

portarono a poppa nel locale macchina e constatai che il motore era unico a sei cilindri ed a nafta. Nella manovra mi parve di sentire il movimento di due eliche ma non mi riuscì di vedere che specie di giunto permettesse il passaggio dal motore a combustione ai motori elettrici; e per quanto facessi, nemmeno potei vedere quale specie di accumulatori avesse, nè dove e come fossero sistemate le batterie. La manovra di emersione avvenuta rapidissimamente non doveva aver interrotto per nulla le occupazioni della gente, poichè disceso nel battello osservai che il cuoco faceva tranquillamente la cucina, un fuochista aggiustava un pezzo alle morse e due o tre dormivano su ampie e comode cuccette. Nell'insieme si trattava di un battello piccolo ma con tutte le comodità per la vita dell'equipaggio e molto adatto ai servizi di crociera e di agguato nell'Alto Adriatico. Data la distanza percorsa nelle tre ore di navigazione credo di poter stimare la sua velocità massima con il motore a scoppio intorno alle 9 miglia. Verso le ore 13,30 il sommergibile si fermò (mi accorsi poi che eravamo sotto il fanale di Punta Salvore); *fummo bendati tutti, sbarcati su di una barca a vapore e condotti ad una specie di osteria di campagna trasformata in caserma o stazione di vedetta*. Restammo a Punta Salvore fino all'alba del giorno seguente, trattati assai gentilmente da tutti ma strettamente sorvegliati. Ebbi lì la conferma di ciò che a bordo avevo pensato: *il battello che ci aveva silurati era tedesco e tedesco era tutto l'equipaggio e gli ufficiali compresi*. Inoltre, parlando con un sottotenente di vascello presente al nostro arrivo, seppi che il sommergibile ci aveva visto venire a galla ed aveva capito che rientravamo a Venezia; ci aveva atteso sulla rotta di sicurezza ed in agguato ci aveva silurato a meno di 150 yard. Ebbi allora l'impressione che fossero perfettamente informati dell'ora in cui i nostri sommergibili uscivano e rientravano a Venezia. Mi disse ancora che erano passati vicino al gavitello per rettificare la loro posizione essendo dopo il lancio del siluro rimasti a più di 15 metri durante due ore, per paura della nostra torpediniera che avevano vista presente allo scoppio. La mattina del giorno 11 fummo tutti e cinque stivati entro un piccolo camion della Croce Rossa e condotti attraverso l'Istria in direzione di Pola ove giungemmo alle 17 della stessa sera. Modugno fu trasportato all'ospedale e noi rinchiusi nelle prigioni della fortezza.

« (segue un rapporto sulla sua prigionia in Austria ed in Germania).