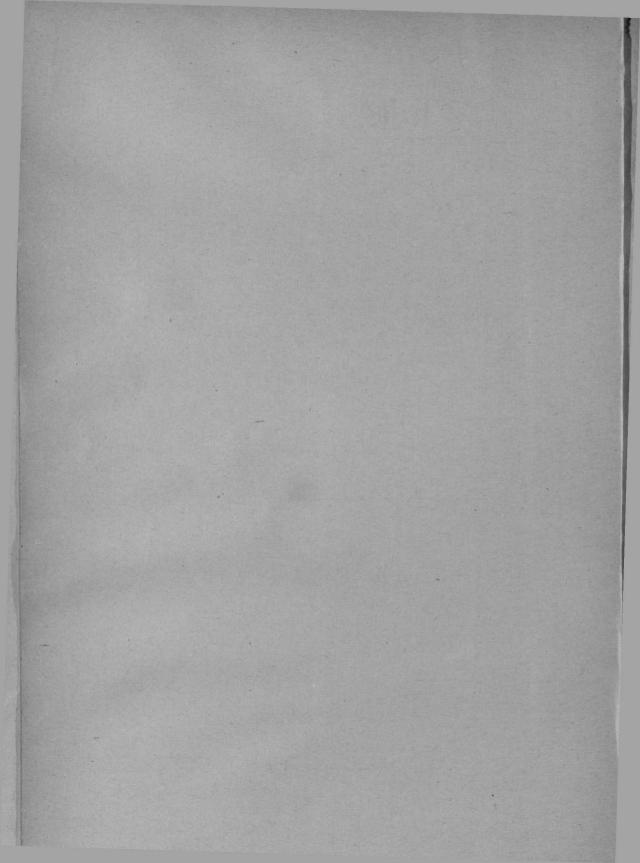


TICI



I. S. A. BIBLIOTECA 2. B. 100



Cousen



VOLONTARI DEL MARE

1915 - 1918



VOLONTARI DEL MARE



ISTITUTO VENETO DI ARTI GRAFICHE - VENEZIA

in conduzione dalla Casa Editrice d' Arte Bestetti & Tumminelli - Milano-Roma-Genova

PROPRIETÀ LETTERARIA TUTTI I DIRITTI RISERVATI.

INDICE DEL TESTO.

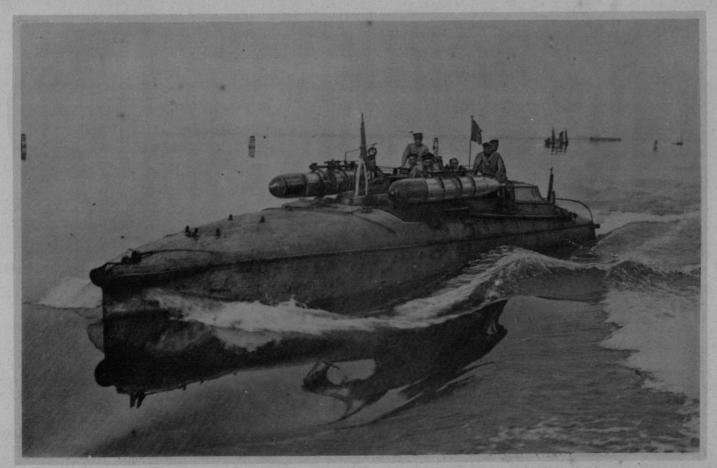
PREFAZIONE	ag. \	VII
Capitolo I.		
Il saluto del Ministero della Marina ai volontari - Una lettera di Domenico Oliva - Entusiasmi giovanili - I dubbi dell'ammiraglio Cutinelli e le preoccupazioni dei motonauti - La marina in grigio-verde - Da Portogruaro a Belvedere in camion - Il verbo: arrangiarsi - La prima notte in zona d'operazioni	,	1
CAPITOLO II.		
Il Comandante Rossetti e il tenente di vascello Luigi Rizzo - Gite in mare e nei canali - Primo incontro con Sauro - Le batterie di Marina sull'Isonzo - La messa di Natale e il coro dei "Lombardi" - Un concerto in batteria	>	9
CAPITOLO III.		
Le notti di luna a Grado - I marinai di motoscafi e gli aereoplani - Un novizio fra le bombe - Uno scontro fra velivoli Italiani ed Austriaci - La cattura di un idrovolante nemico	,	19
CAPITOLO IV.		
La pesca delle mine - Trabaccoli e motoscafi - Il Comandante Dentice	>	28
CAPITOLO V.		
L'influenza della mensa sull'educazione militare - Combattenti ma non soldati - La prima vittoria dei M. A. S ERNESTO GRAMATICOPOLO - L'ultimo volo di un eroe - Tragico messaggio	>	32
Capitolo VI.		
Impressioni e reminiscenze di Grado - Il Re - L'Ammiraglio Thaon di Revel - Roullier - La prima gita di Rizzo a Trieste - Il 2 Novembre 1916 ad Aquileia .	,	39
CAPITOLO VII.		
Un telegramma del Capo di Stato Maggiore della Marina - Le attribuzioni di un Comandante di Squadriglia di M. A. S Partenza da Grado - La difesa del traffico nel Mediterraneo - Caccia ai sommergibili - Scorte ai convogli - Pericoloso equivoco - Un M. A. S. bombardato da piroscafi alleati - La vita a bordo dei M. A. S Un siluro affondato dalle bombe di un M. A. S Dopo Caporetto - La fine di		
un sogno	>	50

Elenco dei volontari che hanno prestato servizio effettivo sui motoscafi o sui M.A.S.	>	67
Elenco dei motoristi (assimilati ai secondi capi meccanici della R. Marina) e dei		70
marinai imbarcati sui motoscafi dei volontari motonauti	*	79
Elenco dei motoristi (assimilati ai capi od ai secondi capi meccanici della regia marina)		
imbarcati sui metoscafi requisiti	>	87

