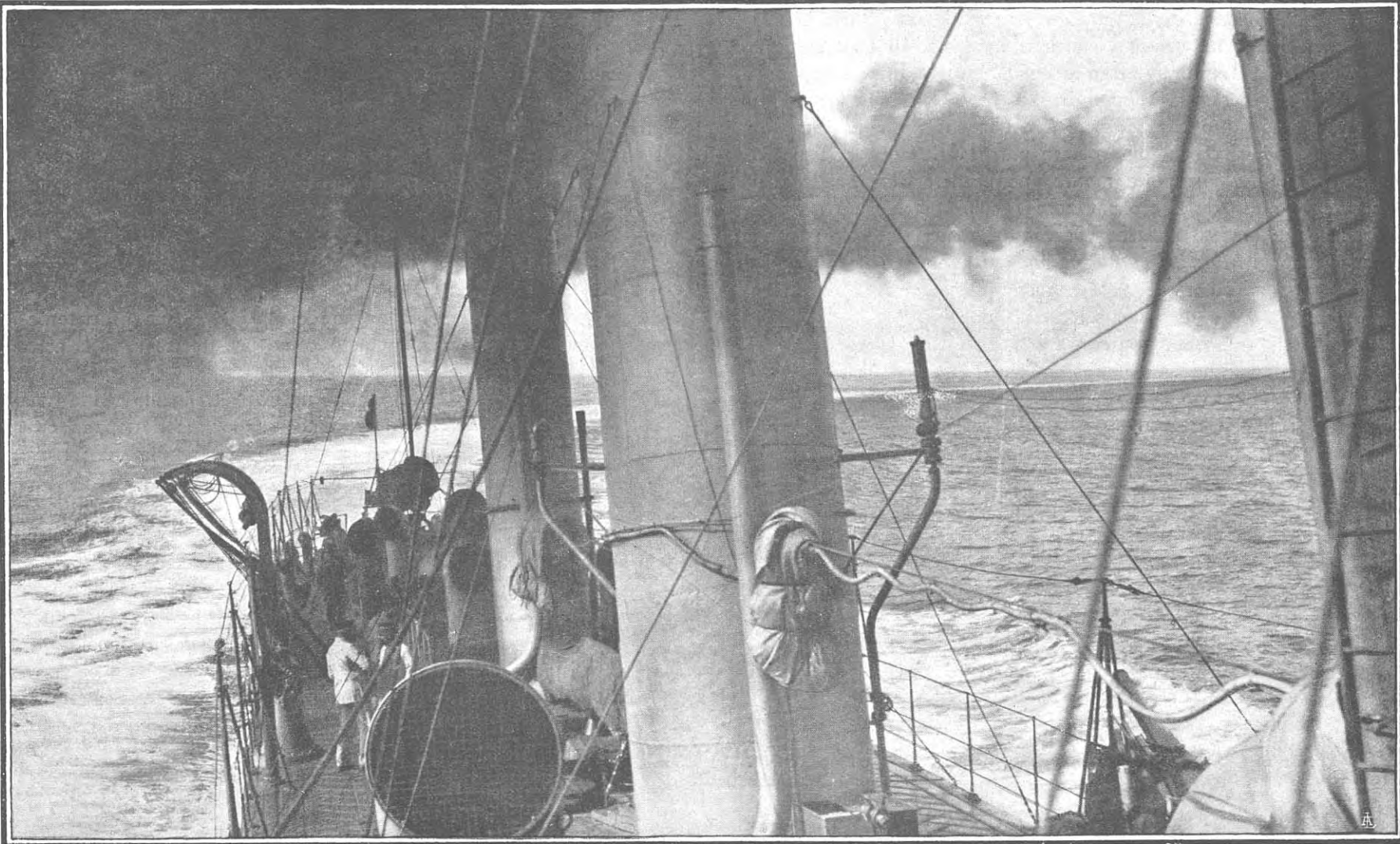
L'Adriatico è grande, la squadriglia si divide. Il vecchio *Turbine*, un cacciatorpediniere varato nel 1899, con quattro cannoni da 76, incrociava al



Venezia - Consegna della medaglia alla bandiera della torpediniera 24 O. S. per il raid a Trieste.

largo del golfo di Manfredonia. Ed ecco, nelle prime luci dell'alba, un fumo lontano, verso sud. Austriaco? Probabilmente sì. Il vecchio *Turbine* vi si dirige a tutta forza per vedere, pronto ad aggredire. Il fumo è veramente di una nave austriaca: l'*Helgoland*, un esploratore con 12 cannoni da 105. A settemila metri dalla costa si era messo a bombardare Barletta: Barletta, città aperta, città indifesa... L'Austria cominciava fin dal primo giorno a mostrarsi ossequiente alle regole della guerra, sparando contro una popolazione inerme. Il vecchio piccolo *Turbine* non ha incertezze dinanzi all'avversario che gli è infinitamente superiore, e lo attacca richiamando sopra di sé il fuoco per liberare la città. E vi riesce. L'*Helgoland* abbandona il bersaglio di Barletta e si lancia contro il *Turbine*. Il *Turbine* ripiega: è vecchio, ma ha una superiorità di tre miglia all'ora sulla velocità dell'avversario, e ripiega per attirarlo dove si deve trovare il grosso della squadriglia.

Dopo venti minuti di corsa, sotto il Gargano, si profilano all'orizzonte altre due navi nemiche: il *Czepel* e il *Tatra*, moderne e veloci. Appena a tiro, il *Czepel* apre il fuoco. Il *Turbine* non



A 30 miglia in cerca del nemico.

si smarrisce: risponde. Una granata ferisce il comandante italiano Luigi Bianchi alla testa, uccide qualche marinaio. Il combattimento dinanzi ai tre più forti avversari continua e si fa disperato: ma il *Turbine* non dispera. E soprattutto non cede: neppure quando ai tre si unisce un altro cacciatorpediniere nemico: il *Lika*. Ormai la piccola nave italiana non può sperare più: la battaglia sarà un sacrificio, ma il *Turbine* potrà morire, non cedere. Le quattro navi lo accerchiano, si deve economizzare i colpi perchè le riserve si esauriscono, le granate nemiche spazzano il fronte, due colpi arrivano alle macchine: il *Turbine* si arresta immobilizzato.

— Facciamo saltare la nave! — urla il comandante. — Viva l'Italia!

Ma un ufficiale dà l'annunzio tremendo:

— Non ci sono più esplosivi!

Allora il comandante, che sanguina in mezzo alla sua gente straziata ma fierissima, dà l'ordine supremo:

— Aprite i *kings'on*!

E' l'ordine di allagare la nave per affondarla.

Per tre volte dalle navi nemiche, ormai vicine, si urla:

— Arrendetevi!

Per tre volte dalla nave italiana si risponde:

— No!

La nave è a metà sommersa. Il comandante ordina ai superstiti di gettarsi a mare. Essi non vogliono: sanno che il comandante resterà, vogliono morire con lui. Ma egli non vuole l'inutile sacrificio dei suoi uomini. Gli uomini si gettano a mare; egli resta sulla nave che si va sprofondando. E grida: "Viva l'Italia! Viva il Re!". Intorno, i marinai a mare o ancora aggrappati al bordo gridano: "Viva l'Italia! Viva il Re!".

E il *Turbine* sprofonda superbamente, in quella sconfitta che è più gloriosa di una vittoria. Il comandante è salvato all'ultimo momento dal capo-timoniere.

Gli austriaci mettono lance in mare per far prigionieri. Proprio in quel momento, navi italiane arrivano. E costringono alla fuga le navi nemiche che interrompono la caccia ai prigionieri per riparare verso nord. L'*Helgoland* e il *Czepel*, rincorsi, sono intaccati dai nostri proiettili. Soltanto la lontananza e la velocità li salvano, nella fuga.

Ma il *Turbine*, solo contro quattro, il *Turbine* non era fuggito!



Un giorno — è il 12 giugno del 1916 — un cacciatorpediniere sottile solca il mare, puntato come una freccia verso la costa istriana.

Dove va, nell'alba purissima, sul mare tranquillo? Ha una grande bandiera italiana che gli sventola impetuosa a poppa, crosciente come un fragore di applausi nella corsa rapidissima. Dove va? Va a Parenzo, semplicemente.

Parenzo è sbarrata nel suo porto, è difesa da una moltitudine di batterie costiere, è sotto la tutela di una nidia di idroplani pronti al volo. Non importa! Il cacciatorpediniere italiano va a Parenzo, vuole entrarvi, vuol portare la sua bella bandiera nelle acque della rivincita, vuole sfoggiarla al sole entro il porto della chiara città impregnata di carattere veneziano, vuol recare al popolo fratello, che non sa, i giornali italiani che raccontano come l'offensiva austriaca nel Trentino e sugli Altipiani sia arrestata, come gli invasori siano non solo fermati, ma circondati, ma premuti dai nostri, ma messi in pericolo.

L'impresa sembra inverosimile.

Ma ecco che nell'alba già piena di luce il caccia italiano — è il *Zeffiro* — vince tutti gli ostacoli, ed entra nel porto, e vi si



Dopo una crociera notturna - All'alba.

ferma, e mette a terra due ufficiali italiani. Pensate: due ufficiali italiani in un porto tenuto dall'Austria! E i due ufficiali italiani passeggiano con tranquilla disinvoltura sulla banchina e si fanno aiutare da tre gendarmi austriaci di guardia che sono rimasti abbacinati da quella audacia che passa tutti i limiti della immaginazione, e depongono fasci di giornali sulla banchina, e fanno anche prigioniero un gendarme che riportano a bordo.

Uno dei due ufficiali è Nazario Sauro, che mette qui l'aureola del valore attorno al suo nome, Nazario Sauro, il prezioso volontario istriano — simbolo meraviglioso delle aspirazioni italiane dell'Istria — che l'Austria renderà poi sacro alla storia e alla gratitudine dell'Italia impic-



Marinai di siluranti che ritornano a bordo dopo le esercitazioni a terra.

candolo quando se ne potrà impadronire in un'altra audacissima incursione meno fortunata.

E in quell'alba del 12 giugno il popolo di Parenzo chiamato alle finestre e ai balconi dalle prime cannonate delle batterie costiere finalmente accortesi della incredibile apparizione, il popolo di Parenzo vede con occhi sbalorditi dondolarsi sereno nelle acque del porto un cacciatorpediniere italiano e fluttuare al primo sole la bandiera d'Italia. Sembra un prodigio di tempi favolosi, ed è la realtà evidente.

Il cacciatorpediniere italiano sfugge alla bufera di fuoco, e nelle acque di Parenzo e nel cuore della moltitudine lascia, come una scia senza fine, il ricordo di quella apparizione tricolore....



Un'altra volta — in una notte del maggio 1916: dal 28 al 29 — una torpediniera italiana si caccia entro il porto di Trieste. E' l'inverosimile piegato dall'ardimento italiano al servizio della realtà.

Siamo all'epoca in cui l'Austria, trionfa dei primi successi, si pavoneggia con incontenibile entusiasmo di quella "Strafe Expedition" che appena un mese più tardi si doveva risolvere in un disastro austriaco e che preparò la strada alla conquista italiana di Gorizia. La Marina sente che bisogna fare qualche cosa di non comune per ricordare agli austriaci che l'Italia non soltanto sa difendere tenacemente col suo esercito il suo territorio, ma sa anche passare all'offesa, su terra e nel mare, anche nel momento in cui il nemico solleva inni di vittoria.

E allora una torpediniera si insinua di notte nel porto di Trieste.

E' la 24 O.S. Profittando di un tempo orribile si avvicina all'anfiteatro istriano, si accosta alle difese del porto — pilota è

ancora quel Sauro portentoso — passa insolente sotto il naso delle sentinelle nemiche che urlano il "chi va là" senza averne risposta, gira nel porto alla ricerca di una grossa nave, la scopre nel buio dentro il bacino interno fra l'arco della Lanterna e il Molo della Sanità, e si dispone tranquillamente a silurarla.

E lancia due siluri contro la nave, nel porto violato. Uno abbatte e distrugge muri di magazzini lungo la banchina, l'altro scoppia in pieno sulla nave nemica e la fa saltare. Il cielo di Trieste e l'arco del bacino sono pieni di fragore e di bagliori e di scintille e di rottami scagliati attorno. La massa scura della nave è scomparsa, inabissata.

L'allarme è immediato. Si accendono fari, le lame dei proiettori tagliano l'oscurità, razzi luminosi ricercano in aria gli aggressori, poi li cercano sul mare. Ma la torpediniera riesce a rifare la sua strada anche in quell'inferno, riesce a sfuggire alla caccia, e ritorna salva alla base, con tutti i suoi uomini raggianti.

Ed ora ha la sua medaglia al valore, che l'equipaggio ha appuntata chiusa in una custodia al fumaiolo di poppa. E sotto al nastrino azzurro una breve targa reca un ricordo e una data:

"Notte 28-29 maggio 1916 - Nel porto di Trieste".



Un'altra volta ancora è un altro porto dell'Istria violato da un'altra torpediniera italiana. E' Pirano, dalle sue case rampanti in chiarezza sulle verdi colline e cinta dal grosso muraglione di difesa, che all'improvviso trova entrata nelle sue acque la minuscola nave italiana.

E' venuta per abbattere una nave austriaca che vi si doveva trovare fin dal giorno innanzi. La cerca, girando per il porto come se non fosse un porto nemico, e non la trova. La nave austriaca è

partita, forse nella giornata, forse la sera innanzi. Incurzione inutile-dunque?

Il comandante e gli uomini della torpediniera non si sanno rassegnare. Cercano, cercano ancora, e scovano un bianco piroscalo ancorato immobile sul mare tranquillo.

E già si comincia l'attuazione della strana impresa. Ma il silenzio è rotto di colpo da campane d'allarme e da rombi di artiglierie e da uno scrosciare di proiettili. Cannoni, mitragliatrici, fucili. La torpediniera si trova in un arco di fuoco. Ma è quasi sotto costa, e

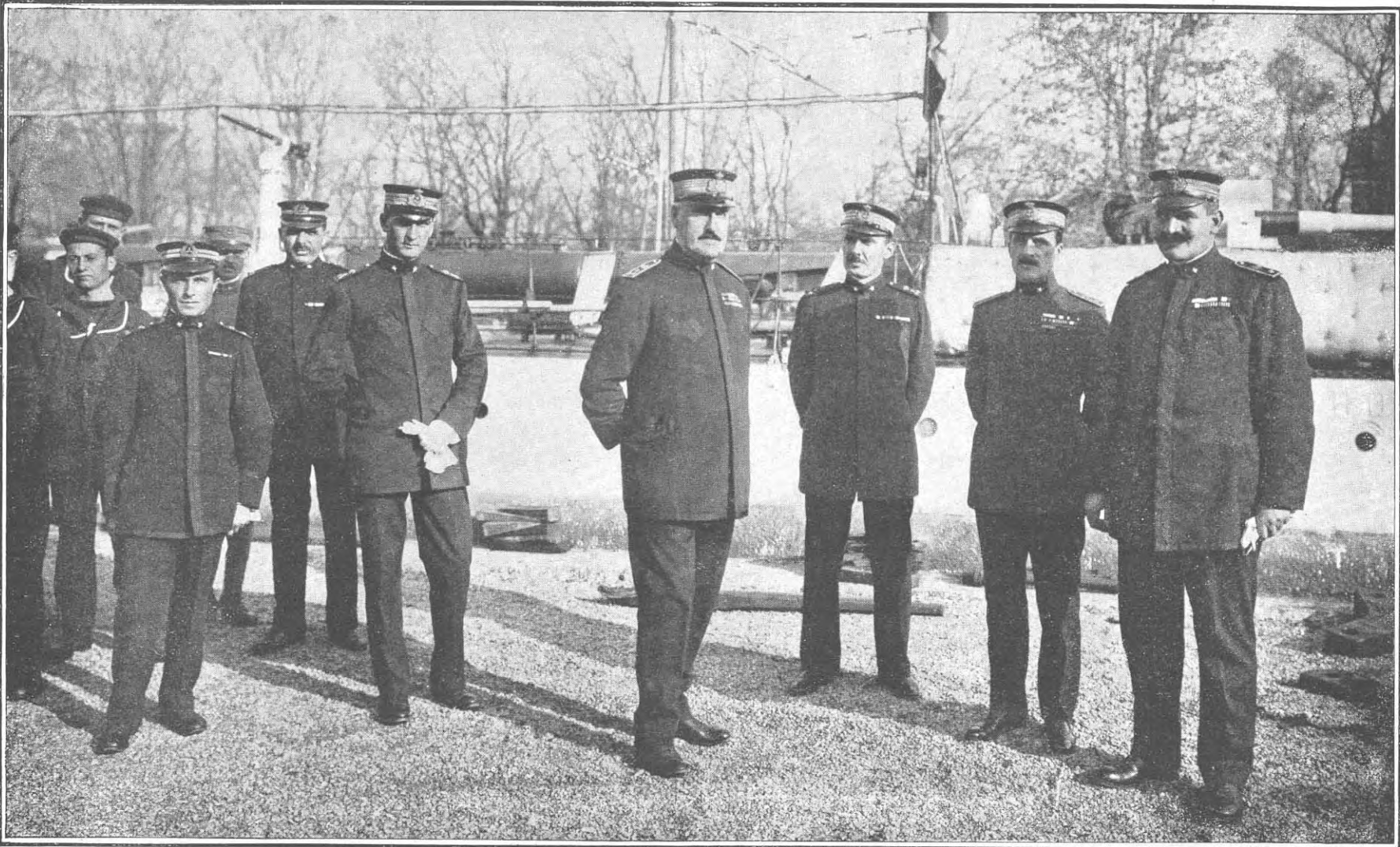


Attacchi di sommergibili - Lancio di una bomba antisommergibile dal bordo di un esploratore.

Affondarlo? No. Non è una nave da guerra: è un piroscalo mercantile, e ha certamente italiano l'equipaggio. Affondarlo non si vuole. E allora sulla torpediniera si concepisce l'incredibile progetto di catturarlo, di rapirlo.

le batterie non la immaginano così vicina, e sparano più lontano: e la torpediniera può sfilare rapida dal porto e unirsi alle compagne rimaste lì fuori di guardia.

Però neanche allora vuol finire la sua incursione. Accetta il



Gli Stati Maggiori delle siluranti del *raid* a Pola.

combattimento, si schiera a battaglia con le torpedini sorelle, e incrocia lungo la costa controbbattendo le artiglierie nemiche. Il fuoco è rabbioso. Poi, quando il fuoco si allenta, il capo squadriglia domanda alle altre torpediniere:

— Nessun danno?

— Nessuno. Due soli colpi di mitragliatrice a bordo, senza conseguenze.

E la piccola squadriglia ritorna intatta....



Poi, nella notte dal 1° al 2 di novembre del 1916, c'è il prodigio della silurante italiana nel porto di Pola: l'ardimento formidabile che ha sbalordito il mondo, che ha colpito di curiosità e di ammirazione tutti gli appassionati di Marina.

I critici inglesi hanno detto della incursione di Pola: "E' questo certamente in fatto di guerra navale, dallo scoppio della grande guerra, l'episodio più singolare e più significativo di tutta la campagna di tutti i paesi in conflitto". E lo stesso ammiraglio austriaco si sentì costretto a dichiarare nel comunicato ufficiale col quale dava notizia dell'avvenimento: "...una nave italiana, con mirabile audacia...."

L'ammirazione dei marinai di tutto il mondo, lo stesso omaggio del nemico non erano veramente sprecati. Ciò che questa silurante misteriosa ha compiuto nella notte dal 1° al 2 di novembre nelle acque di Pola è qualche cosa al di là del possibile. Sembra di entrare nel campo della fantasia.

Di notte una silurante italiana scortata da altre snelle compagne s'avvicina agli sbarramenti di Pola, all'entrata del canale di Fasana: agli sbarramenti complicati, vastissimi che cingono e difendono Pola, una delle più poderose piazzeforti marittime del mondo. Con

un sistema genialmente inventato e provato in una lunga paziente serie di esperienze meticolose, si riesce ad abbassare lo sbarramento per una profondità di sette metri sopra una estensione di quaranta: e ciò senza provocare nessun cigolio di catene, senza provocare nessuno degli allarmi automatici che garantiscono la sicurezza di questa linea, senza svegliare l'attenzione del corpo di guardia che è lì vicinissimo sulla stessa linea di sbarramento.

Un battello italiano viene posto sul luogo dell'abbassamento per indicare la rotta al ritorno: un magnifico marinaio è messo in quel battello per indicare poi la buona via: e vi resterà fino a operazione compiuta, solo contro tutti i pericoli.

La silurante passa, entra nel canale.

E subito dalla nave austriaca *Leopard* che è lì di guardia all'interno si accendono i proiettori per controllare la linea di sbarramento: e la luce si abbatte sulla linea interrotta e sul battellino italiano senza notarli, e coinvolge nel chiarore anche la poppa della silurante, che guizza via e si inoltra nel porto violato senza farsi scoprire.

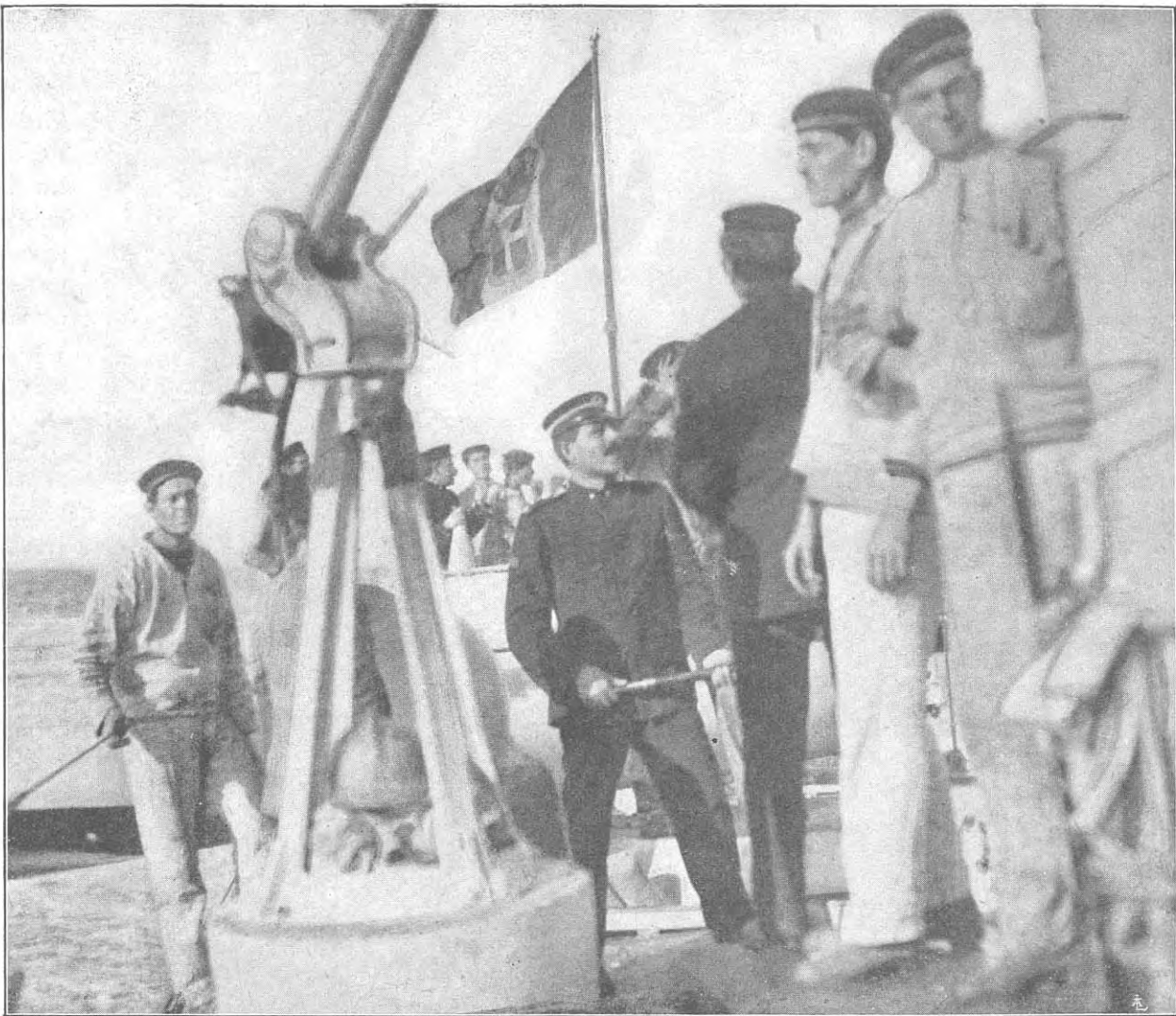
E allora nell'interno della difesa di Pola comincia il fantastico viaggio della minuscola nave italiana che per due ore e venticinque minuti continua a girare nel porto nemico alla cerca di una grossa nave da silurare. Passa fra banchi di mine e nuovi sbarramenti e boe, manovra nel buio per sfuggire alla vigilanza dei posti di guardia e delle imbarcazioni di sorveglianza. Finalmente la grossa nave è trovata, una massa scura enorme nel buio. La silurante italiana si apposta, mira, lancia i due siluri, certissima di provocare con la distruzione della nave nemica anche la propria morte, perchè l'esplosione susciterà l'allarme, e l'allarme non le darà sicuramente il tempo di filare fuori dal porto.

I siluri partono precisissimi: ma dopo aver vinto gli ostacoli di alcune reti di protezione si arrestano dinanzi a un altro compli-



Maggio del 1917: nella notte del 15: l'aggressione austriaca alla catena dei piccoli *drifters* distesi alla stretta del canale di Otranto per la paziente caccia eroica ai sottomarini.

E' la prima volta dopo lunghissimi mesi di prudentissima inerzia che qualche nave austriaca si arrischia nell'Adriatico. Ed è di notte, e sono tre incrociatori tipo *Spaun* e *Novara* che si muovono per una breve caccia rapidissima. Incontrano un nostro convoglio di piroscafi vuoti scortati da una torpediniera. La mi-



A bordo di una silurante in missione.

cato groviglio di reti che riparano la nave nemica, paurosamente cinta di cautela anche nell'interno della prigione a cui l'ha costretta la flotta italiana. Così non avviene l'esplosione, ma resta il fatto prodigioso di questa aggressione nostra nell'interno del più difeso porto austriaco, resta il simbolo indistruttibile di questa affermazione dell'ardimento italiano.

La silurante ritorna salva e recupera il suo marinaio mentre nel cielo e sul mare di Pola le artiglierie nemiche sfogano la loro spaventata sorpresa nella vana ricerca dell'aggressore....

muscola torpediniera difende e si difende eroicamente, ma è sopraffatta e affonda, lanciando per le vie dell'aria il suo allarme di morente. Anche un vapore affonda. I tre grossi nemici procedono, e nella notte tumultuosa sparisce una diecina di minuscoli *drifters*, queste singolari barche da pesca scozzesi adattate alla guerra.

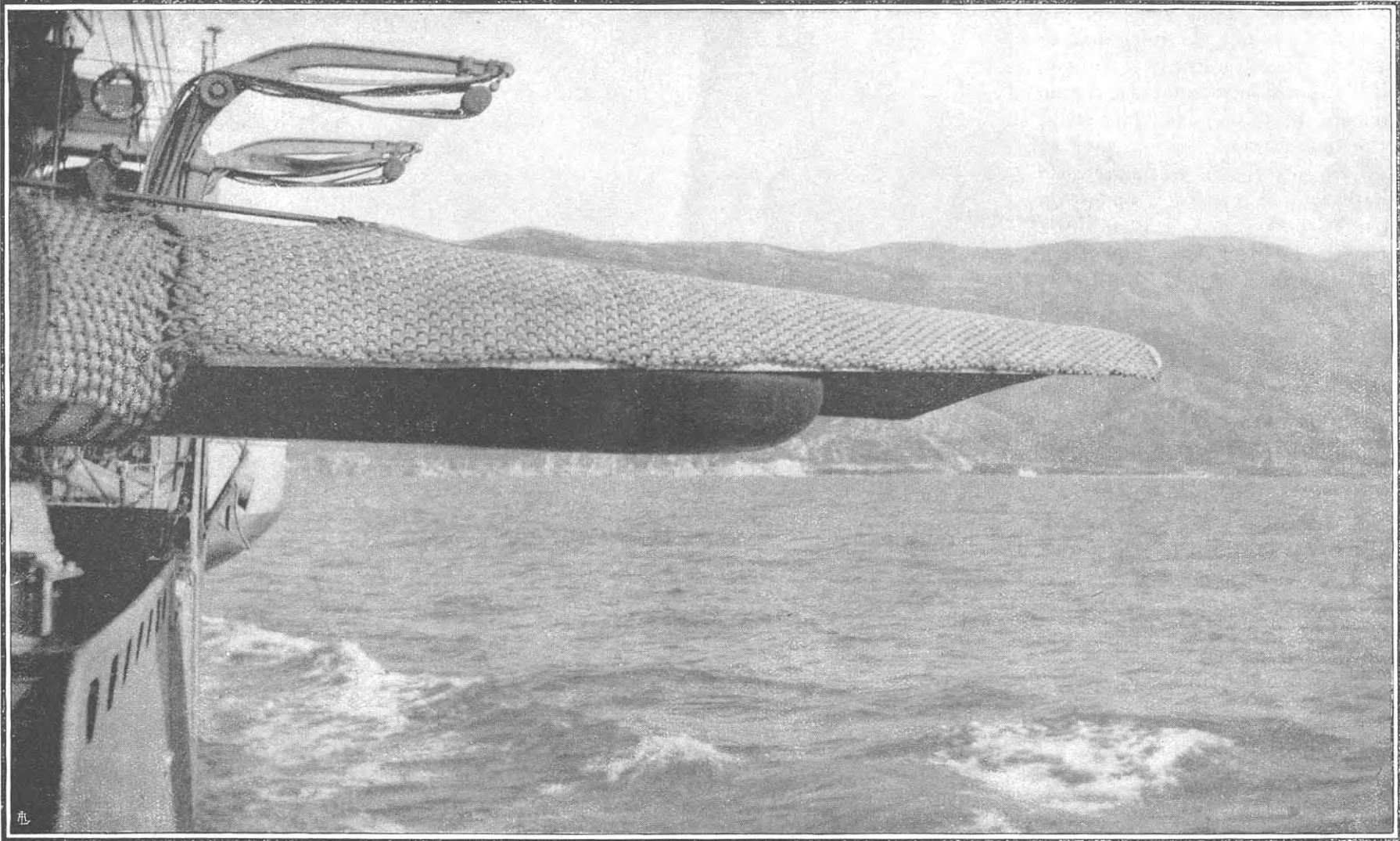
Compiuta l'impresa contro i deboli, i tre incrociatori stanno per ritornare a tutta forza al sicuro rifugio di Cattaro. Ma navi e siluranti italiane inglesi e francesi avevano accolto il grido d'allarme della torpediniera morente: ed eccole scagliate nella notte adriatica alla caccia degli aggressori al ritorno. Nella prima luce dell'alba i tre incrociatori austriaci sono avvistati lungo la costa albanese: essi fuggono verso Cattaro. La prima salva di cannonate italiane li rincorre. Gli incrociatori non accettano il com-



Siluranti che rientrano alla loro base (viste da un idrovolante).

battimento: fuggono verso il rifugio. E le navi italiane ed alleate, dietro, alla caccia! Grossa battaglia di artiglierie, nella corsa veloce. Ai tre incrociatori austriaci si uniscono sbucati dalla caligine dell'alba alcuni cacciatorpediniere in soccorso. Il nemico continua a filare verso il suo rifugio: le navi italiane e alleate tentano l'aggiramento, idrovolanti nostri si aggiungono alla lotta tempestosa. Ma un gran varco resta sempre aperto alla fuga. Due cacciatorpediniere austriaci fuggono arrancando verso la costa albanese, e non sparano più, e spariscono dietro il promontorio che copre Durazzo. I nostri tiri li hanno mal ridotti.

La caccia continua da un'ora e mezza: si è vicini a Cattaro. Gli inseguiti vi puntano ansiosi. Dal rifugio sicuro si affacciano le grandi navi austriache, ma senza uscire neppure dagli sbarramenti. Però le loro grosse



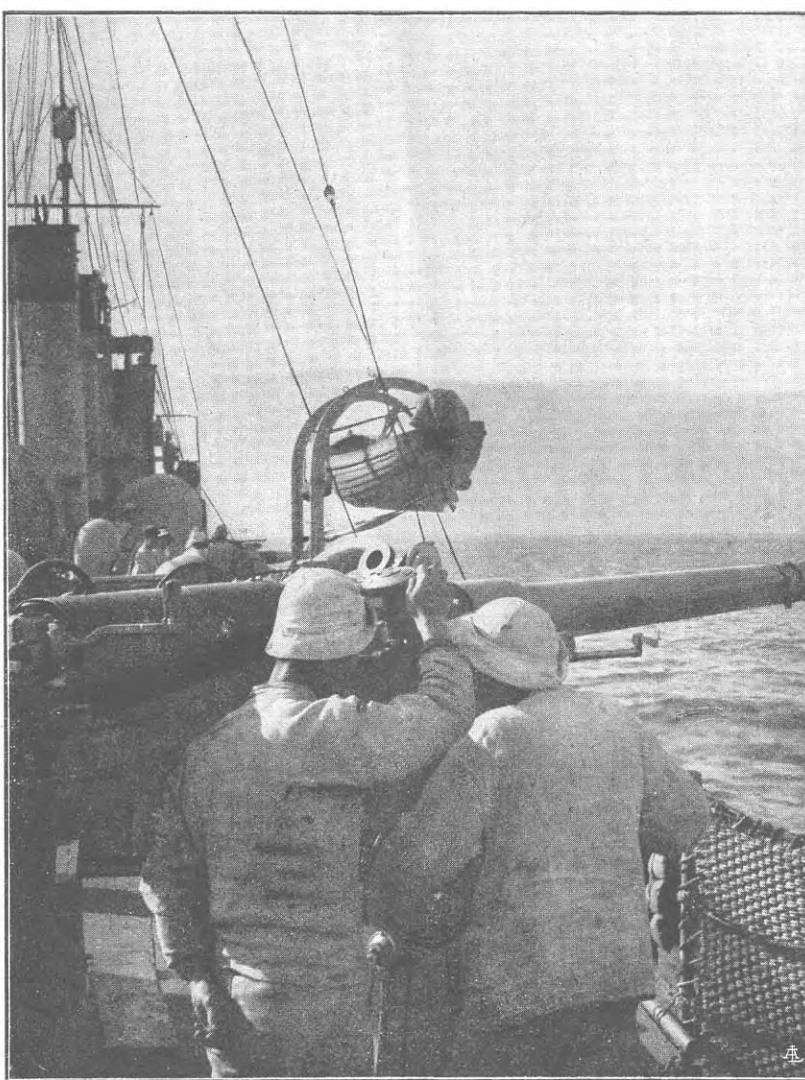
Tubo lanciasiluri in punteria.

artiglierie cominciano a tirare, coprendo la ritirata. E stormi di idrovolanti vengono a tentare vani assalti dall'aria. Gli incrociatori nemici sono dunque in salvo? No. Non tutti. Proprio sulla soglia del rifugio uno dei tre incrociatori, e precisamente il *Novara*, è investito a poppa da una salva di granate lanciategli da uno dei nostri più rapidi esploratori. L'incrociatore colpito riesce a trascinarsi sulla linea difesa, ma i nostri aviatori lo vedono pestatissimo: la poppa demolita, il fuoco a bordo. Le macchine colpite gli permettono appena di arrancare. Poi l'incendio si estende, e quando i nostri aviatori lasciano il cielo di Cattaro, il *Novara* ha la poppa già sommersa.

L'unica incursione austriaca di un certo stile finisce così, con due cacciatorpediniere malconci e un incrociatore in condizioni disperate, e con l'abbandono del mare — che ritorna italiano.



La guerra nell'Adriatico non è soltanto in questi episodi. L'ardimento



In rotta per Valona.

è continuo e non sempre si può raccontare perchè ragioni di guerra esigono il segreto: e gli ardimenti che il gran pubblico ignora non sono i meno belli. Quale tratto della costa nemica esiste dove non siano andate le nostre siluranti?

Quasi ogni sera parte da una Base Navale nostra uno di questi gruppi della flottiglia leggera: e resta fuori tutta la notte, e al mattino rientra. Domandate a chi torna:

— Che avete fatto?

— Il solito! — rispondono laconicamente.

Ebbene: "il solito" è quasi sempre un'azione di audacia e di pericolo. Così sono stati visitati tutti i punti del litorale austriaco, così volta a volta si sono avvicinati all'altra sponda le nostre navi leggere, così nei primi tempi della guerra sono stati bombardati da noi nell'Istria e in Dalmazia tutti i fari e i posti di guardia, e le tettoie degli aeroplani e degli idrovolanti, e molte difese costiere. Così i caccia e gli altri tipi di siluranti più piccole si sono spinti all'imbocco dei canali di Dalmazia strettissimi scuri pieni di insidie e di difese, e li hanno sorpassati e li hanno

girati nell'interno rovesciando colonne di fari riportando prigionieri i soldati dei corpi di guardia demoliti, issando talvolta a prora lo stranissimo trofeo di qualche enorme fanale strappato con un piccolo sbarco fulmineo a qualche colonna di faro. E i nostri sottomarini si sono spinti nell'interno di questi canali a silurare le pochissime navi che ancora cercavano di trafficare in quello che credevano il riparo dei loro grovigliati canali interni, si sono posti all'agguato ai punti di passaggio obbligato per attendere la preda di qualche nave austriaca. Ma le navi austriache non si avventurano più nell'Adriatico...

L'Austria non manda ora contro di noi che qualche sottomarino suo o qualche sottomarino della Germania, che ha finalmente smesso la maschera del doppio gioco e della doppia bandiera. E manda idrovolanti a bombardare qualche nostra città.

Ma i sottomarini nemici si trovano di contro un servizio di vigilanza preciso, infaticabile, e la loro opera è molto limitata: e più di una volta sono usciti da Pola e da Cattaro dei sottomarini che non hanno fatto più ritorno. L'*U. 12* è stato affondato e ripescato e rimorchiato in bacino da noi, l'*U. C. 12* ha trovato la morte alle soglie di una delle nostre basi, ed è stato ripescato, riparato, ed è già entrato a far parte del nostro naviglio silurante. Poi abbiamo affondato altri sottomarini che non fu possibile riprendere al mare che li aveva inghiottiti: ma abbiamo salvato e fatti prigionieri numerosi uomini degli equipaggi, e costoro raccontano le varie tragedie dei sommergibili austrotedeschi nell'Adriatico e nel Jonio.

E anche nella guerra aerea, l'Austria ha trovato nell'Italia un'avversaria formidabile. Nei primi tempi gli austriaci venivano a bombardare Venezia con una disinvoltura di sicurezza che pareva garantirli da ogni pericolo. Han trovato degli aviatori e delle difese che se non possono, e non sarebbe umano pretenderlo, impedire

completamente le incursioni, le limitano e le rendono quasi innocue. E innumerevoli aeroplani e idrovolanti nemici abbattuti sono il più preciso omaggio al valore della nostra difesa aerea. Difesa che si muta spessissimo in offesa violenta.

Voli nostri su Trieste, su Fiume, voli su basi navali, su posti di rifornimento: voli su stazioni di idrovolanti come quello memorabile del 13 settembre 1916, quando dodici apparecchi italiani e sei francesi bombardarono la stazione aerea di Parenzo, incendiando fabbricati e apparecchi, così che l'arco della cittadina sul mare era tutto un orlo di fiamme e di fumate altissime nel tramonto d'oro.

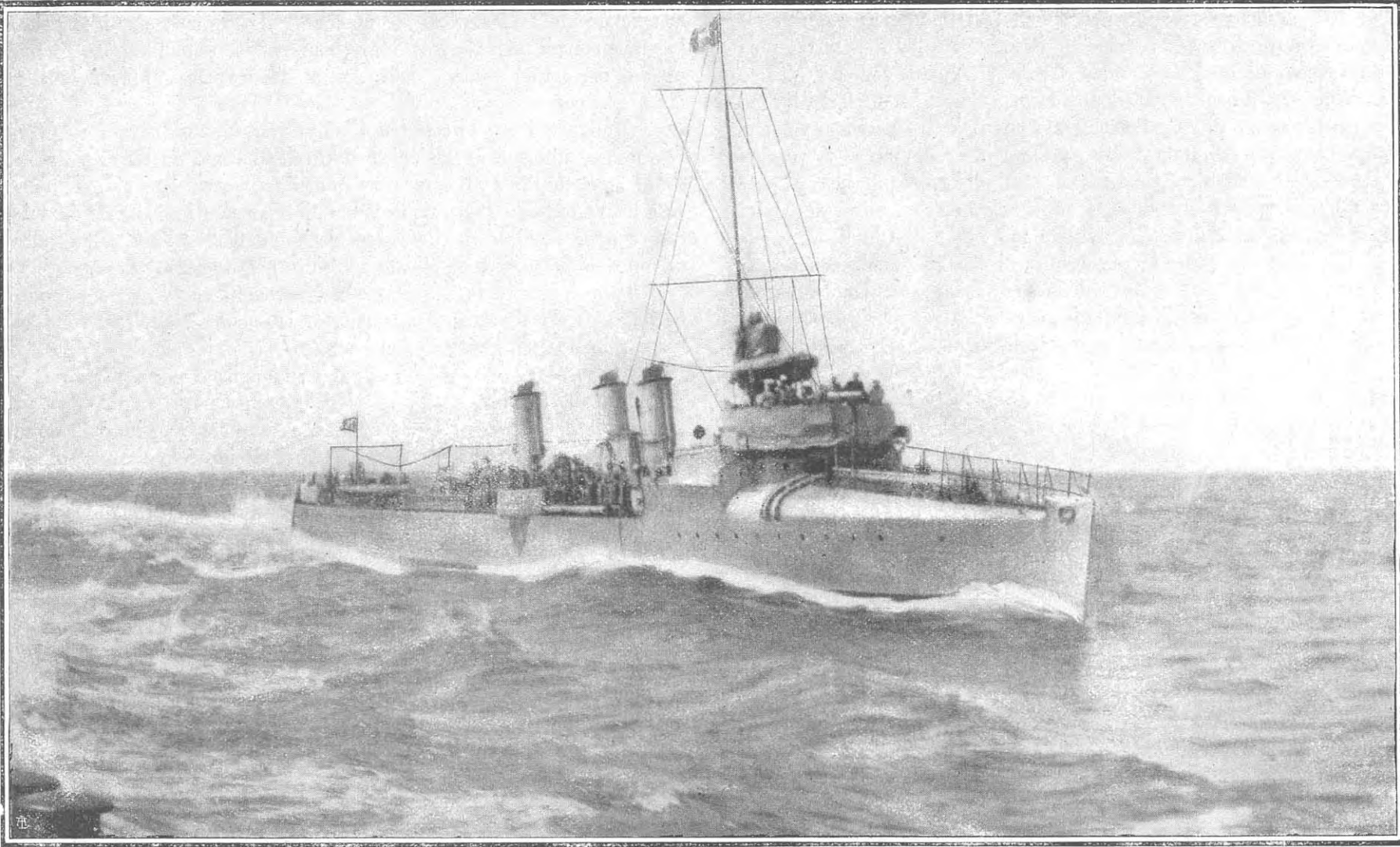
E molte volte le squadriglie di idrovolanti che vengono a bombardare Grado ritornano con qualcuno in meno, e qualche volta di notte ritornano anche con qualche apparecchio in più.

Come mai? E' qualche apparecchio italiano che è salito nell'oscurità vicino alla squadriglia nemica, e invece di combatterla la segue tranquillamente e si incolonna con essa nel viaggio di ritorno alla costa austriaca. Di giorno le stazioni di idrovolanti sono difese naturalmente, ed è meno facile attaccarle: di notte nel buio è difficile scoprirle con esattezza. Invece aggregandosi alle squadriglie austriache che ritornano, i nostri aviatori si trovano segnata la via sicura, vengono addirittura guidati sul posto preciso. E il posto preciso è anche illuminato per ricevere gli austriaci al ritorno. Così mentre gli idrovolanti nemici discendono e amarrano, l'apparecchio italiano che si è tacitamente unito alla comitiva resta in aria, e bombarda dall'alto con buona comodità il bersaglio perfetto.

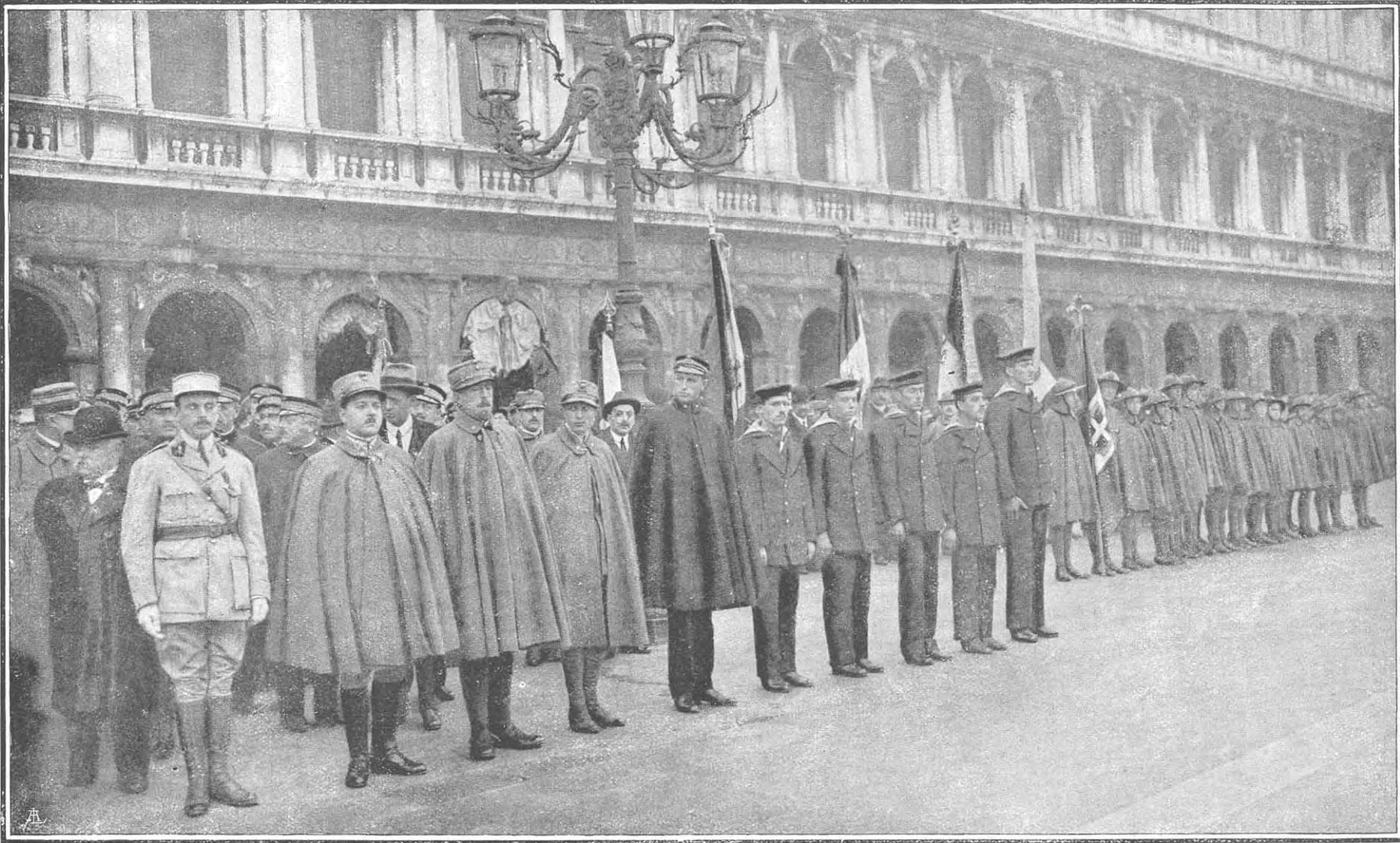
Bisogna bene che gli idrovolanti austriaci ci servano anche a qualche cosa!

Ed è così, sempre.

E il poema continua.



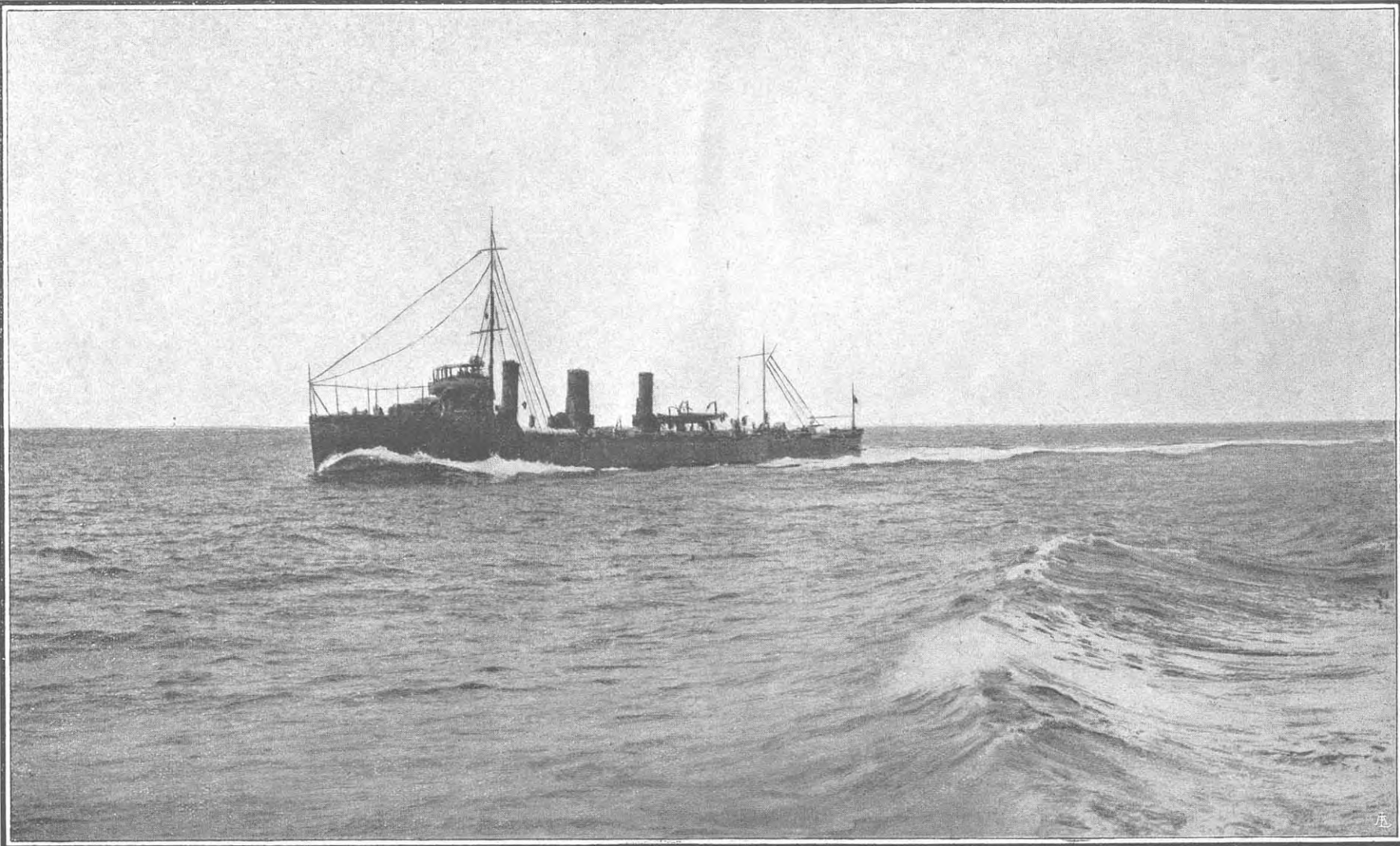
Il cacciatorpediniere "Zefiro" la cui bandiera di combattimento fu decorata della medaglia d'argento al valor militare.



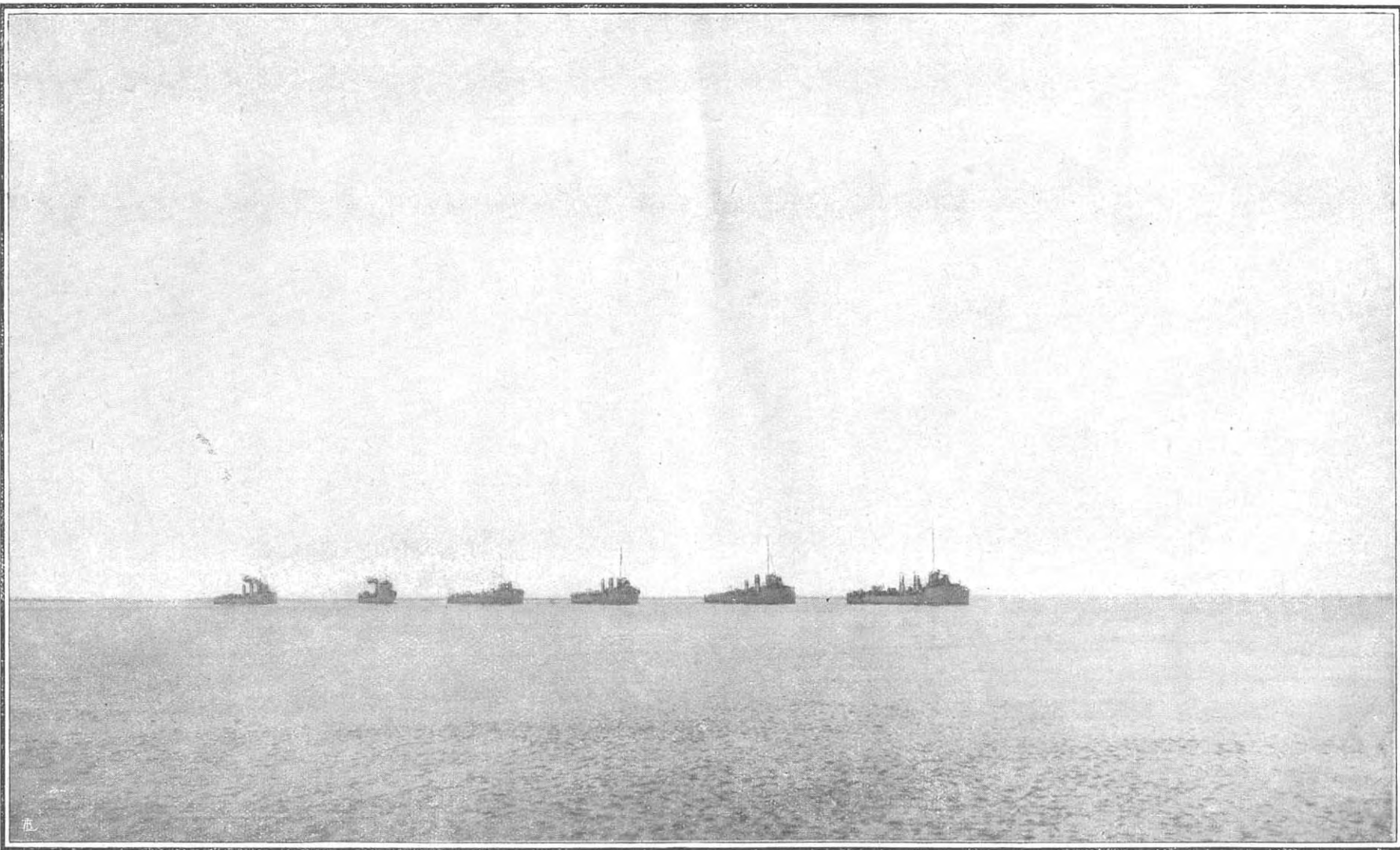
Venezia: "Decorati al valore.



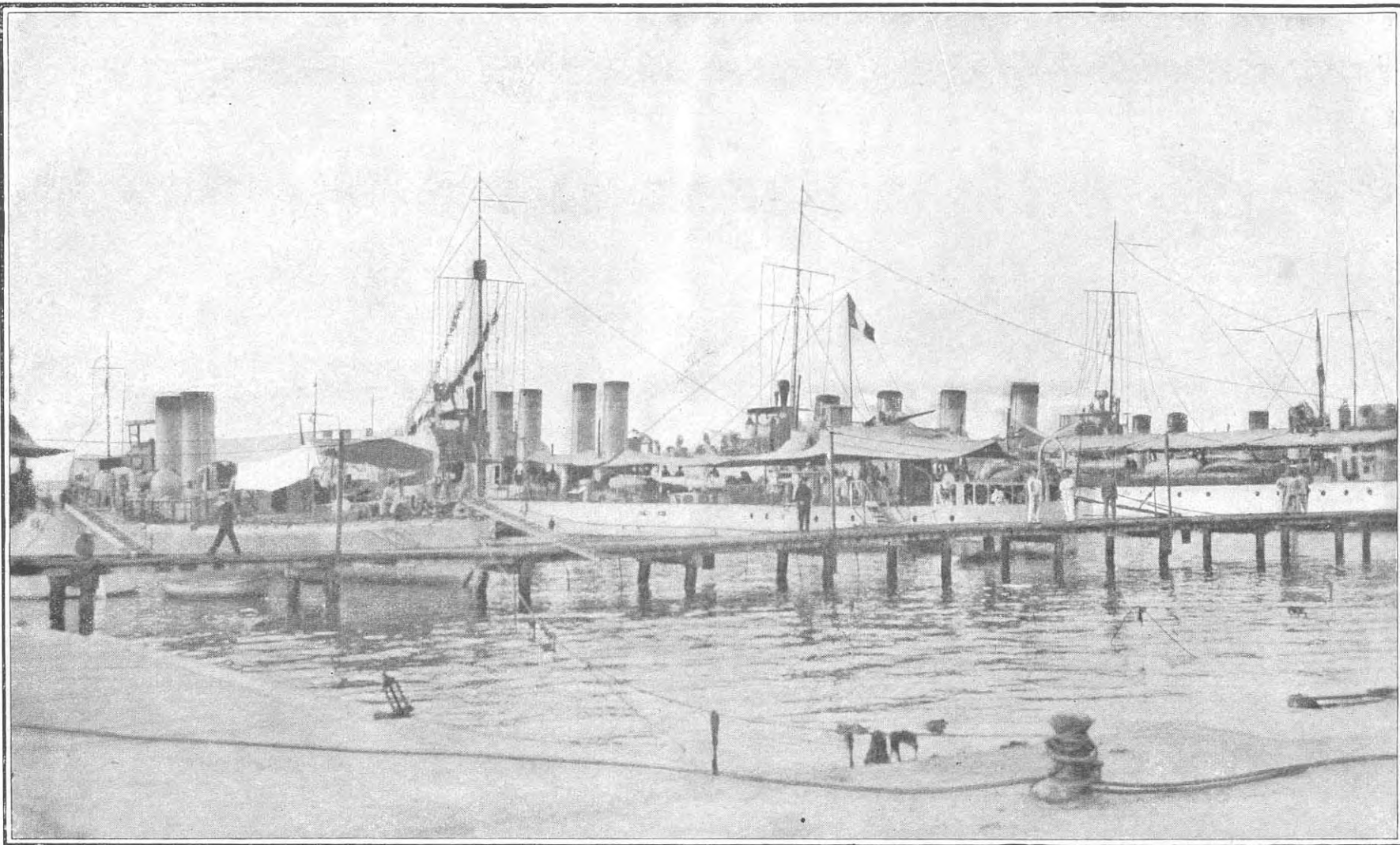
Squadriglia di siluranti in caccia.



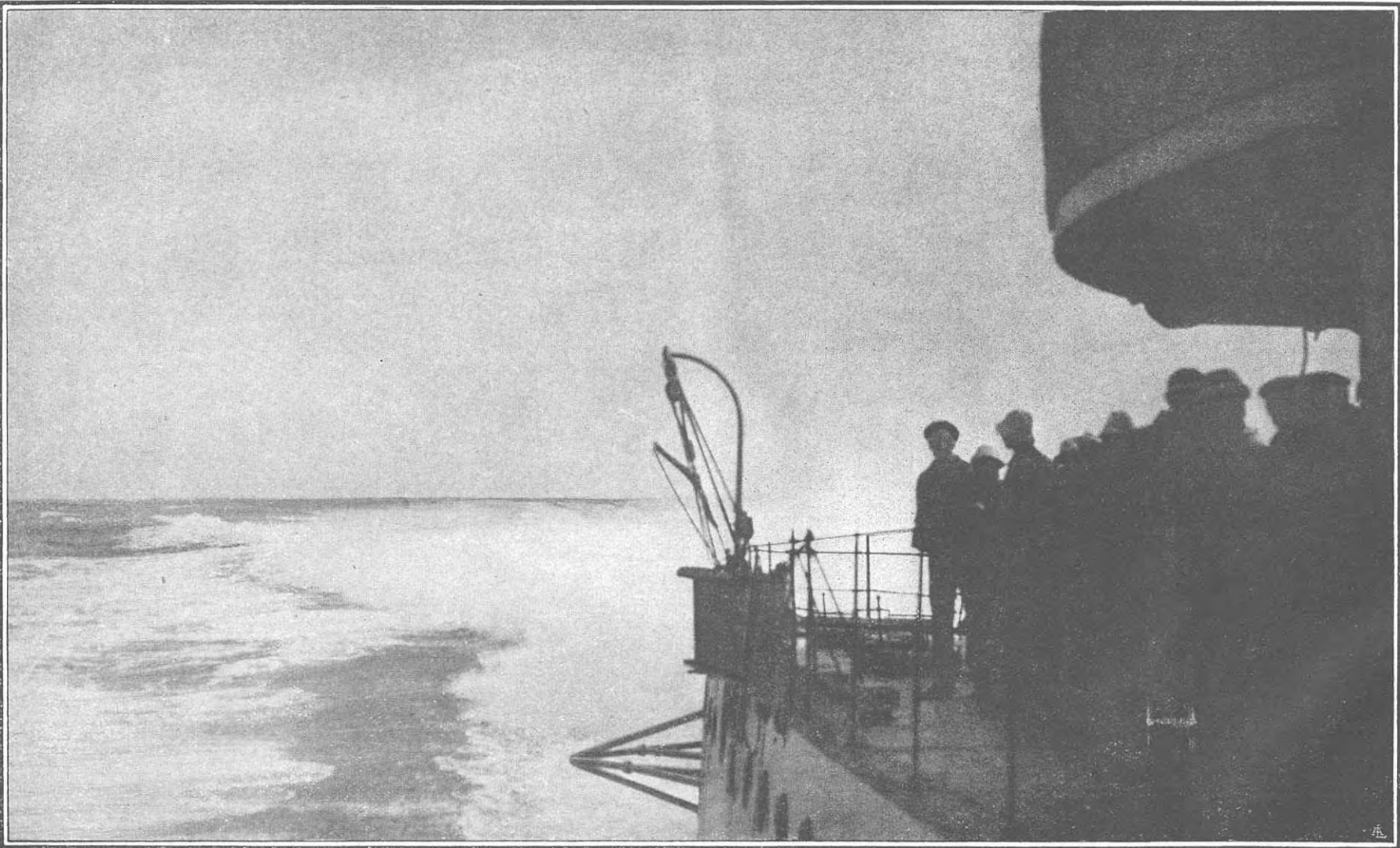
Una sagoma che il nemico conosce.



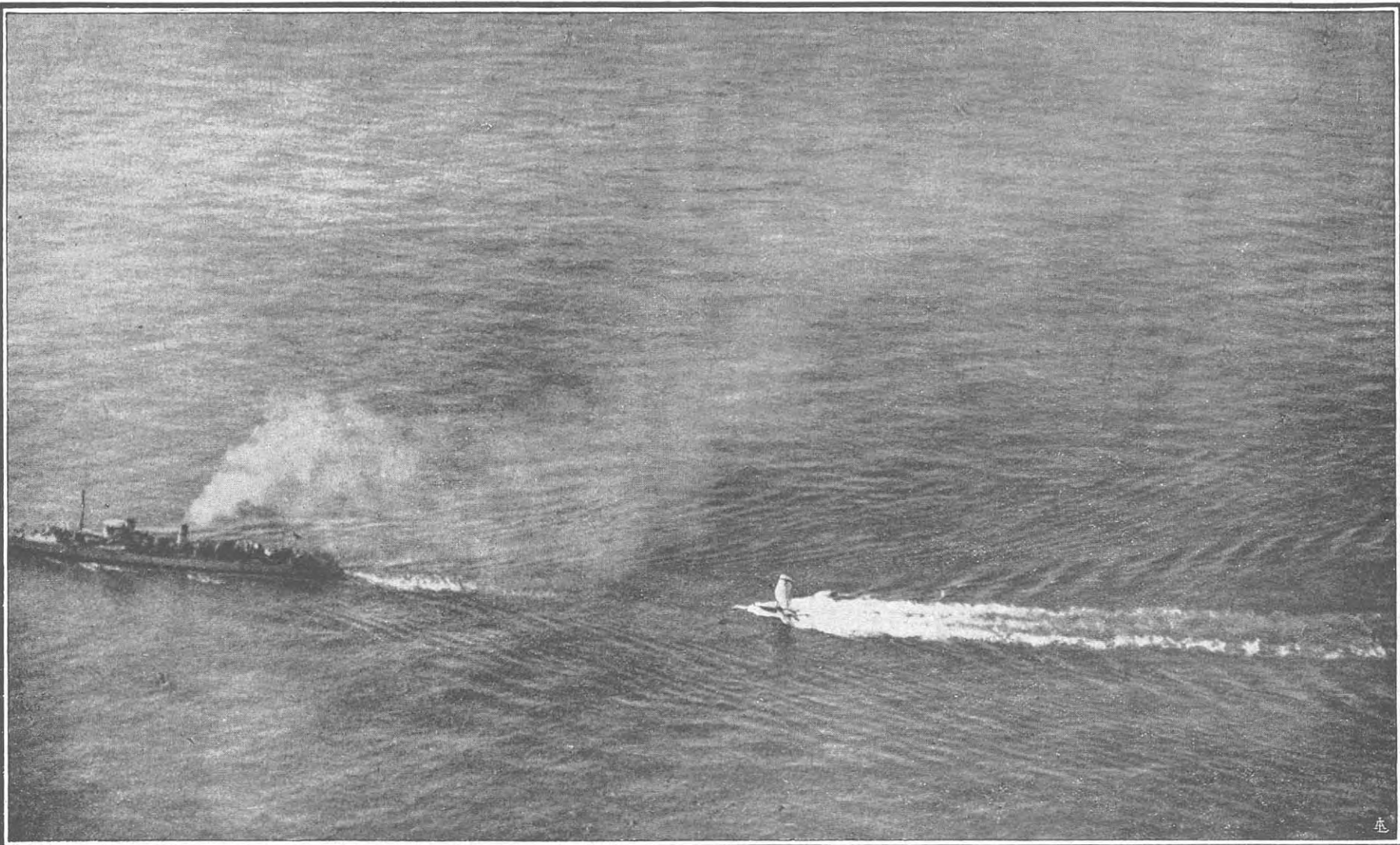
Squadriglia di siluranti in caccia.



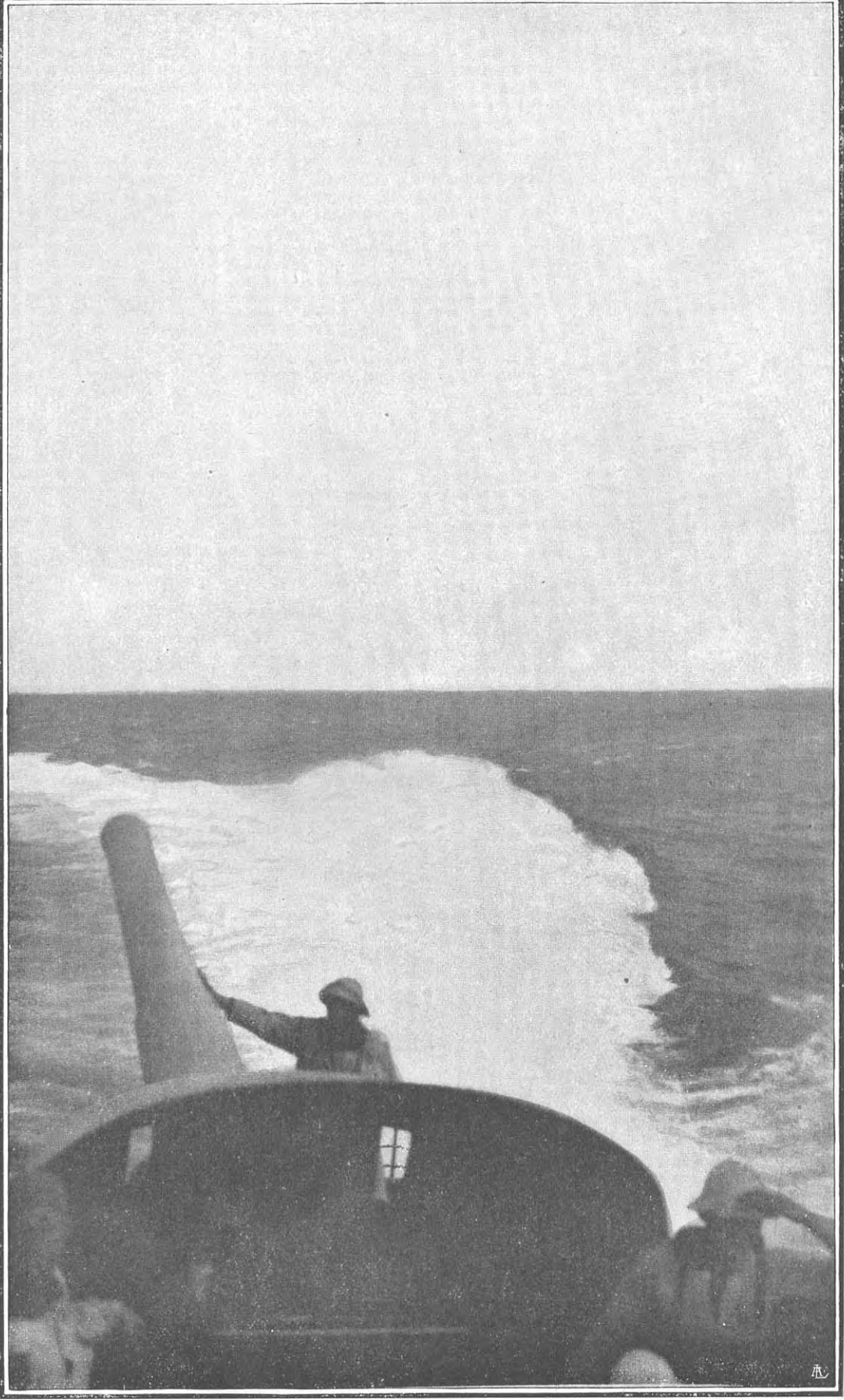
Flottiglia di siluranti italiane e alleate in una nostra base navale.



La scia dell'esploratore "Aquila" a 35 miglia di velocità.



