

Maffio Maffii  
(Marco Fiamma)

# ***GUERRA DI MARE***

*In appendice:  
Diario delle operazioni navali italiane*

*Trentadue illustrazioni  
in tavole fuori Testo*

*Editori – Alfieri e Lacroix – Milano*

Albeggia dietro i monti e il mare è di perla. I fumi del mattino nascente si mescolano con quelli più intensi esalati dalla selva delle ciminiere dei piroscafi. Il sottile naviglio da guerra sembra tinto con lo stesso grigio delle acque e del cielo. Solo i fianchi de' vapori neutrali, coi colori della rispettiva bandiera dipinti a losanghe, a rombi, a rettangoli smisurati, mettono qualche nota vivida nel grigiore uniforme del porto. Due torpediniere in «toilette» di battaglia sono ormeggiate alla banchina; ma dalla loro macchina in pressione si capisce che stanno per salpare. Attendono l'ammiraglio. Ho avuto la fortuna di navigare con lui a bordo di una di quelle minuscole e velocissime torpediniere moderne che tessono infaticabilmente, senza tregua, con qualunque mare, una rete di sbarramenti e di vigilanza attorno all'enorme sviluppo delle coste d'Italia.

La X. Y. numero tale (ogni torpediniera, com'è noto, è contrassegnata da due lettere che ne indicano il tipo e dal suo numero d'ordine) giunta stanotte da una lunga perlustrazione fino al confine, dopo appena sei ore di riposo, ecco che guizza attraverso il caliginoso labirinto del porto e si lancia di nuovo in mare. L'Ammiraglio si è imbarcato senza nessun apparato esteriore, ed è ora accanto al comandante, sulla microscopica torretta di

comando, dove cozzano gli spruzzi dell'onda tagliata dalla prua. All'alberello delle segnalazioni pende la ragnatela aerea della radiotelegrafia, propria d'ogni capo-squadriglia.

Si fila a tutta macchina, con velocità superiore alle venti miglia orarie; ma il motore a combustione di nafta, di cui è provvista ogni nostra moderna torpediniera, è capace di sforzi anche maggiori. Lo scafo sottile vibra come se l'ansito della corsa gli mettesse nei nervi d'acciaio fremiti d'impazienza. Il ponte breve, stretto, basso, scivolante da ambedue i bordi sull'acqua, sembra sfugga via sotto i piedi, tanto più che non vi sono murate né parapetti cui appoggiarsi in caso di brusco rollio; tutto è accortezza ed equilibrio, qui sopra. L'unico parapetto è costituito da piccole zattere formate da gabbie di legno ripiene di sughero e pece che, in caso di affondamento, vengono spinte in mare perché l'equipaggio vi si possa aggrappare.

Gli uomini sono tutti ai loro posti di combattimento. Le vedette sulla prua, lo sguardo fisso all'orizzonte. Gli artiglieri ai due pezzi prodieri, i siluristi ai due tubi lancia-siluri. Un cannoniere è a poppa, presso il cannoncino da 37; e sorveglia anche una serie di strani cilindri bollonati, tenuti fermi in coperta da una apposita gabbia; recano dipinta ciascuno una tremenda parola mortifera :

*fulmicotone, tritolo.* Sono le bombe a mano contro i sommergibili; agiscono anche se il sommergibile si trova immerso a parecchi mete> di profondità.

La rotta è serpeggiante. La scia spumosa che fugge in corsa opposta alla nostra, s'apre ad angoli che spesso s'incurvano repentinamente. Ad ogni colpo di barra, la torpediniera sbanda tutta dal lato della virata. Il carrello del riflettore, sostenuto da un piccolo binario che traversa la coperta nel senso della larghezza, dà ai tiranti d'acciaio che lo tengono fermo strappi tremendi ; pare sia sempre per arrovesciarsi in mare.

Il piede instabile cerca istintivamente sul metallo arrotondato del ponte, reso viscido dagli spruzzi che vi si scagliano, le piccole guide d'arresto disposte in coperta come il segno della moltiplicazione. Si ha l'impressione di correre il mare ritti sul dorso oleoso di un velocissimo e irrequieto delfino che a scatti, a fremiti, a balzi, a piegamenti laterali nuoti sul fiore dell'acqua.

'Fin che dura la navigazione — e spesso dura nottate e giornate continue — non c'è riposo per nessuno.

Il comandante è l'unico ufficiale che sia a bordo e non può quindi abbandonare la torretta prodiera. L'equipaggio di una venticinquina di uomini — compreso

il personale di macchina — è troppo limitato per consentire un turno di servizio. Si mangia in .coperta, alla meglio, quando si può; gli artiglieri ai pezzi, i siluristi il tubo di lancio, le vedette senza distogliere le pupille dall'acqua che il taglio della torpediniera sta per fendere. Ciascuno ha a portata di mano la cintura di salvataggio, allineata con quella del compagno sopra un filo di ferro teso ; come in trincea i soldati le maschere contro i gas asfissianti. Tutti tengono d'occhio il mare circostante; ogni torpediniere è un osservatore per istinto. Non si va a dormire nelle 'brande anguste dell'angusto sotto-prora che quando la missione è terminata e si è al sicuro in un buon rifugio costiero.

Filiamo lungo uno dei più smaglianti litorali d'Italia, a sette o otto miglia dalla riva. La torpediniera di scorta, che seguiva la nostra rotta, sforza ora un po' l'andatura e si mette al nostro fianco navigando di conserva. Le colonne di fumo nero che le ciminiere, partendo, vomitavano, sono scomparse. Il comandante la squadriglia ha ordinato che i sottufficiali di macchina esigano dai fuochisti una perfetta combustione della nafta.

La torpediniera moderna non deve far fumo, perchè non deve rivelarsi. Il fumo sul mare è scorto' a

distanze incredibili, mentre la guerra moderna esige la sorpresa, quindi l'invisibilità. Si combatte sull'acqua dissimulandosi il più possibile : nè più nè meno come stilla terra. Le caldaie, attentamente vigilate, non esalano ora dalle ciminiere il più tenue soffio grigio, benché sieno in fortissima pressione.

Incrociamo le rotte dei velieri che avanzano al largo lenti e solenni, quasi portassero in processione sulle acque istoriati stendardi. Le torpediniere doppiano i loro bompressi con una svelta accostata, che è un guizzo. Appena li abbiamo attraversati, vediamo i vetusti bastimenti beccheggiare e rollare con violenza, come se attorno ai loro fianchi si fosse scatenata una tempesta. La scia bianca, schiumosa, fragorosa che fugge da poppa, lascia dietro di noi un mare sconvolto.

Eppure quei vecchi lupi del piccolo cabotaggio non se ne hanno a male ; più forte beccheggiano e più forte agitano i berretti verso di noi in segno di saluto. I ragazzotti a piedi nudi che, tra le coffe e le sartie, fanno una terribile altalena, gridano a squarciagola «Viva la Marina italiana». Non è un saluto retorico. Del resto, questa gente che vive la solitudine e i silenzi del largo non saprebbe inventarlo ; ma si rende perfet-

tamente conto come le incessanti crociere di questi corridori che arano senza posa il mare costituiscano per loro la condizione necessaria per osare, per navigare, per vivere.

Ad un tratto, la torpediniera di scorta che fila sul nostro fianco ha un arresto di velocità e si fa distanziare.

Un uomo del suo equipaggio sale dritto sui castelletto di prua e con la bianco-azzurra banderuola si mette a fare segnalazioni concitate. Che è accaduto ? Ha avvistato il periscopio di un sommergibile sospetto ? Occhi e binocoli sono tutti fissi su di lei.

Il nostro segnalatore risponde alla chiamata e la comunicazione comincia. Niente sommergibile. La torpediniera distanziata avverte il comandante la squadriglia che ha una, piccola avaria alla macchina di sinistra ; non ha bisogno d'aiuto : rimette in moto — ci raggiunge. Così continuiamo la traversata.

Dopo un'ora avviciniamo il porto d'arrivo, sbarrato sotto la superficie dell'acqua, senza soluzione di continuità, da molteplici reti metalliche e da ostruzioni. Issiamo tre banderuole ; il tipo della nave, il nominativo della torpediniera e il gagliardetto azzurro dell'Amiraglio. Un ordigno speciale apre gl'invisibili cancelli

d'accesso in quella cintura di morte. Una piccola silurante — del vecchio tipo Schikau — ci accosta mentre rallentiamo la velocità, si mette davanti la nostra prora e ci pilota attraverso la porta misteriosa, che la superficie delle acque nasconde alla vista, nonchè attraverso un complicato laberinto di zig-zag, unico passaggio per evitare la zona minata. Anche la torpediniera è obbligata, come un fantaccino qualunque, a seguire il camminamento che permette di traversare reticolati e trincee.

Filiamo lenti e cauti nell'angusto tortuoso passaggio, non dimenticando che si naviga in uno specchio d'acqua disseminato di migliaia di apparecchi uno solo dei quali, appena urtato, basterebbe a far saltare in aria un colosso. Appena abbiamo varcato la tremenda porta d'ingresso, i cancelli di reti si richiudono. Ed ecco sopra vento un cerchio d'acqua che gorgoglia allargandosi attorno ad un tubo verticale che avevo preso dapprima per un segnale galleggiante; subito la torretta verde-cupo di un nostro sommergibile balza fuor d'acqua come la testa d'uno squalo e qualche minuto dopo ne emerge anche il lungo dorso ricurvo. Si apre un portello e i marinai della nave sottomarina escono fuori ad uno, ad uno disponendosi sulla coperta in posizione d'attenti.

Intanto dalla prora della torpediniera ammiraglia un soldato colombiere, dopo avere assicurato, sotto l'ala di dieci piccioni viaggiatori il dispaccio riassumente brevemente l'esito e gl'incidenti della navigazione, apre le gabbie. I postelegrafici dell'aria s'innalzano a stormo, roteano in ampi giri sul porto lunato splendido di sole, si orientano, formano squadriglia, poi prendono con decisione unanime il volo verso il porto da cui siamo partiti. Scompaiono in un attimo nell'azzurro. Essi rendono sui nostri mari, preziosi ed ignorati servizi al piccolo naviglio da guerra. Grigie come loro, rapide come loro, instancabili come loro, le torpediniere si raccolgono ora in un cantuccio del porto per riparare le piccole avarie, che una continua navigazione a forti velocità deve necessariamente produrre, e per riposarsi.

Riposarsi ? Qualche attimo forse. Appena le macchine sieno ristorate, ripiglieranno il volo.

## LA STORIA DI UN « NO » E LA FINE DELL' « U. 16 »

Il grande vapore italiano carico di truppe navigava a lumi spenti nell'oscurissima notte. La torpediniera di scorta filava alcune centinaia di metri davanti alla sua prora, zigzagheggiando continuamente. C'era foschia e mare grosso. A bordo della silurante, le vedette trafiggevano collo sguardo la cortina di nebbia nera che avvolgeva la rotta. Un marinaio, bocconi sull'estrema punta di metallo, tutto inzuppato dagli spruzzi dell'onda ferita, protendeva la testa a guardare.

D'improvviso, egli dette l'allarme. Come una scia fosforescente s'avvicinava dritta e rapida, sotto il pelo dell'acqua, al traverso della torpediniera in corsa. Dal piccolo ponte di comando partì la parola che scosse tutti i nervi del naviglio sottile. Il timone, balzato dalla parte opposta alla provenienza dell'insidia, fece sbandare tutta di lato la torpediniera. Il siluro passò strisciandole il fianco.

La torpediniera parve allora un mastino. Dopo aver segnalato al piroscalo di passare al largo e d'allontanarsi in tutta fretta, con continui cambiamenti di rotta ch'erano guizzi e scatti, s'avventò dove suppose all'agguato il sommergibile immerso. Su quel punto

prima aprì il fuoco celere dei suoi pezzi prodieri, poi scagliò le bombe di tritolo.

Un secondo siluro le venne lanciato contro il fianco destro. Mentre il proiettile subacqueo, non visto, viaggiava, le granate esplodenti colpirono il sommergibile austriaco, che emerse d'urgenza per non colare a picco. Quasi simultaneamente, il siluro scoppiava alla altezza del locale delle dinamo, spezzando in due, quasi nel mezzo, la vecchia torpediniera, la cui prua e la poppa, inclinate verso il centro, cominciarono ad affondare. Neppure il sommergibile, già affiorato, poteva tenere più il mare; la falla era enorme.

Arditamente il piroscifo *Bormida*, benché non avesse a bordo né un cannone né un artigliere, investì colla prora il sommergibile nemico. Il sommergibile colò a picco.

Gli equipaggi avversarii si gettarono egualmente in acqua, mentre il grande vapore carico di truppe aveva già, incolume, ripreso la rotta verso la mèta del suo cammino...

Il guardiamarinà Castrogiovanni, sbalzato lontano dall'esplosione, riattratto sott'acqua dal vortice, rispinto lontanissimo dal giuoco delle correnti, si trovò solo, nella notte;fonda. Dopo il primo stordimento pro-

dotto gli dalla soffocazione sott'acqua, a forza di richiami lanciati sul vento, radunò attorno a sé quelli dei suoi marinai che trovò più vicini. Il vento radente la groppa delle ondate con mugolii quasi umani e l'oscurità sempre profonda resero impossibile chiamare a raccolta i naufraghi più distanti.

Si ritrovarono, così, in quattro : compreso lui, ufficiale. Egli meditò il suo piano : risparmiare le forze, nuotando; aspettare che il giorno chiarisse; alla prima luce orientarsi sulla direzione da prendere per avviarsi alla costa più vicina ; impedire assolutamente ai suoi uomini di farsi prendere dallo scoramento ; fabbricare in sé e in loro una tale volontà di resistenza da vincere l'impossibile.

– Coraggio, ragazzi. Bisogna reggere a tutti i costi. Anche gli austriaci sono in acqua. Il sommergibile è colato a picco. L'ho visto io... Volete che loro si salvino e noi no ? Sarebbe come avere uno schiaffo in punto di morte... Dobbiamo scampare, per Dio !

-- Teniamo, signor tenente.

Scamperemo, signor tenente.

Signor Castrogiovanni, attenzione...

– Un gavitello a dritta della sua testa.

– Agguanta...

– Agguantalo !

Non era un gavitello. Era un salvagente da torpediniera, di quelli a forma rettangolare, veri gabbiotti di legno ripieni di sughero e di pece, I colpi del mare, quando spazzano di traverso il ponte delle siluranti, ne asportano sempre in acqua qualcuno. Non era la salvezza ; era un nonnulla, un pezzo di legno gettato dal caso nella notte iraconda; ma dava un po' di sostegno alle braccia stanche, ai corpi, intirizziti.

Il cuore degli uomini teneva duro; ma la situazione era disperata. La costa albanese doveva essere parecchie miglia distante, verso levante, dove una riga di chiarore grigiastro, impercettibile, annunciava che di là sarebbe nata l'alba. Avrebbero veduto il giorno? Chi poteva dirlo? C'era un fatto grave : il vento e il mare li trasportavano ostinatamente verso nord, verso l'alto Adriatico. Erano travolti da una corrente avversa.

Un'ora passò: lunga, infinita, senza orizzonte. Solo gli ululati del grecale segnavano il tempo in quella buia eternità.

- Non battere i denti, risparmiati.
- Un po' di freddo, tenente.
- Dòmalo. Non pensarci.

Passò, d'un tratto, un'ombra nell'ombra, lontano. La vedevano quando la cresta d'un'ondata li sollevava; quando le cavità dell'acqua li riassorbevano, scompariva. Istintivamente, arrancando con le gambe e con la mano libera, vi si avvicinarono... L'alba cominciava a disegnarsi come una lividura... Un'imbarcazione una lancia. Si dirigeva verso i naufraghi... Una ventina d'uomini la montavano.

Forse il *Bormida* aveva potuto radiotelegrafare a qualche nave che la fortuna mandava in crociera in quei paraggi ? S'erano dunque sguinzagliate scialuppe nella notte alla loro ricerca ? La lancia manovrava faticosamente sul mare inquieto, ma s'avvicinava...

La riconobbero: era una imbarcazione della torpediniera morta. L'esplosione che aveva perduto la nave, doveva avere scagliato in mare la lancia. C'erano dunque dei compagni, al soccorso... « Urrah ! ».

Qualcuno s'era drizzato sulla prua beccheggiante e gridava verso di loro qualche cosa... Che cosa ?... Il vento e il ronzio dell'acqua nelle orecchie impediva d'afferrare il senso delle parole. Ma l'uomo di prua faceva gesti che invitavano i naufraghi ad avvicinarsi al bordo, a montarvi, a imbarcarsi. Finalmente, un primo suono percettibile arrivò:

- Talianski!...

L'uomo *di* prua, in un italiano stentato, più croato che dalmata, chiese ai quattro sperduti se volevano esser presi sulla lancia. Erano diciotto marinai austriaci.

Allora, nei quattro aggrappati al rottame, esausti di fatica, di freddo, di ondate, di notte e di tempesta, sotto gli occhi del nemico che offriva, col salvataggio, la prigionia, avvenne il miracolo. Le vene gelate ebbero un fiotto di sangue ribelle; i nervi paralizzati trovarono lo scatto più fiero; la volontà sommersa riemerse, il cuore affievolito tenne fermo; la risposta sfidò, col nemico, la morte.

Il guardiamarina Castrogiovanni sentì negli occhi lo sguardo dei compagni; eretto sull'acqua gridò fieramente:

- No! E disse ai compagni – Chi vuole, di voialtri ?
- Nessuno si rende.
- Nessuno.

Ci fu uno di loro ch'ebbe la sublime lucidezza *far* dello spirito:

- « Macchina indietro ! ».

I naufraghi si scostarono con impeto dall'unica imbarcazione ch'esistesse su quel mare senza scampo.

Rifiutarono la salvezza apparsa d'improvviso all'orlo della loro infinita tragedia; ripiombarono nella lotta senza speranza.

Per allontanarsi più presto, con sforzi crudeli per le dita irrigidite, spezzarono due assicelle della gabbia di salvataggio e ne fecero due tronconi di remo. Con sorpresa, ma senza rimpianto, videro dileguarsi verso la terra lontanissima, di contro all'alba che nasceva, l'ombra di quella lunga lancia montata da diciotto uomini. E verso la catena dentata dei Monti Acrocerauni, che cominciava ora a profilarsi lieve lieve sui dorsi cirrosi dei flutti, diressero anch'essi, aiutandolo coi piedi torpidi ma con la volontà protesa, il movimento alterno dei due tronconi di legno.

Il loro rudimentale remeggio tendeva a levante, al litorale. Le correnti li trascinarono a nord, nel senso della lunghezza dell'Adriatico. Lo sforzo umano e la forza degli elementi avversi venivano a combinarsi in una risultante obliqua che allungava spaventosamente la distanza tra i naufraghi e la spiaggia.

Vi sono degli attimi culminanti nella sofferenza, di fronte ai quali anche l'uomo più forte e animoso arriva a sentire la disperata inutilità della lotta; è l'istante in cui l'esaurimento delle forze fisiche conduce

all'abbandono d'ogni risorsa morale nel gorgo del destino. E' il momento terribile della rassegnazione alla fine: è la morte!

In quell'alba cupa di tempesta, quante volte si ripeterono, in numero e in crudeltà, gli attimi che decidono della vita e della morte ? Nessuno può dirlo. Per sei lunghissime ore i quattro perduti dovettero superarli tutti, ad uno ad uno, tenendo a galla l'anima coi denti, come un pugnale di fortuna. Al termine della sesta ora già s'avvicinavano alla riva d'Albania, quando li attendeva, a poche centinaia di metri dalla terraferma, la prova più tremenda.

In quel punto dove il vento e la corrente li avevano sbattuti, il mare rompeva contro le scogliere della costa con esplosioni furibonde. Rimettersi in alto mare e tentare altrove un approdo più accessibile sarebbe stata follia; le forze stavano, per mancare; e poi i frangenti già addentavano il rottame, spingendolo a riva con colpi sempre più veementi.

Erano dunque scampati dall'annegamento per farsi stritolare contro gl'infami scogli acroceraunii ? Lo sgomento, come una lama fredda, attraversò il cervello di quegli uomini che non s'erano fino allora smarriti. Abbandonarono il rottame per esser più liberi nell'ultima

lotta. E affidarono alla sorte...

Un frangente li sollevò, li trascinò via con velocità folle, li scagliò verso riva, poi li sommerse nel suo vortice di spume. Esausti, storditi, acciecati, semi-asfissati, i quattro uomini tennero duro ancora una volta. Risollevarono le teste dai gorgi. S'aggrapparono, con tutta la tensione delle braccia protese, alla prima roccia che le loro mani incontrarono. Resistettero al risucchio con le dita sanguinolente conficcate dentro le fenditure della pietra ; poi di onda in onda, di scoglio in scoglio, cogliendo il tempo giusto per farsi trasportare dall'acqua senza sfracellarsi contro i massi, affannati, ischeletriti, irriconoscibili, riuscirono a prendere terra.

Fu allora che il guardiamarina Castrogiovanni vide in lontananza, sballottata sulla costa, la lancia vuota della sua torpediniera, quella su cui eran montati i diciotto austriaci incontrati nella notte sette ore innanzi. Dubitò che i nemici fossero stati costretti dal mare ad approdare in quel punto. S'orientò. Riconobbe il litorale appartenente all'Albania occupata dalle truppe italiane. I patimenti sofferti, le forze esauste, le sette ore di martirio, le membra rabbrividite, le lacerazioni sanguinanti, tutto fu vinto in un attimo dal lampo d'un'idea : catturare gli austriaci ! Forse erano approdati

qualche ora prima ; avevano dovuto raggiungere qualche povero villaggio albanese, ottenere con danaro ;'e con minacele abiti del luogo per travestirsi stavano per svignarsela...

Bisogna non perder la testa, non sentire nè il freddo, nè la fame, nè le ossa rotte, nè la stanchezza di piombo ; bisogna far presto... Il guardiamarina non perde né la testa nè il tempo ; manda due dei suoi uomini alla stazione di vedetta più vicina per informare i Comandi dell'accaduto e, con l'altro marinaio, si trascina egli stesso, cautamente, nei dintorni, in perlustrazione. Il sospetto diventa certezza. La cattura viene organizzata come una manovra.

Alla sera, il tenente di vascello austro-ungarico comandante l'« U. 16 », il sottotenente e undici marinai furono presi prigionieri dalle nostre pattuglie.

I mancanti erano stati sfracellati dai marosi nell'atto di lasciare l'imbarcazione e avvicinarsi alla riva.

Gli scampati avevano indossato abiti borghesi procuratisi dagli abitanti e tentavano di dirigersi verso l'interno, parlando il loro stentato italiano, che il guardiamarina e i suoi uomini, dall'orlo della morte, avevano schernito con sfida altera. Gesto, questo, che parrebbe — come tutta la magnifica avventura —

scaturito dalla fantasia d'un narratore di romanzi, se non fosse uno dei tanti oscuri episodii della realtà marinara italiana; episodii di sacrificio e d'eroismo che non ebbero alcuna rinomanza pubblica, e che non trovarono altra consacrazione se non quella sinteticamente laconica d'un « capoverso » in qualche rapporto militare così concepito:

*« Proposti per medaglia:*

Il guardiamarina di complemento Castrogiovanni Ignazio, per la calma e la serenità dimostrate durante il naufragio e nelle successive contingenze, nonché per il nobile ed alto sentimento di fierezza che lo spinse a rifiutare l'aiuto nemico in un istante di pericolo e per l'iniziativa avuta, appena presa terra. Questo giovane ufficiale ha saputo con il suo contegno ispirare fiducia ai suoi marinai, dei quali, ben si vede, s'ere fin da prima assicurato l'affetto e la stima.

Il sotto-capo cannoniere Ricci Luigi, che nel momento del disastro, non perdendo la calma e la forza d'animo, si adopera a salvare altri dell'equipaggio inesperti al nuoto, riuscendo nel proprio intento, ecc. »

Per molti giorni e settimane, i radiotelegrafisti delle nostre navi in crociera attraverso l'Adriatico, poterono intercettare le disperate sillabe di richiamo lanciate per le

vie dell'aria dalle stazioni *telefunken* di Durazzo, di Cattaro, di Ragusa, di Sebenico e dagli apparecchi dei bastimenti austriaci alla fonda :

— Sommergibile « U. 16 », rispondete !

L'appello radiotelegrafico è rimasto sempre senza risposta.

questo capitolo, in forma d'articolo, apparve contemporaneamente su molti giornali. A Firenze. provocò una simpatica manifestazione verso i quattro ardimentosi naufraghi e verso la Marina italiana.

Un lettore di quella città, il signor Fausto Checcacci, indirizzò al giornale *La Nazione* una commossa lettera invitante i fiorentini ad offrire, per sottoscrizione popolare, una medaglia d'oro a ciascuno dei quattro superstiti: il guardiamarina Ignazio Castrogiovanni di Palermo, il sotto-capo cannoniere Luigi Ricci del Forte dei *Marmi*, il marinaio scelto Salvatore Visalli di Catania e il fuochista Emanuele Pisano di Pizzo di Calabria.

La Nazione raccolse e lanciò la proposta, aprendo una sottoscrizione popolare che in pochi giorni coprì la spesa necessaria per la coniazione delle quattro medaglie. Il Sindaco di Firenze, Orazio Bacci, cuore d'italiano e

mente larga di scrittore, volle che il Comune concedesse i suoi conii per ingigliare col segno della città di Dante, il premio ai valorosi. E dettò egli stesso il motto da incidersi sul verso » delle medaglie : *No! E trionfarono della morte e del nemico.*

Il 29 aprile 1917, nel Salone di Leon X in Palazzo Vecchio, presenti i rappresentanti della città, della Marina e dell'Esercito, il Sindaco di Firenze fregiò Ignazio Castrogiovanni e i suoi compagni dei quattro gigli d'oro con belle parole che non possono non essere ricordate in questo libro.

Orazio Bacci disse:

« Signor Rappresentante il Ministro della Marina,

«Signori, comunico, innanzi tutto, l'adesione di S. E. il Ministro della Marina, il quale delegava a rappresentarlo il Capitano di Fregata Conte Cosimo Rucellai, nostro collega nel Consiglio Comunale

« Comunico poi le adesioni dei Sindaci di Palermo, di Catania, di Pizzo di Calabria e del Forte dei Marmi, che ha inviato una rappresentanza

Al Guardiamarina Ignazio Castrogiovanni di Palermo, al sotto-capo cannoniere Luigi Ricci del Forte dei Marmi, al marinaio scelto Salvatore Visalli di Catania, al fuochista Emanuele Pisano di Pizzo Calabria, i quali

compirono una gesta che par già leggendaria, la cittadinanza fiorentina offre la medaglia d'oro, coniata per pubblica sottoscrizione che fu proposta da un cittadino nel giornale La Nazione, che nobilmente secondò e attuò la patriottica iniziativa.

Si aggiunge questo ricordo di Firenze, o prodi fratelli d'Italia, alle medaglie al valore che vi furono assegnate dal Comandante in Capo d'Armata.

Solenne, nella sua raccolta semplicità, la presente cerimonia. Breve e senza ornamenti retorici deve essere il mio dire, poiché mi rivolgo a voi, che preferiste l'operare al parlare; a voi che con un monosillabo « — no — » esprimevate e, anzi, simboleggiavate, il coraggio, la resistenza, la volontà eroica della morte e della vittoria. E diventò realtà il sogno epico della vostra liberazione.

«Non potete non rivivere ora quel momento di audacia e di gloria. Dinanzi ai vostri occhi, che seppero guardare e sfidare il pericolo, si ripresenta la visione del, nemico, poi vinto; e del mare insidioso, poi trionfato.

« Noi celebriamo oggi la vostra prodezza. Vi sia caro il segno della nostra, ammirazione e riconoscenza fraterna. La quale va a tutti i compagni vostri, a tutti i

marinai d'Italia; a coloro cui fu tomba il mare, ai superstiti di ignote e pur gloriose imprese, ai vigili silenziosi, impavidi, preparatori del trionfo delle armi alleate e della civiltà.

« Viva l'Italia, Viva il Re, Viva la nostra Marina! »

Chiusero la cerimonia brevi discorsi del comandante Cosimo Rucellai, del rappresentante la cittadinanza del Forte dei Marmi e del signor Ceccacci, il promotore della manifestazione

## LE DIFESE ANTISOMMERGIBILI.

E' l'alba sul mare. Il sommergibile nemico ha passato la notte emerso alla superficie, quasi immobile, sia per vigilare l'orizzonte, sia per accumulare energia, sia per cambiare l'aria nei locali interni, mentre una parte dell'equipaggio riposa. Col-l'aumentar della luce, si prepara all'immersione : non è igienico rimanere a galla sulle vie battute dalle navi da guerra in crociera, quando fa giorno. La sagoma della nave sottomarina si disegnerebbe alla loro vista, scura su fondo chiaro, come una bassa, sottilissima torpediniera. Bisogna scomparire. Il sommergibile è audace contro i piroscafi inermi o che suppone disarmati, ma si fa pavido di fronte al più piccolo *destroyer*, che lo dominerebbe con la velocità e le artiglierie. Ha avvistato un fumo di ciminiera all'orizzonte ; e affretta le operazioni di immersione. Appena è scomparso fiottando sotto la superficie dell'acqua, si muove a serpe, cauto e vigilante, mentre il suo occhio lenticolare, il periscopio, unico strumento che rimanga emerso, gira verso il punto sospetto e lo esamina con ansiosa attenzione.