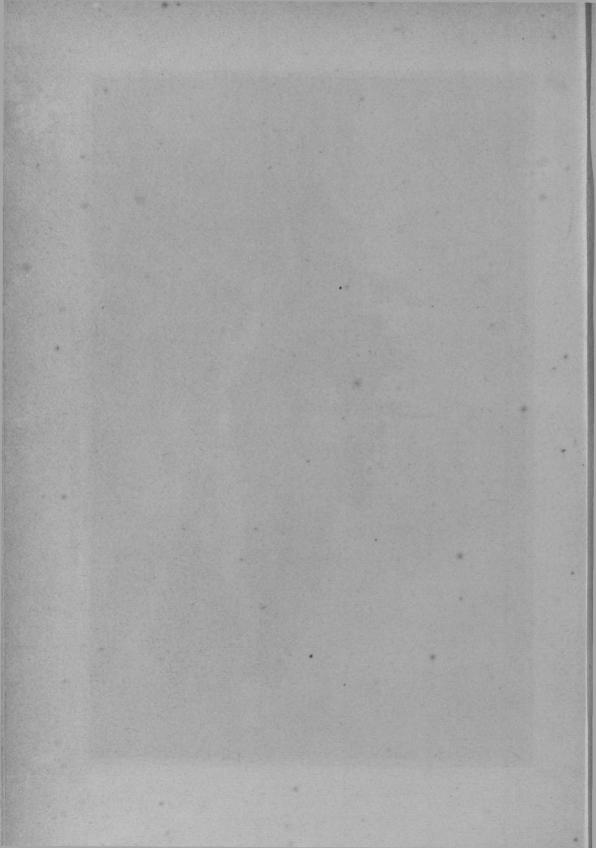
INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI.

- 1. Mas di Premuda (tipo S. V. A. N. 12 tonn.).
- 2. Mas di Buccari (tipo Orlando, 12 tonn.).
- S. E. Ammiraglio Conte Paolo Thaon di Revel a Grado. M. A. S. tipo Elcho (40 tonn.).
- 4. M. A. S. (tipo S. V. A. N. tonn. 19).
- 5. In grigio-verde. Motoscafo catturato agli austriaci.
- 6. Il porticciuolo dei Motoscafi a Grado.
- 7. Il Comandante Rossetti. Luigi Rizzo.
- 8. Medaglia della Difesa di Grado. Luigi Rizzo.
- 9. Il Motoscafo M. D. 8. Il volontario Felice Gessi. Il Motoscafo M. 5.
- I volontari Manzutto e Gessi all'Isola di Gorgo presso Grado. La casa degli aviatori di Grado a Gorgo. - Grado vista da un idrovolante.
- 11. Messa in una batteria di Marina sull' Isonzo.
- Batteria a Grado. Batteria a Punta Sdobba. Batteria "il cane" alla Foce dell' Isonzo.
- Il Campanile di Grado. Dopo una incursione di idrovolanti nemici. Motoscafo affondato da una bomba.
- Dopo un bombardamento a Grado. Il semaforista Fiorio sulla Torre di Grado. -La boa di Muggia.
- 15. Idrovolante austriaco catturato e rimorchiato da una torpediniera.
- 16. Pesca e disattivazione di mine a Grado.
- 17. A bordo di un dragamine nelle acque di Grado.
- Capitano di vascello Conte Alfredo Dentice di Frasso, Comandante della Difesa di Grado.
- Gli ufficiali della difesa di Grado (1915-1916), Il Cappellano di marina Don Antonio Giordani con altri ufficiali di Grado.
- Medaglia commemorativa di Ernesto Grammaticopolo. Il primo M. A. S. giunto a Grado.
- 21. S. M. il Re visita gli hangars di Grado. S. M. il Re per le vie di Grado.
- 22. Missioni estere a bordo di un M. A. S.
- Ammiragli in visita a Grado. Il Comandante E. A. D' Albertis. Arrigo Boito. -Profughi della Costa Istriana e il battello col quale hanno compiuto la traversata.
- S. E. Martini coi Presidenti del Senato e della Camera. G. Marconi. Il Sindaco di Grado. - Il capitano di corvetta Goiran. - Ufficiali in visita a Grado.
- Idrovolante francese a rimorchio dell' "Oleander" (15 agosto 1916). Il Motoscafo "Oleander". - L'equipaggio dell' "Oleander".
- 26. I funerali dell' aviatore Roullier a Grado (15 agosto 1916).

- 27. M. A. S. In perlustrazione.
- 28. M. A. S. In perlustrazione.
- 29. Partenza per un allarme. Manovra con la torpedine. Pronti al pezzo. Salvataggio di un idrovolante. Colazione a bordo.
- 30. In linea di fila. Interno di un M. A. S.
- 31. Scorte ai convogli.
- Piroscafo affondato. Durante una scorta. Torpedine a rimorchio. Dopo il lancio di una bomba.
- 33. Siluro affondato il 6 maggio 1918 dal Mas " 55 ".
- 34. Combattimento fra M. A. S. e idrovolante.
- 35. Il 4 novembre 1918.



M. A. S. di Premuda (tipo S. V. A. N. 12 tonn.).



La creazione di un Corpo di volontari di Marina è certamente uno degli episodi più interessanti dell'ultima guerra marittima, combattuta nell'Adriatico e nel Mediterraneo; e la pronta ed efficace utilizzazione del personale e del materiale, offerto da un piccolo nucleo di borghesi militarizzati, costituisce un fatto che non ha riscontro nelle altre Marine, sia alleate che nemiche.

Nella stessa Inghilterra, dove pure, è così fiorente lo Sport Nautico, Rudyard Kipling nei suoi deliziosi bozzetti intitolati: "Guerra sul Mare", mentre esalta gli eroismi dei pescatori dei Chalutiers, deplora lo spreco di energia, fatto dagli yachtsmen, addetti semplicemente a portar ordini coi loro motoscafi, ed osserva che assai meglio si sarebbe potuto impiegare l'attività e la competenza marinaresca di costoro, imbarcandoli su piccole navi peschereccie, incaricate del dragaggio delle mine e della caccia ai sommergibili.

Ignoro se questo consiglio sia stato seguito in Inghilterra. Noi, in Italia, abbiamo fatto di più, ed assai meglio.