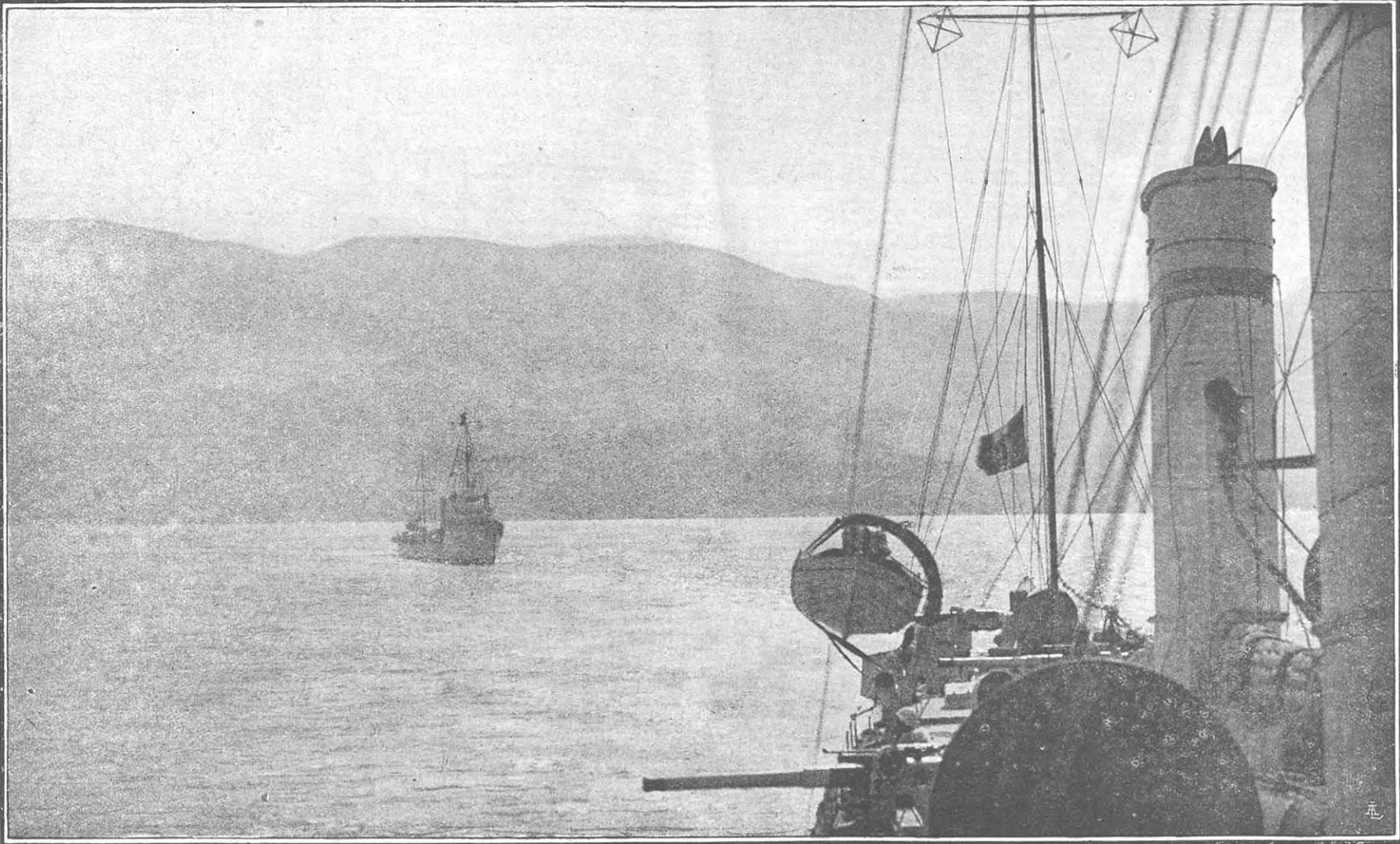
Dopo un'incursione aerea: Una torpediniera rimorchia un velivolo abbattuto dalla nostra artiglieria e catturato in mare.



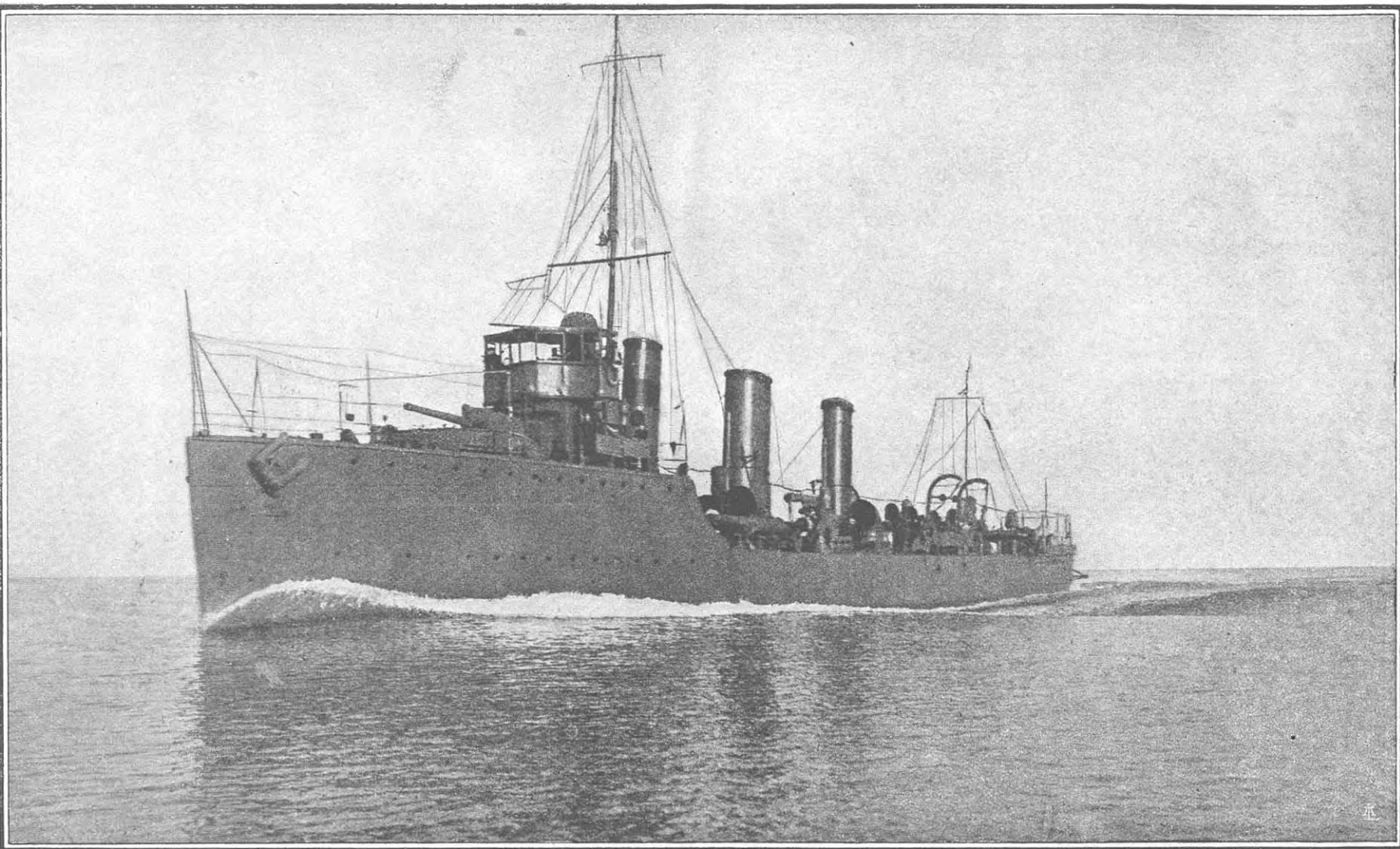
Esploratore in missione: cannone in punteria.



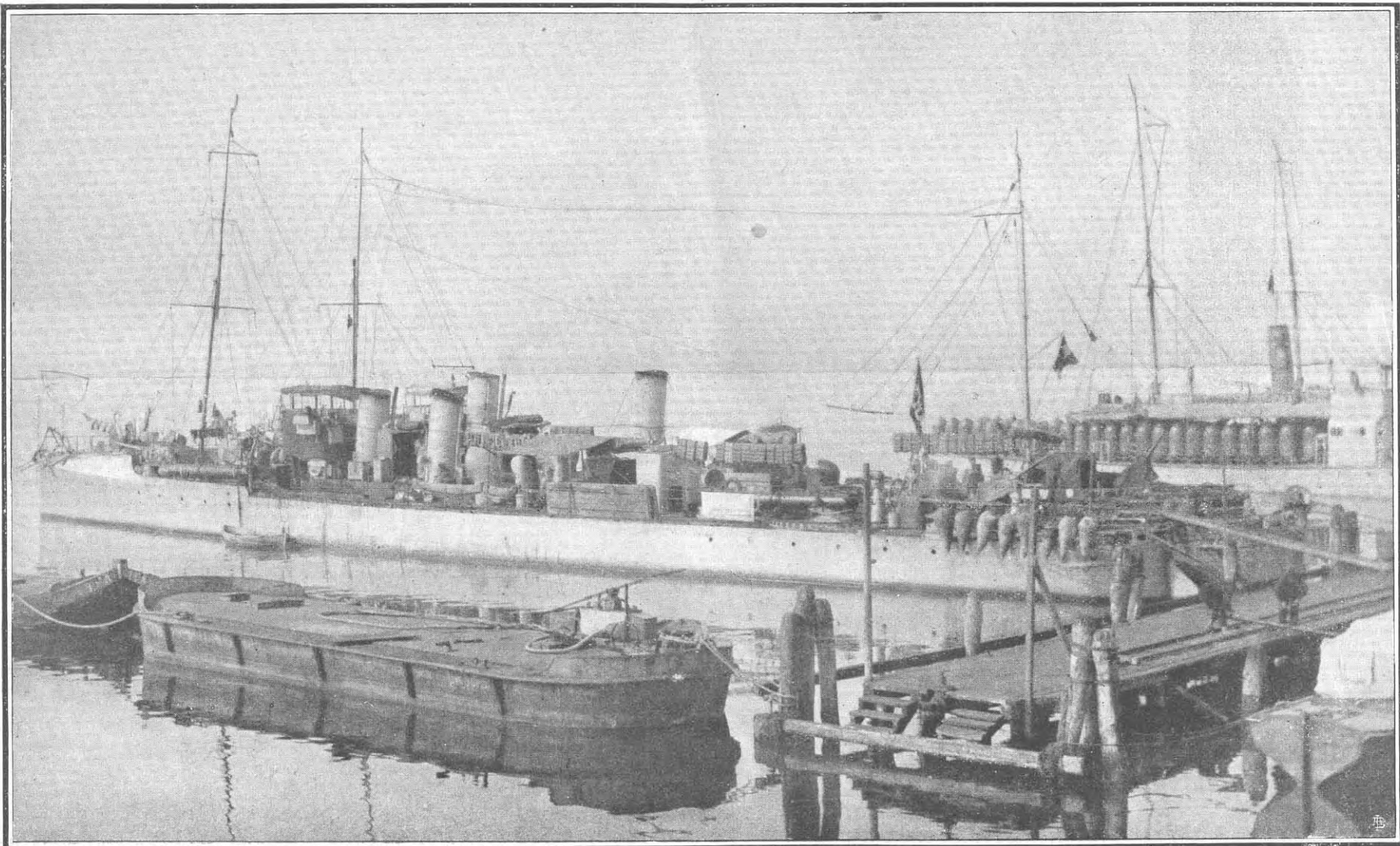
Squadriglia in crociera.



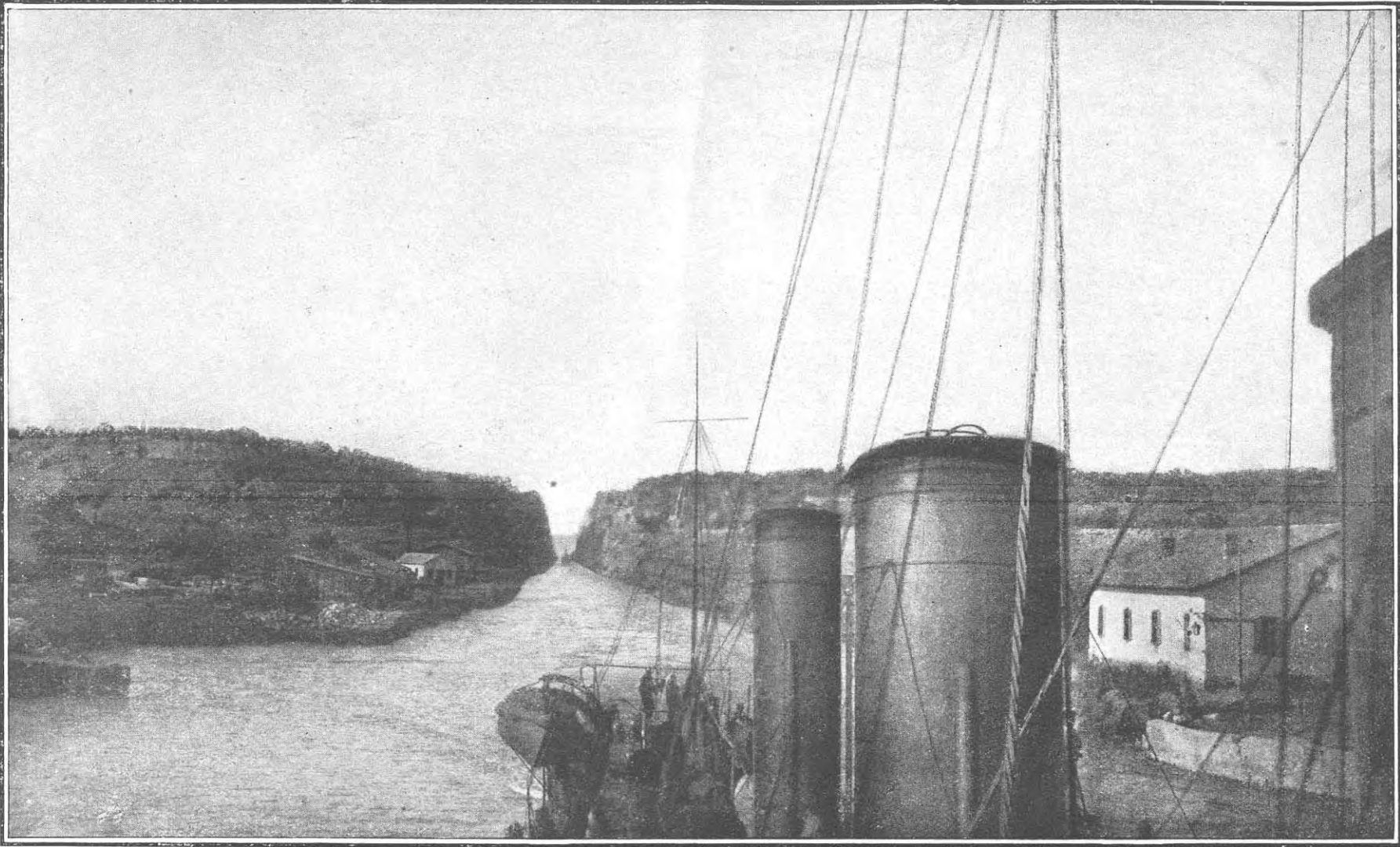
Cacciatorpediniere nella rada di Vallona.



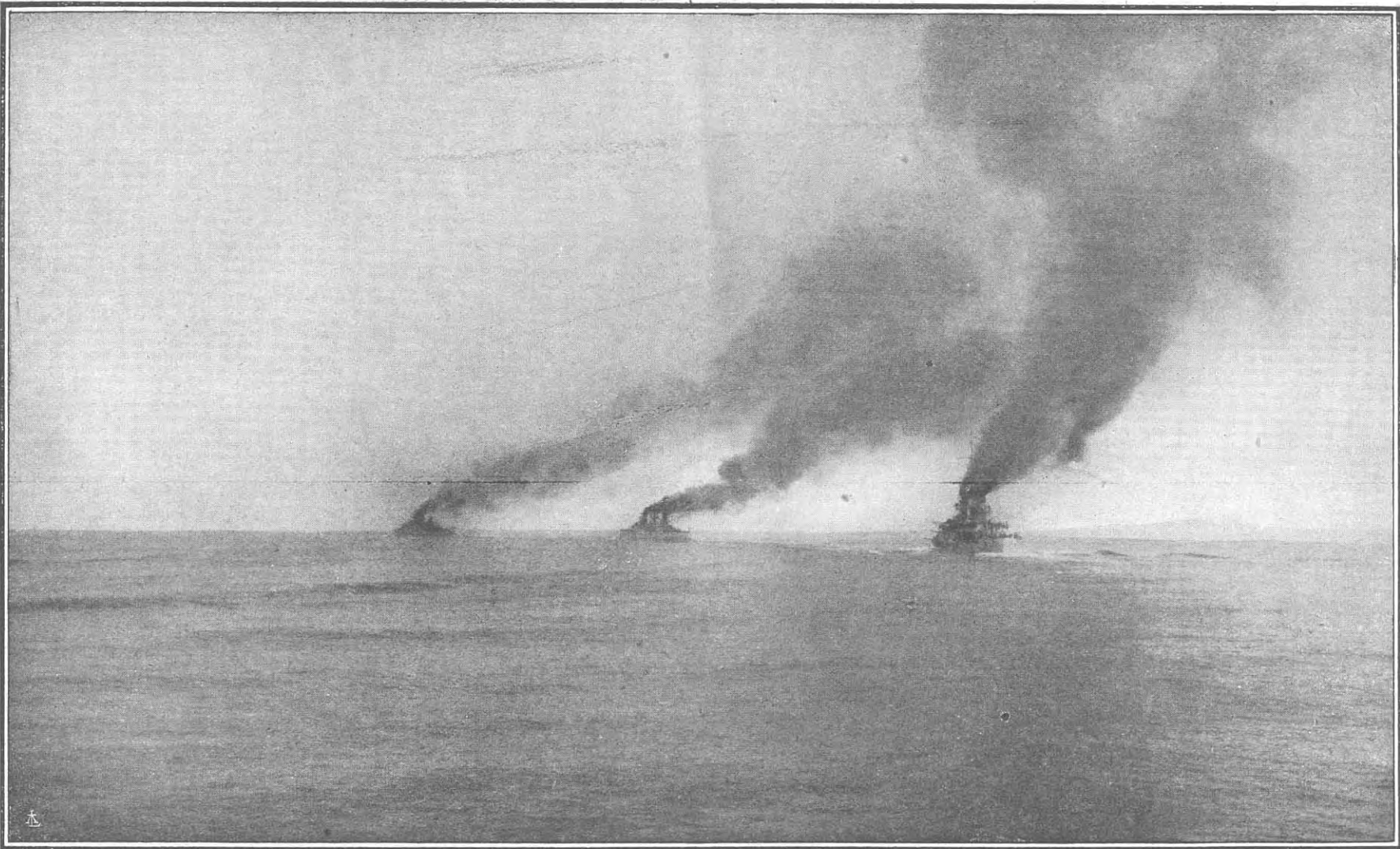
Cacciatorpediniere in navigazione.



Torpediniere d'alto mare nella laguna veneta.

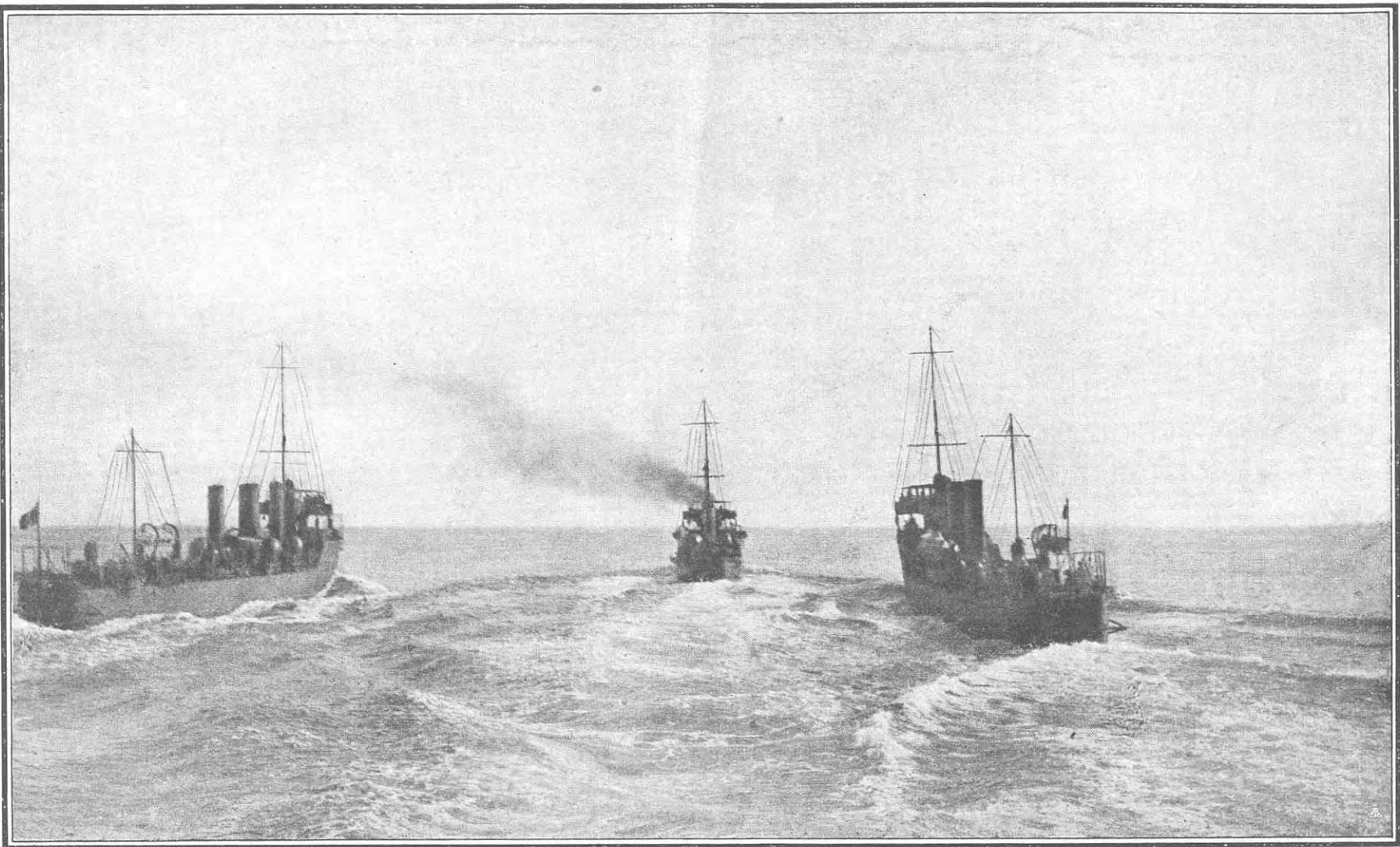


Siluranti italiane attraversano il Canale di Corinto.

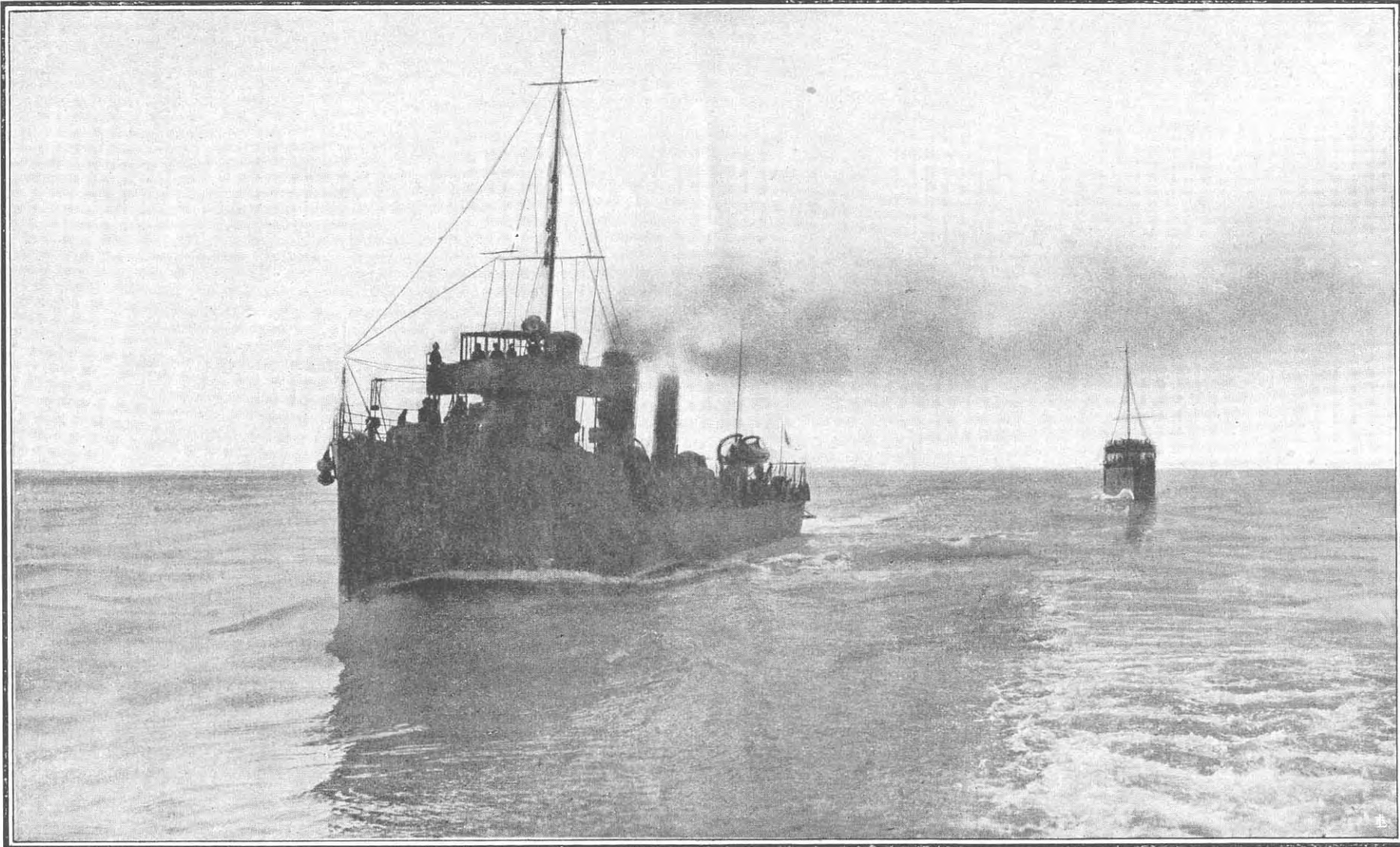


△

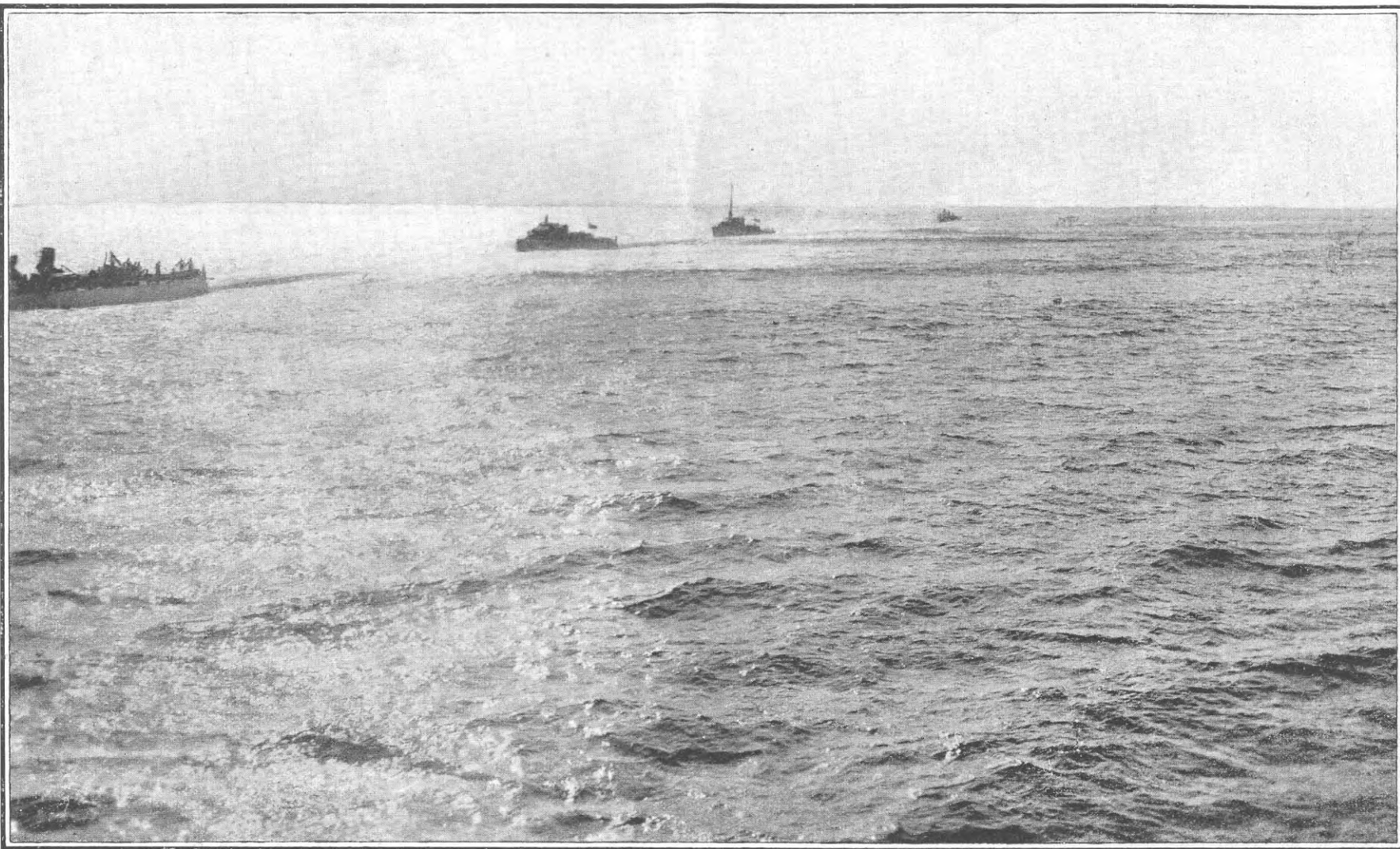
Evoluzioni di grandi navi.



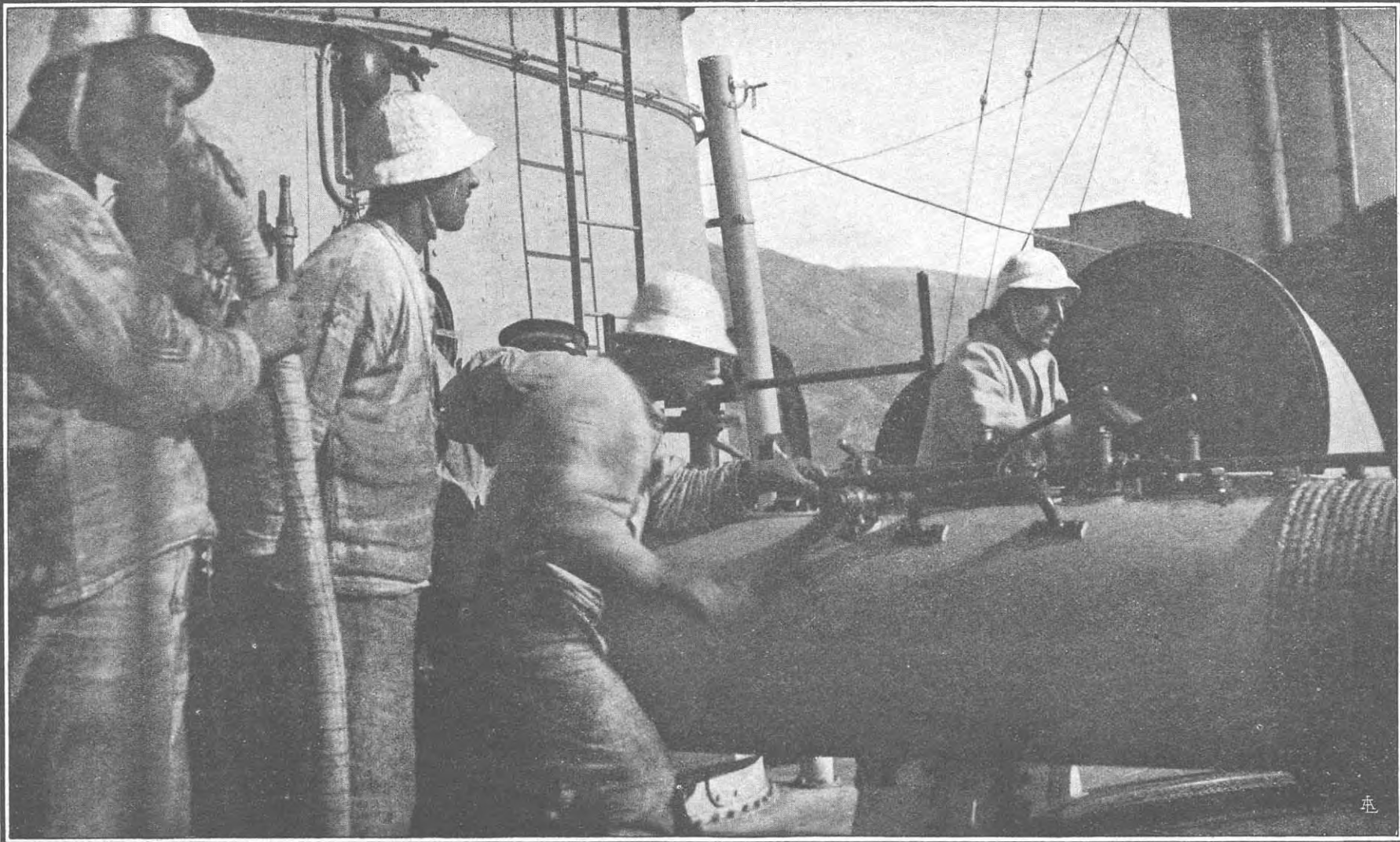
Squadriglia di siluranti che prende formazione.



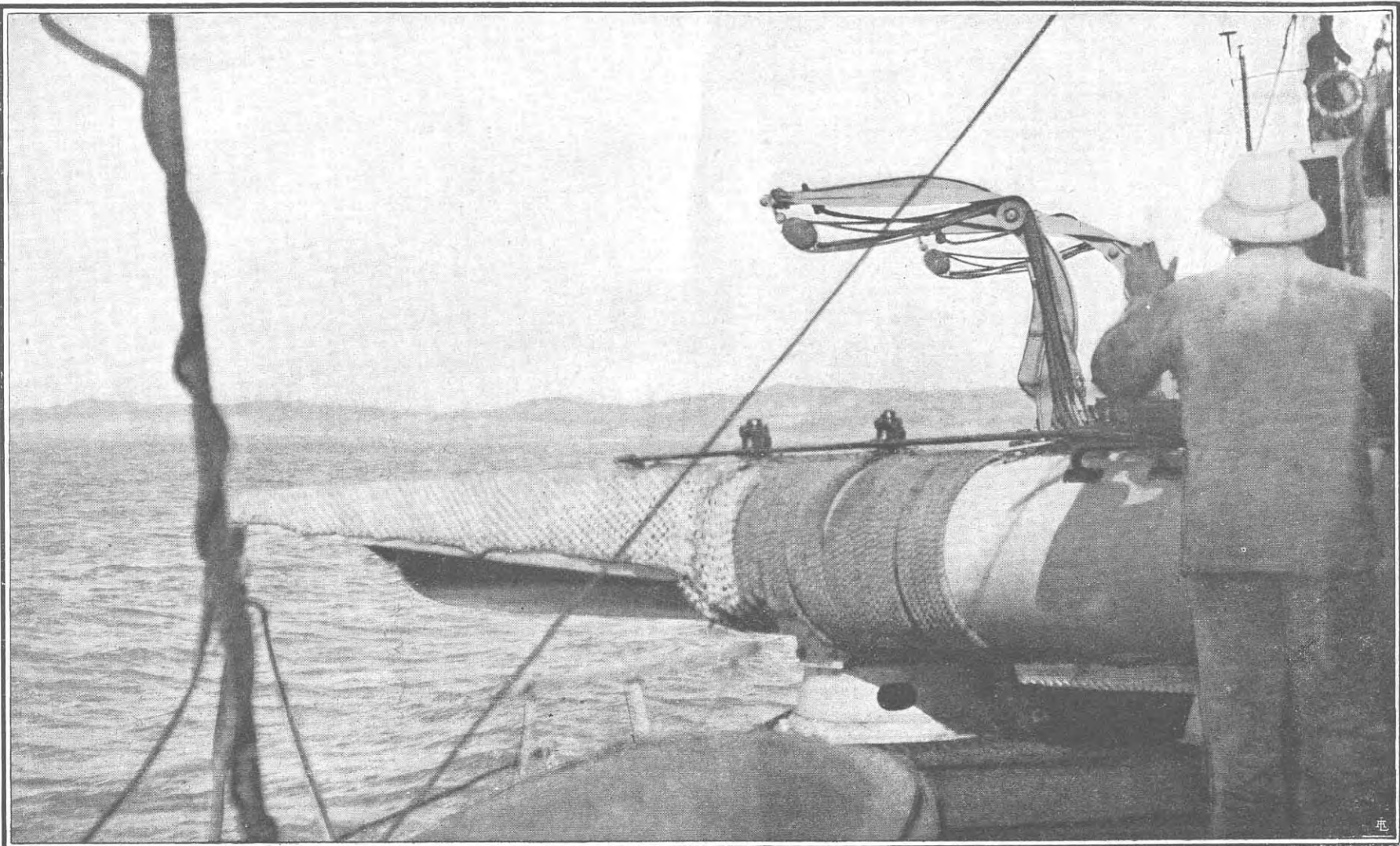
Ritorno dalla crociera.



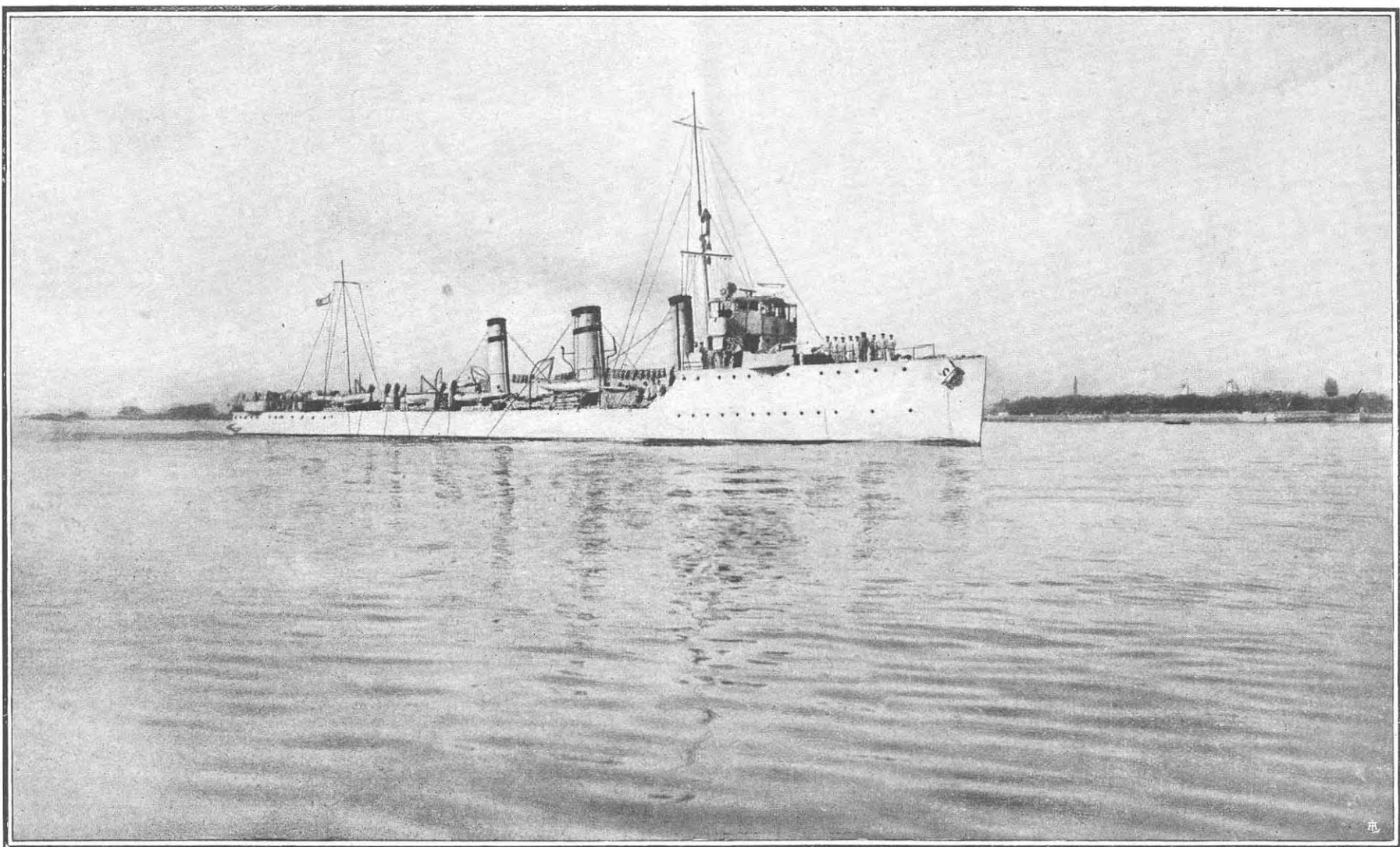
Le torpediniere del raid a Trieste.



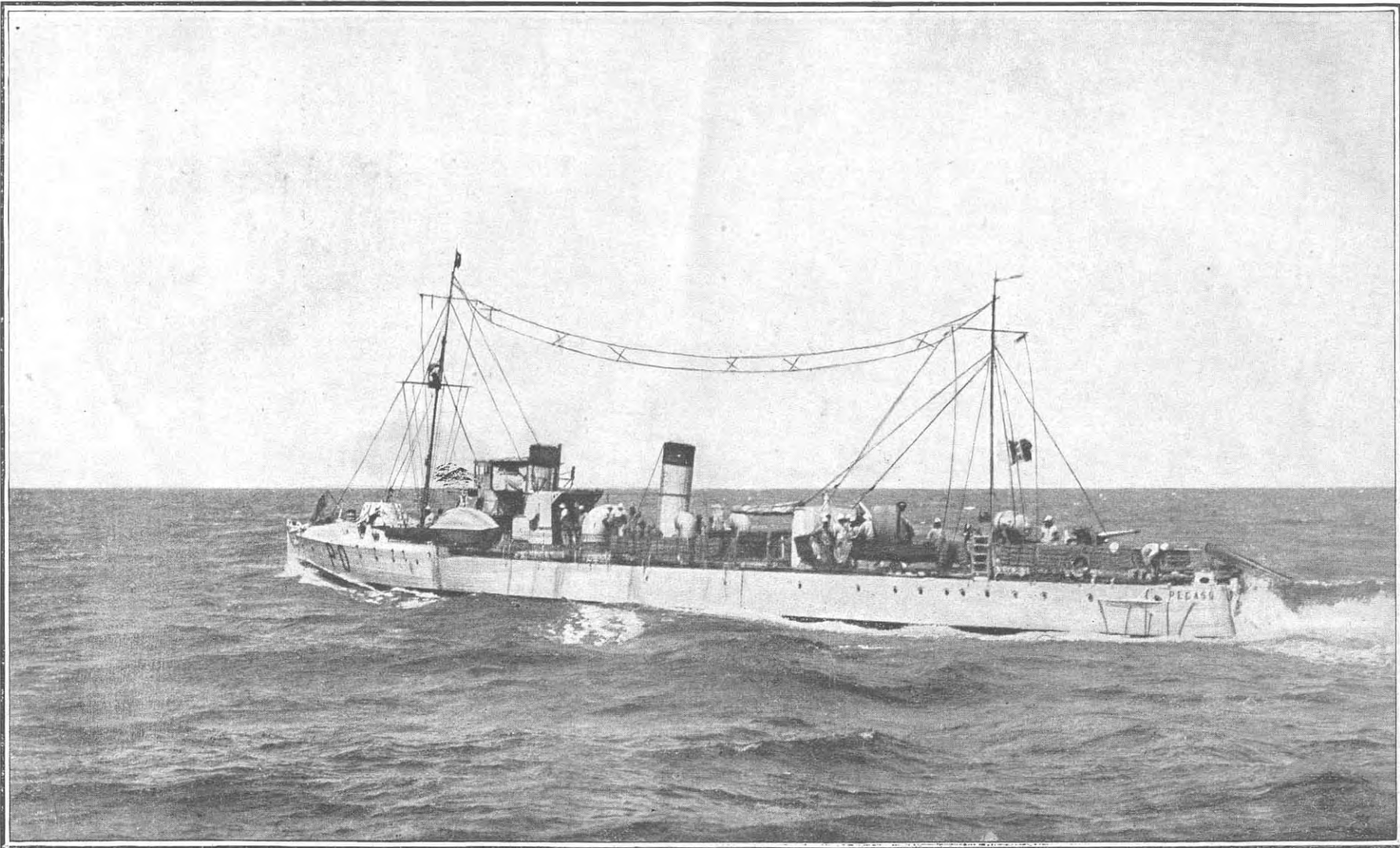
Siluristi al posto di manovra - Pronti per il lancio.



Il siluro è pronto per il lancio.



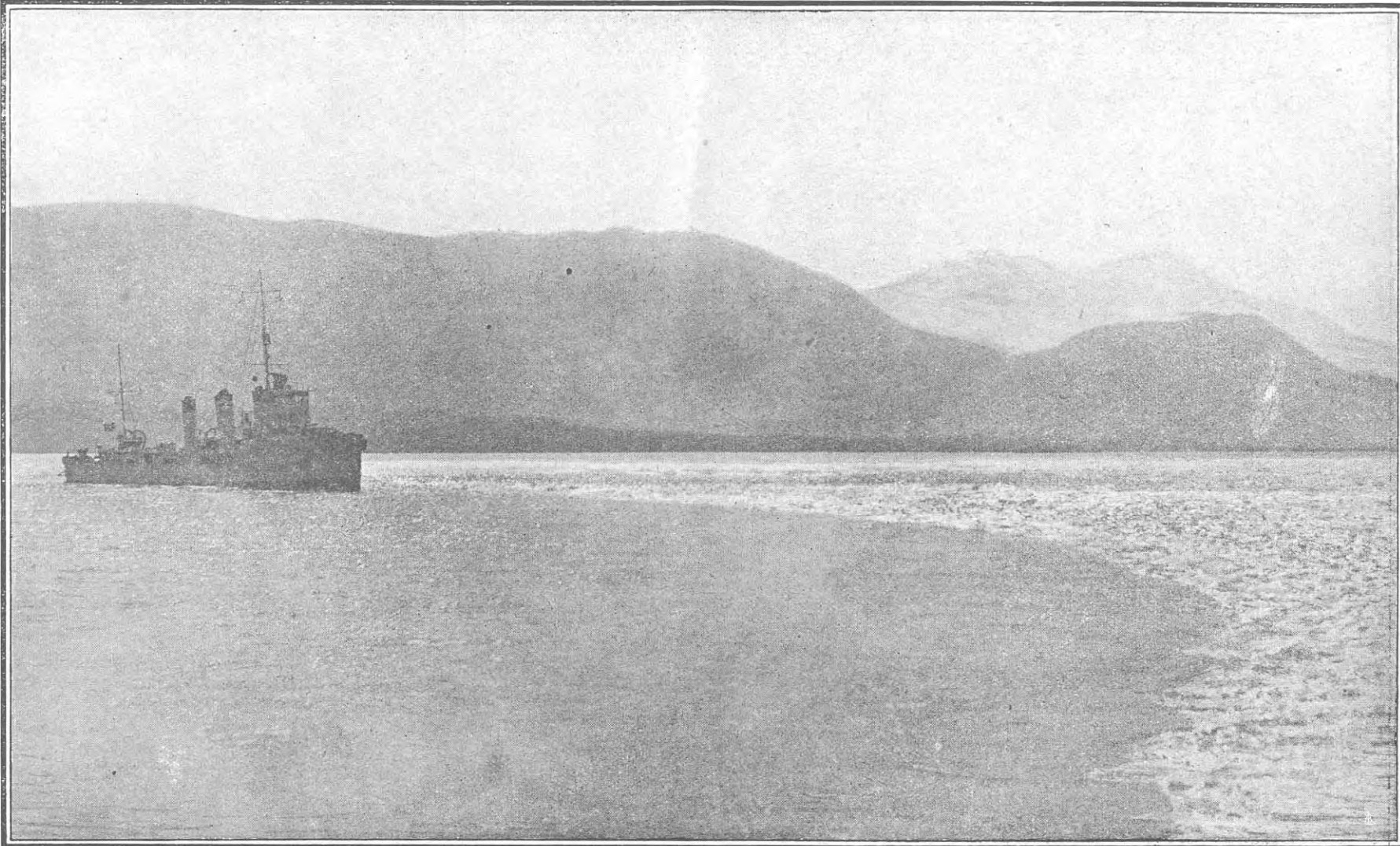
P. Cacciatorpediniere "Nullo" pronto per una missione.



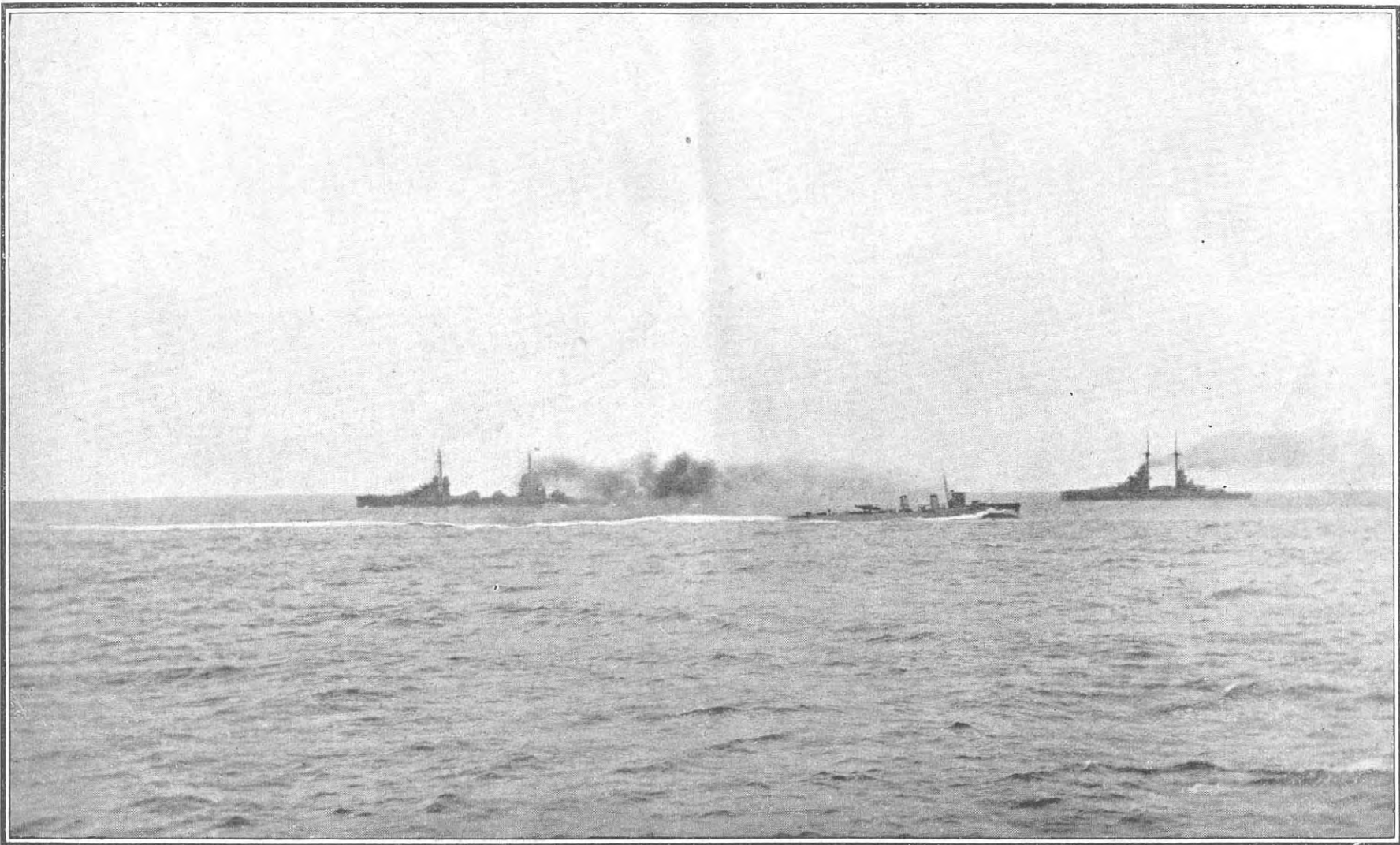
★ Torpediniera d'alto mare.



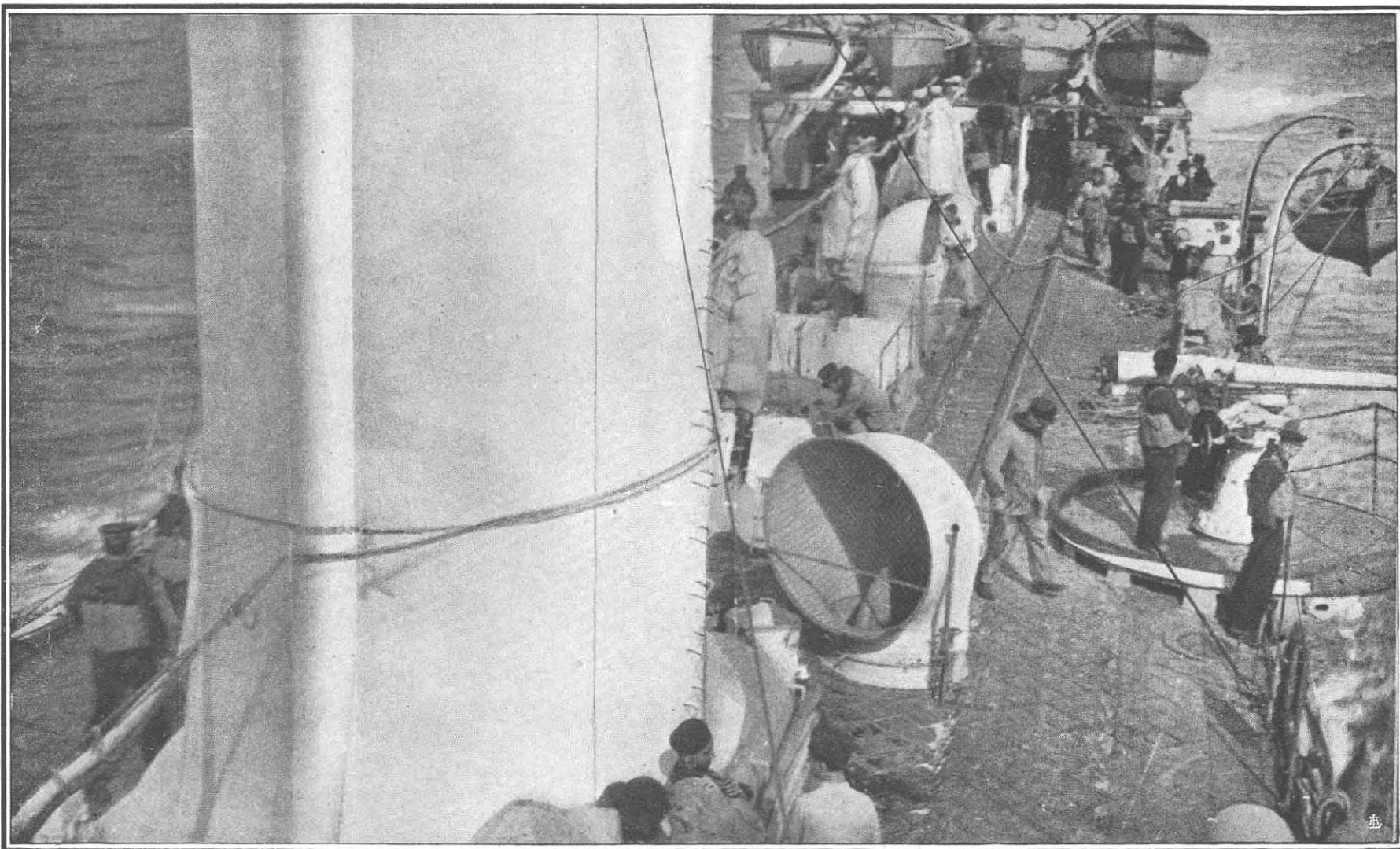
Cacciatorpediniere in crociera.



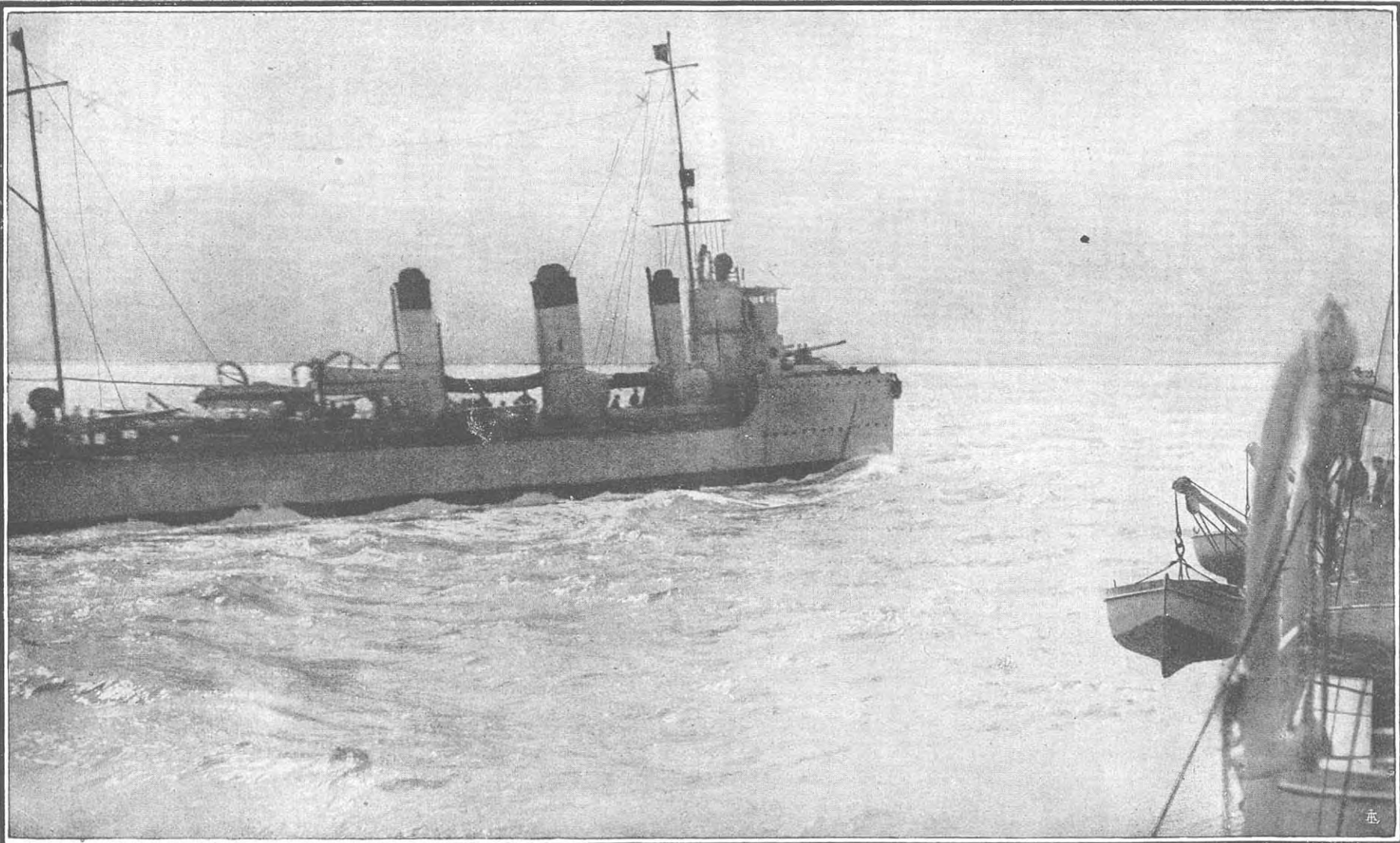
In riposo nella rada di Vallona, 1910.



Cacciatorpediniere di scorta alla squadra da battaglia.



Un nostro esploratore in crociera nel Basso Adriatico.

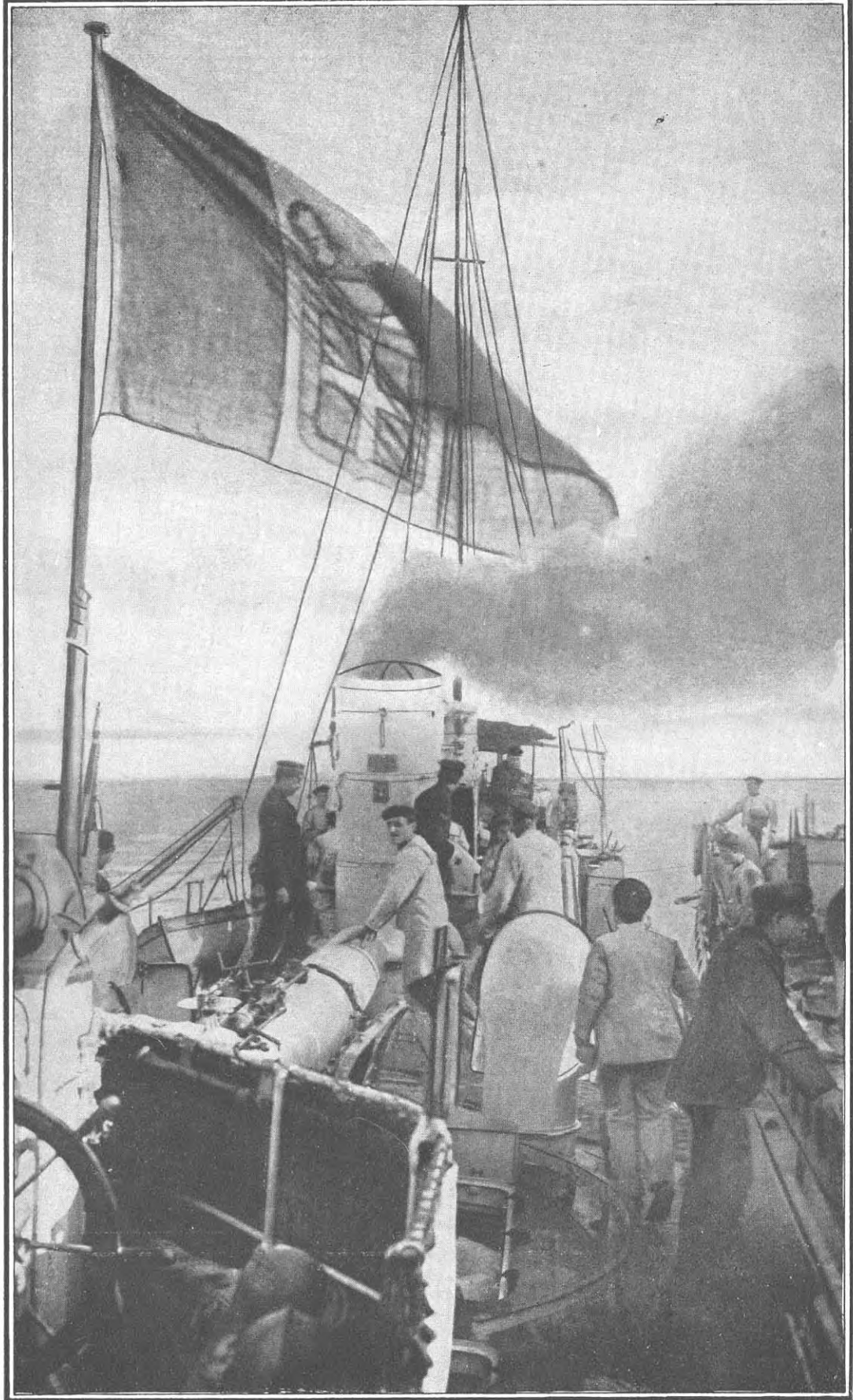


Cacciatorpediniere di scorta ad un convoglio.

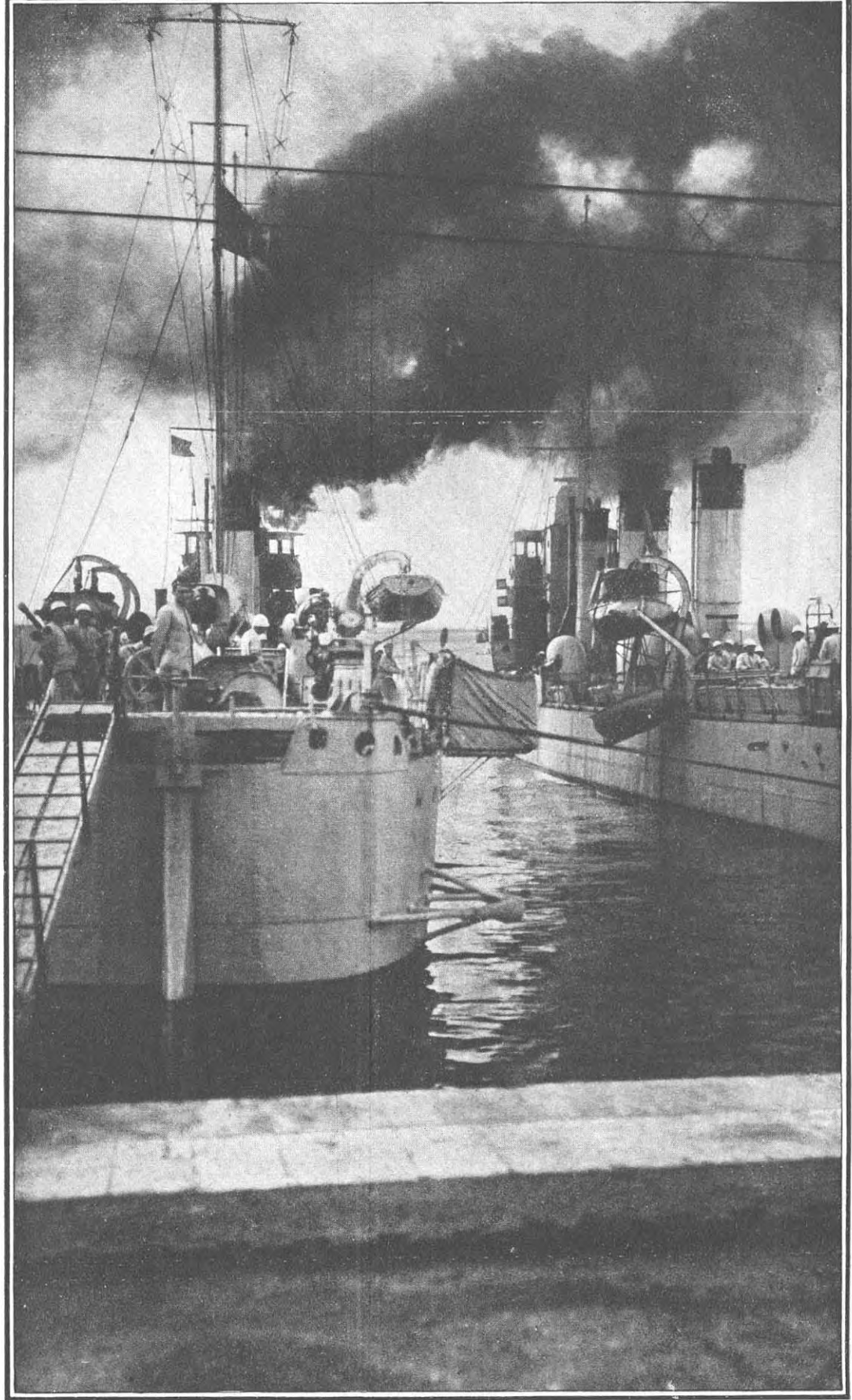


九

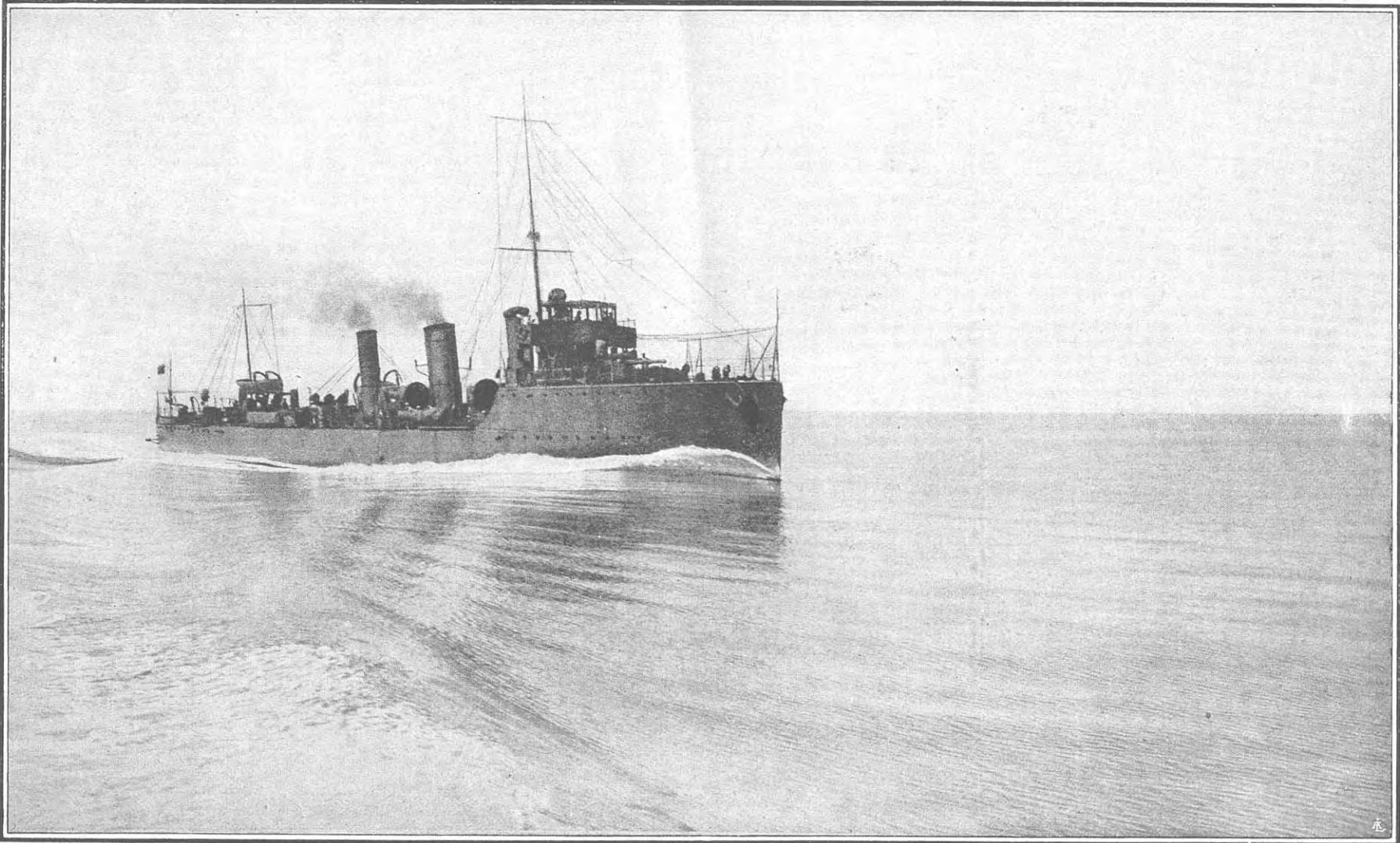
Idrovolante in esplorazione.