E' una nave da guerra : appena il sommergibile ha

acquistato questo convincimento, per lo più ritira sotto l'acqua anche il suo occhio osservatore, perchè il tubo metallico non lo riveli, e scompare quatto quatto nella direzione opposta ; è raro che attacchi, e sarebbe per lui follia il tentarlo.

Se invece è una nave mercantile, si assicura che non vi sieno torpediniere di scorta o fumi sospetti all'orizzonte ; quando il periscopio gli ha dato tale certezza, dirige la sua prora sulla rotta del vapore da aggredire, emerge all'improvviso, cerca di disporsi parallelamente ad esso — vedremo poi perché — e gli intima di fermarsi. E' questo il momento drammatico del piroscalo arrestato. Generalmente il comandante della nave sottomarina ordina a quella mercantile di calare in mare le imbarcazioni, di sbarcarvi, l'equipaggio e i passeggeri, e d'abbandonare il piroscalo, che viene visitato da una parte degli uomini del sommergibile per toglierne i viveri, il danaro, le carte importanti e quant'altro possa interessare ai *fini* della guerra. Poi il sommergibile, se armato di cannoni di piccolo calibro, apre il fuoco contro il vapore abbandonato; se non ha artiglierie o vuol risparmiare proiettili, gli colloca a bordo una serie di bombe e, in una maniera o nell'altra, lo

affonda. Non avendo modo di provvedere al loro salvataggio, lascia che equipaggio mercantile e passeggeri navighino sulle imbarcazioni di circostanza, alla ventura... Poi se ne va.

Tutto ciò naturalmente avviene, per il vapore intimato, nel caso più favorevole : quello d'imbattersi in un comandante nemico ispirato a qualche sentimento umanitario; altrimenti, secondo la più recente legge di guerra dei dispregiatori d'ogni diritto internazionale ed umano, il piroscafo vien cannoneggiato subito, senza le intimazioni regolamentari e senz'attendere che i passeggeri si sieno messi in salvo.

Sorge qui spontanea, in ciascuno che legga, la domanda : è possibile al vapore mercantile difendersi efficacemente contro l'agguato d'un sommergibile ? Rispondiamo subito di sì; ed aggiungiamo che il novanta per cento dei siluramenti perpetrati contro piroscafi commerciali sono forse avvenuti per circostanze che potevano essere invece capovolte a vantaggio del bastimento mercantile ; talvolta (invero assai raramente), mancanza d'iniziativa, di sangue freddo e d'abilità per parte del suo comandante o dei suoi equipaggi : negligenza nel provvedere il vapore d'artiglierie sufficienti

alla sua difesa o, se vennero provviste, deficienza d'istruzione e d'esercitazione negli uomini che avrebbero dovuto sapersene servire ; scarso rendimento della potenzialità delle macchine; trascuratezza nella vigilanza delle vedette. Quando codesti gravissimi inconvenienti fossero del tutto esclusi a bordo di un piroscafo mercantile, questo potrebbe provvedere alla propria salvezza con molte probabilità di successo.

Riassumeremo qui le principali disposizioni che l'esperienza e la pratica consigliano per difendere la marina commerciale contro gli attacchi dei sommergibili.

1- Il piroscafo deve navigare di notte più che sia possibile, specialmente nei punti di passaggio obbligato, negli stretti, nei canali (come quello di Sicilia, di Otranto, di Candia e simili). La notte rende il sommergibile cieco, se immerso ; immobile, se emerso, com'è generalmente nell'oscurità, in un rifugio di riposo, ben lontano dalle vie battute.

2- Occorre convogliare i piroscafi, massime prima che penetrino nei passaggi obbligati suddetti, e farli scortare da cacciatorpediniere. Si possono benissimo stabilire, in prossimità dei canali o degli stretti,

luoghi di radunata, nei quali i vapori si fermano, vengono raccolti, incolonnati e scortati.

3-Un vapore molto agile di macchina, facile alla manovra, provvisto d'artiglieria a tiro rapido e di uomini che sieno anche buoni puntatori ai pezzi, può utilmente, appena avvistato il sommergibile, mettergli la prua addosso e aprire subito il fuoco coi cannoni prodieri. Un'azione risoluta in questo senso ha tutte le probabilità di colpire il sommergibile, nave delicatissima, fragile, lentissima quand'è immersa e quindi precaria. Per il sommergibile, non prendersi cannonate è questione di vita o di morte. Quindi, dinanzi ad un'energica azione controffensiva del piroscalo, il corsaro deve rinunciare ad ogni minaccia. Si è dato il caso di arditi ed abili comandanti di vapori che, entrati nella sfera d'azione d'un sommergibile, hanno saputo manovrare in modo da mettere costantemente la prua del bastimento perpendicolare all'asse del sottomarino; così operando, hanno potuto speronare nel fianco versario e colarlo a picco, schivando ogni possibile insidia offensiva.

Basterebbe a questo proposito ricordare il premio

concesso dal Ministero della Marina al capitano del vapore *Bormida* che, nelle acque d'Aspri Ruga, contribuì all'affondamento del sommergibile austriaco di cui potemmo far prigionieri gli ufficiali e l'equipaggio. Basterà ricordare l'ardimento che l'equipaggio d'un rimorchiatore della R. Marina dimostrò nell'ioni<sup>o</sup>, gettandosi a tutta forza contro un sommergibile nemico che tentava di silurare il modesto battello, ma che — di fronte all'attitudine aggressiva del rimorchiatore — desistè dall'attacco, si immerse e scomparve. Basterà ricordare il caso del *Re d'Italia*, del *Savoia*, del *Città di Bari*, del *Loredano*, dell'*Alberto Treves* e di molti altri che sarebbe lungo enumerare.

- 4- Ad un piroscifo molto veloce, ma di non facile manovra, può convenire la fuga. Gli artiglieri, sparando coi cannoni di poppa, possono benissimo tenere a distanza e in rispetto il sommergibile che, sotto il grandinar dei proiettili, si guarderà bene dal tentare l'inseguimento troppo. da vicino : bersaglio straordinariamente esposto, se emerso; persecutore ridicolmente tardo e inceppato se immerso.
- 5- Quando si tratta di una nave mercantile pigra alla manovra, di limitata velocità, mancante di

scorta, priva di artiglierie sufficienti e senza cannonieri capaci di spararle, difficilmente può sfuggire all'attacco dell'insidioso e invisibile corsaro, a meno di essere molto vicina ad un porto di rifugio e di entrare presto nella zona battuta dalle bocche da fuoco litoranee. Le difese d'un porto di rifugio possono riuscire molto utili al salvataggio della nave aggredita, perché, aprendo esse il tiro sul sommergibile inseguitore appena sia giunto a distanza di gittata, rincuorano subito il personale di bordo che si sente energicamente protetto e disanimano l'equipaggio del sommergibile che non può correre l'alea di venire affondato.

Come il lettore vede dunque da se stesso, i metodi e i sistemi. Per proteggere il nostro commercio marittimo dall'agguato dei novissimi corsari delle acque, sono tutt'altro che pochi, deboli o inefficaci. Naturalmente, occorre prepararli, provarli, provvederli e organizzarli. Il peso di questo vasto compito grava quasi tutto — com'è facile immaginare — sulla nostra Marina da guerra che, oltre ai tanti compiti di vigilanza e di operosità strettamente militari, ha anche quello di armare,

scortare, raccogliere, guidare le navi mercantili che, dal Mediterraneo all'Jonio, dall'Adriatico all'Egeo, continuano il traffico mondiale che ai nostri nemici è precluso. Ma l'iniziativa privata potrà sempre contribuire notevolmente a rendere più potenti le capacità difensive e controffensive dei vapori commerciali dell'Intesa: il che significherà diminuire e, a grado a grado, annullare quell'azione barbaresca dei sommergibili austro-germanici con *cui* i nostri nemici s'illusero di poterci contrastare il dominio del mare.

\* \* \*

La campagna ad oltranza annunciata dalla Germania « coi suoi bravi sommergibili » contro le flotte del commercio mondiale, ha richiamato l'attenzione di tutti sui provvedimenti adottati in conseguenza dalle potenze dell'Intesa. La partecipazione dell'Austria-Ungheria alla campagna, la presenza di qualche sommergibile tedesco nel Mediterraneo e la pretenziosa dichiarazione di blocco sottomarino » anche alle coste italiane, provocarono, specialmente dal febbraio del 1917, una maggior curiosità anche fra noi verso la

questione della difesa antisommergibile.

Per ben comprendere la portata di quanto è stato organizzato e di quanto si sta facendo dall'Italia per parare qualsiasi forma di recrudescenza nella nuova offesa navale, bisogna premettere che il sommergibile ha, per sè, un grande vantaggio offensivo ed ha nel tempo stesso, in sè, una inferiorità difensiva straordinaria. Il vantaggio gli è dato dalla possibilità di scegliere improvvisamente il luogo e il minuto di attacco attraverso migliaia di miglia di mare, attraverso crociere e agguati di molte settimane. La inferiorità sua — come abbiamo veduto — è data dalla scarsa velocità quando è immerso, dall'estrema vulnerabilità, dalla cecità in cui si trova ad una profondità maggiore dell'altezza del suo periscopio, dalla semicecità nelle notti oscure, dalla schiavitù di dovere emergere ogniqualvolta ha esaurito l'energia elettrica che gli è necessaria per navigare sott'acqua. Siccome il mare è grande e la difesa non può essere esercitata *sempre e dovunque*, essa deve sopra tutto mirare a paralizzare la superiorità nell'attacco che il sommergibile possiede ed a sfruttare a proprio vantaggio la vulnerabilità e la precarietà del naviglio

sottomarino. Deve circondarlo a sua, volta di tale una rete di agguati e di insidie da fargli impossibile ogni rifornimento, ogni avvicinamento ai porti e alle zone costiere, da precludergli il passaggio impune attraverso gli stretti, da rendergli amara e fatale la permanenza sulle rotte battute dai vapori. In questi ultimi mesi la Marina italiana ha portato l'organizzazione della difesa antisommergibile ad una efficienza di mezzi, ad una sensibilità di prontezza che gli stessi inglesi, maestri nelle cose di mare, hanno ammirato e voluto studiare, applicando certi metodi e certe nostre trovate che non è il caso d'illustrare in pubblico.

La dichiarazione austro-germanica non ci trovò impreparati ; essa servì però a rendere fulmineo anche il completamento del vasto disegno difensivo, la cui parte essenziale è già stata in questi ultimi tempi attuata.

Ciò che si può dire del funzionamento della difesa antisommergibile è ch'essa si divide in due grandi ordini di attività: *servizii terrestri e servizii navali*.

I primi riguardano : la difesa costiera contro i rifornimenti e lo spionaggio, affidata a truppe specializ-

zate, oramai numerose, allenate e già pratiche del loro compito; la difesa degli stabilimenti industriali ; le batterie speciali contro i sommergibili, costruite nei punti più adatti del litorale per battere il mare percorso dai bastimenti di commercio e servite da un personale apposito, appositamente istruito; le ostruzioni dei porti, per impedirne l'accesso al naviglio sottomarino, ed infine il servizio delle comunicazioni, di particolare importanza e delicatezza, congegnato in modo da trasmettere nel più breve tempo possibile a tutti gli organi di difesa e di controffesa la segnalazione d'un sommergibile nemico, in qualunque punto avvistato.

I servizi navali abbracciano un ordine anche più vasto di istituzioni, la maggior parte delle quali deve essere passata sotto silenzio. Ciò che si può dire è che vi sono ora, per le vie del mare, pattuglie di carabinieri e di guardie di pubblica sicurezza come per le vie sospette d'una grande città; si tratta, infatti, di metter fuori di circolazione i malviventi del mare, quelli dell'« arma aguzza » nascosta tra le spume, per dirla con l'immagine che Bethmann-Hollweg ha tolto, con discutibile buon gusto, da un romanzo *d'apaches*. E contro questi *apaches* delle

strade marittime ogni pattuglione volante metterà in funzione non solo le sue armi corte, ma anche quelle lunghe; e userà — per restare nello stile del Cancelliere — le manette e ripristinerà le trappole, i trabocchetti, i lacci, i veltri e i can mastini ammaestrati.

Ogni nucleo volante di pattuglie di carabinieri è in collegamento tattico coi compagni e col commissario di polizia della zona in cui opera; commissario che ha a propria disposizione drappelli salti per accorrere a prestar man forte negli arresti più numerosi e più importanti. Oltre a ciò, 'è stato costituito il servizio della *difesa mobile*, con *drifters e sloops*, con navigli speciali di recentissima costruzione nei cantieri nazionali; navigli di velocità e autonomia veramente rilevanti, ma intorno ai quali conviene mantenere il più scrupoloso riserbo. Molto è stato fatto e moltissimo si continuerà a fare in avvenire.

Se si tien conto della, rapidità con cui l'Italia ha dovuto istituire *ab imis* tutta quella vasta e già fin d'ora potente organizzazione di forze che alla metà del 1916 non esisteva neppure in embrione; se si tien conto che si è dovuto cominciare a fabbricare per fino il materiale, il naviglio, gl'istrumenti occorrenti alla campagna antisommersibile, e senza

sottrarre né mezzi né materie prime né lavoro ai cantieri che producevano per l'incremento continuo dell'altra flotta, quella da battaglia, non si può oggi non restare sorpresi dinanzi all'opera compiuta ed a quella che va compiendosi. Ed aggiungiamo che entrambe sono tali da permetterci di considerare con tutta serenità l'avvenire, anche di fronte alla nuova minaccia austro-tedesca; che del resto non apporta nessun elemento nuovo nel campo della lotta, perché in sostanza non fa che proclamare in diritto quanto le unità sottomarine dei due Imperi già eseguivano di fatto.

Tutto ciò che abbiamo detto non deve, però, generare nel pubblico illusioni eccessive. E siccome ogni illusione in tempo di guerra può diventare altrettanto funesta quanto il più scettico pessimismo, è bene considerare in piena luce la realtà. Non si ha da credere che, funzionando la complessa organizzazione antisommersibile italiana, non sia più possibile a nessun sommersibile nemico attaccare un bastimento commerciale nel Mediterraneo in partenza od in rotta da o verso i nostri porti. Nella città che pur possiede la più perfetta polizia del

mondo, non è per questo detto che non possano mai accadere né assassinii né furti; l'importante sarà piuttosto di constatare che tali delitti sieno in continua diminuzione e che i singoli cittadini aiutino con intelligente iniziativa e con coraggio virile il buon funzionamento della giustizia.

E qui entriamo nel campo di ciò che posson fare — nell'interesse proprio e nell'interesse comune — gli stessi vapori mercantili. In principio, alcuni dei nostri capitani marittimi non si erano mostrati in massima favorevoli né a seguire le rotte consigliate e vigilate, né ad armare in modo sufficiente i loro piroscafi.

Ma, oramai, anche sulla questione dell'armamento difensivo delle navi di commercio, si è già molto avanti. Basti dire che nei quindici giorni seguenti l'annuncio della nuova campagna sottomarina austro-tedesca, si riuscì ad armare 28 piroscafi in più del numero totale di piroscafi armati esistente la quindicina innanzi : quasi due vapori al giorno ! E la proporzione è andata sempre aumentando. Ma occorre non dissimularsi gli ostacoli che il necessario provvedimento ha incontrato al suo apparire : ostacoli di carattere internazionale prima, poi di carattere tecnico derivante dalla necessità di istruire un

apposito personale specialista d'artiglieria e di radiotelegrafisti ; infine di carattere che chiameremo *psicologico*.

Giacché il provvedimento adottato dal nemico di far prigionieri i comandanti ed i capi macchinisti dei piroscafi armati impressionò qualcuno che i più esperti e i più illuminati convinsero tuttavia, non senza fatica, alla logica ragione delle cose.

Infatti l'armamento dei vapori, unito ad una buona sistemazione radiotelegrafica, è stato quello che ha dato e dà maggiore affidamento per un'efficace difesa contro i sommergibili ; perchè mette ogni bastimento in grado di disimpegnarsi da solo negli attacchi, assicurandogli tutte le probabilità del successo. Questo criterio, del resto, venne ben presto avvalorato dall'esperienza. Basta ricordare che dal primo di gennaio al 7 settembre del 1916 i sommergibili tedeschi attaccarono 78 piroscafi inglesi armati e 122 disarmati; e che, mentre colarono a picco 100 piroscafi disarmati, non riuscirono ad affondarne che 7 armati : il 3 per cento, invece dell'85 per cento ! All'eloquenza di queste constatazioni suggerite dalla realtà s'aggiunge il fatto della

estrema vulnerabilità del sommergibile, il quale non può insistere nell'attacco quando incontra seria resistenza, poiché — come s'è già detto — un solo colpo di cannone ricevuto in pieno basta per comprometterne la stabilità e perderlo.

I nostri uomini di mare debbono meditare le parole pronunciate alla Camera dei Comuni dall'ex-Ministro della Marina inglese, Winston Churchill:

« E' vero che la minaccia dei sommergibili è grave e richiede tutta l'energia, tutte le risorse dell'Ammiragliato, ma nutro fiducia che i mezzi che ora possediamo per combatterli avranno successo e che i sommergibili non potranno essere uno dei fattori decisivi della guerra. Intanto è stato dimostrato dalle esperienze fatte che i piroscafi armati sono stati in gran parte immuni. Mentre l'80 per cento dei piroscafi attaccati che non avevano alcun mezzo di difesa perirono, l'80 per cento dei piroscafi armati attaccati sfuggirono all'assalitore. E' questo un dato prezioso che, sviluppato a dovere, potrà darci uno dei mezzi per combattere e mitigare la minaccia ».

Quando il numero dei sottomarini austro-tedeschi distrutti dalle flotte da guerra e da quelle mercantili, e

dalle batterie costiere e dalle ostruzioni, dagli sbarramenti e dalle trappole, cominciasse a superare un po' troppo il numero di quelli che la Germania riesce a mettere in mare, lo squarcio romantico-lirico del Cancelliere sull'arma acuta e sul bravo sommergibile tornerebbe ad apparire quello che è in realtà: un'espressione di dispetto, un gesto disperato, una minaccia retorica.

## LA CATTURA DEI BOMBARDATORI DI TREVISO.

Alto Adriatico, aprile

L'idrovolante austro-ungarico tornava da una missione non precisamente guerresca. Aveva volato sull'ampia distesa verde della pianura veneta tra Piave e Tagliamento come incerto sulla direzione da prendere, poi s'era lasciato attirare dalle belle linee trecentesche dei campanili di Treviso, e non aveva saputo resistere alla tentazione di gettare una parte del suo carico di bombe sulla città, che diede all'arte italiana un grande poeta della pittura : Lorenzo Lotto. Pago della importantissima azione bellica compiuta, l'apparecchio nemico, crociato di nero, eseguì alcuni eleganti volteggi per risalire a quote più prudenti; poi diresse la prua all'Adriatico per discendere velocemente su Trieste, a portare agli d'hangars » in attesa di gloria l'annuncio dell'alto obiettivo militare raggiunto.

Ma nell'ultimo tratto del viaggio di ritorno, ebbe un incontro non del tutto fortunato. Per l'appunto la sua rotta venne ad incrociarsi con quella d'una sezione di torpediniere italiane, che ha la curiosa e noiosa abitudine di navigare in sordina lungo la costa nemica,

come fosse nelle acque di casa.

L'idroplano, sicuro di sé, della sua piccolezza nel cielo pannelato di velarti bianchi e della sua velocità irraggiungibile, s'abbassa sulle due minuscole navicelle caracollanti tra le spume d'un mare un po' grosso; e scaglia su una di loro il resto delle torpedini aeree che trasporta.

O fosse molto forte il vento di greco che cominciava ad arruffare l'Adriatico, o fossero molto rapidi il comandante e il timoniere della, silurante presa di mira a calcolare esattamente l'angolo di deviazione delle bombe sulla perpendicolare: fatto sta che i due scafi italiani non furono toccati dalle esplosioni, ma aprirono in compenso, sul reduce dalla fronte di Treviso, un fuoco di piccoli calibri che dovette essere assai esatto, nonostante l'irrequietezza dell'acqua. Perché l'idrovolante fece uno scarto, ebbe un arresto d'elica e cercò di planare dritto su Punta Salvore. Ma il volo non gli riuscì così lungo e fu costretto invece a scendere in mare, qualche miglio innanzi di raggiungere il litorale dell'Istria.

L'apparecchio era intatto, ma il groviglio dei tubi di rame che circonda il bel motore tedesco dei Lohner austriaci, doveva essere stato seriamente colpito. In fatti il

tenente di vascello comandante la sezione vedeva dalla plancia, attraverso il binocolo, due degli aviatori nemici in ginocchio sui cuscini dei sediola, mentre cercavano di aiutare il terzo, probabilmente il meccanico, ad inerpicarsi fino al motore per riparare l'avaria.

L'operazione non doveva essere semplice, perché il mare e il vento frescavano e l'apparecchio, sbattendo le ali come un gabbiano ferito, saltava orrendamente sulla navicella e sul pattino.

Il comandante Pertusio ordina all'altra silurante di mettersi in rotta di protezione, per garantirsi da eventuali sorprese; e con la propria torpediniera fila a tutta macchina in direzione dell'idroplano ferito. A un centinaio di metri dall'apparecchio, fa arrestar le macchine ed eseguire dai marinai due salve di fucileria, prologo sempre necessario quando si vuol catturare sano un velivolo nemico che ha gente a bordo. Al fischiar delle pallottole, gli aviatori alzano concordemente le mani.

Il comandante della torpediniera che s'avvicina lentamente al Lohner ballonzolante sulle onde, grida ai tre intabarrati:

– Gettatevi in mare !... Mani alzate !

I tre si guardano in viso. Hanno un attimo di perplessità. Si direbbe che cerchino di pigliar tempo. Uno si

sporge tutto fuor della navicella e finge di non aver capito.  
Fa l'indiano...

- *Was ?*

Il comandante Pertusio prende il megafono e urla:

- Giù in acqua, mani alzate !

— *Warum ? Ich kann nicht schwimmen...* Non nuotare...

E anche quello che s'era spenzolato si mette a far segni di protesta, che non sa nuotare neppure lui...

La ragione della protesta e dell'indugio era anche troppo chiaramente spiegata dall'atteggiamento del, terzo individuo, che s'era chinato verso il piccolo ripostiglio della navicella a cercar qualcosa, e s'era rialzato con in mano una specie di barattolo di latta sormontato da un tappo con beccuccio...

Era una carica d'ecrasite. L'aviatore tentava innescarla per provocare la' distruzione dell'apparecchio. Ma il tenente Pertusio non lo abbandona un momento con l'occhio... Ripete l'ordine in modo perentorio. Se non saltano immediatamente in acqua, colle mani al cielo, apre il fuoco; piglia loro e l'apparecchio a cannonate. E dagli artiglieri si fa appoggiare quella che i diplomatici chiamerebbero: la comunicazione dell'« ultimatum ». Un colpo da 57, diretto al di sopra dell'idrovolante, parte ronzando.

Gli austriaci sentono la vampa rasentare le loro teste. L'aviatore che aveva il barattolo nelle mani lo butta a mare. Tanto lui quanto i suoi compagni saltano in acqua senz'altro indugio, chiamando soccorso. Si vede che l'eloquenza dello sparo li ha ammaestrati anche al nuoto; benché sieno inceppati dai grossi scafandri, annaspano tanto da tenersi benissimo a galla.

Il comandante fa calare subito battello, ripesca i naufraghi e li accoglie a bordo dichiarandoli prigionieri. Poi dirige l'operazione di rimorchio dell'idroplano abbandonato.

Il mare e il vento, divenuti sempre più forti, rendono l'operazione né rapida né facile. Alcuni marinai scendono nel battellino di bordo, s'arrampicano sull'apparecchio nemico, agguantano le cime che vengono loro gittate di poppa dalla silurante e cercano di attraccarlo più saldamente che possono.

Intanto, parecchi Lohner levatisi dalla costa hanno preso quota, sopraggiungono a stormo, volteggiano sulla torpediniera ferma e sul compagno catturato,

lanciano coppie di bombe e sgranano rosarii di mitragliatrici che scoppiano e fischiano non troppo lontano dalla silurante impegnata nell'ormeggio. Il momento è critico. Febbrilmente i marinai s'affrettano ad avvolgere alle bitte poppiere le cinte che assicurano a bordo il velivolo crociato. Il comandante la sezione italiana richiama dal servizio d'avanscoperta la silurante gemella e fa mettere subito le macchine in moto, per sviare il continuo bombardamento dall'alto.

La torpediniera s'è appena mossa, che deve arrestarsi di nuovo. Un nostro marinaio che cercava di rafforzare le corde di rimorchio dell'idroplano, precipita in acqua. Viene recuperato anch'egli e finalmente, nonostante la costellazione di bombe che impennacchia il mare tutt'ingiro, il piccolo convoglio può mettersi a velocità moderata sulla via del ritorno.

Dalla costa italiana sopraggiungono come avvoltoi i velivoli tricolori da caccia, che fanno retrocedere a tutta corsa i molesti idroplani avversari, tenuti sempre alti dal tiro antiaereo delle siluranti e dal fuoco dei moschetti, ma pur tuttavia assai pericolosi per un convoglio che, a causa dell'apparecchio rimorchiato attraverso un mare sconvolto, non aveva libertà di manovra né poteva

mettersi a velocità rilevanti. L'infaticabile sezione, di torpediniere rientrò incolume in porto, col grande gabbiano legato al piede.

E così avvenne che il *Lohner* austriaco numero 47 raggiungesse in cattività, presso una nostra base navale, gli altri suoi molteplici fratelli acchiappati dalla Marina italiana, in quelle tante giornate in cui u non fa nulla ». — Ecco un'idea non condivisa né dal tenente di fregata von Schemberger né dai suoi due compagni, dopo il loro ultimo volo sulla pianura trivigiana...

A CACCIA DI SOMMERGIBILI.

Il sommergibile nemico, senza bandiera, era improvvisamente emerso presso un'isola minore dell'Arcipelago toscano. Aveva forse pensato: qua nessuno sospetta la mia presenza e posso lavorare con tutta tranquillità; non avrò grosse prede da mordere, ma il mare è popolato di molti velieri gonfi di maestrale; meglio: non avrò da temere che mi piglino a cannonate e il numero compenserà la mole dei bastimenti da affondare.

E il sottomarino, probabilmente germanico, s'era messo a *lavorare a tutto suo agio*. Aveva rincorso un veliero, lo aveva fermato, aveva intimato al suo equipaggio di abbandonar la nave immediatamente, pena il bombardamento. Poi ne aveva rincorso un altro più lontano, costringendolo a far rotta verso il compagno e ripetendogli la stessa intimazione già fatta a quello.

Mentre i due velieri arrestati si accingevano a mettere in acqua le imbarcazioni di circostanza, il sommergibile s'era messo a rincorrerne un terzo, più lontano ancora, e l'aveva obbligato a raggiungere gli altri due, a calar le vele vicino ai fratelli di sventura, rinnovando l'intimazione fatta agli altri.

In breve, il sommergibile, reso audace dalla lontananza dalla costa, dai paraggi che credeva fuori di ogni crociera di vigilanza e dalla impacciata lentezza degli umili legni del piccolo cabotaggio, ne aveva adunati intorno a sé una mezza dozzina.

Gli equipaggi — povera gente ignara di guerra, disarmata, pacifica, vecchi incanutiti in mare, ragazzetti di pochi anni — avevano mollato in acqua il gozzo di bordo, vi s'erano calati dentro, avevano dato un ultimo sguardo pieno di tristezza al venerando bastimento sdrucito, casa e patrimonio di molti di loro, e se ne allontanavano alla ventura, certo chiedendosi che diamine il nemico avesse scoperto di così militarmente prezioso in quelle loro miserabili tartane, trasportanti pesci, agrumi, legname, da reputarle degne della spesa d'un siluro o d'una granata.

Il sommergibile tedesco filava ora tutto emerso, con ostentata compiacenza, descrivendo un giro interno dentro il cerchio più ampio dei velieri abbandonati che gli facevano corona. Uno sciame di barche a remi, con a bordo i naufraghi senza naufragio, s'allontanava in tutta fretta da quello strano anfiteatro galleggiante, in mezzo a cui andava pavoneggiandosi il lungo scafo nemico. Pareva passasse in rassegna le sue prede,

prima di colarle a picco. Buona occasione per esercitare al tiro i cannonieri di bordo, contro una serie di bersagli passivi ed innocui...

I velieri del piccolo cabotaggio non hanno quelle scomode antenne radiotelegrafiche che preavvertono il naviglio da guerra e chiamano soccorso anche da molte miglia di distanza... Il corsaro che ha da fare con sei vecchie tartane abbandonate in mezzo al mare, può manovrare a tutto agio, senza rischio, e trasformare tranquillamente la sua azione di guerra in un giuoco sportivo. Il cannoncino del sommergibile aveva infatti aperto il tiro contro uno dei bastimenti arrastati, il più vicino, mentre gli altri, parevano ormai rassegnati ad aspettare il loro turno.

