

seguinte sotto la presidenza dell'amm. Pino Pini, sotto capo di stato maggiore della marina: essa però non aveva facoltà deliberative.

Intanto nei giorni trascorsi dalla prima comunicazione ricevuta, il comando in capo dell'armata navale aveva già provveduto a stabilire le modalità ed a preparare i mezzi perchè i trasporti potessero aver luogo speditamente. Previsto di servirsi degli ancoraggi di Durazzo e di Medua per lo sbarco dei rifornimenti<sup>1</sup>, progettò d'istituire una catena logi-

---

<sup>1</sup> Durazzo e S. Giovanni di Medua erano lungi dall'aver caratteristiche favorevoli per le operazioni che si dovevano compiere: il primo aperto ai venti del secondo e terzo quadrante, predominanti in gran parte dell'anno e particolarmente nell'inverno, il secondo angusto, con un solo pontile breve, leggero, con piccoli fondali e senza alcuna attrezzatura per lo scarico delle merci. Ambedue indifesi, erano soggetti ad attacchi nemici di sorpresa: S. Giovanni dista da Cattaro solo 58 miglia mentre più di cento lo dividono da Brindisi.

La questione dei porti di arrivo per i rifornimenti fu studiata anche dalla commissione degli addetti navali a Roma nella sua prima seduta. Riportiamo dal verbale di questa: « La commissione ha riconosciuto che nei riguardi della sicurezza dei trasporti marittimi e delle operazioni di sbarco, le località della costa albanese più indicate sono Valona e Santi Quaranta. Senonchè tenuto conto dell'attuale posizione dell'esercito serbo e dei probabili avvenimenti bellici in quello scacchiere, la commissione ha rilevato che da queste località sarebbe oltremodo malagevole, e probabilmente impossibile, inoltrare i rifornimenti dove effettivamente occorressero, perchè:

1. - Da Valona non parte verso l'interno alcuna strada carrozzabile, capace del transito di autocarri che è il solo mezzo di trasporto utilizzabile per rifornimenti di notevole entità. Il sentiero mulattiero che unisce Valona a Durazzo potrebbe, nella