A bordo di una silurante.



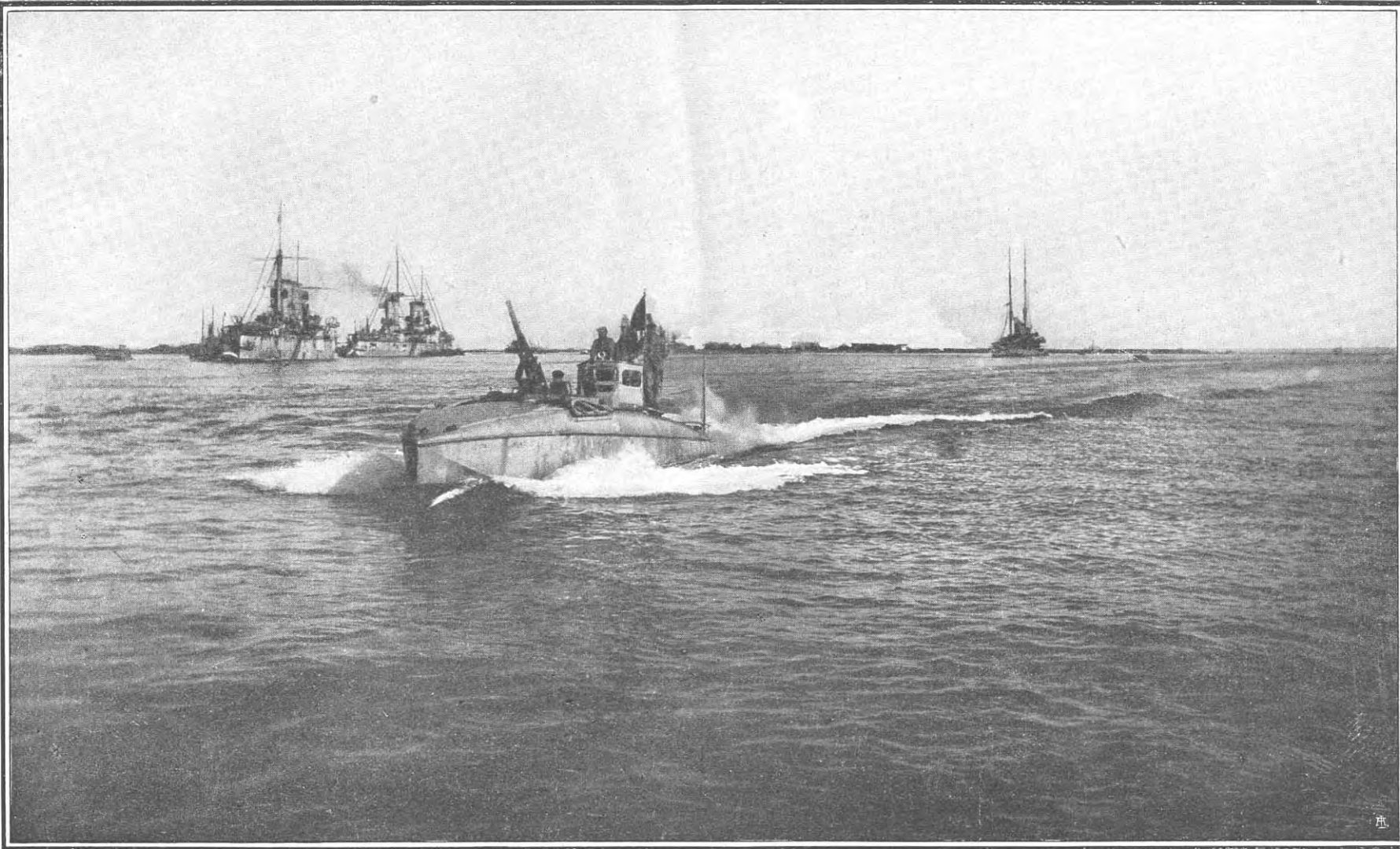
- Cacciatorpediniere pronti a salpare.



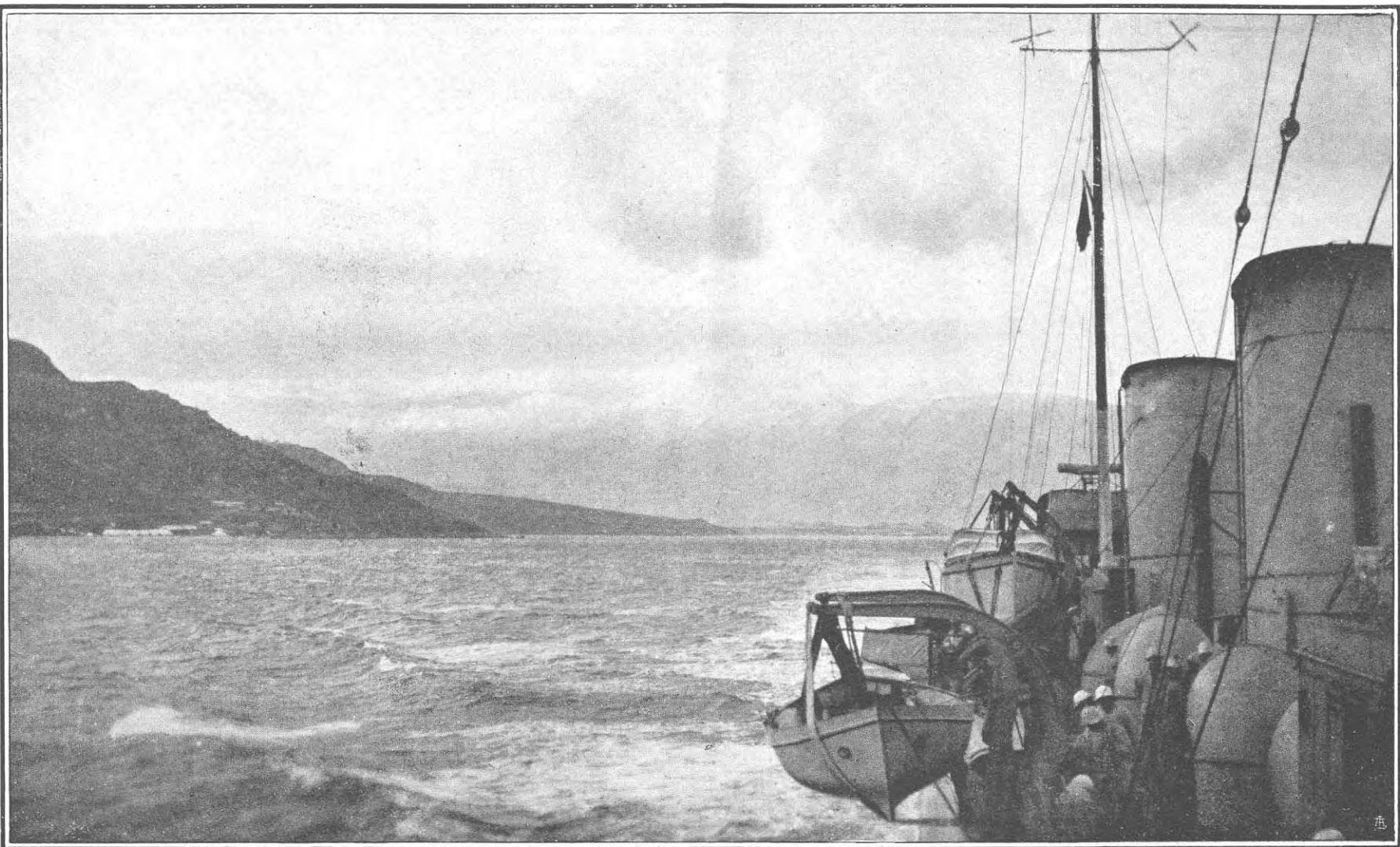
Cacciatorpediniere tipo "Intrepido".



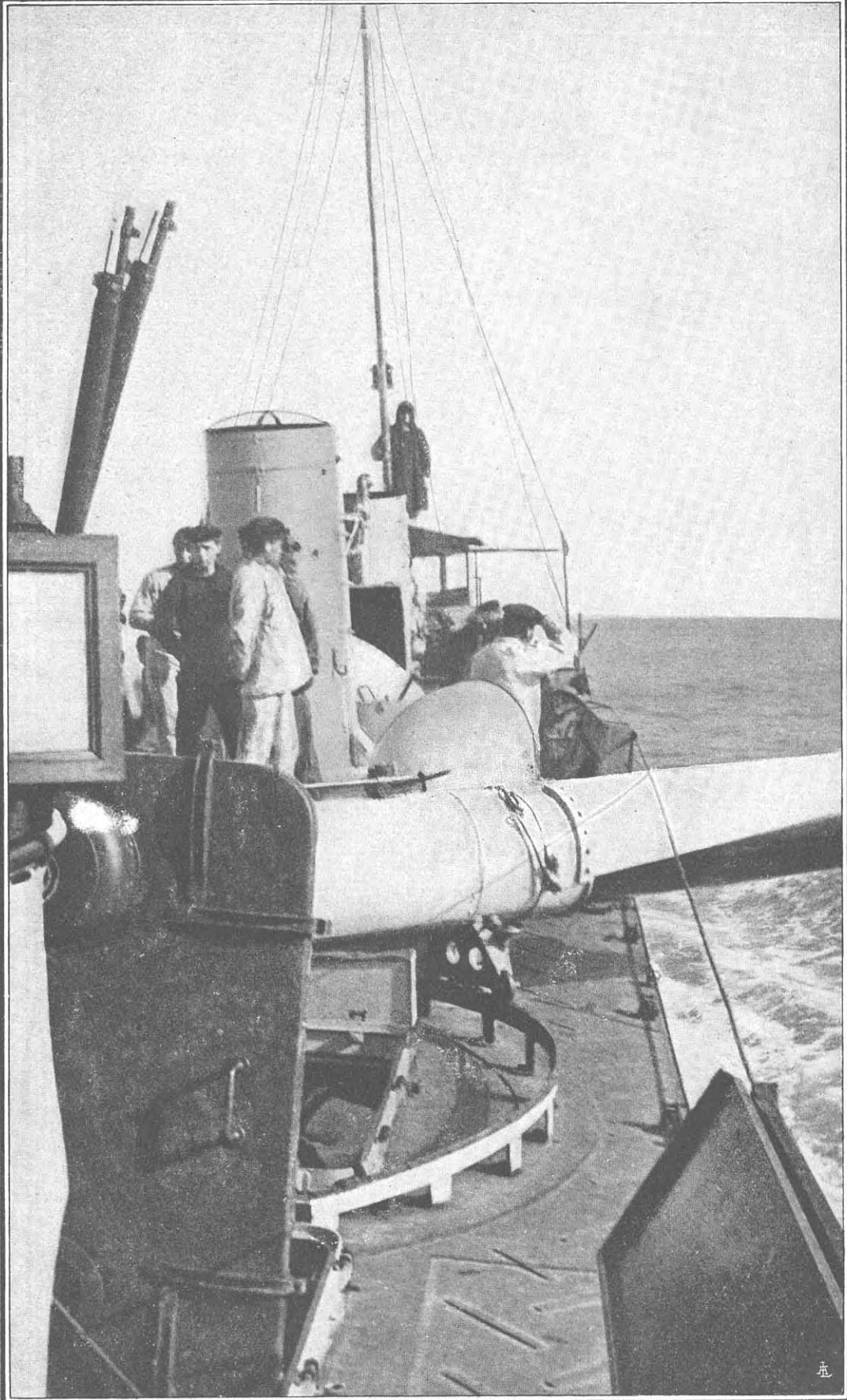
Motoscafo armato nel golfo di Trieste.



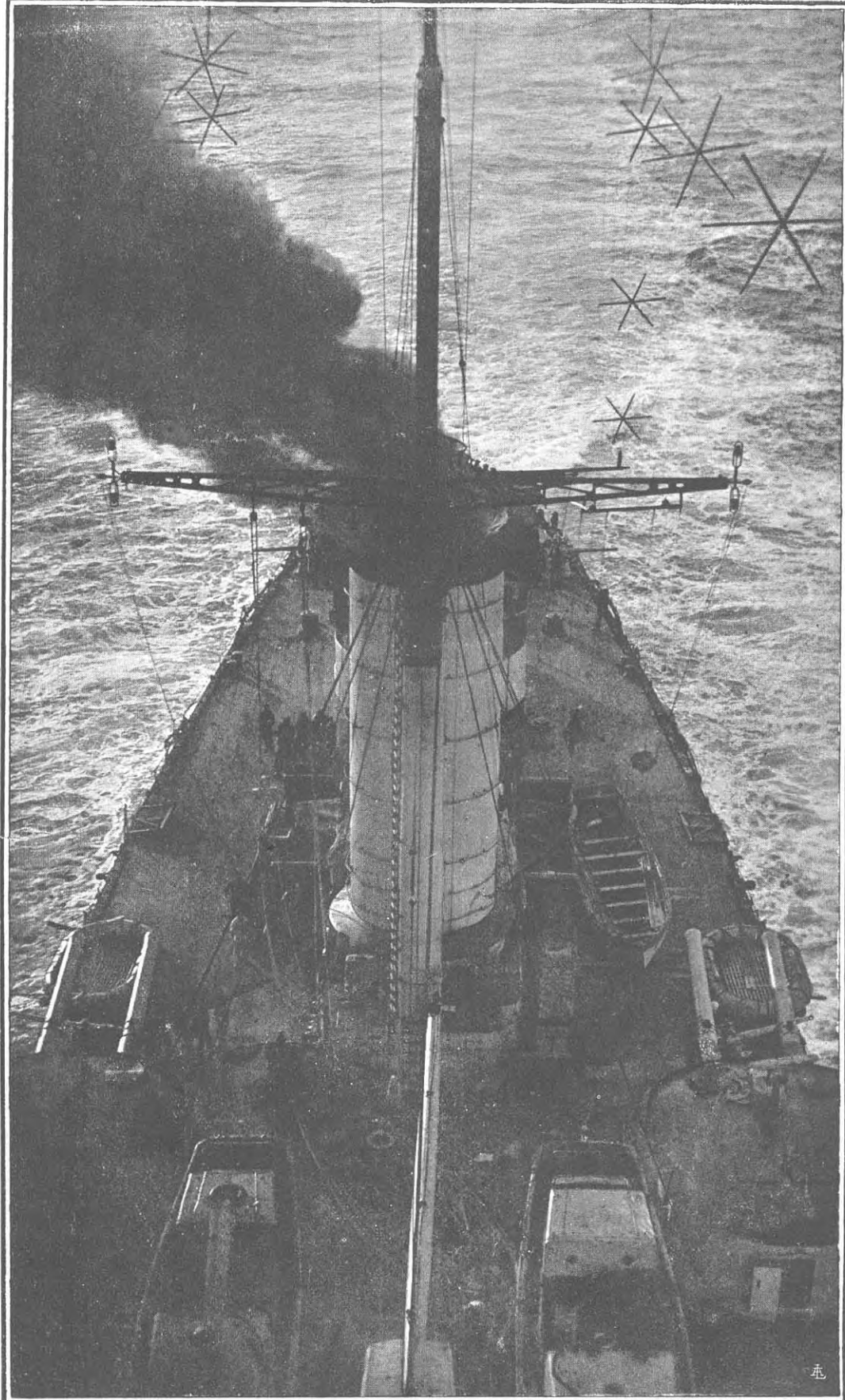
Motoscafo antisommersibile di ritorno da una missione.



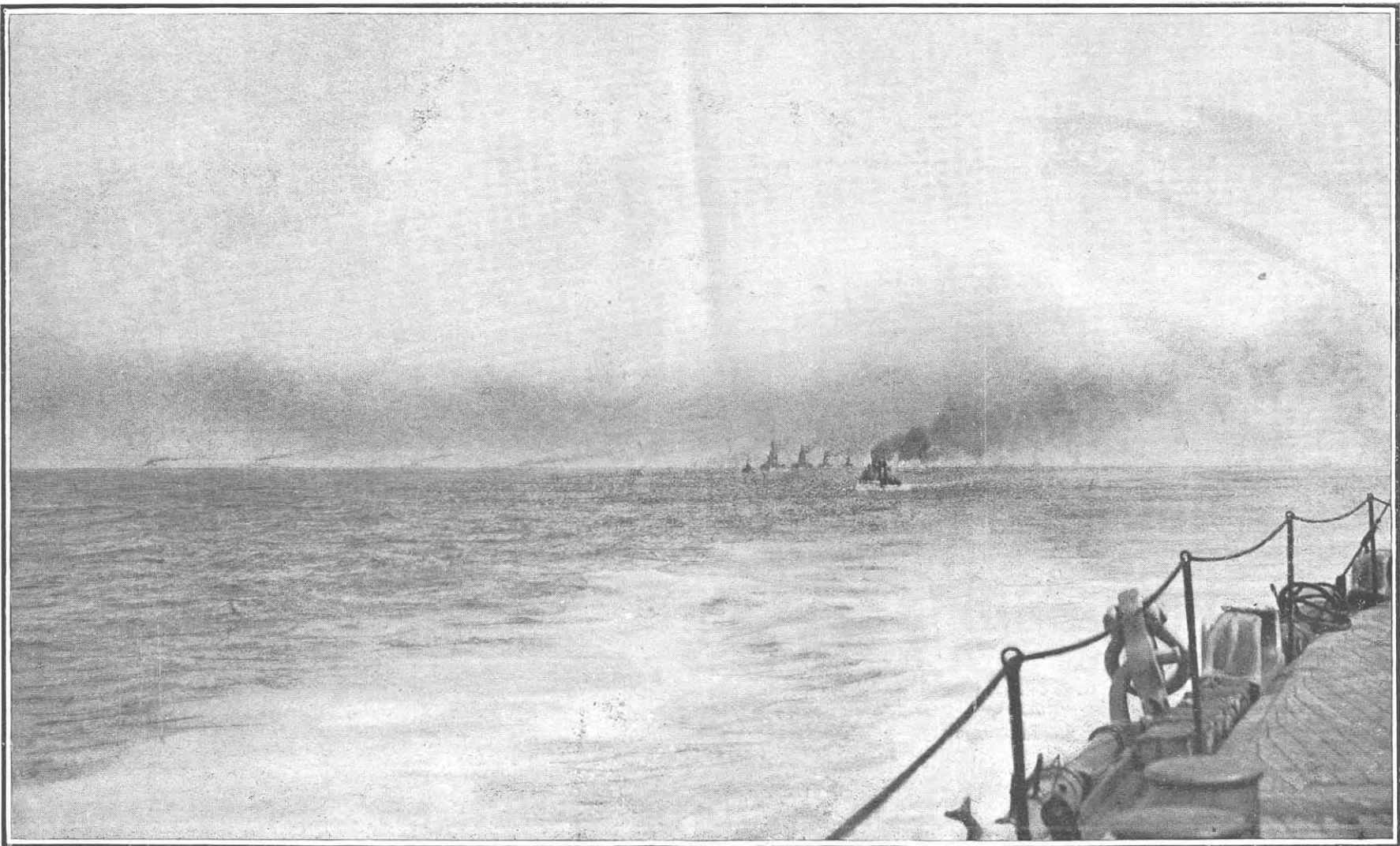
Nella rada di Vallona.



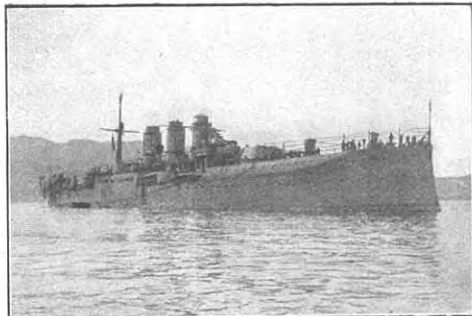
Vedette sopra una silurante.



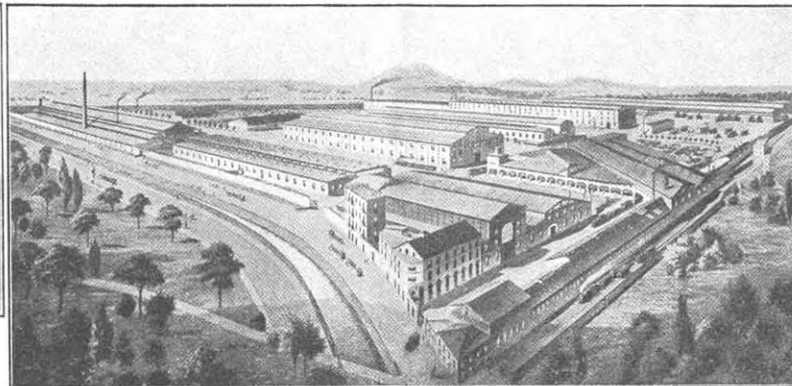
La tolda di un nostro incrociatore.



La nostra squadra da battaglia in rotta per Corfù.



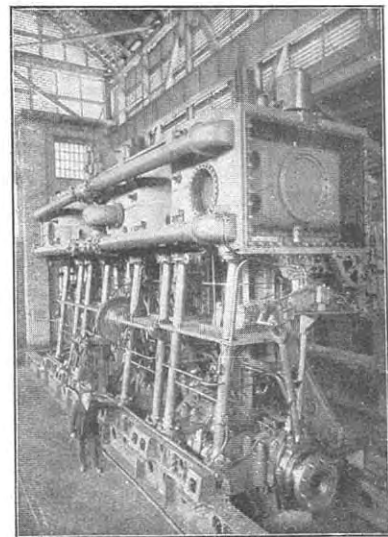
R. N. "Napoli"
Motrici alternative - Caldaie a tubi d'acqua
Potenza: 20.000 cav.



Veduta generale dello Stabilimento.



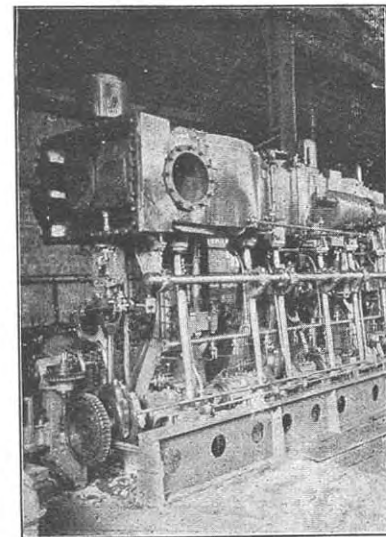
R. N. "Marsala" e "N. Bixio"
Motrici a turbina - Caldaie a tubi d'acqua
Potenza: 25.000 cav.



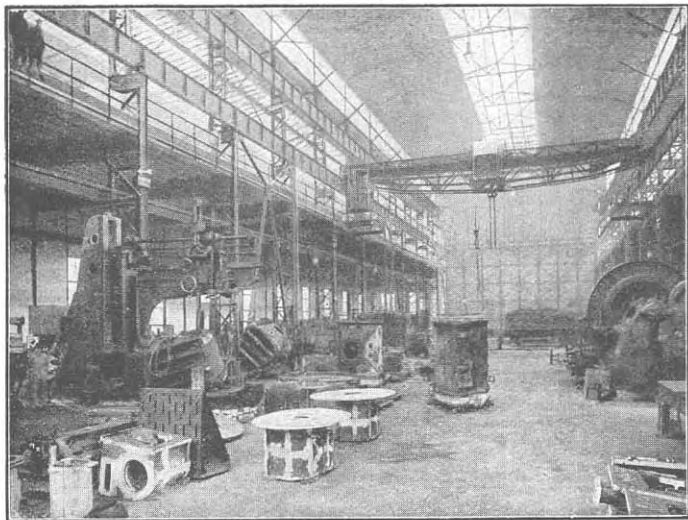
Motrice della R. N. "Napoli"

OFFICINE MECCANICHE · NAPOLI ·

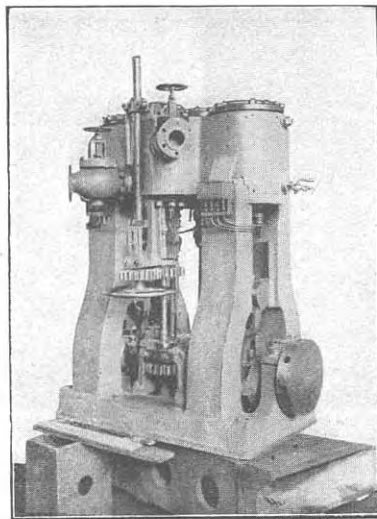
Gli Stabilimenti di Napoli delle "Officine Meccaniche" occupano un'area ben tre volte maggiore degli Stabilimenti della già "Società Industriale Napoletana Hawthorn-Guppy", che esse incorporarono nel 1905 per continuarvi con maggiore energia la costruzione di apparati motori per navi da guerra e da commercio, ramo d'industria nel quale questi Stabilimenti già eccellevano. Ed in queste officine — quasi completamente nuove, perchè anche le vecchie costruzioni sono state del tutto rinnovate — potendo



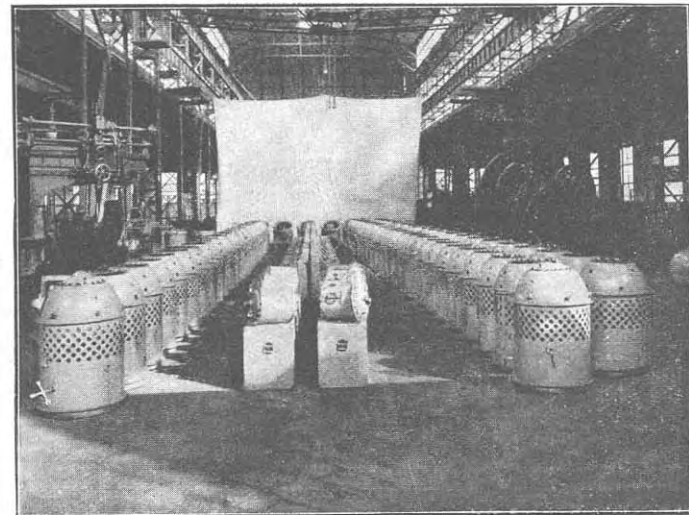
Motrice R. N. "Campania" e "Basilicata"



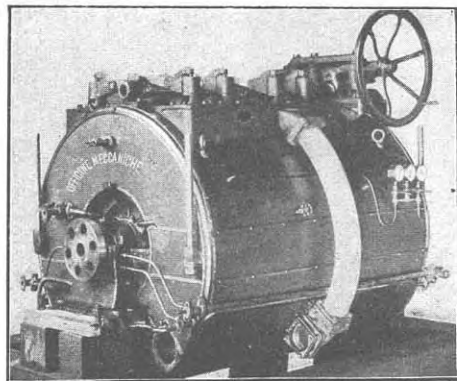
Officina Turbine.



Servomotore per timone.



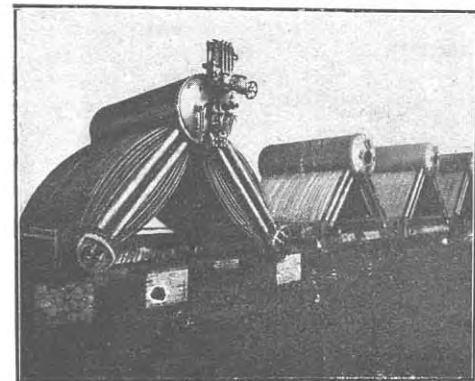
Torpedini.



Turbina Belluzzo per torpediniera.

disporre di impianti e di macchinari moderni si intensificò la costruzione di ogni specialità di apparati motori per la marina da guerra.

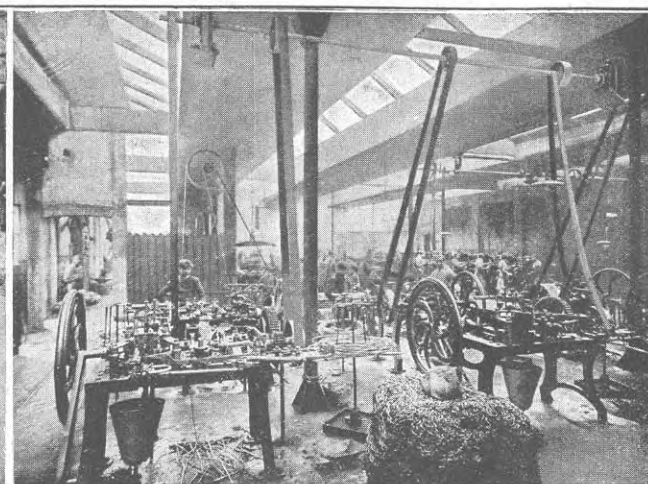
E desiderando contribuire alla costruzione di congegni guerreschi, fin dall'anno 1915 furono organizzati adatti reparti per la sistematica costruzione di torpedini e di altri simili congegni necessari alla difesa dello Stato.



Caldaie a tubi d'acqua.



Sala saldatrici elettriche della catena.



Sala piegatrici catena.

Questa Ditta esercisce due fiorenti Sezioni, quella del Laminatoio e quella del Catenificio. In queste brevi note vogliamo specialmente occuparci della Sezione Catenificio in quanto più direttamente interessa la R. Marina.

Si può dire che l'industria della fabbricazione delle catene è essenzialmente Lecchese e vi si è sviluppata pure essendo condotta con criteri empirici limitatamente alle catene cosiddette Agricole.

E' vanto del Laminatoio di Arlenico di avere elevato questa fabbricazione ai caratteri della grande industria, di averne ampliato enormemente il campo di attività, estendendolo alle catene industriali, calibrate e di Marina, di averle impresso caratteri e principî eminentemente tecnici, di averla imposta come grande industria alla più favorevole considerazione del Regio Governo e di farla vittoriosamente gareggiare coll'industria straniera.

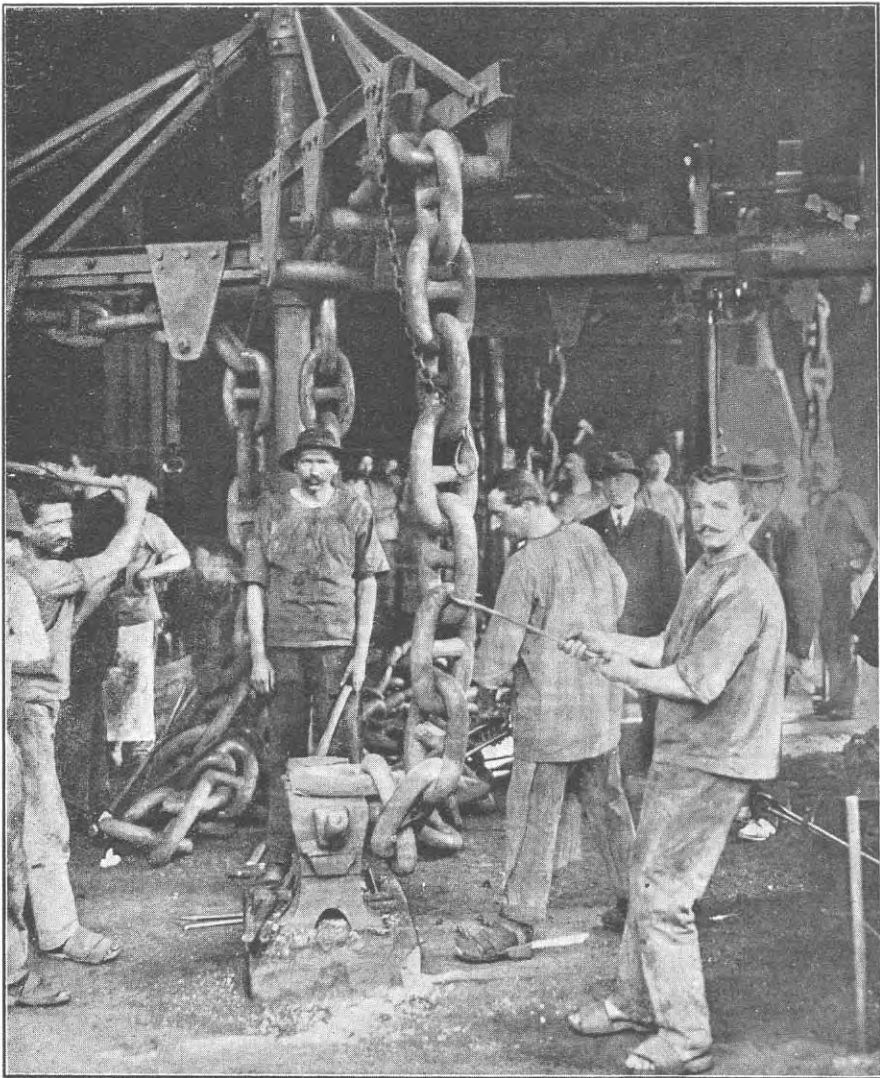
Infatti il Laminatoio di Arlenico, non badando nè a perdite nè a sacrifici, convinto della verità che anche in Italia si sarebbe potuto fare quanto già da tempo si faceva all'estero, acquistò nel 1904 il brevetto per la saldatura elettrica delle catene, del calibro mm. 1 a mm. 12 e successivamente ampliò i suoi impianti di forgiatura e di lavorazione meccanica arrivando a produrre qualsiasi tipo di catena fino al calibro di mm. 90, nonchè tutti gli accessori inerenti.

Enormi difficoltà il Laminatoio di Arlenico ha dovuto superare per ottenere il tondo da catena coi dati di qualità e resistenza richiesti dalla R. Marina. Ai suoi inizi ricorse alla produzione inglese ma poi, viste le difficoltà che anche con questa produzione si presentavano, iniziò delle prove nella sua Sezione Laminatoio, prove che dopo molteplici tentativi e studi gli consentirono di produrre il tondo da catena fino a mm. 100, pienamente rispondente ai requisiti richiesti dalla R. Marina.

Questi successi di produzione vennero conseguiti per il contemporaneo sviluppo dei Gabinetti sperimentali delle materie gregge e delle catene finite; moderne macchine, per la prova alla trazione, del ferro e della catena, vennero installate ed è per virtù di queste ultime che il Laminatoio può consegnare alla R. Marina catene sperimentate fino a 300 tonn. alla trazione.

La R. Marina, i Cantieri Navali, le Ferrovie dello Stato, le grandi industrie sono divenuti clientela soddisfatta ed affezionata del Laminatoio di Arlenico e per la bontà e la serietà dei suoi prodotti.

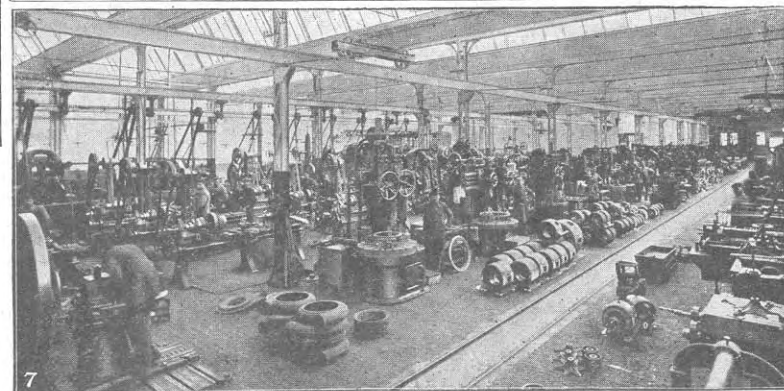
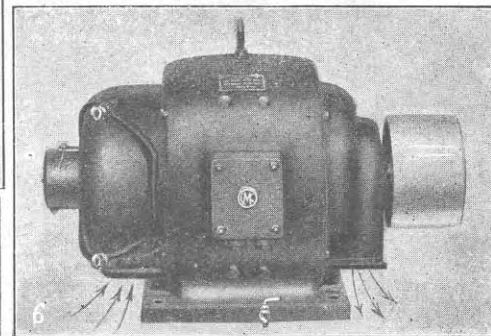
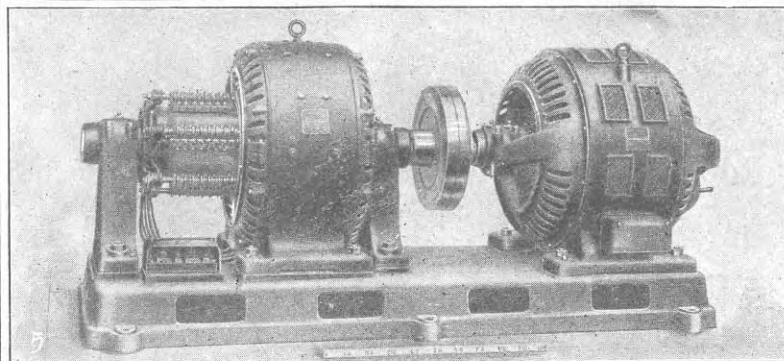
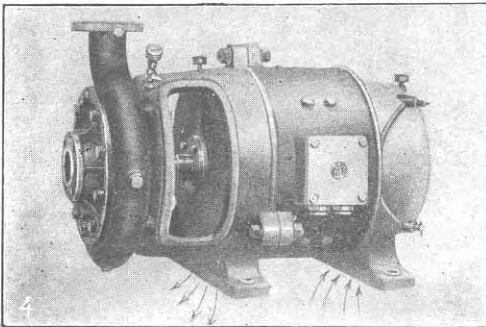
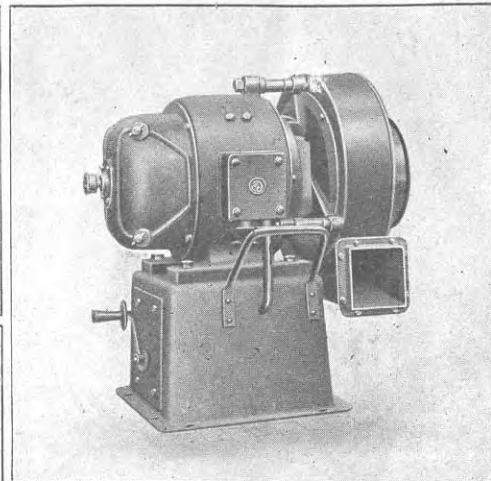
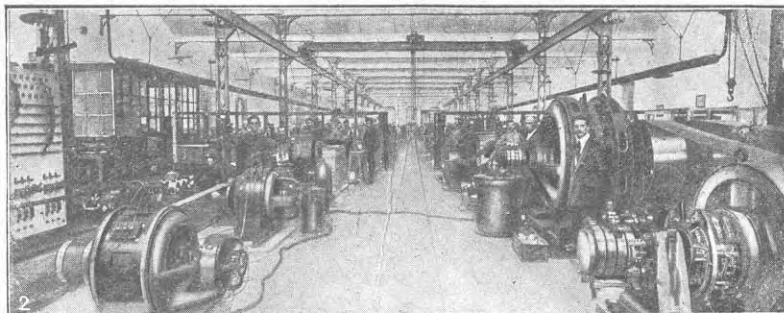
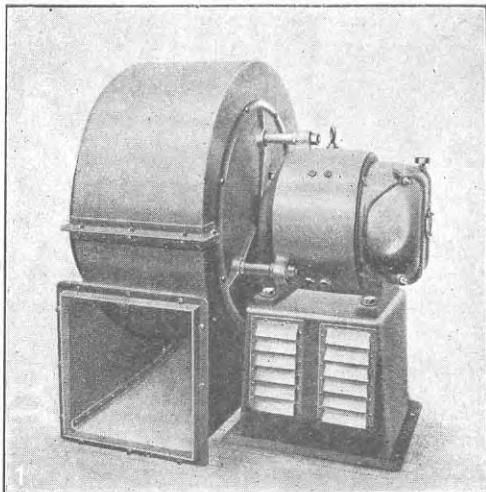
Si può dunque affermare che gli sforzi di questa Società furono giustamente coronati da eccellenti risultati sia dal punto di vista diretto della Società, sia da quello più vasto della Nazione per la sua affrancazione dall'industria straniera.



Sala lavorazione catena da mm. 50 a mm. 100 - Durante la fabbricazione di catena da mm. 70.

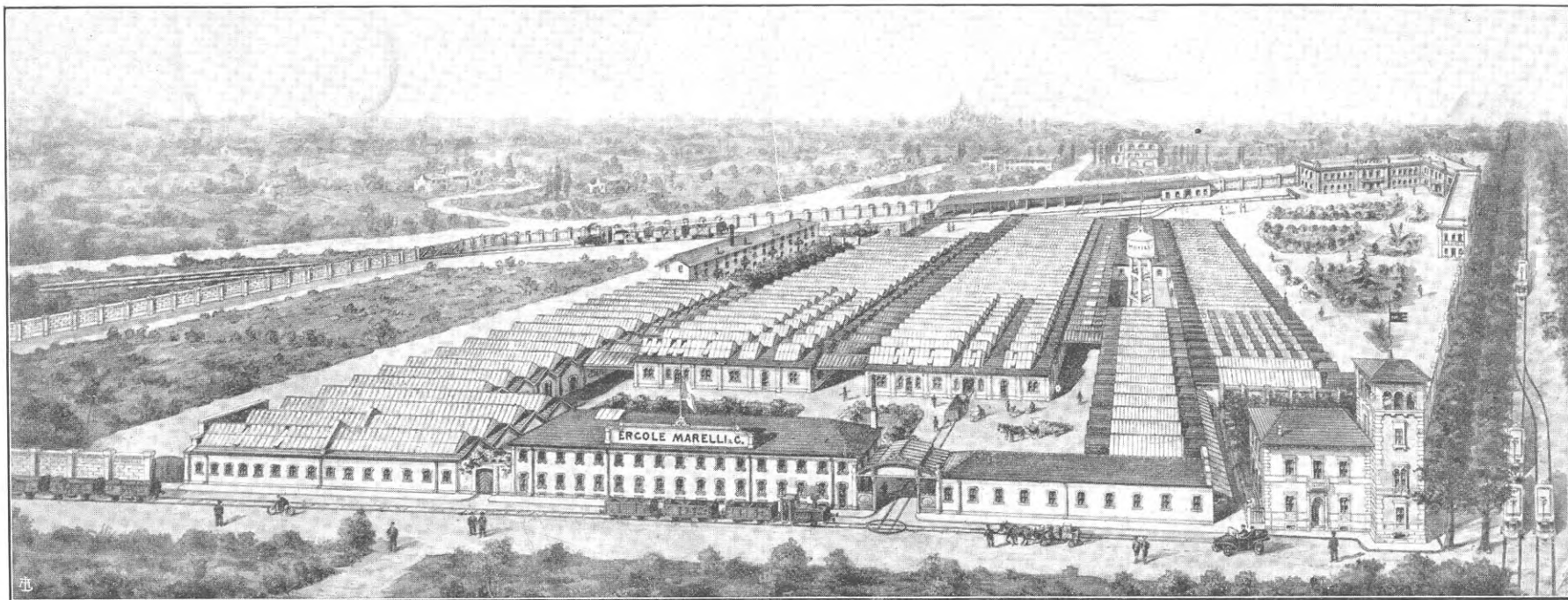


Sala lavorazione catene da mm. 13 a 50.



1. Elettroventilatore centrifugo speciale per navi, con motore chiuso ventilato.
2. Sala per il collaudo delle macchine elettriche in genere.
3. Elettroventilatore centrifugo trasportabile, con motore ermetico e reostato di regolazione.
4. Elettropompa centrifuga speciale per sommergibili, con motore chiuso ventilato.

5. Trasformatore rotativo per centrali di carica batterie accumulatori.
6. Motore elettrico per corrente continua, chiuso ventilato.
7. Uno dei riparti d'officina per la lavorazione in serie delle macchine elettriche.



La DITTA ERCOLE MARELLI & C. ebbe origine dalla piccola officina aperta in Milano nel 1891 dall'attuale gerente Cav. Ercole Marelli, per la costruzione di apparecchi elettromedicali.

La nuova piccola industria si volse però presto alla costruzione degli agitatori d'aria, quindi dei motori, e di poi a quella dei macchinari elettrici in genere, ventilatori, pompe centrifughe, ecc., con lavorazione per la massima parte in serie e con largo commercio di esportazione in tutti i Paesi.

La Ditta ha oggi filiali nelle principali città d'Italia ed in tutte le capitali estere ed i suoi Stabilimenti in Sesto S. Giovanni (Milano) hanno una superficie di mq. 115.000 di cui ben mq. 60.000 sono

di area coperta, e danno lavoro a più di 3000 operai. Tutto il personale è ed è sempre stato fin dall'inizio esclusivamente italiano.

La Ditta produce:

Dinamo, alternatori e motori fino a 500 kW., trasformatori fino a 2000 kVA. Ventilatori d'ogni genere e speciali per le R. R. Navi, per gallerie e trincee, cabine, vagoni postali, vagoni ristoratori, ecc.

Elettropompe centrifughe per qualunque prevalenza e speciali per sottomarini. Alternatori ad alta frequenza e convertitori per radiotelegrafia e radiotelegrafia. Dinamo sommegevoli e speciali per parchi fotoelettrici.

Possiede anche un RIPARTO SPECIALE per la fabbricazione di Magneti d'accensione per motori a scoppio.

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

“ LA MARINA ITALIANA E LA GUERRA EUROPEA ”

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

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

34490

LA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA EUROPEA

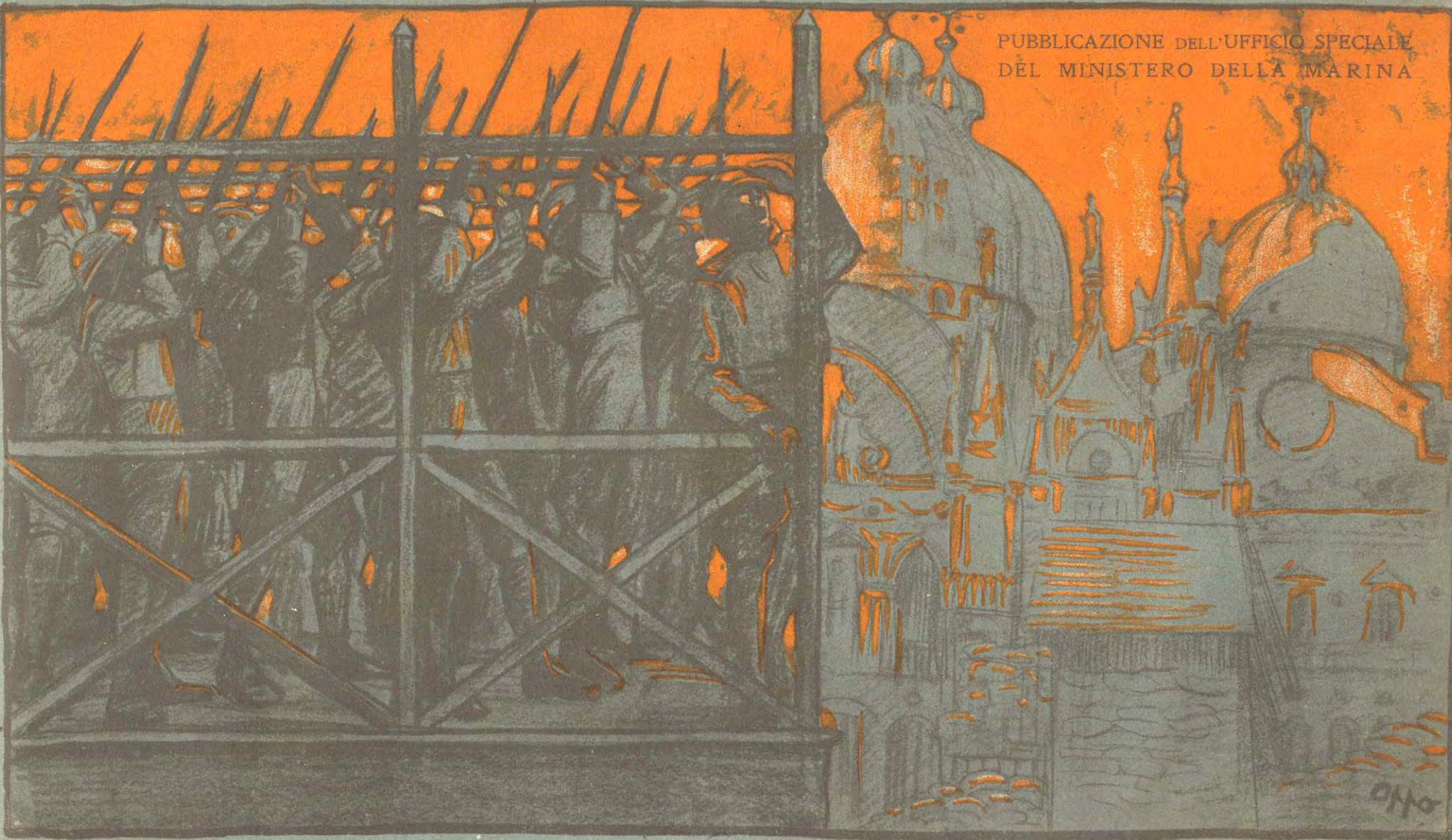
LIBRO
VII

PER LA DIFESA DI VENEZIA

di UMBERTO FRACCHIA

PREZZO
L. 1,50

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA



La Marina Italiana nella Guerra Europea

64 PAGINE CON OLTRE 100 ILLUSTRAZIONI

Prezzo Lire 1.50 cadaun volume.

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

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

Prezzo cadaun volume Francs 1.50 - Abbon. alla serie di sei volumi Francs 9

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

PRIMA SERIE

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

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

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

SECONDA SERIE

7. PER LA DIFESA DI VENEZIA di Umberto Fracchia.

In preparazione:

GLI ALLEATI NEI NOSTRI MARI di Gubello Memmoli.
MARINAI IN GRIGIO VERDE di Maffio Maffi.
LA VOCE DELLA PIETÀ MARINARA del Maggior Generale Medico Teodorico Rosati.
LE SPEDIZIONI D'OLTREMARE di Lucio Silla Cantù.
LA CACCIA AI SOMMERSIBILI di Paolo Giordani.

NOVITA'

UGO OJETTI

NOVITA'

I MONUMENTI ITALIANI E LA GUERRA

IN 4° GRANDE - 32 PAGINE - CIRCA 150 TAVOLE FUORI
TESTO - CARTA DI LUSO - LEGATURA BODONIANA -
.. COPERTINA A COLORI DI G. MARUSSIG ..

A CURA DELL'UFFICIO SPECIALE DEL MINISTERO DELLA MARINA

PREZZO LIRE QUINDICI

"L'ira degli eserciti d'Austria — scrive Ojetti — contro i monumenti e le opere d'arte italiane non è cominciata nel 1915 con questa guerra quando i cannoni della flotta imperiale hanno colpito San Ciriaco d'Ancona e gl'idrovoltanti hanno bombardato Sant'Apollinare Nuovo a Ravenna e gli Scalzi a Venezia. E' un'ira tenace che dura da secoli, fatta di invidia e di viltà: invidia di quello che i nemici non hanno, che non potranno mai avere e che è il segno dovunque e sempre riconoscibile della nostra nobiltà, così che ferir l'Italia nei suoi monumenti e nella sua bellezza dà a costoro quasi l'illusione di colpirla sul volto; viltà perchè sanno che questa nostra singolare bellezza è fragile e non si può difendere, e percuoterla e ferirla è come percuotere davanti alla madre il suo bambino".

Già nel '48 e nel '49; e oggi con più furore.

D'allora e d'oggi racconta questo libro: e di tutto quel che oggi la guerra ha offeso: e di quel che s'è fatto perchè di più non potesse offendere, trasportando i quadri, coprendo le statue, costruendo architetture su architetture; da Venezia a Ravenna ad Ancona, da Velo d'Astico a Brescia e a Bergamo, a Treviso e a Padova, a Milano, a Bologna, a Firenze, a Roma, a Taranto, a Trani, in ogni luogo dove c'è un monumento d'arte e una minaccia d'offesa.

L'illustrazione, ricchissima, tratta da fotografie che vengono date ora in luce per la prima volta, documenta, per i tecnici e per i curiosi, nella più impressionante evidenza, questo caratteristico aspetto della nostra guerra.



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



LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO SETTIMO ·

PER LA DIFESA DI VENEZIA

DI UMBERTO FRACCHIA

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

· 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.



ll'alba del 24 Maggio 1915 Venezia ebbe dal cielo il suo primo brusco saluto di guerra. — Guarda — dissero i veneziani, piano piano — s'incomincia così. — Erano due velivoli, esili come zanzare nel cielo ancor opaco di lividor notturno, che andavan randagi per quegli spazi

nuovi. Vedevano per la prima volta, dall'alto, i nemici, la preda affondata nella laguna melmosa, la sagoma strana della città d'acqua, il serpe ritorto del suo Canal Grande, e, qua e là, nella uniformità della luce ancor grigia, lievemente emergere le prospettive dei palazzi nivei, le cuspidi dei campanili sottili ed aguzze, le cupole delle basiliche, e intorno scivolare, sullo specchio smorto, in santa pace, come ignare farfalle, vele di bragozzi fulve fulve.

La città era in sonno. Ma già c'era chi vegliava su lei. C'erano già le guardie armate sopra le altane, le batterie nascoste nelle isole. Non molte, non troppe. Ma quante bastavano per rispondere con un saluto di guerra al saluto di guerra che veniva dal cielo. Per la prima volta Venezia vide, mentre cresceva il giorno, coronarsi di fuoco gli orli del suo orizzonte. Udì il fragore della fucileria rotolar su per le tegole, il tonfo sordo delle bombe che si inabissavano. La città degli infiniti silenzi si popolò di echi strepitosi. La città dell'infinita immobilità tremò nelle sue decrepite palafitte. Di-

ciannove bombe caddero in quel primo mattino. Ma Venezia non rovinò. Ne caddero poi, in due anni, seicento. Ma Venezia non è crollata per questo.



Sapete come si prepara un'incursione aerea? Nell'*hangar* il Comandante chiama i suoi piloti: stendono una gran carta sul tavolo. Insieme essi tracciano col dito la via che debbono percorrere, si fermano sul punto che debbono colpire. Occorrono segni di riferimento per riconoscere i luoghi dall'alto, sieno alberi o case, o incroci di strade, o alvei di fiumi. Debbono attraversare il mare, raggiungere la costa là dove è stabilito, quindi, costeggiando, spingersi sulla città. Per Venezia è molto facile. Essa si disegna sul mare tal quale come sulla carta. Sembra una grande pantofola. Di giorno è visibile quasi appena spiccato il volo verso di lei. Di notte, la sua sagoma opaca si stacca nitidamente sull'acqua che lustra al chiaror della luna. Uno per uno si distinguono i sestieri, e tutte le case e le fabbriche che li compongono. Il ponte che la congiunge alla terra ferma, il ponte lungo, è come una lunga fettuccia distesa fra le due sponde. L'arsenale è come una gran vasca cinta di mura: tutto è

rettangolare. Queste sono l'isole. Murano tonda; S. Giorgio oblunga. Sotto la riva degli Schiavoni, quello è il bacino di S. Marco. E la Basilica? E la Piazza?

Quindi essi calcolano. Tante ore di volo, tanta benzina. Peso di cui si può caricare ogni apparecchio: tanto. Il pilota, l'osservatore, gli strumenti, il combustibile: le bombe occupano il resto. Saranno dieci bombe di medio calibro per ogni apparecchio: saranno cinque di grosso calibro. Si attaccano gli *hangars*, i depositi di nafta, i depositi di esplosivi, i magazzini di vettovaglie: saranno bombe incendiarie. Si attaccano opere militari, batterie, edifici pubblici, navi all'ancora: saranno bombe esplosive. Tutto è previsto, regolato, stabilito prima. Poi si provano i motori, si ispezionano gli apparecchi. Il capo squadriglia distribuisce il compito di ciascuno, l'ordine di marcia, la durata dell'attacco, le manovre, i segnali, l'ordine di ritirata. L'osservatore porterà con sé la carta. Nell'angustia della carlinga, tutto procederà come sul ponte di comando di una nave. Gli aviatori sono il fior fiore dei marinai.



E mentre nel silenzio aereo la squadriglia procede ordinata verso la mèta, altissima sul mare, invisibile quasi di giorno sotto il sole, se la gran luce, circondando quegli esili corpi alati, li nasconde nel suo stupendo bagliore, invisibili di notte, ombre labili nell'ombra, impercettibili macchie contro il firmamento tutto macchiato d'oro, la città o vive la sua vita quotidiana, la piccola vita d'ogni casa e d'ogni uomo, o dorme il suo sonno, che è pure il sonno di ogni uomo e di ogni casa.

La città dai molti campanili non ha antenne sensibili a quel lieve moto d'aria che fanno le cinque, le dieci eliche, lassù, remi-

gando; fanno più vento i suoi gabbiani e i suoi colombi, e la sua moltitudine di rondinelle. Le mancano questi organi di percezione, ottici e auditivi; le manca un senso nuovo per quanto è nuova l'insidia, per quanto è nuovo il pericolo. Vi sono sì uomini, in qualche cavità o su qualche torre, che affondano il capo in strane cuffie, le orecchie in microfoni bizzarri come conchiglie, che poi si congiungono a tubi ritorti con sapienza e a inverosimili imbuto aperti verso l'infinito. E altri che, come gli astronomi e gli astrologi, speculano per entro lunghi cannocchiali, senza tuttavia presagire nulla di ciò che pure spesso incombe, sospettosi della nube lieve e del cirro, degli stormi alti, della stella mobile, delle eclissi stellari. Ma non basta questa loro paziente fatica.

Il nemico è protetto dalla sua piccolezza, dallo spazio immenso che disperde il rumore del suo volo, dalla troppa luce, dalle troppe tenebre. La sua apparizione è quasi sempre improvvisa. Quando è scoperto è già sopra. Allora le sirene urlano e sibilano, le altane si gremiscono di armati, i telefoni chiamano e rispondono, corrono ordini in ogni senso. Incomincia così la battaglia controaerea, fra le tante strane novità di questa guerra, la più nuova di tutte. Le batterie sono pronte; i cannoni carichi; le mitragliatrici hanno i loro lunghissimi nastri in ordine, i fucili sono puntati in alto.

Migliaia di occhi di puntatori e di telemetristi, attraverso mirini e lenti, misuratori di quote, misuratori di distanze, misuratori di velocità stanno ora seguendo il nemico nel suo volo che si avvicina. Come la città non aveva poco fa il senso dell'imminente pericolo, non percepiva la presenza di quegli intrusi nel suo cielo, così ora si pensa che ad essi, lassù, manchi la sensazione di quella moltitudine di occhi che dal basso li scrutano, di quella moltitudine di armi puntate che li attende al varco. Finchè la città è muta e immobile, raccolta nella sua intensa attesa, essi possono bene illudersi di non essere ancora scoperti. Il loro volo è diritto e sicuro. Vedono dal-

l'alto i quartieri intersecati da strade e da canali, le piazze, i campi, i campielli; riconoscono forse anche già i punti che debbono colpire. Ma non possono vedere le batterie mascherate, non possono discernere i fucilieri ai loro posti, le mitragliatrici con i serventi inginocchiati intorno, e tutto ciò che si prepara nell'infinito silenzio.



Una battaglia controaerea? Spettacolo veramente pieno di grazia per chi lo abbia contemplato una volta, nei primi mesi di guerra, dalla Riva degli Schiavoni, quando ancora il nemico osava avventurarsi sulla città in pieno giorno. Gli assalitori giungevano dritti dal mare. Le loro macchine apparivano alle pupille più acute come rondini, e l'occhio faticava a distinguerle e a seguirle, tanto erano piccole in confronto dello spazio attraverso cui navigavano. Spesso, smarrite in quella immensità per un semplice e involontario batter di ciglia, invano per lunghi istanti bisognava cercarle, e si ritrovavano poi quasi soltanto per caso, se il caso riconduceva proprio l'occhio su quel punto. La delizia del mattino tranquillo e solatio era tutto intorno, le isole verzicanti, l'acqua fatta diafana dalla luce piena d'oro, le cupole e i campanili e le architetture fragili che vi si specchiavano rovesciate, il veleggiar silenzioso delle barche. E su questo scenario stupendamente romantico, le piccole rondini, meno che rondini mosche o zanzare, ronzando forte, innocue all'apparenza, minacciose soltanto per quel loro ronzio cupo che ingrossava di minuto in minuto fino a ferire l'orecchio, s'avanzavano veloci verso la mèta.

Dopo l'urlo della sirena d'allarme un silenzio profondo quanto il cielo occupava



la città, la laguna, l'aria, nel quale ogni rumore, voci d'uomo e di donna, richiami brevi di gente che cercava un rifugio, il parlottare dei molti curiosi affacciati alle porte e agli angoli delle calli strette, acquistavano strane risonanze, come d'una sonorità esagerata. Poi d'un tratto incominciava il fuoco. Miagolando s'avventava la prima salva d'artiglieria, e le granate lassù si aprivano in nuvolette bianche, simili a fiori, supremamente leggiere e graziose, deliziose a vedersi. Uno dei punti neri rimaneva improvvisamente nascosto dietro quella corona di cirri nati dal nulla. Colpito? No, non colpito. E le nuvolette cominciarono, portate dal vento, a navigare in un senso. E la macchina seguiva a navigare nell'altro. Era divenuta se mai più piccola, quasi avesse fatto un balzo nell'infinito. Il fuoco continuava ininterrotto, fuoco di batteria, tiro rapido di piccoli calibri. Così il cielo sereno si popolava d'innumerabili nuvolette candide. Ora ghirlande, ora costellazioni. E via via che nascevano, s'incamminavano col vento, lievi lievi, per viaggi nei quali la fantasia un breve tratto le accompagnava.

Ma, sotto, la città attendeva con ansia lo schianto sinistro della prima bomba, e della seconda dopo la prima. Senza terrore, ma con l'angoscioso pensiero della cecità di quei colpi, dell'arbitrio del caso che li guidava nel loro precipitare, abbandonati essi unicamente al destino. E anche per quegli uomini sospesi, lassù, fra cielo e cielo sulle loro ali posticcie, nelle loro fragili gabbie di tela e di canna, non doveva esistere, veramente, altra febbre fuorchè quella di finire presto e di fuggire, di ributtarsi al largo, fuori di quell'atmosfera infernale, liberi del loro carico micidiale, e miracolosamente salvi. Non importava tanto colpire i bersagli pre-stabiliti, quanto dimostrare, con le carlinghe vuote, che non una bomba era rimasta a bordo. E tuttavia, nonostante questa fretta

spregiudicata, bisognava che un Dio tedesco li proteggesse se nei primi sei attacchi diurni, fra il 24 Maggio e il 15 Agosto 1915, nessuno di essi lasciò le penne nella laguna. Soltanto al settimo attacco, il 5 Settembre, colpito da una granata delle batterie costiere, uno dei due apparecchi nemici precipitò in mare e si perdette presso Chioggia.



Per lungo tempo il Comando austriaco non organizzò contro Venezia spedizioni in grande stile. Le incursioni erano compiute per lo più da un solo velivolo, e raramente da due. Due furono quelli che volarono sulla città il 24 Maggio, bombardando con 19 bombe il sestiere di Castello. Non più di due furono quelli che bersagliarono con 14 bombe, la notte sul 27, l'Arsenale, senza causar danni notevoli. Ma l'attacco dell'8 Giugno, nel quale furono lanciate 10 bombe contro obiettivi vari, colpendo anche il Palazzo Reale, i successivi attacchi del 4, dell'8 e del 9 Luglio contro gli Alberoni e contro l'abitato cittadino, quello del 15 Agosto contro navi da guerra alla fonda, furono condotti da un solo apparecchio. L'idroaviazione austriaca non pareva preparata ad imprese grandiose. Essa si affidava all'audacia e all'abnegazione di pochi esperti piloti, e soprattutto alle imperfezioni della nostra difesa.

In realtà Venezia non era stata colta inerme dai primi atti ostili del nemico. Ma le mancava ogni esperienza di guerra antiaerea e la sua organizzazione difensiva era ancora incompleta. Negli anni della vigilia s'erano munite le sue isole, le sue fortezze, gli estuari, di poderose armi, destinate a proteggerla dalla parte del mare. Tutti gli studi e tutte le opere erano allora dirette in questo senso, calcolando le varie probabilità di un attacco di navi o quelle di un

blocco o quelle di un assedio. I problemi della guerra antiaerea non erano ancora nati, perchè non era ancor nata l'aviazione. Durante i mesi che avevano preceduto la dichiarazione di guerra si era poi cercato di improvvisare, con i mezzi disponibili e con quelli che si potevano creare in breve tempo, una difesa contro le insidie del cielo. Con gran febbre e con gran fede s'era iniziata e condotta innanzi l'opera, superando difficoltà ardue, vincendo ostacoli d'ogni sorta.

Neppure l'esperienza fatta dagli Alleati in quasi un anno di guerra poteva molto giovarci, poichè nessuna città di Francia o d'Inghilterra s'era trovata nelle specialissime condizioni in cui si trovava Venezia, a così breve distanza dalle basi nemiche, con il mare di mezzo, cioè con una distesa deserta su cui non era possibile distribuire posti di osservazione e vedette avanzate, o batterie che potessero arrestare il nemico a distanza, impedendogli di avvicinarsi. Le difese buone altrove erano qui insufficienti. Non si trattava di affrontare la dubbia eventualità di incursioni saltuarie e rare, ma la certa minaccia di azioni offensive continue e metodiche. Bisognava dunque essere pronti in ogni momento, ad ogni assalto repentino, ad ogni allarme. Nè bastava difendere le opere militari e la vita dei cittadini. Bisognava difendere Venezia tutta intera, le sue pietre sacre e preziose, i suoi monumenti, le sue basiliche, i suoi bronzi, i suoi mosaici, le sue tombe. Quest'organizzazione antiaerea era in pieno sviluppo quando il primo velivolo nemico si librò su S. Marco.

Allora c'era anche un volatore solitario a Venezia, Giuseppe Miraglia, che sorvegliava con lunghi diurni voli il nemico nei suoi nidi. Mentre su sabbie deserte si preparavano gli *hangars* per le controffensive aeree e si vedevano ogni giorno passare sulle quiete acque, adagate lungo i bordi di pesanti "peate", grandi ali tricolori che navigavano verso le tettoie dei meccanici, questo piccolo Miraglia che tutti noi ricordiamo pietosamente, al quale una disgraziata morte

non tolse nulla della sua legittima gloria, un giorno sì e uno no, o anche per parecchi giorni di seguito, accovacciato nel suo strepitoso e lento *Albatros* — talvolta Gabriele d'Annunzio con lui, portando i suoi proclami tricolori — filava sul mare verso Trieste e verso Pola, a vedere che cosa mai si trafficasse nelle terre del nemico, nei campi d'aviazione, negli arsenali, tra la flotta di Teggethof agli ancoraggi, e quanto altro potesse riuscire utile ed istruttivo. Egli solo faceva per Venezia, sul mare deserto, nel cielo deserto, la vedetta avanzata, la pattuglia, l'esploratore. L'accompagnavano a rilento le piccole torpediniere dalle quali i suoi compagni lo guardavano non senza invidia e con molta ansietà come si guarda un temerario acrobata.

Poi, ritornato da questi voli miracolosi, era anima e corpo con i suoi meccanici, i suoi piloti nuovi, i suoi ufficiali e marinai, a provar motori, eliche, resistenze di fili e di tessuti, volando per tutta la laguna a gran salti, a preparare le più grandi spedizioni dell'estate e dell'autunno, con le quali si doveva se non salvaguardare Venezia, almeno vendicarla. Era con lui, allora, Luigi Bresciani, intento a costruire il suo grande idrovolante da bombardamento, immenso e possente, capace di molte tonnellate e di molti uomini, simile a un grande drago. Era con lui il piccolo Prunas occupato a lavorare d'ingegno intorno a molte minute cose, suo compagno di volo e di solitudine spesso. Era con lui Garassini, morto poi di piombo nemico in combattimento aereo su Pola, taciturno lavoratore, spirito grave e dolce. Tutti riposano anche con lui nel piccolo camposanto di San Michele.

C'era gran febbre di lavoro negli *hangars*. Ma il maggior traffico era sui tetti.



Dopo tutto i tetti sono bellissimi. Hanno lunghi e acuti dorsi, squamme che lustrano sotto la pioggia e poi lampeggiano sotto il sole. Asciutti si rivestono di un color rosso, caldo, profondo, come grandi coperte di velluto antico. Con i loro comignoli, le loro curiose antenne, le altane e le variabili grondaie, fanno stravaganti paesaggi di dune, come di una tormentata pianura, fra cui le strade aprono solchi di fiumi e torrenti, le piazze conche palustri, e i giardini formano basse oasi di verdura. Sui tetti dunque, la guerra. Anche sui tetti. Lassù stavano, giorno e notte, distribuite in un largo cerchio, le vedette. Il loro grido: "Per l'aria buona guardia!" si ripeteva dal tramonto all'alba, come se sui tetti si fossero messi dei grandi orologi a cuculo. Ma, oltre alle vedette, bisognava che si formasse sulle altane uno speciale esercito, del quale non c'erano allora se non i primi nuclei. Occorreva gente che sapesse fiutare il vento, che avesse l'occhio esercitato alle grandi distanze, l'udito affinato ai più sottili rumori. Si chiesero gabbieri alle navi, e vecchi lupi di tempesta.

Un'altana non somiglia abbastanza al ponte di un bastimento e il cielo non somiglia tanto al mare? Le nuvole fanno lunghe ondate; il vento ha il suo flusso e riflusso; quando la nebbia si addensa pare proprio di navigare. Pareva, nei primi giorni, a quei nuovi marinai di grondaia, che le tavole dell'altana avessero rollio e beccheggio. Tutti i movimenti della nave erano nelle loro gambe. Andavano coi ginocchi larghi da un parapetto all'altro, come da una murata all'altra, come si fa sopra coperta per tenersi ben ritti. L'illusione era così forte che l'intera casa su cui s'alzava l'altana pareva dovesse da un momento all'altro salpare. E c'erano camini che fumavano come ciminiere di navi in corsa, salvo un certo buon odore di pentole che inteneriva non so quale corda del cuore e suscitava nostalgie di beate navigazioni in oceani di salse. Si domandava alla vedetta: "Che te ne pare di quella nuvola? Che ti sembra di questo

rumore? Avremo una notte limpida? E il vento? Una luce, una luce sospetta!".

— No — rispondeva la vedetta, sorridendo nel suo cappuccio da frate — quella non è una luce sospetta. E' semplicemente una stella. — Via! Una stella che si muove? Una stella ora bianca, ora rossa, ora invece verdissima? — Si muovono tutte le stelle — rispondeva tranquilla la vedetta (oh! Copernico) — e sono di tutti i colori. — C'erano molti che non avevano mai guardato il cielo, fra i componenti di quell'improvvisato esercito antiaereo. Con i marinai, sulle altane, c'erano anche soldati di terra ferma che avevano poca dimestichezza coi venti e con i quattro punti cardinali. Dovettero rifarsi da capo una cultura. Pareva che i sensi non dovessero bastare a penetrare i grandi misteri dell'infinito e a sorvegliare il mutar continuo degli elementi.

Appunto in quel periodo si videro nascere senza posa tubi, coni, imbuti, ordigni d'ogni foggia e grandezza, semplici e composti, con diaframmi vari e complicati apparecchi sensorii, di metallo, di legno, di vetro e d'ogni altra immaginabile materia. Ogni altana di quando in quando si ornava di un nuovo orecchio. La maggior preoccupazione era per l'udito. Si trattava di percepire il rumore lontano del nemico in marcia. Chiunque si sentisse un grano di genio inventivo passava ore curve su trattati e carte per risolvere l'arduo problema. E dopo aver a lungo e per molto tempo ascoltato, con scrupolo e con rispetto, attraverso questi bellissimi strumenti, i marinai di vedetta stabilivano che valeva meglio l'udito puro e semplice, e a quello s'affidavano. Ebbero in breve una sensibilità da lepri. Colsero il rumore lontanissimo del motore aereo fra mille. Impararono a distinguere, alla cieca, i diversi tipi di motore.