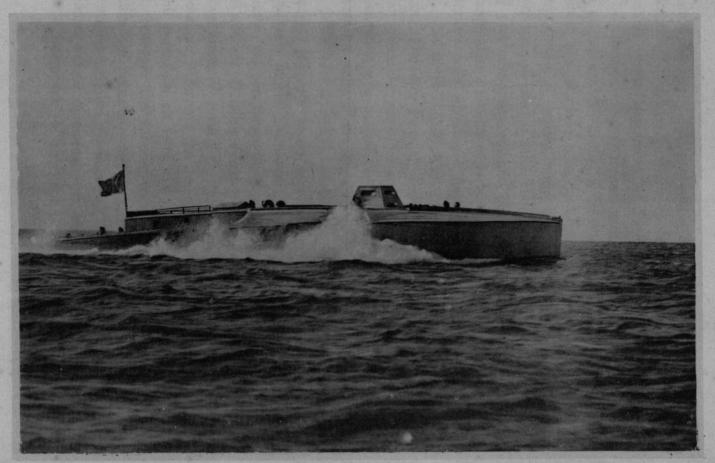
I motoscafi dei volontari, appena entrati in servizio, furono raggruppati in sezioni, alcune delle quali, comandate da Capo gruppi, come quelle di Grado, di Venezia, di Brindisi e di Taranto; altre, poste alle dirette dipendenze dei Comandi di Marina di Monfalcone, delle batterie dell' Isola Morosini, di Porto Corsini, di Rimini, di Pesaro, di Ancona, di Barletta, di Messina, di Trapani, di Catania, di Lipari, di Napoli, di Spezia,

di Genova, e, perfino del Corpo d'occupazione dell'Isola di Rodi.

Questi motoscafi, in gran parte, di piccole dimensioni, e di velocità assai modeste, (12-15 miglia), furono, al principio, addetti soltanto, come in Inghilterra, ai servizi di collegamento ed a qualche pilotaggio. Ma per l'iniziativa di alcuni comandanti, approvata e secondata dall'Ammiraglio di Revel, allora Comandante dell'Alto Adriatico, a questi motoscafi e specialmente a quelli della Difesa di Grado, vennero assegnati, a poco, a poco, veri e propri servizi di guerra, come le scorte ai velivoli, la pesca e, talora anche il dragaggio delle mine, le ricognizioni in costa nemica. Ogni motoscafo ebbe in dotazione un cannoncino, fucili, pistole, attrezzi per la pesca delle mine, bombe antisommergibili, ed i volontari furono addestrati al maneggio di queste armi.

Intanto, fra il Febbraio e l'Aprile del 1916, nel cantiere della S.V.A.N. di Venezia erano varati i primi M.A.S., creazione prettamente Italiana, e al comando di questi, malgrado le proteste dei soliti misoneisti, fu chiamato anche qualche volontario. La buona prova fatta, indusse il Ministero a dar forma stabile e regolare a quello che, in principio, era stato soltanto un esperimento, e ad ogni volontario venne offerto il modo di ottenere il comando di un M.A.S., mediante un breve corso di istruzione.

In progresso di tempo, quando i M.A.S. vennero raggruppati in squadriglie, ed impiegati in Mediterraneo alla caccia dei sommergibili, e nelle scorte dei convogli, un Capo Gruppo volontario, nel 1917, e, successivamente,



M. A, S. di Buccari (tipo Orlando, 12 tonn.).



altri due, nel 1918, furono assunti al Comando di squadriglie, mentre, prima di quel tempo, questi Comandi erano riservati unicamente ai Tenenti di vascello effettivi.

Più tardi, cresciuto il numero dei M.A.S. ed aumentata l'importanza dei servizi a loro affidati, la nuova arma ebbe una regolare e salda organizzazione in flottiglie, squadriglie e sezioni, sotto la Direzione di uno fra i più valorosi ufficiali della Marina Italiana; e, vinto ormai il pregiudizio che soltanto gli ufficiali effettivi potessero comandare a marinai e graduati della R. Marina, numerose sezioni delle squadriglie furono affidate a volontari.

La storia dei M.A.S. e delle loro imprese è ormai nota. Durazzo, Fasana, Trieste, Buccari, Premuda, sono tali gesta che, senza far confronti, sempre odiosi, valgono almeno quelle magnificate da Kipling nel suo inno agli ausiliarii della Flotta inglese.

Ma non è ancora conosciuta, e forse non è ancora scritta, la parte meno appariscente di questa storia; il racconto fedele, documentato, dell'opera silenziosa, modesta, ma non meno utile, compiuta da poche centinaia di uomini, ufficiali, graduati e marinai, che, sopra navicelle fragilissime, – in cui il pericolo di incendi e di scoppi era continuo, – l'avaria che immobilizza lo scafo nei momenti più pericolosi, un fatto abituale di quasi tutti i giorni; – il maneggio dei cannoni, dei siluri, delle bombe, reso difficile e pericoloso dall'angustia dello spazio e dai violenti, ed irregolari movimenti di beccheggio e di rullio; – hanno sfidato di giorno e di notte, senza alcun riparo dalle intemperie, le nebbie e la bora dell'Adriatico, le

libecciate del Mediterraneo – sotto il tiro delle batterie nemiche; o in mezzo alle insidie dei sommergibili e degli sbarramenti di mine, – sempre pronti a prendere il mare al minimo cenno, – per un avvistamento, – per trarre in salvo naufraghi di navi silurate, idrovolanti caduti in mare, – per una ricognizione ardita, – per un agguato, – per lunghe e faticose scorte a convogli di piroscafi.

A questa parte della storia degli ausiliarii della flotta Italiana potranno certamente giovare i documenti raccolti e pubblicati per cura dell' *Unione Nazionale della Marina da Diporto* (1).

Questa pubblicazione si riferisce soltanto a coloro che prestarono servizio, come assimilati, nella R. Marina. Non fu possibile, quindi, con mio grave rammarico, aggiungere i nomi dei graduati e marinai della R.

(1) L'Unione Nazionale della Marina da Diporto è sorta nel 1913, per coordinare l'azione delle Società Italiane che si occupano di Yachting.

Fu costituita, in origine, coi delegati del R. Yacht Club Italiano; del Yacht Club Veneziano, (ora Compagnia della Vela); del Sailing Club di Napoli; del Verbano Club; della Lega Navale; e del Touring Club, e di un rappresentante del Ministero della Marina.