Forse a bordo del sommergibile nemico, sulla ceppata sottile e ricurva che rassomiglia tanto alla spina dorsale d'un cetaceo, c'era il solito operatore cinematografico che girava la manovella, soddisfatto del colpo d'occhio, quando sulla testa dell'equipaggio germanico salito sul ponte per respirare una boccata di maestrale ed a godersi lo spettacolo, passò fischiando una granata italiana, che esplose poco oltre lo scafo. La coperta del sottomarino si fece deserta in un attimo.

Per i portelli aperti tutti si precipitarono a basso, rinchiusero i boccaporti e cominciarono la manovra di immersione, mentre la seconda granata italiana arrivava ronzando e scoppiava contro la torretta del sommergibile, colpendola. Che era avvenuto ?

Il sommergibile tedesco, per quanto certo esso fosse di non essere stato avvistato da altri occhi se non da quelli dei marinai delle tartane, non era sfuggito alla vasta, complicata, misteriosa rete di segnalazioni anti sottomarine che l'Italia ha saputo organizzare in questi ultimi tempi con una ingegnosità studiata e imitata anche dai nostri Alleati.

Benché il corsaro non navigasse nel vero nostro mare di guerra, ma nel Tirreno, senz'avvedersene era incappato in un nervo lontano, ma sensibile, della nostra difesa. Quel nervo s'era scosso, aveva trasmesso l'allarme, aveva sguinzagliato alla caccia i veltri del mare. Da quel momento ogni mossa, ogni rotta, ogni zig-zag del sottomarino tedesco è stato come automaticamente rilevato e seguito. Il nemico credeva d'essere fuori d'ogni vista e d'ogni sorpresa; mentre una specie d'occhio invisibile lo spiava, lo accompagnava, ne determinava volta a volta la direzione e la posizione.

Due minuscoli e velocissimi cacciatori del mare, battenti bandiera italiana e comandati da un nostro scultore, altrettanto valente quanto giovane, e divenuto, anzi ridiventato con la guerra ufficiale di Marina, vennero immediatamente informati delle gesta del sommergibile nemico. La sezione si mosse rapida dal suo nascondiglio e fece rotta verso i velieri che avvistò precisamente nel punto designato.

Le tartane nascondevano all'ufficiale italiano il sommergibile emerso, ma coprivano alla vista del sommergibile l'avvicinarsi dei corridori del mare.

I nostri marinai, non vedendo il sottomarino, rimasero dapprima interdetti.

– Ci avrà sentiti...

– Si sarà tuffato.

– No ; il vento è contro di noi. Non può portar rumore.

In quel momento, sulle ali del maestrale, vennero alle orecchie dei nostri uomini gli echi dei primi colpi sparati dal sommergibile avversario contro i velieri rimasti in balìa delle acque e del vento.

– La selvaggina c'è...

– E' sopra vento alle tartane.

-- Sta cantando.

– Silenzio ! Avanti a tutta forza.

I due minuscoli cacciatori s'impennarono su alti fiotti di spume e s'avventarono in direzione dei bastimenti sbandati.

Ad un tratto, da dietro una tartana, si profilò contro l'orizzonte una sottile e bassa striscia grigiastra ; poi apparve anche la torretta, con le aste di due *periscopi*. L'ufficiale giudicò a occhio la distanza e comandò ai cannonieri :

— Tremilatrecento, fuoco !

I pezzi prodieri degli aggressori italiani spararono. Poco al di là del sommergibile si sollevarono sull'acqua due alti pennacchi bianchi. Il sommergibile s'arrestò di botto, sorpreso. Il colpo era stato lungo.

— Tremiladuecento, fuoco!

Un grosso pennacchio bianco s'innalzò presso la torretta. L'asta di un periscopio fu troncata di netto. La sottile e bassa striscia grigia divenne rapidamente più sottile e più bassa. Il sommergibile, colpito, affrettò la manovra d'immersione per sottrarsi ad altre granate che avrebbero potuto far mortale la sua ferita. I cacciatori italiani s'avvicinarono ai velieri senza sospendere il fuoco ; il corsaro tedesco scomparve nelle profondità.

Il comandante italiano perlustrò tutta la zona cir-

costante. Non vedendo più alcuna traccia del nemico, avvicinò ad una ad una, le imbarcazioni a remi cariche di naufraghi che s'erano fermate all'apparire dei veltri antisottomarini ; ordinò loro di ritornare ciascuna al proprio bastimento ; avvertendo che la sua sezione avrebbe scortati tutti i velieri al porto più vicino.

I marinai del piccolo cabotaggio se ne tornarono a bordo, ridettero le vele al vento, attoniti di ritrovarsi in salvo sui loro bastimenti intatti. Una sola tartana, danneggiata sopra la linea di *bagnasciuga* e nelle sovrastrutture dai proiettili nemici, dovè essere rimorchiata.

\* \* \*

Qualche tempo dopo, un'altra squadriglia di veltri italiani s'imbatté, non per caso, nelle acque del Mediterraneo, in due sommergibili nemici, uno di dimensioni molto grosse, accompagnato da un confratello minore.

Il comandante della squadriglia attaccò risolutamente i due squali all'agguato. Il più piccolo s'immerse e scomparve alla prima cannonata; il più grosso, bene armato, si difese coi suoi pezzi di coperta e rispose con un fuoco ben nutrito, ma male aggiustato sui nostri scafi, troppo rapidi e troppo minuscoli bersagli. I

cannonieri italiani colpirono il nemico in modo irreparabile.

Una nostra granata gli aveva aperto un'ampia falla a prua. S'era tuffato in pochi secondi, facendo salire alla superficie del mare grosse bolle d'aria e larghe macchie oleose che coprono le acque di lame iridescenti : il sangue dello squalo ferito a morte. La lista degli episodi potrebbe continuare...

## CIO' CHE AVVIENE IN ADRIATICO QUANDO LA MARINA NON FA NULLA

Dal mare, maggio

Un'infaticabile sezione di torpediniere parte in crociera nella notte tempestosa. Il mare è pieno di rabbie, il vento è sinistro, i piovaschi si susseguono l'un dopo l'altro senza tregua, attraversati da lampi... Ma è stato segnalato di lontano un certo movimento sotto la costa nemica, dove forse il tempo è meno perfido. Bisogna uscire e andare a vedere. Si esce. Navigazione atroce. Il timone e le macchine hanno un lavoro incessante, per mantenere la prua perpendicolare alle ondate non farsi pigliar di traverso dal mare. Si diminuisce la velocità; ma i due scafi sottili fremono e sobbalzano lo stesso, spazzati in coperta da schiaffi di spume, cigolanti in tutte le giunture. In macchina il beccheggio dissesta il combustibile; e la nafta, non bruciando completamente, fa eruttare dalle ciminiere vortici di fumo nero e qualche ventaglio di faville che si

disperde come uno sciame di folletti. Pazienza per il fumo: la notte è oscurissima, il vento lo dilegua e anche a distanze corte è impossibile scorgerlo; ma le scintille sono una maledizione... Occorre non farsi vedere, assolutamente.

Dalla minuscola plancia di comando che sembra una bascuola impazzita, il portavoce trasmette agli uomini di macchina un ordine più secco e più categorico del solito; è una voce che domina per un attimo i colpi sordi dell'acqua, i tintinnii metallici delle sovrastrutture, i sibili del vento. L'ordine deve essere stato discretamente perentorio. I fumaioli a poco a poco non eruttano più né bioccoli fuligginosi né folletti incandescenti.

Chissà quante mine il maltempo ha strappato dagli ancoraggi, stanotte... A quest'ora debbono rincorrersi lungo il filo di qualche corrente. Inutile pensarci.

I marinai di guardia inguainati negli incerati come dentro a scafandri, distesi sulla prua, afferrati saldi ad ogni sporgenza di ferro, sembrano fender, le tenebre con l'acutezza degli occhi spalancati. Riusciranno a vedere in tempo l'eventuale torpedine, tonda o cilindrica, ballonzolante sulla rotta ? Ecco un appassionante calcolo di probabilità, per un filosofo alla Condorcet...

Del resto, anche avvistando una torpedine alla deriva, non c'è da mettersi in testa di distruggerla a schioppettate ; sarebbe come dire al nemico: eccoci qua. E a bordo nessuno tiene a farsi preannunziare così ostentatamente.

In mezzo all'Adriatico la violenza del mare tende a diminuire un poco ; ma non diminuiscono né i lampi né i piovaschi. Comincia invece un altro guaio: la fosforescenza. Fenomeno curioso, magari grazioso, certo affascinante per dei navigatori pacifici a diporto; ma in guerra, in una notte d'agguato dove la sorpresa è il fattore principale del successo, questi sprazzi luminosi che il movimento delle eliche fa brillare lungo la scia come se le torpediniere nascondessero sotto poppa un arco voltaico, sono evidentemente superflui. E' incredibile poi come lustrino i fianchi metallici bagnati, benché dipinti di grigio, sotto i baleni del temporale.! Sembra il luccichio d'uno specchio d'acciaio.

Ma ecco che la torpediniera di testa fa alla compagna, col fanaletto rosso a settore limitato, un segnale. Ha avvistato un'ombra più nera, nelle tenebre fitte : un'ombra che si muove in direzione opposta alla propria rotta.

Nave nemica, senza dubbio, che fila cauta senza

sospetti vicini.

All'orizzonte, un lampo basso fa profilare per un attimo la sua sagoma come quelle figurine schematiche stampate in nero nelle riviste marittime... E' un piccolo incrociatore austriaco, tipo « Huszar ».

Il comandante della sezione italiana, un fiorentino, sulla plancia della torpediniera di testa, decide subito d'attaccarla. Una nuova raccomandazione in caldaia: niente faville. Un'attesa di calcolo per la scelta della distanza giusta e del tempo esatto. L'ordine d'accostata. Il guizzo a semicerchio. La corsa colla prua contro il fianco nemico, che sembra un arrembaggio.

L'incrociatore austriaco che s'accorge tutt'a un tratto dell'attacco impreveduto, prima rallenta indeciso, perplesso, poi forza di scatto le macchine.

Trecento metri, duecentocinquanta, duecento.

— Lancio.

La torpediniera italiana scaglia il siluro, il cui solco è segnato da una pallida fosforescenza sull'acqua nera. L'incrociatore tipo « Huszar » fa una piroetta di lato, sbandando orribilmente. Il siluro gli striscia sul fianco, sibilando, e passa oltre. E' riuscito a schivarlo per miracolo. Evidentemente, al timone avversario c'è

un uomo che sa il fatto suo.

Nonostante questa valentia che è apprezzata con cavalleresca competenza dai nostri, il comandante nemico sembra aver più fiducia nei giri dell'elica che in quelli della ruota del timoniere. Perché le ciminiere del l'Huszar » si mettono a vomitar fiamme e torrenti di fumo ; e l'incrociatore nemico s'allontana a tutta forza dinanzi alla minuscola torpediniera, mentre sul suo albero di segnalazioni cominciano a balbettare sillabe multicolori, disperato richiamo a chi sa chi...

Ma nell'allontanarsi, vuole scagliare la freccia del Parto: ecco un siluro che viaggia alla nostra banda. Questa volta il vertice del lieve solco fosforescente non è in partenza, è in arrivo.

— Tutto a dritta!

Il timoniere italiano non intende mostrarsi da meno dell'avversario. La torpediniera guizza di lato, sbandando talmente sul fianco che il carrello del piccolo riflettore spezza i tiranti e sembra voglia precipitare in mare. Il siluro passa gorgogliando parecchi metri lontano e scompare nel buio delle acque irrequiete, ad esaurire la sua carica.

Il comandante della sezione italiana è cocciuto. Fa

aumentare la velocità del suo mastino d'acciaio, trasmette l'ordine, identico al mastino gemello e si lancia alle calcagna del fuggitivo. Arrivato a distanza di visibilità sufficiente, apre il fuoco sull'incrociatore coi cannoncini prodieri. L' Huszar risponde alla meglio; e rinnova disperatamente i segnali invocanti soccorso. Evidentemente, c'è una squadra austriaca incrociante nei paraggi... Ciò non turba l'alacrità della sezione italiana, ma la sprona ad un maggiore accanimento. Due nostre granate, una dopo l'altra, esplodono con bagliore sinistro contro lo scafo fuggiasco, Nell'intervallo tra l'una e l'altra, ecco apparire dal fondo indecifrabile della notte, uno, due, tre, quattro fumi densissimi ed altre filze verticali di segnalazioni luminose, che rispondono all'appello di soccorso.

La sezione italiana non abbandona la lotta.

L' « Huszar » è certo gravemente ferito ; getta fumo rossastro dai fianchi e deve rallentare la rotta. Le navi austriache sopraggiunte aprono un fuoco d'inferno sulle due minuscole torpediniere italiane, la cui caposizione esegue, sotto un grandinar di proiettili di tutti i calibri, una nuova accostata sull'incrociatore colpito e sta per lanciargli addosso un secondo, siluro, quando riceve a sua volta l'esplosione di un proietto nemico a

prora, sopra la linea di bagnasciuga.

Le torpediniere italiane riprendono il tiro con i pezzi d'artiglieria, manovrando per riattirare le unità austriache a gittata di lancio di siluro ; ma quelle — come obbedendo ad uno stesso ordine — prendono caccia, forzano l'andatura e si dirigono in tutta fretta verso i loro sbarramenti. La nostra silurante illesa le insegue per un buon tratto, poi, vedendo che la compagna ha un incendio nel compartimento colpito, abbandona l'inseguimento e viene a veder di che si tratta. Una granata da 66 ha forato una delle lamiere di copertura della prua ed ha comunicato il fuoco a un sacco d'indumenti nell'alloggio dei marinai. Roba da poco. Il piccolo incendio vien presto domato coi mezzi ordinari di bordo; e siccome il buco prodotto dal proiettile in una delle lamiere superiori non compromette affatto la navigabilità della torpediniera di testa, la sezione rientra tranquillamente all'alba nel porto italiano. La sua missione di « distogliere o disturbare flottiglie nemiche che tentassero avvicinarsi, profittando della foschia, alle coste italiane » è stata compiuta.

Questo è quanto avviene nelle notti le cui peripezie non vengono riassunte in nessun comunicato ufficiale;

questa è la vita ordinaria del nostro naviglio leggero a contatto continuo con il nemico, quando «la Marina non fa nulla».

## VII

### AVVENTURE SOTTOMARINE.

Giugno.

Il nostro sommergibile, sballottato dalla tempesta, ferma verso mezzanotte i due motori a combustione e prosegue con la sola energia elettrica racchiusa dagli accumulatori. Siamo nelle acque nemiche, sulla rotta consueta delle navi da guerra austro-ungariche. Non bisogna farsi notare. Il motore termico era sfacciatamente rumoroso ; è stato necessario metterlo a tacere. Ma quelli elettrici hanno l'inconveniente di consumar troppo presto la carica accumulata; per cui, esaurita la provvista di forza, occorre rimettere in moto almeno una delle macchine termiche e ricaricare gli accumulatori, i soli che possano dar vita al sottomarino quando è sott'acqua.

Non importa. Bisogna navigare in silenzio. E si mette mano senz'altro al piccolo tesoro d'energia chiuso nelle cassette di risparmio allineate sugli scaffali interni della nave.

La notte è orribile. Il mare grosso rompe in coperta producendo molta schiuma che s'illumina di larghe chiazze d'argento al riverbero incessante dei lampi. L'equipaggio soffre un po' fisicamente, sbalzato com'è in ogni senso dal beccheggio e dal rollio dentro le pareti metalliche di quel lungo cilindro buio punteggiato di lampadine come una catacomba in orazione ; ma è sereno e si sente sicuro. C'è a bordo « un comandante in gamba » : supremo elogio degli inferiori al superiore. C'è un pilota che sa il fatto suo e non trema : Nazario Sauro.

Coll'avanzar della notte, mari e lampi aumentano col frescare del vento. La sola torretta e l'asta del periscopio sormontano a fatica, schiaffeggiandole, le creste delle ondate. Si avvistano le vele nere d'alcuni trabaccoli in lotta col boreale e con la superficie sconvolta. I trabaccoli sono lasciati in pace ed abbandonati al loro destino. Un sommergibile italiano non attacca, neppure lungo la costa avversaria, i velieri inermi del piccolo cabotaggio. Le vele nere vengono rapidamente perdute di vista nella foschia dei piovvaschi...

Passano alcune ore di travaglio nell'oscurità più fitta. La rabbia dell'Adriatico segna un crescendo preoccupante. Il sommergibile cerca di sottrarsene, im-

mergendosi a qualche metro di profondità. Cammina assai più lento, il suo occhio non vede più nulla, ma subisce con minore asprezza l'iracondia del mare.

Ad un tratto, uno scricchiolio sordo è segnalato dagli uomini di prua contro l'involucro esterno del sottomarino. Tutti appoggiano la guancia alle lamiere bollonate e tendono l'orecchio per ascoltare quale minaccia li assalga dal di fuori. Nulla è più terribile che udire al di là d'una parete ferrata un rumore sinistro di cui non sia possibile rendersi subito esattamente conto. — L'interno della prigione isolata, piombata, sospesa a mezzo nelle profondità, non ha più comunicazione col mondo.

Ecco che lo scricchiolio si propaga da prora verso poppa, come se l'artiglio d'un mostro carezzasse la pancia del sommergibile. Forse è una catena o un cavo d'acciaio in cui è andato a sbattere, nella sua cecità.

Alla memoria di tutti balza un ricordo : il ricordo del sommergibile italiano V. che alcuni mesi innanzi, spinto dalla Corrente mentre si trovava immerso in quegli stessi paraggi a una dozzina di metri di profondità, era andato ad impigliarsi contro l'ancoraggio di una torpedine subacquea. Allora le eliche della nave s'arrestarono, la poppa s'appoggiò

fortemente sull'ormeggio della mina con tutta probabilità di toccarne gli « urtanti » e farla esplodere. Il comandante di quel nostro sottomarino ebbe la presenza di spirito di fare entrar subito una massa d'acqua nei compartimenti prodieri, abbassare la prua, forzare la difesa dei timoni orizzontali per riequilibrare lo scafo, farvi strisciare sopra dolcemente il cavo d'ormeggio della torpedine mantenendo questa sempre verticale, e liberarsi così, a poco a poco, dalla stretta della micidiale catena. Quel sommergibile era scampato prodigiosamente ad un morte sicura. Avverrebbe ancora altrettanto ? — Tutta macchina indietro !

L'elettricità contenuta negli accumulatori venne liberata di colpo, come il vento dalle otri d'Ulisse, per dare la massima energia di contromarcia alle eliche. L'artiglio misterioso ricarezzò in senso inverso il fianco del sottomarino, col solito scricchiolio sinistro, da poppa a prora. Poi ogni rumore cessò. La nave, indietreggiando, s'era allontanata dal cavo della torpedine prima che l'ormeggio fosse arrivato a rasentare la pala delle eliche in movimento; che è l'attimo tragico.

Il sommergibile fu salvo. L'equipaggio respirò. Si girò

cautamente attorno, al punto pericoloso per non incontrare di nuovo il cordone ombelicale della mina subacquea "e si riprese la navigazione.

Dopo pochi minuti, i voltàmetri segnarono con la Laconicità inesorabile delle loro lancette che la provvida d'energia motrice stava per estinguersi in tutte le batterie. Era necessario risalire a galla per accendere i motori a combustione e ricaricare gli accumulatori.

Il sommergibile riemerse. La furia del mare, arrivata al parossismo, accennava fortunatamente a climi nuire. Il motore termico di dritta venne messo in azione per riprovedere la forza elettrica, mentre il funzionamento del motore di sinistra poteva bastare al giro normale delle eliche. Si navigò in queste condizioni fino all'alba, quando il pilota avvertì

— Fumi nel canale !

Da uno dei canali dell'arcipelago dalmata stavano per uscire infatti due grossi vapori austriaci, scortati da torpediniere. Il convoglio, a velocità rilevante, manovrava per doppiare il promontorio che le prime luci del giorno disegnavano in viola sul grigiore delle acque.

Vennero dati immediatamente gli ordini d'immersione e l'indicazione della profondità da raggiungere.

Gli accumulatori erano stati ricaricati soltanto per metà. Forse era sufficiente per una lotta eventuale. I portelli si richiusero, il mare si ribevve la nave. Non sporse più fuori dai dorsi ondosi che l'asta sottile del periscopio da battaglia. Il convoglio nemico metteva ora la prua in direzione parallela al nostro sottomarino.

— Tanti gradi a dritta!

L'accostata incominciò. Il comandante prese posto personalmente alle lenti del periscopio, i pugni con tratti sulle manovelle che ne dirigono lo spostamento orizzontale. Poi offrì a Sauro di guardare anche lui agli oculari. Il convoglio nemico si disegnava nitidamente, sempre più grosso, nel campo ottico. I siluristi erano pronti ai tubi di lancio, già allagati. Il comandante si consultò a bassa voce col pilota e si rimise mobile all'apparecchio. Il nemico non pareva in allarme.

Quando il reticolo interno del periscopio dette la distanza di 300 metri dal più prossimo dei bastimenti austriaci, parti l'ordine di lancio ; e i due siluri scoccarono dall'interno del sommergibile quasi contemporaneamente.

Alla lente del periscopio si vide un'unica gigantesca colonna d'acqua sollevarsi dal fianco avversario e

sollevare un momento con lei la nave investita; si videro anche le torpediniere di scorta dirigere a tutta forza in direzione del periscopio emergente, scoperto, individuato; poi... più nulla si vide.

Il sommergibile s'era tuffato volontariamente, di colpo, a dieci metri di profondità. Ridivenne cieco. Si udirono strani boati, come fragori d'esplosioni soffocati nell'ovatta. Certamente le torpediniere austriache davano la caccia al nostro sottomarino e gettavano bombe sul punto dove avevan visto scomparire l'asta del cleptoscopio. Le bombe scoppiavano inutilmente, discoste.

Il sommergibile descrisse un largo giro concentrico attorno al campo d'attacco, poi cautamente si risollevò verso la superficie, cacciò fuori dall'acqua — allungandolo come l'occhio della lumaca — l'estremità del suo tubo lenticolare e guardò: vide le torpediniere che correvano in ogni senso, disorientate, alla caccia ; vide uno dei due piroscafi che s'allontanava a tutta velocità avviluppandosi di fuliggine; vide qualche rotame, qualche cassa, una scialuppa capovolta e una ruota di prua ballonzolare sulle ondate non ancora quiete. Poi, più nulla.

Non c'era nient'altro, in mare.

Il sommergibile s'inabissò di nuovo ed abbandonò i paraggi dell'arcipelago nemico.

Sulla via del ritorno, mentre stava per esaurire un'altra volta la propria carica, il suo equipaggio udì frusciare, parecchi metri al di sopra del ponte ermeticamente chiuso, i vortici di alcune eliche velocissime: forse cacciatorpediniere, austriaci in crociera. Il comandante constatò il troppo scarso rendimento delle macchine e dovette rinunciare ad impegnarsi in un nuovo attacco; tanto più che la tempesta subita doveva avere allentato qualche connettitura nella torretta, perché cominciava a filtrar dentro la camera di comando un ostinato stillicidio. A sera fatta, il vento cadde e il mare finalmente si calmò, Il sottomarino riemerse, ricaricò le batterie di riserva e diresse per rientrare alla propria base navale. Aveva navigato parecchi giorni ed altrettante notti.

Nessuno a bordo aveva chiuso occhio da settanta ore.

\* \* \*

Un'avventura assai curiosa toccò nel Medio Adriatico al nostro sommergibile Z ».

Cinque idrovolanti austriaci avevano eseguito i soliti volteggi e gettato qualche, bomba sopra Ancona, quando le batterie costiere e il treno armato della Marina, sopraggiunto, circondarono gli aerei nemici di tale una stretta ghirlanda di *shrapnels* che i cinque crociati di nero dovettero interrompere l'attacco e ripiegare a stormo in direzione di Spalato.

Nel manovrare per mettersi sulla via del ritorno, uno dei velivoli nemici, colpito in pieno da un nostro proiettile, si incendiò e precipitò a capo fitto in mare, lasciandosi dietro una lunghissima sciarpa di faville e di fumo. Un altro apparecchio ebbe il motore fracassato da parecchie gallette rabbiosamente espulse da uno *shrapnel* fortunato, esploso ad esattissima altezza di scoppio. Quest'apparecchio, il « Lohner 71 », riuscì a planare abilmente a bassa quota e andò a posarsi delicatamente sull'acqua, molto lontano dalla costa.

Il sommergibile « Z » partì a tutta velocità per raggiungerlo e catturarlo. Appena gli altri idrovolanti nemici s'accorsero della sua mossa, invertirono la rotta e, mantenendosi al di là della zona di fuoco, gli andarono incontro.

E' noto che l'idroplano è un terribile nemico, per la

nave sottomarina. Contro il velivolo che le passa sopra a piombo, non le basta più nascondersi nelle profondità violacee per sottrarsi all'occhio indagatore che la segue dall'alto. Nello, stesso modo che, guardando dal parapetto d'un ponte, si scorgono nitide le pietre del fondo anche dove la corrente del fiume è più forte, così gli aviatori che si tengono a quote convenienti intravedono sempre la macchia fusiforme del sommergibile, anche se naviga sott'acqua.

Quando lo « Z » fu ad un miglio dal « Lohner 71 » posato sul mare, gli altri apparecchi austriaci cominciarono ad abbassarsi roteando attorno al nostro sottomarino, ed a lanciargli, una dopo l'altra, tutte le bombe che avevano a bordo. Il sommergibile si trovò chiuso in un brevissimo cerchio d'acqua costellato d'esplosioni.

Dapprima s'immerse, sperando approfittare dello sconvolgimento della superficie per sottrarsi agli sguardi degli assalitori. Poi, risolutamente tornò a galla, per contrattaccarli col cannone. Appena il dorso luccicante e gocciolante fu emerso dalle onde, subito si spalancarono i portelli ; gli artiglieri, tra le bombe che fioccarono e le schegge che laceravano l'aria, balzarono in coperta, corsero al cannoncino inchiavardato sul ponte,

lo liberarono dalla guaina impermeabile, lo puntarono in alto, aprirono il fuoco alla massima celerità di tiro. Il timoniere, uscito fuori anch'esso col comandante, afferrava intanto la ruota esterna per potere, con più pronta visibilità, a forza di colpi di coda impressi allo squalo d'acciaio, fargli schivare ad una ad una le bombe che grandinavano dal cielo.

Gli idroplani austriaci, bersagliati così repentinamente dal basso, si risollevarono a maggior quota. Sorpresi dall'audacia dell'equipaggio italiano che si era riversato sul ponte, allo scoperto, per poterli controffendere, allargarono le spirali dei voli, sospesero il bombardamento ed estesero il campo di mira per diminuire l'efficacia di tiro del sottomarino. Questi approfittò allora del momentaneo disorientamento, dell'avversario. Filò a tutta forza verso il « Lohner » ancora ballonzolante sulle onde. Sempre tenendo in rispetto gli apparecchi *nemici* col fuoco del suo unico pezzo, gli fu sopra, lo catturò, lo attraccò con un cavo di bordo, lo prese a rimorchio per trascinarlo alla base navale più prossima.

I « Lohner » in volo scorsero il loro compagno ghermito dal sommergibile. Compresero che la nave, se voleva conservare la preda fatta, doveva rinunciare ad ogni

rapidità di manovra e rinunciare sopra tutto a rifugiarsi sott'acqua. Resi audaci dalla diminuita efficienza dello « Z », ridiscesero a bassa quota e gli scagliarono addosso le ultime bombe rimaste.

Benché il nostro sommergibile filasse ora con velocità sensibilmente ridotta, esse fallirono il segno.

Il modesto cannone di bordo risponde secco all'attacco incalzante sempre più da vicino. Uno *shrapnel* bene aggiustato scoppia sulla carlinga d'un terzo veli volo crociato di nero ; il motore s'arresta immediatamente. L'uccello ferito, con l'ali alzate e ferme, tenta scendere planando il più lontano che può dalla rotta del sottomarino che non ha mai abbandonato la sua preda di guerra.

In aria, i cinque idrovolanti nemici sono diventati due soli.

Però uno dei due s'allontana in tutta fretta verso il punto di caduta del terzo compagno, gli si posa a fianco sull'acqua, ne prende a bordo i due aviatori, si risollewa abbandonando l'apparecchio vuoto al capriccio del vento e delle ondate, poi torna a prestare man forte al « Lohner » ancora ostinato nell'attacco al sommergibile.

Il sottomarino italiano non ha mai cessato il fuoco. Benché le sue scorte di proiettili antiaerei rapidamente diminuiscano, esige ancora rispetto dagli assalitori e lo ottiene. Quand'ecco capitargli un incidente veramente seccante : il cannoncino di coperta, che ha, potuto svolgere da solo una brillantissima difesa, per uno di quei fenomeni che talvolta accadono ai congegni delle armi troppo intensamente usate, s'incanta. Puntatori ed artiglieri, senza esitare, lo smontano lì sul posto, allo scoperto, sempre sotto l'attacco dei a Lohner ». Cercano di riparare l'avaria più in fretta che possono; ma l'operazione richiede tuttavia una decina di minuti.

Gli aviatori si sono accorti che il cannoncino ha taciuto. Il vento sfiocca nel cielo gli ultimi batuffoli bianchi scoppiati; e più non ne sbocciano di nuovi. Gli idroplani si fanno audacissimi. Di colpo calano giù a quota inverosimilmente bassa; e, poiché hanno esaurito la provvista di bombe, sgranano sullo scafo emergente, a corta distanza, la *litania* rossa delle loro mitragliere.