Una vita curiosa si organizzò dunque anche sotto i tetti: si fecero delle caserme nelle soffitte. Questo esercito antiaereo si abituò a considerare l'altana su cui poggiava armi e piedi, e l'universo cielo

in cui perdeva i suoi occhi, come un vero e proprio campo di battaglia. Il solaio divenne il suo mondo. Incominciarono le travi a ricoprirsi d'immagini, gli arcarecci svelarono nella loro complicata architettura insospettiti ripostigli e armadi. E a poco a poco il solaio acquistò l'aspetto di un ingegnoso baraccamento come quelli che si vedono nelle fotografie delle spedizioni polari. Da oltre due anni centinaia di uomini vivono così, coi gatti e coi topi. S'arrampicano per ripide scalucce. Passano per botole. Respirano dagli abbaini. Sono in massima parte marinai e territoriali.



Mentre sui tetti la pazienza e i sensi di questi uomini s'esercitavano alla lunga guerra, altrove ufficiali sperimentati della Marina e dell'Esercito studiavano l'adattamento delle vecchie armi alle nuove necessità, i problemi riguardanti l'artiglieria, la fucileria e le mitragliatrici, speciali tipi di proiettili e di esplosivi, gettando le basi di tutta una nuova arte militare. I problemi da risolvere erano infiniti, e nessuno di troppo facile soluzione. Bisognava cercare e adottare per l'artiglieria un metodo di tiro conforme alle necessità della guerra antiaerea, tenendo specialmente conto della mobilità estrema del bersaglio, della sua grande velocità, per poterlo incalzare rapidamente con salve rapidissime, con continuità e precisione. Bisognava trovare quindi gli strumenti adatti per misurare la distanza, la quota, la velocità, i dati fondamentali del tiro, soprattutto quelli che non si potevano ottenere col calcolo e con l'uso di tavole e tabelle preparate avanti, ma che occorreva conoscere mediante l'osservazione diretta, istantaneamente, e correggere poi di minuto in minuto.

Guadagnare un secondo, tra una salva e l'altra, significava aumentare in proporzione geometrica la probabilità di colpire. Poichè

appunto tutto è questione di secondi in questa specie di combattimenti. Il velivolo passa con tutta la forza dei suoi 150 o 170 chilometri all'ora nel campo di tiro di una batteria. Non vi è ancora entrato che già ne è fuori. Nè si contenta di attraversare precipitosamente la zona battuta, ma, per meglio sfuggire ai colpi, cambia a balzi quota e direzione, cercando in ogni modo d'ingannare nei suoi calcoli il nemico che gli sta sotto.

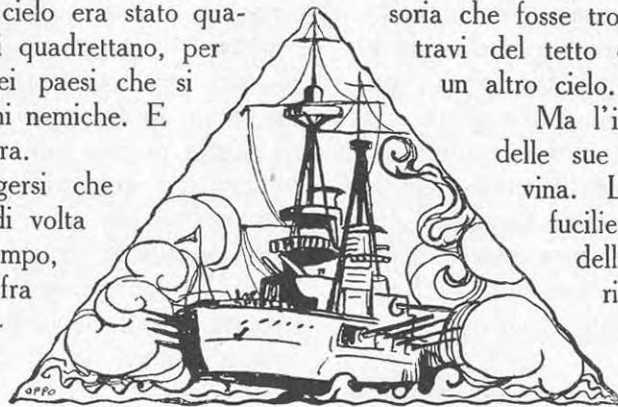
C'erano casematte di batteria, che tutti chiamavano le case dei numeri, dove infatti vivevano giovani ufficiali che passavano le intere giornate, tra un allarme e l'altro, a ricoprir tabelle di cifre, cifre su cifre. Il nuovo metodo si completava così a poco a poco, si perfezionava, era corretto e riveduto e sperimentato in ogni minimo particolare. Inoltre si provavano nuovi tipi di affusti, si studiavano nuovi aggruppamenti di artiglierie. C'erano naturalmente opinioni diverse, teorie in opposizione. Si discutevano i medi calibri e i piccoli, i tipi di spolette e di proiettili più efficaci, le batterie su molti pezzi o su pochi, il loro funzionamento, eccetera. Ma in breve, per la solerte cura dei capi e per la passione che animava tutti a questo lavoro, la sistemazione delle artiglierie fu compiuta. In seguito esse crebbero di numero. Ma il loro ordine non mutò. Il cielo era stato quadrato, diviso e suddiviso in zone, come si quadrettano, per uso delle artiglierie, le carte topografiche dei paesi che si vogliono bombardare, quelle delle fortificazioni nemiche. E questo poteva parere un assurdo. Ma non era.

Gli aviatori austriaci dovevano accorgersi che molte cose nuove si creavano sotto di loro, di volta in volta, piccole cose forse per un certo tempo, semplici sintomi di una difesa che andava, fra ogni loro partenza e ogni loro ritorno, aumentando di ordine e di vigore. Dopo il 18 Novembre 1915 essi non osarono più

avventurarsi sulla città in pieno giorno. In quell'ultima incursione diurna, quantunque Venezia non possedesse ancora la perfetta organizzazione di guerra sulla quale poteva contare alcuni mesi dopo, i 5 apparecchi che l'assalirono avendo per obbiettivi l'Arsenale, la Stazione ferroviaria e le batterie costiere, lasciarono cadere 27 bombe, per la maggior parte andate a vuoto; ma dovettero riportare ai loro *hangars*, nelle ali e nelle carlinghe, colpi più numerosi delle poche tegole che saltarono dai tetti veneziani nello sconquasso delle esplosioni.

Si chiuse anche con quell'attacco il primo periodo di guerra. Undici volte erano apparsi i nemici su Venezia, dal 24 Maggio al 18 Novembre. La somma delle bombe accertate fu di 144. Malgrado questa cifra rilevante, i danni sofferti dalla città erano relativamente piccoli, e nessuno che avesse qualche importanza militare. L'incursione più fortunata per il nemico poteva dirsi quella della notte del 24 Ottobre, in cui la gran vòlta degli Scalzi era crollata. Il cielo artificiale del Tiepolo, nel quale si vedeva in molta luce la translazione della Santa Casa di Loreto fra cori d'angeli e nubi colorate di rosa, si spense così per sempre come una visione illusoria che fosse troppo durata in occhi umani. Rimasero le grandi travi del tetto e le tegole divelte, con aperti spiragli contro un altro cielo.

Ma l'inverno veneziano non lasciava cadere il velario delle sue nebbie caliginose sopra nessun'altra grande rovina. La città era per intanto salva. Gli artiglieri, i fucilieri, i mitraglieri posti alla difesa dei suoi tetti e delle sue cupole l'avevano salvata. Se non erano riusciti a distruggere gran numero di nemici, li avevano tuttavia costretti a compiere le loro gesta non senza grave pericolo. Con i loro tiri d'interdizione li avevano tenuti lontani,



spesso vietando ai loro apparecchi di giungere sulla città, sempre obbligandoli a mantenersi a tali altezze dalle quali essi non potevano efficacemente colpire. Lo scopo difensivo della organizzazione antiaerea poteva dirsi dunque in gran parte raggiunto. Le prime nebbie invernali, nascondendo Venezia come in una nube, annunciavano un lungo periodo di tregua durante il quale questa organizzazione avrebbe potuto essere con calma completata in ogni sua parte.



Quanto era stato fatto fino allora per la difesa di Venezia era principalmente opera della Marina. Elementi dell'Esercito avevano concorso e concorrevano a quest'opera, portandovi il contributo della loro speciale competenza. Ma la direzione di ogni servizio, come il supremo Comando della Piazza, apparteneva alla Marina. Era una specie di suo debito d'onore quello di salvaguardare la città adriatica dalle nuove offese, nè più nè meno come se, anzichè dal cielo, esse fossero venute su lei dal mare. E, in realtà, difesa marittima e difesa antiaerea avrebbero potuto anche, in un dato momento e in circostanze che sarebbe stato illogico non prevedere, diventare ad un tratto la medesima cosa. Un'assoluta unità di organizzazione s'impondeva dunque, e si ottenne facilmente in una felice armonia di collaborazione tra la Marina e l'Esercito. Gli ufficiali ammiragli che si erano succeduti fino allora al Comando della Piazza avevano concorso con amore e attività grandissima a una preparazione guerresca in tutto degna del loro alto ufficio. Essa raggiunse poi il suo maggiore sviluppo sotto l'ammiragliato di S. E. Thaon di Revel.

Insieme con i problemi riguardanti l'artiglieria, altri problemi

minori, ma non meno importanti, erano stati pure risolti. S'erano fatti studî sul tiro verticale della fucileria, s'erano munite le armi di uno speciale mirino. In previsione delle incursioni notturne, con pazienti prove si stava ora perfezionando il funzionamento dei riflettori, si sperimentavano carboni di nuova fabbricazione per ottenere fasci luminosi più intensi, si esercitava il personale alla scoperta e all'inseguimento di piccoli bersagli sperduti nel buio. Si lavorò poi alacremente ad estendere e ad aumentare il numero degli osservatori avanzati lungo il mare, nelle isole, in terra ferma, collegando ogni posto di vedette, ogni semaforo, ogni posto di fucileria o di mitragliere, ogni batteria, ogni comando, con una intricata rete telefonica che consentisse la rapida e sicura impartizione degli ordini, la comunicazione immediata delle notizie, dando unità e coesione a tutto quanto il sistema della difesa.

Prima assai che la rovina degli Scalzi mettesse in agitazione il mondo intero per la sorte dei monumenti veneziani, si era provveduto alla loro protezione con fabbriche e ingegnosi ripari che avevano quasi trasformata la fisionomia della città. Fra arco ed arco, lungo il porticato del Palazzo Ducale, erano sorti grandi pilastri a reggere la fragilità delle facciate. Nelle finestre s'erano tese solide gabbie di travi. La nuova Loggetta del Sansovino, ai piedi del Campanile, era stata interamente ricoperta con tavole, lastre di ferro e sacchi di sabbia. L'interno di San Marco era divenuto simile all'interno di una fortezza, con bastioni e fasciature enormi, su cui la danza e il volo e il camminar delle figure variopinte per il deserto sfolgorante dei mosaici parevano mossi da una leggerezza impossibile, veramente creature di un altro e lontanissimo mondo. I grandi occhi bizantini si spalancavano di stupore su quel grigio mondo di guerra. S'attendeva in ogni istante l'apparizione di un dio terribile sopra l'altare, la vecchia spada di S. Marco percossa sulla vacuità dei sepolcri.

Molte opere d'arte erano state nascoste in profondi sotterranei, la maggior parte aveva emigrato. Quanto si poteva mettere in salvo era stato portato lontano. C'era chi ragionava di coprir la Basilica con una grande tettoia. Qualche cosa di simile fu fatto più tardi, innalzando un bastione dinnanzi alla facciata sino alle sue alte ghirlande. Colleoni viveva da molte settimane ormai, mortificato nella gran possa dei suoi cubiti, sotto una capannuccia dal tetto aguzzo rifasciata di graticci. In ogni chiesa c'erano montagne di sacchi, terapieni, travature, sostegni e ripari fra colonna e colonna, fra navata e navata. Anche la protezione dei monumenti fu completata durante l'inverno.

Nella nebbia, sui tetti, le vedette non cessarono di muoversi giorno e notte a guardia del cielo. La stagione di tregua, nella quale ai nemici non piaceva di navigare, in cui naturalmente la città si difendeva da sè nascosta agli occhi di qualunque assalitore, impossibile trovarla nella nebbia, fra un mare pure ricoperto di nebbia e una pianura tutta sepolta in pesanti brume, non spopolò le altane. Avvolte nei loro mantelli da cappuccini, le sentinelle si succedettero con puntualità di automi nei loro turni. Per lo più invisibili anch'esse come strani spiriti posti a tutela dei focolari e delle buone pacifiche case, per poco che la nebbia diradasse si vedevano apparire sulle grondaie come labili ombre. Di notte, nel gran sonno e nel silenzio della città, la loro presenza si manifestava per mezzo del loro cadenzato grido di all'erta e dal rumore che i loro passi facevano sui tavolati. Si poteva chiamare allora, quello, l'esercito della pazienza. Gli austriaci, coi loro assalti, non distrussero nemmeno uno di quei guerrieri d'altana. Con le loro lunghe assenze crearono probabilmente più di un filosofo.



A primavera il nemico ritornò. Era da lungo tempo atteso. Ora c'era, fra le altre curiose bizzarrie, in una stanza bassa, tra molte cuffie di telefonisti e quadri di numeri, una specie di specchio in cui artificialmente si rifletteva il cielo. Sopra un tavolo era distesa una minutissima carta topografica di Venezia e dei territori intorno a Venezia, lungo i cui bordi stavano allineati piccoli velivoli tricolori e piccoli velivoli bianchi e neri. Mediante un giuoco infantile, in quella stanza semibuia, senza vedere neppure un lembo di azzurro, unicamente seguendo le continue comunicazioni che dalle stazioni di vedetta scendevano fin laggìù per i fili telefonici, l'Ufficiale di guardia era in grado di seguire passo passo ogni volatore nostro o nemico che si movesse per il cielo. Si spostavano le piccole immagini di legno da una località all'altra, scivolando sulla carta, nè più nè meno come quelli in alto si spostavano rapidamente volando sulle loro ali. Grazie a questa visione complessiva del campo di battaglia aereo s'impartivano gli ordini, si disponevano le difese e le offese di momento in momento.

Venezia era pronta a ricevere i nuovi assalti. I campi di aviazione erano in grande attività, il numero degli apparecchi si era triplicato, a una squadriglia di idrovolanti della Marina Francese che fin dai primi mesi di guerra prestava servizio a Venezia in fraternità d'armi con le squadriglie d'idrovolanti della Marina Italiana, s'era aggiunta una squadriglia di velocissimi *Newports* da caccia dell'Esercito Francese. Il nemico non doveva ignorare che si sarebbe trovato di fronte a una difesa agguerrita, per la quale tutti i mezzi noti erano stati utilizzati, e altri ve ne erano non ancora sperimentati altrove, nuovissimi e micidiali, che costituivano un mistero per tutti. Preoccupato delle condizioni particolarmente difficili in cui avrebbe dovuto agire, il nemico scelse l'unica via che gli promettesse ancora qualche speranza di fortuna, e assalì di notte. Anche da parte sua i mezzi offensivi si erano accresciuti. L'incursione del 15 Maggio fu

condotta da 9 velivoli che lanciarono sulla città 57 bombe, colpendo e demolendo per metà una piccola vecchia casa in Calle delle Razze. Non causarono in verità danni maggiori di questo.

Ma incominciò allora la vera passione di Venezia, la stagione delle lunghe notti bianche, l'attesa ansiosa dell'urlo lacerante della sirena nel grande silenzio stellare, il sonno agitato delle donne e dei fanciulli, l'inquietudine del pericolo imminente ad ogni tramonto. La brava gente borghese viveva con l'orecchio teso. C'erano molti che ogni sera di luna se ne andavano sulla Riva degli Schiavoni ad aspettare il nemico, quasi per vederlo prima degli altri in quell'orizzonte aperto. All'allarme, c'era chi fuggiva precipitoso nei rifugi e c'era chi rimaneva a guardare in alto, come se bastassero le tenebre che lo rendevano invisibile a proteggerlo dalle bombe austriache.

Gli assalitori erano preannunciati dal rumore delle loro eliche. Poi gli osservatori avanzati riuscivano per qualche attimo a scoprire le loro piccolissime ombre contro il firmamento, quando eclissavano una stella o attraversavano la luna. Il cielo allora si riempiva di fiamme e di tuoni, lampi lividi illuminavano la città, gli scoppi aprivano squarci abbaglianti nel buio, e il crepitio dei fucili e delle mitragliatrici rastrellava l'aria come un grande erpice, accompagnando il largo e lento moto dei grandi fasci dei riflettori. Certamente al disopra delle granate, intenti a schivare le zone più battute dal fuoco e dalla luce con continui mutamenti di quota e di direzione, e con larghi giri da falchetti, i nemici avanzavano cautamente contro Venezia, e le volavano intorno lanciando le loro bombe con repentine accostate.

La bomba lasciata cadere così, alla cieca, nel momento in cui l'apparecchio s'allontanava virando, descriveva una traiettoria enorme. Essa non precipitava verticalmente, ma, trascinata da una specie di pazzia centrifuga, percorreva nello spazio una gran curva che la portava lontano come in un turbine. E mentre il bombardatore

seguiva la propria rotta fuori della portata dei cannoni antiaerei e del fuoco di fucileria, non sull'abitato ma al largo sulla laguna, il suo triste arnese cadeva cinque, sei, settecento metri sulla sua destra e sulla sua sinistra, come se fosse stato lanciato da una immensa fionda.

Questo metodo, che permetteva di colpire senza essere colpiti o per lo meno senza correre grave pericolo, fu spiegato più tardi da uno di quelli stessi che lo avevano praticato: un prigioniero. Egli raccontò con disinvolta modestia le gran gesta compiute e quel suo segreto professionale. Nè arrossiva di vergogna per ciò. Tuttavia non si sarebbe potuta manifestare in forma più brutale la trista mentalità di un nemico che, assalendo una città popolata per tre quarti di pacifici borghesi e ricca più di chiese che di caserme, non solo non si preoccupava di limitare la propria offesa agli obbiettivi militari, in obbedienza alle buone leggi internazionali, ma decisamente si poneva fuori d'ogni regola, adottando un metodo che gli toglieva qualsiasi possibilità di controllare i propri atti e di misurarne le conseguenze.



Il bieco odio austriaco s'accanì a questo modo per settimane e mesi contro Venezia. Ora venivano poco dopo il calar del sole, ora di prima mattina, avanti che tramontasse la luna. Ogni attacco durava circa tre quarti d'ora. Quasi sempre arrivavano i velivoli distanziati fra loro di qualche miglio, compievano il loro giro, e l'uno dopo l'altro ripartivano verso le loro basi. Talvolta invece i nemici giungevano quasi contemporaneamente, tutti insieme, sulla costa; quindi uno di essi, certo il capo squadriglia, si separava dagli altri e si avanzava solo, quasi per saggiare la via; e, ad un tratto, gettato un

segnale luminoso che, a poco a poco, lentissimamente, scendeva ondeggiando sotto il suo paracadute, tutti volavano verso quella luce e concentravano il bombardamento in quel punto. Forse all'avanguardia era un veterano, che aveva con sè, negli altri apparecchi, piloti novellini ed inesperti ancora del luogo. Egli suppliva così alla loro inesperienza.

L'allarme era dato dalle stazioni di vedetta. Le loro segnalazioni si diffondevano rapidamente per i posti militari della città, e in un attimo tutti erano pronti. Con un ordine meccanico ognuno eseguiva il proprio compito. Si spegneva ogni lume, i telefonisti erano inchiodati ai loro apparecchi, e il Comando Centrale impartiva i suoi ordini. Chi non aveva nulla da fare, nessun servizio da prestare come combattente, rimaneva nei rifugi. Venezia è forse l'unica città del mondo che non abbia cantine. Sono semplicemente i piani superiori delle case che proteggevano il piano-terra, rafforzato con puntelli di legno, murato nelle porte e nelle finestre.

Eppure sembrava di essere in caverne profonde, e attraverso la sordità dei muri, attraverso l'ottusità delle pareti massicce, nel buio, il bombardamento degli aeroplani e delle artiglierie si confondeva in un boato continuo e pauroso, impossibile a definirsi. Nessuno vedeva nulla, nessuno sapeva nulla. I momenti di tregua erano pieni di mistero come i momenti di maggior frastuono. Il rullar dei motori, gli schianti delle granate, i loro sibili e miagolii, il cupo tonfo delle mine aeree, parevano sempre egualmente prossimi ed egualmente lontani. Ognuno credeva in ogni istante che gli assalitori fossero sospesi sul suo capo.

La notte non permetteva ai nostri aviatori e ai cacciatori francesi di alzarsi incontro ai nemici e neppure di inseguirli. Non avrebbero potuto, nella vastità e nella profondità delle tenebre, nè ritrovare gli assalitori nè riconoscere i loro apparecchi da quelli dei compagni. Anche di giorno è molto più difficile scoprire un velivolo in

volo da un altro velivolo in volo, che non da terra. Di notte è assolutamente impossibile. E il nemico si faceva forte di questa circostanza che lo aiutava, assicurandolo da ogni sorpresa aerea.

Ma i nostri aviatori e cacciatori si facevano vivi dopo. Ad ogni aggressione si rispondeva con un'azione controffensiva. Soltanto, preoccupati di danneggiare realmente il nemico nelle sue opere militari, nei punti vulnerabili delle sue basi navali e aeree, piuttosto che di sottrarsi ai colpi delle sue difese, essi agivano sempre di giorno, in piena luce.

Oltre alle squadriglie veneziane, restituivano alle città e alle fortezze dell'altra sponda i colpi inferti a Venezia anche le squadriglie delle altre stazioni disseminate lungo la costa. In due di queste spedizioni punitive perirono gloriosamente nell'Agosto del 1916 i francesi Roulier e Costerousse; nel Febbraio 1917 il tenente di vascello Giuseppe Garassini.



La morte di questi arditi marinai, il cui nome sarà legato alla storia della difesa di Venezia, fu la morte eroica di tutti coloro i quali in questa guerra, scelta per combattere l'arma che non offre scampo se per un attimo la fortuna vien meno, ebbero appunto la fortuna avversa. All'alba del 15 Agosto, per rispondere all'attacco nemico dell'11, una squadriglia di idrovolanti italiani e francesi spiccò il volo verso Trieste. In breve la città dei sogni italici, con i suoi moli protesi, la distesa delle sue terrazze, apparve contro le tormentate colline del golfo agli occhi di coloro che, con cuore di fratelli, l'assallivano, e che subito le furon sopra. Il mattino non aveva una nube. Anche sopra Trieste c'era un puro cielo italico. I nostri avevano

obbiettivi ben definiti e precisi, dai quali a nessun costo avrebbero potuto scostarsi. Erano i cantieri famosi.

Iniziarono dunque il bombardamento, lanciando granate-mine e bombe incendiarie di 30 chilogrammi, che aprivano tra gli *hangars* e le officine grandi rosoni di fuoco, sollevavano colonne di fumo incandescenti. Con giri concentrici, ritornando sempre allo stesso punto, essi celermente vuotavano le loro rastrelliere agganciate ai due fianchi della carlinga, e volavano via. Batterie da terra li inseguivano con salve serrate. Ma nessuna colpiva. Ora era la volta del Tenente Roulrier, quando improvvisamente il cannoneggiamento si tacque.

Si alzavano veloci quasi verticalmente, dal basso, i cacciatori austriaci. Erano *Lohner* e *Fokker* che venivano al contrattacco con furia. Roulrier li vide, ma li giudicò ancora abbastanza lontani. Il suo osservatore, il marinaio Costerousse, stava attento alla calata delle sue bombe ogni volta che il pilota lo conduceva a traguardare il bersaglio, e per allora non vedeva altro. Poi c'erano i *Newports* che avrebbero dato battaglia. Roulrier era un grande fanciullo, un poco vecchio per la sua giovane età. Aveva una di quelle sottili maschere francesi tutte linee aguzze, nelle quali la volontà si esprime con impercettibili moti. Spesso ho veduto la sua melanconia illuminarsi di brevi sorrisi ironici. Egli certo pensò allora, con qualche lieve ironia, che non era ancora il momento di spaurirsi.

Così lo trovò il nemico, freddo e un poco distratto, e lo investì. Elusa con una manovra fulminea la vigilanza dei *Newports*, un *Lohner* gli fu sopra e lo prese nella raffica della sua mitragliatrice. Roulrier, immediatamente colpito, ebbe appena il tempo di manovrare le leve dei timoni verticali e di spegnere il motore. Era già morto quando il suo apparecchio incominciò a discendere. Allora il marinaio Costerousse, scartato il cadavere, afferrò egli il volante. Da 2400 metri precipitò a 2000. A 2000 metri anche Costerousse

fu colpito dal nemico che lo perseguitava. Con un estremo sforzo di volontà Costerousse, buon sangue, si aggrappò alle leve. Voleva manovrare ancora. Riuscì a manovrare. Ma a 500 metri l'apparecchio, perduto ogni equilibrio, si rovesciò e divenne un peso inerte e rapido nel vuoto. Videro in un attimo, gli altri, la carlinga versare un corpo umano e quattro o cinque bombe, e tutto s'inabissò con scoppi e schianti tra colonne altissime d'acqua.

La salma di Roulrier venne subito dopo raccolta, sotto il fuoco rabbioso del nemico, da una torpediniera italiana.

Pressochè identica fu la sorte del Tenente di vascello Giuseppe Garassini. Capo squadriglia, egli aveva guidati i suoi compagni ad una fra le più temerarie imprese di questa guerra: a un bombardamento di Pola in piena luce mattutina. Pola è la rocca forte dell'Austria sull'Adriatico. La difendono centinaia di cannoni, e squadriglie di *Fokker* stanno nei suoi *hangars*, pronti a respingere ogni assalto e ad assalire. Pure, salvi, dopo aver rovesciato alcuni quintali di esplosivo sull'Arsenale e sulle navi ormeggiate, se ne tornavano i nostri in un cielo apparentemente deserto.

Garassini si era distanziato alquanto dal resto della squadriglia. Aveva veduto una grande nube di nebbia, bassa sul mare, attraverso la sua rotta, e voleva schivarla. Volava quindi in quel tratto lungo lungo la costa istriana. Anche per lui l'assalto fu improvviso e micidiale. Calò sul suo apparecchio, dall'altissimo cielo dove navigava non visto, il *Fokker* tedesco, e lo investì con la raffica della sua mitragliatrice. Anche Garassini come Roulrier si piegò sul volante ai primi colpi, e la mano robusta dell'osservatore, il guardiamarina Brunetta si sostituì alla sua. Più fortunato di Costerousse, egli riuscì a condurre a salvamento l'apparecchio in mare.



Questo duello mortale nel cielo tra le due sponde durò senza tregua o appena con le piccole tregue volute dal tempo, giorno e notte fino all'autunno. Nelle tre stagioni fra il 15 Maggio e il 18 Settembre del secondo anno di guerra, Venezia subì dodici attacchi condotti a fondo, senza contare quelli che furono interrotti e respinti al largo e gli allarmi innumerevoli. In complesso gli austriaci, durante questo periodo, lanciarono sulla città 432 bombe, tra esplosive e incendiarie. In una sola volta, in un bombardamento di appena quaranta minuti, il 9 Agosto 1916, caddero 142 bombe. A questa incursione parteciparono contemporaneamente 17 velivoli, che ripartirono forse per quella volta tutti incolumi. Ma certamente non sempre quando, al ritorno, si contavano, le squadriglie nemiche dovevano ritrovarsi al completo, come quando avevano spiccato il volo. Più d'uno lasciò le ali in laguna. E molti dovettero essere quelli che, ritornati al largo, furono salvati in mare dalle torpediniere di scorta, o che, raggiunta penosamente la costa, non si risollevarono mai più.

Un anno dopo, il 14 Agosto 1917, passati lunghi mesi di assoluta pace, nell'incursione tentata al primo chiarore dell'alba, essendo divenute le ombre notturne infide e più pericolose della luce nel cielo veneziano, gli assalitori non poterono godere più di nessuna specie di incolumità. Dei 15 apparecchi mandati all'attacco, quattro furono distrutti; i loro piloti e osservatori morirono, salvo due che vennero catturati ed erano i capi della spedizione. Altri tre apparecchi, colpiti anch'essi dal fuoco delle artiglierie, furono veduti abbassarsi in mare e poi a rimorchio di torpediniere che faticosamente li trascinarono verso terra. Contrattaccati dai nostri idrovolanti, una bomba colpì in pieno un cacciatorpediniere della scorta e lo danneggiò gravemente. I 15 nemici non riuscirono a lanciare su Venezia se non 16 bombe; una



dunque appena per ogni velivolo, quantunque l'attacco, in due riprese, si prolungasse con varia intensità dalle 4 del mattino fino alle 10, con un intervallo di circa un'ora e mezza. Per quella sinistra fatalità che accompagna ogni assalto austriaco, delle 16 bombe lanciate due sole causarono danni e vittime: quella che cadde tra gl'infermi ricoverati nell'Ospedale Civile e devastò un'intera corsia, sfasciando anche un magnifico soffitto quattrocentesco della antica scuola di S. Marco; e quella che rase al suolo una casa privata in Campo Due Mori, uccidendo e ferendo quanti l'abitavano. La vendetta di questa strage infame fu fatta dai nostri con un furioso bombardamento aereo del campo di aviazione di Parenzo.

Pure, bisogna pensare che anche per Venezia ci sia stato, oltre tutto, un Iddio che l'ha protetta, quasi offrendosi in olocausto per salvarla. In due anni di guerra e più, non le opere militari subirono i danni maggiori dei bombardamenti austriaci, ma soprattutto le sue chiese. Pochissime case di cittadini rovinarono. Il numero delle vittime umane fu miracolosamente esiguo. Le chiese pagarono per tutti, e qualche pio istituto. Santa Maria Formosa si incendiò, di S. Francesco delle Vigne fu distrutto l'abside, S. Giovanni e Paolo si riempì di calcinacci e di scheggie, la cupola tonda di S. Pietro d'Olivolo bruciò, in una chiara notte lunare, come una immensa fiaccola. L'Ospedale Civile, l'Istituto del Buon Pastore, il Ricovero dei vecchi ebbero buchi e squarci nei loro tetti e nelle loro pareti. Una piccola casa neutrale, il Consolato di Svezia, fu anche colpita. Una bomba cadde senza arrecare danni, in Piazza S. Marco, a dieci metri dalla Basilica. Questo glorioso bilancio giustifichi l'Impero Austriaco al cospetto del mondo e dei secoli per il furore con cui ha voluto assalire Venezia.

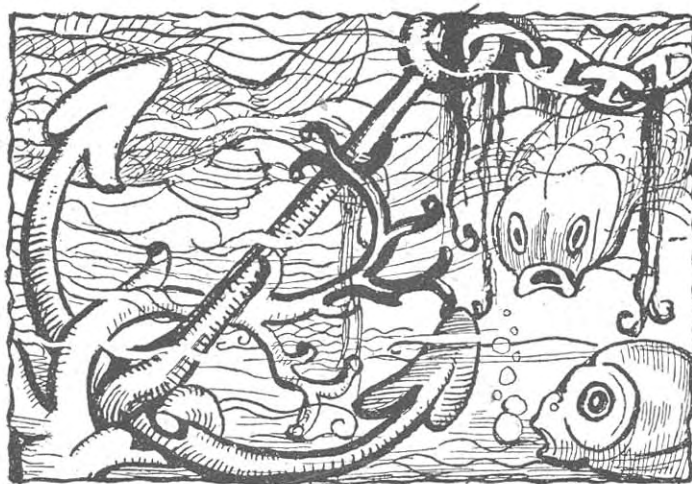
E tuttavia rimane un mistero per tutti

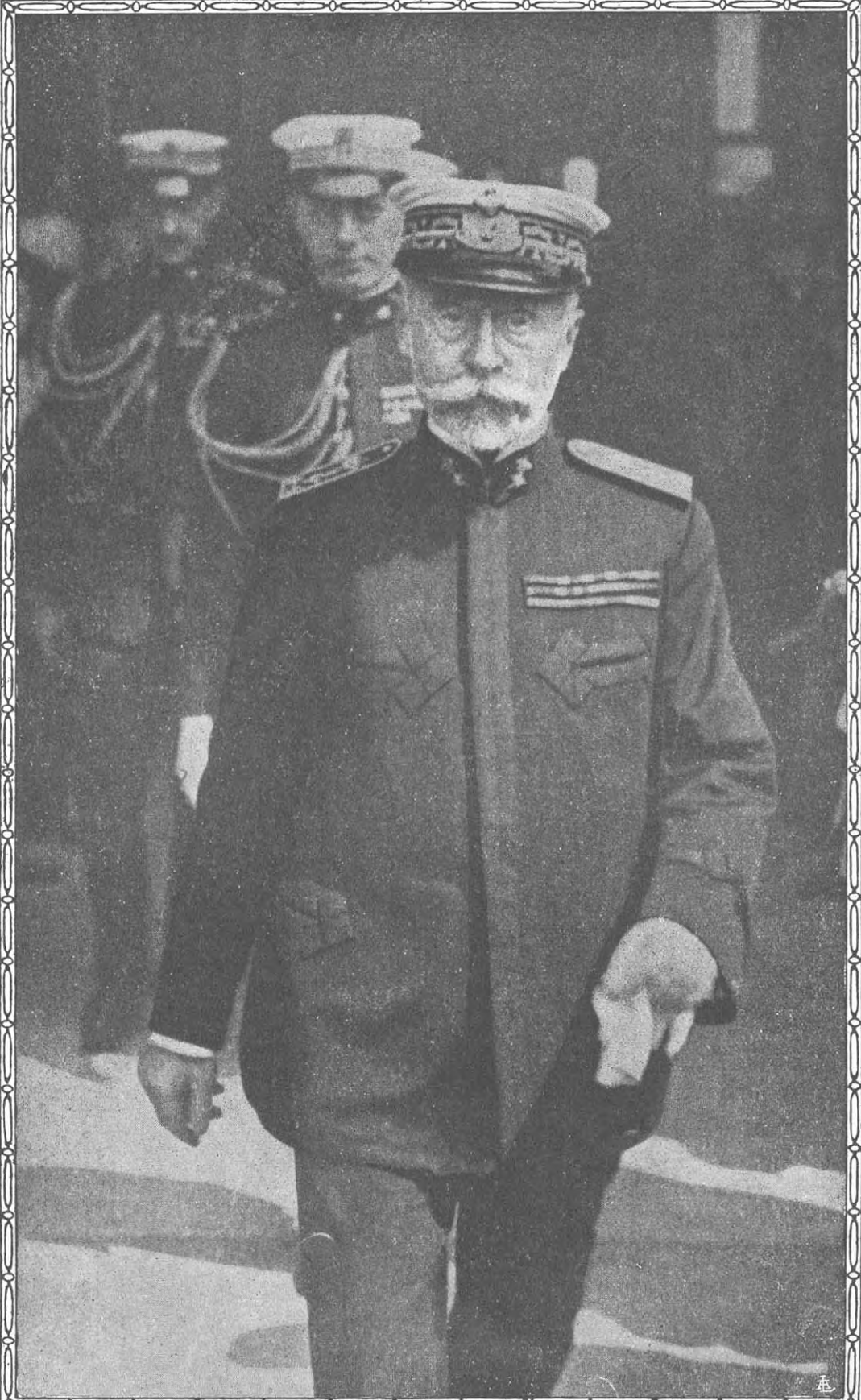
come alle cifre paurose delle bombe cadute corrispondano rovine infinitamente minori. La grande melma dei canali e dei bacini che attraversano e circondano la città ha inghiottito e soffocato il maggior numero dei colpi che avrebbero dovuto colmarli di macerie. Sicchè, dopo guerra, se qualche curioso archeologo s'avventurerà di Germania a riaffacciarsi sulla laguna, non potremo mostrargli se non poca polvere, poco carbone e qualche sacra immagine lacerata, dicendo: — Queste sono tutte le ceneri che i Tedeschi hanno fatto di Venedig. —

Ma dovremo fare anche, allora, il bilancio completo della grande fatica che migliaia di uomini avranno dovuto sostenere molto a lungo per difendere questa unica città, certo troppo stupendamente bella e gloriosa perchè il nemico non si sentisse tentato di distruggerla. Fatica di occhi, di nervi, di macchine, di armi. Interi anni di veglie. Navi in moto di giorno e di notte. Sangue d'innocenti e d'eroi.

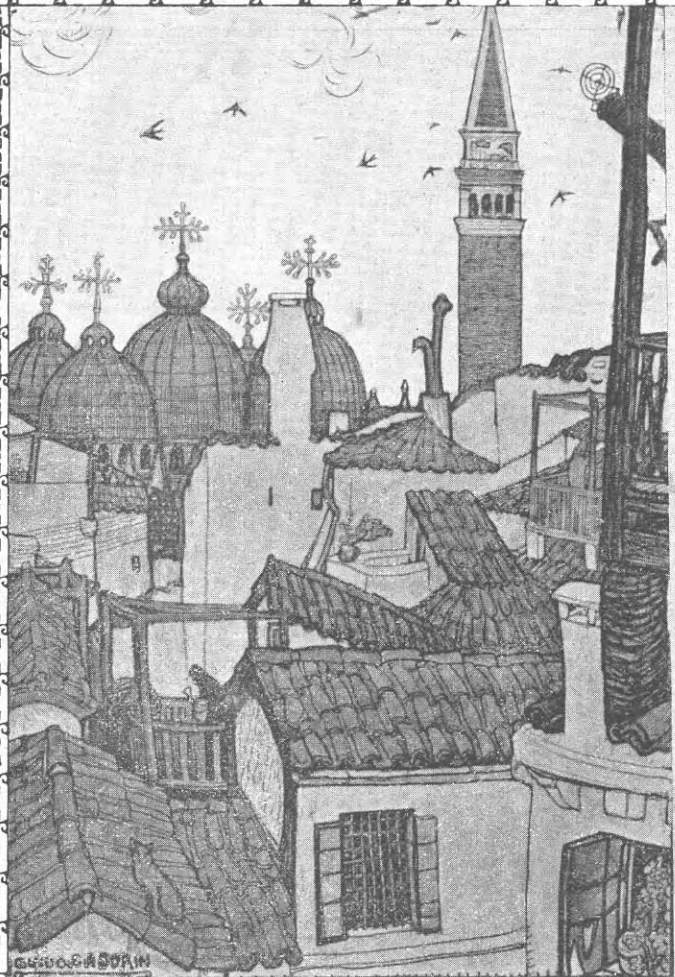
Oggi, non essendo finita la guerra, neppure il martirio di Venezia, città santa, è finito.

UMBERTO FRACCHIA.



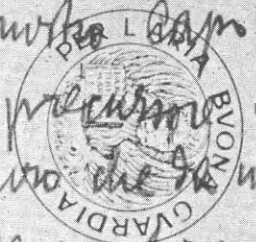


S. E. il Vice Ammiraglio Thaon di Revel, Capo di S. M. della Marina.



DIFESA ANTIAEREA
VENEZIA

Prunzani, eudo il notte
Piero Foschi precursore e
credente, angelo che si unì
della notte all'ane - dove un
tempo le belle imbriondivano
al sole i capelli - uno
vvi, credendo avvistare
un velivolo nemico, scoppiò
una più bella e più rapi-
da creatura: la giovine
Victoria italiana con
le ali del Leone di San
Marco.



Gabriele d'Annunzio

18 luglio 1915



La cartolina commemorativa della difesa antiaerea di Venezia con un autografo di Gabriele d'Annunzio.



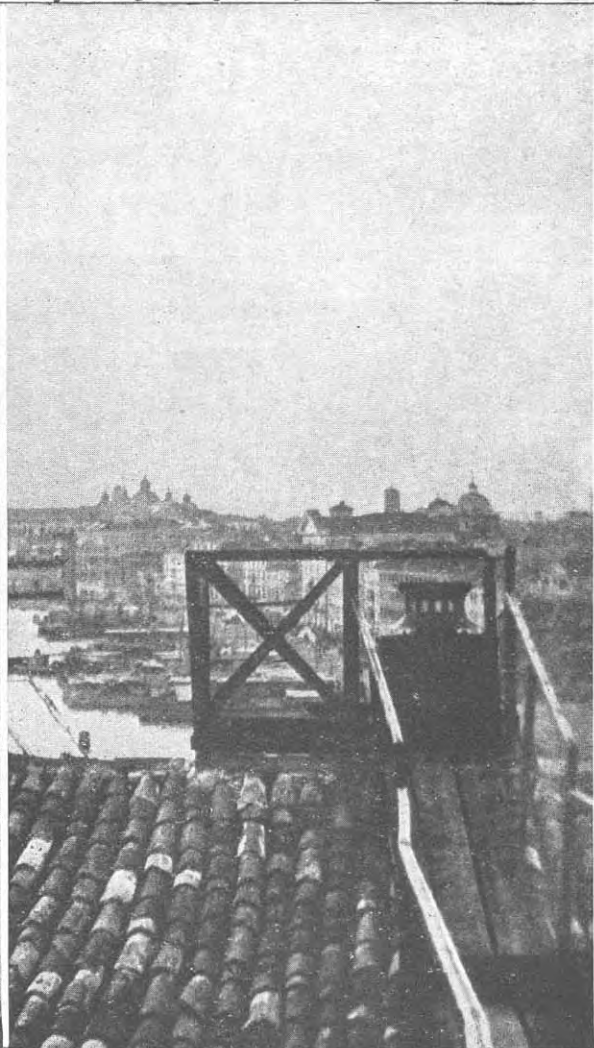
五

*

S. E. il Contrammiraglio Cito di Filomarino (*), attuale Comandante in Capo della Piazza Marittima di Venezia, visita gli hangars dei Newport francesi.



C. di C. Piero Foscari
primo comandante della Difesa Antiaerea.



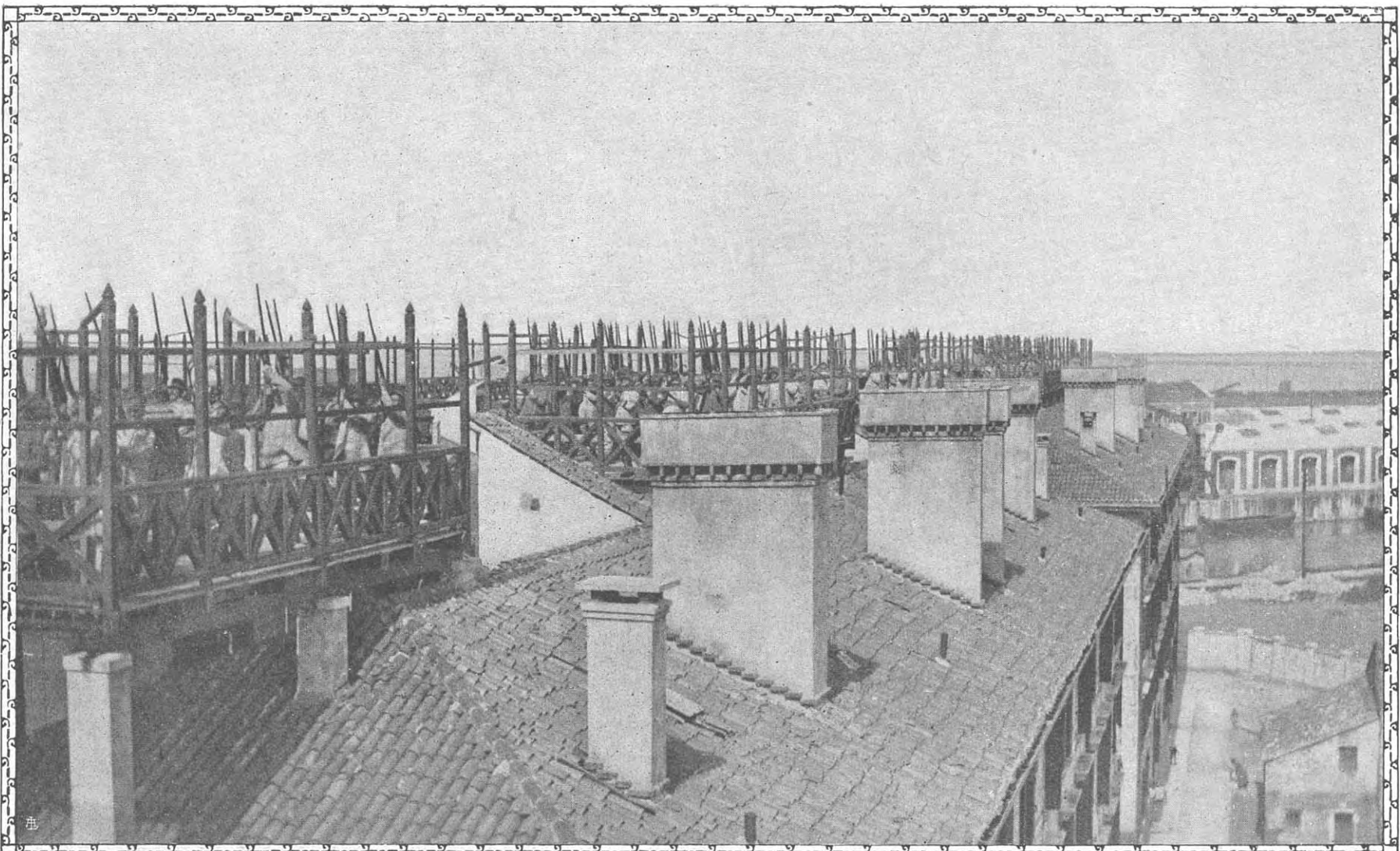
La sirena d'allarme.



C. di V. Luigi Portaluppi
attuale comandante della Difesa Antiaerea.



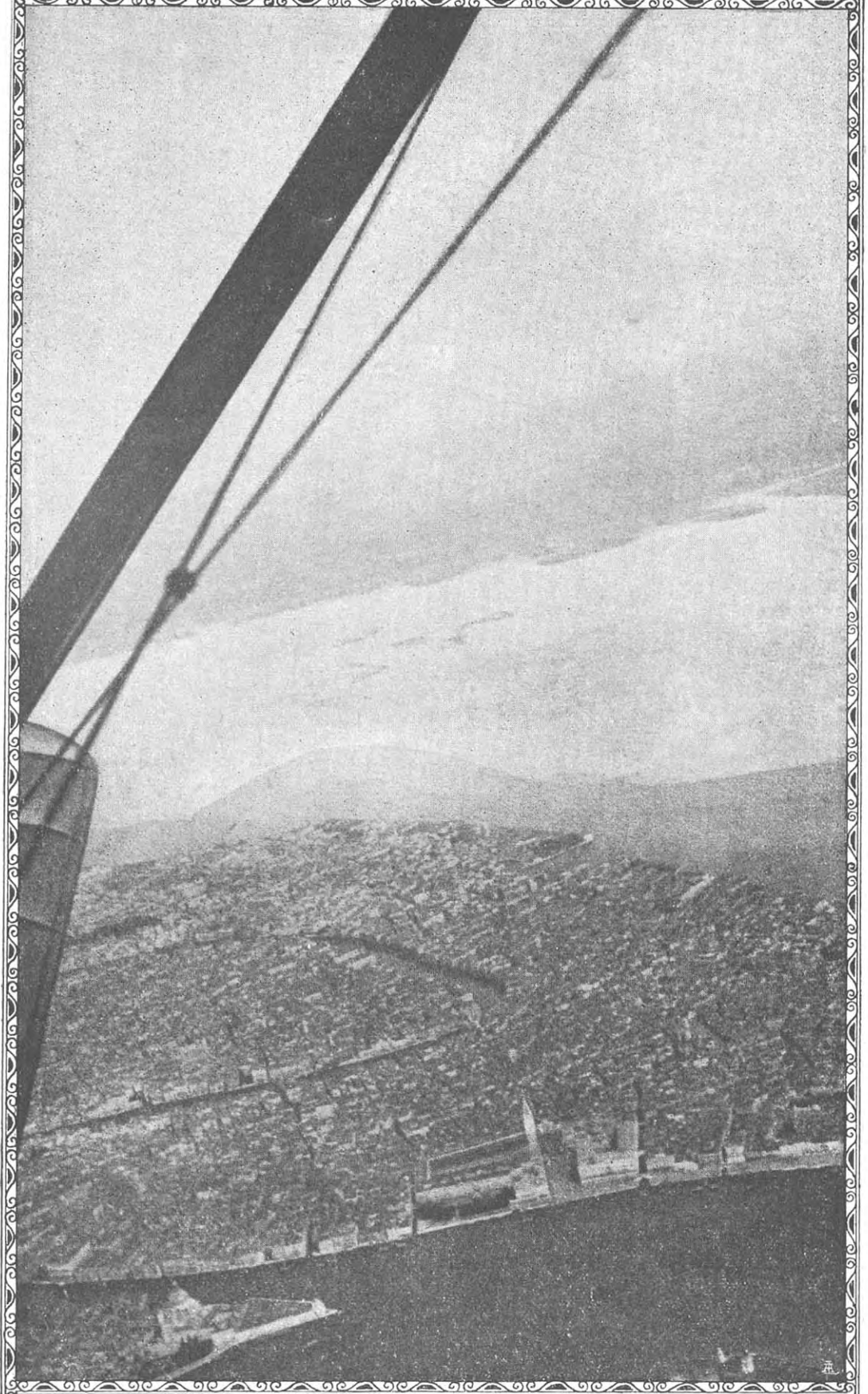
... la strana sagoma della città d'acqua, il serpe ritorto del suo Canal Grande, le prospettive dei palazzi nivei ...



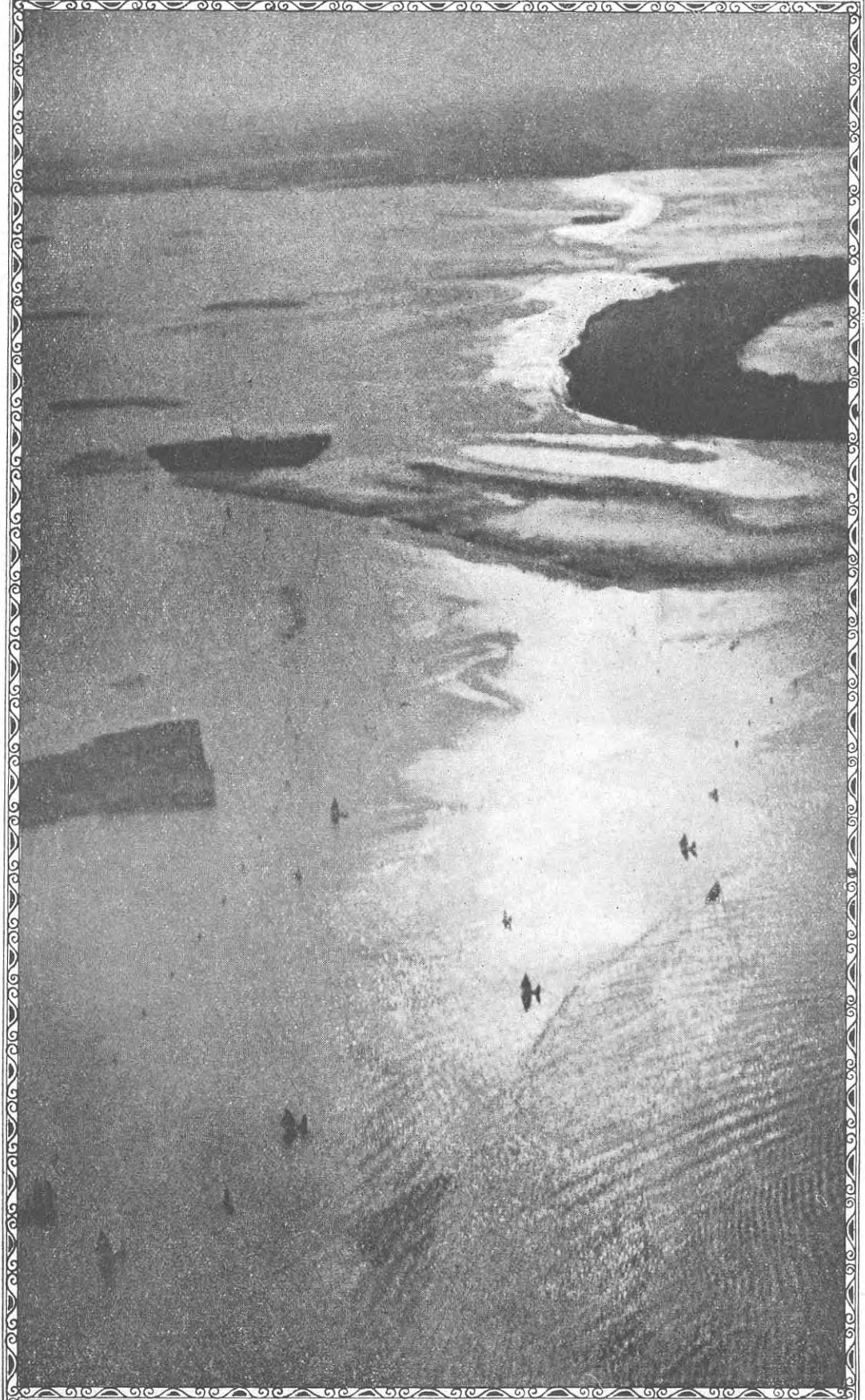
... c'erano già le guardie armate sopra le altane ...



Sorsero sui tetti strani villaggi antiaerei...



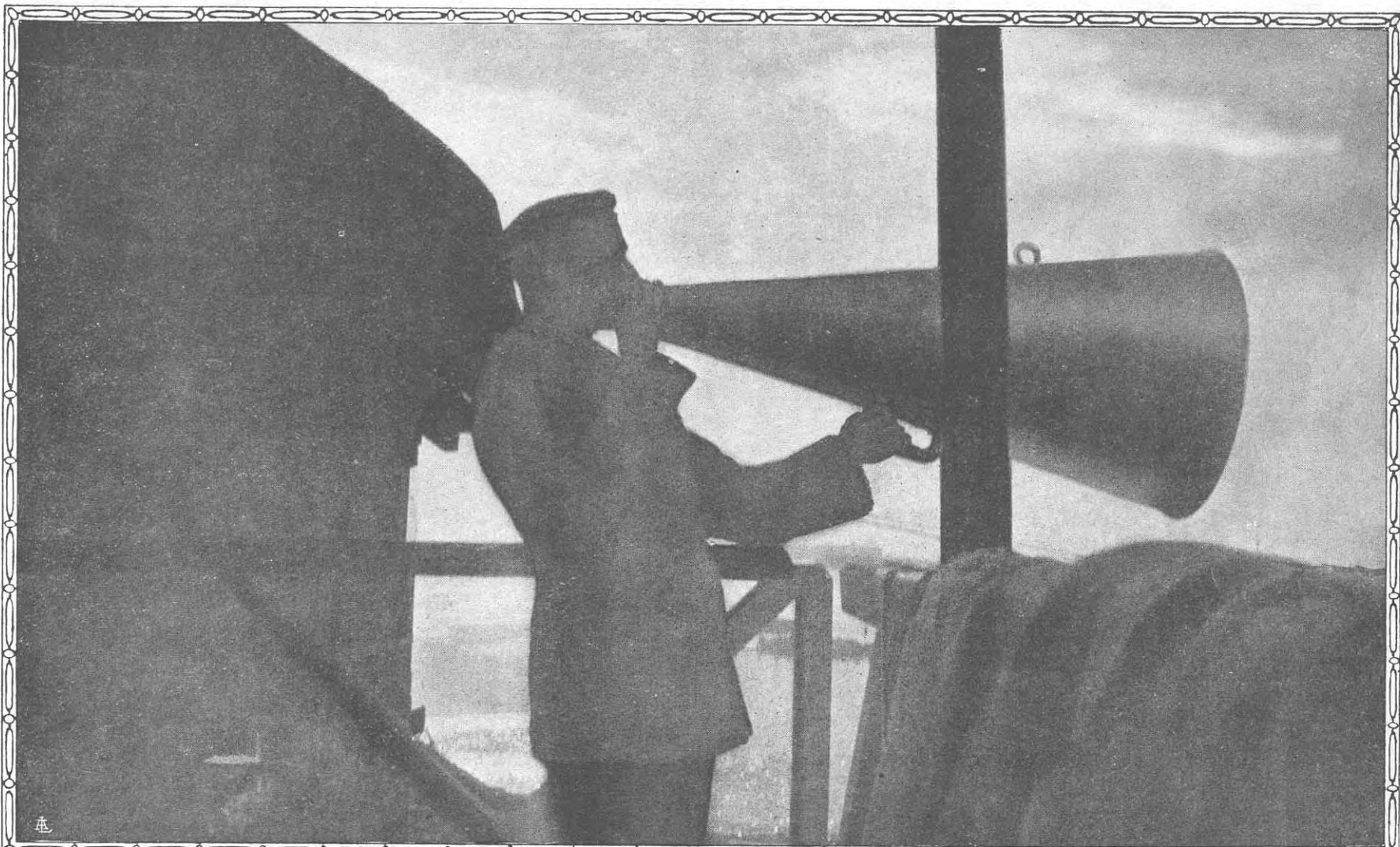
... Venezia si disegna sul mare tal quale come sulla carta ...



... le isole verzicanti, l'acqua diafana, il veleggiar delle barche ...



... molti curiosi affacciati alle porte e agli angoli delle call strette...



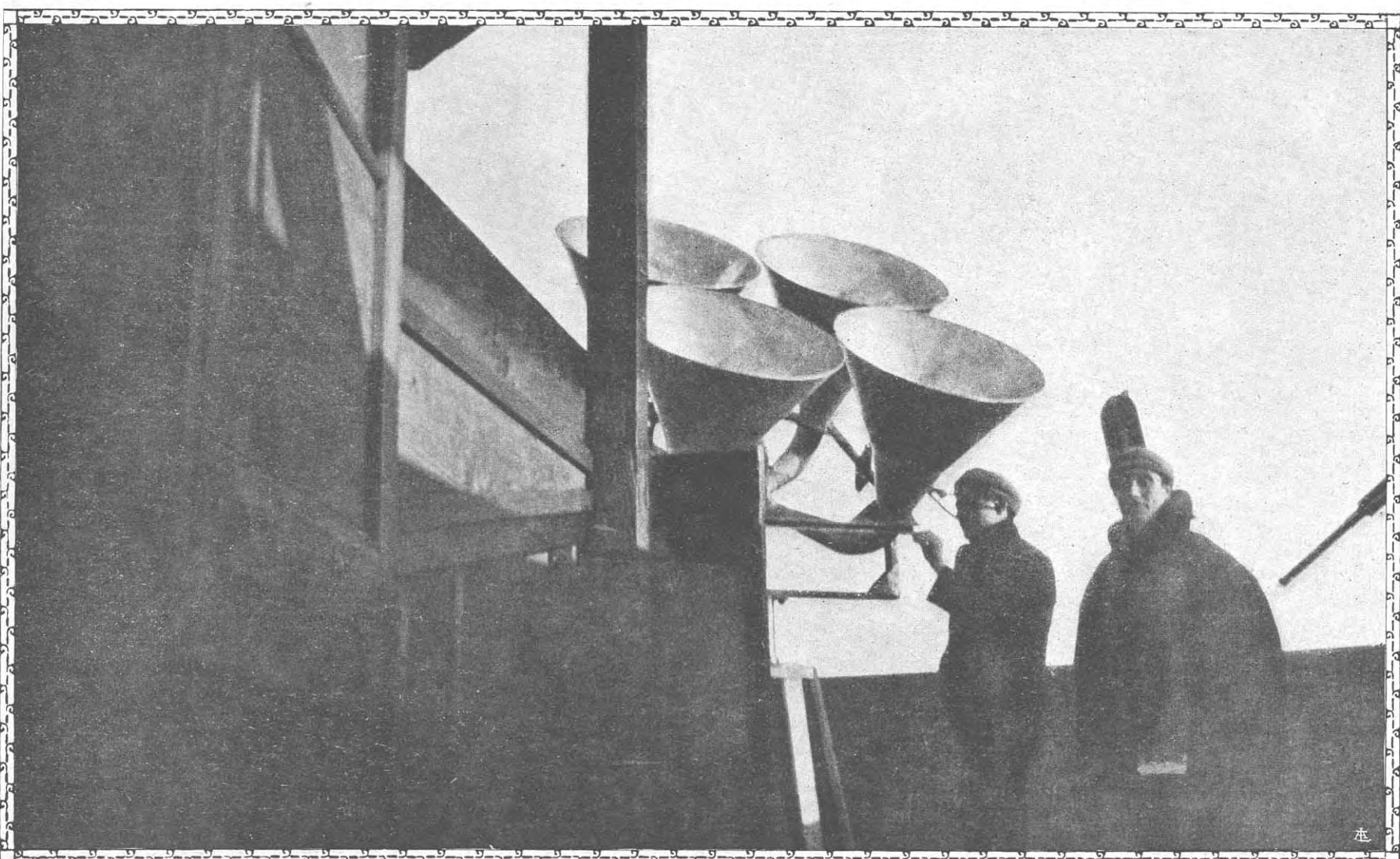
... il loro grido: « Per l'aria buona guardia ! », si ripeteva dal tramonto all'alba ...



...Miraglia col suo lento e strepitoso *Albatros* filava verso Trieste e verso Pola...

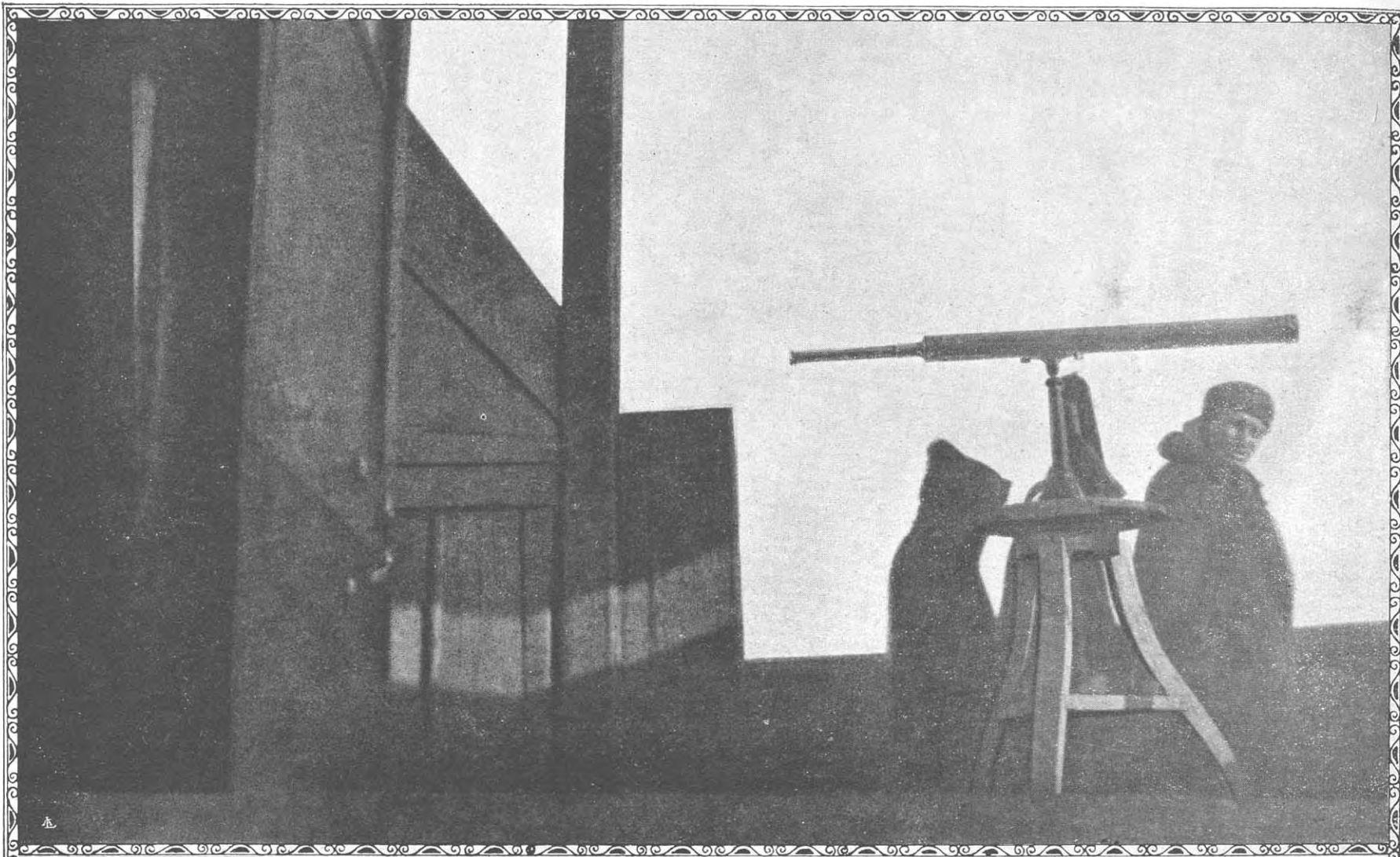


... tutti riposano con lui nel piccolo camposanto di San Michele...



本

...ogni altana di quando in quando si ornava di un nuovo orecchio...



五

... avvolte nei loro mantelli da cappuccini le sentinelle si succedettero nei loro turni ...

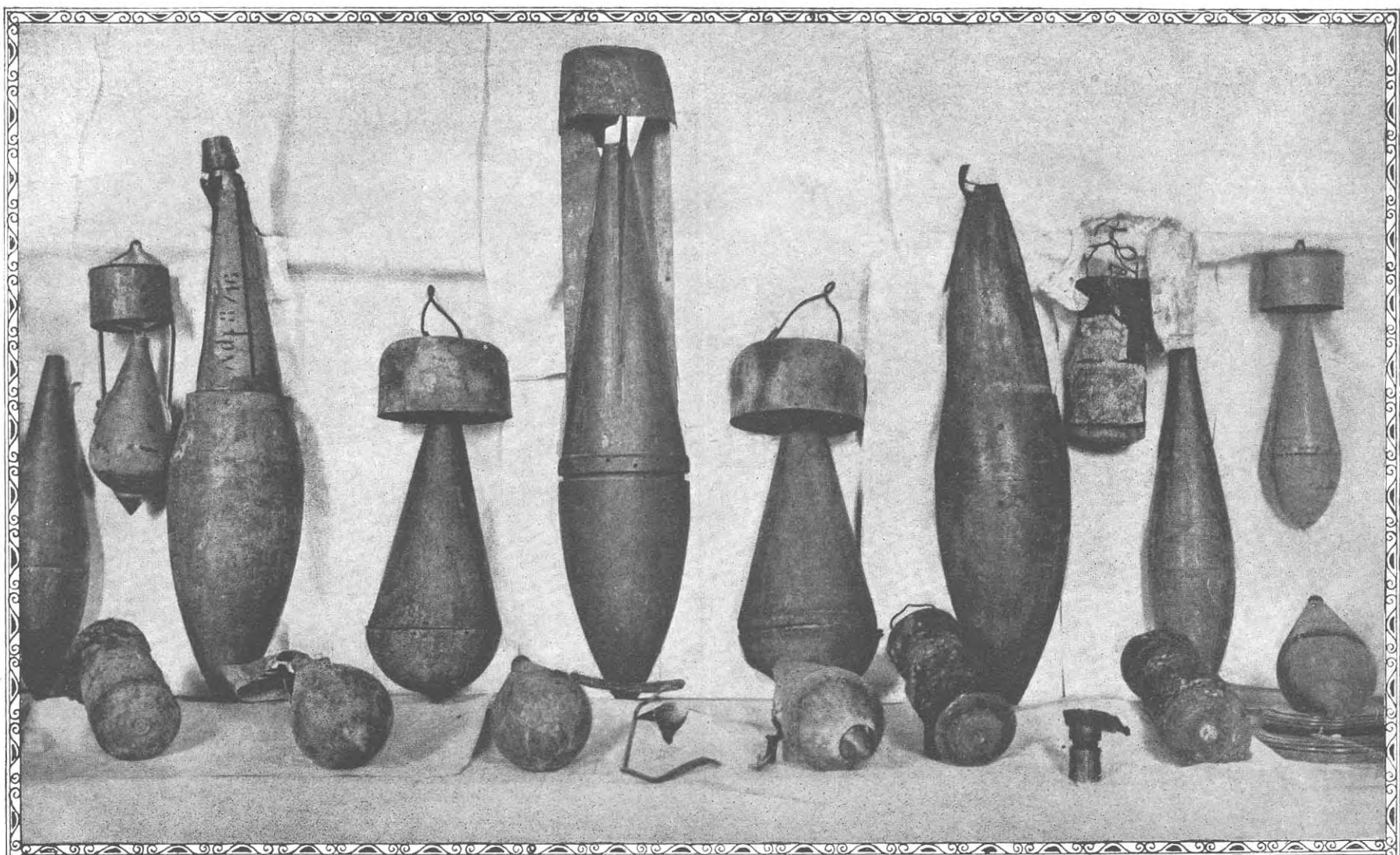


18219

LUOGO DI RIFUGIO

AE

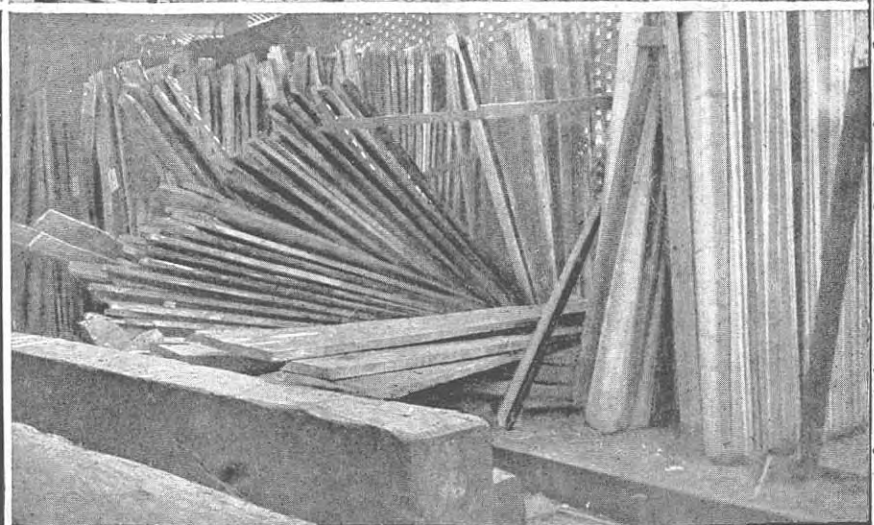
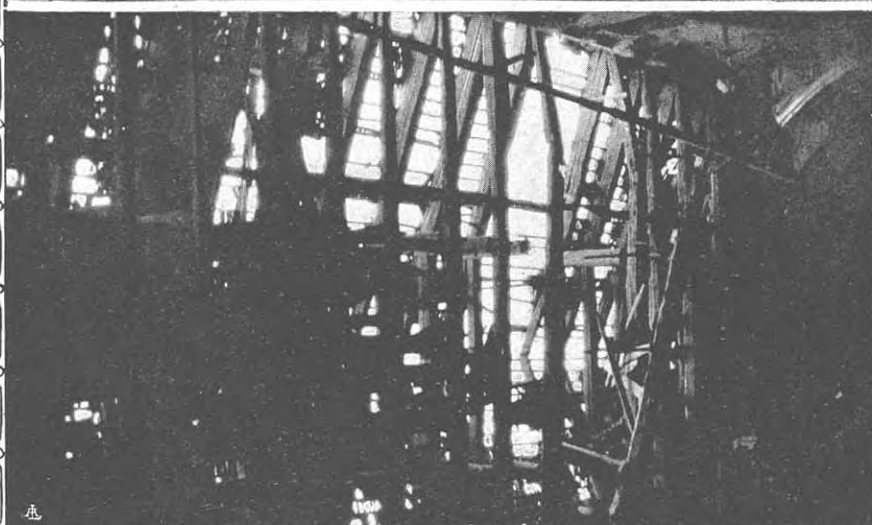
... i piani superiori proteggono il pianoterra, murato nelle porte e nelle finestre ...