L'opera dell' *Unione*, esplicata nel breve periodo dell'ante guerra, in cui potè funzionare regolarmente, non è stata vana. L'importanza morale del fatto di aver potuto associare le maggiori Società Italiane di *Yachting*, in un solo programma, ha avuto per corollario:

- L'iniziato collegamento dei piccoli centri marinareschi a quelli più importanti già esistenti:
- L'istituzione ed il patrocinio di un organo nazionale che sviluppasse e volgarizzasse presso il pubblico e le autorità l'idea marinaresca, connessa coll'esercizio del yachting;
- Le conseguite facilitazioni di trasporti per chi pratica lo Sport Nautico;
- L'interessamento benevolo e concreto del Ministero della Marina alle sue manifestazioni:

Marina, imbarcati prima, sui motoscafi requisiti, e, poi, sui M.A.S., che ho avuto occasione di conoscere e di apprezzare, e dei quali conservo e conserverò, finchè vivo, il più caro ricordo.

Bella e valorosa gente, piena di slancio e di intelligenza, vero tipo della nostra buona razza marinara, sobria, resistente alle fatiche, pronta ad ogni impresa più arrischiata, calma e sorridente nel pericolo, e che, senza alcuna esagerazione chauviniste, ritengo, per il complesso delle doti fisiche e morali, eguale, se non

La proposta della istituzione del Corpo di Volontari Motonauti, – deliberata nel marzo del 1915 ed accolta con favore dalle autorità navali, ma sviluppata – per le sopravvenute necessità della guerra – con criteri diversi da quelli dell' Unione – e, più conformi invece, a quelli di una Commissione presieduta dal Capitano di fregata Conte degli Uberti, che, da tempo, nella Rivista Marittima ed in altre pubblicazioni aveva propugnato una consimile iniziativa.

Nel giugno del 1919, l'*Unione* deliberava di raccogliere i nomi di tutti i Volontari, dei loro meccanici e marinai, e di quei meccanici di motoscafi requisiti che avevano prestato servizio – come assimilati – nella R. Marina, durante la guerra.

Ai nomi dei volontari furono poi riuniti i dati più interessanti dell'opera loro – tessendo, in tal modo, una breve storia degli utili servizi che le piccole imbarcazioni con motore a scoppio hanno reso nella passata guerra alla Marina Italiana.

Dagli elenchi avuti in comunicazione dal Ministero, risulta che, negli anni 1915-1916-1917-1918, — complessivamente, — 106 volontari prestarono effettivo servizio, sui motoscafi o sui *Mas*, coi gradi rispettivi di Capo Gruppo, di volontari di 1ª e 2ª classe corrispondenti ai gradi di Tenente di vascello, di sottotenente e di guardiamarina; e furono imbarcati sui loro motoscafi 108 secondi capi meccanici e 116 marinai.

Tre volontari ebbero, col grado di Capo gruppo, il comando di Squadriglie di Mas; Dieci ebbero comandi di sezioni e Ventinove furono comandanti di Mas; Cinque prestarono servizio nelle squadriglie di aviazione.

Furono promossi durante la guerra; Nove a Capo gruppo; Trentasei a volontari di 1^a classe.

superiore all'Inglese, assolutamente superiore alla gente marinara di ogni altra nazione.

Conoscendo questi non degeneri discendenti dei marinai delle vecchie nostre repubbliche, riesce più grave e doloroso il rammarico che in Italia sia ancora così trascurata l'educazione marinaresca di un popolo, il quale, nei documenti, nei ricordi di un glorioso passato, avrebbe dovuto apprendere come, in ogni tempo, il mare sia stato la maggiore, la più ricca fonte di fortuna e di grandezza politica.

Questa evocazione di un passato che costituisce il migliore, il più sicuro patrimonio nostro, provocherà, senza dubbio, il sorriso che accoglie - oggi - qualunque accenno a tutto ciò, che, un tempo, fu esempio venerato, e stimolo

Le motivazioni delle onorificenze riportate che si riferiscono in nota agli elenchi, sono la miglior dimostrazione dell'importanza e dell'efficacia dell'opera compiuta da questo piccolo drappello di volontari che lo Sport Nautico ha dato alla Marina.

Purtroppo l'elenco dei secondi capi e dei marinai fu comunicato dal Ministero senza precise indicazioni sulle benemerenze da loro acquistate, ma si può affermare che anche tra costoro, la percentuale dei decorati con medaglie o con croci di guerra è notevole. Basti per ora ricordare che in questo elenco figurano due giovani, arruolatisi a 18 anni; l'uno di nobile famiglia meridionale, inscritto come semplice marinaio, che dopo aver fatto le sue prove in aviazione, è adesso tenente di vascello e decorato con medaglie al valore; l'altro, figlio di un ricco armatore Genovese, — che dopo essersi imbarcato come motorista sopra il proprio motoscafo, è passato lui pure in aviazione — si e distinto in molti combattimenti, rimanendo ferito e meritando anch' egli medaglie al valore.

A questo elenco si deve aggiungere una lista di 59 secondi capi meccanici imbarcati sui motoscafi requisiti e che, per la maggior parte, fecero buonissima prova. Alcuni di questi, per le speciali attitudini, furono incaricati di dirigere le officine delle Squadriglie di M.A.S.; molti, addetti alle batterie dell' Isonzo, ai Comandi di Marina, ebbero elogi e ricompense per la riconosciuta abilità e per il valore dimostrato.

potente ai sacrifici sublimi, agli eroismi, compiuti per la redenzione della nostra patria. Ma un sorrisetto ironico non può farmi dimenticare che appartengo ad una generazione, venuta troppo tardi, per prender parte ai gloriosi fatti del nostro Risorgimento, ma che ebbe però la fortuna di conoscere e di ammirare molti fra i superstiti di quel periodo eroico, e di imparare da loro il culto per le grandi memorie del passato, per l'ideale di una patria, più completa, più rispettata, più grande, – politicamente e moralmente.

