

Cogli affondamenti della notte sul 23 novembre andarono perduti circa 1500 sacchi di farina; ma il vantaggio riportato dal nemico, se aumentò le preoccupazioni già gravi delle autorità navali ed il lavoro delle unità leggere fino ai limiti della resistenza del materiale e del personale, non fermò naturalmente il movimento intrapreso. Il rapido affluire però di cereali e di forniture varie a Brindisi nell'ultima decade di novembre rese manifesta l'insufficienza del traffico colle solo motogolette e con piroscafi di piccolo tonnello; bisognava ricorrere a mezzi più capaci, malgrado gli inconvenienti che era prevedibile ne sarebbero derivati. Dall'accordo fra i governi alleati circa le operazioni di rifornimento derivava che, mentre il trasporto marittimo da un porto italiano alla costa orientale, essendo affidato all'Italia, dipendeva da una sola autorità responsabile che il R. Governo aveva designato nel comando in capo dell'armata, autorità diverse delle diverse nazioni alleate venivano ad essere incaricate dello scarico e della ricezione delle derrate e delle merci nel porto di arrivo e della spedizione nell'interno; e queste agivano più o meno indipendentemente una dall'altra non solo, ma dovevano servirsi di mezzi e di uomini, messi a loro disposizione dalla Serbia e dal Montenegro, sui quali perciò non avevano piena giurisdizione e potere disciplinare. Il comando in capo dell'armata aveva invero disposto che uffi-