Alcune delle 576 bombe austriache cadute su Venezia in due anni di guerra.

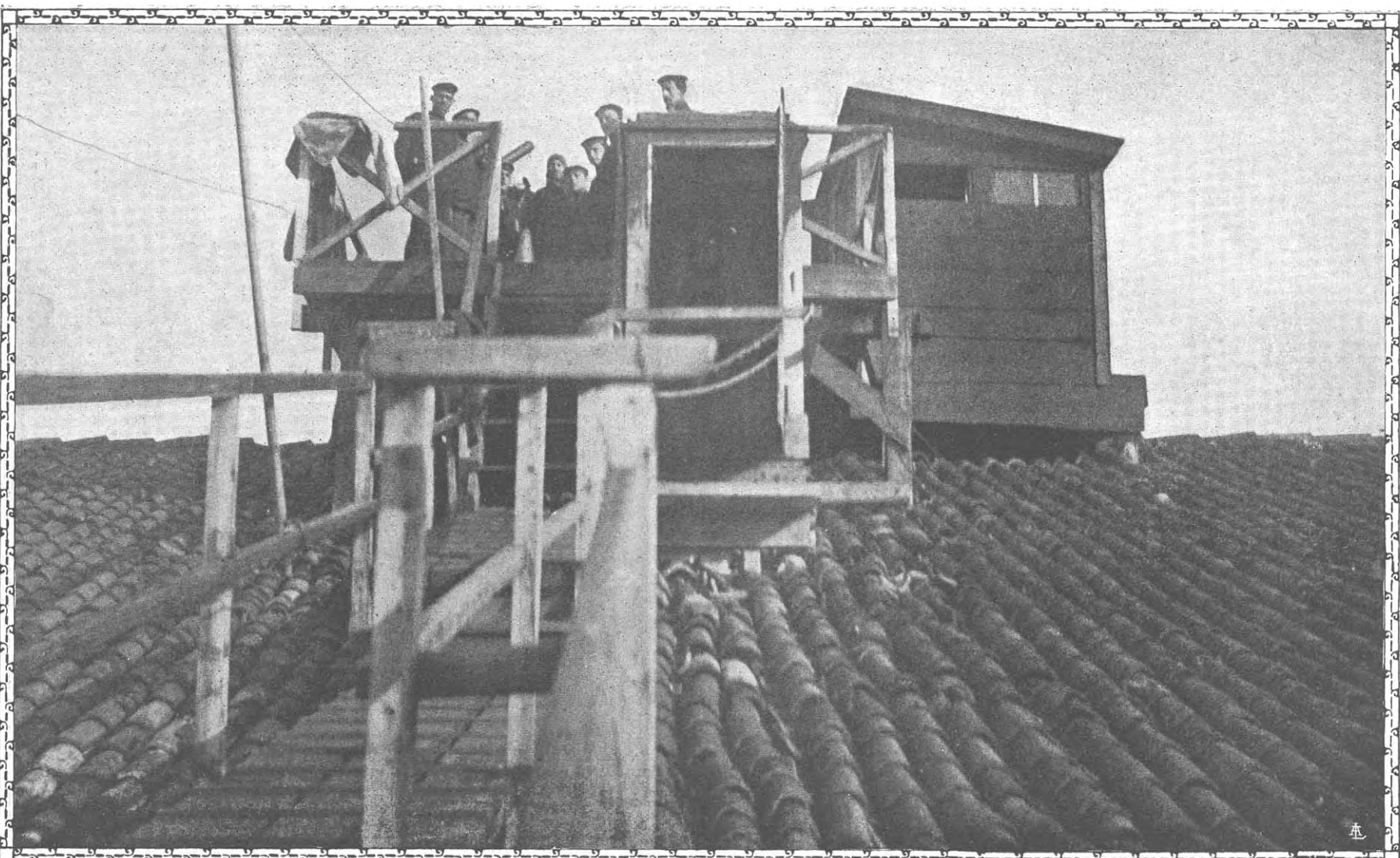


La bomba caduta in piazzetta S. Marco il 24 ottobre 1915 - La curiosità del popolo.

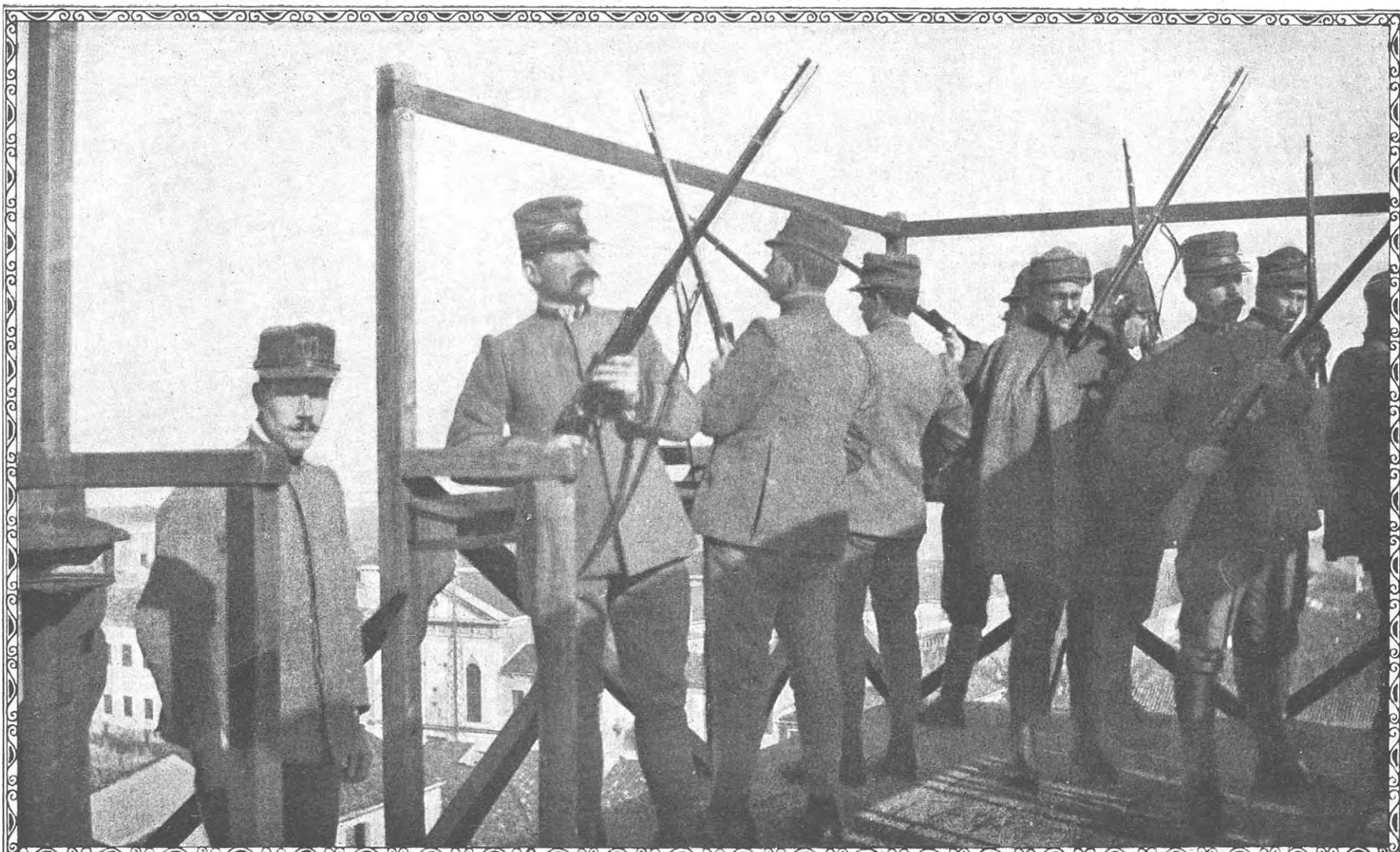


I danni alla cupola di S. Maria Formosa.
La travatura del soffitto degli Scalzi dopo l'esplosione.

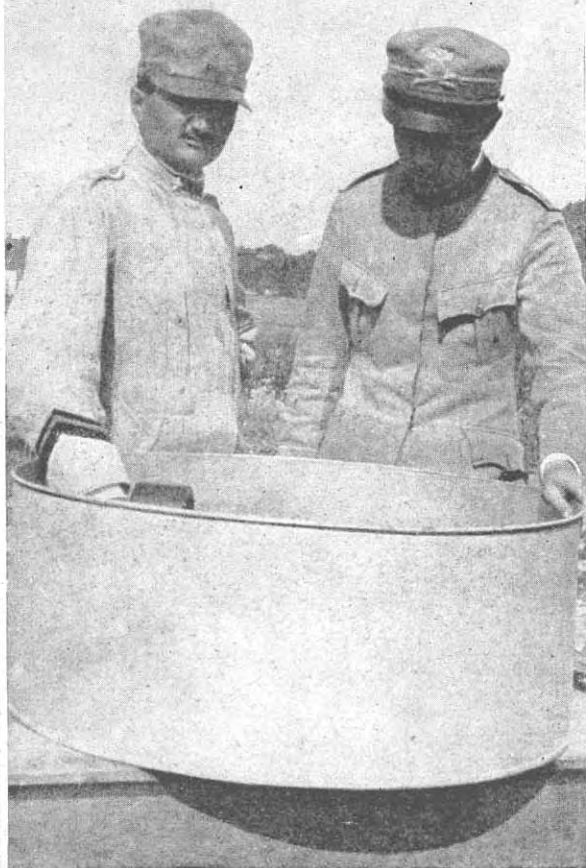
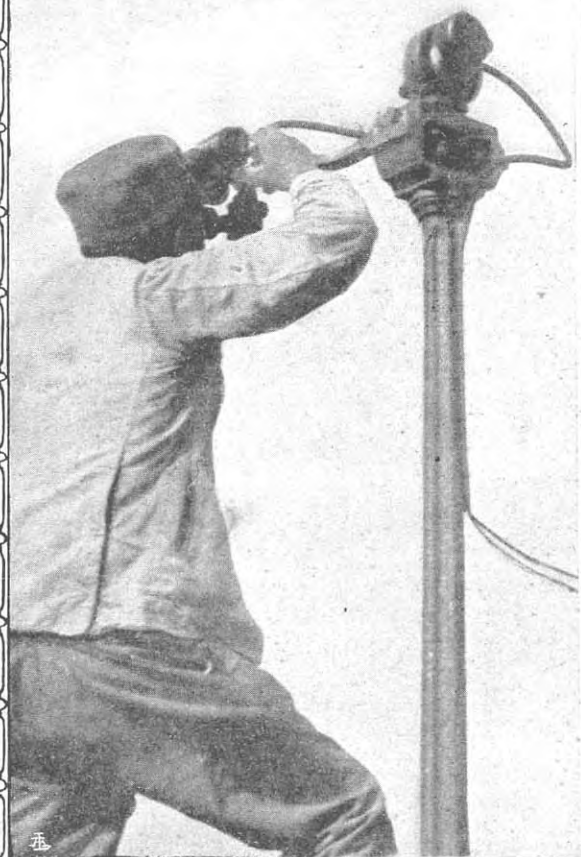
Contro un neutro: Il Consolato di Svezia.
Effetto di bomba esplosiva in un deposito di legname.



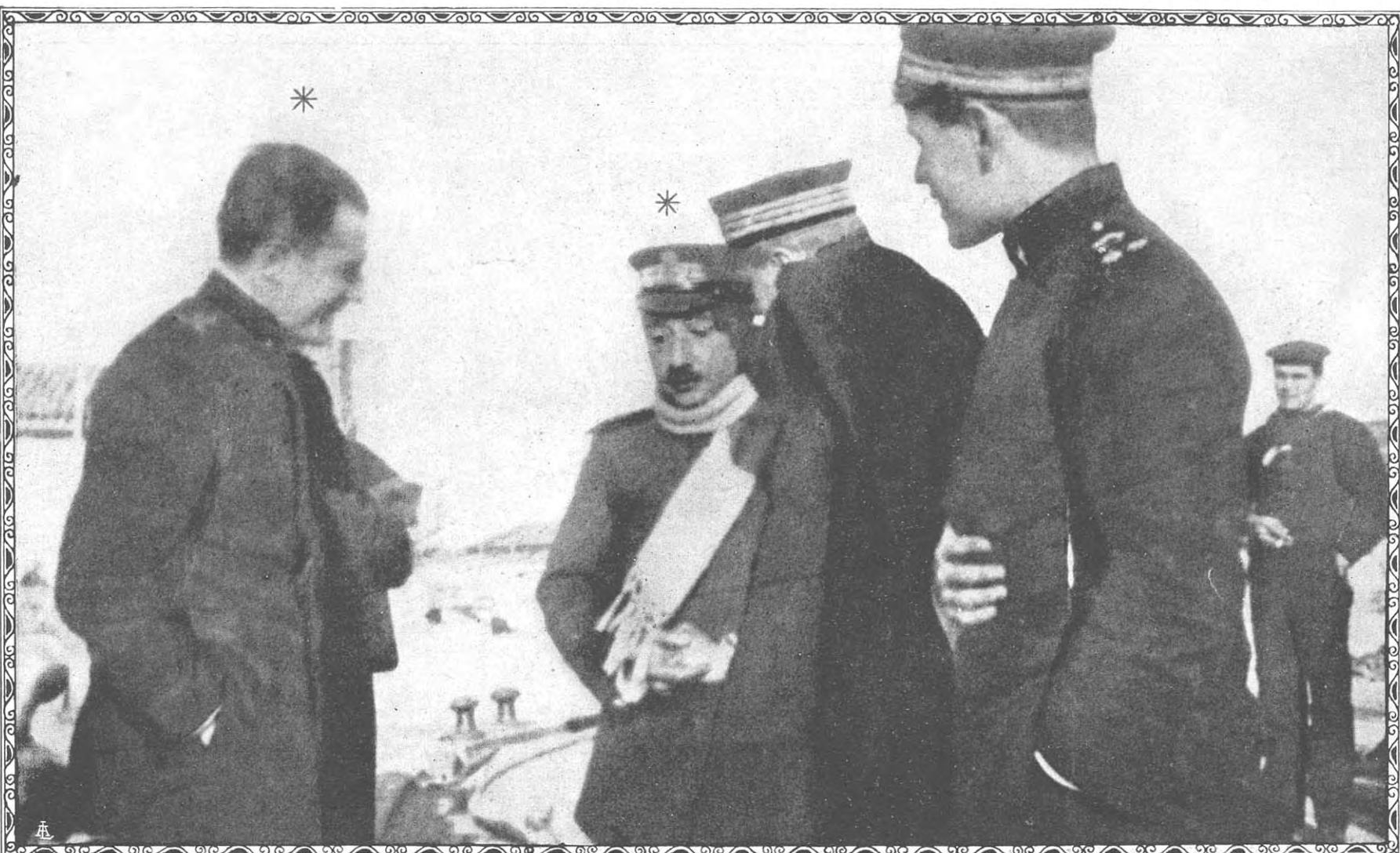
Un posto di marinai mitraglieri.



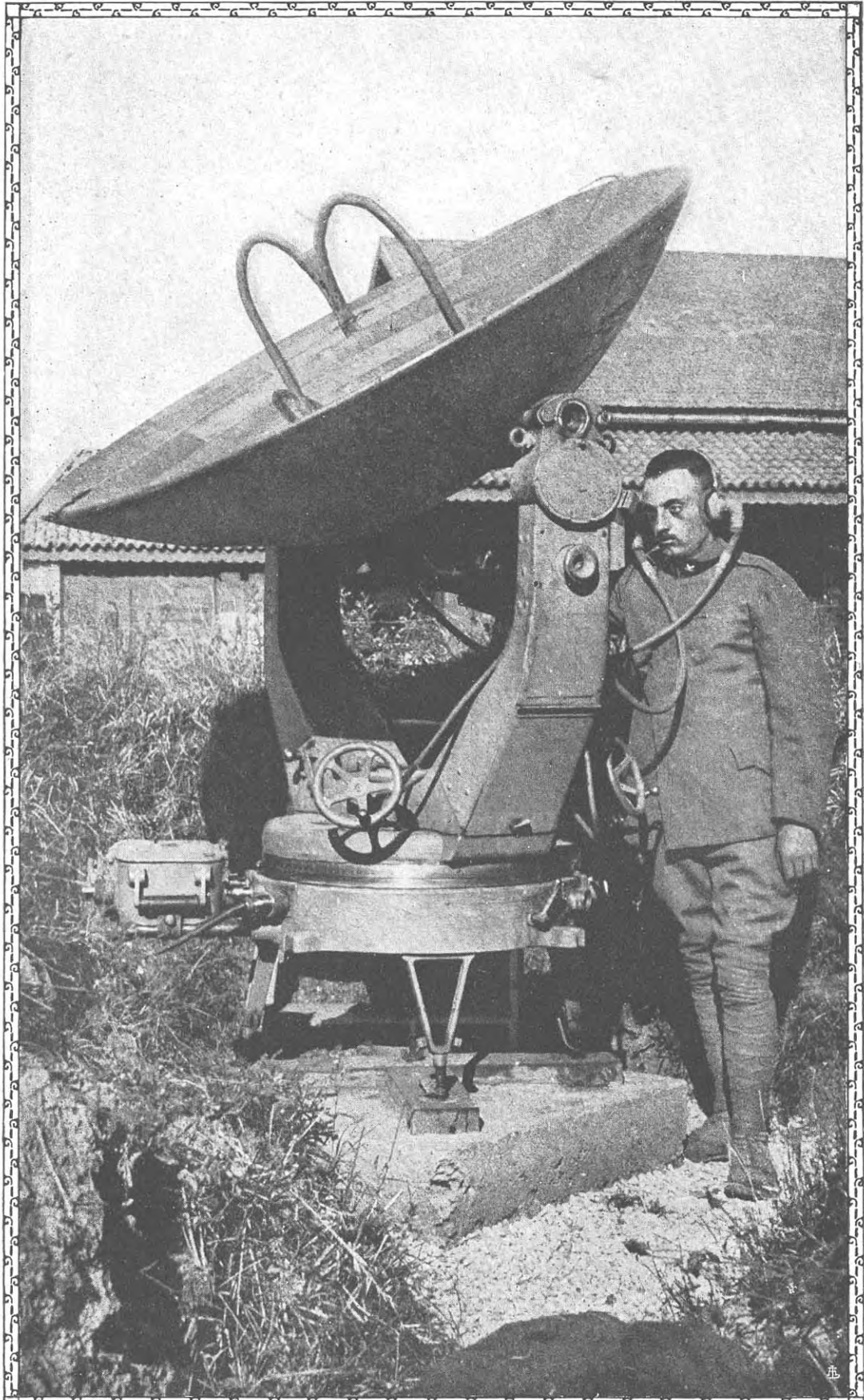
Territoriali d'altana: dopo il primo allarme.



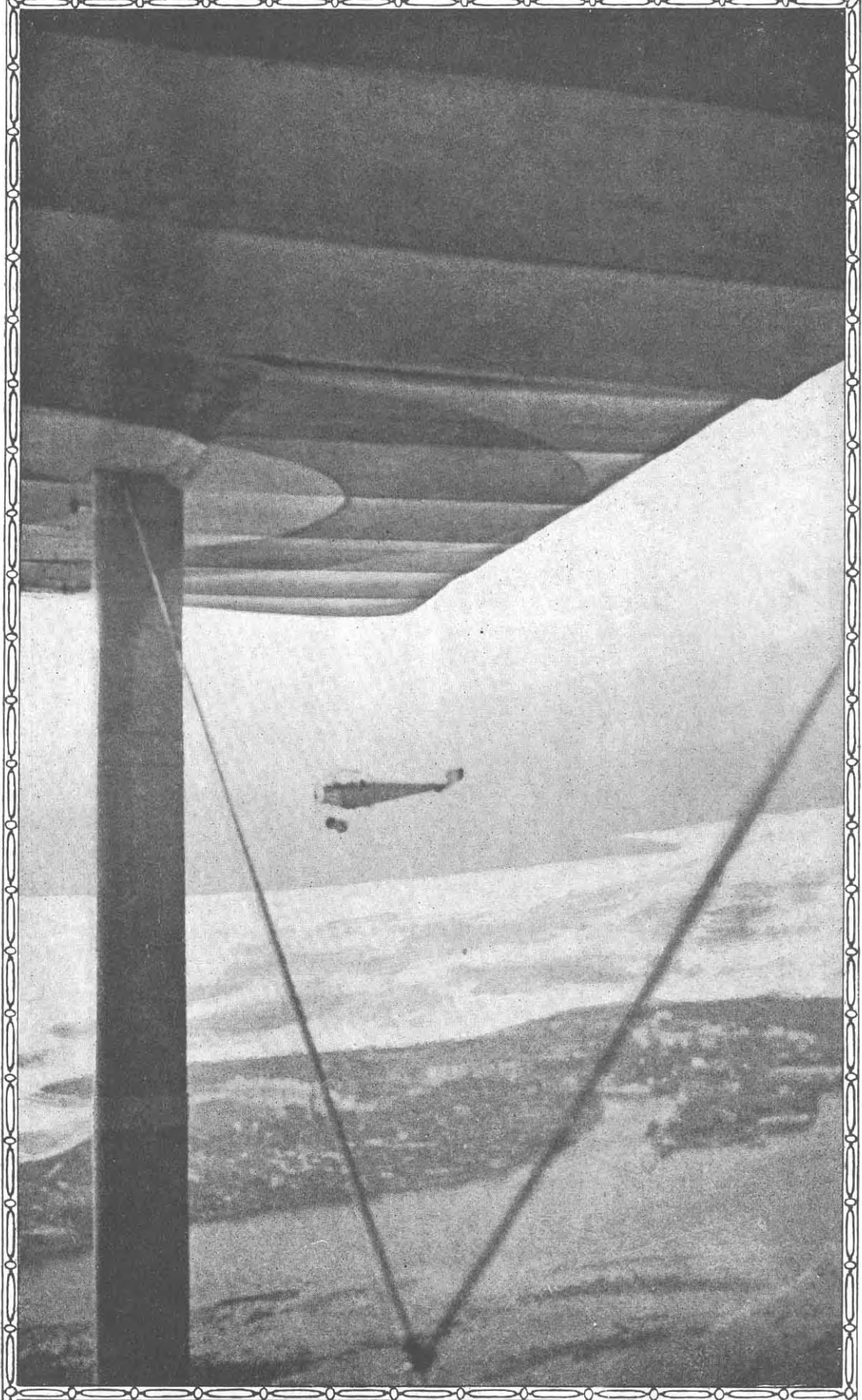
Telemetro antiaereo Blanc in azione.



I Tenenti di Vascello Giuseppe Garassini e Giuseppe Miraglia.



L'orecchio della batteria.



Newports da caccia in esplorazione sopra Venezia



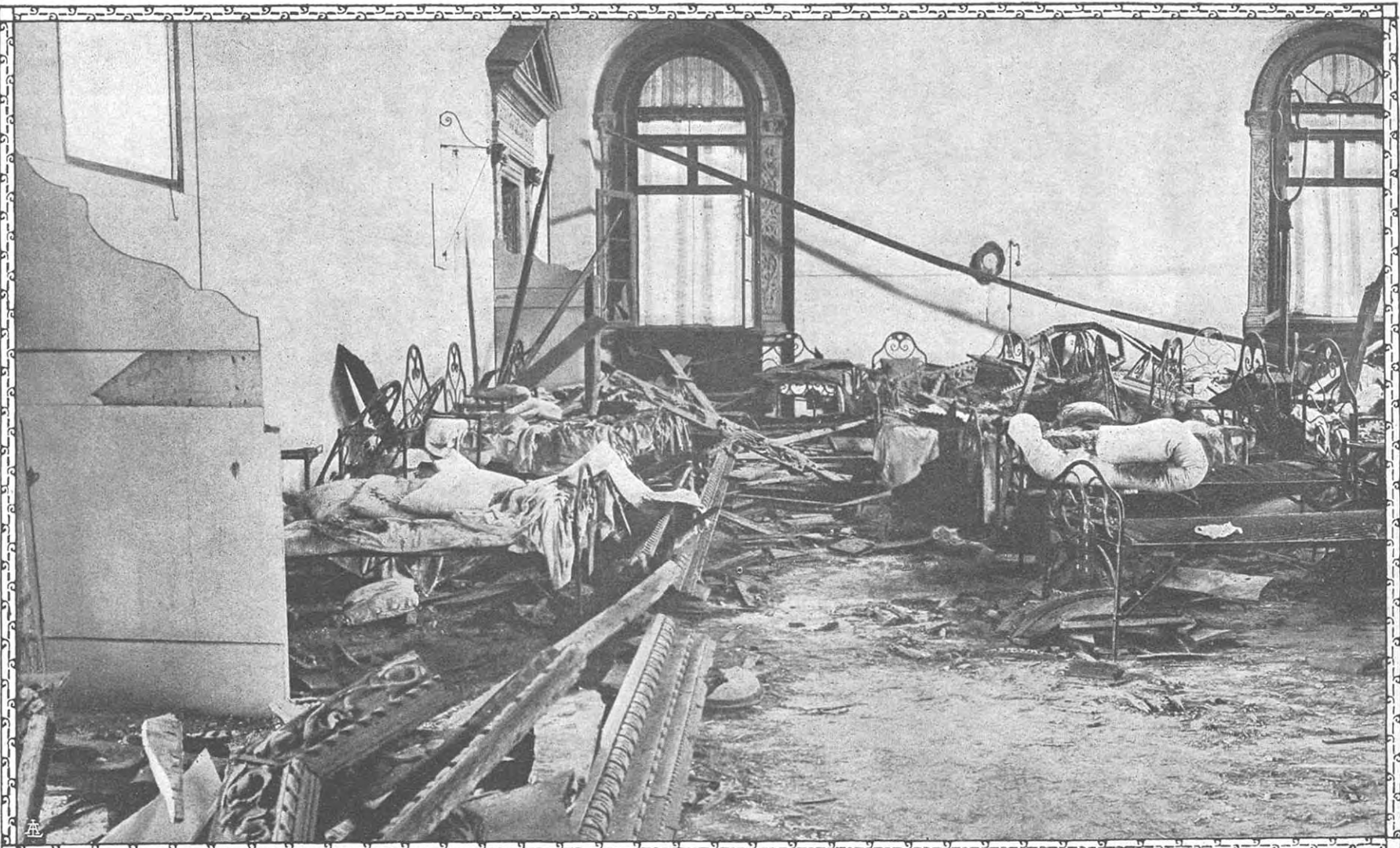
Una batteria antiaerea: la direzione del tiro.



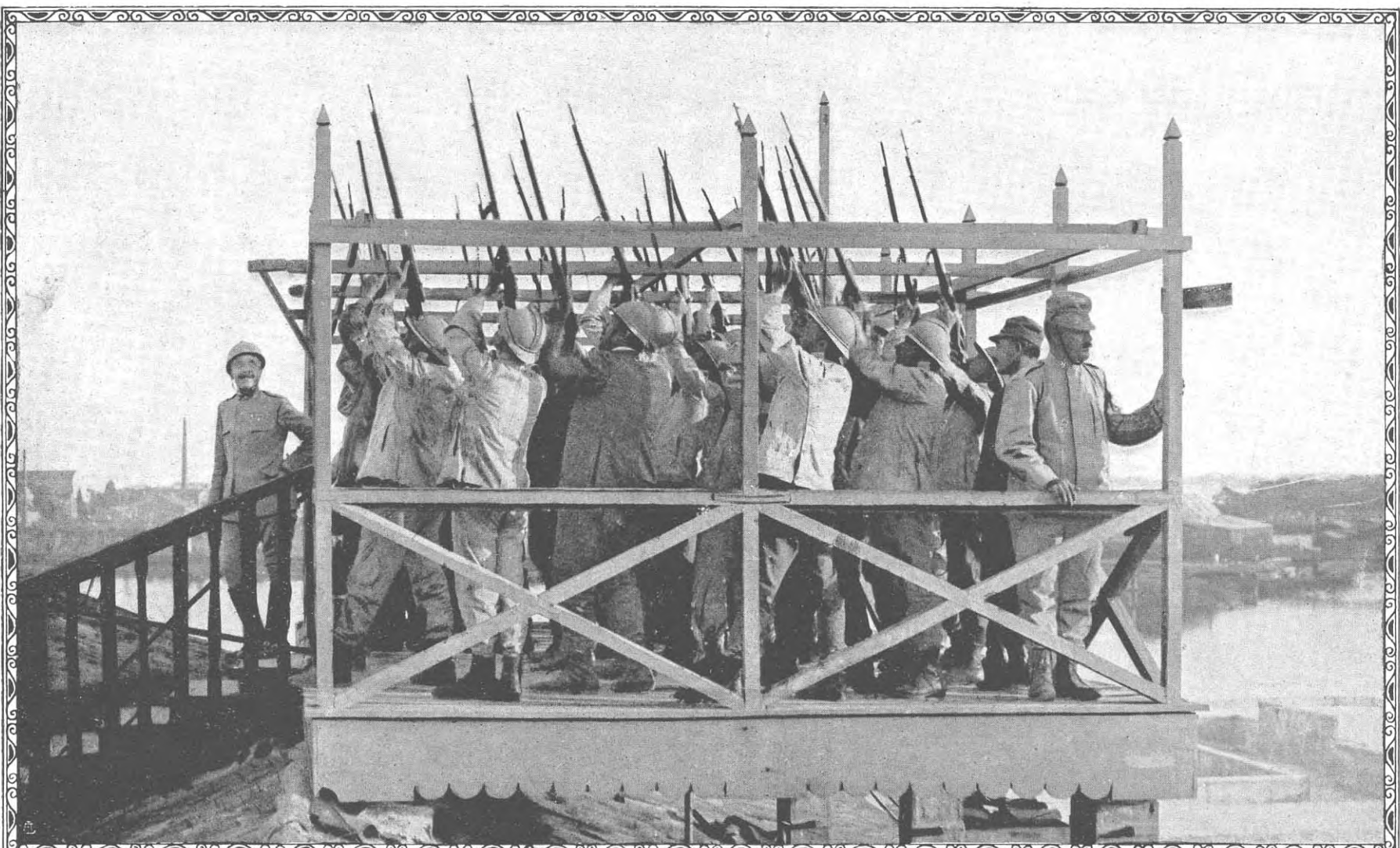
Una batteria antiaerea durante un attacco.



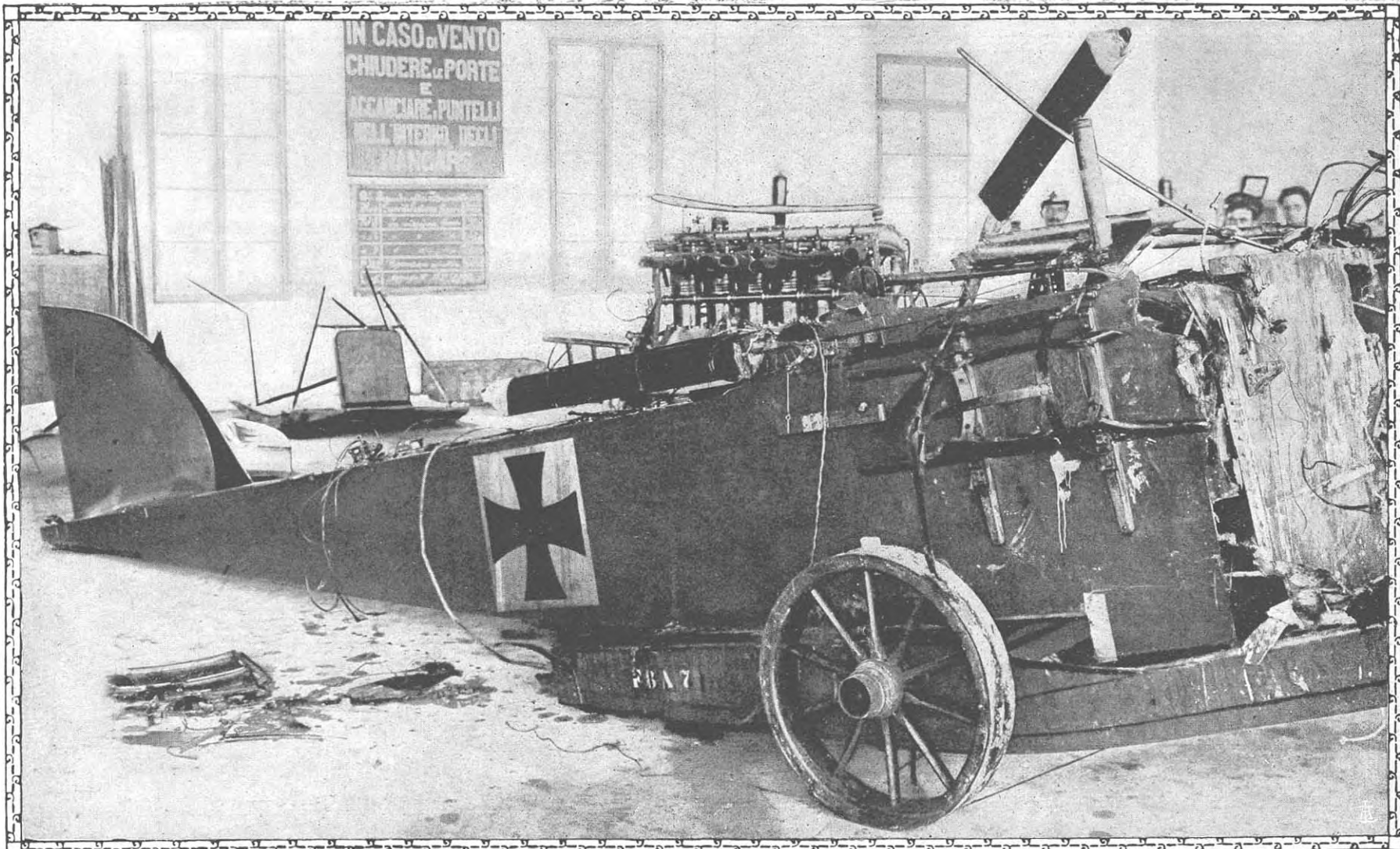
Batterie antiaeree; velivoli nemici in vista.



L'incursione del 14 agosto 1917: tristi effetti della bomba caduta sull'Ospedale Civile.



Fucilieri antiaerei: durante l'attacco.



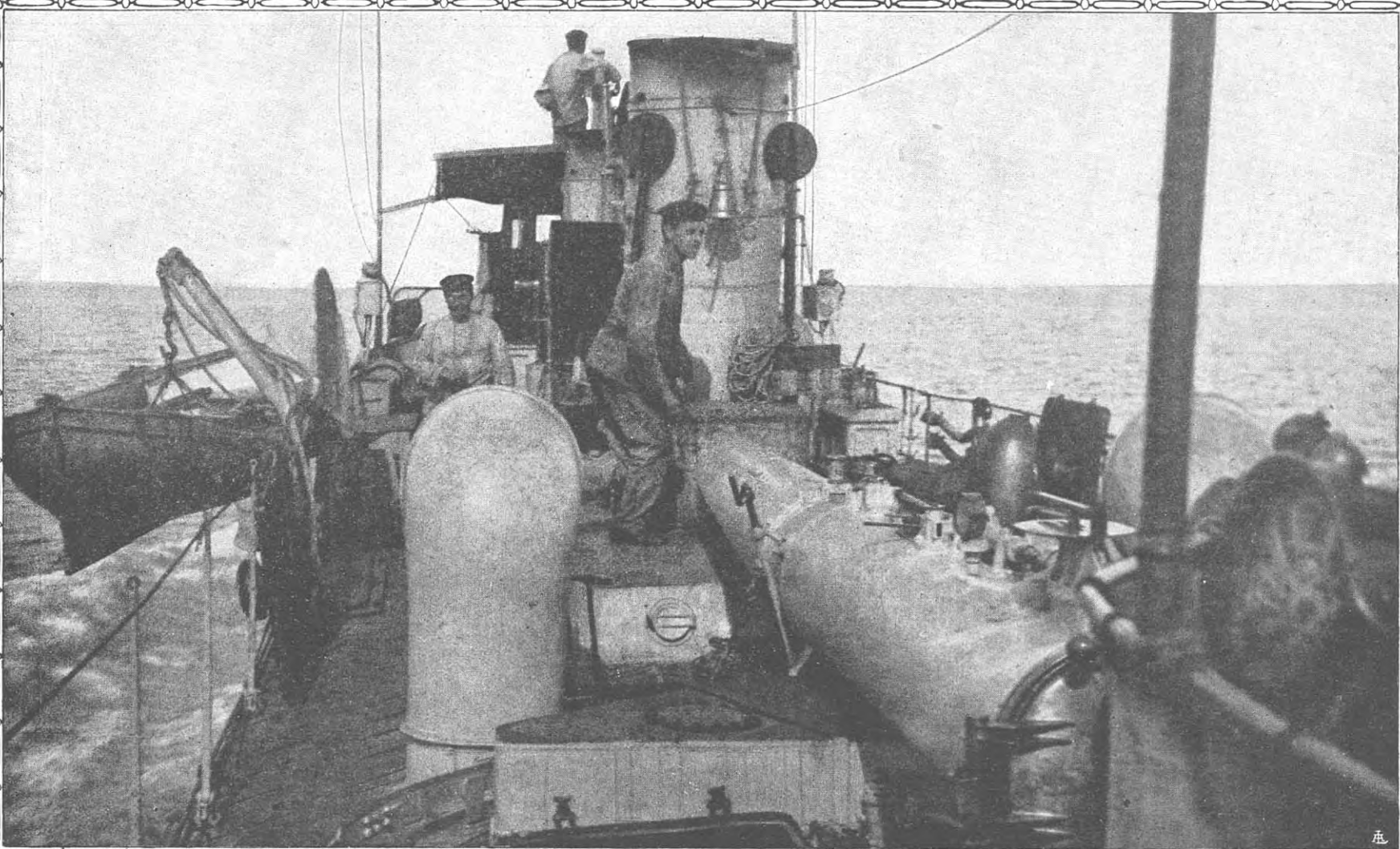
L'incursione del 14 agosto 1917: uno degli idrovolanti nemici abbattuti dall'artiglieria.



A sinistra: Il Tenente Roulier morto nel cielo di Trieste il 15 agosto 1916.



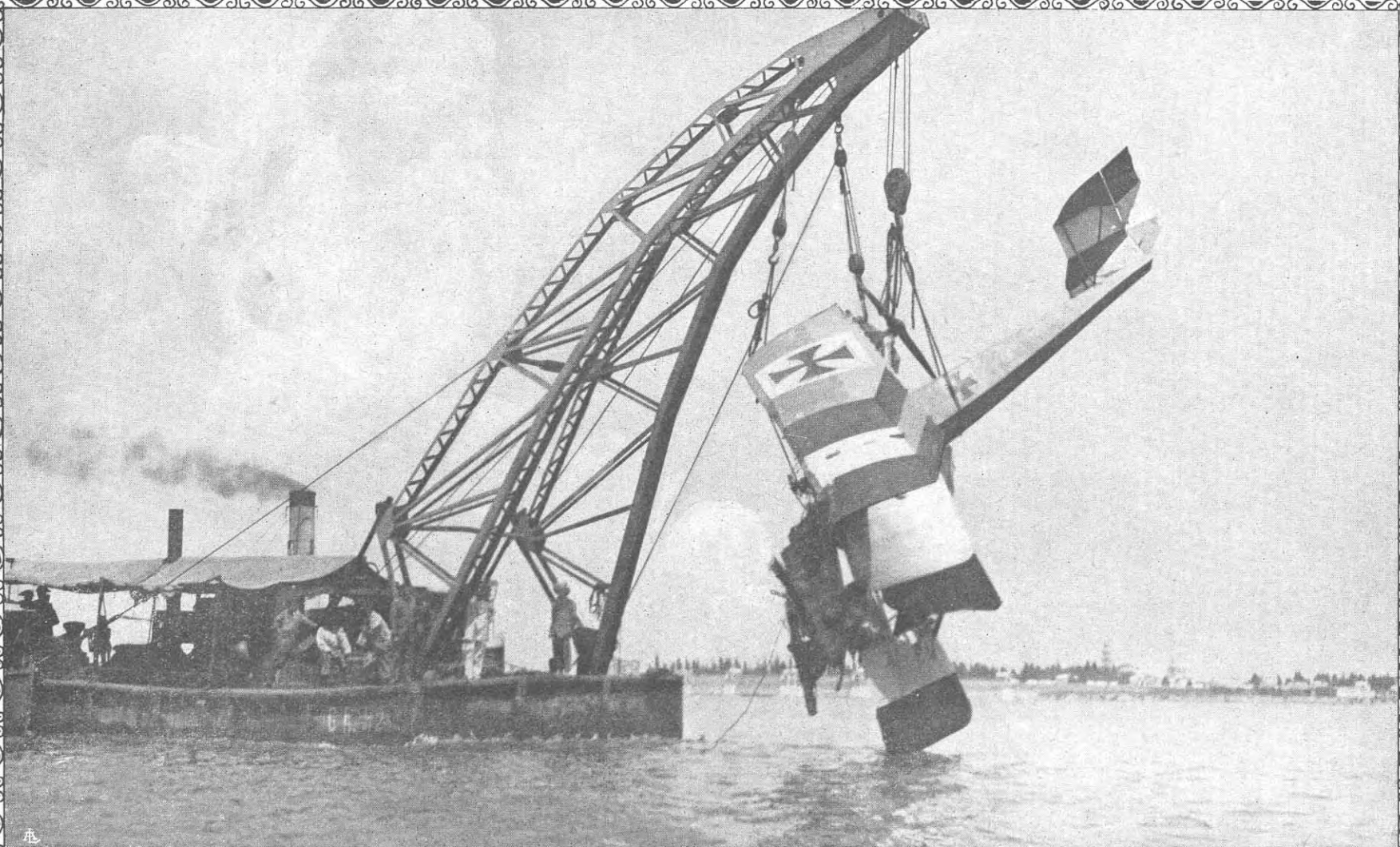
Rovine della casa in Campo dei Mori, distrutta nel bombardamento del 14 agosto 1917.



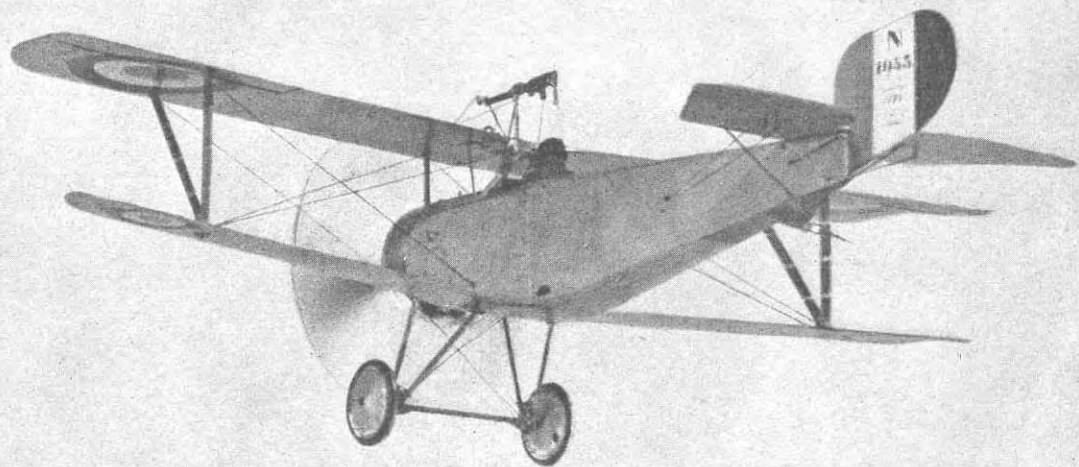
Silurante in appoggio di idrovolanti durante un'azione offensiva.



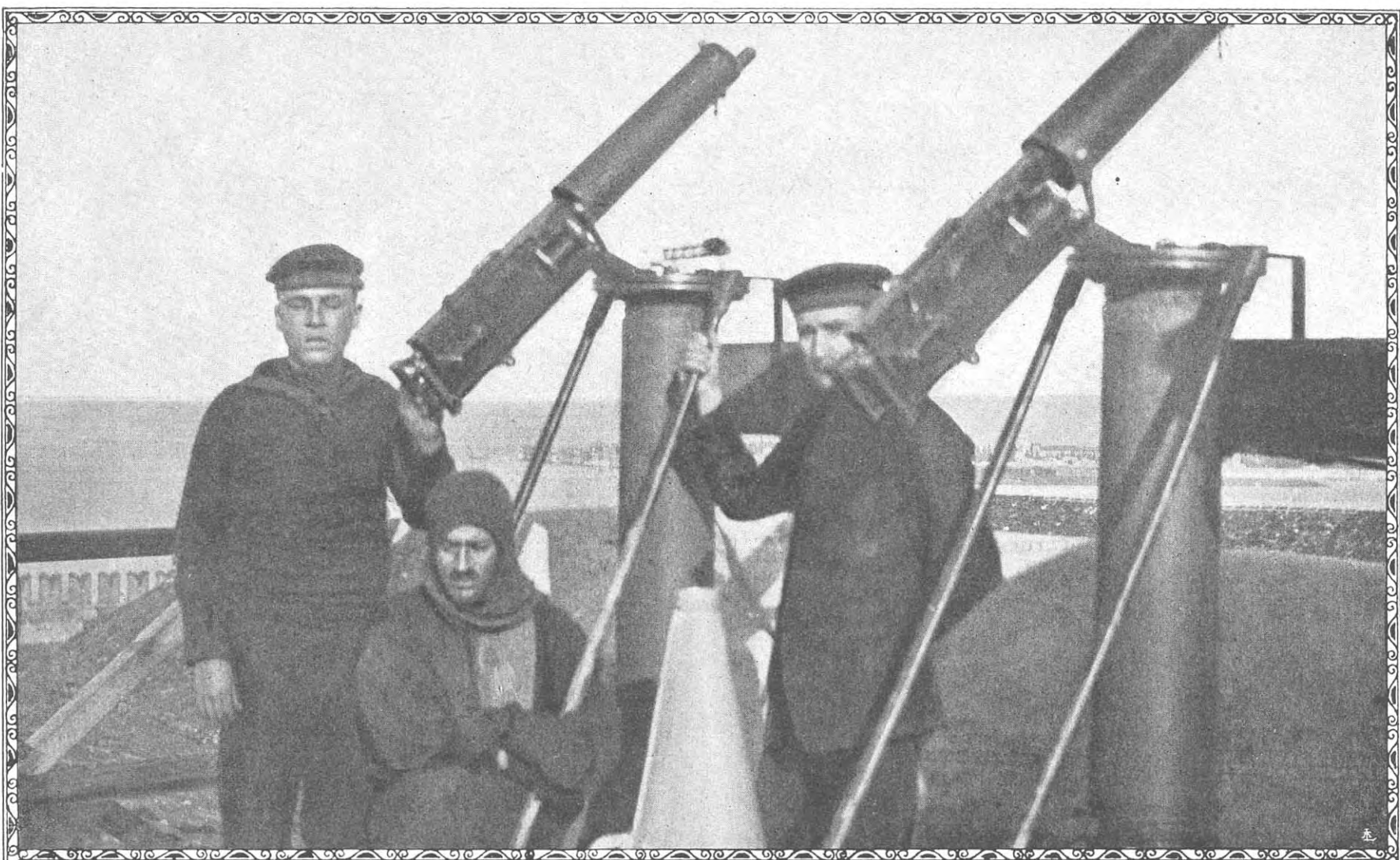
Si prepara un'incursione controffensiva: le bombe.



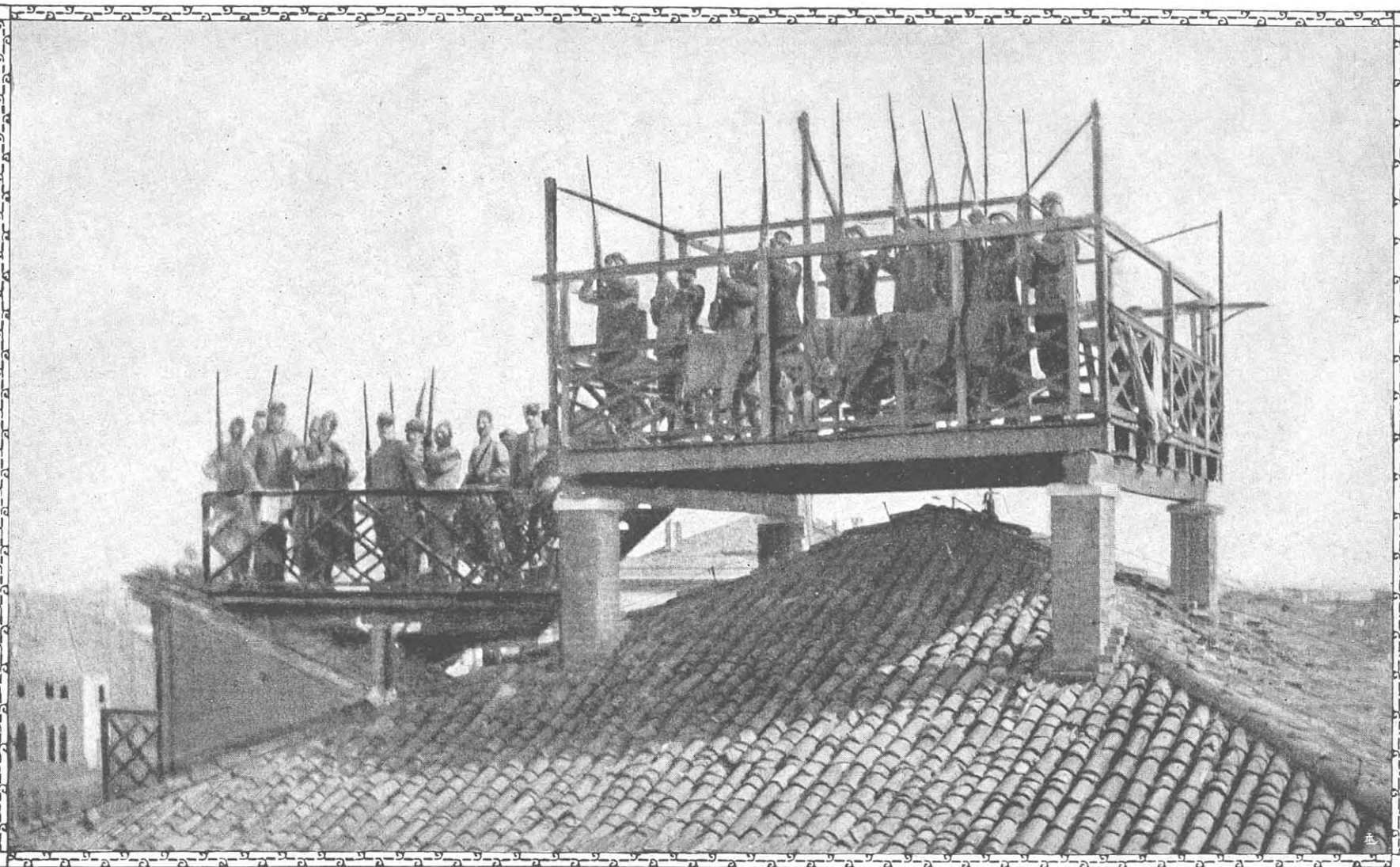
L'idrovolante austriaco K 228 abbattuto il 14 agosto.



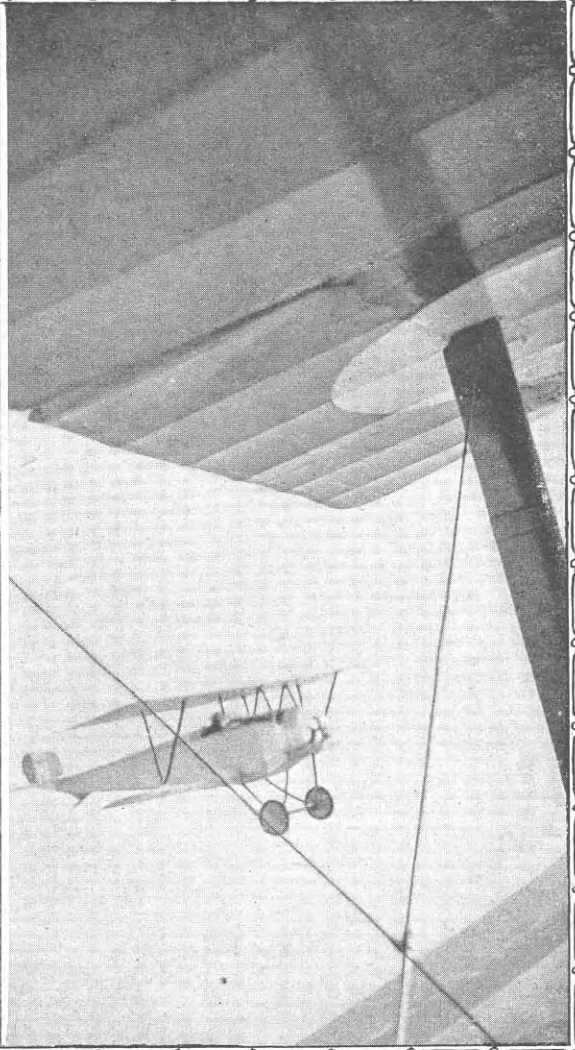
Newport da caccia in partenza per un'esplorazione.



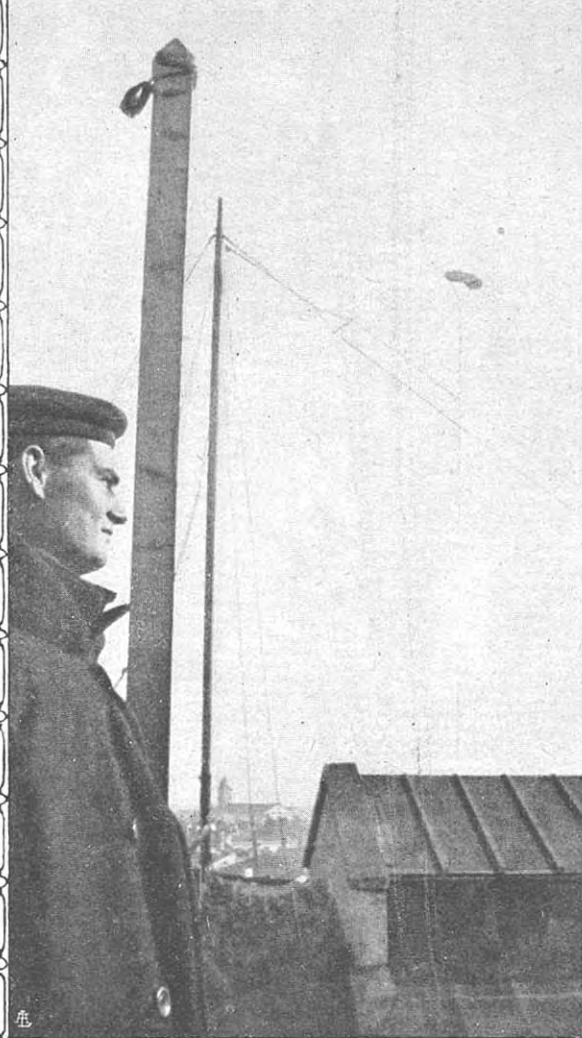
Marinai mitraglieri in altana.



Sulle altane dei fucilieri: pronti al fuoco.



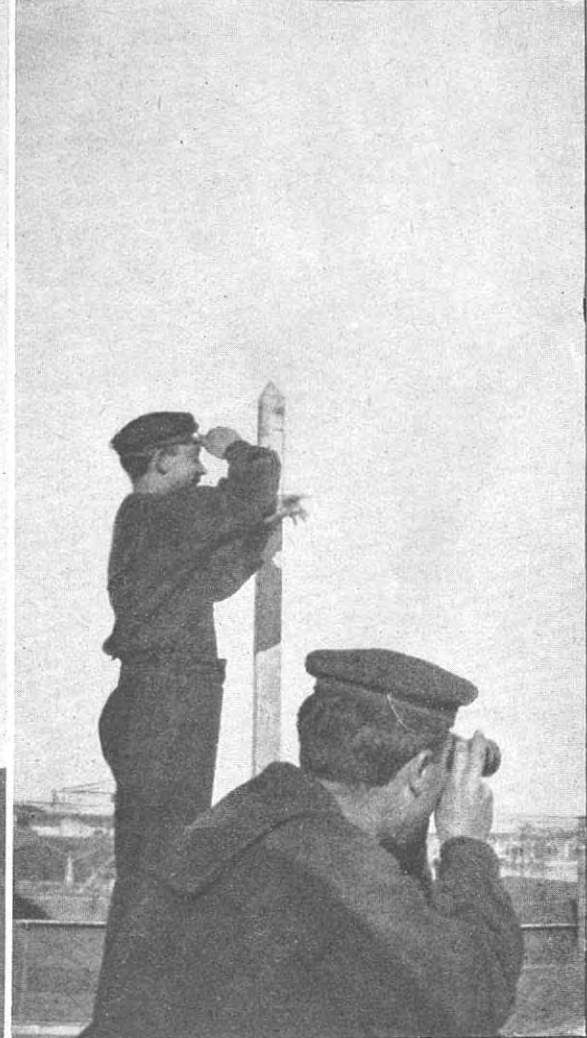
Newports da caccia: partenza.



Un draken.



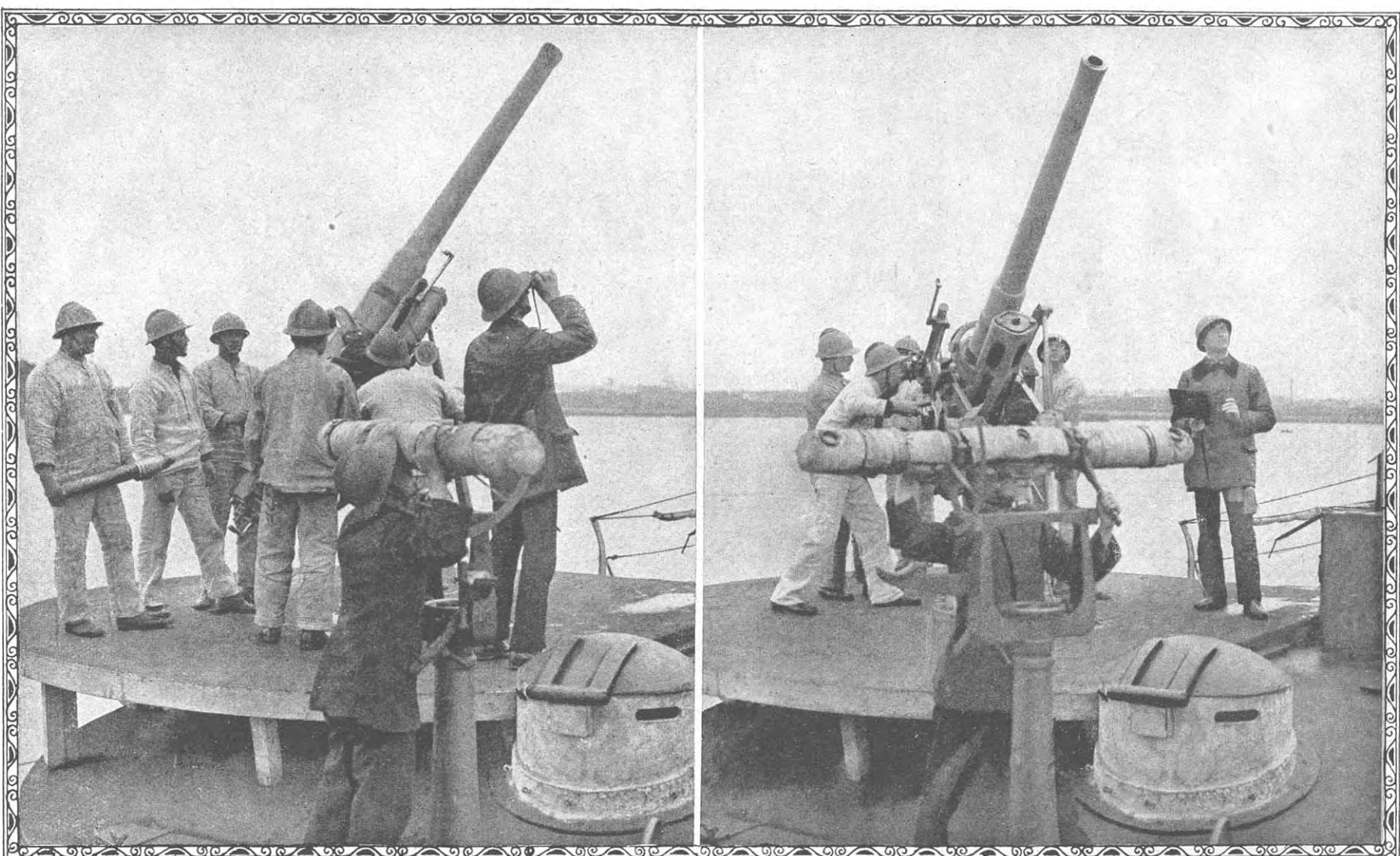
Un aerofono.



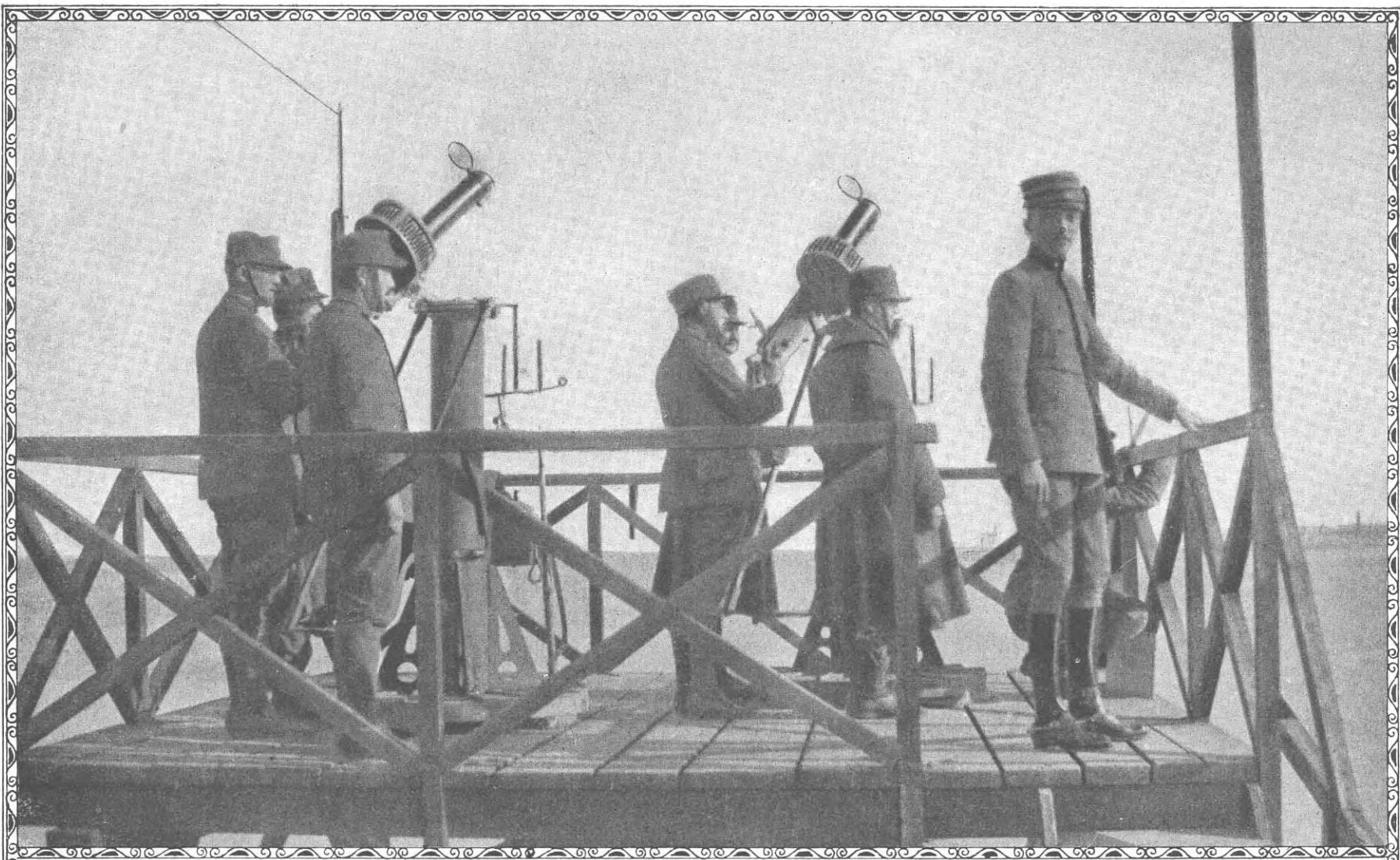
Vedete.



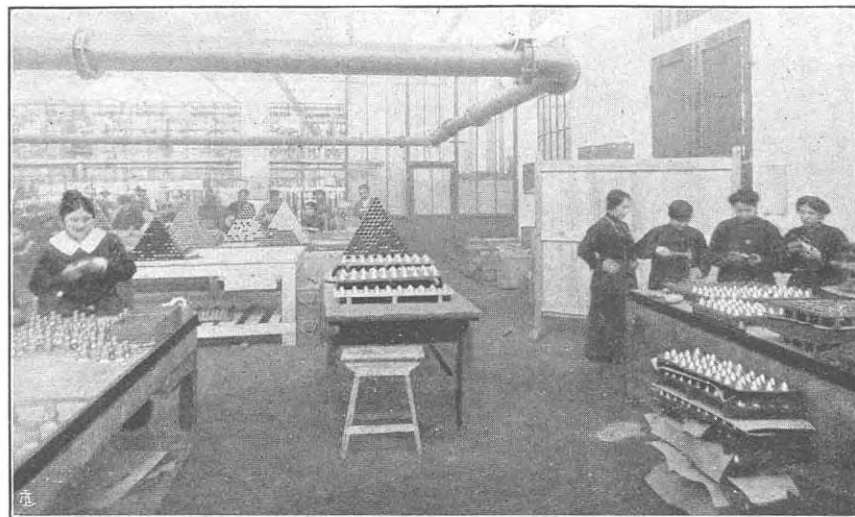
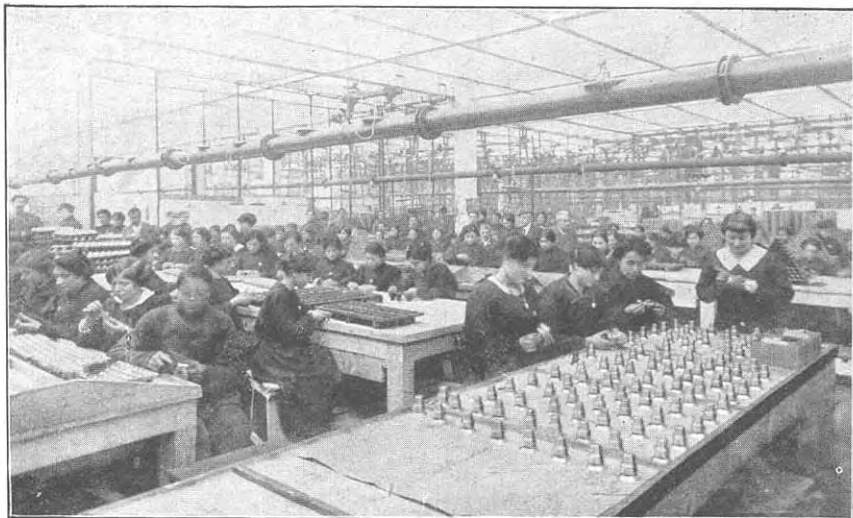
Immagini della guerra a Venezia.



Le batterie antiaeree delle navi all'ormeggio.



Un posto di mitragliatrici dell'Esercito.



Collaudo delle spolette per la R. Marina.

METALLURGICA BRESCIANA GIÀ TEMPINI

SOCIETÀ ANONIMA

SEDE IN BRESCIA

Capitale L. 2.600.000 inter. vers.

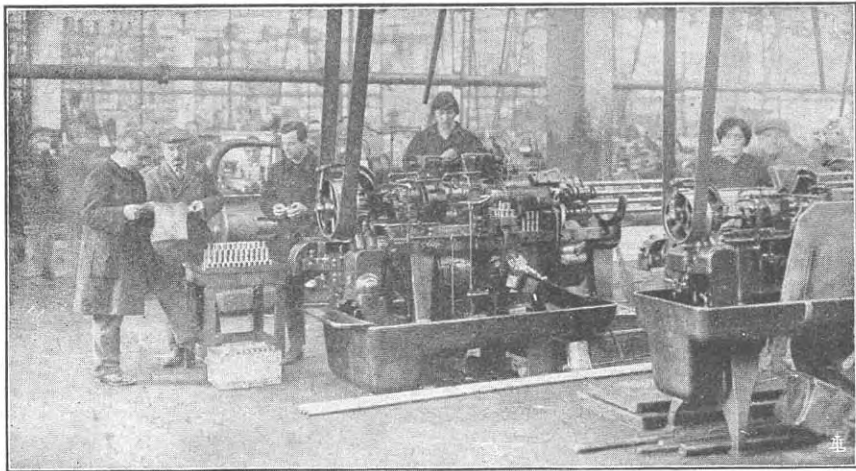
Le officine della Metallurgica Bresciana già Tempini, una delle più antiche del genere per la data della sua fondazione che risale al 1886 e nello stesso tempo una delle più moderne per la perfezione del suo macchinario e dei suoi impianti, sono state fin dall'origine adibite esclusivamente alla produzione di armi e munizioni.

Dopo scoppiata la guerra, questa Ditta è venuta continuamente ingrandendo il proprio Stabilimento e ha intensificato sempre più le proprie lavorazioni, fornendo ingenti quantitativi di bossoli di ottone

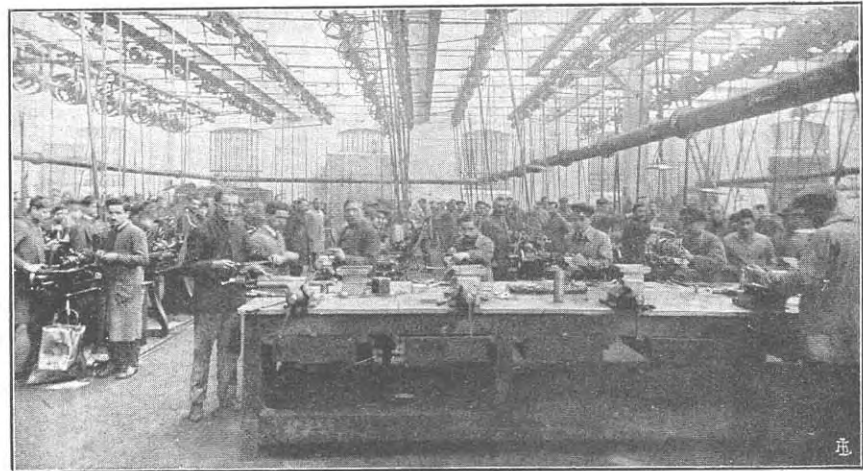
di vari calibri, di granate e shrapnels di medio e di grosso calibro, di accessori di ogni specie, di mitragliatrici per l'Esercito e per l'Aviazione.

Una parte molto rilevante della produzione di questo Stabilimento è rappresentata dalla fornitura di bossoli, di granate e di spolette che ad esso sono state affidate dalla R. Marina.