Questi insegnamenti hanno conservato nel nostro animo una freschezza, un po' ingenua, – se volete, – di entusiasmi, che, nell'ora dei nuovi e gravi cimenti, ci ha permesso di affrontarli con animo sereno, e, – diciamolo pure, – con giovanile fervore. E, dopo aver vissuto, durante i tre anni di guerra, quella vita di sacrifici, e di lotte non ingloriose che avevamo tanto invidiato ai nostri predecessori, – dopo aver provato, come quelli, l'ineffabile gioia di vedere il nostro sogno compiuto, – noi siamo, forse, i soli, – oggi, – che, dai ricordi di altre delusioni, di altri sconforti che le memorie del passato aiutarono a sopportare e che il tempo fece dileguare, possano ricavar la speranza - che dico? - la certezza di un avvenire migliore.

E questa fede, vorremmo, – dovremmo anzi, – tentare di trasfondere in altri. Questo è, forse, il compito nostro, nell'ora presente.

Per conto mio, confesso che, malgrado le molte e gravi delusioni provate, non so rinunziare alla speranza che in un giorno più o meno lontano, risorga negli Italiani quello spirito marinaro, che sembra, oggi, trasmigrato, in altri popoli, divenuti padroni di quelle vie marittime, che, assai prima di loro, abbiamo percorso, e tenuto sotto il nostro dominio.

Questa speranza ha ispirato e sorretto la modesta, ma indefessa opera di propaganda, cominciata nella prima giovinezza, col racconto delle impressioni provate nelle mie crociere, e proseguita attraverso ogni vicenda della mia vita, – discutendo in Parlamento, ed in altri consessi, i problemi d'indole marinaresca, – rivolgendo di preferenza le mie ricerche, i miei studi verso quei documenti del passato che narrano le gesta degli Italiani sul mare (1).

Opera di propaganda che mi sono sempre studiato di compiere secondo gli insegnamenti del nostro maestro di cose marinare, – Comandante E. A. D'Albertis, – non soltanto colla parola e con gli scritti, ma anche, e più volentieri, – coll'esempio; e della quale ho scritto, forse,

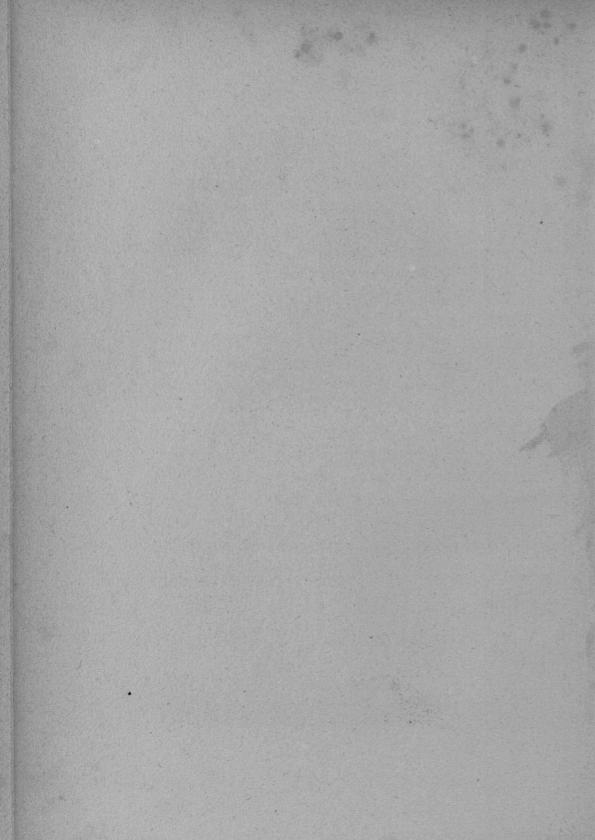
- (1) Pubblicazioni dello stesso autore, che, più specialmente, si riferiscono ad argomenti di indole marinaresca:
- Una crociera della "Sfinge" (Da Genova a Costantinopoli) Genova -Tip. Pagano, 1885.
- Yatching (Racconti marinareschi) Genova Tip. dell' Annuario, 1889.
- Una crociera della "Sfinge" (Spagna e Marocco) Milano Treves, 1892.
- Caffaro e i suoi tempi (La costituzione del Comune e le prime imprese coloniali dei Genovesi) Torino Roux e Comp., 1894.
- L'ultima crociera Roma Tip. Voghera, 1898.
- Inchiesta sulla Marina militare Tip. della Camera, febbraio 1904.
- L'autonomia del porto di Genova Firenze Rassegna Nazionale, 1905.
- La Questione operaia nel porto di Genova Tip. Unione Genovese, 1905.
- Genova nella storia Firenze Rassegna Nazionale, 1908.
- Da Genova a Caffa (un raid nel secolo XV) Firenze Rassegna Nazionale, 1913.
- Genova e Federico II di Hoenstaufen (Storie di guerre navali nel secolo XIII) Firenze Rassegna Nazionale, 1915.

l'ultimo capitolo con queste *impressioni*, raccolte subito dopo l'armistizio, nei brevi momenti d'ozio che le cure per il disarmo delle squadriglie di M.A.S. mi concedevano.

Queste impressioni si risentono del modo e del momento in cui furono scritte, e non hanno altro pregio che quello di ricordare avvenimenti ai quali ho assistito personalmente, uomini che ho avvicinato e conosciuto. I nomi di alcuni di questi sono già consacrati alla storia; – di altri, il destino ha voluto che il valore, i sacrifici eroici fossero noti soltanto a chi li ebbe compagni.

Per questi ultimi, – specialmente – per tutti quei valorosi che serenamente, – senza inutili vanti, – senza discussioni sulla maggiore o minore opportunità od utilità della guerra, hanno compiuto il loro dovere – come del resto facevano tutti, allora – ho scritto, come scrivevano i nostri cronisti del buon tempo antico, narrando semplicemente i fatti dei quali fui testimonio, preparando i documenti al futuro storico della Marina che, insieme agli elenchi dei nomi dei "Volontari del Mare" troverà, così, una breve e modesta, ma veridica illustrazione dell'opera loro.

CESARE IMPERIALE





S. E. Ammiraglio Conte Paolo Thaon di Revel a Grado.



M. A. S. tipo "Elcho" (40 tonn.).



M. A. S. (tipo S. V. A. N. tonn. 19).

CAPITOLO I.