Le lamiere e la torretta del sommergibile rimbalzano di pallottole. Qualcuno di coloro che riparano, il pezzo avariato resta ferito; e continua la sua bisogna.

— Tutti i moschetti in coperta !

La torretta si corona di canne spianate.

Crepita dal basso la fucileria, le raffiche delle mitragliatrici rispondono sinistre dall'alto. Ad ogni accostata dei « Lohner » verso lo scafo affiorante, è una improvvisa inaffiata di fuoco. La lotta si fa inuguale per chi rimane di sotto.

Quand'ecco un colpo di artiglieria parte fischiando e giunge ad arabescare colla sua rosa lanosa la coda di un « Lohner » troppo basso di quota. Il cannoncino ha ritrovato la vita e la parola. L'idroplano austriaco, investito dallo sparo inatteso, ha un sussulto, s'inclina un attimo verso l'acqua, poi si risollewa coll'astro dell'elica al cielo e riprende immediatamente altezza, imitato dal compagno incolume che rinuncia all'attacco. I due velivoli s'allontanano. Diminuiscono a poco a poco di dimensioni, escono dal campo di tiro, scompaiono.

Il sommergibile « Z » pieno di lievi ammaccature alle lamiere esterne, ma soddisfatto della sua giornata, rientrava alla nostra base navale, trascinandosi dietro due magnifici apparecchi austriaci, quasi intatti.

Il « Lohner » caduto a mare in fiamme, era andato a picco con l'equipaggio che, lo montava e fu solo Ari venuto

sul litorale marchigiano alcuni giorni dopo. Era interamente carbonizzato. Alla fusoliera era ancora attortigliato un nastro di berretto alla marinara con la scritta appena leggibile: « Flügstation N... ». Areoscalo da cui partirono contro le città indifese della costa italiana tanti idrovolanti crociati di nero, che non vi fecero mai più ritorno.

## IX.

### GLI SPARVIERI DEL MARE.

*Dall'Ionio, ottobre.*

Navighiamo sopra una nave da guerra non conosciuta finora.

Fino a ieri, essa non era che un nome, un « tipo », una promessa. Fino a ieri, gli allestitori di uno dei più moderni cantieri dell'Italia meridionale vi lavoravano con febbre, impazienti che questo possente strumento dal nome alato spiccasse il volo verso l'Ionio.

Oggi è un'arma sicura che tende con scatti fulminei il suo taglio d'acciaio all'orizzonte avverso. E' figlia della guerra. E' nata con tutte le scaltrezze e con tutte le minacce che l'esperienza, di due anni di lotta mondiale le ha fornite. Guizza via dalla cerchia d'oro del più bel golfo d'Italia con una disinvoltura che le altre navi, nate prima di lei e della guerra, forse non hanno. Per lei non esistono offese imprevedute, insidie non immaginate, tattiche nuove. E' pronta a tutto, perché tutto in lei è stato

calcolato. Le hanno dato in più una potenza da dominatrice, una superiorità da arbitra da battaglia; la velocità, una velocità non ancora raggiunta sulle vie del mare.

Quando l'ora tanto attesa del combattimento navale scoccherà, questa nave che freme e vibra nell'ansito d'una corsa inusitata, sarà la prima a saltare ad dosso al nemico. E non sarà sola. Tre sorelle gemelle, il cui scafo rintrona ora di colpi nel cantiere sonante, attendono il momento di seguirla, Né dovranno molto aspettare.

La prima prova delle caldaie e delle macchine di una nave è sempre ardua. Cotesti formidabili e complicati congegni *si* organizzano, *si* armonizzano, *si* affinano con l'allenamento, come gli organismi umani. E gli uomini che li regolano debbono affiatarsi con loro, durante una serie di dimestichezza continue, quasi fossero creature viventi. Il massimo loro rendimento non è ottenuto che dopo un certo tempo di reciproca consuetudine fra macchine e macchinisti, tra fuochisti e caldaie.

Eppure questa tremenda neonata è stata oggi capace di raggiungere la vertiginosa velocità di tre volte quella di un transatlantico. Ciò significa che, dopo una

settimana d'allenamento, sorpasserà ogni previsione. Non è lecito in tempo di guerra enunciare dati né cifre. Ma se riflettiamo che la nostra marcia si avvicina al doppio di ciò che posson camminare le più rapide e moderne *dreadnoughts* austro-ungariche, i lettori anche più ignari di cose navali comprendono l'importanza di questa corsa d'esperimento sulle vie ultra-azzurre d'un mare del sud.

Come, si ottiene uno slancio così poderoso ? La combustione del carbon fossile non arriverebbe mai a produrre un'intensità di calorie necessarie a tanta forza di propulsione. E poi, occorrerebbe una massa tale del nero alimento che la nave — per quanto capace — non potrebbe contenerla. Si è ricorsi alla nafta. Ma neppure la semplice combustione della nafta basterebbe a sviluppare quella somma d'energia motrice. Allora si sono costruiti nel ventre della nave spaventevoli inferni che conservano per tradizione il vecchio nome di caldaie, ma che non hanno più nulla che fare con esse.

Nei nuovi ordegni la nafta viene pigiata dallo sforzo titanico dell'aria compressa in cilindri bucati da fori elicoidali attraverso i quali il combustibile esce, con turbinosa furia, polverizzato. Ogni polverizzatore im-

mette l'essenza così trasformata in un forno dove soffia perennemente — con la pressione di parecchie atmosfere — una colonna d'aria spinta fin laggiù da aspiratori rotanti, allineati sul ponte della nave. L'urto dei torrenti atmosferici sulla nafta polverizzata che brucia provoca una fantastica temperatura dai 1500 ai 1800 gradi.

E' facile immaginare di quale energia sia capace il vapore scatenato da cotesto inferno abbacinante. Un sistema di parecchi forni consimili costituisce l'elemento che si chiama « caldaia ».

La nave da guerra sobbalzante sotto i piedi come se le sue ossature metalliche fossero scosse da un continuo e violento maremoto, possiede tre caldaie di circa 8400 cavalli ciascuna. Ognuna fa affluire il suo getto di vapore in un gigantesco tubo rivestito di materia refrattaria che tutti li raccoglie per scagliarli contro gli *ugelli* delle turbine. Le turbine azionano i bracci delle eliche i cui giri vengono registrati da un contatore elettrico, a lettura diretta. La ridda dei numeri che si rincorrono sotto il vetro del quadro di lettura ci dà una idea abbastanza esatta della portentosa velocità con la quale corriamo il mare.

Quella che lasciamo dietro di noi non è la solita scia gorgogliante delle navi pur velocissime. E' una montagna d'acqua fatta candida dai vortici che la sospingono al di sopra del livello del ponte; è un'onda mostruosa che rincorre senza posa la ruota di poppa, sempre sfuggente, ma sulla quale pare stia sempre per arrovesciarsi; è uno sconvolgimento dal fragore continuo di tuono, che impedirebbe di udirsi a bordo, se non ci si gridasse forte, scandite in sillabe, le parole nell'orecchio ; che lascia sul mare percorso una strada arruffata d'onde e di spume, lunga una decina di miglia, fino al taglio dell'orizzonte.

Il nostro corpo, per trovare l'equilibrio sopra coperta, deve protendersi verso prora e formare un fortissimo angolo in avanti per vincere con tutto il suo peso la massa d'aria che gli precipita addosso, minacciando di arrovesciarlo all'indietro. Di tratto in tratto le valvole, di sicurezza, dall'alto delle ciminiere colossali, soffiano ululi e torrenti d'acqua polverizzata che ci bagna completamente. Quando la pressione del vapore è tale da superare la normale capacità di resistenza delle caldaie, automaticamente ogni valvola ne espelle l'eccedenza, che si converte in sottilissima pioggia. Altrimenti scoppierebbero.

Il sole accende dentro i nemi di vapore raffreddato i

colori dell'iride. Filiamo spesso sotto la volta di un arcobaleno immenso, il cui apparire è il segno del massimo sforzo delle macchine frementi in ogni loro giuntura.

Il cacciatorpediniere che ci scortava, benché marciasse a tutta forza, è lasciato indietro rapidamente. Non è più ora che un punto e un filo di fumo impercettibili all'orizzonte. Ci sentiamo straordinariamente sicuri contro qualunque possibile attacco. Si ha l'impressione che nessun sommergibile in agguato possa scoccare il siluro in tempo giusto contro questo direttissimo del mare. La velocità che abbiamo raggiunta scompiglierebbe tutti i suoi calcoli di puntamento anticipato e di lancio. Il proiettile sottomarino attraverserebbe probabilmente la nostra rotta a parecchie centinaia di metri dietro il nostro passaggio. Il volo di questa grande e lunghissima nave da guerra dal nome tutt'ale le dà un senso magico di sereno predominio che si comunica istintivamente uomini che seco trascina : il senso dell'invulnerabilità.

Non si può dire né dove siamo andati né che cosa siamo andati a fare. Ma se il pubblico sapesse in quante ore abbiamo percorso ottocento chilometri di mare e conoscesse in quanto tempo un cantiere italiano ha

costruito, con piani italiani, con acciaio italiano, il formidabile strumento di battaglia, un senso di orgogliosa e confortante meraviglia innalzerebbe ai suoi occhi. Chi ha seguito tutte le fasi della magnifica prova, ne ha sentito, anche per quelli che non videro e non sanno, il concreto valore.

## ALI TRICOLORI SU TRIESTE.

*Venezia, agosto.*

La squadriglia d'idrovolanti italiani e francesi, nel fresco mattino rombante di motori, spicco il volo verso Trieste. La traversata fu rapida. Fra l'azzurro pallido del cielo e quello violaceo del mare, la città contesa s'apriva all'avvicinarsi della squadriglia come un anfiteatro tutto velato di caligine d'oro. I moli si protendevano sulle acque, simili a braccia accoglienti.

Dall'alto delle navicelle leggere, gli ufficiali e i marinai osservatori si sentirono stringere il cuore, portando la mano alle leve dell'apparecchio di *déclanchement*, che lascia cadere ad una ad una, dai bordi dei velivoli, sui punti voluti, le grosse bombe cariche di alto esplosivo. Dovettero temere di offendere involontariamente la città sacra, digradante dai monti d'Opicina e dalla collina di San Giusto verso l'Adriatico con un movimento quasi umano d'ospitalità e d'offerta. Bisognava colpire gli *hangars*, gli stabilimenti militari, i depositi di guerra, senza ferire i quartieri abitati.

Il capo squadriglia, un italiano, diede gli ordini di manovra. Già si distinguevano i velivoli austriaci, i *Lohner*, che cercavano di prender quota, con rapide spirali, per correre al contrattacco e impedire il bombardamento. Invano gl'idrovolanti aprirono il fuoco contro gli obiettivi designati. Il lancio delle bombe appariva preciso ed efficace. Quelle da trenta chilogrammi e quelle incendiarie piombarono sui cantieri, irradiando dai punti di caduta rosoni di fiamme, di scheggie, di rottami incandescenti. Dagli, altri bersagli colpiti si sollevavano nuvoli di fumo denso e nerastro. Mentre gl'idrovolanti italiani, protetti dagli areoplani da caccia francesi, terminavano d'assolvere il loro compito, ecco che un *Lohner* austro-ungarico da battaglia, eludendo con mossa rapidissima la vigilanza dei « caccia » alleati, si scaglia sui due idrovolanti francesi, uno guidato da un sottufficiale e l'altro pilotato dal sottotenente di vascello Jean Roulier. Quello del sottufficiale che s'era alleggerito sugli obiettivi militari delle bombe che aveva a bordo, venne attaccato per il primo a colpi di mitragliatrice. Il sottufficiale manovrò subito per diminuire quota e discendere di quel tanto che gli permettesse di passar sotto al velivolo avversario. Il suo osservatore intanto s'era

collocato alla mitragliatrice per contrattaccare il *Lohner* austriaco dal basso in alto. Appena la terribile macchina inaffiatrice di pallottole cominciò a rispondere, il *Lohner*, con improvvisa accostata, si sottrasse alla minaccia sottostante e si diresse a tutta velocità contro l'apparecchio dell'ufficiale di marina francese che si accingeva a lanciare le ultime bombe rimastegli sopra uno dei bersagli assegnati.

Jean Roulier era al volante di pilotaggio; il marinaio motorista Costerousse, dietro di lui, fungeva da osservatore e manovrava il *déclanchement* dei proiettili. Aveva già lasciato cadere due grosse mine da venticinque chilogrammi e stavano tutti intenti a passare esattamente sopra il centro del cantiere da colpire, quando arrivò dietro le loro spalle, sopra le loro teste, senza che se ne accorgessero, il *Lohner nemico* ch'essi avevan veduto poco prima impegnato coll'idrovolante gemello e che dovevano presumere fosse sempre alle prese con lui. La mitragliatrice del *Lohner* aprì il fuoco dall'alto in basso. Il pilota Roulier, sentendosi attaccato, fece inter rompere il bombardamento e cercò di sfuggire l'aggressore discendendo rapidamente verso il mare ; ma durante questa manovra, venne colpito al dorso, lungo la colonna vertebrale, da una pallottola

esplosione. Il motorista Costerousse d'un balzo, scostando il cadavere del compagno, afferrò il volante e i comandi dell'apparecchio, che in qualche secondo s'era messo in velocissima discesa. Da 2400 metri, precipita a 2000. Il *Lohner* lo insegue, inviperendo gli attacchi. La sua mitragliatrice crepita insistente, rabbiosa. A 2000 metri Costerousse è colpito anche lui; ferita gravissima; il sangue spruzza sulla tela e riga la carlinga. Con uno sforzo di nervi e di volontà che dovette superare i limiti d'ogni resistenza umana, il motorista francese riuscì ,a stringere ancora, obbedienti nel suo pugno, i congegni guidatori. L'apparecchio discese vertiginosamente, ma normalmente, dai 2000 ai 500 metri.

Ciò che accadde nell'attimo successivo è avvolto nel mistero. A 500 metri Costerousse perdette evidentemente la conoscenza. Squilibrato dal cadavere che appesantiva la manovra, vinto dallo sforzo indurato fino allo spasimo, esausto pel sangue perduto, il motorista cadde sul volante e s'impigliò nei congegni. L'apparecchio, coi due corpi inerti a bordo, fu visto precipitar dritto, a testa all'ingiù, fino all'altezza di 200 metri : poi rovesciarsi, volare un momento sul dorso, slittare sull'ala, infilzarsi nell'acqua.

Nell'attimo del rovesciamento, il corpo del sottotenente Roulier cadde in mare assai prima dell'apparecchio ; le bombe rimaste inesplose si sganciarono dalle loro viti di sostegno, rotearono nell'aria con lui, scoppiarono fragorose urtando la superficie delle acque, sollevarono una colonna altissima di spruzzi e di fumo che velò la fine dell'idrovolante.

Tutto ciò accadde in un tempo più breve di quello che occorre a raccontarlo, a cinque miglia del castello merlato di Miramar, mentre tutte le batterie costiere tiravano in mare a fuoco celere.

Una torpediniera italiana, sfidando il grandinar dei proiettili, accorse fulminea. Raccolse la salma del sottotenente Roulier, che galleggiava a trenta metri dell'apparecchio. Quella del sottufficiale Costerousse, non sorretta dal salvagente, era colata a fondo. Poi, coi camioncini prodieri, distrusse l'apparecchio e fece ritorno alla sua base.

Tutti gli altri idrovolanti, nostri e alleati, ritornarono incolumi.

Venezia apprese con grande commozione la morte dell'ufficiale francese che rigò del suo sangue il cielo di Trieste. Tutti ricordarono la sua giovinezza lieta e animosa che s'era attratta tante simpatie, non solo tra i

compagni d'arme alleati, ma anche nella stessa popolazione civile; ricordavano come al giovinetto caduto arridessero tutte le lusinghe della vita, la ricchezza, la felicità; ricordarono che era morto combattendo non per la sua patria soltanto, ma per una patria anche più vasta e più sacra: quella di tutti i popoli liberi. E le dimostrazioni di cordoglio ai suoi funerali furono grandiose. Gabriele d'Annunzio, a nome dei compagni italiani delle squadriglie aeree di Venezia, dette l'ultimo saluto alla salma con uno dei suoi più commossi.

Tali manifestazioni trovarono un'eco profonda nel cuore della madre lontana che aveva offerto alla causa comune, all'Italia e a Trieste, il suo unico figliuolo. La signora Alice Roulier volle esprimere con un atto magnifico la sua riconoscenza a quanti onorarono, sulla laguna paziente, la nobiltà del suo dolore. E donò alla squadriglia di aviazione di Venezia una vittoria alata, opera d'insigne scarpello francese, che verrà conservata nel salone di convegno degli ufficiali della squadriglia ; e ne ha accompagnato l'invio con una lettera sublime che è dovere di ogni italiano leggere con riverenza. La lettera è indirizzata all'ammiraglio Thaon Di Revel:

**Parigi, 14 ottobre 1916.** « Eccellenza,

« La prego di volere accettare, per la squadriglia di Aviazione Marittima di Venezia, un bronzo eseguito da uno dei nostri grandi artisti francesi, rappresentante la Vittoria che offre agli Eroi morti per le Patria la palma del martirio e la corona della vittoria.

Questo ricordo perpetui nella vostra bella Venezia il sublime sacrificio che il mio eroico ed amatissimo figliuolo ha offerto con grande generoso ardore, e sia per l'Italia, la nostra nobile Alleata, il pegno di riconoscenza d'una madre francese che ha dato alla causa sacra della Liberia tutto ciò ch'ella aveva di più caro... ».

C'è una tomba straniera, oggi, nell'isolotto di Murano, sulla quale si sfogliano dolcemente i fiori portati in silenzio dalle madri veneziane.

XI.

SOMMERGIBILI

AL

LACCIO

LA FINE DELL' «U. 6 ».

*Basso Adriatico, marzo*

Il sommergibile, che l'alleanza austro-germanica ha proclamato unica sua grande speranza rimastale in questa guerra, oltre al cannone delle navi militari e da commercio, oltre al siluro, alla bomba, al taglio delle prore ed all'occhio dell'osservatore d'idrovolante, ha ormai da temere anche un'altra arma semplice e formidabile, misteriosa e tremenda, incalcolata ed inattesa : il laccio. Nato nelle Pampas e sui grandi fiumi americani, il laccio che afferra da lontano il nemico o la belva da ridurre inoffensivi e li impiglia nella sua spira come in una maglia fatata, e li riduce inesorabilmente dentro un cerchio sempre più breve, e li stringe tanto più presto quanto maggiore è lo sforzo che fanno per liberarsene, e li trascina impotenti alla mercé del piccolo pugno lontano che ha fatto fiorire nell'aria quel

sottile convolvo di corda, ora è stato, con abile giuoco, trasferito sotto la superficie dei mari, alla caccia del corsaro sottomarino che non conosce né bandiera né legge ed azzanna chiunque gli capiti a tiro. Contro la forza bruta, contro l'insidia bassa e la furia cieca, l'umanità ha fin della sua preistoria escogitato il mezzo semplice ed agile per mettere l'avversario — uomo o fiera — nell'impossibilità di nuocere e ridurlo a discrezione. Ercole inventò la catena da gettare al collo di Cerbero ; quando Marte, da leale ed aperto, divenne subdolo e ladro, si trovò preso al cappio di Vulcano ; il mirmillone dall'arma corta e dalla maschera di ferro ebbe di contro la rete del reziario; il giaguaro aggressore di mandre s'è trovato di fronte il *boia* patagone ; il pellirosse, il *lazo*; Musolino « filu » ; il sommergibile pirata la trappola sottomarina.

L' « U. 6 » era partito dalle bocche di Cattaro verso la costa italiana, in cerca d'avventure. Aveva navigato tutta una notte e tutto un giorno attraverso l'Adriatico, ora emerso, ora — all'apparire di fumi sospetti all'orizzonte — immerso, con quella cautela guardinga che il corsaro fuor di legge deve esercitare senza tregua, se non vuol vedersi arrivare addosso, sguinzagliati alla caccia, i molossi del mare.

Il sottomarino è una bestia sinistra e minacciosa, ma che è costretta, a sua volta, a temere tutte le minacce e tutti gli agguati. E' terribile se arriva di sorpresa; ma se viene avvistata in tempo dalle navi da guerra che hanno la rapidità di raggiungerla e la forza di attaccarla, è lei che ha tutto da temere ; perchè l'abisso la circonda, le masse pesanti dell'acqua la comprimono, le tenebre l'acciecano, il respiro le manca, le forti profondità la schiacciano. E nessuno le dà quartiere : appena vien segnalata in una certa zona, cento occhi la spiano, vicini e lontani. Guai se qualcuno la scorge ! Un richiamo affidato alle vie invisibili dell'aria : e tutti le sono addosso in un baleno, se non s'affretta a sommergersi, a fuggire, a sparire.

L' « U. 6 » era diventato maestro di nascondigli e di fughe.

Un anno prima, aveva tentato di silurare due cacciatorpediniere italiani, stando sott'acqua, in una immobilità d'agguato; e i cacciatorpediniere s'accorsero dell'attacco repentino dalle scie dei siluri in viaggio, manovraron accostando, sottrassero i fianchi ai colpi, li evitarono con la precisione dello schermitore che spostando appena il torso, manda a vuoto l' « a fondo »

avversario.

Poi i cacciatorpediniere si rivoltarono con tutti i loro mezzi d'offesa contro il sommergibile riemerso e lo contrattaccarono. L' « U. 6 » s'inabissò alla massima profondità consentitagli e se la svignò quatto quatto.

Un'altra volta aveva tentato d'insidiare l'*Indomito* sulla costa albanese. L'*Indomito* aveva schivato il colpo e s'era gettato al contrattacco. Nuova lunga immersione e rapida fuga del sommergibile austriaco.

Un'altra volta aveva incontrato il piroscafo *Epiro*, gli s'era portato in posizione utile di lancio, aveva scagliato il proiettile con maggiore precisione e risolutezza, giacché la presenza d'un vapore da commercio l'aveva fatto più ardito. S'era perfino emerso, per poter meglio vibrare il colpo ; ma non gli arrise una migliore fortuna. L'*Epiro*, da bravo bastimento mercantile italiano, seppe evitare il siluro con svelta manovra e non esitò ad aprir subito il fuoco dei suoi pezzi sull'aggressore. Anche in questa circostanza, « U. 6 » reputò più igienico abbandonar la lotta, immergersi ed allontanarsi.

Attaccato un altro giorno da un sommergibile in-

glese in perlustrazione nel Basso Adriatico, non aveva dimostrato nessuna voglia di rispondere, ma molta ne aveva avuta di filar via dalla parte opposta, avviluppandosi di profondità. Era diventato dunque uno specialista di ritirate subacquee. Aveva imparato a darsi alla macchia nel mare come un alligatore nelle foreste tropicali. Anche in quella sua crociera — che fu l'ultima — lungo le coste italiane, ripeté il giuoco con singolare agilità. Per quanto navigasse tra due acque con la più guardinga cautela, pure le nostre vedette riuscirono a scoprirlo e lo segnarono alle stazioni di siluranti.

Una squadriglia di nostre torpediniere gli si mise subito alla caccia, cercando di avvicinarlo a tiro di cannone. Ma « U. 6 » s'immerse rapidamente, ritirò anche il periscopio perché le siluranti italiane non ne vedessero l'asta increspare la superficie del mare, scese a grande profondità e, dirigendosi con la sola bussola, fuggì via lungo una rotta invisibile, alla massima velocità consentita dalla carica dei suoi accumulatori elettrici, verso il rifugio lontano.

Il sommergibile austriaco navigava così, occultamente, da quattro ore. Già era sicuro dello scampo, già si

vedeva prossimo al ritorno nella propria base, quando ad un tratto subì un forte rallentamento, come fosse penetrato in uno strato di liquido molto più denso e pesante dell'acqua salmastra.

Un fruscio insolito, sordo, strano, carezzava le sue pareti esterne ; le eliche giravano ora a scatti, penosamente, come se avessero incontrato forti resistenze alla loro vorticosa energia. Uno schianto d'ingranaggi inutilmente tesi in uno sforzo tale da spezzarne le dentature; una pesantezza nuova nella manovra dei timoni di direzione e di profondità; una curiosa disobbedienza del sommergibile ai richiami dei volanti e delle leve; un dissestamento inesplicabile nella sua orizzontalità.

Poi un arresto dell'elica. Chi aveva fermato i motori ? Nessuno. Poi un cambiamento repentino di direzione. Chi aveva portato senza ordine il, timone tutto di lato ? Nessuno. Poi un impennarsi della prua. Chi aveva vuotato i compensatori prodieri ? Nessuno.

Il comandante del sommergibile austriaco e tutto l'equipaggio tesero l'udito alle pareti metalliche, per ascoltare lo stridere di qualche cavo d'acciaio lungo lo scafo, per sorprendere quel cigolio caratteristico e sinistro che fanno gli ancoraggi delle torpedini quando un sottomarino malauguratamente ci va a scader so-

pra nella sua rotta d'immersione...

Niente: nessun cavo di torpedine aveva evidentemente impigliato il sommergibile. Eppure l' « U. 6 » non si muoveva più, non obbediva più; era prigioniero.

Di che cosa ?

Il comandante von Falkenhausen, preoccupato, diede immediatamente l'ordine di emergere d'urgenza e si mise egli stesso al periscopio.

Dapprima i suoi occhi non videro nulla. Era già notte sul mare. Poi, appena poté distinguere attraverso i vetri lenticolari la chiarezza delle stelle brillare all'orizzonte e diffondere sul mare un barlume di crepuscolo, una, due, tre esplosioni scoppiarono con assordante violenza contro le vertebre esterne del sommergibile, come deflagrazioni di bombe. Il periscopio si troncò di netto. La nave diventò cieca. Molti bolloni saltarono, molte lamiere si lacerarono ; un pezzo di parete interiore della camera di comando si rigonfiò in dentro come un tumore mostruoso.

L'equipaggio, esterrefatto, mollò i pesi di piombo inchiodati sotto lo scafo per affrettarne l'emersione. Il sommergibile, alleggerito della sua zavorra, salì a

galla d'un balzo.

Il portello in coperta venne spalancato da venti mani febbrili, mentre l'acqua precipitava gorgogliando nel ventre dell'« U. 6 » dai grandi squarci apertisi tra le lamiere divelte, minacciando di riempirne lo scafo in pochi minuti.

L'affondamento apparve imminente, fatale: era questione di forse un quarto d'ora...

L'equipaggio e gli ufficiali si slanciarono fuori, all'aperto, legandosi frettolosamente ai fianchi le cinture di salvataggio...

Che era accaduto ?

L'« U. 6 » era stato preso al laccio. I *drifters* reziarii del mare, l'avevano stretto nelle loro maglie, poi crivellato di bombe, costringendo così l'equipaggio nemico ad uscir fuori dal ventre dello squalo ferito a morte e a darsi prigioniero. Quando ufficiali e marinai austriaci furono tutti tratti in salvo, l'« U. 6 » s'inabissò, andando a raggiungere la sorte dell'« U. 3 », dell'« U. 4 », dell'« U. 7 », dell'« U. 8 », dell'« U. 9 », dell'« U. 16 », ecatombe di cifre sinistre, tombe di corsari numerati come galeotti (1), nelle inaccessibili profondità del Mare Nostro.

## DURAZZO QUATTRO VOLTE VIOLATA

*Dal mare, dicembre.*

È un nostro ufficiale di Marina che ha forzato due volte una base navale austriaca; c'è un altro ufficiale italiano che l'ha forzato due volte: due in compagnia del precedente e due da solo.

Sono due giovani: il primo è il tenente Berardinelli ; l'altro è il tenente Pagano di Melito.

Ogni loro incursione è stata un miracolo d'audacia, di scaltrezza, d'intelligenza e di fortuna. Non sono mai penetrati nelle acque sbarrate del nemico senza colargli a picco navi di tonnellaggio importante. In generale, i miracoli non si ripetono. Essi ne hanno rinnovato uno ad ogni nuova spedizione, vincendo in ciascun viaggio le barriere sempre maggiori e i più fieri ostacoli accumulati dal nemico dopo l'amara esperienza del viaggio precedente.

E' stata una lotta sorda *tra la* crescente difesa

avversaria e l'acuirsi dell'intraprendenza *dei* nostri uomini di mare. Più il nemico, per i lavori fatti e le precauzioni prese, si credeva finalmente al sicuro dentro la sua rada munita, più serie erano ogni volta le perdite che subiva in casa propria dall'ostinatezza del coraggio italiano che per quattro notti in pochi mesi ha violato la stessa baia, infrangendone le porte, deridendone le guardie, eludendone le fortificazioni, affrontandone il fuoco, silurandone il naviglio grosso. Il pubblico italiano, anche se ricorda d'aver letto nei comunicati ufficiali di certi trasporti austriaci affondati in vani tempi a Durazzo da nostre unità, ignora tuttora l'importanza e il coordinamento di quelle azioni che costituiscono una delle pagine più romanzesche della storia marinara italiana in questa guerra. Vale la pena di riassumerle.

In una notte d'estate, le due piccole siluranti italiane, l'una al comando del tenente di vascello Berardinelli, l'altra del tenente di vascello Pagano, giunte all'altezza di Durazzo, avvistano dal largo, nel buio, l'apertura della rada lunata.