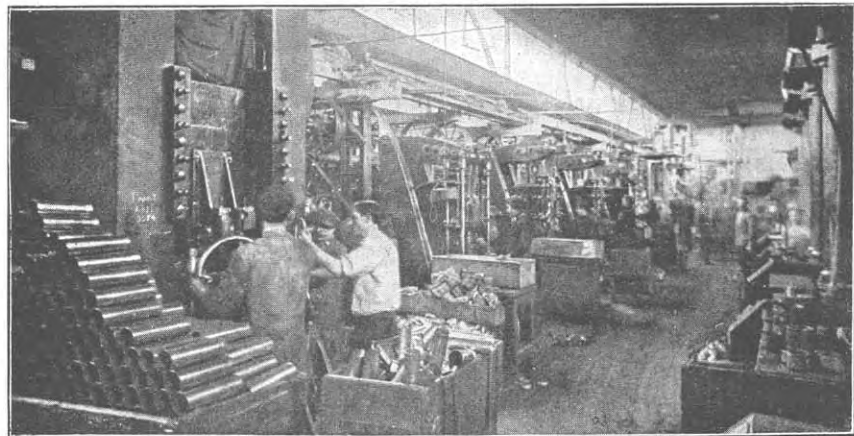
Recentemente anche la Metallurgica Bresciana è ricorsa in larga misura alla mano d'opera femminile: nei vari reparti dello Stabilimento lavorano oltre duemila donne.



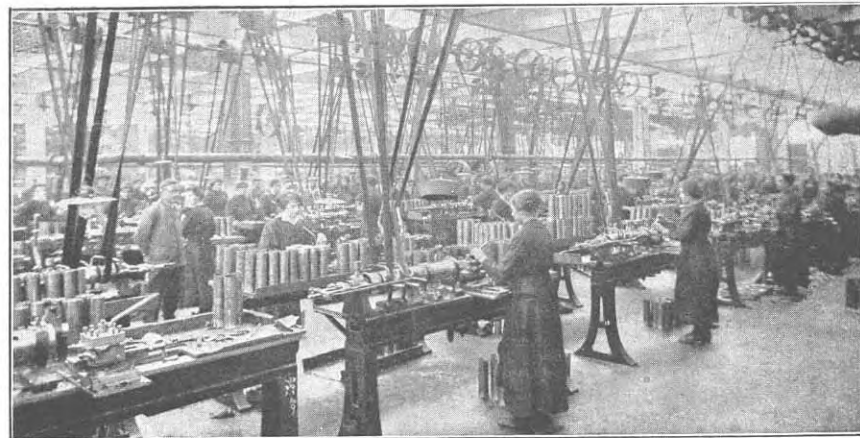
Macchine automatiche per la lavorazione delle spolette.



Reparto attrezzisti nel laboratorio spolette.



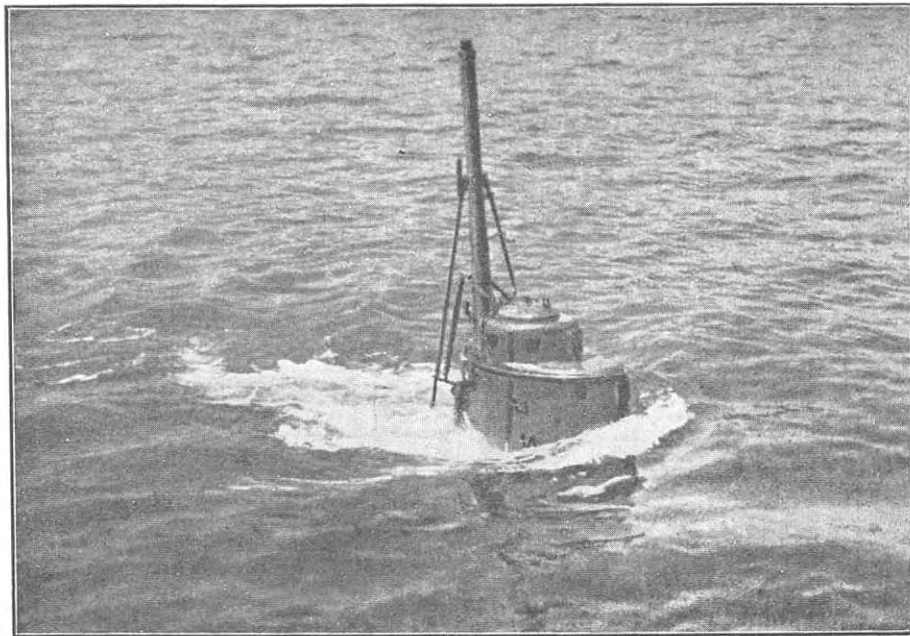
Presses per la trafilatura e stampatura dei bossoli di ottone.



Torni per il finimento dei bossoli di ottone.

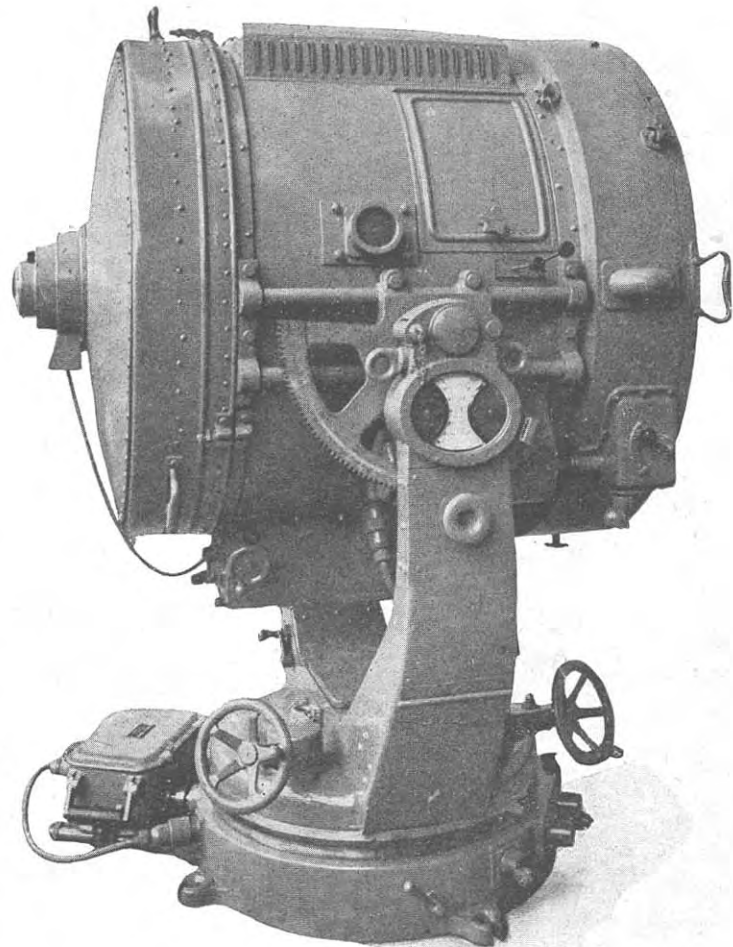
LE OFFICINE GALILEO DI FIRENZE

PER LA MARINA E PER L'ESERCITO



Gli occhi di un sommergibile: il periscopio.

CASA FONDATA NEL 1860



Proiettore da 90 cm.

Le OFFICINE GALILEO di FIRENZE già prima della guerra erano assai rinomate per i loro prodotti ottici e scientifici di precisione come lenti, cannocchiali, strumenti di fisica ottica, meccanica ed elettrica.

Il loro grande sviluppo preso dopo lo scoppio del conflitto europeo è in continuo aumento: esse contano oggi circa 2000 operai e sono le principali fornitrici delle Marine e degli Eserciti Nazionali ed Alleati per periscopi, per grandi proiettori di Navi e difese costiere, per goniometri, telemetri, cannocchiali, ecc., ch'esse fabbricano completamente con propri mezzi.

A questo grande contributo ch'esse portano oggi per conse-



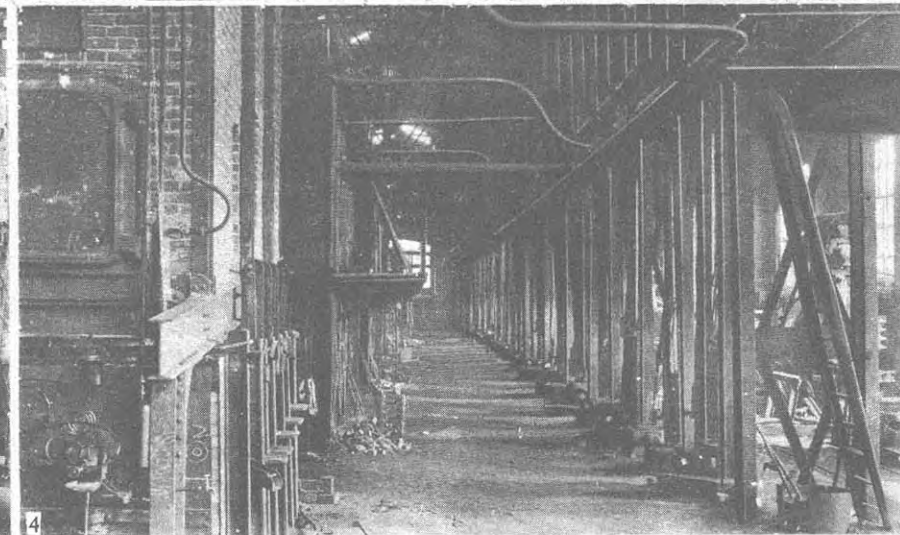
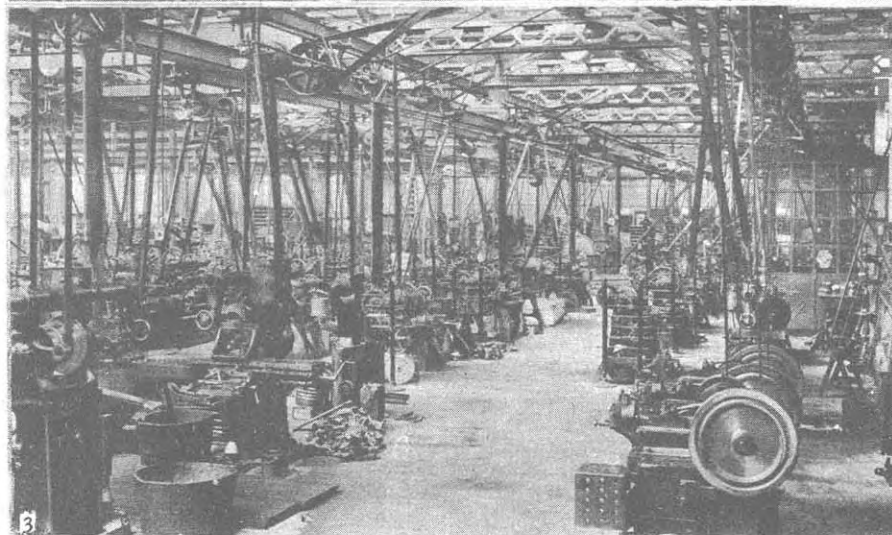
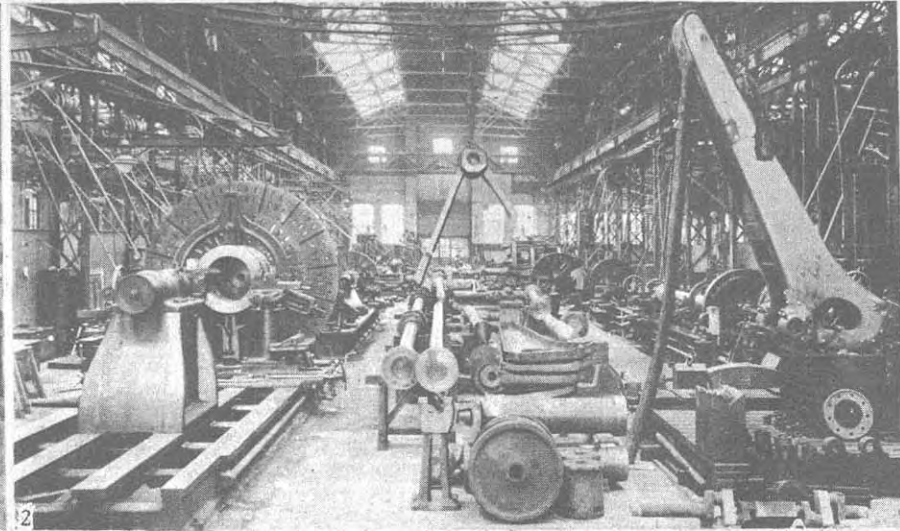
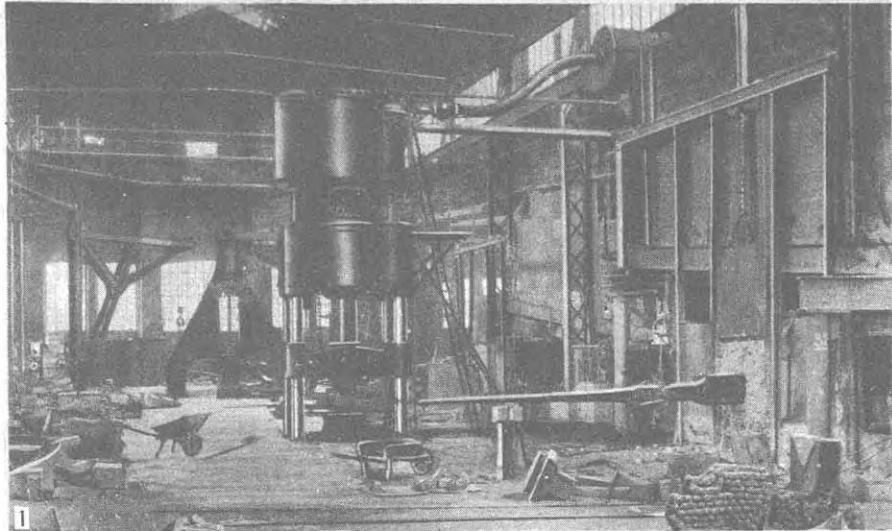
Veduta della sala principale delle macchine.



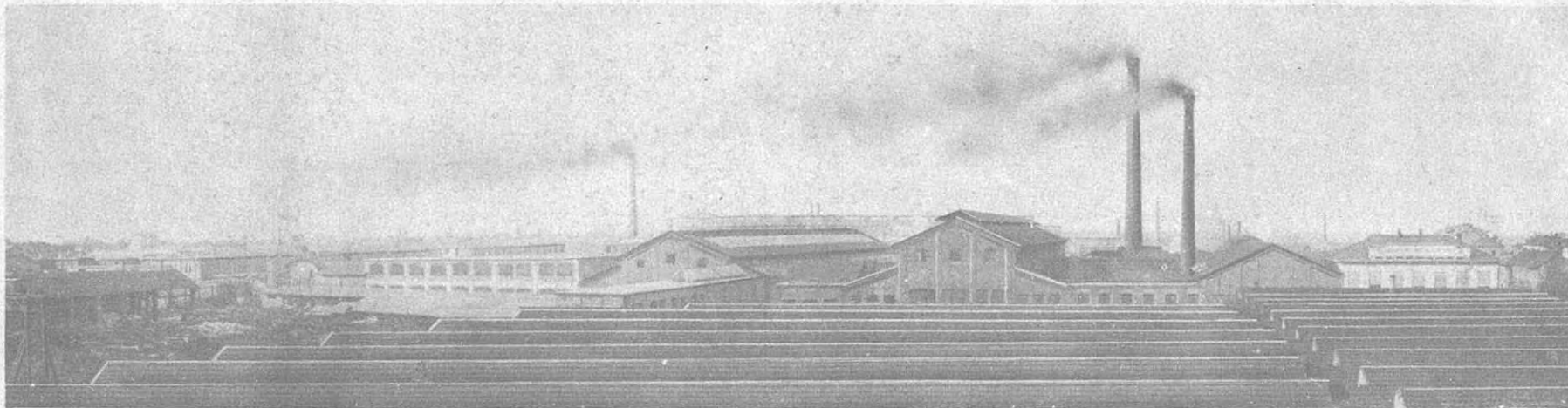
Veduta parziale delle Officine Galileo ed Uffici.

guire la vittoria delle nostre armi, seguirà dopo la vittoria un nuovo maggior impulso all'Industria Nazionale più che in passato, giacchè le Officine Galileo saranno fra le prime Case Italiane nel dedicare la propria attività alla produzione in serie oltre che di tutti i propri prodotti di prima guerra anche di nuovi apparecchi meccanici, ottici ed elettrici come lenti, cannocchiali, tachimetri, amperometri, voltmetri, galvanometri, in special modo di contatori elettrici, reostati, resistenze e tanti altri articoli di massima precisione.

Le Officine Galileo danno affidamento di presentare dopo guerra prodotti ottimi e veramente italiani e pari ai migliori dell'Estero.



1. Grossa forgia. - 2. Grossa torneria. - 3. Piccola torneria. - 4. Batteria di 24 magli a stampare.



Veduta generale dello Stabilimento di Barriera di Milano.

La Società Anonima **INDUSTRIE METALLURGICHE - TORINO** - con stabilimenti in Torino, Barriera Milano - Torino, Barriera San Paolo - Sestri Ponente - con costante e continuo progresso ha saputo perfezionare ed aumentare la propria produzione, così da essere in grado di assumere qualunque fornitura di pezzi fucinati, stampati e imbottiti, greggi e lavorati.

Presse di ogni potenza, fino a 1000 tonnellate, magli a fucinare, ed una batteria di 30 magli a stampare, permettono di produrre pezzi in ferro ed acciaio di qualunque forma e dimensione.

Fra le prime industrie italiane ha dato grande impulso alla lavorazione della lamiera,

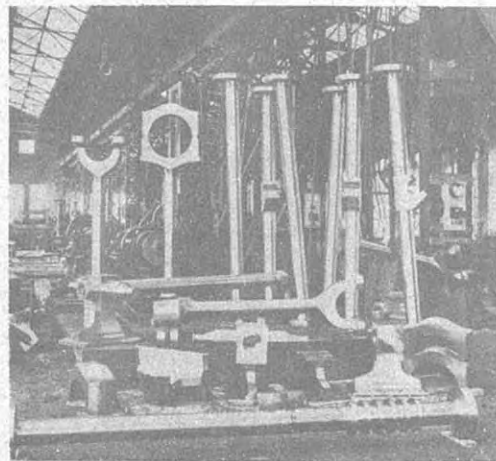
creando un reparto di imbottitura con presse di potenza variabile da 600 a 1000 tonnellate.

Nel reparto meccanica si lavorano pezzi di qualunque dimensione e peso dai più grossi pezzi per marina, come timoni, alberi, dritti di poppa, fino alle parti più difficili per affusti e per piccola meccanica.

Un reparto è esclusivamente adibito alla lavorazione dei proiettili di medio e grande calibro.

Uno speciale reparto occupante un'area di 15.000 metri quadrati, è addetto al montaggio di telai per automobili, affusti per cannoni, materiali d'artiglieria, torpedini, ecc. ecc.

Vi ha pure una fonderia per la produzione di getti in ghisa malleabile e comune.



Pezzi per grossi motori per la R. Marina.

PAOLO GIORDANI

LA CACCIA AI SOMMERGIBILI



LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA
EUROPEA
LIBRO VIII

PUBBLICAZIONE MENTIS
CONTO CORR. CON LA POSTA

EDITORI ALFIERI & LACROIX MILANO

La Marina Italiana nella Guerra Europea

64 PAGINE CON OLTRE 100 ILLUSTRAZIONI

Prezzo Lire 1.50 cadaun volume.

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

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

Prezzo cadaun volume Francs 1.50 - Abbon. alla serie di sei volumi Francs 9

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

PRIMA SERIE

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

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

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

SECONDA SERIE

7. PER LA DIFESA DI VENEZIA di Umberto Fracchia.
8. LA CACCIA AI SOMMERSIBILI di Paolo Giordani.

In preparazione:

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

NOVITA'

UGO OJETTI

NOVITA'

I MONUMENTI ITALIANI E LA GUERRA

IN 4° GRANDE - 32 PAGINE - CIRCA 150 TAVOLE FUORI
TESTO - CARTA DI LUSO - LEGATURA BODONIANA -
.. COPERTINA A COLORI DI G. MARUSSIG ..

A CURA DELL'UFFICIO SPECIALE DEL MINISTERO DELLA MARINA

PREZZO LIRE QUINDICI

"L'ira degli eserciti d'Austria — scrive Ojetti — contro i monumenti e le opere d'arte italiane non è cominciata nel 1915 con questa guerra quando i cannoni della flotta imperiale hanno colpito San Ciriaco d'Ancona e gl'idrovolanti hanno bombardato Sant'Apollinare Nuovo a Ravenna e gli Scalzi a Venezia. E' un'ira tenace che dura da secoli, fatta di invidia e di viltà: invidia di quello che i nemici non hanno, che non potranno mai avere e che è il segno dovunque e sempre riconoscibile della nostra nobiltà, così che ferir l'Italia nei suoi monumenti e nella sua bellezza dà a costoro quasi l'illusione di colpirla sul volto; viltà perchè sanno che questa nostra singolare bellezza è fragile e non si può difendere, e percuoterla e ferirla è come percuotere davanti alla madre il suo bambino".

Già nel '48 e nel '49; e oggi con più furore.

D'allora e d'oggi racconta questo libro: e di tutto quel che oggi la guerra ha offeso: e di quel che s'è fatto perchè di più non potesse offendere, trasportando i quadri, coprendo le statue, costruendo architetture su architetture; da Venezia a Ravenna ad Ancona, da Velo d'Astico a Brescia e a Bergamo, a Treviso e a Padova, a Milano, a Bologna, a Firenze, a Roma, a Taranto, a Trani, in ogni luogo dove c'è un monumento d'arte e una minaccia d'offesa.

L'illustrazione, ricchissima, tratta da fotografie che vengono date ora in luce per la prima volta, documenta, per i tecnici e per i curiosi, nella più impressionante evidenza, questo caratteristico aspetto della nostra guerra.

LA MARINA ITALIANA
NELLA GUERRA EUROPEA

· LIBRO OTTAVO ·

LA CACCIA AI SOMMERSIBILI

DI PAOLO GIORDANI

PUBBLICAZIONE DELL'UFFICIO SPECIALE
DEL MINISTERO DELLA MARINA

· 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.



La guerra dei sottomarini ha sostituito nel conflitto europeo con centuplicata efficacia la guerra dei corsari. Le invisibili navi crescono ogni giorno di tonnellaggio, di velocità, di armamenti, e il marinaio sottomarino è un nemico che non dà quartiere ed ha i suoi porti inaccessibili, i suoi depositi, i suoi rifornimenti nelle mille spaccature delle Cicladi come nei recessi sconosciuti delle isole dell'Egeo, fra i bassifondi insidiosi delle Sirti come sulle coste del Marocco e della Spagna. Con un nemico così terribile la lotta è dura e difficile: prevenire e sventare tutti gli agguati ch'esso tende con sangue freddo ed astuzia è opera formidabile di sapienza e di eroismo.

Nessuno certo oserebbe affermare che l'Italia — e con essa alcuna delle nazioni alleate — fosse preparata alla feroce guerra sottomarina, così com'essa fu concepita dalla esasperata barbarie teutonica e condotta dalla numerosa flotta di sommergibili di cui la Germania potè disporre fin dal primo anno di guerra. Ma nessuno

forse immagina quanti sommergibili austriaci e tedeschi riposino oggi in fondo ai mari d'Italia, per virtù della nostra flotta da guerra e mercantile, dei nostri sbarramenti e delle nostre trappole, delle nostre batterie costiere e delle nostre ostruzioni (senza contare quelli catturati o che dal fondo furono dai nostri marinai tirati su e restituiti poi dai nostri cantieri alla gloria della buona guerra sul mare), e quale prodigiosa efficienza abbia in così breve tempo raggiunto, per opera della Marina da guerra, l'organizzazione delle nostre difese antisommergibili sia navali che terrestri ed aeree.

Il sommergibile, al pari di tante altre cose, è creazione latina, esattamente valutata ed apprezzata dai tedeschi. La nostra Marina e quella francese vantavano flottiglie di tali unità quando la Germania non pensava neppure a costruirne: si ricordi il nostro *Delfino* che eseguì le sue prime esperienze nel 1903 e fu così perfettamente ideato che, con qualche trasformazione di particolari, serve ancora adesso.

I tedeschi ebbero il merito di conferire a questa creazione prettamente latina quei notevolissimi miglioramenti tecnici che la perfe-

zione delle loro industrie meccaniche favorivano, ma la rivolsero contro navi inermi recanti donne e bambini e seppero così prevedere per la nuova arma un impiego assai più vasto e complesso che le altre marine non prevedessero. Tutti avevano più o meno riconosciuto l'utilità dei sommergibili e ne costruivano, ma li consideravano elementi secondari di difesa ravvicinata costiera ed escludevano, nei loro calcoli, ch'essi dovessero tenere a lungo il mare e spingersi lontano dalle proprie basi.

Le marine dell'Intesa non poterono certo sguinzagliare allo scoppio della guerra così potenti, allenate e numerose flottiglie di sommergibili, ma neppure le condizioni della lotta furono mai tali da imporre alle marine alleate un uso altrettanto largo di armi, che solo son chiamate a rendere buoni servizi quando le navi nemiche abbandonano l'impenetrabile rifugio delle loro basi o quando la bandiera commerciale dell'avversario è sui mari.

Immaginiamo che l'Italia avesse posseduto fin dal maggio 1915 una flotta di sommergibili dieci o cento volte superiore a quella di cui disponeva realmente, come avremmo noi potuto impiegarli contro un nemico così restio a far uscire le sue navi dagli inaccessibili porti, e quali risultati ottenere in mari sgombri fin dall'inizio delle ostilità della bandiera commerciale avversaria?

E' assurdo pensare che i sommergibili possano tentare colpi di mano contro ancoraggi del nemico, poichè gli sbarramenti subacquei che oggi proteggono le navi nelle loro basi renderebbero inutile e fatale qualunque tentativo del genere. Infatti è noto che il sommergibile francese *Curie* andò perduto mentre cercava di compiere una tale azione.

Tuttavia non è chi non veda la necessità, per una marina da guerra come la nostra, di aver sempre pronte alla caccia numerose ed ardite flottiglie di sommergibili, non solamente per il giorno in cui le navi nemiche tentassero una sortita in forze dalle basi che

ora gelosamente le custodiscono, sibbene ancora per la quotidiana polizia dei nostri mari, per la vigilanza preventiva di ogni mossa che la squadra austriaca possa fare e per sorprendere quelle navi da guerra o da trasporto che tentassero uscire dal ridosso degli sbarramenti.

E' questo appunto il compito che i nostri sommergibili assolvono con infaticabile zelo dal maggio del 1915, mentre i nostri arsenali provvedono ad accrescerne sempre più la potenza ed il numero, ed è per la tenace e continua attività dei nostri sommergibili in Adriatico, ben nota al nemico, che questo ha dovuto limitare la sua azione navale a brevissime scorrerie di sorpresa del suo naviglio leggero. Ma non si può negare che nel primo periodo della guerra europea siano stati possibili ai sottomarini austro-tedeschi audacie e barbarie, a cui le marine dell'Intesa apparvero del tutto impreparate.



Si pensi ancora quale enorme numero di siluranti occorrerebbe per affidare ad esse, oltre la guerra sul mare, anche quella contro gl'insidiatori subacquei.

Ad insidiare e distruggere l'arma subacquea poco adatto si rivelò per deficienza numerica il naviglio sottile e ancor meno l'arma stessa. Pure la lotta impari fu immediatamente ingaggiata dalle squadriglie dei cacciatorpediniere e torpediniere dell'Intesa, nell'Adriatico come nel Mar del Nord, nell'Atlantico come nell'Egeo. Le velocissime navi furono impiegate, oltre che come scorte protettrici del naviglio mercantile, come veri cacciatori di mostri, furono lanciate alla ricerca e all'inseguimento dell'invisibile e, mentre s'ideavano e si apprestavano con improvvisazioni genialissime le difese e le insidie nuove contro il nemico impreveduto, le siluranti italiane — quelle

che, dovettero proteggere giorno e notte per lunghissimi mesi, insieme col traffico dei rifornimenti, i continui trasporti di truppe nostre ed alleate fra le due sponde adriatiche e dall'Jonio all'Egeo — ebbero le responsabilità più gravi e più dure.

Tutte le nostre squadriglie in Adriatico e in Tirreno si specializzarono nella caccia al sommergibile con tenacia instancabile e per lungo tempo sostennero da sole tutto il peso e i sacrifici della campagna sottomarina nei nostri mari, quando ancora non avevamo altre navi di pattuglia e i piroscafi erano tutti disarmati e le coste nazionali indifese e popolate di spie e l'aviazione marinara quasi tutta da creare. Eppure di quell'epica gesta, dell'aspra fatica e del logorìo intenso a cui furono insieme assoggettati il materiale e la gente delle nostre gloriosissime siluranti per sopperire a tutte le necessità che la guerra corsara ci aveva imposto d'un tratto, rendendo inutili in gran parte la preparazione e l'organizzazione della vigilia, pochi sanno ancora oggi valutare l'importanza e la bellezza.

La lotta delle torpediniere contro i sommergibili è delle più curiose. E' fatta di abnegazione e di costanza, ma una dote occorre soprattutto nei combattimenti: l'intuito. Bisogna intuire l'insidia del sottomarino, futarla. E' un problema a molte incognite, si sa, ma il sommergibile, come ogni altro galleggiante, non può navigare eternamente perchè ha bisogno di rifornirsi e neppure può rimanere troppo a lungo sott'acqua perchè l'energia elettrica, come la resistenza umana, non è inesauribile. La caccia è quindi assai più proficua vicino ai suoi punti di rifornimento e deve essere condotta come uno sport: con passione. Molto anche si può contare sui fattori morali. Un sommergibile che sa di essere cacciato perde la più parte del suo valore aggressivo e se poi è costretto a restare immerso per molto tempo strema le forze del suo equipaggio. Ecco perchè occorre perseverare nelle ricerche e non dar tregua.

Talvolta, spesso anzi, il sommergibile nemico è segnalato dagli

idrovolanti che dall'alto lo vedono quando è immerso come si vede un sasso in fondo a una vasca e possono colpirlo con bombe micidialissime che esplodono a parecchi metri sott'acqua. Altra volta è scoperto dalla squadriglia dei caccia prima che abbia il tempo di sparire immergendosi e allora è come un cervo stretto dai cani in uno stagno.

Fu questo il caso dell'*U. 3*. La mattina del 10 agosto 1915 un nostro incrociatore ausiliario, il *Città di Catania*, era attaccato nel Basso Adriatico dall'*U. 3*. L'incrociatore riuscì con abile accostata a schivare i due siluri lanciategli contro dal sommergibile e manovrò velocissimo per investirlo con la prua. Sebbene colpito dallo sperone della nostra nave il sommergibile nemico non affondò ma si immerse rapidamente. Al primo allarme però la squadriglia dei cacciatorpediniere *Abba*, *Mosto* e *Bisson* era già stata lanciata alla ricerca del pirata e tutte le vie di scampo gli erano state precluse.

Infatti, dopo sedici ore di caccia brillantemente condotta dal comandante dell'*Abba* — uno specialista in materia — l'*U. 3* fu rintracciato nel pomeriggio dell'11 e, costretto ad emergere per le gravi avarie procurategli dalla speronata del nostro incrociatore, fu affondato dal più vicino dei caccia, il *Bisson*, a colpi di cannone. Furono salvati e fatti prigionieri, il comandante in seconda e undici uomini dell'equipaggio.

Altri sommergibili nemici presi in caccia nel Basso Adriatico da nostre squadriglie di siluranti seguirono la sorte dell'*U. 3*. L'8 febbraio del 1916, in un combattimento presso Capo Laki fra due sommergibili austriaci e alcune nostre torpediniere in crociera, queste, evitato il lancio di quattro siluri, riuscirono ad affondare una delle navi avversarie investendola col lancio di numerose bombe di tritolo. Nel marzo successivo, il 14, ancora nostre siluranti impegnarono combattimento con un sommergibile nemico nelle acque di Medua e lo finirono a cannonate. Dai rottami affioranti con le chiazze di nafta

non fu possibile in nessuno dei due casi riconoscere il numero di matricola del mostro ucciso, sebbene i segni dell'affondamento fossero certi.



Più tragico ancora è il duello tra una silurante e un sommergibile, soli in alto mare, che lottano d'astuzia e d'ardimento, macchina contro macchina, guidate dal cervello e animate dall'ansia dei loro uomini... Di questi duelli molti sono avvenuti, con varia fortuna, nei nostri mari e continuamente ne avvengono. Il più recente successo ottenuto, in tal genere di lotta, spetta alla nostra torpediniera che nel Tirreno, il 20 agosto di quest'anno, affondò col fuoco di vari pezzi e col lancio di bombe un sommergibile nemico, dopo averne evitato i siluri.

Nello stesso mare, il 4 aprile, l'*Indomito* aveva impegnato combattimento con un grande sommergibile nemico armato di medi calibri — che tentava l'inseguimento di un nostro piroscifo — e lo aveva investito in pieno con ben centrate salve e lancio di bombe, costringendolo ad immergersi. S'ebbero anche allora segni di affondamento e per più tempo in quella zona di mare non furono avvistati sommergibili nemici, ma sarebbe assai lungo enumerare simili episodi di cui è ricca ormai ogni pagina del diario della nostra guerra navale.

Appena tre giorni dopo la dichiarazione di guerra, il 27 maggio 1915, una nostra torpediniera affondava nell'Alto Adriatico un sommergibile austriaco cannoneggiandolo a distanza prima che quello avesse avuto il tempo di lanciare i suoi siluri e fu il nostro primo affondamento certo di sommergibile nemico.

Terribile, nella sua fulminea brevità, fu il duello che si svolse pochi giorni dopo, l'8 agosto, fra una nostra silurante e l'*U. 12*.

Il sottomarino austriaco avanzava cauto nelle acque di Venezia allungando e ritraendo a quando a quando fra lo schiumare delle onde l'asta del periscopio per spiare intorno la distesa del mare ed era spiato a sua volta da una nostra silurante in crociera, vigile sentinella della costa. Con abile manovra la torpediniera finse di procedere per la rotta di sicurezza, seguita dal sommergibile nemico, e lo condusse invece in pieno sugli sbarramenti di mine, dove una di queste esplose e lo distrusse.

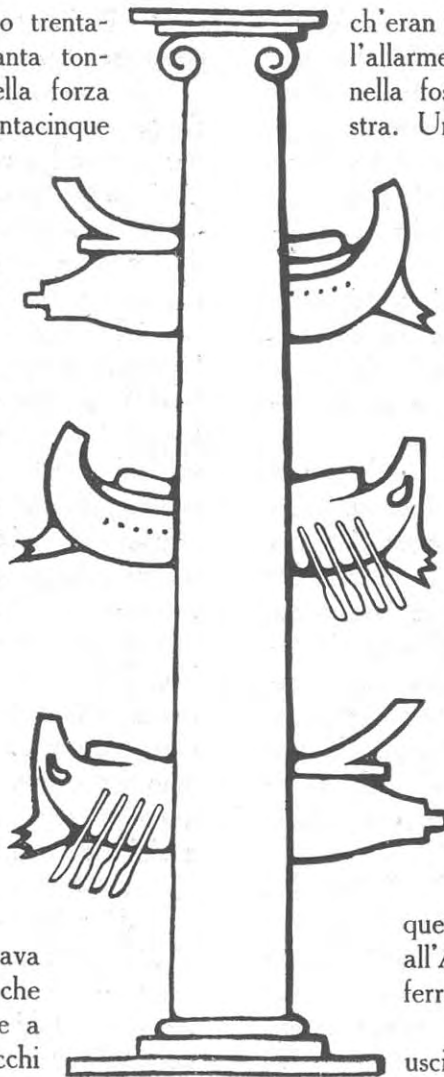
La mattina dopo, gl'idrovolanti venuti a scrutare il fondo del mare videro nettamente lo scafo nella trasparenza dell'acqua e i palombari dissero più tardi che il sommergibile era stato addentato dal siluro nel compartimento di prua — la sola parte sfraccellata — e che poteva ricuperarsi. La buona stagione però non favoriva il ricupero poichè, occorrendo tenere in alto mare per lungo tempo e per un lavoro troppo complicato grossi pontoni, si sarebbe offerto un facile e continuo bersaglio alle incursioni nemiche aeree e sottomarine. Venne, con l'inverno e la nebbia, il momento buono, e nel gennaio del 1917 l'*U. 12* poté essere rimorchiato nel bacino di una nostra base navale. Vi entrò coperto di conchiglie e di fango verdastro, tutto corroso dall'acqua e dal tempo, col ventre pieno di cadaveri ridotti a una poltiglia viscida e scura, e parve che dopo sedici mesi la tragedia, non veduta allora, si compisse oggi, solo oggi che, attraverso le contorsioni e lo sconquasso delle lamiere divelte, dalla posizione delle leve e dei comandi di manovra, dalla zavorra di piombo schiavardata, dal portello della torretta aperta — tentativo disperato di fuga —, dagli scheletri umani incrostati sulle vertebre d'acciaio dello scafo poteva gridare l'urlo della morte orrenda, poteva narrare col muto segno dei morti pietrificati che rivivono, l'istante atroce.

L'*U. 12*, varato a Fiume nel 1912, era lungo trentacinque metri e largo quattro, aveva duecentocinquanta tonnellate d'immersione, dei motori a combustione della forza di cinquecento cavalli, due tubi di lancio da quarantacinque e una velocità di dieci miglia. Lo comandava il tenente di vascello Eugenio von Lerch, uno dei migliori della marina avversaria, nato nel 1866 da un contrammiraglio austriaco stabilitosi a Trieste, e suo secondo era il tenente di fregata ventiquattrenne Ernesto Zaccaria, croato. Entrambi avevano partecipato, a bordo dell'*U. 12*, al siluramento della *Courbet*, e avevano, nel dicembre del 1914, colpito la *Jean Bart* presso il Canale d'Otranto cagionandole pochi danni.

Nè degli ufficiali, nè di alcuno dell'equipaggio fu possibile rintracciare qualcosa di simile a cadaveri, ma si dette onorata sepoltura a quell'ammasso informe di fanghiglia gelatinosa e di ossame grumoso, in cui si credette di riconoscere un poco di umanità putrefatta.



Altro episodio caratteristico della lotta fra torpediniere e sommergibili è il dramma del *Nembo* e dell'*U. 16*. Nella notte sul 17 ottobre del 1916 il nostro vecchio cacciatorpediniere scortava un grosso piroscalo carico di truppe, il *Bormida*, che veniva da Vallona e non aveva neppure un cannone a bordo. Le vedette fissavano il mare tempestoso con occhi



ch'eran lame di acciaio e presso alle tre del mattino una diede l'allarme: "Siluro a dritta!". La scia del siluro s'era disegnata nella foschia bassa sulle onde con una fosforescenza azzurrastra. Un buon colpo di timone e il caccia guizzò rapido a semicerchio, tutto sbandato da una parte, mentre il siluro gli passava strisciando di fianco. A tutta forza il *Nembo*, aperto il fuoco dei suoi pezzi prodieri, diresse là dove era stata segnalata la scia. Ma indovinando il secondo lancio immancabile contro il piroscalo, accostò velocissimo per mettersi a fianco del *Bormida* tra il sommergibile e il bersaglio e salvare così la nave affidatale.

Colpita in pieno dal secondo siluro, che esplose all'altezza del locale delle dinamo, la brava scorta restò spezzata in due, ma i suoi uomini, mentre la nave affondava con la poppa e la prua inclinate verso il centro, combattevano ancora scagliando contro il sommergibile tutte le bombe di fulmicotone. Lentamente, faticosamente il sommergibile nemico affiorava, crivellato dalle bombe. Anche questa volta la vendetta era compiuta: l'*U. 16* colava a picco insieme col *Nembo*, in uno stesso gorgo.

Due ufficiali e undici marinai del sommergibile furono fatti prigionieri, alcuni rincorsi dai nostri sulle montagne d'Albania dove avevano tentato la fuga. Da essi apprendemmo come l'*U. 16* fosse uno di quei sommergibili tedeschi che, regalati dalla Germania all'Austria, nella primavera del 1915 giunsero a Pola per ferrovia con equipaggi tedeschi.

Adesso l'*U. 16* aveva equipaggio austriaco. Era uscito da Cattaro la sera del 12 ottobre per andare al-

l'agguato lungo la costa albanese, ma dal primo giorno di quella crociera non aveva avuto fortuna. Fino al mattino del 17, facendo la spola fra Vallona, Merlera, Porto Palermo e Santi Quaranta (dove il 2 era avvenuto il nostro sbarco), aveva dovuto accorgersi che la zona era troppo vigilata per potervi tentare impunemente un buon colpo. Poi il tentativo fatale, lo scoppio flagellante delle bombe, l'invasione dell'acqua attraverso le lamiere sconnesse, la breve emersione per l'ultimo respiro e la morte.

Un altro sommergibile tedesco che lavorava nei nostri mari, l'*U. C. 12*, è finito vittima del suo stesso lavoro e la sua storia è particolarmente interessante perchè ci prova come la Germania avesse iniziato contro di noi azioni belliche prima ancora della nostra dichiarazione di guerra.

Nel pomeriggio del 16 marzo 1916, alle due circa, dalle navi di sorveglianza nelle acque di accesso di una nostra base fu udita un'esplosione violentissima e una fantastica colonna di acqua giallastra fu veduta sollevarsi e ripiovere giù con gran fragore disegnando sulle onde un breve lago di nafta coronato di bolle d'aria e ben presto di rottami di legno e di carne orribilmente straziata. Intorno si raccolsero torpediniere e dragamine a indagare il mistero di quella tragedia sottomarina, e i palombari, discesi al fondo per sentire al colpo dei loro martelli che veramente il mostro non era più che una tomba impenetrabile, ne scoprirono il cadavere piegato sul fianco sinistro e spezzato in due parti, lasciate quasi intatte dall'esplosione che lo aveva sventrato e stroncato nel mezzo.

L'ultima rotta del mostro era segnata da una fila di torpedini che i nostri marinai ben riconobbero. Essi avevano già salpato una prima volta in quelle acque, nel loro angoscioso e incessante lavoro di vigilanza, uno sbarramento di 12 di quegli ordigni, il 25 luglio 1915. Parve allora quasi impossibile che l'occhio attento delle nostre sentinelle nel mare fosse stato tradito in tal guisa, poichè le torpedini

erano di tipo tedesco e s'ignorava che l'Austria avesse sottomarini-
posamine, creazione tutt'affatto tedesca.

Fu raddoppiata la sorveglianza, ma uno sbarramento identico riapparve venti giorni dopo, nello stesso luogo, come d'incanto. Poi per parecchi mesi più nulla. Allorchè il 2 marzo 1916 le terribili armi furono ancora scoperte in altro mare, dinnanzi un'altra delle nostre basi navali, ma molto al largo. Quattordici giorni ancora e il misterioso posamine, ritornando alla prima base, finiva vittima della sua ultima insidia.

Il Comandante della base navale pensò subito al ricupero e il lavoro fu lungo e faticoso. Inabissato a più che trenta metri di profondità, il mostro ucciso poteva uccidere ancora per il carico di torpedini che aveva portato con sè come in una bara, ma i nostri marinai e palombari attesero a quel disseppellimento, a quella pesca eccezionale con l'ardore di una bella giornata di battaglia, e salutarono con gioia la preda, quando i due tronconi del sommergibile furono sollevati sul mare rigurgitanti di acqua, di nafta e di carname stritolato.

I resti umani furono cercati con cura tra il groviglio inestricabile delle lamiere contorte, dei tubi schiacciati, delle macchine infrante, chè tutto, nel cavo di quelle due occhiaie enormi riaperte al sole, mostrava impresso a brani di putredine umana il segno dell'attimo distruttore, la violenza della morte fulminea. Quei resti, a poco a poco ricomposti, furono chiamati con dei numeri, quattordi numeri, e s'ebbero con gli onori militari il riposo cristiano.

Alla luce intanto il mostro rivelò la sua struttura e la sua storia.

Per due terzi della sua lunghezza l'*U. C. 12* non si mostrava affatto dissimile da un sommergibile ordinario, ma la terza parte prodiera — molto diversa — era quella destinata alla posa delle mine. Sei grossi tubi di circa settantacinque centimetri di diametro traversavano lo scafo ed erano aperte le due estremità. Ogni tubo portava

due mine sovrapposte le quali erano sistemate prima che il sottomarino lasciasse il porto, poichè non vi era modo di manovrarle durante la navigazione. Le mine erano assicurate con delle chiavette metalliche che, quando il sommergibile navigava, le tenevano ferme in modo da evitare ogni pericolo di esplosione a bordo.

In questo tipo di sottomarino — gemello dell'*U. C. 5*, catturato dagli inglesi — allorchè si devono porre le mine, l'operatore nell'interno del sottomarino manovra una leva che fa ritirare la castagna di tanto da lasciare la mina in potere di un supporto di due centimetri. La mina ha quasi le dimensioni interne del tubo il quale basta a tenerla a posto. Quando bisogna affondarla, l'operatore tira ancora di più la leva e l'intera castagna che è lunga sette centimetri rientra nel suo alloggio. La mina, che pesa centoquaranta chili, di cui centoventicinque di alto esplosivo, non più trattenuta, scende rapidamente e va fino in fondo. Toccando il fondo la mina si separa in due parti, l'ancora che resta al fondo, e la mina propriamente detta, che automaticamente si solleva e risale fermandosi alla profondità prestabilita. In questa posizione l'arma resta in attesa che il minimo urto da parte di una nave provochi l'esplosione che deve ridurre in frantumi il malcapitato bastimento.

I sei tubi dell'*U. C. 12* portavano dodici di tali mine sferiche, capaci quindi d'insidiare una zona d'acqua con una tonnellata e mezza d'alto esplosivo. Erano state deposte già nove mine al momento del disastro. La violenza dell'esplosione fu tale che la parte più vicina del battello attirò contro di sè tutta la forza dell'esplosione stessa, e ne fu addirittura schiantata, mentre le estremità rimasero in buone condizioni.

Questo tipo prettamente germanico di sommergibile-posamine disloca 210 tonnellate in immersione e 190 in emersione, è lungo metri 33,50 ed ha un diametro massimo di tre metri. La sua velocità alla superficie è di sei miglia all'ora e il suo raggio d'azione è di circa mille miglia.

Dal giornale di bordo fu possibile ricostruire intera la complicata rete d'insidie che l'*U. C. 12* aveva tessuto nei nostri mari e che la vigilanza ininterrotta del nostro naviglio aveva sempre reso vana.

Costruito nei cantieri Weser di Brema dalla ditta Siemens Schuckert. l'*U. C. 12* fu varato ai primi di maggio 1915 e il 22 dello stesso mese imbarcava a Kiel un carico di mine destinate all'Adriatico. Dopo la dichiarazione di guerra dell'Italia all'Austria, scomposto in tre sezioni, fu messo in treno e il 24 giugno arrivò a Pola con l'equipaggio e il comandante. Qui riconnesso in quattro giorni, riprese il mare intatto come prima, cioè, tedesco in tutto — dal timbro "Kaiserliche Marine", impresso su ogni carta alla corona imperiale germanica ornante le posate di bordo, dalle divise degli equipaggi segnate con le tre lettere B. A. K. (Bekleidung Abteilung Kiel) alle molte "croci di ferro" rinvenute nel suo ventre — ma con un carico nuovo di bandiere. Alla bandiera germanica s'era accoppiata, per l'avvenuta cessione, quella austro-ungarica e le due alleate andarono a confondersi con altre nemiche ed una neutra: l'italiana, la francese, l'inglese e... la greca, propiziatrici del tradimento e della fuga.

Il 25 luglio e il 15 agosto l'*U. C. 12* lavorò a porre due sbarramenti nelle acque che lo seppellirono più tardi. Nel dicembre imbarcò a Cattaro un carico abbondante di fucili e munizioni destinato agli arabi ribelli della Libia e lo sbarcò infatti sulla costa cirenaica, a Bardia, presso Solum, per far quindi ritorno nell'Adriatico.

Quando più intenso era il traffico tra le due sponde adriatiche per il trasporto dell'esercito serbo e dei suoi prigionieri, compiuto dalla Marina da guerra italiana, senza che mai riuscisse al nemico di colpire — a malgrado delle insidie infinite ch'esso aveva disseminato nel breve tratto di mare — una sola delle navi salvatrici, l'*U. C. 12* incrociava dinanzi a Durazzo per minarne la rada, ma neppure allora gli sbarramenti ch'esso vi pose il 15 e il 23 febbraio del 1916 fecero vittime. Dopo la vana impresa di Durazzo, ancora

una punta a Cattaro e poi tre giorni di agguato sulle soglie di un'altra delle nostre basi e lo sbarramento del 2 marzo. Infine l'ultimo ritorno a Cattaro e la rotta della morte.

Comandante dell'*U. C. 12* era l'Oberleutenant Frohner e suo secondo l'Ing. Oberaspirant Hempel.

I nostri ingegneri hanno con ogni sapienza penetrato tutti i segreti dello strano tipo di sommergibile e, ricostruito, il vecchio *U. C. 12*, il 13 gennaio 1917, è stato restituito al mare nostro perchè, ribattezzato da imprese non certo barbariche, porti gloriosamente l'insegna del bel motto latino di cui ora è fregiato: "Post fata resurgam".



Resterà memorabile fra le azioni di sommergibile contro sommergibile il siluramento compiuto dal *Circe* nel Basso Adriatico il mattino del 24 maggio di quest'anno.

Dopo una notte d'agguato il sommergibile francese incrociava immerso dinnanzi le bocche di Cattaro con la punta del periscopio appena fuori dalle acque, quand'ecco disegnarsi nella sua lente prima alcuni fumi, poi le sagome distinte di un grande sommergibile nemico in emersione, di una torpediniera e di numerose ali nerocrociate. Il *Circe* dirige verso le unità avversarie con rotta parallela e arriva fino a trecento metri. Si accorge di una brusca accostata della torpediniera e per un momento crede di essere avvistato dalla silurante o segnalato dagli idrovolanti. Invece nessuna delle scorte deve aver veduto nulla, perchè il grosso sommergibile segue tranquillo la sua via senza immergere e senza accostare. E' un avversario potentissimo, armato di un cannone di medio calibro e di una mitragliatrice. A

duecentocinquanta metri il *Circe* è in posizione di lancio: prua addosso e due siluri nel ventre nemico a qualche secondo uno dall'altro.

Un attimo d'attesa ansiosa e tutto lo scafo del *Circe* è scosso dalla duplice esplosione. L'acciaio della piccola nave sepolta nell'acqua ha una vibrazione sorda e repentina e nel campo ottico del periscopio si fa buio come se una nuvola lo avesse offuscato. Ritorna la luce e dov'era il sommergibile nemico si scorge solo la chiarezza del mare placato. L'*U...* è affondato. Ora la silurante e i velivoli muovono contro il *Circe* lanciando bombe su bombe, ma il Comandante, che ode intorno la strana pioggia, ordina l'immersione alla massima profondità e la nave vittoriosa sfugge al vano contrattacco delle scorte nemiche solitarie.

Questi son tutti episodi della caccia intesa come mezzo di protezione indiretta del traffico dall'agguato del nemico anzichè come mezzo di distruzione dei sommergibili, episodi della lotta di chi combatte ad armi leali contro l'insidia tesa dall'invisibile. Occorreva perciò l'insidia nuova di chi ha il dominio dei mari contro l'insidia di chi, non potendolo avere, si sforza a contrastarlo. E fu trovata: la rete d'acciaio, dove i sommergibili incappano come dei pesci. E poichè il sommergibile era la nave da guerra che essendo la più piccola offriva meno bersaglio ed aveva la maggior facilità di manovra, occorreva per combatterla una nave anche più piccola, ma che fosse più veloce e offrisse un bersaglio addirittura minimo. Fu trovato anche questo: il motoscafo armato antisommergibile, trasformazione tutta italiana del canotto sportivo, che muove incontro al sommergibile per battersi e per batterlo da pari a pari.

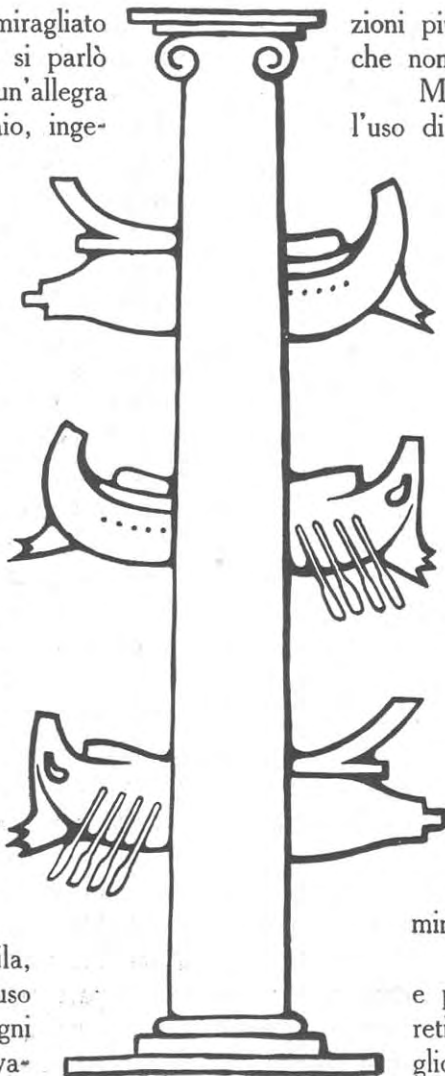


L'invenzione delle reti per sommergibili spetta all'Ammiragliato inglese. Quando per la prima volta nel 1915 si parlò di questo misterioso sistema delle reti, la cosa parve un'allegria trovata. Invece no: esistevano veramente reti d'acciaio, ingegnossissime e formidabili, ed esisteva tutta una flotta di navi speciali per gettarle e per sorreggerle ed equipaggi mirabilmente allenati alla nuovissima impresa.

Si è lavorato in silenzio ed il segreto è stata la forza di questo lavoro. Vennero alcuni sommergibili e non ritornarono più alle loro basi; altri ancora ne vennero, dubitosi del pericolo ignoto, e di questi non molti conobbero la via del ritorno. E il lavoro continua...

Lo compiono anche nei nostri mari i *drifters* a vapore, vecchia e tozza genia di barche da pesca venutaci dal Mare del Nord, ma nota ormai ad ogni porto e ad ogni cantiere italiano. A bordo hanno gli stessi equipaggi di un tempo: bella razza di pescatori che vanno alla ricerca del sottomarino e sanno aspettarlo, nella Manica come nell'Adriatico, con l'amore instancabile con cui andavano ieri alla pesca delle aringhe e dei merluzzi sui banchi tra i fiordi e nelle nebbie di Terranova e d'Islanda.

S'incominciò così: fu istituito fra i pescatori lungo tutte le coste inglesi un corpo speciale. Questi pescatori, che la guerra aveva reso inutili, furono addestrati, vestiti, organizzati. Essi sono ormai, sotto la bandiera di guerra britannica, più che centomila, reclutati con metodi diversi, s'intende, da quelli in uso per il reclutamento dell'Armata: lupi di mare d'ogni età, rotti al mestiere del marinaio, abituati alle priva-



zioni più dure, ma che finora avevano ignorato ogni disciplina che non fosse quella della pesca.

Mentre si preparavano gli equipaggi e s'insegnava loro l'uso di reti ben più pesanti che quelle dei merluzzi e di ordigni più micidiali che le fiocine, i loro *drifters*, circa tremila, furono requisiti dal Governo e adattati alla magnifica caccia. Alla nuova flotta fu aggregato un certo numero di battelli rapidi espressamente costruiti per il servizio di pattuglia e tutti questi insieme furono sguinzagliati in zone diverse tutt'intorno alle isole britanniche. Dapprima si credette che l'impiego dell'arma delle reti d'acciaio dovesse avere efficacia solamente negli stretti e nei passaggi molto chiusi, ma poi si sono potute costruire e gettare reti di un centinaio di miglia di lunghezza che ad un semplice segnale cambiano di posizione, ed oggi, mediante reti telegrafiche e telefoniche che allacciano costantemente tutti i porti della Gran Bretagna fra di loro, un sommergibile nemico segnalato nelle acque territoriali inglesi può essere seguito in ogni sua mossa, avviluppato e distrutto.

Il sommergibile può tuttavia penetrare nei mari più vigilati ed anche andare in America, può arrecare danni gravissimi nelle linee difese, ma qualunque attacco esso azzardi rivela la sua posizione e lo condanna. La via del ritorno è sparsa di tali insidie, minacciata da tanti pericoli ignoti che tentarla è la fine.

Così è da noi intorno alle nostre coste minacciate e più adatte alla caccia antisommergibile col sistema delle reti. I *drifters* sono entrati a far parte del nostro naviglio da guerra in numero assai rilevante e nei nostri can-

tieri se ne costruiscono sempre nuove flottiglie, le quali perciò hanno diritto di cittadinanza italiana, come avranno equipaggi italiani.

L'Ammiragliato inglese ha oggi le sue centomila sentinelle e noi abbiamo le nostre, fragili sentinelle e pur temibilissime, veglianti sempre giorno e notte con ogni tempo, per la sicurezza dei traffici, sempre pronte al sacrificio ignorato e fedeli alla consegna come vecchi territoriali irrigiditi alla posta.

Escono i *drifters* dal porto in lunga fila portando nelle loro stive le reti d'acciaio che essi vanno a disporre e a sostenere in attesa della preda. Incrociano a piccolo moto scagliati lontano, lungo la linea di sbarramento, e lì aspettano ore e ore, giorni e notti. Una fiamma azzurra che s'accenda sul mare nella notte è il segnale che il sottomarino è incappato nella rete. Il segnale luminoso movendosi indica la rotta del sommergibile impigliato che invano si dibatte tra le maglie possenti. La rete è tagliata. I *drifters* si chiamano tra loro coi megafoni e coi razzi; accorrono in tre o quattro e a colpi di cannone a un centinaio di metri e poi più da vicino con le bombe di tritolo mandano a picco la bestia. E il *drifter* vittorioso che porta a bordo prigionieri i superstiti del breve naufragio isserà domani rientrando lento e ballonzolante alla sua base la bandiera del pirata, l'insegna antica della buona pesca.

Così avvenne per parecchi sommergibili nemici, di cui l'Ammiragliato austriaco annunciò ufficialmente la perdita come avvenuta per urto contro mine e che invece furono da noi presi al laccio e agguantati sott'acqua come contrabbandieri in trappola. Il primo v'incappò la notte del 5 novembre del 1915, un altro il 28 gennaio del 1916, un terzo, l'*U. 6*, nella notte del 13 maggio, tutti nelle acque del Basso Adriatico.

L'*U. 6*, il 18 marzo aveva affondato presso Durazzo il cacciatorpediniere francese *Rénaudin*, ma da quel giorno contava già una non breve istoria d'insuccessi e di fughe e mai più un suo si-

luro aveva toccato nel segno. Tutti i suoi tentativi di siluramenti erano stati mandati a vuoto: prima da due nostri cacciatorpediniere, poi dall'*Indomito* presso la costa albanese, poi dal piroscavo *Epiro*. Scoperto e contrattaccato da navi da guerra s'immergeva sempre alla massima profondità consentitagli e filava via. Attaccando l'*Epiro* volle emergere per poter prendere la migliore posizione di lancio e far bene i suoi calcoli. Ma l'*Epiro*, evitato il siluro, con pochi colpi di cannone consigliò al sommergibile la fuga e fu obbedito.

L'ultima volta che l'*U. 6* uscì dalle bocche di Cattaro per correre le solite avventure, fu segnalato a una nostra squadriglia di siluranti che subito gli diede la caccia. Al primo incontro, l'*U. 6* ritirò il periscopio e s'immerse navigando invisibile verso la propria base. Da quattro ore seguiva a grande profondità la via del ritorno e credeva già prossimo il rifugio, allorchè fu squassato da un urto sordo repentino violento e arrestato di colpo. L'elica, i timoni, le leve s'erano immobilizzati in uno schianto improvviso di tutti gli ingranaggi, i motori si erano fermati e la prua si sollevava a poco a poco come impigliata in un fasciame d'acciaio e trascinata da una forza irresistibile. Il comandante, tenente di vascello Ugo von Falkenhausen, ordinò l'emersione e corse alla lente del periscopio. Nulla: era già notte. Uno scoppio venne a trancare il periscopio di netto e una ridda di esplosioni assordanti s'abbattè contro le pareti esterne del sommergibile, pestando e torcendo le lamiere come sotto i colpi di un maglio formidabile. Appena l'equipaggio atterrito ebbe mollati i pesi di piombo sotto lo scafo, la nave, così alleggerita, scattò verso la superficie del mare circondata dai proiettori dei *drifters* e bersagliata dal fuoco dei loro pezzi.

Spalancato il portello di prua, ne uscirono ufficiali ed equipaggio e tutti, mentre l'acqua, irrompendo nelle viscere del mostro per le larghe ferite aperte dalle bombe, lo ricacciava a poco a poco per

sempre nelle profondità che esso aveva tanto amato nelle sue fughe, furono tratti in salvo a bordo dei *drifters* accalappiatori.

Ma non succede sempre così. La torpediniera che passa l'ispezione a queste strane guardie sorprende spesso un posto vuoto, un anello della catena spezzato. Non importa. Un altro *drifter* va a sostituire quello inghiottito dalle onde e la catena è rinsaldata, le maglie dell'insidia assicurate un'altra volta. Quanti ne sono morti così, scomparsi senza lasciare traccia, in pieno inverno, quando si fa la guardia con tutti i boccaporti chiusi, e gli uomini legati per giorni e giorni ai posti di combattimento? Sono unità della Regia Marina, adesso, questi sciabecchi rozzi e sporchi, ma tranquilli e fedeli, regie navi da guerra, è vero, ma hanno così poco valore militare...

E il sacrificio loro è per le belle navi grandi e potenti, perchè passino sicure sul mare ch'essi, gli umili *drifters* senza nome della pesca delle aringhe e dei merluzzi, hanno schiumato dalle mine e liberato d'ogni agguato con eterne angosciose crociere di pattuglie lungo le rotte di sicurezza.



Ad una classe più nobile appartengono i *MAS*. Questo nome, polarissimo tra i marinai, non è ancora abbastanza conosciuto dal pubblico che poco sa della nuovissima arma creata contro l'insidia sottomarina, la sola arma veramente nuova apparsa sul mare durante questa guerra e destinata nell'avvenire a chi sa quali fortune, *Mas*, espressione sintetica del motoscafo antisommersibile, passerà linguaggio comune a indicare le navicelle che il marinaio sottomarino — questo nuovo tipo meraviglioso di temerità e di disprezzo della morte — ha incominciato a temere più che qualunque altra nave, e intorno a

questa parola, dalle apparenze esotiche, si tesseranno a poco a poco storie magnifiche di eroismo e di audacia e saranno scritte molte tra le pagine di gloria più belle della Marina italiana in questa guerra.

E' il nostro motoscafo armato l'antisommersibile per eccellenza, quello che col sottomarino può combattere e combatte ad armi corte col vantaggio grande della velocità e col favore del bersaglio minimo. E' il vero cacciatore dei sommersibili perchè non tende insidie, non aspetta che il nemico sia preso al laccio, ma lo cerca, lo insegue, lo affronta con audacia incredibile, velite dei flutti, guscio di noce armato che s'affida alla sua piccolezza, perchè tanto nessun sommersibile rimetterebbe per esso un siluro, punto grigio che s'insinua tra onda e onda e scompare nella doppia cresta di schiuma sollevata dal suo sgusciar velocissimo e sembra riempire di sè, del suo dominio invisibile, tutta l'immensità del mare.

Come i *drifters* hanno origine peschereccia, i motoscafi hanno origine sportiva. Una prima flottiglia iniziale fu ottenuta con la requisizione di tutti gli autocanotti che prima della guerra rallegravano gli ozi acquatici di chi poteva concedersi tanto lusso; le svelte ed eleganti imbarcazioni improvvisarono una certa toeletta di guerra, issarono a poppa la loro brava bandiera di combattimento e via, le prore aguzze inclinate verso il cielo, a sbuffare col palpito affannoso dei loro motori, via lungo le coste a sorprendere l'agguato del nemico, via in alto mare a incontrare il mostro ed a battersi.

Vennero più tardi altre flottiglie di motoscafi più progrediti, nati dalla guerra e muniti per ciò di tutto il modernissimo *comfort* dei più ingegnosi mezzi di distruzione, compresi quelli che si potrebbero chiamare "a portata di mano". Vediamo: già non è più l'autocanotto di un tempo, che s'è ingrandito di molto e vi è sparito anche il segno delle comodità di una volta. Non c'è forse nave da guerra — come suonano male queste parole per un'arma così minuscola! — su cui ogni centimetro di spazio sia stato tanto utiliz-

zato a scopo aggressivo come in questo e tutta la complicata installazione di motori e di armi fra cui i pochi uomini dell'equipaggio si insinuano e si appiattano immobilizzandosi ai loro posti, fa del battello un'arma sola, un tutto unito solido e compatto di cui la velocità è la forza, la piccolezza è la fortuna.

Lo scafo lungo e sottile, color di piombo, è quasi interamente chiuso dalla coperta e ciascuno di questi cacciatori di mostri si disegna nell'ombra notturna per la molteplicità delle armi che porta, coi più vari frastagliamenti.

Visti dall'alto in un porto chiuso tali motoscafi alla fonda somigliano stranamente a sommergibili di proporzioni ridottissime in emersione.

Ma in mare aperto è un'altra cosa: le differenze si notano subito. Navighi emerso o affiori appena con la punta del periscopio sull'acqua, il sommergibile è quasi sempre raggiunto dal motoscafo. Occorre però che il nemico sia colto di sorpresa, altrimenti può sfuggire all'inseguimento immergendosi in pochi secondi, mentre se il motoscafo può avvicinarsi inosservato all'avversario, a tiro giusto dei propri pezzi e a distanza utile per l'uso degli altri arnesi, il mostro non fa più in tempo a salvarsi neppure con la più rapida manovra d'immersione.

Tutte le coste italiane sono oggi difese da flottiglie di *Mas* e la loro attività, resa ancora più efficace da tutta una meravigliosa rete di segnalazioni sottomarine, non ha mai tregua.

E gli equipaggi di queste minuscole siluranti?

C'è chi ricorda un certo corpo di volontari motonauti reclutato nei primi mesi di guerra, quasi alla macchia, e di cui molti, i più forse, diffidarono come di gente inutile. Oggi le diffidenze sono finite. Ufficiali espertissimi hanno educato e temprato alle imprese più fantastiche tutta una legione di eccellenti marinai motoscafisti che coi loro battelli rendono da mesi e mesi alla nostra Marina servizi in-

stimabili e coadiuvano al dominio del mare con spirito eroico di tenacia e di ardimento, dando non solo la caccia ai sommergibili, ma spazzando le mine, facendo da scorta e da vedetta.

Episodi? Non è possibile raccontare che quelli minimi; gli altri saranno narrati a suo tempo, dopo la guerra, e sono storie di cacce avventurose, quant'altre mai, di imboscate emozionantissime, di arrembaggi fulminei, d'incursioni fantastiche.

Nel pomeriggio del 13 agosto del 1916 un sommergibile tedesco, credendo di poter lavorare inosservato in un mare che non è il nostro vero mare di guerra, s'era preso il gusto di scorrazzare nel Tirreno a caccia di poveri velieri. Ne rincorreva uno e intimava all'equipaggio di lasciar la nave; avvistatone un altro rincorreva anche questo, l'obbligava a raggiungere il primo, e ripeteva la stessa intimazione. Così per quattro, cinque, sei velieri. Il sommergibile ne aveva già radunato un buon numero in bel cerchio e girando dentro bene emerso si preparava a cannoneggiarli ad uno ad uno, allorchè proprio accanto allo scafo del mostro scoppiò una granata. Le vele dei legni che gli facevano corona impedivano all'equipaggio del sommergibile di vedere e subito al primo colpo cominciò rapida la manovra d'immersione. Ma un secondo colpo bene aggiustato scoppiò presso la torretta spezzando l'asta del periscopio e il sommergibile accecato scomparve, mentre nel cerchio dei velieri appariva vittoriosa la sezione di *Mas* che da lontano, avvertita della presenza del sommergibile nemico, s'era lanciata arditamente alla caccia e lo aveva raggiunto e colpito.

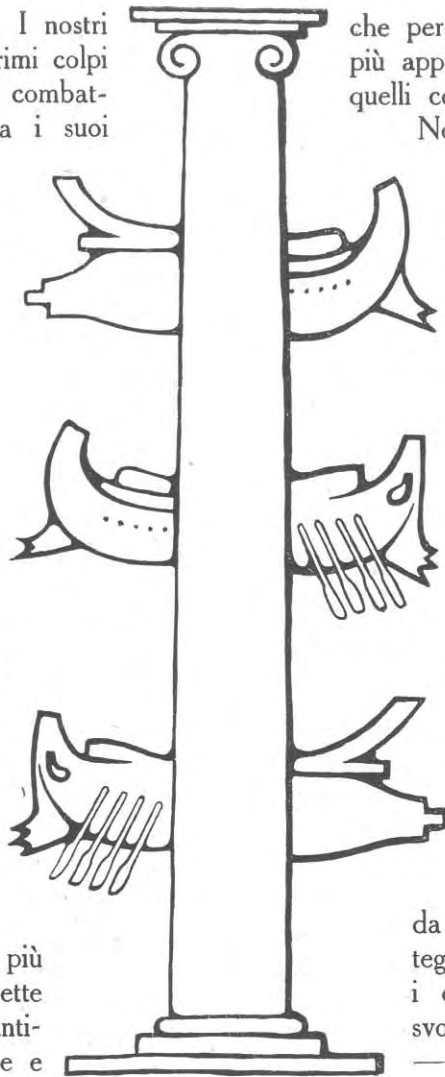
Gli equipaggi dei velieri ritornarono a bordo delle loro navi e ripresero, indisturbati, le loro rotte. I due *Mas*, esplorato il mare tutt'intorno, li scortarono fino al porto più vicino, poi ripresero ancora le loro corse folli, la caccia senza tregua...

Il 4 dicembre poi, un'altra sezione affrontò in pieno Mediterraneo due sommergibili tedeschi, uno di grosse dimensioni e armato

di due cannoni a poppa e a prua, l'altro più piccolo. I nostri *Mas* attaccarono risolutamente coi loro pezzi. Ai primi colpi il sommergibile minore s'immerse. L'altro accettò il combattimento e aprì il fuoco contro i due motoscafi; ma i suoi colpi fallirono tutti i minuscoli e veloci bersagli. Una nostra granata invece gli aprì a prua una larga falla che lo costrinse all'immersione immediata. Di lì a poco, dove il mostro era scomparso, bolle d'aria e chiazze oleose di nafta vennero ad annunciare dal fondo che la tragedia s'era compiuta e un'altra tomba d'acciaio s'era sprofondata nell'abisso.



Non si pensi però che tutta l'attività antisottomarina dell'Italia — intesa come protezione del nostro traffico mercantile e militare — si sia limitata a ripartire fra una più numerosa flotta di *drifters* e di *mas* il compito di vigilanza, di scorta, di esplorazione e di caccia che nel primo periodo gravò esclusivamente su quel naviglio silurante di cui all'inizio delle ostilità poté disporre la nostra marina da guerra. Chè anzi nei nostri mari, per la natura stessa dei nostri traffici e per la particolarissima configurazione geografica della penisola, tutta immersa nel mare più battuto dalle flotte mercantili dell'Intesa e più insidiato dalla tenace pirateria del nemico, si dovette ricorrere a molteplici sistemi di difesa e di offesa anti-sottomarina che furono risparmiati alle nazioni alleate e



che perciò — a parità di condizioni — rendono infinitamente più apprezzabili i risultati conseguiti da noi in confronto di quelli conseguiti dalle altre marine dell'Intesa.