Il saluto del Ministro della Marina ai volontari - Una lettera di Domenico Oliva - Entusiasmi giovanili - I dubbi dell'ammiraglio Cutinelli e le preoccupazioni dei motonauti - La marina in grigio-verde - Da Portogruaro a Belvedere in camion - Il verbo: arrangiarsi - La prima notte in zona d'operazioni.

IL giorno 3 agosto 1915, nella sala della Biblioteca del Ministero della Marina, il Comitato Centrale del Corpo dei Volontari Motonauti teneva la sua prima adunanza.

Presiedeva il Contrammiraglio Lorecchio che, appena aperta la seduta, diede lettura del seguente messaggio di S. E. il Vice Ammiraglio Viale, allora Ministro della Marina: "Saluto augurale di S. E. il Ministro della Marina al primo Comitato Organizgatore del Corpo di volontari motonauti".

"Quale influenza si abbia l'abitudine dello sport nell'appron-"tamento rapido del soldato, è dimostrato chiaramente dagli usi e "dall'attuale ordinamento militare dell'Inghilterra, ove, in modo "presso che improvviso, potè realizzarsi ciò che pareva sogno e "che costituisce invece una innegabile e provata verità.

"In pochissimo tempo, i baldi giovani che nell'esercizio e

nelle fatiche dello sport avevano temprato animo e corpo, costituirono una inoppugnabile trincea umana al travolgere di un esercito
accuratamente e perfettamente agguerrito.

"Queste qualità, delle quali, a giusto titolo di onore, l'Inghil"terra va ora superba, si trovano sempre più spiccate nei cultori
"dello sport nautico, ai quali l'imminenza costante del pericolo
"nell'esercizio preferito, tempra l'animo, più che in qualunque altro
"modo, così alla fredda e serena valutazione del pericolo stesso,
"come alla rapida decisione per evitarlo e per vincerlo.

"Ecco perchè, o Signori, considerando tutto questo ed inspirandomi alle necessità della nostra guerra, io abbia apprezzata

" tutta la opportunità di avvalermi del patriottico concorso dei cultori dello sport nautico, per improvvisare con questo elemento, pro" fessionalmente già completo, un Corpo di volontari che, come dice
" l'articolo 1º del relativo statuto, concorra alla difesa del Paese.

" Quanto accade nella guerra navale moderna dimostra all'evi" denza come, alla bella lotta in mare aperto e spiegate bandiere,
" sia ormai quasi costantemente sostituita la guerra insidiosa, subdola
" del sommergibile, che opera quasi sempre in prossimità delle coste.

" A combattere questo mostruoso prodotto dell'ingegno umano " ben si presta l'agile scafo automobile, sia per l'elevata velocità " sua, sia per la piccolezza del bersaglio che esso offre.

" Questo il precipuo e più arduo compito dei motoscafi, cui altri più modesti ma pur sempre utili, possono essere affidati.

"Ma occorrono uomini temprati alla fatica e cuori indomiti
" e pronti al sacrificio. E ciò non è difficile a trovarsi, solo ch'io
" giri lo sguardo tra Voi e ripensi a tutti coloro, e già sono molti
" e più ancora saranno, che al primo accenno della costituzione
" del Corpo hanno risposto all'appello.

"Radunare questi campioni, istruirli velocemente alla nuova "bisogna, questo il Vostro attuale compito cui vi accingerete, me "ne affidano i Vostri nomi, con quell'alto intelletto d'amore che "la questione merita.

"Insediandovi nella vostra carica, formo l'augurio che il Corpo dei volontari motonauti, la cui istituzione formerà uno dei più simpatici ricordi del mio Ministero, possa aggiungere per l'onore d'Italia, nuovi allori a quella corona che le antiche tradizioni di nostra gente marinara ci hanno tramandato da secoli ".

Nella mia qualità di Presidente dell'Unione Nazionale della Marina da diporto, e come più anziano fra gli yachtsmen presenti, risposi brevemente. Non rammento – si capisce – quello che dissi, e non credo che le mie parole fossero degne di essere tramandate ai posteri.

Ricordo soltanto che avrei voluto trasfondere in quella breve

risposta tutta la commozione che provavo in quel momento che rappresentava una data memorabile della mia vita.

Confesso che nei primi tempi della guerra non avevo diviso gli entusiasmi di coloro che l'annunziavano come una rapida marcia trionfale su Trento e Trieste, perchè – insieme a molti altri Italiani – commettevo l'errore di dubitare della preparazione militare e della resistenza del paese ad una guerra che il più elementare buon senso faceva prevedere lunga e sanguinosa.

Ricordo che ne scrissi all'amico Domenico Oliva, dichiarando di invidiare il suo giovanile fervore, ma rivolgendogli qualche amichevole rimprovero per quello che a me pareva soverchio ottimismo del suo giornale e dei suoi colleghi nazionalisti.

L'amico rispose con una magnifica lettera che mi duole di aver perduta, nella quale mi diceva tutto il suo entusiasmo, tutta la sua fede nella vittoria e finiva augurandomi di veder svanire fra poco il mio malumore, ch'egli attribuiva al fatto che mi era toccata, in quel momento, la parte, sempre ingrata, di spettatore degli avvenimenti.

Forse il malizioso amico non aveva tutti i torti, perchè il mio pessimismo svanì, appena seppi che l'iniziativa di costituire fra gli sportsmen del mare un gruppo di volontari, aveva trovato favorevole accoglienza presso il Ministero della Marina.

Ed ora che le nobili parole del Ministro mi assicuravano che anch' io – malgrado la non più giovane età – potevo, senza timore di cader nel ridicolo, diventare un volontario di guerra, mi pareva che fosse sorta in me – in certo modo – un'anima nuova, foggiata a nuove condizioni di cose, a pensieri, a sentimenti di ordine più elevato, che mi facevano sembrar lontana e scolorita ogni altra aspirazione, ogni altra preoccupazione della vita anteriore.

Nello stesso tempo, sentivo ogni fibra pervasa da una gaiezza un po' febbrile, simile a quella che nei tempi, ormai lontani dell'adolescenza e della prima giovinezza, avevo provato, ogni qual volta affrontavo, con la spensieratezza di quegli anni beati, qualche impresa un po' ardita, e pericolosa. Ma, ora, questo sentimento era anche più vivace e profondo per la coscienza di andare incontro ad un rischio, non per una manifestazione, senza scopo, di esuberanza di vita, ma per una patriottica ed utile missione.