Un piroscafo greco affondato solleva fuor delle onde solo gli scheletri neri delle alberature ed una parte del suo castello di prua : tutto il resto è sommerso. Qualche

lume fioco occhieggia in fondo alla rada. Al di là del piroscalo colato a picco, s'intravede la sagoma di un, grosso vapore, un trasporto da guerra, cullantesi all'ancora dinanzi al pontile.

Le piccole siluranti oscurate, silenziose, circospette, lentamente s'avvicinano. Stanno per insinuarsi tra il bastimento affondato e la costa, quando da dietro il bastimento sbucano due ombre lunghe e sottili: un cacciatorpediniere austriaco con una torpediniera d'alto mare.

Le nostre siluranti accostano sotto le tenebre più fitte che la massa della nave sommersa aduna attorno a sé e rallentano, tutt'occhi sulle mosse del nemico.

Probabilmente, nonostante il buio, esso ha visto l'approssimarsi degli scafi italiani... La vigilanza delle sentinelle dinanzi agli sbarramenti foranei li ha già scoperti e segnalati ? Attesa tormentosa.

No. I « caccia » austriaci virano tranquillamente di bordo attorno al piroscalo greco, escono dal passaggio praticato attraverso l'ostruzione, si dirigono in linea di fila verso l'alto mare aperto, descrivendo un ampio semicerchio con punta al Nord. Nessun allarme li ha mossi. Sulla superficie dell'acqua, nella calma notturna, arriva fino alle orecchie dei nostri il duplice stormire delle scie

avversarie. Il tenente Berardinelli, che comanda la sezione italiana, decide d'assalire di sorpresa i caccia uscenti dalla loro base e comunica al collega l'ordine di attacco. La piccola sezione manovra per dirigersi sulle navi nemiche, quando queste spostano sensibilmente la rotta, aumentano di velocità, scompaiono rapidissime nell'ombra. Inutile pensare a raggiungerle; corrono troppo per le eliche più modeste delle nostre.

Berardinelli segnala al collega :

— Sospendere l'attacco ai due « caccia ». Invertire la rotta. Entrare nel porto; esplorarlo.

Le due piccole siluranti varcarono lo sbarramento, entrarono. Lente, silenziose, perlustrarono tutt'in giro l'interno della baia, s'avvicinarono al pontile, girarono attorno al grosso vapore da trasporto che aveva evidentemente interrotto all'imbrunire le operazioni di scarico, per riprenderle la mattina di poi.

Il trasporto pareva addormentato; solo qualche lanterna gettava coni di luce rossastra sul groviglio di gru, di catene, di casse, di sacchi che ingombravano ciò che si poteva intravedere della coperta. Il pontile — millepiedi, gigantesco che la riva allungava sopra lo specchio della baia — appariva anch'esso ingombro di

materiale indecifrabile. Una sentinella passeggiava pesantemente su e giù pel pontile: la si udiva più che non la si scorgesse. Pochi e radi i fanali del porto. Qualche riverbero, come di luci dissimulate, dava la sensazione della città vicina; alcuni lumi lontanissimi sulle colline retrostanti indicavano o un accampamento o un bivacco. Tutto pareva annegato nella sonnolenza generale. Non un segnale. Non un rumore.

Le nostre siluranti osarono. Si cacciarono sotto l'ombra del piroscavo nemico carico di materiale. Il tenente Pagano vi si avvicinò a poco più di cento metri. Berardinelli ordinò ai suoi siluristi di star pronti e comunicò al collega di puntare la preda al centro.

— Lancio !

I due siluri furono scoccati contemporaneamente. S'intese il loro garrito caratteristico lungo la scia sub-acquea.

Un'esplosione formidabile s'accese sotto l'albero di maestra del piroscavo nemico. Il siluro lanciato più da vicino sollevò un'immane colonna d'acqua e di fumo.

Grida e fragori improvvisi rintronarono nell'interno della nave colpita, che sbandò. S'accesero gli *hublots*, di colpo, come le lampade sulla ribalta d'un palcoscenico;

quand'ecco un nembo subitaneo li oscurò.

Il secondo siluro, arrivando sotto il fumaiolo centrale, era scoppiato anch'esso. Detonazione lacerante. Dileguatosi il fumo; molte lanterne disperate, mobili come lucciole, apparvero sulla coperta del « cargo » che cominciava ad affondare. A terra, tutti i lumi si spensero. Echeggiarono fucilate d'allarme, disordinate, nervose, da ogni altura.

Le due siluranti misero subito la prua all'uscita e le macchine alla massima velocità. Ripassarono il varco dello sbarramento, rasentarono l'alberatura della carcassa greca — spettro ritto sull'acqua come una sinistra minaccia — e si slanciarono a tutta forza verso il largo, verso l'Italia, impennandosi sulla spuma sferzata dalla prora, mentre la città nemica si destava dal sonno coi più confusi clamori ; mentre la riga degli *hublots* ancora illuminati lungo i fianchi del vapore silurato scompariva a poco a poco sott'acqua, già lontano.

Atto secondo. — Qualche tempo dopo, saputo che importanti rifornimenti per le truppe austro-bulgare d'Albania erano arrivati dal mare a Durazzo, le stesse siluranti, con i medesimi ufficiali, ritentarono la sorpresa notturna.

Ma il nemico, nel frattempo, aveva organizzato una difesa formidabile. Vigilava.

Giunti all'altezza della rada, i due tenenti di vascello s'accorsero subito che i fanali notati nella spedizione precedente erano spenti. Nessuna luce rischiava più il cammino. Il mare calmo, opalescente, dalla superficie levigata come l'acciaio, aveva una chiarezza diffusa che rendeva più oscuri i contorni della costa, mentre doveva rivelare in modo impressionante, a chi guardasse da terra, ogni scafo proveniente dal largo. I minimi rumori si propagavano sulla bonaccia come trasmessi da echi misteriose. Le siluranti italiane si fecero più lente, più tacite, più caute; ma avanzarono. Avvistarono nell'interno del porto i due grandi piroscafi segnalati ; ciò le decise a non rinunciare all'attacco. Avvistarono anche il solito bastimento greco mezzo sommerso, macabro fantasma all'ingresso della baia.

Entrarono.

Quand'ecco l'inaspettato : dal castello emerso del bastimento greco, due razzi bianchi s'innalzano sibilando ; disegnano sul fondo nero della notte due fontane luminose, ricadono in faville sull'acqua. Scoperti ! Sul piroscifo affondato è stata posta una stazione di

vedetta. Le vedette lanciano il segnale d'allarme.

I due scafi italiani s'avvicinano tra loro a portata di voce. I due comandanti si consultano. Rinunziare ? Rimandare l'attacco ? O portarlo a fondo ad ogni costo ?

Sulla calma perlacea si propaga un solo comando:

— Avanti, a tutta forza !

Mentre le siluranti irrompono nelle acque sbarrate da mille difese passando più discosto che possono dal vapore greco, una salva di fucilate parte rabbiosa dalle sovrastrutture di esso. Subito dopo, anche dal bordo dei due grandi piroscafi all'ancora, crepitano scariche di moschetteria. Le siluranti esplorano zigzagheggiando la baia, per assicurarsi che non appaiano torpediniere austriache alle spalle. Non ne intravedono. Ma veggono presso il pontile di Durazzo allungarsi il fascio abbagliante d'un proiettore e qua e là, sulle colline circostanti, accendersi le vampe rosse di artiglierie dissimulate.

Pallottole di fucile e colpi di cannone sferzano l'acqua. Si naviga in mezzo ad una fioritura di zam-pilli e di colonne bianche. Noncuranti, guizzanti, coc-ciate, le nostre due piccole navi si insinuano sotto al

bastimento più grosso, a distanza corta. I siluri sono pronti.

— Lancio!

Una specie di pino gigantesco si solleva dalla superficie del mare, s'abbatte sul bersaglio colpito dalla duplice scia. convergente. Il piroscavo si spacca al centro e comincia ad affondare. I fucilieri che erano a bordo hanno cessato il fuoco qualche momento prima ; ma la fucileria raddoppia dalle battagliole dell'altro piroscavo all'ancora e da quello greco semi-immerso.

Si odono grida, rida mozze, bestemmie proiettili e invisibili richiami, i comandi scolarsi col fischiar dei proiettili invisibili.

La nave austriaca colpita dispare gorgogliando sott'acqua in mezzo ad un brulichio nero di rottami e di naufraghi. Le vedette del bastimento greco lanciano un razzo rosso in aria. Segnale di soccorso.

Sulla spiaggia spuntano qualche lanterna, poi alcuni fanali, poi molti. Sembrano inquieti spiriti folletti. Si affollano al pontile. Si intravede gente che corre alle imbarcazioni. Il proiettore si spegne e si riaccende ; l'occhio luminoso carezza le acque in gran fretta, incerto sulla direzione da prendere. Non sa dove fer-

marsi. Si capisce che cerca gli attaccanti e non riesce a scovarli. Inutilmente le batterie costiere sconvolgono lo specchio della rada.

Gli italiani approfittano della confusione generale per, farsi più addentro nella base nemica.

Dirigono ora la prua verso l'altro piroscampo carico. La loro mobilità di manovra disorienta l'investigazione e la mira dei puntatori avversari. Quando i due piccoli scafi sono a quattrocento metri dal secondo bersaglio, si separano improvvisamente. Il tenente Pagano incrocia ad alta velocità, su e giù, descrivendo un groviglio di rotte serpeggianti per attirare su di sé tutta l'attenzione del nemico, mentre la silurante di Berardinelli, sotto le schioppettate ostinate, accosta con decisione contro il fianco della nave austriaca alla fonda. Il fasciame della prima nostra unità è forato da più proiettili. Un colpo produce avaria alla pompa automatica della seconda : bisogna pompare a mano ! A meno di duecento metri di distanza, Berardinelli scaglia il siluro, indietreggia e fugge via alla massima velocità consentitagli dalla macchina portata al suo più alto rendimento. Pagano, col naviglio crivellato, fa altrettanto, alle calcagna del compagno.

Mentre i nostri filano a corsa pazza verso l'uscita dello sbarramento, il mare s'illumina come per l'aprirsi improvviso d'un vulcano. Un cratere di fiamme s'innalza dal secondo piroscifo austriaco colpito in pieno, accendendo di bagliori le montagne lontanissime, i limiti stessi dell'orizzonte.

La detonazione che ne segue è straordinariamente più forte dello scoppio di qualunque siluro e di qualunque torpedine. E' spaventosa, inusitata. La rada ne trema, come per un maremoto. Quando l'immenso braccio è già tutto assorbito, sfriggolando, dall'acqua, un odore acre di balistite bruciata e di picrati fusi grava sul mare come un nembo, pestilenziale.

Il secondo trasporto austriaco, colato a picco dieci minuti dopo il suo più grosso compagno, era carico di materie esplosive non ancora sbarcate.

Le siluranti, inseguite da un inferno di colpi, non rallentano la corsa che parecchio tempo dopo, quando poterono raggiungere un punto protetto e relativamente sicuro. A bordo di quella che aveva lanciato l'ultimo siluro, la pompa di rifornimento era ancora mossa con disperata pazienza dalle braccia dei marinai che, appena constatata l'avaria, s'erano messi alla dura bisogna tenendo fermo anche nei momenti più critici. A

bordo di quella che s'era offerta alle traiettorie nemiche per permettere all'altra piena libertà di manovra, molte lamiere sconquassate, ma neppure un ferito. La fortuna aveva sorriso agli audaci.

Il terzo attacco a Durazzo è stato portato a fondo da una silurante sola : quella del tenente di vascello Pagano. Smarritosi per la foschia lungo la costa nemica, senza un punto di riferimento che gl'indicasse la direzione della rada, perse due ore per ritrovarne l'entrata. Finalmente ci fu dinanzi. La spedizione passata gli aveva insegnato a diffidare del rottame del vapore greco ancora emergente presso la linea degli sbarramenti. Concepì l'idea di distruggere quello strano posto di vedetta. Aiutato dalle tenebre questa volta fittissime, gli si avvicinò a trecento metri di distanza e gli scagliò il siluro. Il fruscio caratteristico di questo fu subito udito dalle vedette che aprirono un vivo fuoco di moschetteria e lanciarono sull'acqua i soliti razzi illuminanti. Intanto il siluro rasentava la poppa del bastimento greco senza urtarvi e, continuando la sua scia verso l'interno del porto, andò a picchiare contro un piroscavo alla fonda. Il piroscavo saltò in aria e scomparve ; mentre tutte le batterie costiere, ridestate dal-

l'allarme, iniziavano il tiro verso il mare.

Sotto il grandinare delle pallottole e delle granate sparate alla cieca nel buio, la silurante italiana fa marcia indietro e si dirige verso l'uscita.

Ad un tratto, il fuoco nemico cessa come ad un ordine dato. Perché ? La domanda trova presto risposta. C'è un'ombra nera, dalla parte dei pontili, che si sposta eruttando fumo rosso, fiamme e faville. Nave da guerra nemica, certo; se ne scorgono a poco a poco i fumaioli. Essa forza l'andatura. Non v'ha dubbio ; è mandata alla caccia e all'inseguimento della nostra silurante.

Il comandante Pagano intuisce in un attimo il pericolo. E' grossa ; sembra veloce. Bisogna sfuggirle a qualunque costo. A tutta forza egli simula una rotta per seguir la quale il cacciatorpediniere austriaco è obbligato a descrivere un largo semicerchio attorno al maestoso piroscampo da noi affondato nel precedente viaggio.

Nel compiere cotesto giro, il nemico perde un tempo prezioso. Quando il caccia, rapidissimo, esce nel mare aperto, la silurante italiana è scomparsa nelle

tenebre.

Era già pieno inverno quando Pagano di Melito volle forzare l'entrata di Durazzo per la quarta volta. C'era uno dei maggiori trasporti austriaci da colare a picco. Ma questa volta il nemico aveva teso, per proteggere il suo naviglio in porto, un nuovo sistema di ostruzione, impossibile ad oltrepassare. La piccola silurante si trovò di fronte ad un ostacolo inatteso e formidabile. Come fece, nonostante questo, ad avvicinarsi a portata di lancio dal grande piroscampo da attaccare, senza svegliare l'attenzione delle sentinelle ormai insonni, vigili, sperimentate ? Come poté varcare l'insormontabile barriera e deludere una sorveglianza divenuta perfetta ? Non è lecito rivelarlo. Basti sapere che il portentoso scafo italiano accostò a distanza brevissima il fianco del trasporto da guerra nemico e lo silurò con due siluri, mandandolo a picco. Fu solo il rumore dei proiettili subacquei che dette l'allarme a tutti gli organi della difesa costiera e marittima. La fucileria e le cannonate echeggiarono quasi istantaneamente dopo la doppia esplosione. La ripidità con la quale i proiettori della laguna s'accesero e i segnali di allarme si propagarono e la precisione che fin dai primi colpi dimostrò il tiro avversario, fornirono la prova che gli

organi della difesa austriaca erano stati bene apparecchiati e congegnati.

L'inseguimento dello scafo italiano non venne fatto da una sola unità nemica, ma da un'intera squadriglia, questa volta. Evidentemente era già pronta all'agguato. I fasci dei proiettori non abbandonarono mai la nostra silurante, che spazzata dagli sprazzi d'acqua e di spume sollevati in aria dalle esplosioni dei proiettili scoppianti a pochi metri da lei, dovè difendersi col cannone alle cannonate degl'inseguitori.

Prese caccia, mordendo, con la furia d'una piccola belva ferita. Né cessò di mordere finché, a forza di scatti, di serpeggiamenti, di corse repentine e di ringhiosi ritorni, non ebbe trascinata la squadriglia austriaca, sempre alle sue calcagna, sotto il fuoco di nostri pezzi d'artiglieria molto più considerevoli di quelli troppo modesti coi quali aveva cercato di tener testa da sola a tanti segugi. Appena s'accorse che l'ostinarsi nell'inseguimento poteva costarle eccessivamente caro, la squadriglia nemica abbandonò la caccia e manovrò in fretta per un ripiegamento inglorioso, ma prudente.

Il comandante Pagano poté tornare a prendersi la sua quarta medaglia.

## XIII

### EROISMI IGNORATI.

In mare, come in terra, è il perfetto coordinamento del materiale e dei combattenti, è l'organizzazione quella che vince. L'elemento uomo, preso nella saldezza della sua compagine, ha sempre un valore decisivo ; perchè non esiste organizzazione, per quanto perfetta, che possa trionfare da sola, se l'animo di tutta la massa che essa inquadra ed articola non è tale da spingerla al successo. Ma l'uomo come singolo combattente, come individuo, non è in vista; il suo grado di sacrificio e di valore, il suo contributo di entusiasmo e di sforzo contano molto se la somma di tutti gl'individui dà per totale quel grado di sforzo, di sacrificio e di valore, ma quasi non significano nulla se costituiscono un caso isolato, una virtù personale, un episodio. Sembra perciò che questa guerra, fatta più dai popoli che dai condottieri, dagli eserciti che dagli strateghi, dalle Marine che dai navarchi, non possa abbondare di quegli episodi centrali che illuminano come altrettanti fatti capitali le azioni militari del passato. Oggi

Leonida coi suoi trecento non varrebbe ad arrestare un'invasione nemica né il sacrificio d'Orlando a Roncisvalle a coprire la ritirata d'una colonna in marcia, né la sublime ostinazione di Cooke colle sue quattro compagnie inglesi asserragliate in Hougomont ad assicurare a Wellington la vittoria di Waterloo.

Una biografia alla Plutarco oggi non spiegherebbe le ragioni d'una battaglia fortunata più di quello che l'iniziativa d'un capitano possa bastare a conseguirne il successo. Ciò non significa che l'eroismo individuale sia scomparso. Solamente, l'eroismo resta spesso soffocato sotto la complessa vastità dell'avvenimento; resta inosservato lungo l'enorme sviluppo del campo di lotta ; resta sommerso nel numero, nello spazio e nel tempo. Prima, era la luce del combattimento. Ora ne è la penombra. S'innalzava alla vista di tutti, simbolo, grido, incitamento, esempio sotterraneo : dominio freddo di sé, sofferenza, pazienza, dovere, silenzio. Bisogna ricercarlo nell'oscurità.

### IL MARINAIO DE ANGELIS.

Conoscete, per esempio, il marinaio De Angelis No. Chi è costui ? Un militare semplice. Ebbene, che ha fatto di grandioso, d'eccezionale ? Nulla. E' forse un

eroe, quello lì ? Lo è. Quante navi austriache ha dunque colato a picco ? Nemmeno una. Vuol dire che ha una strage di nemici al suo attivo... No; probabilmente non ha sparato un colpo in tutta la guerra. E allora

Allora, quando la piccola silurante italiana che doveva forzare gli sbarramenti di Fola stava per uscire dalla base navale, il comandante della spedizione radunò gli uomini dell'equipaggio per ripeter loro le ultime raccomandazioni, ed aggiunse:

— Appena avremo abbassato l'ostruzione all'ingresso della base nemica nel canale di Fasana, e ci saremo passati sopra, mi occorre che uno di voi scenda in un battellino e rimanga — magari tutta la notte — solo e fermo nel punto d'abbassamento. Se mi riuscirà di tornare, ho bisogno di riconoscere il passaggio e di ritrovare anche nell'oscurità il punto preciso di varco. Chiunque di voi adempirà a quest'ufficio di sentinella morta, deve ricordarsi, qualunque cosa gli accada, di tre consegne che non ammettono trasgressioni : di non muoversi mai, di non gridare neppure per chiamare soccorso, di non sparare in nessun caso. Del resto, l'uomo che verrà lasciato nel battello non avrà con sè

armi da fuoco. Gli darò soltanto un coltello e un fanaletto cieco. Col fanaletto mi farà un segno d'orientamento quando da lontano intravederà nel buio la sagoma del nostro scafo. Occhi aperti, cuore fermo e sangue freddo. E sopra tutto, il più assoluto silenzio. Chi si sente di montar la guardia al battello ?

Il marinaio De Angelis ed alcuni altri si offersero. Fu scelto De Angelis. Designato il portiere per la soglia della base nemica, la minuscola spedizione partì.

Nel più fitto della notte, la spedizione gira l'isola di Brioni che si profila nera nell'oscurità stellare. Sopra un isolotto minore, avvista una luce bianca, scintillante : un faro. Verso l'entrata di Fasana, scorge basso e lontano un piccolo scafo bruno : una torpediniera, forse. Si arrestano le macchine. Solo lo sciacquio del mare e il battere dei cuori mettono qualche vibrazione sorda in quell'oscurità taciturna, piena di minaccia e di mistero. Il faro si accende e s'eclissa, si riaccende e si riestingue, sguardo sospettoso dietro una palpebra ingannevole.

I comandi vengono sussurrati come preghiere :

Avanti, adagio. Massima attenzione a prua.

La torpediniera che pareva attraversar la rotta alla

spedizione notturna, accende ora un dialogo di sillabe luminose con una stazione o con un'altra nave che non si riesce a vedere. Scoperti ? Chissà...

— Ferma !

L'abbrivo, con impulso dolcissimo, fa' scorrere gli scafi sull'acqua come sopra una superficie di sogno, finché a poco a poco la spinta inerte s'estingue e cessa ogni gorgoglio lungo la scia. La tensione nervosa di tutti si acuisce nelle pupille e nell'udito, fatto più sensibile dall'immobilità e dalle tenebre. Indagine paziente, attesa eterna. Nessun allarme palese. La torpediniera nemica ha chiuso la sua conversazione luminosa colla enigmatica corrispondente e s'è mossa. Accosta per una direzione opposta. Senza fretta, senza diffidenza, s'allontana fumigando. La si vede rientrare nella notte, laggiù, verso il porto di Pola, e confondersi col nero più nero che indica la striscia del litorale. Il faro, ciclope monocoloro e sonnacchioso, continua il suo ritmo di lampi corti e di pause lunghe come uno spettatore indifferente e tranquillo. Nessun sospetto. Si può osare.

— Avanti, molto adagio.

Dopo un'ora si è allo sbarramento. Un attimo di sosta. Né dalla riva né dalle isole, alcun segnale. Niente

allarmi. Una delle siluranti abbassa l'ostruzione che s'incurva sotto la superficie dell'acqua e sembra affondare con lenta pesantezza. L'altra silurante, la consacrata al cemento, s'avvanza. La prua avvicina l'ostacolo sommerso così cauta e guardinga, che le cubie si direbbero occhi spalancati. Lo passa. E' passata. Attenzione ansiosa alla poppa... Guai se le eliche urtassero nel cavo d'acciaio Anche le eliche passano. I marinai guardano i loro ufficiali. Nessuno può gridare a urrah » ; ma un fremito nuovo percorre i ponti metallici. La sottile nave italiana, la prima che fenda le acque inviolate di Pola, eccola tutta al di là dello sbarramento. E' *dentro*. E' in casa del nemico, è nel cuore della grande fortezza navale avversa. Gli scafi che l'hanno accompagnata al limite della barriera di ferro retrocedono, invertono la propria rotta e s'allontanano rapidi, muti, frettolosi verso l'aperto mare, lontane>. Aspetteranno al largo *la* compagna rimasta sola in quel cerchio di morte, finché torni, se torna.

La silurante abbandonata alla sua audacia e al suo destino, molla in acqua il microscopico battello. C'è dentro un uomo, il marinaio De Angelis. Il battellino si ormeggia ad uno dei cavi dell'ostruzione austriaca. La silurante si scosta, s'avvia taciturna verso l'interna, di

Fasana, diminuisce di sagoma, svanisce nella notte, non è più che un punto vago nell'oscurità diffusa, scompare. De Angelis si guarda attorno : minacce ed agguati nascosti dovunque, coperti di silenzio e di tenebre. Egli è solo. Come mai le sentinelle dello sbarramento non l'hanno ancora scorto ? Per un caso. Ma il caso difficilmente si prolunga... Egli s'acquatta nella cavità del battello per rendersi il meno visibile possibile. Non sporgono dal bordo che una fronte contratta e due pupille fisse. Estrae il coltello e, per averlo più pronto, se lo caccia fra i denti. Il suo silenzio ha una lama. Nelle mani stringe il fanaletto cieco, filo di luce che al momento opportuno guiderà verso l'uscita del labirinto formidabile i dispersi, forse gli inseguiti, forse i moribondi, forse, mai più nessuno. Ma De Angelis non trema; non si muove. Aspetta.

Quanto aspetta ? Alcune ore, alcuni secoli, un'eternità.

\* \* \*

Un'eternità che ebbe fine. Un proiettore nemico si

illuminò; dardeggiò il cielo con un fascio di luce. Un altro se ne accese; e si mise a frugare anch'esso le nuvole, inquieto. Altri lumi comparvero sulle colline lontane; poi si spensero. Dal fondo ancora buio del canale di Fasana — l'alba di novembre è pigra e tarda — veniva intanto verso il battellino immobile un fruscio d'acque tagliate da una prora veloce. De Angelis sporse dal bordo tutte due le braccia sorreggenti il fanaletto cieco e si mise ad aprire e chiudere incessantemente la piccola saracinesca della lanterna. I compagni — non poteva essere che la silurante di ritorno, quel rumore di scia nelle tenebre — certamente i compagni vedevano il suo segnale e s'affrettavano a raggiungerlo.

Un colpo di cannone, lontano. Una salva di batteria. I proiettori nemici si estinguevano e si riaccendevano, spostando i fasci dall'alto in basso, da destra a sinistra, nervosamente. Si capiva che cercavano e non capivano dove cercare. Il profilo della silurante italiana si staccò finalmente dal fondo cupo della notte. Ingrandì. Filava a tutta forza. S'avvicinò. Diminuí la velocità. Arrestò la macchina. Portata dall'abbrivio, venne verso il battello, lo sfiorò.

- De Angelis, salta a bordo ! Non ti curare del battello.

Piantalo !

Il marinaio, come un giaguaro, balzò in mare, agguantò una cima, s'arrampicò sulla prua della silurante che, di nuovo cauta, avanzava verso il varco d'uscita. L'ostruzione fu ripassata. De Angelis si avvicinò sotto gli occhi del comandante Goiran e lo salutò. Non disse nulla. Aveva ancora il coltello fra le labbra.

— Bene — gli disse il Comandante ; ma non poté più occuparsi di lui. I colpi delle artiglierie nemiche, dopo avere sferzato il cielo, cominciavano ora ad esplodere in mare. Anche i fasci dei proiettori s'inclinavano sulle acque.

— Via, a tutta forza!

E l'agile nave italiana, alleggerita di due siluri, s'allontanò velocissima dalle isole che guardano le porte della base navale avversaria, mentre un battei lino vuoto continuava a dondolare presso l'ostruzione abbassata, un minuscolo battellino che i fasci convergenti di cinque proiettori illuminavano con maravigliata ostinazione, bersaglio lillipuziano e beffardo di una vana tempesta di colpi .

## IL FUOCHISTA GIUFFRIDA.

Conoscete il fuochista Rosario Giuffrida ? — No, è un nome perfettamente ignoto. Ha forse soppresso il Comandante in capo della flotta austriaca ? — Nemmeno per sogno; il vecchio ammiraglio Haus è morto un anno e mezzo dopo, da sé. — E' un eroe fuochista ? — Lo è. — E che ha fatto di grande ? Quasi nulla. S'è gettato in mare al momento opportuno. E allora? ... Allora, quando il minuscolo *Turbine*, la prima notte di guerra, si trovò solo di fronte a due cacciatorpediniere avversarli seguiti da un incrociatore possente, non esitò a cacciarvisi sotto, ad avventarsi contro di loro, ad aprire il fuoco a meno di 3000 metri di distanza sullo scafo più vicino. Il combattimento durò intensissimo per mezz'ora. Il vecchio *Turbine*, impari per velocità e per artiglierie alla più debole delle unità con cui s'era impegnato, teneva testa con splendida insolenza ai tre grossi navigli. Saltava d'accostata in accostata, schivava i colpi con violenti mutamenti di barra che lo torcevano sul fianco come un delfino robusto di coda, guizzava tra le traiettorie delle granate in arrivo come se il coraggio umano che aveva a bordo crescesse la potenzialità delle sue macchine, sparava e riattaccava con tutta la forza e la rabbia di cui era capace il modesto calibro de' suoi pezzi. Dava da fare ad una formidabile nave da

guerra, come l'Heligoland, che non era sola.

Evidentemente, il comandante voleva tenere impegnato e inchiodato il nemico, per dar tempo ai nostri lontani incrociatori d'arrivare. Ma gli austriaci lo serravano molto da presso con le rotte e col tiro. La partita cominciava a farsi dura. Il comandante Bianchi tenne fermo.

Tenne fermo anche quando altri due cacciatorpediniere avversaria sbucarono nella notte, di rinforzo ai precedenti. Il loro arrivo determinò la formazione di un anello di fuoco e di ferro attorno al piccolo *Turbine* crivellato di proiettili, chiuso senza scampo, affaticato dal continuo manovrare, ma non esausto, non vinto.