Non bisogna dimenticare che il Mediterraneo è veramente il mare nostro, in quanto attraverso le sue vie noi, che ne siamo al centro, riceviamo tutti gli alimenti essenziali, tutto l'ossigeno della nostra attività bellica — ferro, carbone e grano — laddove l'Inghilterra non ha che un puro traffico di transito — importantissimo senza dubbio ma non così grandemente vitale — e la Francia le comunicazioni tra il Nord Africa e la Metropoli. E' perciò evidente che alle molte e considerevoli difficoltà che per ogni nazione dell'Intesa si oppongono all'attuazione di un programma difensivo onde sia resa interamente vana l'insidia sottomarina o, come dire, di un sistema di difesa illimitata, altre se ne aggiungono per noi che dobbiamo attingere dal mare tutto il sangue animatore della guerra, le fonti prime della resistenza economica e militare del paese.

D'altra parte non è un mistero per nessuno che in questa guerra la soluzione di non pochi problemi di carattere marinaro si è dovuta spesso e necessariamente sacrificare alle mutevoli sorti degli eserciti combattenti sulle varie fronti, e si sa bene che, per la diversa configurazione delle due sponde adriatiche, da cui deriva al nemico una schiacciante superiorità strategica, e per la ristrettezza dei mari, dove ad alimentare i corpi di spedizione in Albania e di Macedonia si svolge ora — e prima s'ebbe il trasporto dell'esercito serbo — tanta parte del nostro traffico militare marittimo, la

protezione del naviglio commerciale è nell'Adriatico e nell'Jonio assai più gravosa di quel che non sia, per la marina britannica, nel Canale della Manica. Era dunque indispensabile ai fini bellici immediati concentrare in quei mari — dove ancora le nostre squadre da battaglia aspettano non senza speranza il giorno dello scontro in mare aperto — il più e il meglio dei nostri mezzi di difesa antisommersibile e garantire contemporaneamente nel Basso Mediterraneo il traffico con le Colonie e nel Tirreno la regolarità della navigazione verso l'Inghilterra e le Americhe, donde sono assicurati all'Italia, com'è noto, i maggiori rifornimenti.

Questo è certo — e possiamo affermarlo oggi con sicura coscienza e giusto orgoglio — che la minaccia di una più spietata guerra sottomarina, annunciata da Zimmermann con la sua celebre nota del gennaio, trovò l'Italia ben preparata alle difese e alle offese, poichè, per opera della nostra marina da guerra, alla gravità del compito affidato all'Italia nella lotta antisommersibile corrispondeva fin d'allora su tutti i nostri mari una così vasta e disciplinata organizzazione difensiva ed una irradiazione così pronta e complessa di potenti mezzi offensivi che gli stessi inglesi hanno creduto di dover usare certi nostri metodi e certe nostre trovate, ammirando il silenzio di cui avevamo saputo circondare questo gigantesco lavoro.

Nei mesi appunto in cui il nostro naviglio silurante fu chiamato a operare da solo il duplice miracolo — della difesa puramente mobile della nostra costa adriatica, improvvisata allo scoppio delle ostilità contro le barbariche gesta delle siluranti e degli incrociatori nemici, e della protezione dei trasporti militari e di tutto il nostro naviglio mercantile dal Mediterraneo all'Jonio e dall'Adriatico all'Egeo — nei cantieri, nelle acciaierie, negli alti forni, dovunque nascono armi di guerra, il nostro disegno di lotta antisommersibile si realizzava nelle sue forme più geniali, si creavano strumenti nuovi si segnalazioni subacquee, si foggivano le insidie nuove, si centuplicavano i cannoni per le navi e tutta una nuova potentissima flotta di po-

liziotti del mare abbandonava giorno per giorno gli scali per passare in armamento: navi-pattuglia, *drifters*, motoscafi, dragamine. Tutto questo dal nulla e senza mai sottrarre nè uomini nè materiale al lavoro assiduo, che doveva assicurarci la costante efficienza e il continuo incremento della grande flotta da battaglia e la produzione di artiglieria destinata all'esercito combattente.

Per ben valutare lo sforzo compiuto e i risultati conseguiti dalla marina da guerra italiana nella preparazione, prima, e nella esecuzione, dopo, della nostra difesa antisommersibile occorre tener presente che, per ora almeno, è praticamente impossibile impedire le aggressioni sottomarine poichè la silurante subacquea possiede a suo vantaggio insopprimibile la scelta improvvisa del luogo e del momento di attacco su sterminate distese d'acqua, che non si possono umanamente vigilare nè *sempre* nè *dappertutto*.

Le autorità navali italiane, esclusa quindi la possibilità d'una difesa antisommersibile onnipresente, hanno cercato di coordinare insieme, secondo le particolari necessità dei nostri traffici e delle nostre coste, sistemi di difesa limitata già in uso presso le marine alleate, integrandoli con sistemi nuovi suggeriti da quelle stesse necessità, ed hanno così costituito tre grandi ordini di attività antisottomarina: i servizi navali, i servizi terrestri ed i servizi aerei.

I servizi navali comprendono oggi una ricca varietà di istituzioni per cui ci è doveroso il massimo riserbo. Diremo solo che fra questi ha la massima importanza quel numerosissimo naviglio minuto, di grande velocità e autonomia e di recentissima costruzione nei cantieri nazionali che si è rivelato il più efficace antisommersibile: i *Mas*. Ad essi ed ai *drifters* è affidata, come s'è visto, la caccia permanente ai sommersibili sulle vie per le quali il traffico tende a incanalarsi, in particolar modo nei passaggi obbligati, ciò che costituisce pur sempre una protezione indiretta.

La protezione diretta è affidata all'armamento dei piroscafi che

è uno di quei tanti ritorni all'antico, cui ci fa assistere il progresso dei mezzi distruttivi. Fino a un secolo fa i bastimenti di commercio avevano tutti il loro bravo armamento per cui in tempo di pace — quando i cannoni erano conservati nelle stive — si diceva che la nave era armata " en flûte ". E di un secolo fa è l'avventura dell'ammiraglio francese Linois che non si arrischiò ad attaccare con la squadra un convoglio mercantile inglese condotto da Dance.

Ora l'armamento delle navi mercantili è tornato a imporsi ai dirigenti di tutte le Marine e tra queste la nostra è quella che più e meglio ha fatto rispetto alle altre. E coi legni mercantili sufficientemente muniti di cannoni e allacciati da un'ampia sistemazione radiotelegrafica, la minaccia sottomarina diviene assai meno temibile, chè risaputa ormai è l'inferiorità del sommergibile nel tiro delle artiglierie rispetto a qualsiasi nave armata, a cagione dell'estrema vulnerabilità della silurante subacquea, a cui il minimo proiettile può riuscire fatale. Ciò è provato da infiniti episodi, di cui il più tipico è forse quello del sommergibile tedesco armato di un cannone di cento millimetri che attaccò un piroscafo meno veloce e armato di due pezzi da settantacinque. Due ore durò il combattimento. Il sommergibile tirò trecento granate di cui neppure una colse nel segno: alla fine s'immerse e disparve rinunciando all'attacco. Dalle statistiche inglesi ci risulta che, in media, ottanta volte su cento l'aggressione nemica contro piroscafi disarmati ha fortuna e, contro piroscafi armati, ottanta volte su cento fallisce.

Ricordiamo, fra l'altro, che dall'inizio della guerra, e poi con le successive chiamate di classi anziane, la mobilitazione di terra aveva privato la nostra marina mercantile del meglio della sua gente, riducendo gli equipaggi a pochi uomini o troppo vecchi o troppo giovani, incapaci comunque a condurre una nave con quel vigoroso spirito aggressivo che è condizione essenziale per affrontare vittoriosamente l'agguato sottomarino. La trasformazione degli equipaggi mercantili in equipaggi belligeranti non poteva umanamente avvenire in

un sol giorno, poichè per fare dei buoni combattenti sul mare occorre, oltre il numero e la qualità degli uomini, anche l'allenamento di questi al genere di lotta nuovo cui sono destinati, principalmente poi quando si richiede loro un'istruzione tecnica ed un esercizio adeguato.

Se dunque nei primi mesi della guerra, tra molti esempi di azioni ardimentose, di veri eroismi da parte di nostre navi mercantili spesso anche disarmate contro sommergibili nemici, come quelli del *Bormida*, del *Plata*, del *Dauno*, del *Jonio*, del *Re d'Italia*, del *Savoia*, del *Città di Bari*, del *Loredano*, dell'*Alberto Treves*, del *Tripoli* e di tanti e tanti altri, s'ebbero a lamentare casi piuttosto frequenti di affondamenti di piroscafi avvenuti o per difetto d'iniziativa e di abilità di manovra nei comandanti e negli equipaggi, o per il mancato o cattivo uso delle armi da parte di chi avrebbe dovuto servirsene con risolutezza e precisione o infine per trascuratezza nel servizio delle vedette, sarebbe ingiusto far colpa di tutto ciò alla nostra Marina mercantile, la quale superata l'inevitabile crisi di adattamento alla lotta non preveduta e ritrovati in gran parte i suoi uomini e i suoi comandanti potè mettere stupendamente in valore tutti quei mezzi bellici di cui fu a suo tempo dotata dalla Marina da guerra e assolvere l'aspro compito, in condizioni particolarmente difficili, con onore e con gloria.

Possiamo anzi affermare che per questo la proclamazione della guerra sottomarina ad oltranza abbia assai contribuito all'educazione dei nostri equipaggi mercantili, poichè ha risvegliato in tutti egualmente quel fervore di lotta che ad alcuni spesso era in un primo tempo mancato, allorchè, pur avendo a loro disposizione il cannone, non sapevano intendere come la volontà di combattere fosse sempre più proficua che il cedere alle prime intimazioni. Col febbraio le intimazioni — già diventate rarissime — cessarono del tutto ed anche i più restii ed i meno allenati si resero conto finalmente del vantaggio di battersi sempre risolutamente e arditamente con la maggior fiducia

nei cannoni di bordo giacchè solo nel combattimento è la speranza della salvezza, nell'inazione l'affondamento e la morte certa. La nave armata, anche se piccola e lenta, ben poco ha da temere dal sommergibile emerso: bersaglio straordinariamente esposto non trovando più la facile preda da distruggere, nè il comandante pronto a fermare le macchine al primo proiettile, i sommergibili nemici hanno perduto già non poco della loro aggressività d'una volta; dovranno in avvenire sempre più rassegnarsi a colpire col siluro restando immersi ed in tal caso il numero delle nostre perdite sarà di molto ridotto, perchè il rifornimento dei siluri è molto più difficile.

In questo senso la scuola aperta con la nota tedesca del gennaio è stata eccellente sui mari altrui non meno che sui nostri, dove oggi la nostra flotta mercantile (grande e piccola), guidata da capitani di cuore saldo e di polso sicuro, armata con pezzi di piccolo e medio calibro meglio appropriati al naviglio commerciale, opportunamente sistemati e serviti da esperti artiglieri, si difende sempre con esemplare bravura, e merita continuamente i premi assegnati dal Consiglio Superiore della Marina Mercantile e offerti dalle Autorità e dai privati che più direttamente s'interessano al buon andamento dei traffici.

Per riuscire però all'armamento di tutti i nostri piroscafi e per trarne il maggior rendimento, la nostra Marina da guerra ha dovuto totalmente organizzare *ex-novo* tutto il nostro traffico mercantile sotto il suo diretto controllo. Come aveva già fatto per il traffico marittimo militare, ha militarizzato a sua volta — secondo le imprescindibili esigenze di quella suprema disciplina di guerra che oggi dovrebbe regolare tutte le forze profondamente vive della resistenza nazionale — equipaggi e piroscafi guidandoli con le proprie scorte, vigilando perennemente con le proprie numerosissime guardie del cielo e del mare, obbligandoli ad obbedire a determinati orari ed istituendo una fittissima rete oltremodo sensibile di segnalazioni costanti, allacciandosi sempre tra di loro, sulle vie battute dai convogli.

Insomma quel che prima si faceva solo per le navi recanti truppe o rifornimenti agli eserciti d'oltre mare, ora si fa per qualunque piroscafo, poichè un carico di grano o di ferro o di carbone val bene un egual carico di carne combattente: sulla bilancia delle sorti della guerra, oggi il peso è lo stesso.

Il primo marzo di quest'anno fu istituito presso il Ministero della Marina quell'Ispettorato per la difesa del traffico nazionale, che si è reso presto benemerito di una così larga organizzazione, e dopo sei mesi di attività silenziosa esso può vantare un'opera davvero colossale di difesa antisommergibile, tanto per ciò che riguarda i servizi navali come per ciò che riguarda i servizi terrestri.

In perfetto coordinamento coi servizi navali e terrestri sono i servizi aerei, che nel terzo anno di guerra si son venuti sviluppando intensamente. Essi sono costituiti dai grandi dirigibili e grossi areoplani e idrovolanti da bombardamento, ai quali è affidato il compito di distruggere le basi stesse di rifornimento e di riposo dei corsari tedeschi; da idrovolanti minori, utili per la caccia come per la sorveglianza delle vie battute dal traffico e per la scorta dei piroscafi su determinate rotte, e infine da quei piccoli dirigibili di origine inglese, vere e proprie vedette dell'aria, particolarmente adatte per l'esplorazione lungo le coste.

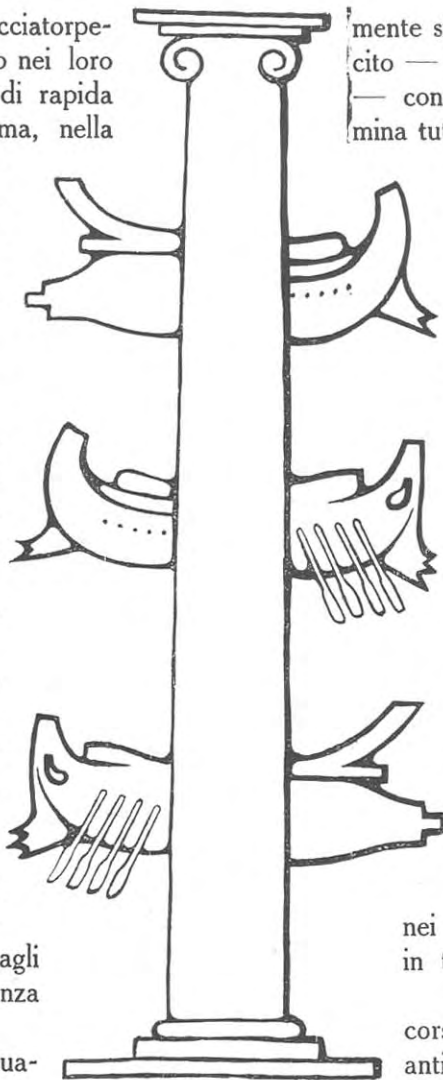
Col maggior impiego e col progresso tecnico dei sommergibili nemici, la vigilanza dalla terra e dal mare si era resa più che mai insufficiente. Occorreva l'intervento di un'arma che potesse scoprire e colpire il sommergibile sott'acqua, scorgere eventuali sbarramenti di torpedini nemiche sulle rotte di sicurezza, constatare la continua esistenza dei propri sbarramenti e delle proprie ostruzioni subacquee. Quest'arma, poichè solo dall'alto si può vedere sott'acqua, doveva essere il dirigibile o il velivolo. Lo studio e l'esperienza consigliarono ben presto di accogliere tra i più efficaci mezzi di lotta antisommergibile l'uno e l'altro, e così il corsaro ha perduto il suo vantaggio

tattico più importante: l'invisibilità. Certamente i cacciatorpediniere, le torpediniere e i motoscafi armati posseggono nei loro cannoni, nelle loro bombe e nel loro rostro mezzi di rapida distruzione su cui si può fare buon assegnamento, ma, nella loro caccia, essi sono contrariati dal limitato campo visivo di cui godono. Invece i cacciatori dell'aria non solo vigilano una larga distesa d'orizzonte, ma scrutano anche le profondità del mare, vedono il sommergibile immerso e possono seguirlo e colpirlo con le bombe quando risale alla superficie, oppure segnalargli la presenza, con la radiotelegrafia, alle siluranti e ai motoscafi.

E' dunque evidente il prezioso contributo che l'idrovolante e il dirigibile possono rendere ai servizi navali e terrestri in ogni azione di difesa e di offesa antisommergibile e della loro attiva collaborazione, con le piccole e veloci navi da caccia — collaborazione ormai quasi costante — si sono avuti e si hanno infatti nei nostri mari risultati brillantissimi.

Non per nulla un alto ufficiale aviatore svizzero ebbe recentemente a rilevare con parole di viva ammirazione "l'importanza speciale che ha avuto per l'Italia l'aviazione nella lotta contro i sottomarini, rendendo servizi che forse, salvo le proporzioni, *non hanno reso negli altri paesi alleati*", e aggiungeva: "E' noto anche in questi ambienti militari (Berna) che il fatto che l'Italia segna una percentuale minima di navi silurate è dovuto in gran parte agli aiuti prodigiosi che i servizi aerei rendono alla vigilanza delle rotte marittime".

A parte gli attacchi aerei in forze che continua-



mente si compiono in collaborazione con l'aviazione dell'Esercito — come quelli recenti e memorabili di Cattaro e di Pola — contro le basi vitali della campagna sottomarina, oggi domina tutt'intorno alla nostra penisola un vastissimo cerchio d'ali tricolori lungimiranti, che vigilando sul mare avvistano il pericolo, lo radiotelegrafano alle navi pronte alla caccia e provvedono con lancio di bombe alla difesa e all'offesa.

La lotta fra idrovolanti e sommergibili non è meno interessante della caccia condotta dalle siluranti e dai *Mas* e in questo anno specialmente essa conta nei nostri mari episodi innumerevoli.

Allorchè la presenza di un pirata è segnalata o da un aereo in esplorazione, o da qualsiasi altra vedetta del mare, le squadriglie delle siluranti e dei *Mas* filano all'inseguimento e insieme le squadriglie degli idrovolanti debbono alzarsi, qualunque sia il tempo, per muovere anch'esse alla ricerca e alla caccia. Otto volte su dieci le condizioni del cielo e del mare sono sfavorevoli: il nemico spera infatti che il tempo avverso dissuada i nostri aviatori dal rischio del volo e tanto più facilmente si mostra quanto più viva è in lui questa speranza. Ma sovente l'apparire improvviso dei nostri idrovolanti sulle onde irrequiete e fra il turbinare dei venti gli prova l'errore del suo calcolo ed esso deve affrettarsi a scomparire sommerso nei gorgi se vuole evitare che una bomba lo raggiunga in tempo dall'alto e lo inabissi.

Contro la minaccia dal cielo assai raramente il corsaro attaccato tenta di contrattaccare coi suoi pezzi antiaerei e manovra quasi sempre per immergersi con la

maggiore rapidità. Vero è che le bombe di cui sono dotati i nostri idrovolanti esplodono anche a parecchi metri sott'acqua, ma è raro il caso in cui dall'alto, volando a grande velocità, si possa giudicare esattamente dei danni prodotti a un sommergibile immerso da un lancio di bombe che non può esser regolato con tanta esattezza.

In un sol caso si è avuta la certezza immediata dell'affondamento: il 18 agosto di quest'anno, in un combattimento svoltosi nell'Alto Adriatico e in cui il nostro idrovolante, avendo colpito in pieno il sommergibile nemico, con un getto serrato di bombe prima ancora che fossero chiusi i portelli delle torrette per la manovra d'immersione, poté assistere all'affondamento del mostro, avvenuto quasi fulmineo sotto gli occhi dei due nostri valorosi aviatori.

Un'altra volta, il 28 febbraio di quest'anno, una sezione di nostri idrovolanti precedeva di parecchie miglia per le vie del cielo una muta di torpediniere, sguinzagliate a ventaglio nelle acque albanesi per serrare da presso un sommergibile nemico avvistato in quella zona. Sollevandosi i nostri aviatori si accorgono che a quell'ora pomeridiana i riflessi della luce nelle onde impediscono col loro sfolgorio metallico ogni osservazione proficua a bassa quota e puntano le prore dei loro apparecchi verso più alte sfere, fino a raggiungere con larghe ruote i millecinquecento metri. Da quell'altezza l'osservatore dell'apparecchio di testa scorge attraverso il binocolo una macchia nera fusiorme ballonzolante nell'azzurro delle acque. La macchia trema, scompare, poi riappare più nitidamente: è la preda, e l'idrovolante vi si avventa sopra, seguito dal compagno a cui ha fatto il segnale di avvistamento. A tre miglia la macchia acquista contorni più precisi, si vede bene la torretta emersa e la scia che disegna sulle acque. Ma le torpediniere sono troppo lontane e la lotta s'impegna fra le due aquile e lo squalo. Da millecinquecento metri, spenti i motori, i due idrovolanti iniziano la loro discesa planando a spirale, cauti e silenziosi per colpire di sorpresa. A trecento metri dall'acqua i motori

si riaccendono e l'apparecchio di testa manovra per venire a picco sulla torretta che emerge. L'osservatore è pronto a far scattare la leva che trattiene le bombe agganciate ai fianchi della carlinga, mentre sulla torretta del mostro il comandante ordina l'espulsione dell'acqua dalle casse d'allagamento per fare emergere la nave. Il nemico accetta il combattimento e si prepara a far uso dei suoi cannoni. Un attimo. Prima che la torretta passi al traguardo del nostro apparecchio una bomba già scoppia in mare a dieci metri sulla dritta del sommergibile sollevando una colonna d'acqua e di schiuma. L'idrovolante accosta rapido per far manovrare il compagno, che lo segue, e lancia la sua bomba quasi nel solco della prima; poi descrivendo un breve anello intorno alla preda ritorna in punteria per il secondo lancio. Il comandante della nave già rinuncia alla lotta e dà gli ordini per l'immersione. La torretta è già scomparsa sotto l'acqua che gorgogliando si rinchiude allorchè scoppia su quel gorgoglio la terza bomba e subito dopo la quarta. In pochi secondi i nostri apparecchi, volteggiando serrati intorno al campo della lotta, hanno scagliato tutto il loro carico di bombe e segnalano alle siluranti sopraggiunte i dati di distanza e di rilevamento perchè l'esplorazione di quella zona di mare sia compiuta più da vicino e sia penetrato il mistero del breve combattimento. Più tardi una comunicazione del nemico, da noi intercettata, venne a darci la certezza dell'affondamento del mostro, avvenuto qualche giorno dopo per i danni cagionati dalle nostre bombe.

Pure dal nemico s'ebbe l'annuncio ufficiale dell'affondamento di un altro sommergibile, compiuto il 15 maggio di quest'anno dai nostri idrovolanti che, nella battaglia navale, audacemente sostenuta, nel Basso Adriatico da poche forze nostre ed alleate contro una squadra d'incrociatori nemici superiori in velocità ed armamento, cooperarono con le navi durante il nostro attacco e l'inseguimento dell'avversario in fuga. Rapidi e precisi, come sempre, nella segnalazione dei movimenti nemici, essi colpiscono da bassissima quota un sottomarino

mentre stava immergendosi: le bombe lo investirono in pieno sulla poppa, ma anche allora non si potè aver subito la certezza di aver colpito a morte.

Così avviene quasi sempre in fatto di attacchi aerei contro sommergibili.

Un giorno sei nostri apparecchi, partiti in ricognizione da una nostra base navale del Basso Adriatico, furono colti da un violento uragano. Mentre, lottando nella bufera ripiegavano verso la costa, avvistarono due grossi sommergibili nemici che filavano emersi tranquillamente, non sospettando che con quel tempo ali italiane stessero in volo. Con bell'ardimento i nostri, superando la furia del vento e della pioggia, puntarono contro i bersagli, scendendo a quota più bassa per aggiustare il lancio delle bombe. Attratti dal rombo dei motori, gli avversari, levato in alto lo sguardo, videro con stupore quel volo minaccioso di ali tricolori e con fretta affannosa iniziarono la manovra d'immersione. Ma non l'avevano ancora compiuta che dal cielo si rovesciò una tempesta di bombe. Uno dei due mostri rimase sicuramente colpito, ma non fu possibile sapere se abbia fatto ritorno alla propria base. E gli esempi potrebbero continuare.

Come si vede, se non è grande il numero dei sottomarini austro-tedeschi danneggiati e affondati per attacchi aerei, ciò non è dovuto ad infrequenza di tali attacchi, sibbene al non ancora sufficiente numero di apparecchi speciali che per la loro velocità, per la loro autonomia e per il loro armamento siano più adatti a compiere con sicura efficacia questa caratteristica loro funzione di lotta antisommergibile.

L'idrovolante infatti, che pur possiede la rapidità di manovra necessaria al nuovo compito, essendo poi obbligato per la sua stessa natura ad una grande velocità e non potendo arrestarsi per aria durante il volo, rende assai difficile un'osservazione minuziosa dello specchio d'acqua sottostante e malsicura l'offesa. Inoltre, pur avendo la nostra Marina idrovolanti che tengono l'aria per lungo tempo, essi,

in caso di panna, costretti ad ammarare in alto mare, salvo che non vi domini la calma più assoluta, son quasi sempre votati a sicura distruzione. Perciò mentre l'idrovolante munito di apparecchio Marconi, che se riceve male pel rumore dell'elica, trasmette invece benissimo, è largamente usato nella lotta antisommergibile sui nostri mari come il miglior mezzo di esplorazione rapida, il piccolo dirigibile nato per la nuovissima gesta è quanto di meglio si sia creato fino ad oggi per un'esplorazione diligente e minuziosa di ogni insenatura, di ogni fondale, dove il corsaro possa annidarsi ed anche per un'azione di bombardamento abbastanza precisa. La sua superiorità in tali missioni appare indiscutibile anche in confronto dei grandi dirigibili i quali, se hanno la possibilità di fermare il loro volo, richiedono sempre troppo tempo per essere messi in condizione di volare, son troppo lenti di manovra ed hanno bisogno di grandi *hangars* di assai lunga e costosa costruzione e facilmente visibili da lontano.

Il piccolo dirigibile marinaro a motore unico e limitato raggio d'azione, il così detto "dirigibile-esploratore", ha una rapidità di manovra pari a quella di un comune aeroplano e non richiede che un piccolo *hangar* smontabile. Ha libertà di movimento e largo campo visivo, può navigare a velocità minima e sostare rallentando fino al punto più favorevole per l'osservazione e per il tiro, comunicare e ricevere radiotelegraficamente, gettare bombe con tiro preciso. In caso di panna o di cattivo tempo improvviso è soccorso dalle navi-pattuglia. Presso le coste, per la guardia dei passaggi obbligati e per la ricerca delle mine il dirigibile-esploratore, quando le condizioni atmosferiche lo permettono, agisce sempre in cooperazione con le navi, il cui armamento è sufficiente per impedire ai sottomarini nemici di servirsi dei loro cannoni e in tal guisa si ripara allo svantaggio derivante dal facile bersaglio e dall'estrema vulnerabilità dell'involucro.

La Marina Italiana dispone oggi, per la difesa del traffico, di

un buon numero di dirigibili-esploratori, che va sempre aumentando. D'altra parte tutti i nostri mezzi aerei per la lotta antisommergibile sono in pieno sviluppo di esperienza e di studio come quelli che possono dare il miglior rendimento e assicurare la maggiore libertà nei mari insidiati, ma è bene ricordare che fino ad oggi solo con la perfetta coordinazione dei tre servizi — aerei, terrestri e navali — si poté vincere il pericolo, sventare la minaccia del nemico,



S'intende che alla curiosità del pubblico ciò non soddisfi. — Quanti sommergibili austro-tedeschi abbiamo noi affondati?

I comunicati ufficiali ne hanno annunciato a tutt'oggi ventidue, ma la lista dei sottomarini nemici perduti nei nostri mari va assai più oltre, poichè gli annunci ufficiali dello Stato Maggiore italiano si limitano agli affondamenti assolutamente certi ed è noto come per simili imprese la certezza si abbia molto di rado. Talvolta possiamo cogliere per l'aria ripetuti richiami lanciati disperatamente sui mari, brevi appelli nervosi della radiotelegrafia che dalle basi nemiche interroga dei numeri di *U.* che non rispondono e allora qualche mistero ci si svela o una tragedia nuova ci si apprende.

Nel maggio del 1915 l'Austria non aveva che sei sottomarini, alla fine del 1916 ne aveva dieci in mare e un'altra diecina in cantiere. Ma la Germania l'aiutò subito contro di noi, assai prima della nostra dichiarazione di guerra, che è dal 28 agosto 1916. E l'*U. C. 12* fin dal luglio dell'anno prima seminava torpedini dinanzi alle nostre basi navali e in quello stesso mese un altro sommergibile tedesco, l'*U. 10*, silurava l'*Amalfi*! I sommergibili tedeschi giungevano a Pola in fer-

rovia, smontati a pezzi; a Pola venivano ricostruiti e riprendevano il mare con equipaggi tedeschi. Di due, l'*U. C. 12* e l'*U. 16*, conosciamo la storia e la fine. Altri quattro della specie partirono da Pola destinati a raggiungere Costantinopoli attraverso le isole dell'Egeo, dove avrebbero trovato le loro brave stazioni di rifornimento e d'informazione per lavorare utilmente in quei mari anche durante il viaggio, ma dopo un giorno dalla loro partenza non si lasciarono più trovare. I loro Comandi aspettarono invano per lunghi mesi notizie dei quattro corsari, ne chiesero a più riprese ma invano: nessuno seppe mai nulla di questa squadriglia che certamente non varcò le soglie dell'Adriatico: erano l'*U. 7*, l'*U. 8*, l'*U. 9*, l'*U. 18*.

Lord Carson, rispondendo nel febbraio di quest'anno a un deputato che chiedeva fosse subito pubblicato il numero dei sommergibili nemici affondati, ebbe a dichiarare: "E' vero che, se non diciamo quello che è stato fatto, il vantaggio della lotta sembra essere del nemico, ma devo rammentarvi che è appunto il nostro silenzio che più dispiace al nemico. Un sommergibile parte e non ritorna: nessuno sa — e questo è un punto importantissimo — se per errore di navigazione o per difetto di costruzione, oppure per le misure prese da noi per combatterlo. Se noi annunciamo di aver affondato un sommergibile, il nemico avvisato non aspetta più e manda subito un'altra nave ad operare nel posto lasciato vuoto dalla nave perduta. E' meglio che essi credano il sommergibile sempre al suo posto. Ma un altro argomento importante è che noi stessi all'Ammiragliato non siamo sicuri che il sommergibile sia stato mandato a picco. Ciò che sappiamo è che ogni giorno, ogni settimana vengono rapporti di affondamenti avvenuti, che variano alle volte dalla certezza alla probabilità, dal possibile all'impossibile. Stabilire la verità non è facile".

Le parole di Lord Carson valgono naturalmente per tutte le marine dell'Intesa, ma se occorre tener segrete, almeno per un certo tempo, le notizie riguardanti gli affondamenti di sommergibili nemici,

è però lecito dare settimanalmente l'annuncio del numero e del tonnellaggio dei piroscafi affondati dai pirati.

Ora da questi bollettini settimanali ciascuno può rilevare che le perdite del naviglio da traffico per attacchi di sommergibili nemici è minore nelle zone affidate alla vigilanza italiana che in tutte le altre zone di navigazione, e ciò si deve senza dubbio alle valide misure difensive e offensive adottate dal nostro Ispettorato per la difesa del traffico nazionale e all'opera strenua e indefessa del nostro naviglio da guerra e mercantile. Per un'esatta valutazione del grado di efficienza raggiunto dalla nostra difesa antisommergibile, crediamo che nessun maggior conforto possa venire al paese, nessuna patriottica curiosità essere meglio soddisfatta se non dai due specchi seguenti:

RIASSUNTO

DEI PIROSCAFI AFFONDATI DAI SOMMERGIBILI NEMICI DALL'INIZIO DELLE OSTILITÀ A TUTTO IL 25 AGOSTO 1917

Nelle acque poste sotto la giurisdizione italiana:

Piroscafi italiani	N. 28	Tonn. 58.215
Piroscafi alleati o neutrali con carico per l'Italia » 8	»	28.236
Totale N. 36		Tonn. 86.451

Fuori delle acque poste sotto la giurisdizione italiana:

Piroscafi italiani	N. 118	Tonn. 375.317
Piroscafi alleati o neutrali con carico per l'Italia » 55	»	167.383
Totale N. 173		Tonn. 542.700

RIASSUNTO

DEI PIROSCAFI AFFONDATI DALL'ISTITUZIONE DELL'ISPETTORATO PER LA DIFESA DEL TRAFFICO NAZIONALE (1 marzo 1917) A TUTTO IL 25 AGOSTO 1917.

Nelle acque poste sotto la giurisdizione italiana:

Piroscafi italiani	N. 9
Piroscafi alleati o neutrali con carico per l'Italia	» 7
Totale N. 16	

Fuori delle acque poste sotto la giurisdizione italiana:

Piroscafi italiani	N. 48
Piroscafi alleati o neutrali con carico per l'Italia	» 31
Totale N. 79	

Tali cifre non comprendono il naviglio militarizzato o trasportante truppe, ma è noto che per questo le perdite sono inferiori all'1 % sia per le navi che per gli uomini. Sono tutte percentuali che costituiscono uno dei maggiori argomenti d'orgoglio per la Marina Italiana, e per ottenere simili risultati l'Italia non ha mai risparmiato in tre anni di guerra nè uomini, nè armi, nè navi. Essa ha organizzato la sua campagna antisommergibile nei mari affidati alla sua vigilanza con la maggiore larghezza consentita dai mezzi di cui finora potè disporre e ne ha ottenuti successi che apparivano ieri insperabili.

Ma altre difficoltà ancora bisogna vincere in questa lotta titanica con inflessibile disciplina di volontà e di ardimento, per spezzare nelle mani del nemico esasperato l'arma terribile, e son quelle che deri-

vano dall'insufficienza dei mezzi tecnici in quanto non basta mantenere nella loro attuale efficienza quelli di cui oggi disponiamo ma è dovere urgente aumentarli in virtù della buona prova già data e della perizia con cui la Marina Italiana ha mostrato di sapersene valere.

Basta pensare alla molteplicità e complessità dei logoranti servizi che oggi costituiscono le nostre difese antisommergibili e all'enorme sviluppo costiero della penisola, delle isole e delle colonie mediterranee, aperto su tre mari, che noi dobbiamo continuamente solcare con trasporti d'ogni genere, basta pensare che l'Italia, già povera di naviglio mercantile, non può oggi sostituire il tonneggaggio che perde con altrettanto di nuova costruzione e che essa è pur sempre, anzi oggi più che mai, obbligata a rifornirsi all'estero, oltre mare, per le materie prime più necessarie alla sua guerra ed alla sua esistenza, per convincersi che i mezzi di cui la Marina Italiana ha bisogno per assicurare la navigabilità delle nostre acque debbono esserle largamente e senza indugio forniti.

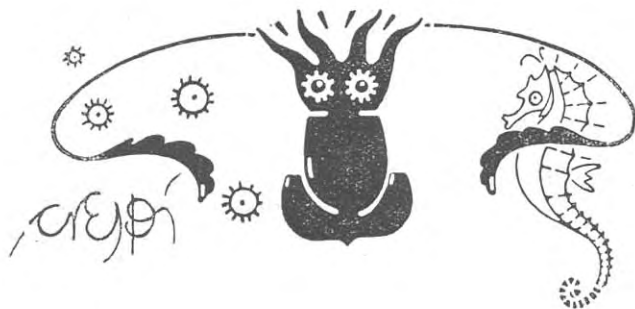
Il reddito che oggi può dare nel bilancio della guerra il metallo impiegato per la costruzione di un cacciatorpediniere o di un

Mas è incalcolabile in quanto esso ci può assicurare a sua volta, fra tante altre cose, il trasporto di migliaia e migliaia di tonnellate dello stesso metallo che sarà utile ad altri scopi importantissimi, e non sarà mai ripetuto abbastanza che ogni sacrificio sopportato per accrescere in proporzione numerica i mezzi di difesa del traffico vale ad accrescere in proporzione geometrica quei materiali e quei prodotti dei quali ci è indispensabile l'arrivo per la resistenza interna del paese e per l'efficienza delle nostre operazioni militari, l'una e l'altra cosa in rapporto diretto con la sicurezza delle nostre comunicazioni marittime.

Noi ci auguriamo che, con la collaborazione costante degli alleati e col valido contributo ch'essi vorranno dare in ogni luogo alla vittoria comune, anche l'organizzazione della nostra difesa antisommergibile possa estendersi e perfezionarsi ogni giorno e dalla consapevolezza di un vasto e ben congegnato presidio sul mare verrà al Paese nuovo conforto di fede in questa fase veramente decisiva della guerra.

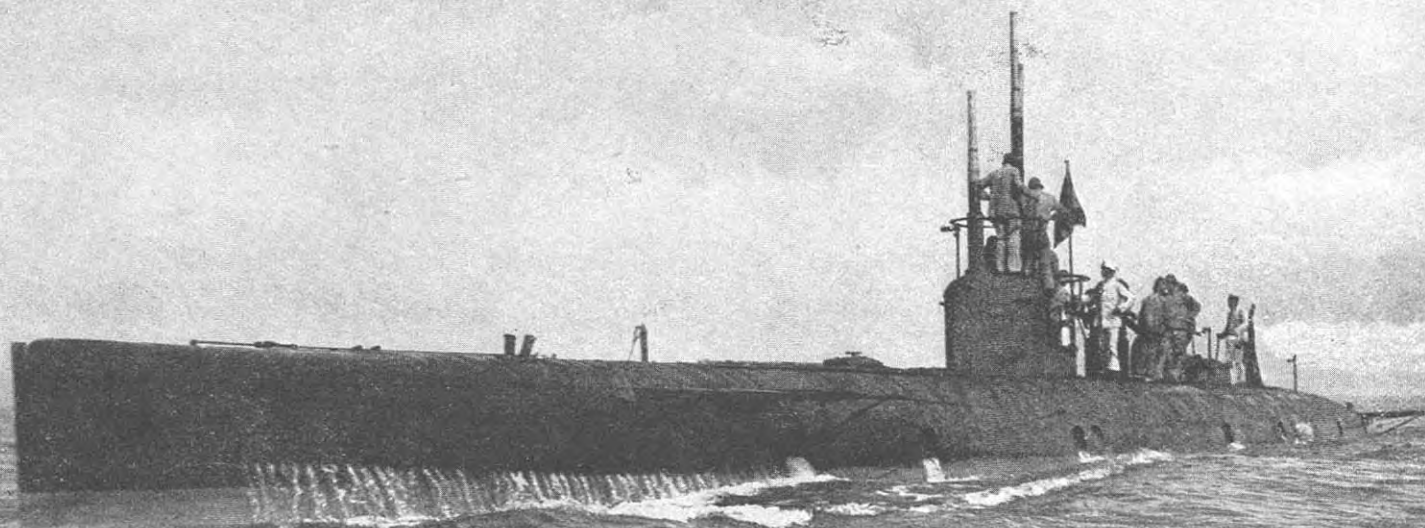
Settembre del 1917.

PAOLO GIORDANI.

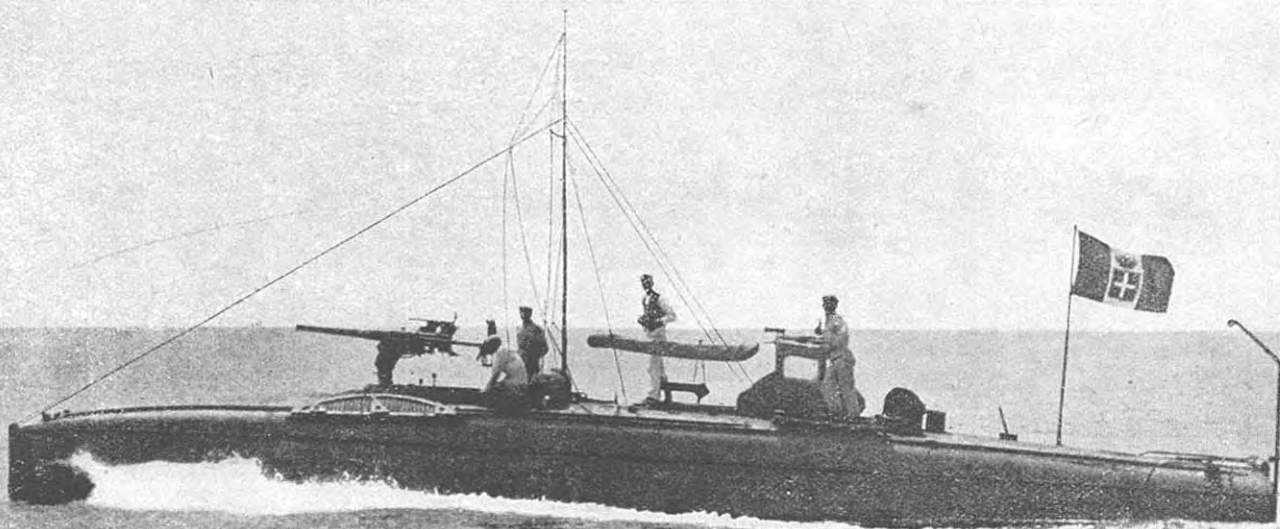




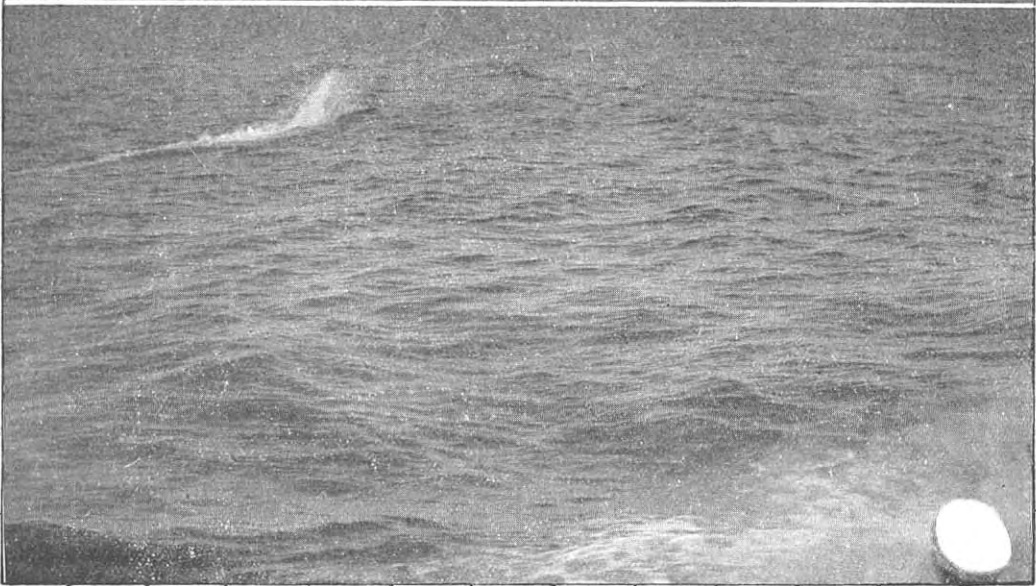
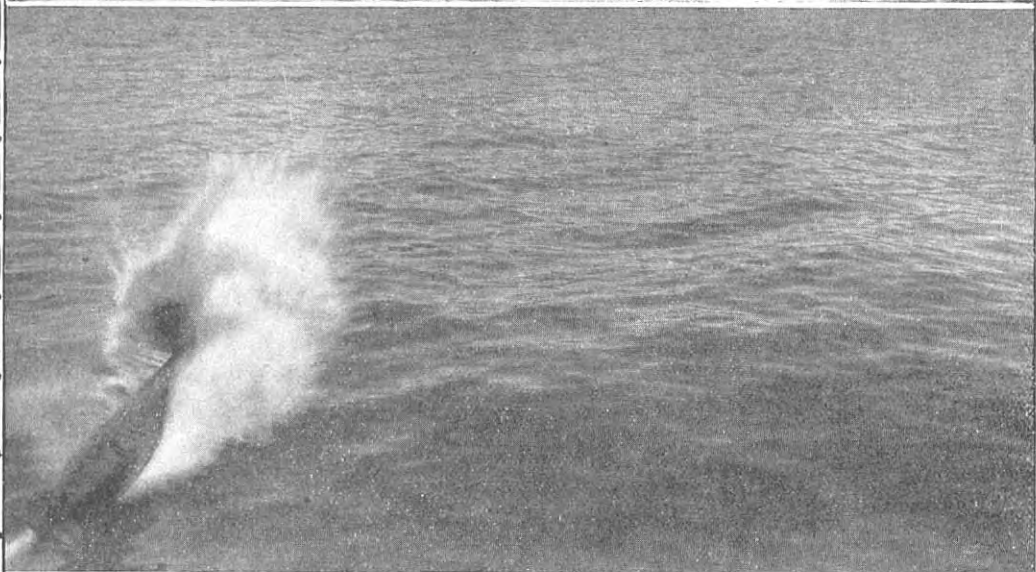
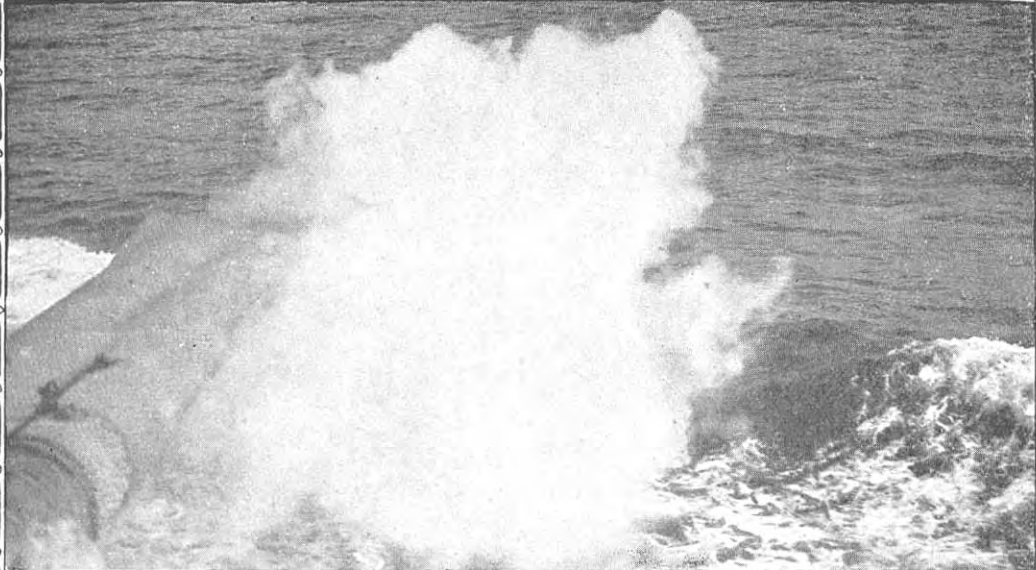
Squadriglia di cacciatorpediniere.



Sommergibile italiano.



Motoscafo armato antisommersibile.



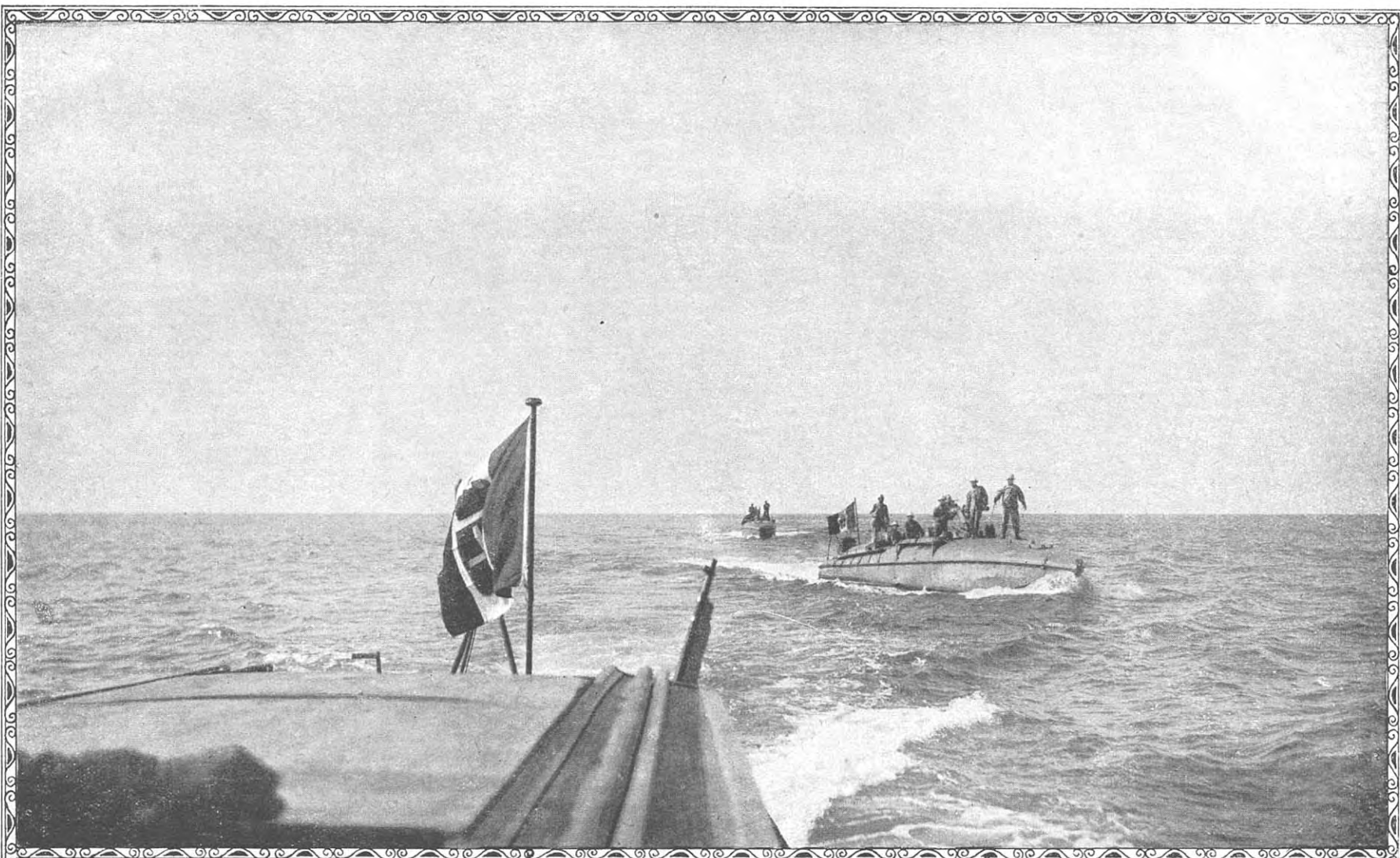
1. Il siluro è lanciato.

2. Il siluro cade in acqua.

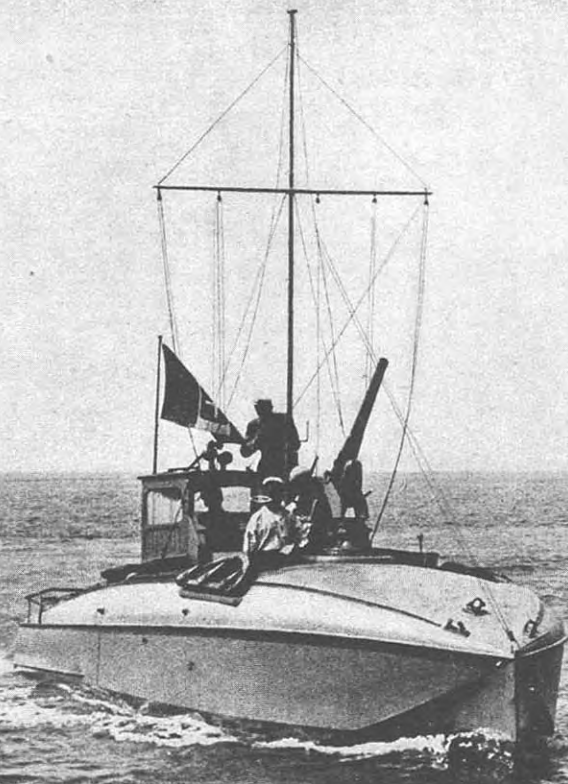
3. Il salto del siluro.



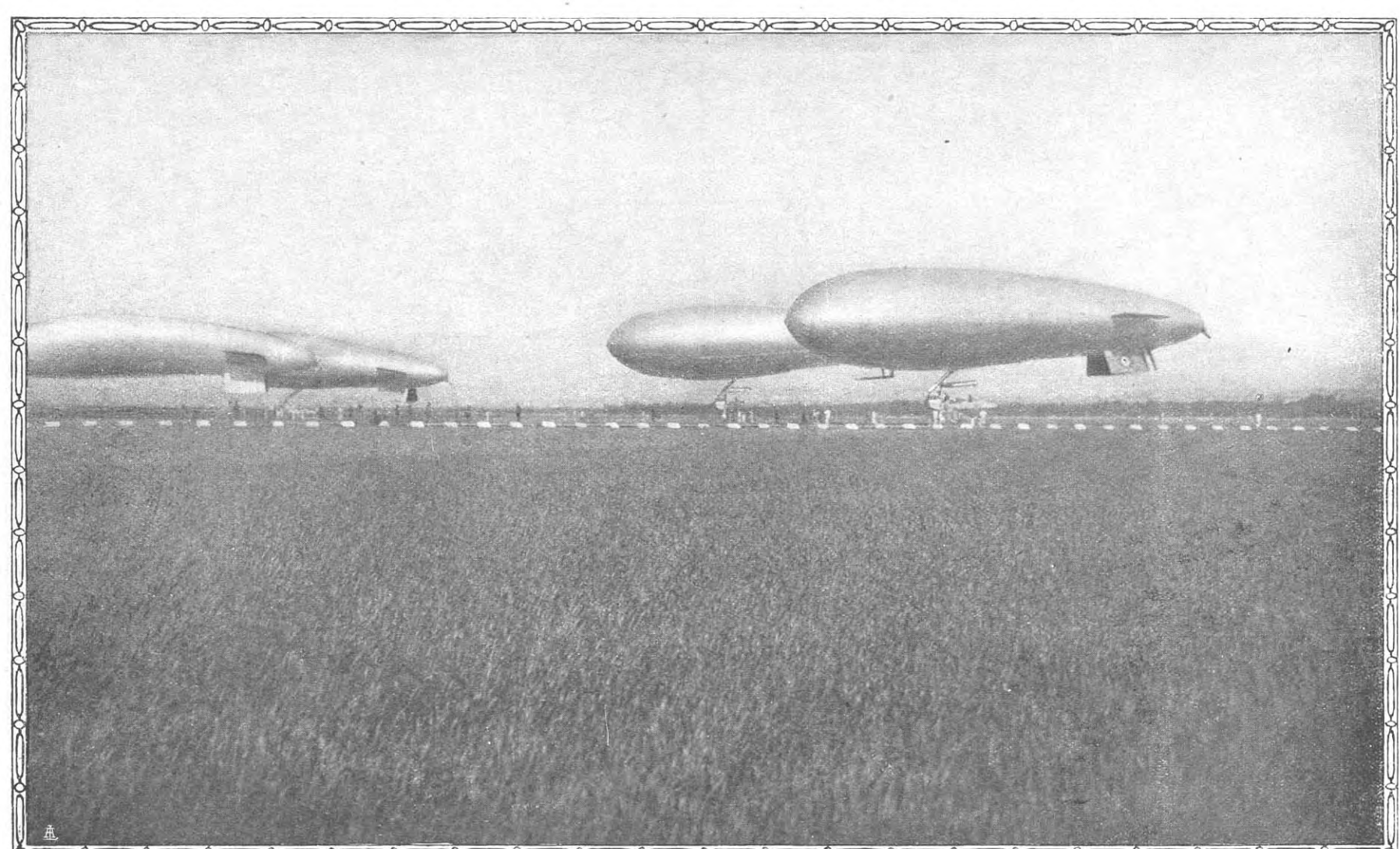
Una sezione di MAS in caccia.



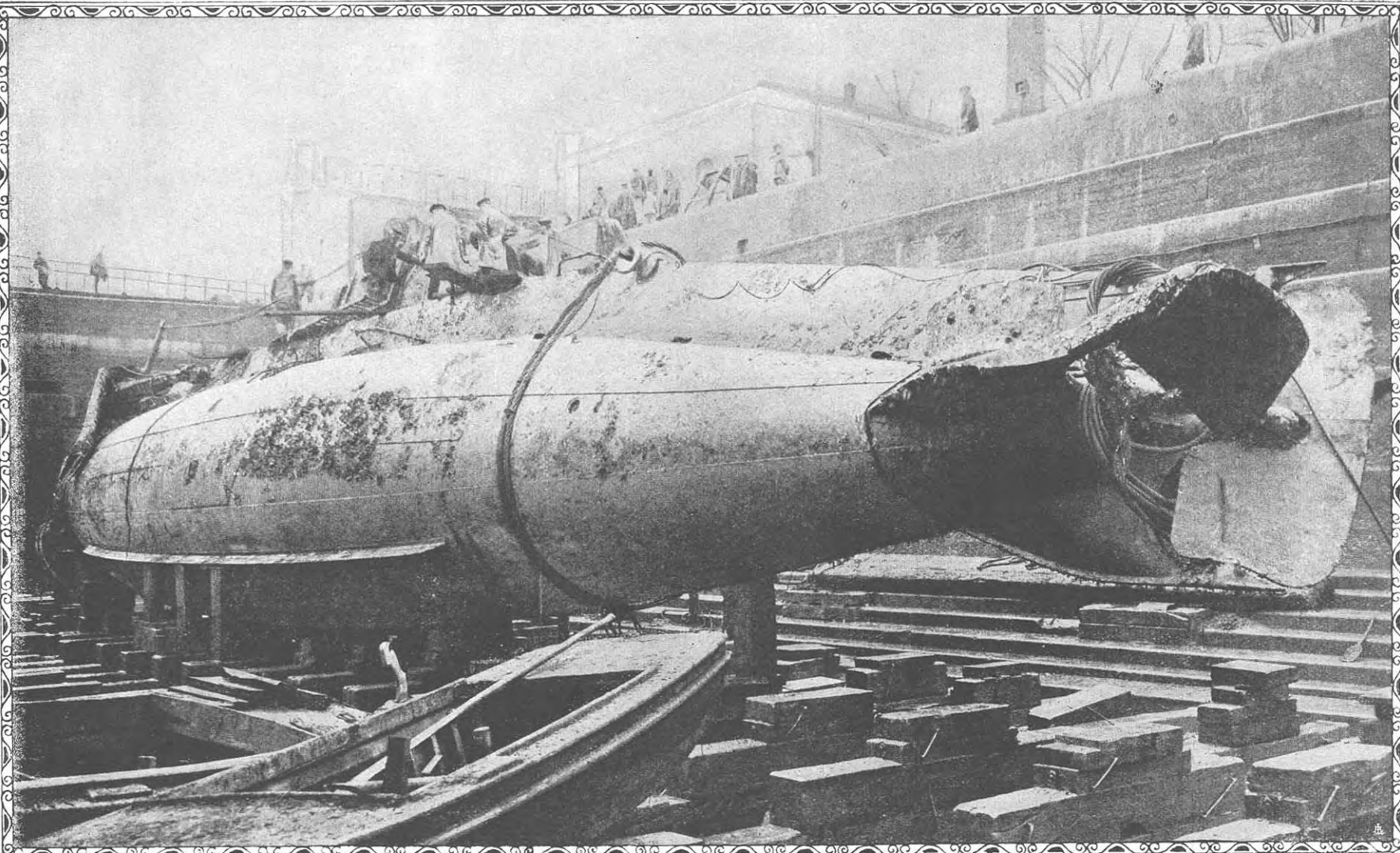
Motoscafi armati.



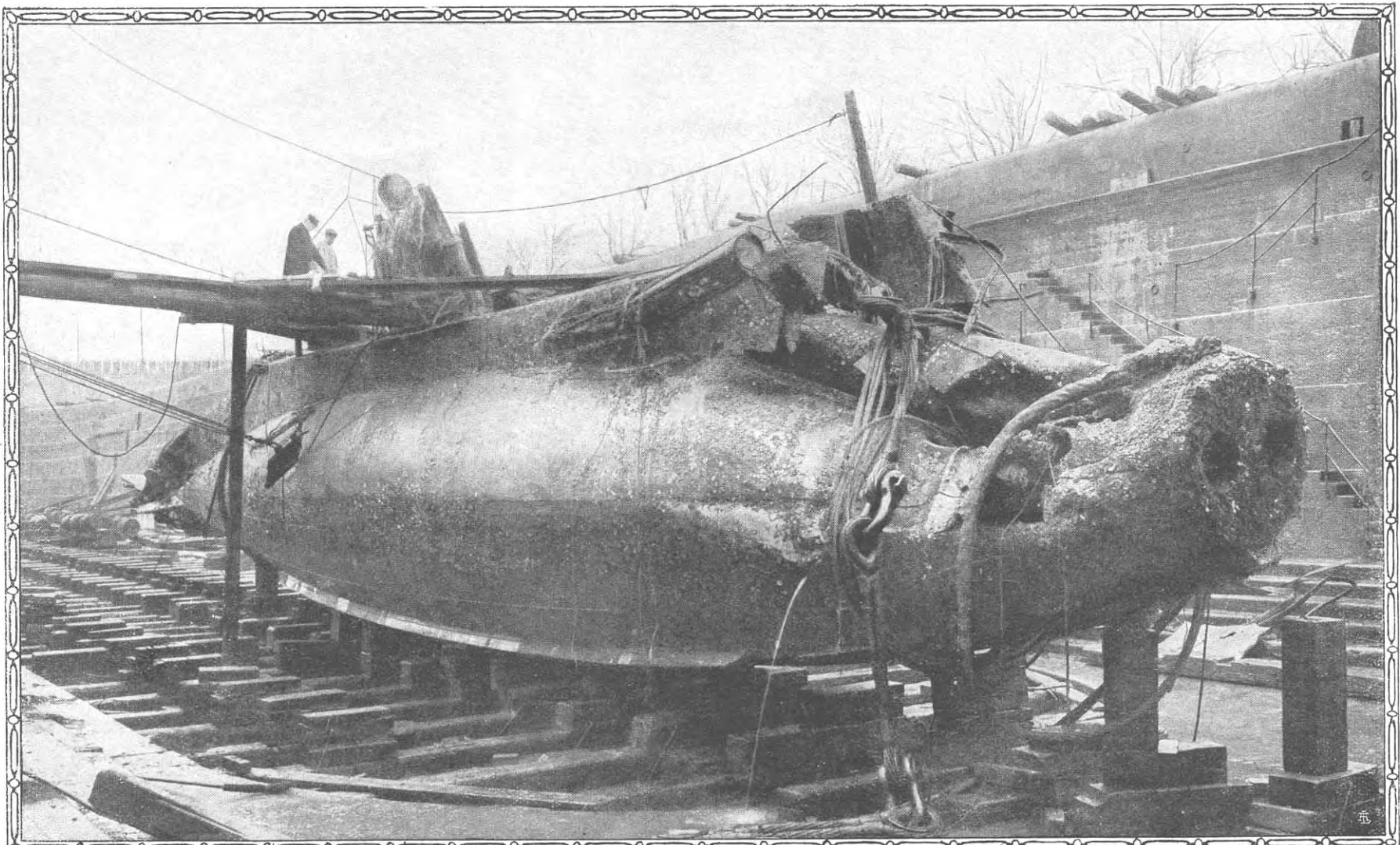
Motoscafo armato antisommersibile.



Una squadriglia di dirigibili-esploratori della Marina.



Il sommergibile austriaco « U. 12 », catturato, visto dalla poppa.



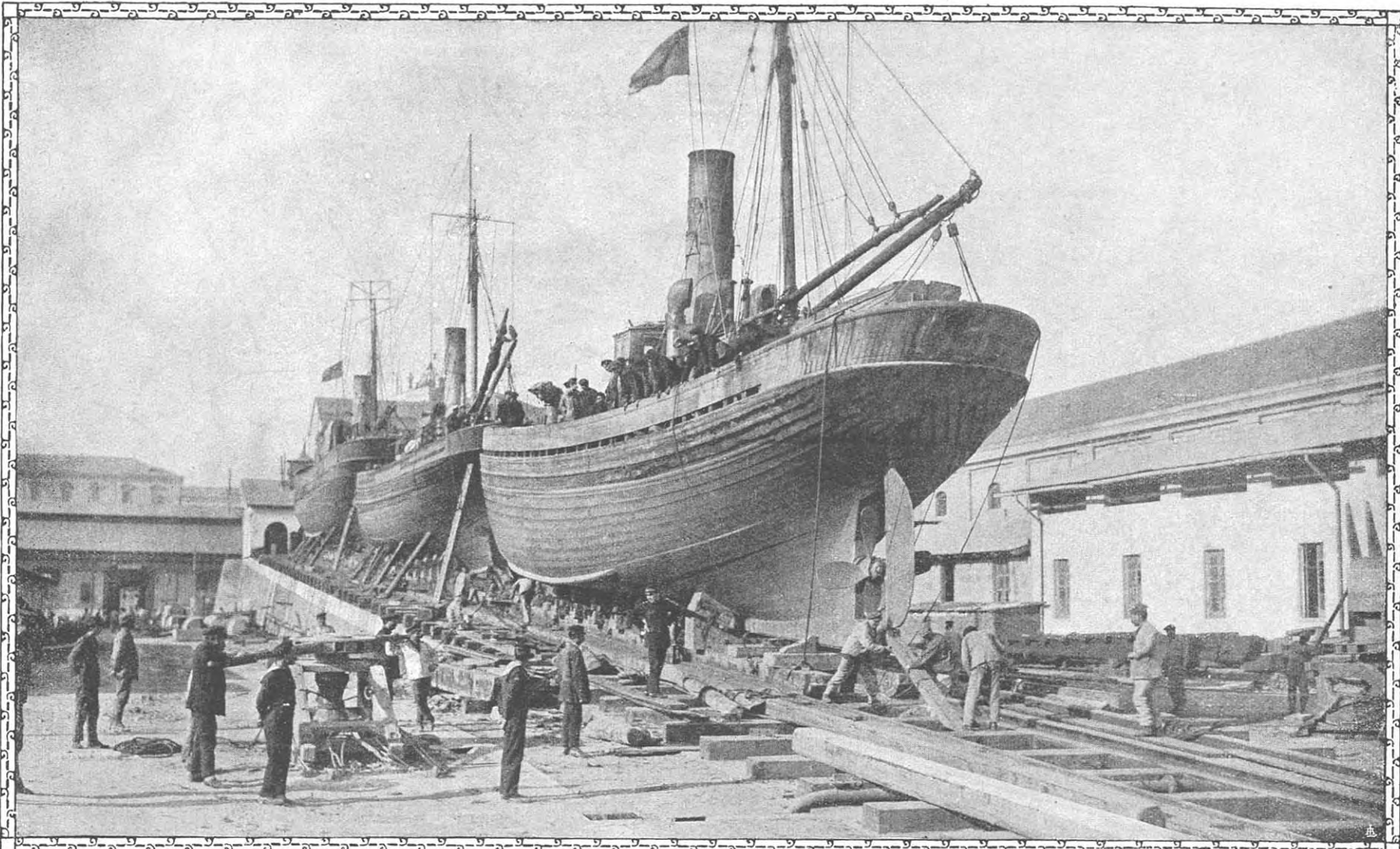
Il sommergibile austriaco «U. 12» visto dalla prua.



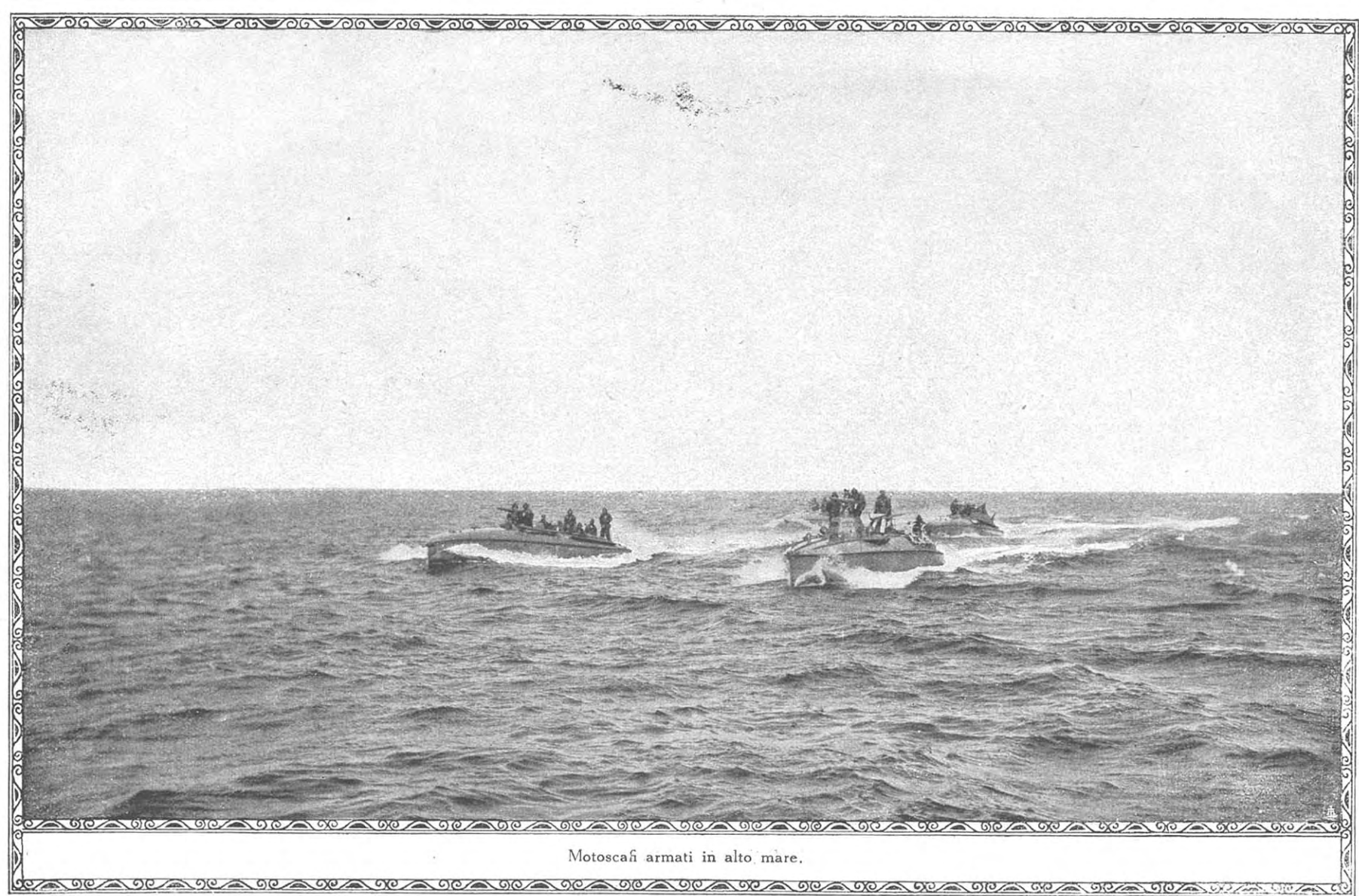
Motoscafi antisommersibili in armamento.