- Utile veramente?

Le parole del ministro lo affermavano e noi ne eravamo convinti quando chiedemmo di essere mandati subito in Adriatico, in zona di guerra.

Ma non tutti erano del nostro parere. Ce ne accorgemmo, appena giunti a Venezia.

Convien dire che i miei colleghi del Comitato Centrale avevano commesso – malgrado la mia opposizione – un errore iniziale, che ebbe, in seguito, e per molto tempo, dannose conseguenze.

Partendo dal concetto che nell'esercito, a tutti i corpi di volontari, si erano accordate uniformi e gradi simili a quelli degli ufficiali effettivi, avevano chiesto ed ottenuto che i motonauti vestissero la stessa divisa degli ufficiali di marina. Errore gravissimo che annullava – almeno nell'apparenza esteriore – il carattere tutto speciale di un corpo reclutato, fuori dell'elemento della marina militare, per un determinato servizio.

E così, molti ufficiali di Marina, che avrebbero accolto molto volentieri il concorso dell'opera nostra, se modestamente offerto, senza la pretesa di invadere il campo altrui, arricciavano il naso, vedendo passeggiare, sotto le Procuratie, questi nuovi colleghi – guardiamarina, sottotenenti e tenenti di vascello – improvvisati con un decreto ministeriale. Nè si può dire che questi ufficiali avessero tutti i torti, se pur mantenendosi cortesi nella forma, dimostravano assai chiaramente di avere una scarsa fiducia nella competenza tecnica e – diciamolo pure – nell' utilità della costituzione di un corpo di volontari di Marina.

Me lo dichiarò francamente il Vice Ammiraglio Cutinelli, allora Comandante il Dipartimento di Venezia.

- Ammiro il loro zelo patriottico; ma mi consenta una domanda,

alla quale, per conto mio, non sono ancora riuscito a trovare una risposta: Che cosa posso fare dei motonauti?

– Molto o nulla – risposi. Molto, se vorrà considerarli come un primo nucleo dei futuri comandanti di motoscafi antisommergibili. Nulla, se i volontari e i loro motoscafi rimarranno inoperosi nell'Arsenale o si contenteranno di traghettare qua e là qualche ufficiale superiore.

L'Ammiraglio sorrise, e, da uomo di spirito, invece di rispondermi, cominciò a descrivermi i metodi allora adottati dagli inglesi nella caccia ai sommergibili.

La conclusione era facile a ricavarsi. I nostri piccoli motoscafi non erano atti allo scopo. Occorreva sostituirli con altri che appunto allora erano stati ordinati dal Governo.

- E noi imbarcheremo su quelli.

L'Ammiraglio sorrise di nuovo. In fondo, si divertiva con questo volontario dalla barba bianca che dimenticava il suo grado molto modesto, per discutere così confidenzialmente con un "Eccellenza, Comandante in capo del Dipartimento di Venezia".

- Sta bene per l'avvenire. Ma aspettando i nuovi motoscafi che sono ancora sullo scalo, come posso impiegare la loro attività? Da Grado e dalle batterie mi chiedono continuamente motoscafi; ma crede lei che i volontari motonauti sarebbero contenti di queste destinazioni?
 - Non ne dubito risposi. Per conto mio, ne sarei lietissimo.

L'Ammiraglio mi guardò fisso, poi mi strinse la mano e mi congedò dicendomi: Sta bene. Ci penseremo.

Chiedo umilmente perdono ai miei colleghi se ho detto allora, nell'interesse dei motonauti, una piccola bugia.

A dir il vero, appena giunto a Venezia, ero stato invitato ad una radunanza nella quale mi parve di ravvisare una certa preoccupazione per la sorte che si diceva riservata ai volontari ed ai loro motoscafi. Con tinte esageratamente fosche, si descrivevano da taluni le tristi vicende di un volontario e del suo motoscafo, mandati in una batteria dell'Isola Morosini e destinati a rimorchiare, sotto il fuoco nemico, pontoni e barche cariche di munizioni e di viveri, a traghettare ufficiali e soldati.

— Il nostro Corpo — si osservava — è stato istituito per la caccia ai sommergibili, ed i nostri motoscafi non possono essere impiegati in altri servizi. È dovere dei nostri Capi Gruppo di chiedere alle autorità il rispetto agli impegni presi ".

Avevo ascoltato, senza prendervi parte, questa discussione, rilevando che la maggioranza, come al solito, subiva l'influenza di due o tre armeggioni che – osservavano i maligni – si erano inscritti fra i volontari per schivare i rischi delle trincee, continuando a trattare i loro affari a Venezia. Ma nello stesso tempo avevo constatato con piacere che, salvo queste due o tre persone, la scelta dei volontari era stata felice. Senza dubbio, tutti, o quasi tutti, trovavano un po' ingiusto che il loro motoscafo, snello, elegante, col quale avevano sognato di correre il mare alla caccia del nemico, si disfacesse negli umili servizi di traghetto o di rimorchio. Ma pur insistendo che io tenessi conto di questo loro desiderio, si dimostravano – e lo provarono coi fatti – pieni di entusiasmo, pronti a compiere coscienziosamente il loro dovere in ogni modo ed in ogni occasione.

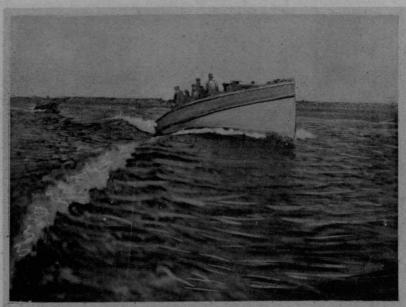
Quando seppero infatti l'esito del mio colloquio, e le probabili intenzioni dell'ammiraglio, lasciarono che i soliti armeggioni protestassero contro di me che avevo tradito o, almeno, non avevo saputo difendere i loro interessi, e corsero dal sarto a farsi prendere le misure della divisa grigio-verde.