Il cerchio di fuoco gli si strinse addosso sempre più. Un colpo sparatogli ad appena mille metri di distanza gli lacerò il fianco, scoppiò in caldaia. Le macchine rallentarono. Il timone non imprimeva più alle accostate la prontezza necessaria. Lo scafo divenne un bersaglio quasi immobile. L'immobilità sotto il fuoco centrato, vuol dire *la fine*. Il *Turbine* continuò a sparare, imperterrito. Le distanze diminuirono. Un proiettile colpì l'alloggio degli ufficiali. Un altro esplose nel deposito della nafta. La nafta s'incendiò, sollevò alte fiamme nella notte. Il nemico raddoppiò la celerità di tiro, ora che aveva per facile

bersaglio una fornace quasi immota nelle tenebre.

Il comandante e il tenente erano già feriti in modo grave. In caldaia, i superstiti non raggiunti dalle schegge avevano sul viso, sulle braccia, sul petto, ustioni orrende. Ma una delle due macchine, benché avariata anch'essa, debolmente ed a scatti seguitava a funzionare. Mentre i fuochisti e i macchinisti non ancora tramortiti obbedivano tuttavia agli ordini del comandante inchiodato dal dolore sulla plancia, mentre una parte dell'equipaggio si affannava a domare l'incendio, le artiglierie del *Turbine* continuavano a sparare dai pezzi roventi la loro collera sui cinque scafi ormai vicinissimi.

Un colpo arriva sul cannone più ostinato, lo smonta, fracassa le gambe al sotto-capo che lo punta. Un altro proiettile esplode nei locali delle macchine, che s'arrestano. La nave è senza scia, senza vita, senza speranza.

Il comandante ordina l'apertura dei « Kingston » per allagare la nave ed affondarla. Le valvole e le saracinesche, guastate dalle esplosioni, lacerate dagli squarci, non agiscono più che a metà. Il nostro « caccia » si sbanda, s'appesantisce nell'acqua, ma non affonda.

Bianchi grida all'equipaggio: « Far saltare la Santa Barbara! Viva il Re ! »

Gli uomini fanno eco al grido; ma la Santa Barbara non ha più munizioni. Il nemico continua a tirare. Un'altra granata scoppia nel locale delle macchine, facendo d'ogni tubo spezzato, d'ogni pezzo di, lamiera, d'ogni bollone divelto, altrettanti proiettili.

Un « caccia » nemico s'avvicina a portata di voce. Il fuoco cessa. Un ufficiale austriaco, col megafono, urla :  
— Gettatevi in mare !

Nessuno si butta.

— Italiani vigliacchi, finirò d'affondare il bastimento a cannonate!

Nessuno si muove. Le artiglierie avversarie ricominciano a bersagliare il *Turbine*, fortemente appoppato e sempre in fiamme.

Solamente quando anche il suo castello prodiero accenna ad abbassarsi con scricchiolii sinistri sulla superficie delle onde, i superstiti, d'ordine del comandante, lo abbandonano. I « caccia » nemici mollano qualche imbarcazione e raccolgono in fretta i naufraghi più vicini, fra cui il capitano di corvetta Bianchi, in gravissimo stato. Poi richiamano immediatamente le imbarcazioni sotto bordo, precipitosamente le rialzano alle gru, sollevando di furia in coperta i pochi prigionieri catturati. E si allontanano a tutta forza « facendo la

seppia », avvolgendosi cioè di spesse cortine di fumo che mascherano il loro ripiegamento.

Perché questa improvvisa precipitazione ?

Stavano arrivando due incrociatori italiani.

Il *Turbine*, rottame sconvolto e fumante, galleggiava ancora. D'intorno, aggrappati a *un* filo di *speranza*, i marinai non ripescati dal nemico, quasi tutti sfiniti di forze, aspettavano, nuotando.

Gl'incrociatori italiani dettero caccia alla squadriglia fuggitiva, impegnarono con lei, com'è noto, un combattimento fortunato, la inseguirono, malgrado la distanza, con un tiro aggiustatissimo, le inflissero forti perdite.

Poi tornarono verso il rottame del *Turbine* che finalmente, gloriosamente affondava. Raccolsero tutti i naufraghi ch'erano in acqua, li curarono dei primi soccorsi e già stavano per invertire la rotta verso Pelagosa, dove dovevano in quella stessa mattina *compiere* una determinata missione di guerra, quando una vedetta, dall'alto d'una coffa, annunciò:

— Uomo in mare, lontanissimo ! Uno degli incrociatori nostri manovrò per avvicinarlo. C'era davvero un uomo

in mare. Proveniva dalla direzione nella quale era scomparsa la squadra avversaria.

Pareva nuotare disperatamente. Sul vento dell'albeggio, venne percepita come l'eco d'un grido :

– Italiano !... *Turbine*

Fu calato in acqua un motoscafo. L'uomo venne raccolto esausto. Appena fu presso alla barca salvatrice, trovò il fiato per agitare una mano e gridare ancora: « Viva noi ! » Poi s'accasciò e si fece tirare su come un corpo morto. Era un marinaio italiano, pallido di freddo e nero di bruciature. Era un fuochista del *Turbine*; di quelli ch'erano rimasti fermi alla bisogna anche dopo l'esplosione dei colpi in caldaia.

Era Rosario Giuffrida.

Che gli era dunque accaduto ?

L'avevano raccolto di tra i rottami le imbarcazioni del *Lika*, una di quelle siluranti austriache che sette mesi dopo, come per legge di taglione, dovevano poi colare a picco nel Basso Adriatico.

Il fuochista Giuffrida era divenuto verde di collera per essere stato fatto prigioniero. E corrucciato s'era visto trascinare via a tutta macchina, sopra una tolda nemica, verso un porto nemico. Guardava dal bordo del *Lika* l'orizzonte italiano con acuto dispetto ;

l'orizzonte offuscato di caligine, dietro cui l'alba nascente disegnava i contorni lontanissimi del promontorio garganico.

Lo sguardo all'Italia gli rivelò i fumi e poi le sagome ancora incerte dei nostri incrociatori sopraggiungenti.

Un'idea gli balzò allora nel cervello, improvvisa, imperiosa : rigettarsi in acqua. Il *Lika* filava. Il rigurgito dell'onda tagliata dalla prua e il vortice delle eliche volevano dire, a meno d'un caso miracoloso, la morte. Il fuochista non se n'atterri. I marinai nemici, vedendo saltare un prigioniero in mare, lo piglierebbero certamente a fucilate... Il fuochista non se ne curò.

Gli incrociatori italiani, forzando l'andatura per l'inseguimento, aprirono il fuoco. Il personale di bordo della squadra austriaca fu tutto preso dall'attenzione della manovra e della risposta. Rosario Giuffrida colse l'attimo in cui più nessuno badava a lui. Saltò in mare. Un gorgo l'afferrò, lo tirò giù, lo sbatacchiò a più riprese nelle sue spire formidabili, lo respinse con veemenza, stordendolo. Quando il fuochista poté ricacciar fuori la testa paonazza dall'acqua, si vide già distanziato dal cacciatorpediniere che fuggiva. Nessuno s'era accorto di lui. Sul suo capo ronzavano e fischiavano i proiettili delle due formazioni in lotta. Egli nuotava

sotto una volta di traiettorie. Colonne d'acqua sollevate dagli scoppi delle granate sorgevano e si riabbattevano sul mare non troppo lontano da lui.

Come poté resistere tanto tempo, finché il motoscafo italiano non lo raccolse ? Egli stesso lo ignora. Non conserva di quell'ora che un ricordo confuso. Non agì che sotto un impulso prepotente : raggiungere i nostri. Quando si fu un po' rimesso e i compagni gli domandarono perché, invece che rassegnarsi al suo destino, aveva preferito una morte quasi sicura, Rosario Giuffrida li guardò stupito, volse con disdegno gli occhi al punto dell'orizzonte dove s'era dileguato il fumo nemico e disse :

— *Cu chille fetiente nun ce puteve rummanè...*

## XIV. DREADNOUGHTS

*Da bordo della..., aprile.*

Sono le grandi navi quelle che non navigano; o navigano poco. In questa guerra moderna di posizione che anche sul mare non ammette la vasta battaglia manovrata, l'urto classico in campo aperto, esse non hanno la bella parte.

Inutilmente allungano fuori delle lor cinque torri, come catapulte mobili sotto immense testuggini, le gole dei tredici grossi calibri. Inutilmente dai loro fianchi o dalle loro tughe si protende in ogni direzione la selva delle volate minori. Inutilmente negli smisurati ventri d'acciaio sono caldaie sempre accese che esalano a turno, dai fumaioli più alti di quattro piani, pennacchi densi come pini vulcanici.

I millecinquecento motori che mettono in azione i diecimila organi necessari alla vita quotidiana della nave — pompe, ascensori, catene d'ancora, argani, gru, movimenti dei timoni delle torri e delle artiglierie, distribuzione del combustibile, delle munizioni, dell'acqua, della luce, del calore per le cucine e le fucine,

radio telegrafi, ventilatori, eiettori, bussole giroscopi che, apparati refrigeranti per la conservazione degli esplosivi, apparecchi autosegnalatori d'avarie e d'incendii, estintori, condensatori, compensatori — inutilmente ronzano notte e giorno nelle oscure cavità metalliche, senza mai sosta. La formidabile nave da battaglia, più salda d'una fortezza, più armata d'un parco d'assedio, profonda come una miniera, più energetica della centrale elettrica d'una grande città, più gravida di morte d'un dinamitificio, dopo due anni di guerra non ha ancora veduto con gli occhi dei suoi telemetri, a nessuna distanza per quanto grande, l'ombra del più modesto galleggiante nemico.

Eppure è lei che signoreggia la guerra. E' questa flotta di navi che quasi non navigano quella che in realtà tiene il dominio del mare. E' lei che chiude le squadre avverse nei loro dedalei rifugi, ed ha nel pugno la chiave degl'ingegni che le serrano.

E' questa forza sempre tesa e sempre pronta che rappresenta il successo navale. E' questo numero costantemente segnato sull'acqua da cifre d'acciaio che impedisce al nemico di fare un po' suo il mare nostro. E' questa presenza assente quella che gli contende il

diritto d'esistere fuor delle, barriere nelle, quali s'è da s'è stesso irretito. E' un'immobilità: d'accordo, ma che immobilizza l'avversario. E' un'inazione; ma un'inazione che lo annienta.

Vidi un giorno in una baia tranquilla uno spettacolo atroce: la carena della « Leonardo da Vinci » affiorare riversa fuori dello specchio ceruleo. Era mostruosa; più mostruosa ancora per la serenità ridente ed irridente che la circondava.

Verdastra come il fianco maculato d'un immenso cetaceo, pareva covare nelle profondità melmose un parto sinistro. Le costruzioni e i congegni che cominciavano a sorgere sopra e d'intorno — le macchine destinate al ricupero -- le davano la parvenza torbida d'un fantasma emerso dagli abissi in piena luce meridiana.

Da quel giorno capii come queste navi giganti combattano sempre senza combattere mai. Il dominio del mare ch'esse conservano anche lontane alla patria, è il frutto d'una lotta paziente, è la conquista di una disciplina severa. Lotta dura, perchè impegnata contro un nemico occulto, attraverso pericoli coperti ; acre disciplina, perchè uomini e

congegni, macchine e nervi, proiettili ed animi debbono esser tenuti costantemente pronti, come se un'ora dopo si dovesse correre incontro alla flotta avversaria ed avvamparla di bordate.

Ho capito perchè ogni notte la mia cabina metallica rintroni senza requie per i passi delle ronde moltiplicati dalle vibrazioni delle lamiere. Odo questi passi crepitare come scalpiti nel corridoio dove dormono i marinai dentro le brande appese al bagli. Li odo allontanarsi lungo la batteria, salire nelle tughe, discendere per le scale di macchina, per le scalette dei depositi, sprofondare già nei pozzi cilindrici che conducono alle riserve delle munizioni. Odo boccaporti che si sollevano, sportelli che si aprono e si richiudono di colpo, cardini che cigolano, chiavistelli che scattano col fragore d'arieti.

A quest'ora, otto metri sotto il mio lettuccio scosso dal palpito possente che notte e giorno anima la nave, gli ufficiali e i sottufficiali di guardia controllano le paratie stagne, si trascinano quasi carponi nelle gallerie tubolari che avvolgono gli assi delle eliche, si cacciano nei depositi della balistite, si insinuano tra le cataste di granate allineate nella stiva. Appena si è dileguato nei

meati più fondi del bastimento l'eco di una ronda, ecco i rumori cadenzati di un'altra ronda che dalla parte opposta si avvicina al corridoio da cui mi separa una semplice parete di ferro, dandomi l'illusione d'una folla in marcia attraverso questa cassa risonante che è una nave di battaglia.

Ho compreso perché, innanzi l'alba, il cilindro d'acciaio inchiodato da una parete all'altra del mio camerino tuoni di colpi per il carbone che vi ruzzola dentro ; perchè i tubi degli eiettori che mi passano sulla testa insonnolita strepitino come mitragliatrici o soffino come foches al passaggio delle ceneri espulse dalla caldaia più vicina.

Ho capito perché i trombettieri propaghino spesso da un capo all'altro dell'immenso labirinto il segnale dell'« a posto di combattimento » ; e perchè di quando in quando echeggino le squilla sinistre che gridano . « La nave affonda, si perde ». A questo segnale tutti, dovunque si trovino, sospendono il loro lavoro e, nel massimo silenzio, ciascuno per quel dato passaggio in quel dato ordine, con quella data rapidità, corre, in coperta dove l'intero equipaggio — quasi 1500 persone — deve trovarsi adunato e allineato innanzi lo scoccare di quei tanti minuti. L'allenamento alla catastrofe dà

un'idea sensibile della terribilità insita nella stessa mole di queste isole d'acciaio sospese sugli abissi dell'acqua e del destino.

Capii allora perché a bordo tante volte si ripetano le esercitazioni d'« allagamento » che presuppongono divorata da un incendio o squarciata da un'esplosione qualche parte della nave. Appena una gran quantità d'acqua irrompe per necessità o per avaria nell'interno d'un qualunque settore della corazzata, subito vengono messe in azione le pesanti saracinesche che chiudono ermeticamente tutte le porte del viscere colpito, isolandolo dal resto del corpo vivo e permettendo a questo di continuare a galleggiare, a muoversi, a combattere. Ma l'enorme massa d'acqua penetrata in uno dei fianchi della nave la farebbe sbandare fortemente da quella parte e ne comprometterebbe la stabilità. Allora entrano in funzione ordegni colossali che riversano a forza nel cilindro compensatore, dal lato opposto a quello leso, la quantità d'acqua necessaria a ristabilirne l'equilibrio, come spostando opportunamente un peso si riassetta subito una bilancia turbata.

Mi resi finalmente conto del perché quasi ogni mattina gli artiglieri si addestrino al tiro dentro quel-

l'anticamera d'inferno che è l'interno d'una torre corazzata. La culatta dei pezzi, il congegno automatico per l'apertura e chiusura dell'otturatore, l'elevatore che innalza con la rapidità d'uno sguardo il proiettile e la carica di lancio del fondo della stiva, il meccanismo di caricamento che introduce da sé quei quintali d'acciaio, di esplosivo e di balistite nell'anima del pezzo, i volanti e le leve che comandano la direzione delle torri e l'inclinazione dei cannoni, i quadranti che segnano le distanze date dai telemetrismi, gli apparecchi di puntamento, quelli telefonici altisonanti che trasmettono al capotorre e ai suoi uomini gli ordini di fuoco dai più remoti settori della nave, i ventilatori e gli eiettori destinati a cacciar fuori dopo ogni sparo i gas che altrimenti asfissierebbero i cannonieri, ingombrano talmente quell'angusta scatola blindata, illuminata a luce elettrica anche di pieno giorno e così aspra di fragori da non intendersi neppure gridandoci nelle orecchie, che ci si domanda come possano muoversi vivere pensare ed agire là dentro uomini che debbono conservare, specie sotto il fuoco celere avversario, una estrema lucidezza di percezione e una fulminea prontezza d'esecuzione.

\* \* \*

Oggi è giornata d'imbarco di munizioni. Mastodontici barconi portano fin sotto bordo i grevi fusi d'acciaio di cui ciascuno serra nella propria lucentezza cilindrica un vulcano incatenato. Gli uomini adibiti all'operazione sono stati perquisiti fin dalla mattina ad uno ad uno ; e lavorano isolati dal resto dell'equipaggio e della nave. Sono ben conosciuti dagli ufficiali e nessuno dubita di loro. Tuttavia s'è preveduto l'impossibile, si è provveduto all'assurdo.

Ogni passaggio ch'essi debbon percorrere per arrivare fino ai depositi non ha comunicazione con nessun altro corridoio nè con nessun altro compartimento della corazzata. Ogni porta di ferro è chiusa a chiave e guardata all'esterno da picchetti, speciali. Dove le porte mancano, si sono innalzate pareti di brande arrotolate e di sacchi ripieni che ostruiscono totalmente i vani pei quali si potrebbe uscire dai passaggi obbligati. Così i marinai addetti all'imbarco delle munizioni si muovono come dentro un unico tortuoso buchetto chiuso d'ogni parte da barriere di circostanza che fanno pensare al camminamento d'una trincea fiancheggiata e coperta di « sacchi a terra ».

Nelle riserve d'arrivo, un ufficiale superiore controlla e ispeziona ogni atto e ogni uomo. Quando l'imbarco è finito, nuova visita e perquisizione a tutto il personale. A operazione ultimata, i depositi vengono chiusi e invigilati, le ostruzioni rimosse; e soltanto allora si ristabilisce la circolazione ordinaria nell'interno della nave.

Perchè tante precauzioni ? Perché tanta draconiana durezza ? Perchè tanti sacrifici e fatiche e ripetuti esercizi imposti ad ogni squadra di personale ?

Perché una grande nave da battaglia, col fatto stesso che esiste, combatte. Perchè una flotta di tali colossi, quand'è superiore alla flotta nemica, la tiene già in iscacco con la sola sua possibilità d'efficienza. Perchè l'avversario che rinunzia al dominio del mare e ne accetta le disastrose conseguenze pur di non correre il rischio di misurarsi con lei, tenta ogni mezzo sottile e più subdolo per diminuirne la supremazia. Per vie sotterranee, contratta il crimine. Per vie subacquee, cerca d'insinuare verso le nostre basi il sommergibile a tendere l'insidia mortale, il disastro nascosto.

Quando spedì nelle acque italiane quel famoso sottomarino posamine di marca germanica che cadde

in nostro potere ed oggi fa parte del nostro naviglio combattente, l' « U. C. 12 », il nemico sperò appunto d'organizzare una trappola destinata a distruggere uno di questi giganti del mare. E se il tiro venne sventato a suo danno, ciò non prova né la sua abilità né il suo valore; ma dimostra come le nostre navi da battaglia abbiano ogni giorno ed ogni notte da sostenere una lotta incessante attorno a sé, su di sé, sotto di sé. Prova che, oltre a tenersi sempre pronte per la grande partita, debbono vegliare in travaglio affinché il giuoco supremo non sia eluso da chi bara. Non stanno in posizione di attesa, stanno in posizione di guardia; e sanno che l'avversario non comparirà certo di fronte.

Forse il destino, prima che la guerra finisca, vi chiamerà a vivere la grande ora che invocate, che sperate da anni, che sognate dall'infanzia. Ma può anche darsi che vi neghi questa gloria. Può accadere che la bella parte non vi sia riserbata. Può avvenire che l'esistenza da minatori senza luce che conducete con insonne pazienza giù per i pozzi metallici, dentro il fasciame d'acciaio, nelle cellule blindate dove affluiscono i centomila nervi del complicatissimo mostro, tra l'ansito torrido delle caldaie e gli spaventosi depositi dove le tonnellate d'esplosivi esigono ad ogni

attimo il sacrificio di voi stessi, non abbia nè mutamento nè apoteosi. Forse che il giorno della vittoria sarà meno, per questo, la vostra festa ?

Se la bandiera che ogni alba issa ed ogni tramonto ammaina — voi sull'attenti — sul vostro capo scoperto, schioccherà un giorno lacerata ed annerita dalle vampe della battaglia, tanto meglio. Ma se anche avesse a mancarle codesto battesimo di fiamma, purché ad ogni aurora e ad ogni vespro continuiate a salutarla sul picco, a sommo della quarta torre, il vostro animo di soldati dovrà sentirsene pago, potrà sentirsene degno.

Perché continuerete a sapere le squadre nemiche imbottigliate nei loro porti dentro molteplici cinture di dighe minate, di cavi, di sbarramenti e di reti ; e constaterete il loro forzato consenso a che i nostri piroscafi alimentino quotidianamente la nazione, riforniscan o gli eserciti e trasportino dove debbono i mezzi d'offesa che vogliono.

Continuerete a pensare che né qualche agguato sottomarino né qualche incursione frettolosa di torpediniere volte in fuga appena comparse nelle nostre.

Perciò, ufficiali giovani delle grandi navi, o amici miei, che nelle chiare notti di primavera, sotto l'ombra

delle torri trinate m'avete talvolta confidata l'acuta nostalgia dell'azione violenta quasi sentendovi meno-  
mati nella lunga attesa, non invidiate con troppa  
amarezza i vostri più fortunati compagni del naviglio  
minore.

Continuerete a vedere le squadriglie italiane e  
alleate arare in ogni senso i nostri tre mari, padrone  
assolute delle acque e delle rotte. E dovrete per forza  
di logica riconoscere che tutto ciò in gran parte è bene  
opera vostra. E' vittoria vostra.

Vittoria senza un'ala. Forse. Alla poesia della  
vostra speranza questa mutilazione può rincrescere e  
all'ardimento che e in voi sembrare una rinuncia.  
Ma al garrito della vostra bandiera, alla gloria della  
vostra nave, un'ala può bastare.

## COI MONITORI SOTTO TRIESTE

*Golfo di Trieste, 24 maggio*

Imbarchiamo a bordo di un battello armato, appena notte. Ed usciamo per i primi. Sono già rientrati nei rispettivi *hangars* i centotrenta velivoli che sul tramonto hanno bombardato i rovesci di Duino e dell'Hermada. Certamente gli austriaci raddoppieranno la vigilanza, stasera... A moto lento, a fanali oscurati, ci allontaniamo guardinghi dagli allineamenti sinuosi che indicano il fondale navigabile in questo intricato labirinto di bassifondi e di barene. Passiamo con abili accostate tra i meandri degli sbarramenti, scivoliamo cauti tra i banchi di torpedini e mettiamo la prua su Trieste.

Gli uomini sono ai pezzi; la vedetta in coffa, intabarrata nel saio bruno a cappuccio, esplora le tenebre; la vedetta di prua, colla testa protesa fuori bordo, interroga il mistero delle acque; lo scandagliatore è pronto a gettare in acqua il piombo che controlla le profondità; tutti, col petto inguainato nel salvagente di prescrizione, ci scambiamo le poche parole necessarie a bassa voce, quasi chiamando l'udito a soccorso degli

occhi che non vedono nulla attorno a noi, se non i lampi incessanti della battaglia che incendia l'orizzonte a sinistra della nostra prua, dalle foci dell'Isonzo al Carso di Monfalcone, da Monfalcone a Sistiana.

Dal litorale dell'Istria sprizza il cono lunghissimo ed abbagliante d'un proiettore di grande portata. Si mette a scorrere in ogni senso la superficie dell'acqua che si fa d'argento sotto la carezza luminosa. Il fascio di luce investe parecchie volte la nave costringendoci a chiudere gli occhi per l'improvviso barbàglio. Ci ha veduti ? Non ci ha veduti ? Lo ignoriamo. Finalmente ci fissa, poi si spegne facendo più fitte le tenebre che ci fasciano da levante.

Avanziamo verso il lampeggiare della battaglia. Ora udiamo lo scroscio delle esplosioni che tormentano l'arco lunato della costa carsica e l'anfiteatro di alture che la corona. Le vampe gialle dei colpi in partenza, i fulgori fumidi di quelli in arrivo, *i* diademi degli *shrapnels*, i crateri rossi suscitati dalle bombarde, le stelle filanti dei razzi d'allarme, si sollevano e ricadono con tale rapidità e tumulto, con tale un crescendo di boati e di rimbombi che il mare è percorso da brividi sinistri, da saettamenti continui. La vetta dell'Hermada, i roccioni neri di Duino che si profilano dentellati come

una merlatura d'ebano sullo sfondo delle vampe, dardeggiano di proiettori ; ma preoccupati probabilmente dall'infuriare delle artiglierie italiane contro i loro torrioni muniti, convergono tutti i fasci sulle retrovie di Bestrigna, di Villaraspa, di San Canciano. Non pensano per ora a noi, che procediamo nella direzione approssimativa del castello di Miramare.

Dopo due ore di navigazione lenta ed attenta, arrestiamo le macchine. Siamo nei paraggi assegnati al nostro agguato. Apparteniamo ad una delle squadriglie leggere che debbono proteggere e difendere gli strani mostri di guerra che all'alba apriranno il fuoco dal mare contro le retrovie avversarie ; fra essi sono anche due monitori inglesi, costruiti per poter bombardare con pezzi di grosso calibro i centri vitali del nemico, sfidandone il fuoco di controbatteria costiera : tipi già noti in America al tempo della guerra di Secessione, cannoniere più che navi, di limitata pescagione, armate di 305, non veloci, ma nondimeno d'apparenza imponente. A prora la voce del marinaio addetto allo scandaglio annunzia di minuto in minuto le variazioni del fondale. Il battello spinto dall'abbrivo seguita a camminare. — « Cinque metri e mezzo! » — « Sei metri » — « Quattro ! » — « Tre e mezzo ! » — « Tre ! » All'e-

nunciazione di ogni cifra troppo bassa il comandante ordina il « macchina indietro a tutta forza » ; la nave rincula in un gorgoglio melmoso; di fronte ad ogni avvertimento d'incaglio, indietreggiamo, mutiamo rotta. Navighiamo sopra un fondo mutevole, infido. Nessuno meno che in alcuni punti regolarmente esplorati dai dragamine solca più da due anni questo mare, le cui sabbie vengono sempre sconvolte dal giuoco delle correnti e dalle piene dei fiumi. Occorre tastare ad ogni passo le secche con lo scandaglio, come il cieco indaga col bastone la sicurezza del suo cammino. Incagliare in questi paraggi sarebbe la nostra fine. Siamo già sotto il tiro delle batterie litoranee avversarie. Se il nemico, alla prima luce del giorno, ci scorgesse impegolati nelle barene, avrebbe col suo fuoco centrato facilmente ragione del nostro immobile bersaglio.

Alla una dopo mezzanotte la vedetta di poppa grida : « Navi oscurate a dritta! » Guardiamo tutti da quella parte. Due ombre gemelle, tozze, sormontate ognuna da un'altissima torre, scivolano silenziose a un miglio dal nostro bordo, si dileguano nelle tenebre. Le riconosciamo. Sembrano due isolotti galleggianti. Sono i *monitors* inglesi. Udiamo attorno a loro un frusciare di scie, che fanno pensare al rumore d'ali d'uno sciame

di pipistrelli. Sono le nostre forze leggere che fanno attorno ai due monitori la spola di protezione contro eventuali attacchi sottomarini. Sappiamo che dietro di noi, molto lontano da noi, altre squadriglie di cacciatorpediniere e di esploratori vigilano l'accesso al Golfo di Trieste contro ogni possibile sorpresa alle spalle.

Raggiungiamo il posto che ci è stato assegnato. Costituiamo l'ala sinistra dello spiegamento d'unità italiane. Restiamo in crociera a piccolo moto in su e in giù, in attesa dell'alba. La battaglia che si svolge in terra ad est di Monfalcone è ormai vicinissima a noi. La baia di Sistiana appare costellata d'incendii. Il boreale ci porta, coll'odore acre del fumo, i sibili e gli ululi delle traiettorie di tutti i calibri. Siccome il nucleo centrale delle esplosioni tende a spostarsi dalle colline che sormontano il Lisert verso i contrafforti dell'Her-mada, ne deduciamo che le truppe italiane debbono aver compiuto un forte sbalzo in avanti.

Il pensiero che il nostro intervento imminente contro le arterie dei rifornimenti austriaci alleggerirà il compito aspro delle fanterie, dà agli uomini di mare un accrescimento di fervore. Sono impazienti d'attaccare. Contano le ore che ancora ci separano dalla levata

del sole.

Ad un tratto il ronzio d'un motore a scoppio aumenta rapidamente dietro di noi. Un grosso autoscafo, velocissimo, s'avvicina alla nostra poppa. Fa e riceve il segnale di riconoscimento. Una voce, ingigantita dal megafono, grida : « Avete visto passare i monitori ? » — Il comandante riconosce nell'imbarcazione sopraggiunta il motoscafo dell'Ammiraglio e gli comunica i dati di rotta del convoglio intravisto poco prima. Il motoscafo rombando s'allontana e scompare nell'oscurità. E' il Comandante in capo della flotta italiana che va a ispezionare la dislocazione delle forze. Un chiarore di perla si diffonde sulle acque. I veli della notte si sfilaccicano e, come un immenso sipario nero fosse caduto ad oriente, balza quasi di colpo, ai nostri occhi, lo scenario indimenticabile : Trieste tutta pallida, sotto la chiostra dei monti torvi che la guardano ; Trieste così vicina che si scorgono a occhio nudo le finestre bifore, le merlature, la sfinge del Castello di Massimiliano, i palazzi bianchi della Luogotenenza e del Lloyd, le ciminiere fumose dello stabilimento metallurgico, il rosone di San Giusto fisso come una pupilla attonita sul mare; e nello specchio d'acqua semicircolare stretto fra Punta Sdobba e Punta Sottile,

le sagome brune dei *monitors* che già allungano, sotto le testuggini d'acciaio, verso i baluardi della città, le volate dei pezzi ; e tutt'intorno, un brulichio di scafi taglienti, col tricolore sul picco, che incrociano a zigzag, in ogni senso, velocissimi, da padroni, per tutta la ampiezza del golfo.