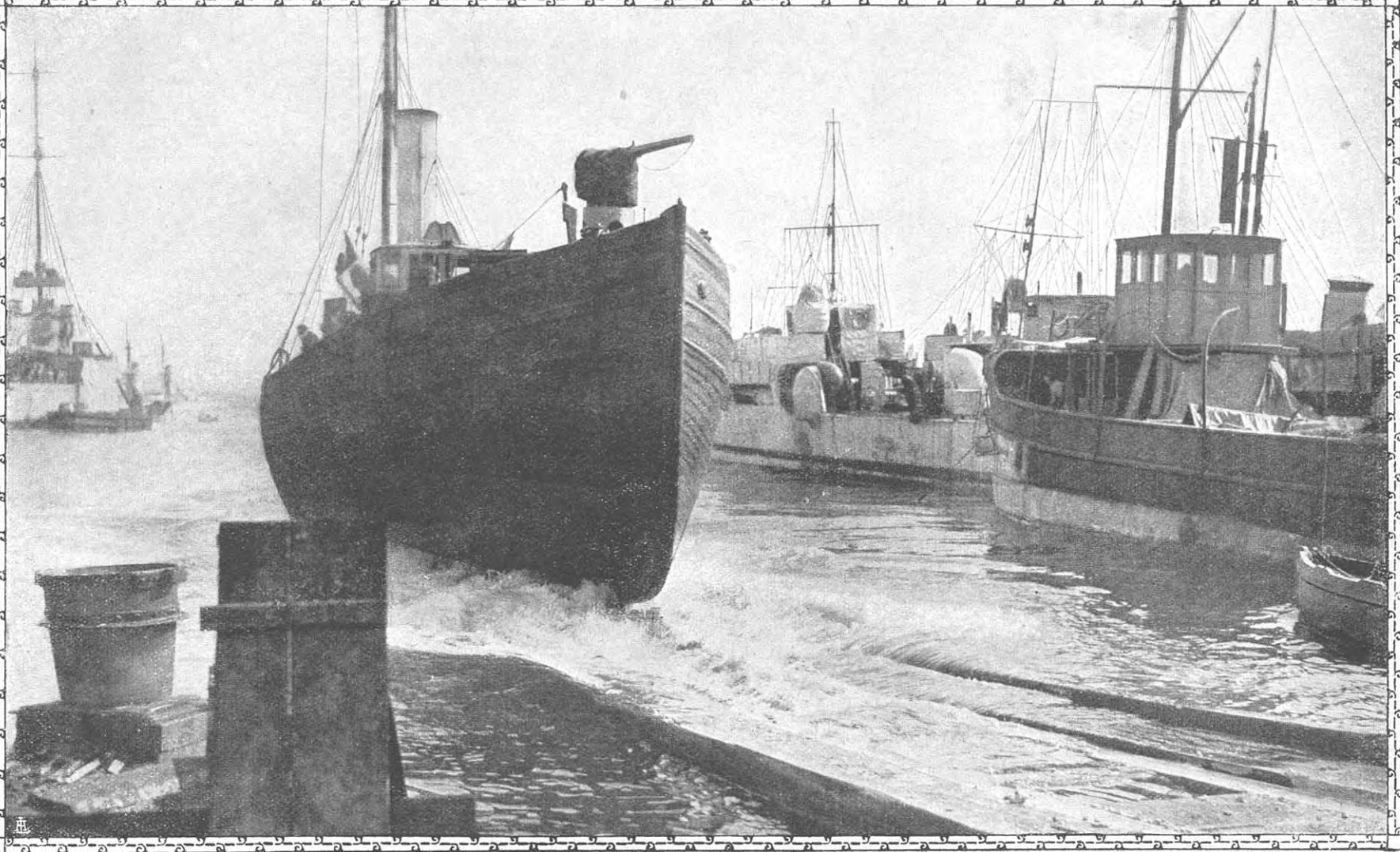
Il sommergibile tedesco «U.C. 12» durante i lavori di riparazione in una nostra base navale.



Drifters in cantiere.



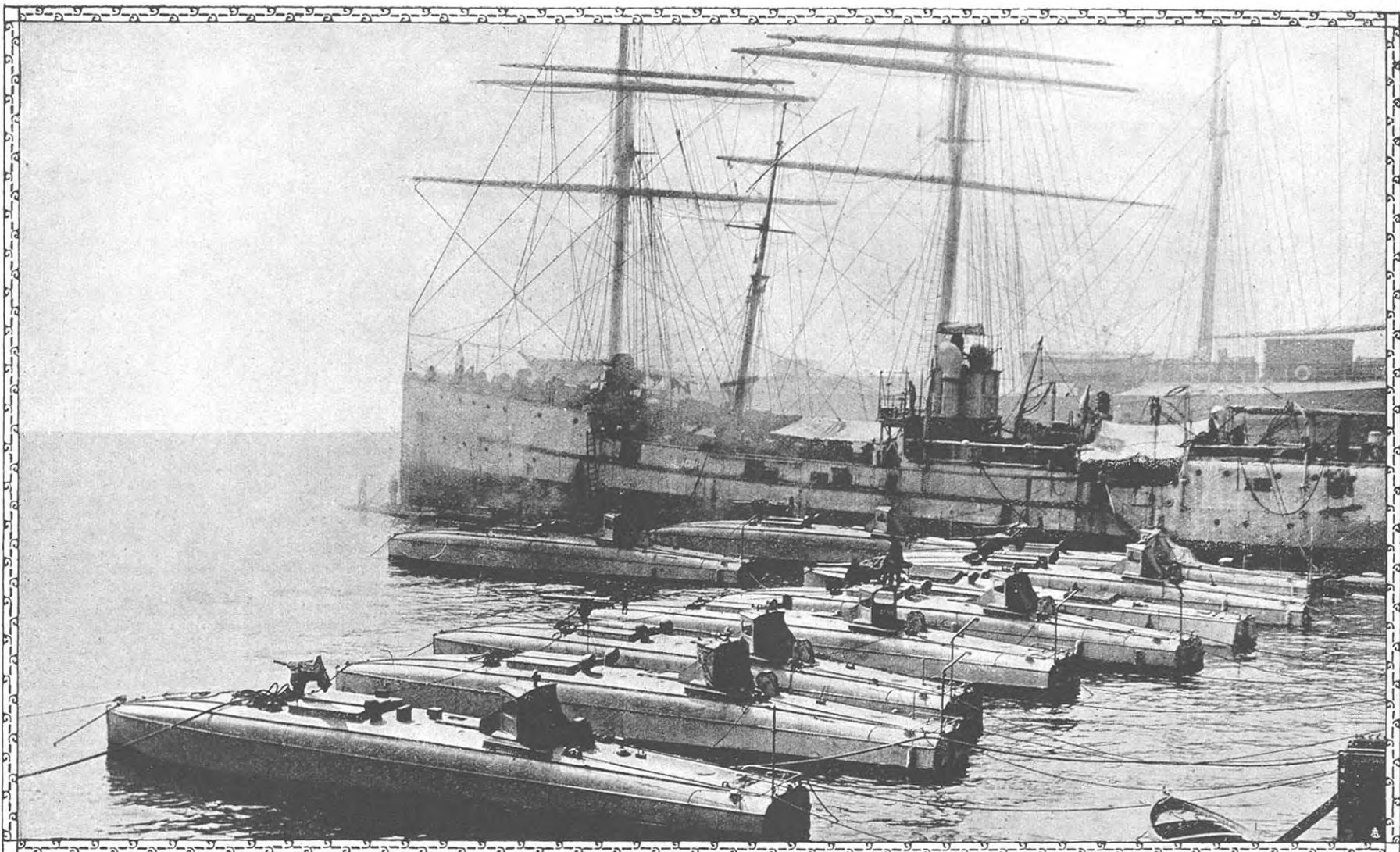
Motoscafi armati in alto mare.



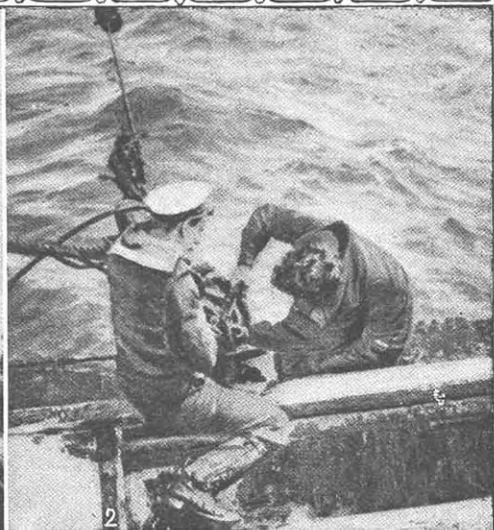
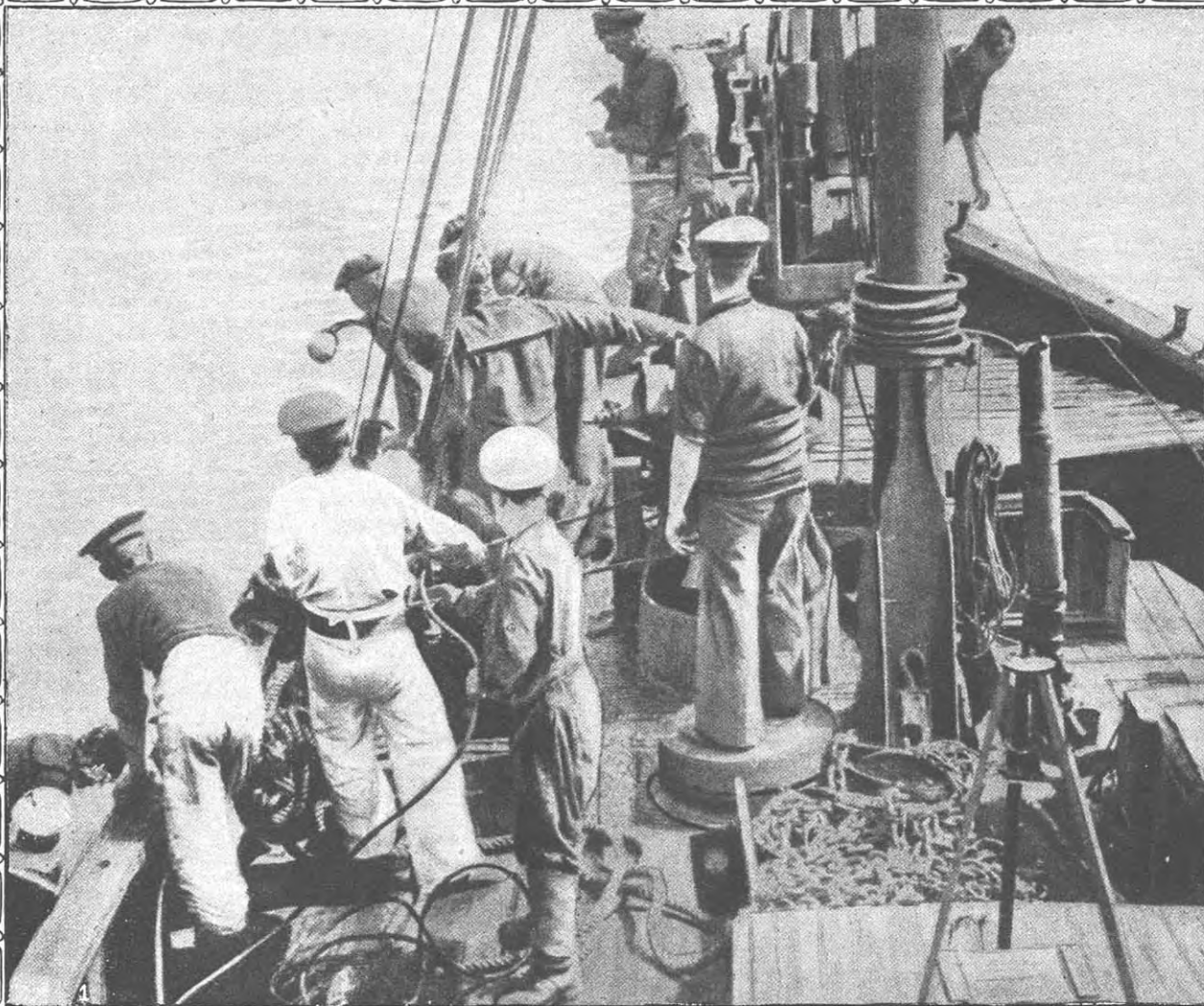
Il varo di un *drifter* in una nostra base navale.



Drifters alla fonda.



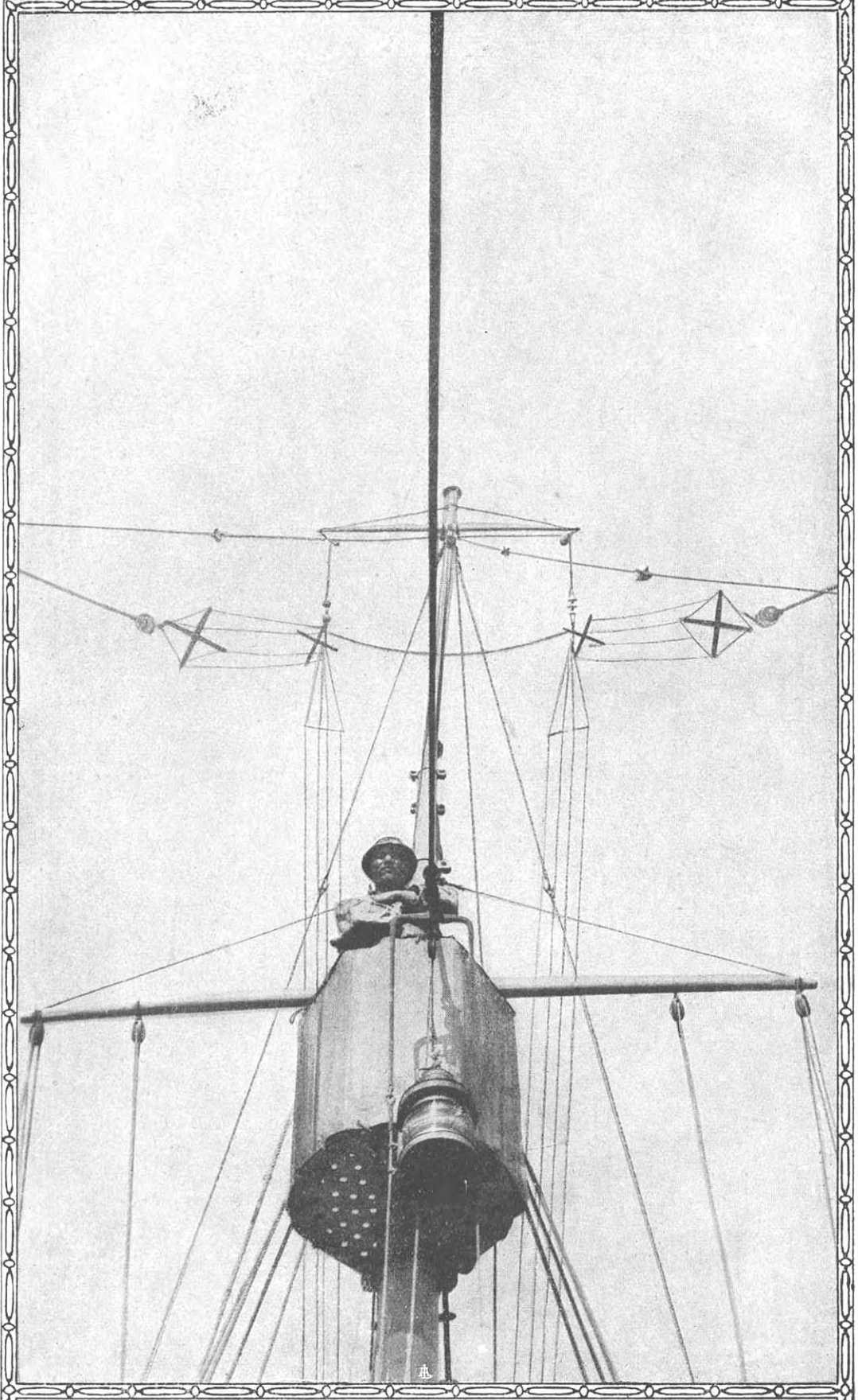
I protettori del traffico.



1. Castello di prua d'un drifter. - 2. Collocamento di reti antisommersibili. - 3. Connessione delle batterie elettriche che fanno esplodere le mine quando un sottomarino è stato accalappiato.



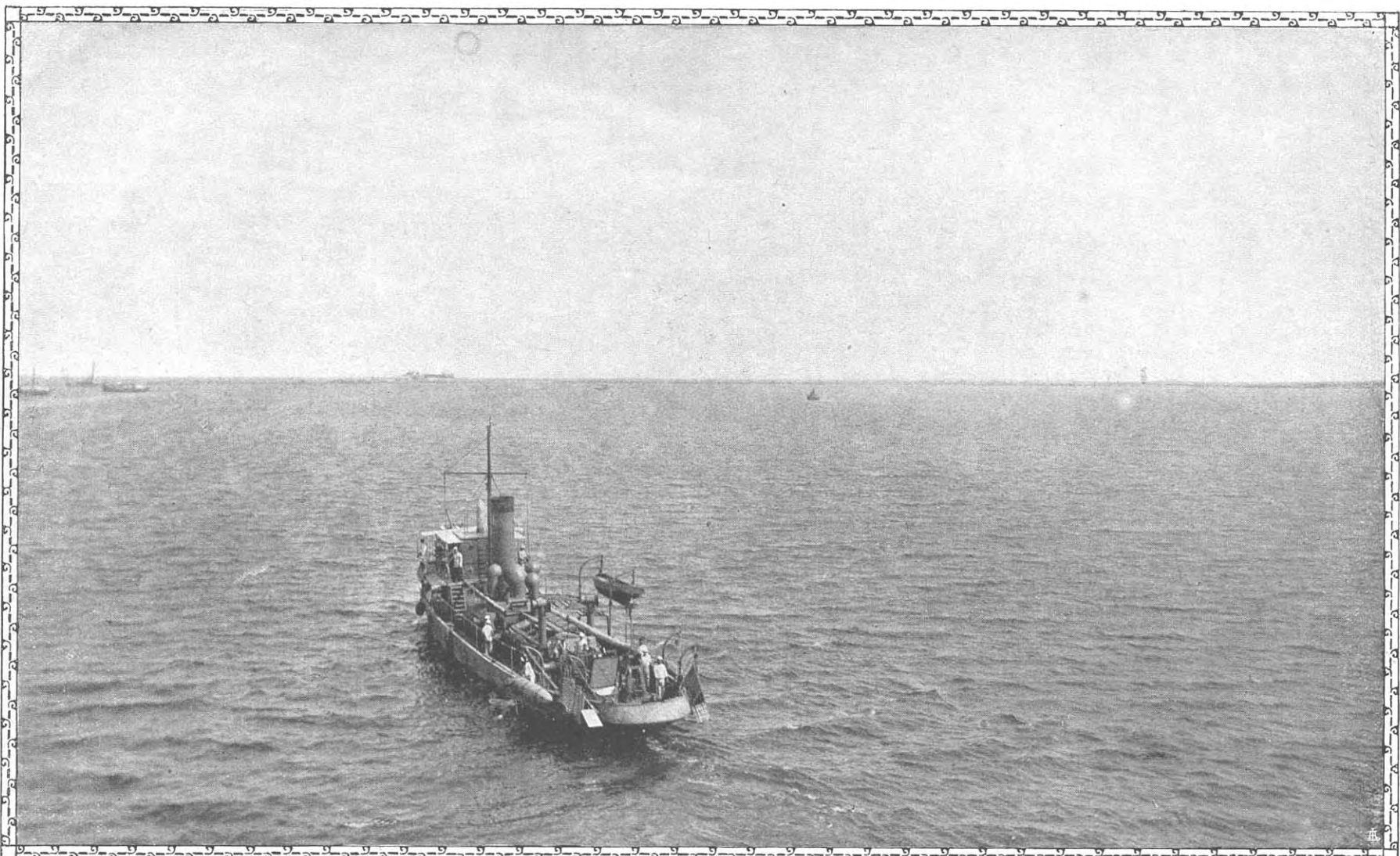
Prigionieri di un sommergibile austriaco affondato sbarcano in una nostra base navale.



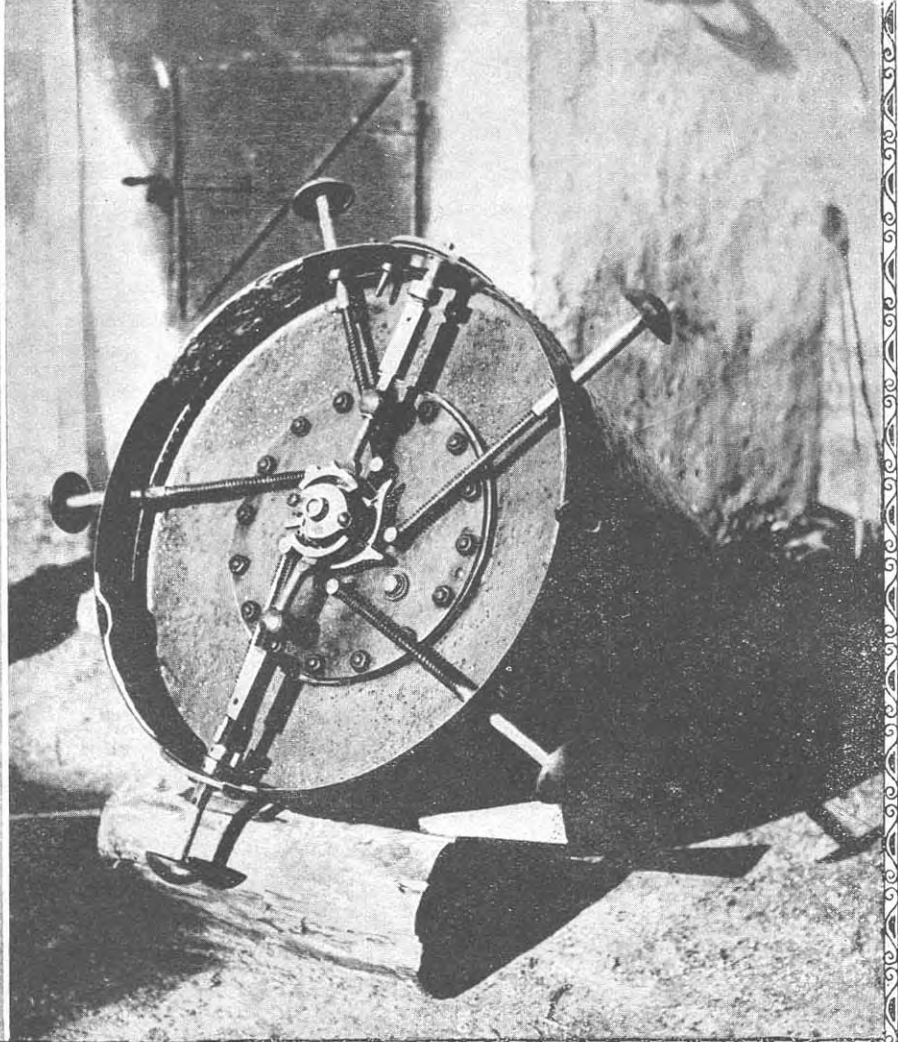
Guardia sul mare: la vedetta di coffa.



Una squadriglia di MAS a tutta forza.



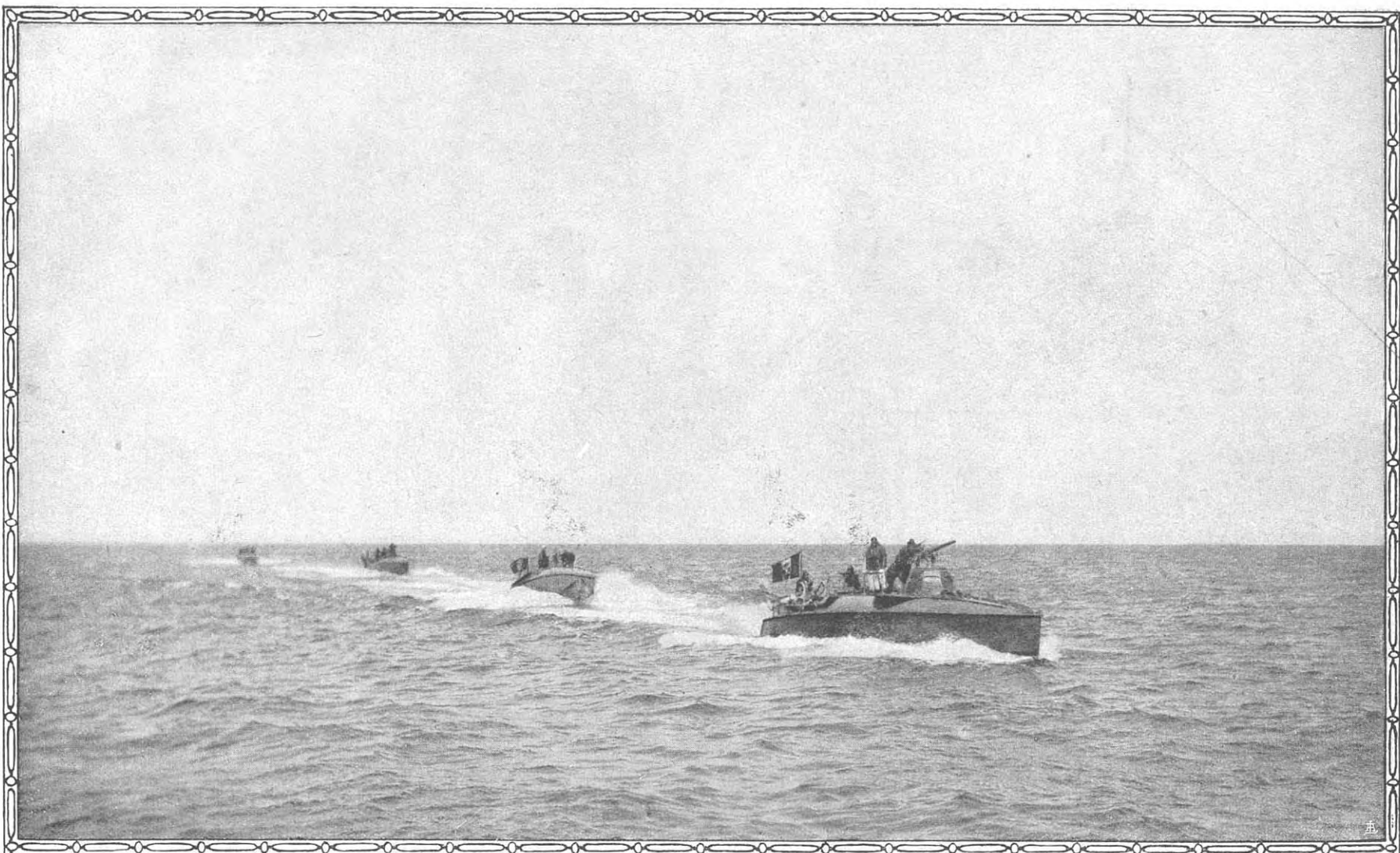
Un dragamine.



Una torpedine austriaca.



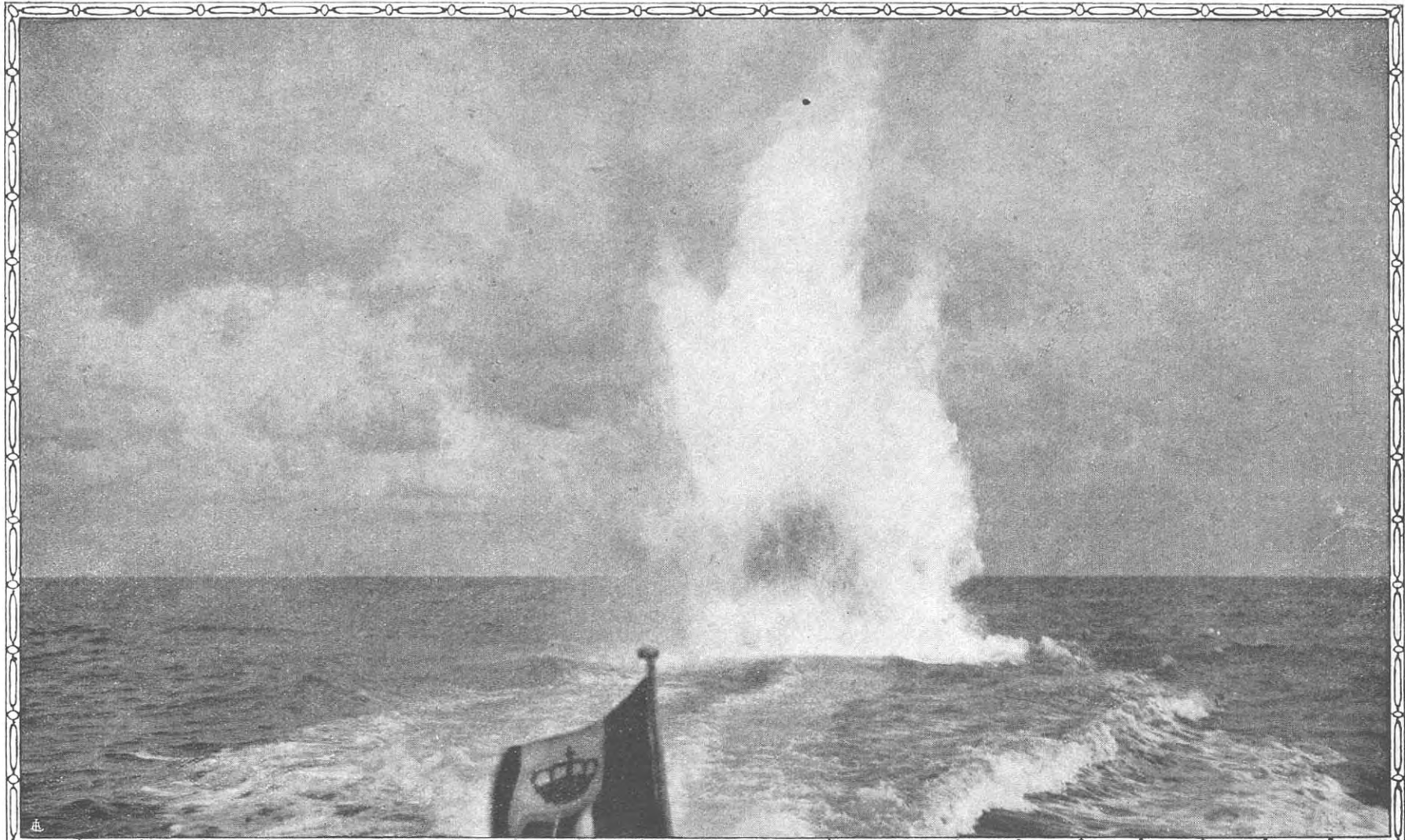
Piroscafo armato contro sommergibili.



Squadriglia di MAS in linea di fila.



Lancio di bombe antisommergibili.



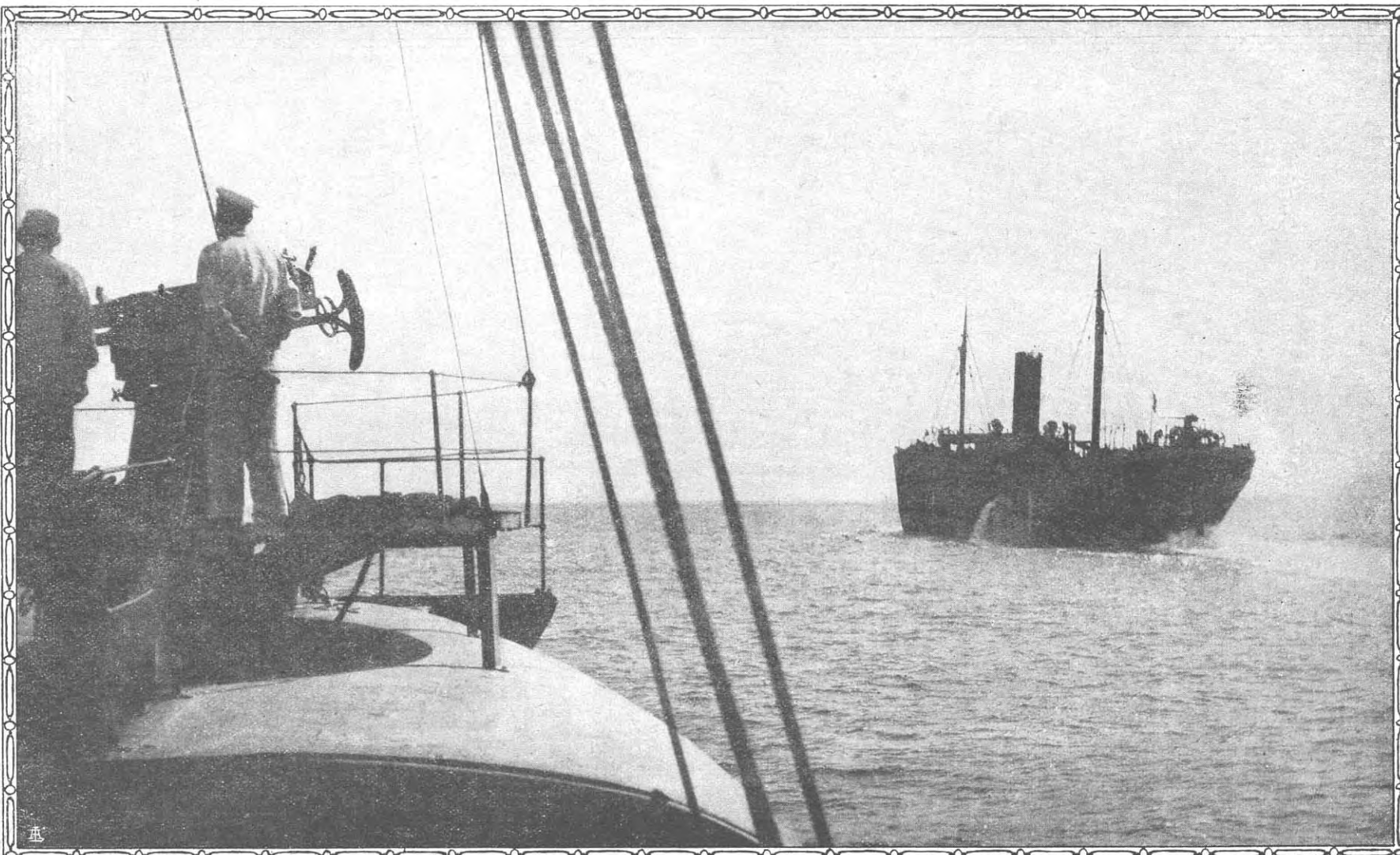
Lo scoppio di una bomba antisommergibile.



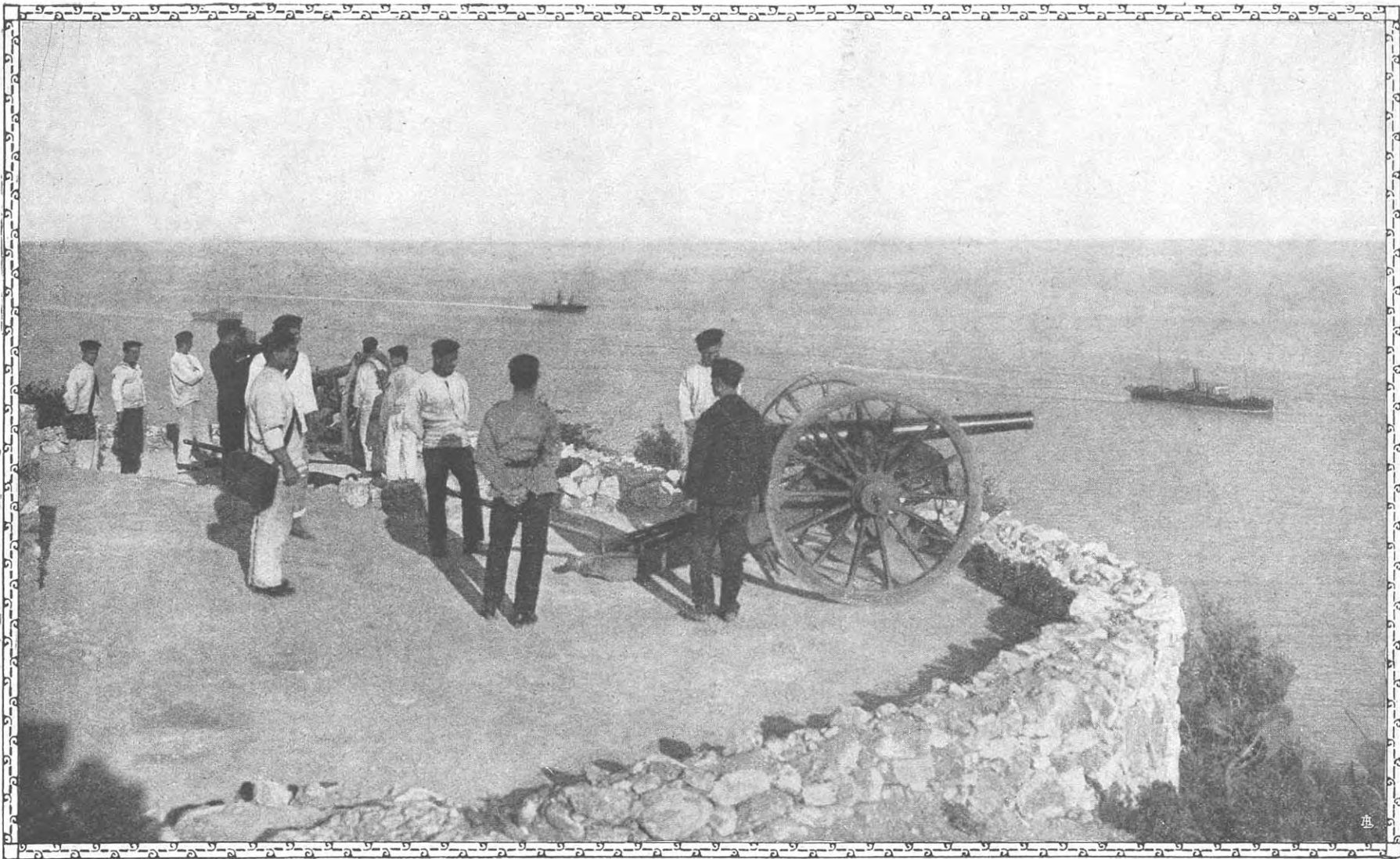
Squadriglia di MAS in caccia.



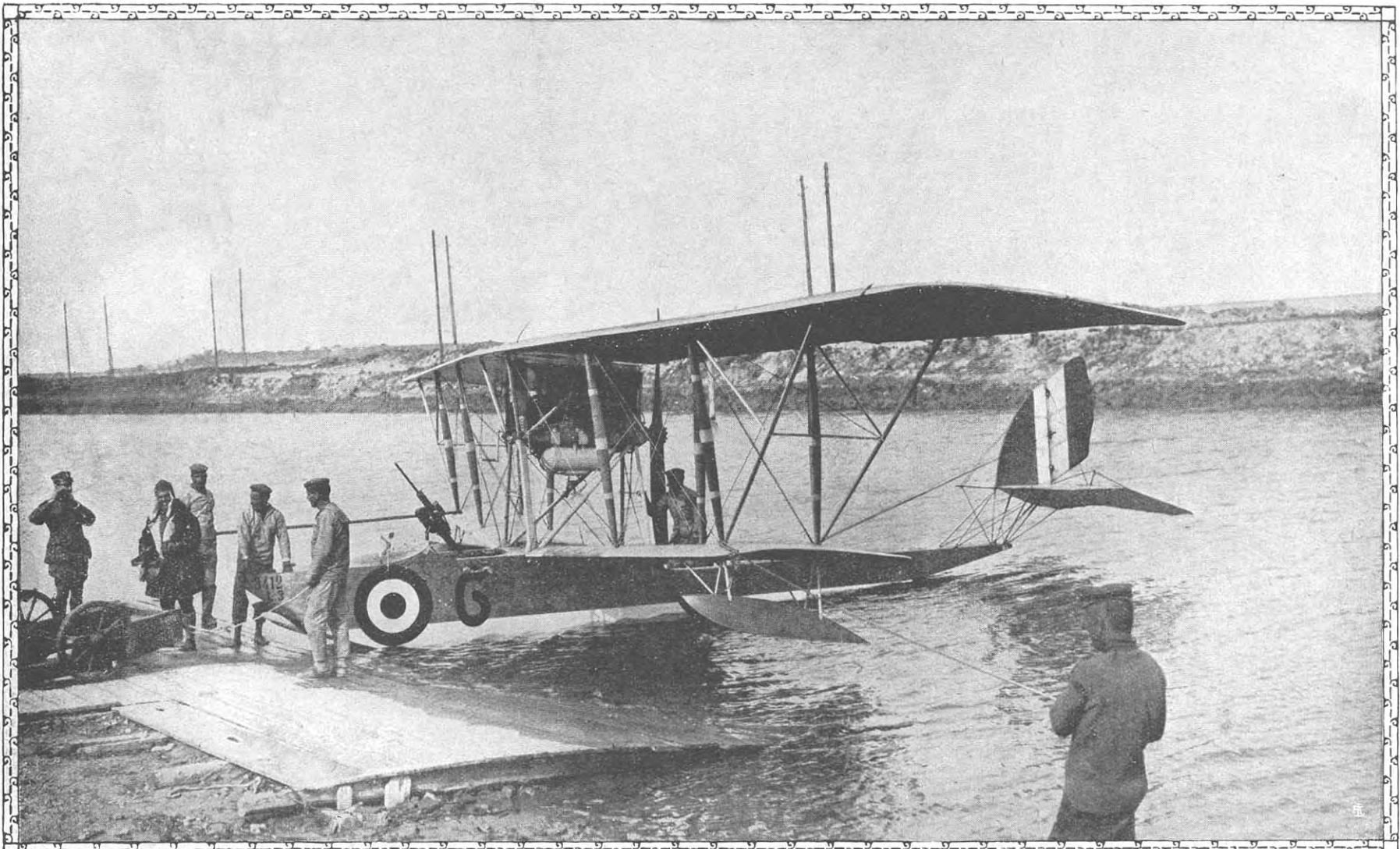
Cannone antisommersibile.



Un piroscafo armato e la sua scorta.



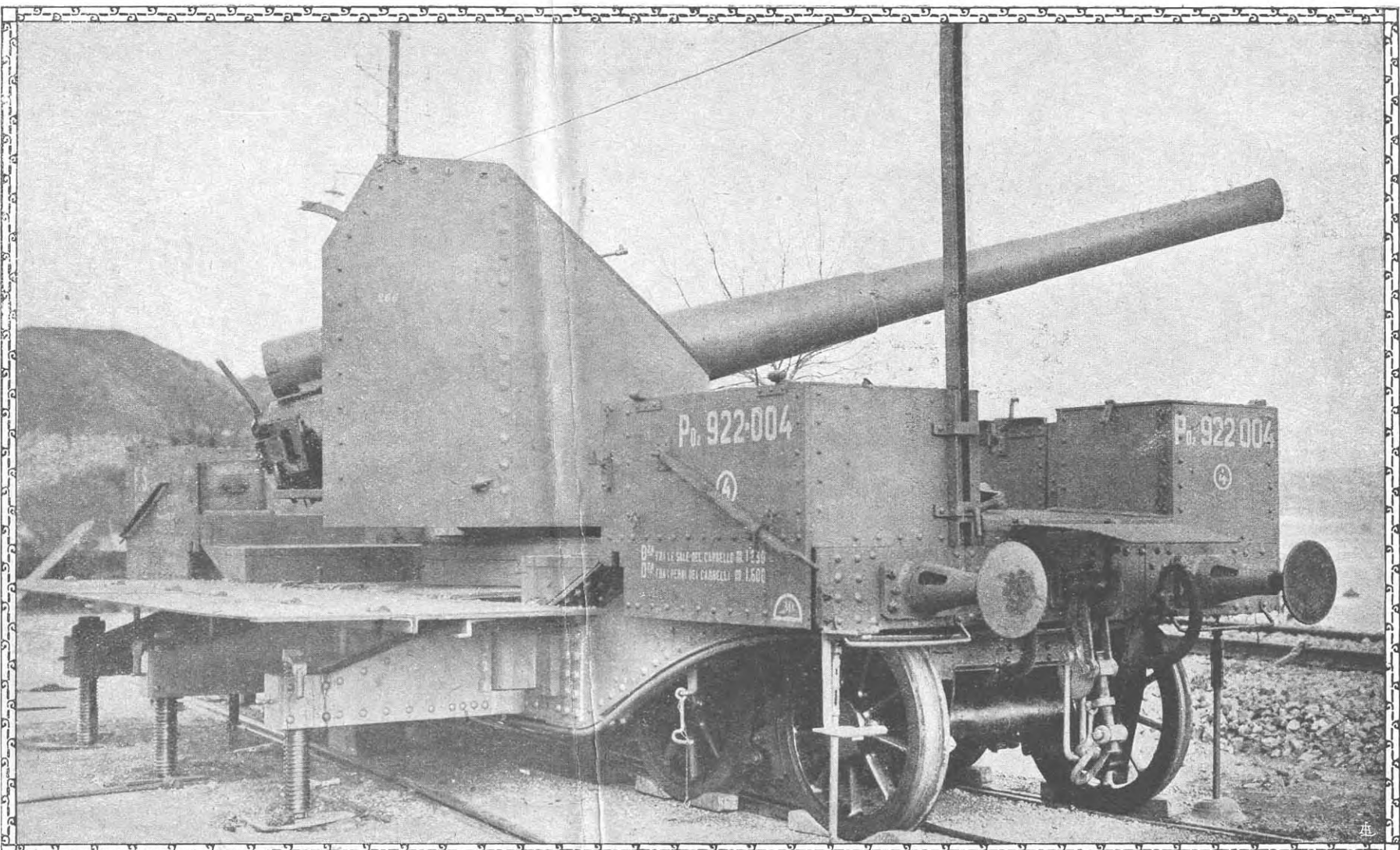
Convoglio di piroscafi nella zona protetta dalle batterie costiere.



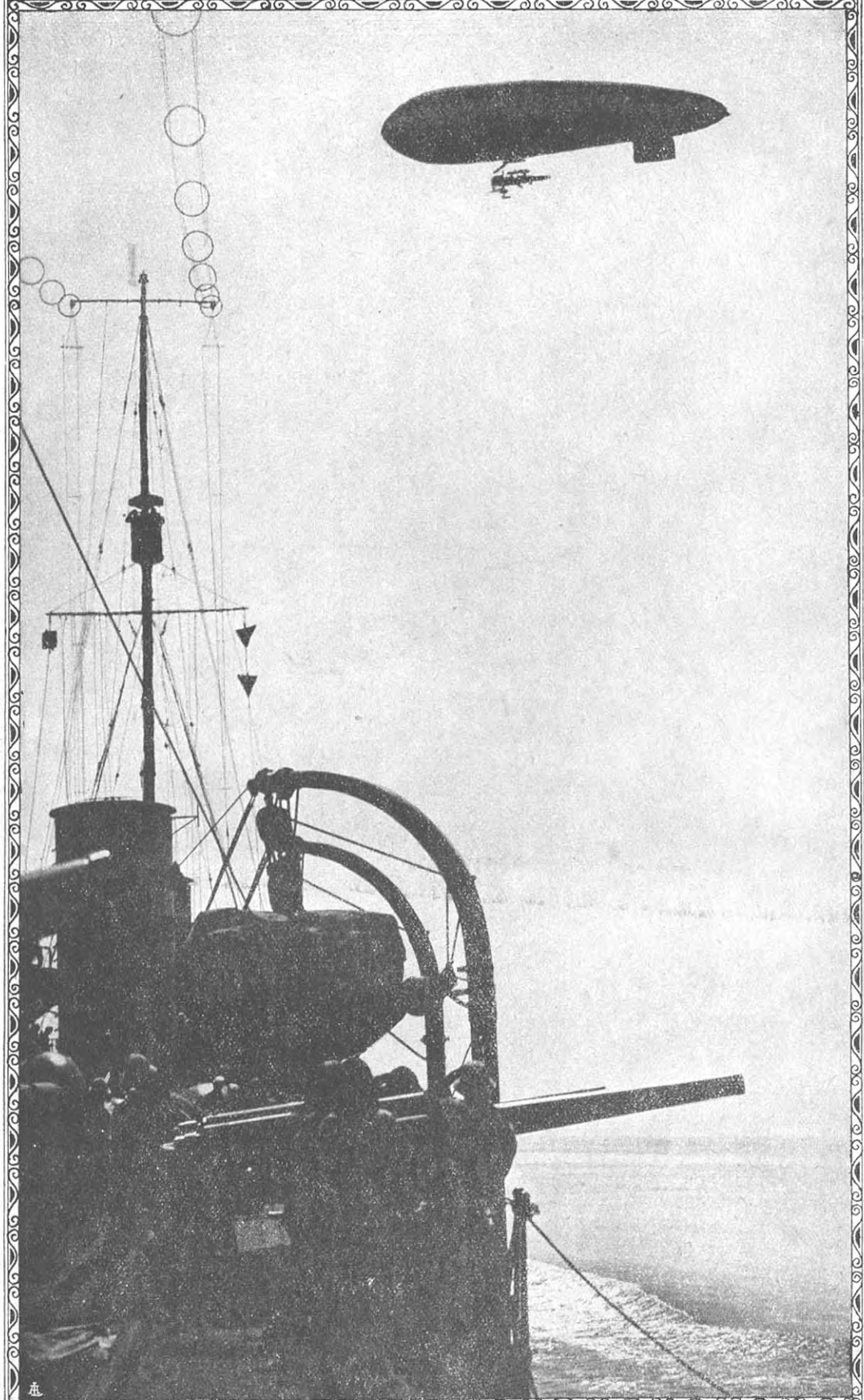
Idrovolante per la difesa contro i sommergibili.



Stazioni d'idrovolanti.



Carro-pezzo per la difesa della navigazione costiera.



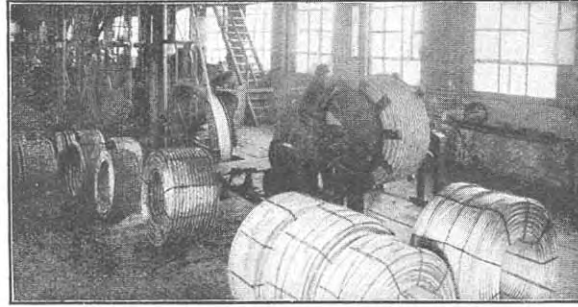
Dirigibile della Marina per l'esplorazione antisommergibile.



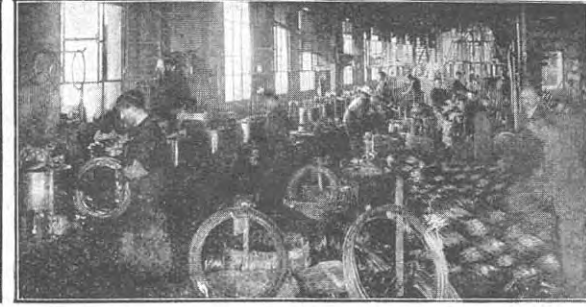
Sommergibile emerso visto da un aereo.



Corderia.



Corderia.



Trafileria.

La Società An. Stab. G. FORNARA & C. fabbrica specialmente gli articoli derivati dal filo metallico, ed in particolar modo i Cavi metallici d'acciaio e ferro per la R. Marina.

Ritrae i fili dalla propria trafileria, alla quale è annesso un forno per il trattamento termico dell'acciaio, ed un laboratorio per la zincatura e stagnatura del filo ferro, acciaio, ecc.

La Ditta fu la prima a dedicarsi in Italia alla fabbricazione dei Cavi metallici, e cioè fin dal 1880, e l'importante e perfezionato suo macchinario le permette la costruzione di oltre cinque tonnellate di Cavi al giorno, nelle diverse formazioni, dalle più fini sino a quelle aventi un diametro di mm. 100 ed un peso massimo di dodici tonnellate in un sol pezzo.

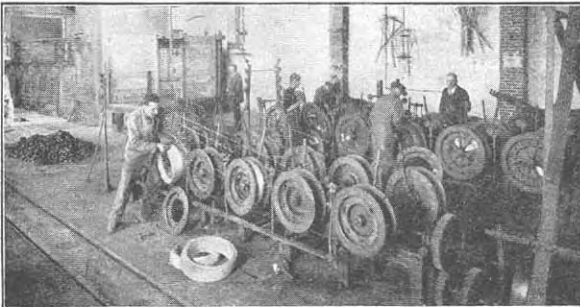
La fabbrica delle tele metalliche impiantata fin dal 1857, epoca della

fondazione dello Stabilimento, è anche uno dei rami principali della sua industria, e l'installazione moderna apportata negli ultimi anni, con telai meccanici, la mette in grado di fabbricare qualsiasi tessuto in ferro, rame, ottone, bronzo, ecc.; dalle straforti per miniera alle finissime.

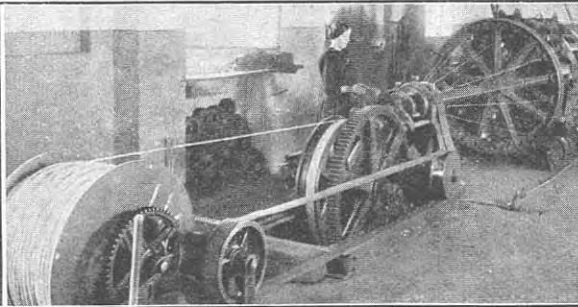
Ad ovviare poi alla mancanza in Italia di tele continue per la fabbricazione della carta, che provenivano esclusivamente dall'estero, la Società ha aggiunto dopo lo scoppio della guerra un speciale reparto per la costruzione di queste tele indispensabili all'industria cartaria in Italia.

Altro ramo della sua industria è la fabbricazione delle minuterie di metallo, come gli spilli, i fermagli, gli occhielli e ganci per calzature, ecc.

La società produce pure maglie e reti metalliche per recinti, corda spinosa, nettapiedi, sacconi metallici per arginatura, reti per pagliericci igienici, letti e mobili in ferro.



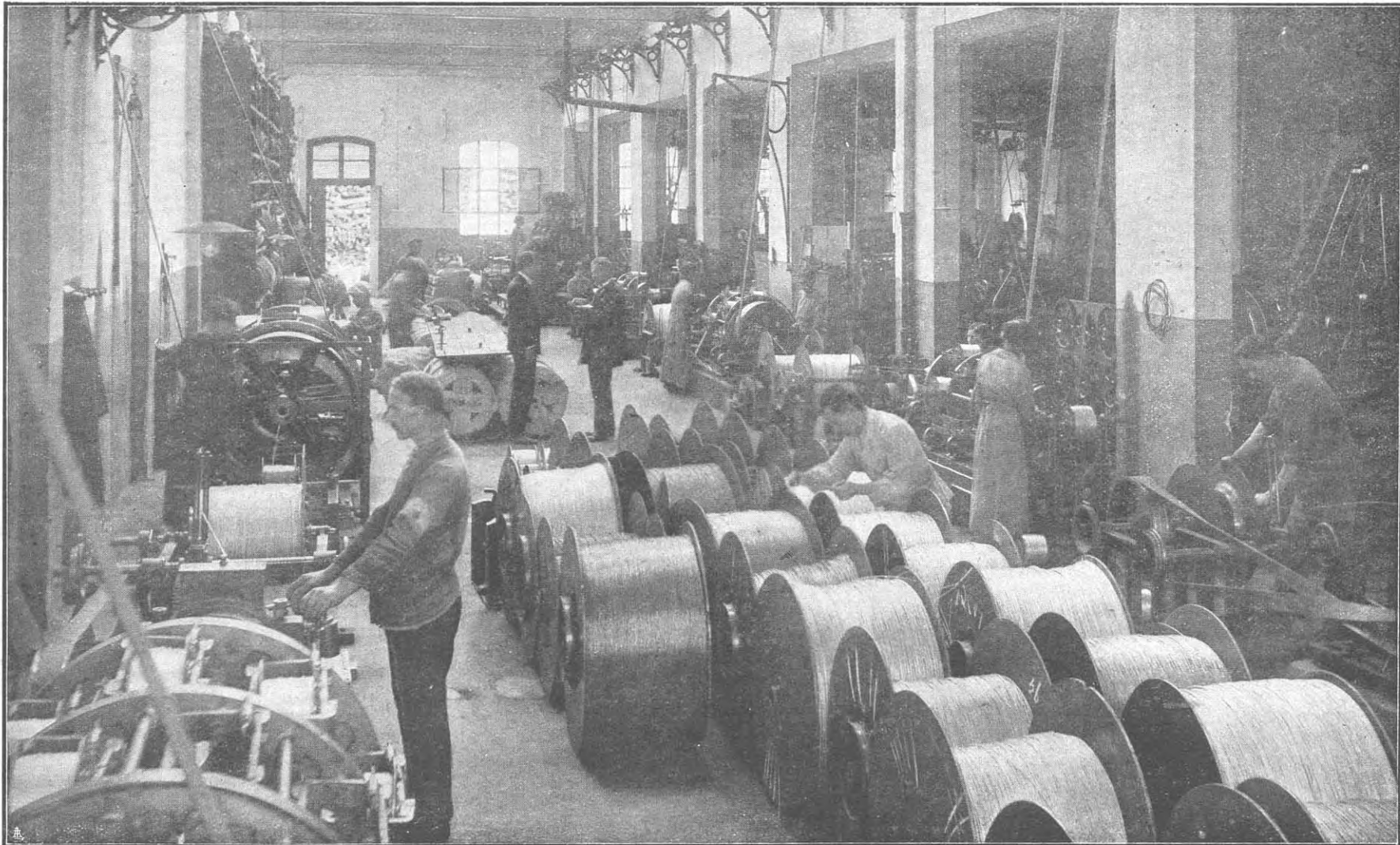
Zincatura e Ricottura.



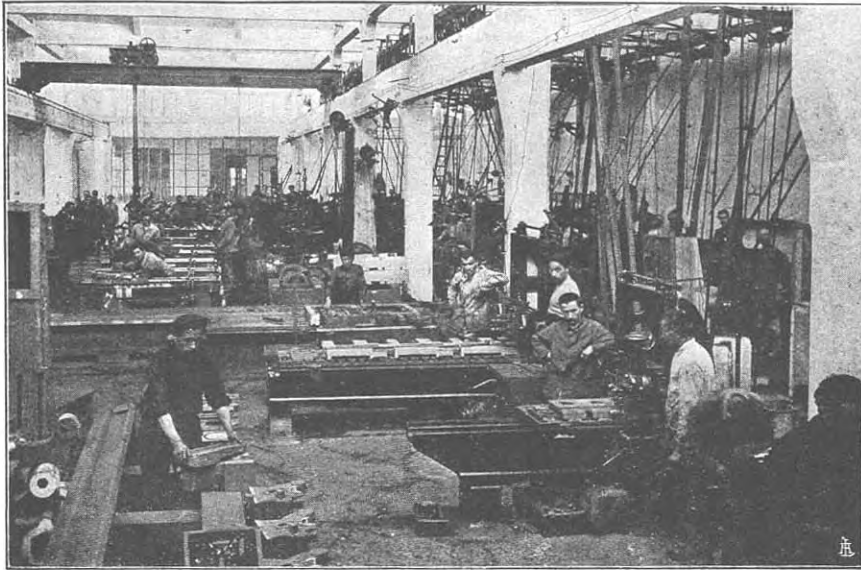
Corderia.



Minuterie metalliche.



Riparto Corderia.



Piccola torneria e piallatrici.

Le OFFICINE MECCANICHE Ing. GIACINTO FESTA & C. di TORINO sono salite in questi ultimi tempi a gareggiare fra le più importanti Fabbriche Italiane di Macchine-utensili. Gli Arsenali di Spezia, di Venezia, di Napoli, nonché il Laboratorio di Precisione di Roma, l'Aviazione militare, le Ferrovie dello Stato hanno affidato a queste Officine importanti ordinazioni di macchinari e di speciali congegni.

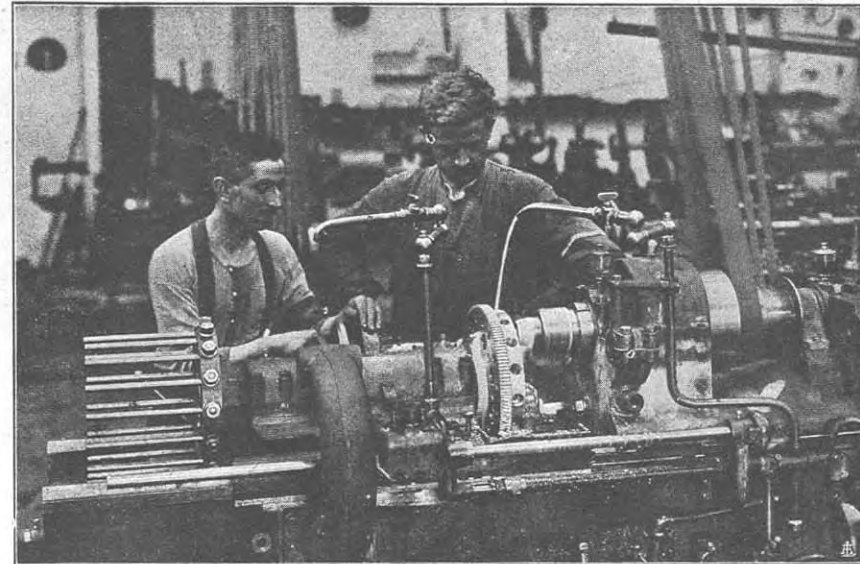
Attualmente sono in costruzione quattro grandi torni paralleli per cannoni da 152 Marina e macchine speciali per siluri. Non si costruiscono solamente macchine di grande potenzialità, ma anche macchine di alta precisione, come torni a revolver semi-automatici con 16 porta-utensili.

Il lavoro febbrile di questi tempi non ha impedito di creare uno speciale reparto per l'allestimento di mandrini autocentranti ed un reparto per

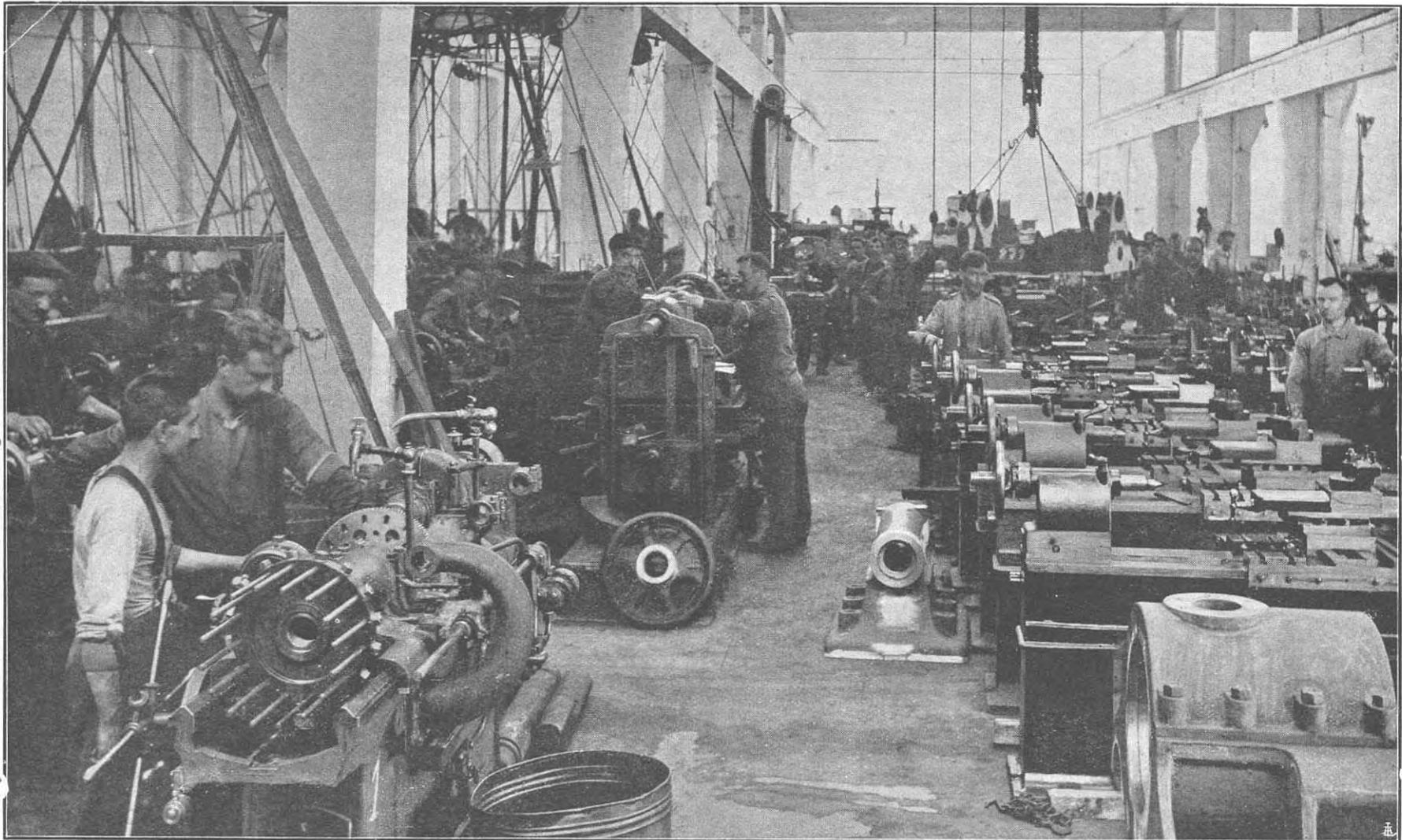
la lavorazione di portacarica di rinforzo per conto del Ministero Armi e Munizioni.

E' pure annessa una fonderia di alta potenzialità, dotata di tutti i mezzi più moderni per la fusione di proiettili e di getti di meccanica. Si forniscono shrapnels di ghisa da 87 mm., di cui se ne producono 1000 al giorno, che vengono pure completamente lavorati, oltre alla fornitura di granate da 149, tanto di ghisa ordinaria, quanto di ghisa acciaiosa.

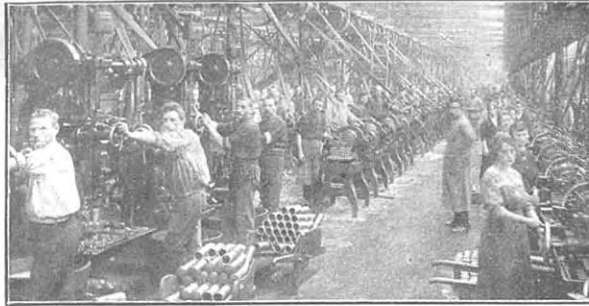
L'importanza a cui è salito lo Stabilimento deve alla infaticabile attività ed intelligenza del suo Direttore-comproprietario, Ing. Giacinto Festa, che, mercè la sua volontà ferma e sicura è riuscito a vincere le non lievi difficoltà dei momenti attuali mostrando, oltrechè il desiderio di promuovere l'Industria Nazionale, quello di giovare con tutte le sue forze alla Patria alla quale diede e stà donando tutta la sua migliore attività.



Collaudo di un Tornio semi-automatico destinato alla R. Marina - Arsenale di Napoli.



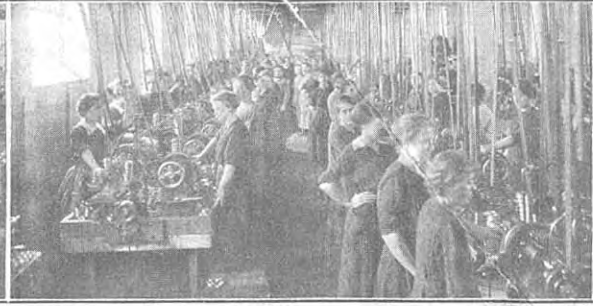
Montaggio e lavorazione macchine leggere.



Una corsia dell'Officina.



Collaudo medii calibri.



Lavorazione tappi ogiva 75.

La SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI "RAPID" sorta a Torino nel 1904 allo scopo di esercitare l'industria automobilistica, ha saputo svilupparsi ed affermarsi brillantemente nel corso di pochi anni, tanto che attualmente le sue Officine di Via Nizza 154 occupano un'area di 15.000 mq. e danno lavoro a 1300 operai.

Fin dall'inizio svolse un'attività silenziosa ma costante, procurando di trarne il maggior profitto.

Ai suoi *chassis* tipo sportivo che dapprima costituivano l'unico elemento di produzione, si aggiunsero in breve i vari tipi industriali e così, sormontando difficoltà non indifferenti, anche in periodi agitati di crisi, vincendo ogni prevenzione ed avversari palesi od ascosi, trionfò sul mercato automobilistico coi *camions* pesanti da trasporto merci, colle inaffiatrici che fornì ai principali Municipi italiani ed a grandi Società francesi e russe, e coi carri ambulanze.

Nel 1909 venne indetto dall'on. Ministero delle Poste e Telegrafi italiano il concorso per il completo servizio postale e pacchi nella città di Roma, e la "RAPID" non solo vinse tale importantissima fornitura, ma poté fornire una grandiosa serie di ottimi furgoncini che ancora oggi dopo nove anni di lavoro intenso e faticoso, funzionano egregiamente.

In seguito, la "RAPID" non solo si è riaffermata, ma si è da allora assicurato un promettente avvenire, orientando la sua attività verso i lavori di meccanica.

Si deve segnalare questo successo con una soddisfazione tanto più legittima in quanto che si tratta in particolare della fabbricazione di proiettili,

e che in questo ramo della grande industria la "RAPID" ha saputo ottenere dei risultati morali e materiali tanto importanti quanto lusinghieri.

Dedicatasi a tali lavorazioni dal 1911, quando appunto in Italia hanno cominciato a svilupparsi le grandi commesse di materiale bellico, lo scoppio dell'immane guerra ha trovato le sue Officine in piena efficienza e capaci di produrre 5000 proiettili al giorno di piccolo e medio calibro.

Per ottenere tale intensa produzione giornaliera si resero necessari vari ingrandimenti di locali ed aumento di macchinario speciale, ed allora la "RAPID" si è dedicata con slancio ammirevole allo studio e alla costruzione di macchine utensili ad alto rendimento, ed i risultati ottenuti furono così lusinghieri che oltre arricchire le proprie Officine di oltre 500 macchine per torni e trapani, ne ha fornito serie importanti a molti Regi Arsenali e grandi Stabilimenti Ausiliari, tanto da meritarsi gli speciali elogi dell'on. Ministero della Guerra Sottosegretariato Armi e Munizioni.

La produzione delle automobili non è però stata abbandonata; si sono divise le due industrie operando un'opportuna selezione dei tipi da costruire secondo le esigenze delle autorità militari.

Così la "RAPID" divenne fornitrice di autocarri tipo 3 Tonnellate che sono usati con successo alla fronte; costruì motori per trattrici e per azionamento di pompe ad alta prevalenza, ed ora ha già messo in studio i nuovi tipi sportivi ed industriali che formeranno la novità per il dopo guerra.

Non soddisfatta di avere superate le più ardue difficoltà nei momenti più difficili, la "RAPID" ha saputo ormai raggiungere una cifra di affari molto importanti, che evidentemente le assicurano il migliore avvenire.



Salone delle macchine.

" LA MARINA ITALIANA NELLA GUERRA EUROPEA "

EDITORI - ALFIERI & LACROIX - MILANO

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

Associazione alla seconda serie di
sei volumi:
Nel Regno . . . prezzo L. 9.-
Estero Frcs. 12.-