Un fremito sacro passa, coi brividi del vento, per l'aria.

Lo scroscio della battaglia s'illanguidisce a poco a poco sui gradini del Carso; un attimo d'accalmfa. E' la prima volta che l'Italia ostenta, in piena luce, sotto i promontori estremi dell'alto Adriatico, un così vasto spiegamento navale. Si direbbe che il nemico non possa prestar fede alla realtà. Anche le sue artiglierie dell'Hermada e di Duino, dalle quali ci aspettavamo il primo saluto di ferro, ammutoliscono. La sorpresa dell'avversario è così evidente, che mette di buon umore gli equipaggi delle siluranti.

- Stamani c'è chi si stropiccia gli occhi, lassù.
- Il Duino marca visita!
- La sveglia è brutta, il caffè sarà peggio...

Quand'ecco da una spaccatura di monte, tra il Lannaro e Opicina, un barbaglio d'oro: un primo raggio

dardeggia il golfo, illumina le navi d'Italia e i colossi britannici. E' il sole dell'anniversario che ci saluta. Quasi contemporaneamente, uno dei grossi calibri inglesi s'innalza dal « calzone » della torre ed assume un'inclinazione di minaccia contro Prosecco, di cui distinguiamo nitidissimi, sul fondo dorato del sole nascente, il campanile e i caseggiati. Passano sopra le nostre teste i velivoli nazionali che vanno ad osservare il risultato dei tiri.

Il monitore più vicino erutta contro il sole un gran bioccolo bruno. Una detonazione formidabile scuote l'anfiteatro d'alture che ricinge il golfo. Passano alcuni secondi. Dietro il campanile e le case di Prosecco, dove sono importanti depositi ed *hangars* austriaci, s'innalza verso il cielo come un pino di vulcano. Poi cominciano a parlare le volate dell'altra testuggine galleggiante. Il bombardamento dal mare continua, così, per un'ora e mezza, regolare, alterno, cadenzato, mentre le nostre segnalazioni aeree riducono dentro una rosa sempre più stretta di colpi i bersagli prefissi. Da Prosecco a Opicina un tendone di fumo e di polvere ci nasconde per sempre alla vista i crinali retrostanti. Le artiglierie del Carso, distratte dall'inatteso intervento, fanno quasi silenzio.

A questo punto arriva velocissimo da Punta Grossa il primo stormo di velivoli austriaci. Ve ne sono da attacco e ve ne sono da caccia. Roteano sul nucleo centrale delle navi, poi si precipitano a bassa quota e lanciano le prime bombe. Bombe possenti, ad alto esplosivo. Sollevano ognuna una colonna d'acqua e di fumo nero così elevata da sorpassare coll'apice del pennacchio la sommità delle coffe d'osservazione dei *monitors*. Scoppiano con un *craan* secco, lacerante, mordente.

Le batterie antiaeree dei monitori, tutti i cannoni delle torpediniere e dei motoscafi, le mitragliatrici e la moschettiera di cui ogni galleggiante si fa irto come un istrice, rispondono fragorosamente. Sulle nostre teste la volta lanosa degli scoppii bianchi e neri copre totalmente quella azzurra del cielo. I *geysers* innalzati dalle granate austriache s'avvicinano a poco a poco ai monitori. Una colonna d'acqua vien proiettata così da presso alla torre d'uno di essi e l'avvolge per un attimo di tale una nuvolaglia torbida di fumo, da darci l'impressione che sia rimasto colpito. Non lo è. Infatti continua imperterrito a sparare coi grossi calibri sul rovescio di Opicina e coi piccoli calibri contro i volteggi imbizzarriti degli apparecchi crociati di nero.

Già si profilano lontanissime sui dorsi dell'Istria le

ali del secondo stormo austriaco, quando sopraggiungono sul golfo le squadriglie d'idrovolanti e di « caccia » italiani. L'urto è stupendo. Si svolge con tale una rapidità di mosse, si frantuma in tanti accaniti combattimenti singoli, da renderci impossibile seguirne le varie vicende. I velivoli austriaci, incalzati di sopra e alle spalle dai nostri, non possono lanciare più che qualche altra bomba di sfuggita, mal diretta, sulle navi in movimento. Non hanno più libertà di manovra. Sono paralizzati. Qualcuno abbandona il centro della lotta e si avvicina agli scafi minori.

Il comandante del nostro battello ordina in macchina:

— Pronti a sviluppare la massima velocità !

E grida ai pezzi, alle mitragliatrici di bordo di cessare il fuoco ; gli aerei italiani e nemici sono ora così frammisti nel cielo, che gli spari potrebbero colpire anche i nostri. Non crepitano in alto se non le mitragliatrici dei velivoli. I monitori, appena spostatisi, riprendono a fulminare le retrovie del nemico. La strada da Trieste a Gabrovizza è un allineamento d'eruzioni.

Ad un tratto vediamo a qualche miglio da noi un *Lohner* austriaco alle prese con un apparecchio italiano ceder quota ed abbassare, come ferito, sulle acque.

Una squadriglia di motoscafi è sguinzagliata da quella parte. Il pilota austriaco cerca d'avvicinarsi al porto di Trieste, allungando il *plané* più che gli è possibile, giacché il motore, colpito dalla mitragliera inseguitrice, gli ha smesso di funzionare. Ma non arriva alla terra ferma. Si posa in acqua a pochi chilometri dalla costa. I nostri motoscafi gli sono sopra. Il Lohner va a picco. Pilota ed osservatore, feriti, si gettano a mare. Un'imbarcazione armata li raccoglie prigionieri e li porta via a tutta corsa.

Allora tutte le batterie litoranee appostate tra Miramare e Salvore aprono il fuoco contro l'adunata degli autoscafi italiani che si sono spinti sotto costa per operar la cattura. Ai pennacchi bigi e bruni delle bombe si mescolano quelli candidi delle granate che sferzano inutilmente la superficie del golfo. I motoscafi, con rapidissime accostate, eludono il puntamento degli artiglieri della costa, schivano i colpi, ritornano in formazione.

Quand'ecco un nuovo *urrah* echeggia da tutte le navi. C'è un nostro aereo da caccia che ha impegnato combattimento con tre apparecchi nemici. Sembra un piccolo sparviero di penne riottose e di

rosto tagliente. Si getta a capofitto su una delle prede, la morde, rotea a sommo dell'altro apparecchio nemico, gli s'avventa addosso per ferire anche lui. L'audacia del minuscolo velivolo è seguita con entusiasmo indescrivibile ; il clamore navale scoppia in un più alto grido, quando si vedono due dei tre apparecchi nemici abbandonare barcollando il campo, allontanarsi in direzione di Pirano, mentre il terzo, incalzato e picchiato dal nostro cacciatore ai timoni di coda, si libera di tutte assieme le bombe che porta a bordo e precipita in mare.

Nuova corsa di motoscafi e di torpediniere sul punto di caduta. Nuove salve delle batterie litoranee nemiche contro il naviglio italiano che procede alla cattura dei nuovi aviatori.

Qualche apparecchio crociato tenta ancora un ritorno offensivo sui monitori, ma getta le ultime granatamine da troppa altezza e con troppo orgasmo per poterne aggiustare in modo neppure approssimativo il lancio ; poi sgombra, sulle orme dei compagni già lontani, dal cielo di Trieste.

I monitors allora rivolgono con lentezza solenne la prora da Prosecco a Pirano, sparano con la solita compassata cadenza pochi colpi contro le batterie austria-

che di Punta Grossa e Salvore, invertono la rotta per il ritorno. Il convoglio assume una formazione diversa da quella della notte. I battelli armati e le torpediniere si stringono attorno ai due colossi natanti costituendo una vigile catena di protezione, mentre i motoscafi incrociano velocissimi in testa, ai lati, in coda, in ogni senso, impennando ciascuno la prua sul doppio fiotto di spume. Idrovolanti e velivoli tricolori ci accompagnano dall'alto, descrivendo ampie e indisturbate spirali che proiettano ogni tanto un'ombra d'ala sui atro ponte.

Fumi di navi austriache vengono segnalati presso Parenzo. Li vediamo; ma non s'attentano ad us fuori.

Né in cielo né in mare c'è più segno del nemico. Nulla è così grande e così impressionante in questa radiosa mattina di maggio, in questo breve golfo azzurro, dove Trieste, Muggia, Capodistria allungano sul tremolio dell'acqua il riverbero bianco delle loro facciate e dei loro moli, come quell'assenza assoluta e quella scomparsa. I marinai inglesi s'affacciano dalle blindature delle due fortezze in moto e scambiano coi nostri equipaggi, in un *volapiik* ligure-veneto-sassone, le impressioni della giornata. Gli scafi che hanno riac-

quistato libertà di manovra se ne tornano fianco a fianco, a portata di voce. Qualche ufficiale approfitta del magnifico sole per fare scattare la macchina fotografica. Sulla plancia d'un battello armato c'è una manovella cinematografica che gira. Due motobarche si mettono allegramente in gara di corsa. Gli idrovolanti ricamano evoluzioni piene di virtuosità, da aereodrorno. C'è stamane una tranquillità di festa, in questo specchio d'acqua angusto e tremendo. Lo solchiamo sereni, quasi ridenti, nè ci accorgiamo più che sia cinto per tre quarti dalle sponde fortificate del nemico. Ce ne sentiamo padroni. E' casa nostra...

Mentre ci dirigiamo alla base navale, la battaglia del Carso si riaccende furente.

Parte terza

***Diario della guerra Navale  
dal Maggio 1915 al Maggio 1917.***

DIARIO DEGLI AVVENIMENTI NAVALI  
PIU' NOTEVOLI  
NEI DUE ANNI DI GUERRA

1915 Maggio:

24. — Il cacciatorpediniere italiano *Turbine* affronta nel Golfo di Manfredonia, la notte dell'apertura delle ostilità, un incrociatore e quattro cacciatorpediniere nemici, che gli serrano addosso il fuoco, colpendolo ripetutamente. Il *Turbine*, per dar tempo a incrociatori italiani d'arrivare sulla squadra avversaria, le tiene

testa da solo finché, esaurite le munizioni, il comandante Bianchi ordina l'apertura dei *Kingston* e l'affondamento della silurante. Il comandante Bianchi, gravemente ferito, e una parte dell'equipaggio vengono presi a bordo delle navi austriache e dichiarati prigionieri. Sopraggiunti due incrociatori italiani, la squadra avversaria prende caccia sotto il nostro fuoco, che colpisce gravemente l'incrociatore *Heligoland*, il cacciatorpediniere austriaco *Csepel* e ne danneggia un secondo. Alcune delle navi messe in fuga avevano sparato qualche granata su Barletta. Bombardamento d'Ancona per parte di due grosse navi austriache ed otto minori, ripieganti all'apparire d'un nostro dirigibile e d'un nostro sommergibile. — Due piccoli incrociatori e due caccia nemici aprono il fuoco su Porto Corsini, ritirandosi colpiti dal tiro delle nostre batterie costiere. Lo *Schmischiitze* dovè essere rimorchiato dal Nooara. — Un incrociatore nemico spara, alcuni colpi su Rimini e i ponti ferroviari, mentre un'altra nave avversaria apre il tiro contro Sinigallia, con pochi danni materiali.

Il cacciatorpediniere italiano Zefiro entra in Porto Buso, vi distrugge i pontili, le caserme, gli autateafi e ne prende prigioniero tutto il contingente nemico. -- Aerei nemici gettano bombe su Venezia.

27. — Un sommergibile austriaco è affondato nell'Alto Adriatico, a cannonate, da nostre torpediniere che sostengono combattimento contro una silurante e due sommergibili. Un nostro dirigibile bombarda, colpendolo, un ancoraggio di cacciatorpediniere avversarli a Sebenico. — Cattura d'un idrovolante austriaco e dell'equipaggio che lo montava.

30. — Un dirigibile italiano bombarda la stazione, i depositi e l'arsenale di Pola.

31. — Una nostra squadriglia di cacciatorpediniere bombarda il cantiere di Monfalcone.

## GIUGNO.

— Una squadra leggera italiana cannoneggia gli *impianti* radiotelegrafici di Lissa, le stazioni di vedetta di Curzola e Meleda, distruggendone i fari e i semafori. — Cattura dell'idrovolante nemico « L. 32 ». — Aerei nemici gettano bombe su Bari e Brindisi. Viene abbattuto l'idrovolante austriaco « L. 30 ».

5 - Azione d'esploratori e « caccia » italiani e alleati contro la costa dalmata, i canali interni e le isole di Meleda, Lagosta, Giupana e Curzola, con distruzione di linee ferroviarie, opere militari, cavi telegrafici, basi di rifornimento e stazioni di segnalazioni. Nostri cacciatorpediniere bombardano Monfalcone, affondandone i trasporti.

7 — Una squadriglia italiana riprende il bombardamento di Monfalcone e incendia il castello di Duino. Una nostra aereonave getta bombe sulle opere militari di Pola.

8 — Un nostro dirigibile attacca con successo dall'alto le opere militari di Fiume; incendiatosi nel ritorno presso l'isola di Lussin, l'equipaggio è fatto prigioniero. — Occupazione di Monfalcone. — aerei nemici gettano

bombe su Venezia.

9 — Azione d'una nostra squadra leggera contro la costa nemica, a sud di Cattaro.

16. — Un dirigibile della Marina danneggia seriamente il nodo ferroviario di Divaccia. Un sommergibile austriaco silura nell'Alto Adriatico il nostro sommergibile *Medusa*, che cola a picco. Una parte del personale è fatta prigioniera.

— Le batterie natanti della Marina, appoggiano l'offensiva dell'esercito in direzione del Carso.

18. — Navi nemiche cannoneggiano Pesaro, Rimini e qualche tratto della linea litoranea adriatica. — Un dirigibile della Marina italiana bombarda una fabbrica di munizioni e materiale da guerra presso Trieste. — Una forza navale austriaca, presentatasi alle foci del Tagliamento, viene respinta da nostri cacciatorpediniere.

27 - 28. — Una divisione navale italiana si sposta dal Basso all'Alto Adriatico.

## LUGLIO.

7. — L'incrociatore italiano *Amalfi*, durante un'esplosione nell'Alto Adriatico, è silurato da un sommergibile austriaco. La quasi totalità delrequipaggio e salvata. — Bombardamento di uno stabilimento militare di Trieste operato da un dirigibile della Marina.

10. -- Azione navale italiana a Pelagosa ed occupazione dell'isola. — Azione offensiva contro le isole Curzolari.

14. — Nostri aerei gettano bombe su ciacciatorpediere austriaci raccolti nel canale di Fasana e sulle batterie di Punta Salvore.

16. - Un dirigibile della Marina getta bombe, con ottimo risultato, sulla stazione di Gragnano.

18. — Un idrovolante nemico facente parte di una squadriglia che aveva volato su Bari e Barletta, è stato catturato nelle acque italiane, coi due ufficiali che lo montavano.

19. — Azione navale italiana contro la costa nemica fra Ragusa e Cattaro, contro Gravosa, Giupana e altre località dell'Arcipelago dannata, con conseguenti sbarchi di drappelli armati che distruggono le

comunicazioni e le principali opere militari nemiche.  
— La R. N. *Garibaldi*, attaccata da sommergibili austriaci, impegna con essi combattimento, affondandone uno. Colpita a sua volta da un siluro, la *Garibaldi* s'inabissa presso la sponda opposta. La massima parte dell'equipaggio è salvata.

22. — Nostri dirigibili gettano bombe su San Polaj e Nabresina.

23. — Un esploratore e quattro caccatorpediniere austriaci cannoneggiano Ortona, alcuni tratti della ferrovia Ortona-Pedaso e le isole Tremiti, con danni insignificanti.

27.— Un incrociatore e due siluranti nemiche aprono il fuoco sulla ferrovia litoranea presso Fano, producendo lievi danni materiali ; quindi ripiegano in fretta sotto il fuoco delle nostre batterie.

29. - Forze navali nemiche tentano uno sbarco a Pelagosa. Il contingente sbarcato è ricacciato in mare con perdite dalla brillante resistenza dei nostri marinai. Le navi austriache, contrattaccate da un sommergibile francese, escono rapidamente dalle acque dell'isola e scompaiono.

## AGOSTO

5. — Il sommergibile italiano *Nereide*, al comando del capitano di corvetta Del Greco, mentre, emerso, sbarcava materiale a Pelagosa, venne attaccato all'improvviso da un sommergibile austriaco. Il comandante e l'equipaggio, anziché arrendersi od evitare il combattimento, preferirono perire col *Nereide*, colpito da due siluri prima che avesse avuto il tempo d'immergersi e difendersi.

6. — Un nostro dirigibile, comandato dal tenente di vascello Brivonesi, getta bombe su Pola. Al ritorno, cade in mare. Il comandante e l'equipaggio, salvi, sono fatti prigionieri.

8. — Il sommergibile austriaco « U. 12 », silurato l'Alto Adriatico da un nostro sottomarino, cola a picco col comandante Lerch e con tutto l'equipaggio. Un anno dopo, verrà recuperato e messo in bacinò.

11 . — Nel Basso Adriatico il sommergibile austriaco « U. 3 » è attaccato da una nostra squadriglia ed affondato dal cacciatorpediniere francese *Bisson*. Il comandante in seconda dell'« U. 3 » e 11 uomini del l'equipaggio vengono fatti prigionieri.

17. — Venti unità austriache attaccano l'isola di Pelagosa, ma ne vengono energicamente respinte.

## SETTEMBRE

5. - Due idrovolanti austriaci lanciano bombe sulla laguna veneta. Uno di essi, colpito dal nostro fuoco, cade in mare. I due ufficiali che lo montano sono fatti prigionieri da nostre torpediniere.
9. — La torpediniera austriaca « T. 51 », facente parte di una squadriglia attaccata presso Capo Hanka da un nostro gruppo di siluranti, è colpita gravemente e si ritira dalla lotta sbandata, sdrucita e contorta, a rimorchio delle compagne.
17. -- Viene catturato presso Monopoli un idrovolante austriaco.
23. — I marinai delle batterie da sbarco costituite col personale dell'Amalfi, inviate sul Carso a cooperare con le operazioni dell'esercito, distruggono un campo minato nemico.
25. — Azioni di sorpresa degli uomini delle batterie dell'Amalfi presso Bocchini e Peteano portano alla cattura di numerosi drappelli austriaci.
28. — La R. N. Benedetto Brin affonda nel porto di Brindisi, per un incendio sviluppatosi nelle Sante Barbare, che fa esplodere le munizioni. Periscono nel disastro il contrammiraglio Rubin de Cervin e circa la

metà dell'equipaggio.

## OTTOBRE.

4 - 6 - Violente operazioni offensive del Gruppo *Amalfi all'ala* destra dell'esercito italiano.

19 - 24. — Intense azioni delle batterie dell'*Arnaffi* e delle batterie di Marina del Basso Isonzo — tanto quelle su pontoni galleggianti quanto quelle postate a terra — contro le posizioni austriache di San Michele, di Duino, Medeazza e Flondar.

24 — Duplice attacco d'aeroplani austriaci a Venezia. E' colpito il soffitto della Chiesa degli Scalzi. — Idrovolanti italiani bombardano gli stabilimenti militari di Muggia e di Pirano.

25 — Nuovo attacco aereo a Venezia, con lievissimi danni. — Le batterie di Marina dell'Isonzo distruggono la polveriera di Duino.

## NOVEMBRE.

4 — Un motoscafo armato nemico é colpito ed affondato nell'Alto Adriatico dalle batterie di Marina dell'Isonzo.

6 — Un sommergibile austriaco, incappato nel Basso Adriatico nelle reti antisottomarine, è danneggiato con bombe antisommergibili e probabilmente affonda.

11. -- L'incrociatore italiano Piemonte bombarda efficacemente il porto bulgaro di Dedeagac, colpendo due treni militari in movimento.

23. — Il piroscafo italiano *Palatino*, le motogolette *Iniziativa e Gallinara* cariche di rifornimenti per Durazzo, vengono incendiati ed affondati da siluranti nemiche. Gli equipaggi si salvano su imbarcazioni. Il comandante del veliero *Unione*, anch'esso attaccato da navi austriache nel Basso Adriatico, preferisce distruggere egli stesso la propria nave ed abbandonarla in fiamme, anziché farsi prendere a rimorchio dal nemico. Il capitano mercantile e i suoi uomini si salvarono a stento, a bordo d'un battei-lino di circostanza.

25. — Brillanti azioni delle batterie *dell'Amalfi* contro le posizioni nemiche sul Carso.

## DICEMBRE.

Parte dall'Italia, diretto a Vallona, il primo scaglione del corpo di spedizione in Albania.

4. — Un nostro cacciatorpediniere colpisce nel Basso Adriatico un sommergibile austriaco. — Il piroscafo italiano *Re Umberto*, diretto a Vallona con truppe e materiali, urta in una mina ed affonda. Mercé i soccorsi di nostre siluranti, delle 800 persone che si trovano a bordo, ne vengono salvate 712. Anche il cacciatorpediniere *Intrepido*, urtato in una mina, cola a picco poco dopo.

7. — Forze leggere navali avversarie si presentano dinanzi a Durazzo ed aprono il fuoco affondando un veliero italiano e quattro albanesi. — Una squadriglia di nostre torpediniere, con a bordo il tenente di vascello Nazario Sauro, bombarda con visibili risultati la costa nemica fra Duino e Sistiana.

15. — A Vallona comincia l'imbarco su navi italiane dei prigionieri austriaci fatti dai Serbi.

19. — Il piroscafo italiano *Datino*, trasportante 500

profughi da Durazzo in Italia, è attaccato nelle acque albanesi da un sommergibile nemico. Il piroscafo lo contrattacca a cannonate, lo colpisce e gl'infligge perdite rilevanti.

22. — A bordo di siluranti italiane, arriva da Durazzo in Italia il Principe Alessandro di Serbia.

24. — Re Pietro di Serbia col suo seguito 'è trasportato a Brindisi a bordo di nostri cacciatorpediniere. — Le navi italiane da guerra e da commercio intensificano l'aspro lavoro di crociera, di trasporto e di salvataggio dell'esercito serbo.

29. -- Il sommergibile francese *Monge* è attaccato, colpito ed affondato da un incrociatore austriaco nelle acque di Cattaro. -- Un sommergibile francese silura presso la costa nemica un trasporto da guerra austriaco, malgrado il fuoco della torpediniera di scorta. — I cacciatorpediniere austriaci *Triglav* e *Lika*, facenti parte di una squadra nemica che al mattino ha bombardato inefficacemente Durazzo e che è stata subito dopo attaccata da forze leggere navali italiane, colano a picco. Molti naufraghi del *Lika* vengono raccolti e fatti prigionieri. Le nostre forze, impegnando un vivo combattimento con la squadra austriaca, la volgono in fuga, dopo averne ripetuta-

mente colpite unità importanti.

1 9 1 6 .

GENNAIO.

Durante il Gennaio e per tutto il mese seguente il nostro naviglio militare e mercantile sostiene senza riposo difficili e ardue navigazioni, attraverso un mare insidiato e costantemente tempestoso, per l'approvvigionamento degli eserciti e delle popolazioni serbe e montenegrine, per il trasporto in Italia e in Francia dei contingenti serbi e montenegrini, con relative «impedimenta », prigionieri, quadrupedi e materiale.

6. — Il piroscafo *Brindisi* — carico di vettovaglie destinate al Montenegro — affonda nel Basso Adriatico.

8. — Il piroscafo requisito *Città di Palermo* urta in una mina nel Basso Adriatico e cola a picco. E' salvata la quasi totalità dell'equipaggio e delle persone che si trovavano a bordo.

11. — Violento attacco aereo contro Rimini. L'inter-

vento d'un treno armato italiano costringe gli apparecchi nemici a ritirarsi.

13. — Il sommergibile francese *Foucault*, aggregato alle forze navali italiane, silura e cola a picco nel Basso Adriatico un esploratore austriaco di tipo « Novara ». — Nuovo attacco d'idrovolanti nemici su Rimini. Uno degli apparecchi attaccanti è abbattuto dalle artiglierie antiaeree della nostra Marina.

17. — Una squadriglia di siluranti italiane, invano bersagliata dalle batterie costiere e dalle bombe lanciate da aerei avversari, attacca e colpisce nel Golfo di Trieste alcuni dragamine austriaci. — Cinque idrovolanti austriaci lanciano bombe sopra Ancona. Lievi danni. Un apparecchio nemico, colpito, cade in mare. Gli ufficiali che lo montavano vengono fatti prigionieri da un nostro sommergibile.

19.— La Regina del Montenegro, con le Principesse, il Presidente del Consiglio ed il loro seguito, vengono in *Italia* su nostri « caccia ».

— Un sommergibile nemico, in agguato nel Basso Adriatico, viene attaccato e ripetutamente colpito da un *drifter* inglese. — Una nave-ospedale italiana è fermata con due colpi da un sommergibile austriaco, viene costretta a seguirlo fin dentro le bocche di Cattaro

e qui subisce una minuta perquisizione. E' rilasciata dalle autorità marittime di Cattaro soltanto il giorno 23.

21. — Il Re del Montenegro, col figlio Principe Pietro e il seguito, viene trasportato da S. Giovanni di Medua in Italia, a bordo di nostri cacciatorpediniere.

24. — Grande attività delle batterie di Marina dipendenti dalla LII Armata nell'offensiva contro il San Michele, Doberdò e Duino.

28. — L'incrociatore italiano *Piemonte* bombarda le caserme e le fortificazioni bulgare di Dedeagac. Quindi partecipa, con le navi alleate, allo sbarco a Salonicco ed all'occupazione del Karaburun. — Si ritiene incocciato nelle nostre reti antisommergibili ed affondato un sottomarino austriaco nel Basso Adriatico.

## FEBBRAIO.

— Attacchi d'idrovolanti austriaci a Durazzo e a Vallona; qui un apparecchio nemico, colpito dal nostro fuoco, cade in, mare ed è recuperato da una torpediniera italiana.

3 — L'incrociatore austriaco *S. Georg*, con tre caccia-torpediniere e due torpediniere, apre il fuoco contro le stazioni di Ortona e di San Vito Lanciano, danneggiando

qualche vagone merci. Un nostro treno armato sopraggiunto spara efficacemente contro le navi nemiche, che son costrette ad allontanarsi.

6. — Una silurante italiana, affronta nel Basso Adriatico un cacciatorpediniere nemico, lo attacca e lo insegue fin sotto il tiro delle batterie di Cattaro a cui risponde, tornandosene illesa. -- A sera un incrociatore inglese e una torpediniera francese, proteggenti lo sgombero dell'esercito serbo, incontrano una squadriglia avversaria, la cannoneggiano e la fuggano fino a Cattaro.

8. — Combattimento presso Capo Laki fra sommergibili austriaci e nostre torpediniere che lanciano numerose bombe sugli avversari, evitandone i siluri. Si ha motivo di ritenere affondato un sottomarino nemico.

9 — Per opera della Marina italiana ha termine l'esodo da Durazzo delle truppe serbe, dei profughi, dei malati e del materiale bellico.

12. — Un nostro idrovolante getta bombe *sull'hangar* di Trieste e su due rimorchiatori in rotta verso Duino, incendiandone uno.

15. — L'intervento d'un nostro treno armato obbliga una squadriglia d'idroplani austriaci a sospendere un attacco in forze contro Rimini.

19 — Cacciatorpediniere italiani bombardano la collina di

Mali Robit, occupata dagli austro-bulgari.

22. — Le batterie di Marina dell'Isonzo provocano vasti incendi a Duino.

23. — Il nostro naviglio da guerra e da commercio incomincia le operazioni di sgombero dei contingenti italiani e delle truppe di Essed da Durazzo.

24 - 25 — Cacciatorpediniere italiani tengono sotto il loro fuoco, nonostante il mare pessimo, le colline retrostanti a Durazzo, arrestando di netto l'avanzata austro-bulgara, infliggendo "enormi perdite all'avversario e permettendo la continuazione delle operazioni d'imbarco.

26. — Sotto l'inefficace tiro del nemico, tenuto in rispetto dalle artiglierie delle nostre navi, hanno termine le operazioni per lo sgombero di Durazzo, finite le quali, un ardito drappello di Marina fa saltare il ponte che dà accesso alla città. Quindi le nostre navi s'allontanano senza incidenti, trasportando tutto il materiale utilizzabile.

## MARZO.

Un sommergibile francese, lungo la costa albanese, attacca un convoglio nemico, costituito di un piroscafo e tre torpediniere; nonostante il fuoco di queste, il piroscafo austriaco è silurato e colato a picco dal sommergibile incolume.

14. — Nostre siluranti nei paraggi di Medua impegnane combattimento con un sommergibile avversario, che è colpito ripetutamente. Rottami e macchie oleose emergono poco dopo là dove il sottomarino è scomparso. La nostra squadriglia bombarda quindi navi austriache da trasporto nella baia di Durazzo.

15. — Una squadriglia leggera italiana attacca ed insegue nel Golfo del Drin un incrociatore nemico di tipo « Novara ».- — Un *drifter* inglese nel Basso Adriatico attacca con bombe un sommergibile austriaco che reputa colpito.

16. — Il sommergibile posamine austro-germanico « U. C. 12 » è colato a picco presso l'entrata d'una nostra base navale. Nel mese venturo verrà recuperato ed alla fine dell'anno, completamente riattato, entrerà *a far parte* del naviglio da guerra italiano.

18. — Il cacciatorpediniere francese *Rénaudin* è *attacato* ed affondato nel Basso Adriatico da un sommergibile nemico. Il comandante in seconda e 50 uomini periscono. Il comandante in prima e gran parte dell'equipaggio vengono raccolti e salvati da nostre siluranti accorse sul luogo.

27.— Incursione di velivoli austriaci sopra alcune località del Veneto.' L'apparecchio nemico « L. 78 » è abbattuto dalle artiglierie della difesa marittima di Grado.

28. — Fortunato attacco di idrovolanti italiani su navi da guerra nemiche a Durazzo.

#### APRILE.

— Due nostri idrovolanti scendono sopra un punto della costa nemica, incendiano una stazione di segnalazioni, distruggendo il cavo telegrafico, depositi di carbone e di munizioni. Risollevisi, bombardano i pontili, i caseggiati militari e gli accampamenti nemici.

2. — Un nostro dirigibile vola su Opicina, rovesciando 800 Kg. di alto esplosivo sopra quel nodo ferroviario.

Idrovolanti austriaci gettano bombe su Ancona. Fatti segno al fuoco delle nostre batterie, tre di essi, colpiti,

scendono in mare. Un sommergibile italiano, uscito per prenderli, è attaccato da tutta la flottiglia aerea, contro la quale non solo si difende brillantemente, ma riesce anzi a catturare un velivolo. Un secondo apparecchio, il « L. 71 », è preso da una nostra torpediniera. Un terzo Lohner, colpito e incendiato, cola a picco.

4. — Un sommergibile francese, dinanzi a Cattaro, silura con successo un cacciatorpediniere austriaco di tipo *Tatra*.

— Un nostro sommergibile attacca ed affonda nel Basso Adriatico un trasporto nemico, benché scortato da due siluranti. — Un nostro dirigibile bombarda efficacemente il nodo ferroviario di Nabresina, mentre nostri idrovolanti gettano granate esplosive su navi in moto presso Trieste.

5. — Violente e fortunate azioni delle batterie di Marina dell'Isonzo contro le artiglierie avversarie.

8. — Attacco aereo austriaco su Latisana e Cervignano. L'idrovolante nemico « L. 84 » è abbattuto dalle nostre artiglierie di Marina. I tenenti di vascello che lo montavano sono fatti prigionieri.

16. — Una squadriglia di nostri idrovolanti bombarda

gli *hangars* di Trieste e l'Arsenale del Lloyd austriaco.

17. — Il Principe Umberto visita una nostra base navale del Basso Adriatico.

18. — Una squadriglia di idrovolanti nemici, tornando dall'aver gettato bombe su Motta di Livenza e Treviso, e attaccata da una nostra sezione di torpediniere. Un apparecchio nemico, l'« L. 47 » viene catturato intatto ; il tenente di fregata Schönberger e un volontario motorista sono fatti prigionieri.

26. — Il piroscafo requisito *Città di Bari*, attaccato da un sommergibile nemico, lo contrattacca coi pezzi di bordo e lo costringe alla fuga.

## MAGGIO.

3. — Quattro cacciatorpediniere italiani attaccano ed inseguono nell'Alto Adriatico dieci torpediniere avversarie che fuggono a tutta forza verso Pola, sempre bersagliate dal nostro fuoco centrato.

— Attacco aereo nemico su Brindisi. E' colpito solo un ospedale dove vengono uccisi quattro ammalati. Nostri velivoli contrattaccano gli avversari, colpendone uno.

— Nello stesso giorno un sommergibile francese silura ed affonda nel Basso Adriatico un cacciatorpediniere

austriaco.

Quattro nostri idrovolanti bombardano Durazzo e rientrano incolumi, benché assaliti da apparecchi nemici, uno dei quali precipita distrutto.

— Un sommergibile francese silura ed affonda nei pressi di Sabbioncello un trasporto battente bandiera austriaca, il *Duhrovnik*.

13. — Il sommergibile austriaco « U. 6 », attaccato con successo da due *drifters* nel Basso Adriatico, è colato a picco. I tre ufficiali nemici, compreso il comandante von Falkenhausen, e i 17 sottufficiali dell'equipaggio, vengono fatti prigionieri.

15. — Attacco aereo contro Venezia e Mestre, con danni insignificanti.

22. — Una batteria della Marina abbatte ed incendia nell'Alto Adriatico un idrovolante austriaco, il « L.120 ». Durante tale azione un motoscafo armato italiano ne affonda uno nemico, pure armato, facendone prigioniero l'equipaggio.

23. — Una nostra sezione di torpediniere cannoneggia ed insegue un grosso cacciatorpediniere austriaco nell'Alto Adriatico colpendolo ripetutamente.

25. — Un dirigibile della Marina getta con ottimi risultati una trentina di bombe sulle batterie di Punta

Salvare, ritornando incolume.

28. — Una torpediniera italiana, comandata dal tenente di vascello Manfredi Gravina, con a bordo Nazario Sauro, forza l'entrata di Trieste, penetra di notte nel porto e silura un grosso piroscafo austriaco da trasporto.

30. — Un *Lohner* austriaco, colpito presso una nostra base del Basso Adriatico dal tiro delle batterie costiere, precipita in mare. I naufraghi vennero raccolti esanimi.

#### GIUGNO.

3. — Un sommergibile italiano, con a bordo Nazario Sauro, silura ed affonda nel Medio Adriatico — nonostante il mare tempestosissimo — un trasporto austriaco di grosso tonnello.

7. — Due piccole siluranti italiane, al comando dei tenenti di vascello Berardinelli e Pagano, forzano di notte l'entrata di Durazzo e, deludendo la crociera di due « caccia » nemici, silurano e colano a picco un piroscafo austriaco di 4000 tonnellate, carico di materiale bellico.

8. — Due sommergibili nemici attaccano nel Basso

Adriatico un nostro convoglio costituito di tre piroscafi trasportanti truppe e materiali e di una squadriglia di cacciatorpediniere. I sottomarini, contrattaccati prontamente, riescono nondimeno a lanciare i siluri, di cui uno colpisce il *Principe Umberto*, che affonda in pochi minuti. La metà dei militari imbarcati viene salvata dalle siluranti di scorta.

11. — Attacco d'idrovolanti nemici su Venezia. Nessun danno. Vittime: una donna.

-- Una silurante italiana, con a bordo il tenente di vascello di complemento Nazario Sauro, entra di sorpresa nel porto di Parenzo, individua le difese avversarie, attracca alla banchina, ne cattura i gendarmi di guardia, vi lancia pacchi di proclami e giornali e quindi, sotto il fuoco delle batterie costiere, mentre altre nostre torpediniere rimaste fuori del porto rispondono al loro tiro, riprende il mare. Tutte le nostre navi rientrano incolumi alla propria base, benché molestate dalle bombe di numerosi idrovolanti austriaci. — Un nostro velivolo bombarda gli stabilimenti militari di Trieste.

15 - 16. — Nostro attacco aereo contro *l'hangar* di Paremo, con efficace risultato.

23. — Due cacciatorpediniere austriaci, presentatisi

dinanzi a Grottammare, appena aperto il fuoco contro la ferrovia litoranea, vengono respinti dall'intervento del treno armato della Marina. — Nuovo attacco aereo nemico a Venezia: sei morti e lievi danni. — Nel Basso Adriatico sono silurati il piroscafo italiano *Città di Messina* e la torpediniere francese *Fourche* che lo scortava. Torpediniere italiane accorse sul luogo operano il salvataggio.

25. — Una nostra squadriglia di torpediniere si avvicina a Pirano; una di esse entra in porto, impegnando combattimento con le artiglierie costiere. Le torpediniere — eseguita la loro missione di ricognizione— rientrano incolumi.

25 - 26. — Le due siluranti italiane comandate dai tenenti di vascello Berardinelli e Pagano ripetono l'attacco contro i trasporti austriaci alla fonda dentro gli sbarramenti di Durazzo. Bersagliate continuamente dall'artiglieria e dalla moschetteria nemiche, gli arditi nostri scafi silurano e colano a picco due grossi piroscafi, uno dei quali carico di materie esplosive.

27. — Una squadriglia di torpediniere italiane e nostri idrovolanti attaccano le opere militari austriache presso Trieste, nonostante la violenza del fuoco avversario ; gruppi di idrovolanti nemici corrono al con-

trattacco, rimanendo colpiti dai nostri tiri. Le navali e aeree nazionali rientrano incolumi.

## LUGLIO.

1. — Grande attività delle batterie di Marina all'estrema ala destra del nostro esercito, durante quasi tutto il mese.

8. — Un sommergibile nemico s'impiglia in una rete antisommergibile nel Basso Adriatico ; bombardato da nostri idrovolanti, si ritiene affondato.

9. — Una nostra squadriglia di cacciatorpediniere bombarda *l'hangar* di Parenzo, che il nemico tenta di ricostruire, colpendolo ripetutamente malgrado l'intenso fuoco delle batterie litoranee dissimulate.

11 — Nel Basso Adriatico è silurato ed affondato da un sommergibile nemico il cacciatorpediniere *Impetuoso*. La quasi totalità dell'equipaggio si salva. Il giorno prima *l'Impetuoso*, con un'altra silurante, aveva attaccato ed inseguito l'incrociatore nemico *Novara*, che, dopo avere affondato alcuni *drifters* britannici nel Basso Adriatico, all'apparire della sezione italiana, prese la fuga verso Cattaro.

23. — Il piroscafo *Re d'Italia*, diretto oltre Oceano, sostiene un vivo combattimento contro un sommergibile *nemico* riuscendo, dopo una brillantissima azione, a sventarne l'insidia.

25.— **Nostri idrovolanti bombardano i pontili e gli *hangars*** di Durazzo.

27.— Una nostra batteria dell'Isonzo colpisce un *draken* nemico.

28.— Velivoli nemici, mentre attaccano con bombe gli abitati di Bari, Molfetta e Otranto, vengono colpiti dal tiro delle nostre batterie e dal treno armato sopraggiunto,

#### AGOSTO.

— Un nostro sommergibile incaglia presso la costa nemica nell'alto Adriatico. L'equipaggio e gli ufficiali — tra i quali è Nazario Sauro — vengono fatti prigionieri. — Incursione aerea italiana sul silurificio di Fiume, che resta gravemente danneggiato.

1 - 2. — Una piccola silurante italiana, al comando del tenente di vascello Pagano, superando gli sbarramenti ed affrontando il fuoco della difesa di Durazzo, forza questa rada, silura ed affonda un grosso trasporto

austriaco.

2. — Siluranti nemiche bombardano Bisceglie, con lievi danni. — Nostri velivoli gettano bombe efficacissime sui pontili, i baraccamenti e la stazione d'aviazione di Durazzo, colpendola. — Un sommergibile italiano, il *Salpa*, silura nell'Alto Adriatico il cacciatorpediniere austriaco *Magnet*. — Cacciatorpediniere francesi e nazionali, inviati all'attacco delle siluranti austriache che all'alba avevano cannoneggiato la costa pugliese, impegnano combattimento contro quattro « caccia » avversarii protetti dall'incrociatore *Aspern*; il nucleo nemico è inseguito e cannoneggiato fino alla zona battuta dai forti di Cattaro, dove si rifugia, malgrado la superiorità delle sue artiglierie. — La nostra corazzata *Leonardo da Vinci*, ancorata al sicuro da ogni possibile insidia guerresca del nemico, per un incendio manifestatosi nei depositi delle munizioni, in seguito ad esplosione determinante la lacerazione della carena, affonda.

4. — Una nostra torpediniera, in mezzo ad un violentissimo fortunale, bombarda nell'Alto Adriatico le retrovie nemiche, appoggiando dal mare l'offensiva delle nostre fanterie sul Carso.

5 - 6. — Le batterie della Marina sul fronte di terra partecipano attivamente all'avanzata della III Armata del R. Esercito.

6. — Una squadriglia di torpediniere italiane, benché battuta da velivoli austriaci, concorre efficacemente ad appoggiare il bombardamento di Opicina eseguito da aerei dell'Esercito.

8. — Parte dall'Italia il primo convoglio di truppe destinate a Salonico col generale Petitti di Roreto — comandante il corpo di spedizione italiano in Macedonia — scortato da cacciatorpediniere della nostra Marina.

9. — Attacco in forze di idrovolanti nemici su Venezia. Viene colpita e gravemente danneggiata la chiesa di S. Maria Formosa. — Una squadriglia italiana, invano bersagliata dalle batterie costiere, bombardava le posizioni di Duino.

10 - 11 . — Nuovo attacco aereo nemico a Venezia : una bomba colpisce la cupola di S. Pietro di Castello.

13. — Nel Tirreno una sezione di nostre piccole siluranti attacca un sommergibile nemico che stava per affondare molti velieri italiani e lo mette in fuga, colpendolo.

15. — Gruppi d'idrovolanti italiani e francesi e di aerei da caccia d'entrambe le nazionalità compiono una incursione sugli *hangars* di Trieste e la zona industriale militare della città, bombardandoli efficacemente. Nel ritorno un idrovolante francese, colpito da apparecchi nemici, precipita in mare dinanzi a Miramar ; vi perdono la vita l'ufficiale della Marina francese Roulier e il sottufficiale Costerousse

26. — Il nostro sommergibile *Argo* sorprende nell'Alto Adriatico pontoni, rimorchiatori e motoscafi nemici, scortati da torpediniere; e li attacca con siluri.

#### SETTEMBRE.

4. — L'incrociatore italiano *Libia* giunge ad Atene partecipando alla dimostrazione navale degli Alleati. — Un dirigibile della nostra Marina bombarda i cantieri e le opere militari di Lussimpiccolo.

12. — Idrovolanti austriaci gettano bombe su Venezia, colpendo la Chiesa di S. Giovanni e Paolo e l'asilo dei vecchi.

13. Nostre squadriglie d'idrovolanti, insieme a gruppi di Caproni » e ad aerei francesi, bombardano le batterie

di Parenzo e gli *hangars* d'idrovolanti, nemici presso questa città.

14. — Grande attività delle Batterie di Marina dell'Isonzo.

22. - Nostre squadriglie bombardano le batterie, i trinceramenti e le stazioni di vedetta di Punta Salvore.

26. — Una squadriglia di nostri idrovolanti bombarda il porto di Durazzo, i pontili e gli *hangars* adiacenti.

## OTTOBRE.

2. — Sbarco a Santi Quaranta ed occupazione, nei giorni seguenti, della regione e delle località circonvicine.

4. — Un cacciatorpediniere italiano trasporta a Corfù i soldati greci evacuati dai luoghi dell'Albania meridionale da noi militarmente occupati.

12. — Le navi delle Marine alleate sequestrano la flotta greca a Salamina.

16. — Idrovolanti italiani e francesi, durante una ricognizione generale sulla costa occidentale dell'Istria compiuta con ardimento malgrado le sfavorevoli con-

dizioni del tempo, bombardano con successo unità navali nemiche dislocate presso Rovigno e le opere di Rovigno e di Punta Salvore. Impegnati a lottare con velivoli nemici, riescono a colpirne due, uno dei quali scende precipitadamente in mare.

16 - 17. — Nel Basso Adriatico il sommergibile austriaco « U. 16 » tentava silurare un nostro piroscafo italiano carico di truppe ; ma fu scoperto dalla *silurante* di scorta che risolutamente lo contrattaccò. L'« U. 16 » e la silurante affondarono, mentre il piroscafo, illeso, raggiunse il porto di sua destinazione. L'equipaggio della silurante fu in gran parte salvato e facemmo prigionieri due ufficiali e 11 persone dell'equipaggio nemico.

20. — Il Principe Umberto visita Grado.

23. — Squadriglie d'idrovolanti e d'areoplani italiani e francesi eseguono con successo una ricognizione offensiva sulla costa occidentale dell'Istria, bombardando le opere militari di Salvore, Umago e Cittanuova. Una squadriglia d'idrovolanti nemici, mentre lancia bombe sull'abitato di Caorle, viene attaccata e posta in fuga ; uno degli apparecchi nemici è abbattuto nella laguna di Baseleghe. L'osservatore gravemente ferito e il pilota vengono fatti prigionieri. — Violenta

azione delle artiglierie di Marina contro le posizioni e le batterie austriache del Carso. 28. — Un nostro idrovolante lancia bombe sui forti e le caserme di Pola, colpendole.

## NOVEMBRE.

Un dirigibile della Marina italiana bombarda le opere e i galleggianti militari nelle insenature di San Pietro (Sebenico). — Una squadriglia d'idrovolanti nemici attacca dall'alto Isola Morosini, Grado e la pianura d'Aquileja. Uno degli apparecchi avversari, il « L. 115 », è abbattuto dal nostro fuoco. Viene recuperato, col cadavere del sottotenente di vascello austriaco che lo montava.

1 - 2. — Nella notte nostre siluranti, dopo avere audacemente e con fortuna traversata la zona minata ed abbassate le ostruzioni poste a difesa del Canale di Fasana a Pola, penetrano nell'ancoraggio di una parte della flotta austriaca, ne eseguono la ricognizione e lanciano contro una grossa unità nemica due siluri che rimangono impigliati nelle reti di protezione

della nave. La silurante che opera il lancio è comandata dal tenente di vascello Goiran.

2. — Una sezione di torpediniere italiane cannoneggia opere navali nemiche a Punta Salvore. — Idrovolanti italiani attaccano e fuggono, dopo un combattimento lungo la costa albanese, una squadriglia aerea nemica.

3. — Nostre siluranti affondano un grosso piroscafo austriaco ancorato a Durazzo al riparo delle ostruzioni e della zona minata. Siluranti nemiche uscite per attaccare, vengono contrattaccate dalle nostre e costrette a ritirarsi. — Due idrovolanti italiani compiono un'incursione sull'isola di Lagosta, lanciando bombe sui pontili e sui magazzini militari.

5. — Tre cacciatorpediniere austriaci, apparsi dinanzi a S. Elpidio a mare, iniziano il bombardamento di quel tratto di costa. Accorso sul posto ed entrato in azione un nostro treno armato, obbliga le unità nemiche a ritirarsi. Due dei « caccia » nemici vengono colpiti ; uno di questi è visto sbandato allontanarsi, aiutato dagli altri.

7. — Velivoli italiani e francesi in ricognizione offensiva nella costa nemica lanciano bombe sulla, risorta stazione

d'aviazione di Parenzo e sui galleggianti militari, ancorati nel porto di Civitanova, invano contrattaccati da idrovolanti avversarii. Altri due nostri apparecchi bombardano gli *hangars* di Trieste.

29. — La squadra delle grandi navi da battaglia italiane parte per una ricognizione in forze in Adriatico, rientrando qualche settimana dopo alla propria base, senz'aver incontrato traccia del nemico.

30. — Una sezione di torpediniere italiane attacca nel Golfo di Trieste un gruppo di navi e rimorchiatori nemici, sorprendendoli, cannoneggiandoli ed inseguendoli fin sotto il tiro delle batterie avversarie. Una delle navi austriache è affondata ; due rimorchiatori vengono gravemente colpiti. — Quattro idrovolanti italiani gettano da bassa quota bombe sopra alcuni caseggiati militari alla foce del Semeni, malgrado il vivo fuoco di fucileria nemica.

## DICEMBRE.

1. — Dall'incrociatore italiano *Libia*, stazionante, con le navi alleate, dinanzi al Pireo, sbarca una compagnia di nostri marinai che occupa la Scuola Archeologica di

Atene e la Caserma del Rouf sulla strada Pireo-Atene, partecipando alla difesa del battaglione francese attaccato improvvisamente dalle truppe elleniche.

4. — Una sezione di nostre piccole siluranti cannoneggia ed insegue nell'Alto Tirreno due sommergibili nemici che si accingevano ad attaccare nostre navi mercantili, costringendo i sottomarini alla fuga e colpendone uno gravemente, malgrado il loro fuoco di risposta.

7. --- Nostri idrovolanti gettano bombe sugli *hangars* di Trieste.

11. — La R. N. *Regina Margherita* nella notte dell'1 urta in navigazione, attraverso il Basso Adriatico, contro due mine ed affonda. Il comandante della nave, quattordici ufficiali e la maggior parte dell'equipaggio -- date le sfavorevoli circostanze che rendono difficile il salvataggio dei superstiti -- periscono.

21. — Una sezione di idrovolanti lancia bombe sugli stabilimenti militari e sulle navi da guerra ancorate nel porto di Pola.

23. — Diverse unità nemiche, avendo iniziato un attacco contro alcune piccole unità di sorveglianza nel canale di Otranto, vennero scoperte da cacciatorpediniere francesi. Dopo violento reciproco fuoco, il

nemico, inseguito anche da altre unità nazionali ed alleate inviate di rincalzo, riusciva a sfuggire favorito dall'oscurità della notte.

30. — Una squadriglia di nostri idrovolanti compie una esplorazione offensiva su Durazzo, invano contrattaccata da apparecchi aerei nemici.

1917.

GENNAIO.

11. — Nostri idrovolanti eseguono un'incursione notturna su territorio nemico, gettando, con constatato effetto distruttivo, bombe sul crocevia di Prosecco e sulle opere militari di Trieste. — Nella stessa notte due idrovolanti avversari tentano inefficacemente un'incursione a Grado e a Cervignano. Uno di essi, colpito dalle batterie antiaeree di Grado, è costretto ad atterrare. Gli aviatori vengono fatti prigionieri.

12. — Presso la costa nemica un sommergibile francese

silura ed affonda un trasporto da guerra austriaco.

13. Idrovolanti italiani e francesi effettuano in forze una ricognizione offensiva sopra Pola lanciando bombe su unità nemiche. Contrattaccati dai velivoli avversarii, li respingono in brillanti combattimenti aerei. Un nostro idrovolante combatte successivamente tre velivoli austriaci, obbligandoli a ripiegare.

14. Il sommergibile austro-germanico « U. C. 12 », affondato nelle nostre acque il 16 marzo 1916, entra ufficialmente a far parte del nostro naviglio silurante.

25. — Viene catturato un bastimento austriaco e fattone prigioniero il personale di bordo che veste divisa militare.

## FEBBRAIO.

10. — Una squadriglia d'idrovolanti avversarii tenta un'incursione sopra Valona. I nostri velivoli da caccia, col concorso delle batterie, abbattano due apparecchi nemici, facendone prigioniero il personale. Due idrovolanti italiani lanciano bombe sulle opere militari di Capo Salvore, provocandovi incendi.

11. — Nostra incursione aerea sulla piazza di Pola con

getto di bombe esplosive ed incendiarie — visibilmente efficaci — sull'Arsenale e sulle navi. Nel ritorno un nostro apparecchio, inseguito da un Fokker, riesce a sfuggire al nemico ; ma riporta cadavere il tenente di vascello Garassini. — Nella notte fra l'11 t il 12 *un* gruppo di nostri velivoli bombarda il Cantiere Navale di S. Rocco (Trieste) provocandovi vasti incendi.

15. — Il piroscafo italiano *Minas* è silurato ed affondato da un sommergibile nemico a 160 miglia da Capo Matapan. Navi sopraggiunte salvano parte delle truppe che si trovavano a bordo.

25. — Un nostro dirigibile, bersagliato invano da intenso fuoco nemico, bombarda la piazza di Pola gettando oltre una tonnellata di esplosivo sulle opere militari. — Due idrovolanti nemici tentano un attacco su Bari ; ripiegano inseguiti dai nostri apparecchi prima d'aver potuto lanciare bombe sulla città.

27. — Il piroscafo italiano *Loredano*, attaccato nel Mediterraneo orientale da un sommergibile nemico, per l'abile manovra del comandante e per la coraggiosa fermezza dell'equipaggio, riesce a liberarsi dall'aggressione.

## MARZO.

2- L'areoplano austriaco « A. 5 », presso la spiaggia di Sinigaglia, è recuperato da uno dei treni armati della Marina.

10 - 11. — Nostre squadriglie d'idrovolanti attaccano e bombardano, con visibile successo, i cantieri e gli altri opifici militari di Muggia presso Trieste.

18. — Nostri idrovolanti effettuano una ricognizione offensiva sulla piazza marittima di Pola con lancio di bombe sull'arsenale. Cinque velivoli nemici che, scortati da cacciatorpediniere, si sollevano al contrattacco, vengono respinti in duello aereo da apparecchi francesi in appoggio dei nostri.

19. — Rispondendo ad un vano attacco aereo nemico, sulla laguna di Grado, una squadriglia di nostri idrovolanti bombarda i cantieri del Lloyd presso Trieste. 20

21. — Visita di S. M. il Re alle basi e alle navi del Basso Adriatico.

31. — Una nave da guerra italiana cannoneggia, insegue e cattura sulla costa libica un bastimento nemico esercitante il contrabbando.

## APRILE.

4. — Nostre siluranti — ostacolate dal tempo pessimo — attaccano e ripetutamente colpiscono nel Tirreno sommergibili nemici che tentavano di silurare piroscafi italiani e alleati da trasporto.

17. — Un gruppo di aerei nemici, appoggiati da siluranti e sommergibili, si avvicina alla piazza di Venezia per eseguirvi una ricognizione in forze. Il pronto contrattacco di velivoli nazionali e francesi, unitamente al tiro delle batterie antiaeree, impedisce agli apparecchi nemici di portarsi sopra la città. Nei duelli aerei svoltisi fino a grande distanza dalla costa italiana, è abbattuto uno degli apparecchi nemici, il « K. 188 ».

18. — L'apparecchio « K. 188 » è recuperato e catturato dal nostro naviglio leggero.

## MAGGIO.

— Nella notte dal 30 aprile al 1 maggio aerei nemici bombardano Villa Vicentina. Di rimando nostri idroplani gettano numerose mine su Prosecco e l'Arsenale del Lloyd.

4. — Cinque idrovolanti austriaci bombardano le adiacenze di Castellammare Adriatico senza causare alcun danno.

9. — Velivoli nemici gettano qualche bomba sul territorio albanese occupato dalle truppe italiane senza far danni né vittime ; sono ricacciati dalle batterie controaeree e inseguiti da nostri aviatori da caccia.

11. — Aerei austriaci gettano bombe sulle nostre retrovie. Idrovolanti della Marina si sollevano immediatamente per concorrere all'azione di risposta sul territorio nemico, dove vengono osservati vasti incendi provocati dal nostro bombardamento, specialmente sui campi d'aviazione e nei dintorni di Trieste.

13. — Velivoli nemici lanciano bombe presso le foci del Po. Nessun danno. — Nostri idrovolanti, durante una ricognizione lungo la costa nemica, attaccano con successo un convoglio in movimento vicino al litorale presso Capo Salvore. — Alla ravvivata attività d'artiglieria sulla fronte costiera dell'Isonzo partecipano efficacemente le batterie della Marina. 14 - 15. — Un gruppo navale nemico costituito da alcuni incrociatori cui si aggiungono in seguito anche cacciatorpediniere, incontra un piccolo convoglio senza truppe che,

scortato, attraversa l'Adriatico.

Nella breve impari lotta che ne segue vengono affondati una nostra silurante di scorta, uno dei piroscafi e alcune moto-barche adibite al servizio di pattuglia. Sopraggiunte le forze nazionali ed alleate in crociera, il nemico volge in fuga incalzato e cannoneggiato con efficace risultato. Due unità austriache, inseguite da un gruppo di forze leggere nazionali, si rifugiano verso Durazzo sotto la protezione delle batterie costiere, mentre l'incrociatore inglese *Darmouth*, sul quale era l'ammiraglio italiano comandante la divisione esploratori, seguito da un altro incrociatore e da nostri cacciatorpediniere, riesce a mantenere brillantemente il contatto tattico con le altre tre navi nemiche, tipo « Novara », finché, giunte in prossimità delle opere di Cattaro, da questo porto non escono maggiori unità a sostenerle. — Nel contempo nostri idrovolanti, respinti in lotta aerea i velivoli avversarii, attaccano con bombe le unità navali nemiche, di cui una è vista con la poppa demolita, in sul punto d'affondare, presso Cattaro.

17. — Nostri idrovolanti gettano con successo bombe sugli impianti militari dell'isola di Lagosta.

23. — Un forte gruppo d'idrovolanti della Marina partecipa alla battaglia sul Carso tra i 140 velivoli italiani che bombardano le linee nemiche e mitragliano le fanterie ammassate. — Le batterie di Marina prestano un validissimo concorso all'azione dell'esercito.

— Alla prima alba monitori inglesi con forze navali ed aerei nazionali attaccano nel Golfo di Trieste con pezzi di grosso calibro, lungamente ed efficacemente, le retrovie del nemico, in particolare la vasta stazione aerea, i depositi ed altri importanti obiettivi militari presso Prosecco. I reiterati attacchi aerei del nemico hanno per unico risultato la perdita di due suoi idrovolanti (« L. 136 » e « U. 137 ») abbattuti dai nostri aviatori ; i quattro aviatori nemici vengono raccolti da nostre unità navali, malgrado il contrasto delle batterie costiere avversarie.