Bisogna essere stati a Venezia in quei giorni, per comprendere il fascino che esercitava sopra ognuno di noi quella divisa che la Marina vestiva per la prima volta, e che era riservata ai combattenti nelle batterie di Monfalcone e dell' Isola Morosini, ai difensori di Grado, a tutto quel gruppo di marinai a terra che costituiva l'estrema ala destra della III^a Armata.

Non vi è ormai Italiano che non conosca questa simpatica



In grigio-verde.



Motoscafo catturato agli austriaci.





Il porticciuolo dei Motoscafi a Grado.

divisa, ma allora era una novità, e noi seguivamo con occhio d'invidia gli ufficiali che vedevamo salire le scale del Comando, o passeggiare sulla Riva degli Schiavoni o in Piazza San Marco, attillati nelle uniformi grigio-verdi che molti portavano allora, strette alla vita da una cintura di cuoio, coi gambali gialli o neri.

L'abito non fa il monaco, ma contribuisce certamente a fare il soldato. Tanto è vero che anche a me – che avevo sorriso dell'entusiasmo dei miei colleghi per l'uniforme – non parve di avere acquistato una completa coscienza militare se non quando, destinato Capo Gruppo a Grado, indossai, con gioia un po' fanciullesca, la divisa che mi consacrava combattente in zona di operazioni.

24

Dopo aver fatto, sulla R. nave "Goito", un breve corso di istruzione, lasciavo Venezia, nei primi giorni di ottobre del 1915, diretto a Grado. Mi accompagnava un marinaretto di 18 anni, figlio di un capitano di fregata, di nobile famiglia meridionale, il quale non potendo, per la troppo giovane età, essere ammesso come ufficiale motonauta, si era arruolato semplice marinaio, ed ora cominciava il suo tirocinio, portando bravamente sulle spalle il saccobranda dall'Arsenale alla stazione dove prendemmo il treno per Portogruaro.

In questa città ci attendeva un camion che sotto la sua tenda sdruscita accolse me ed il marinaretto, insieme ad una dozzina fra ufficiali e marinai, seduti o rannicchiati nel più pittoresco e democratico disordine, sopra cassette di viveri e fagotti di ogni genere. Durante il lungo tragitto, compiuto sotto una pioggia torrenziale, sballottati come noci in un sacco, ebbi tutto il tempo di fare ampia conoscenza coi miei compagni di viaggio. Tutti simpatici ed allegri, quegli ufficiali. Fra tutti, il più allegro era un giovanissimo sottotenente automobilista, magro, con due baffetti appena nascenti, che ogni dieci minuti faceva fermare il camion per discutere vivacemente

col conduttore per qualche guasto, vero o supposto, del motore. Ogni tanto, qualche compagno, per farlo stizzire, lo chiamava "principe" ed egli ci si arrabbiava, sebbene fosse principe sul serio, di una famiglia storica, celebre per un Cardinale, famoso organizzatore di bande borboniche, ai tempi napoleonici.

Era anche sposo di fresca data ed il suo matrimonio era stato celebrato, pochi mesi prima, dal Papa, in persona. Così mi disse un tenente del Genio, grasso, con una testa che pareva staccata da una statua dell'imperatore Vitellio, e che teneva allegra la brigata coi suoi frizzi romaneschi, e con la verve con la quale si lamentava umoristicamente di aver dovuto chiudere il suo pacifico studio di ingegnere, a Roma, per assumere la costruzione di una batteria i cui lavori erano, purtroppo, con desolante frequenza, interrotti dalle bombe degli aereoplani nemici e dai proiettili delle batterie di Duino.

Così, chiacchierando, ridendo e fumando un numero inverosimile di sigarette, giungemmo, a notte fatta, a Belvedere, dove avremmo dovuto trovare un motoscafo per traghettarci a Grado.

Trovammo invece un fonogramma del Comandante di quella Difesa, che ci annunziava che, data l'ora tarda, ed il tempo burrascoso, non avremmo potuto sbarcare a Grado per quella notte.

- Non ha detto altro? chiedemmo al marinaio che ci portava
 l'infausto messaggio.
 - Ha detto che procurino di arrangiarsi.

Arrangiarsi è un verbo assai noto in Marina; e, dopo aver brontolato contro chi ci lasciava senza pranzo, e senza ricovero, sotto una pioggia diluviale, finimmo per arrangiarci in una baracca dove trovammo della paglia per dormire, e due brave guardie di finanza che ci offersero di dividere una modesta cena composta di pane, formaggio e qualche pomo.

E così, allegramente, come ai tempi delle giovanili escursioni alpine, e delle prime crociere, passai la mia prima notte di ufficiale in grigio-verde.

CAPITOLO II.

Il Comandante Rossetti e il tenente di vascello Luigi Rizzo - Gite in mare e nei canali - Primo incontro con Sauro - Le batterie di Marina sull' Isonzo - La messa di Natale e il coro dei "Lombardi" - Un concerto in batteria.

Comanda a Grado il Capitano di corvetta Carlo Rossetti, che avevo conosciuto, sapiente organizzatore di una Esposizione Coloniale, elegante scrittore di libri e di monografie di scienza economica, appassionato cultore di studi storici. Questa ultima passione ci aveva avvicinati, prima, e ci aveva, in seguito, stretti in amicizia. L'incarico di una pubblicazione coloniale d'indole storica, ci aveva definitivamente riuniti e stavamo tessendo insieme la trama dell'opera che avrebbe tramandato ai posteri i nostri nomi, quando la guerra venne a troncare i nostri lavori ed il nostro sogno ambizioso.

La guerra ci riuniva, adesso, nuovamente, ma l'amico, il collaboratore di un tempo, era diventato mio superiore, ed anche lo avesse voluto, non poteva trattarmi in modo diverso degli altri ufficiali suoi dipendenti. Nè io l'avrei desiderato; e fui lieto anzi che il caso avesse messo subito il Comandante in condizione di dimostrare che la consegna era ugualmente severa per tutti.

La severità non esclude però la cortesia, ed al mattino, quando arrivai a Grado, il buon comandante, chiedendomi, un po' maliziosamente, come avevo passato la notte, mi disse che aveva dato, personalmente, ordini perchè io trovassi una buona camera nello stesso albergo dove alloggiavano gli altri ufficiali del comando.

- L'ho raccomandato all'Aiutante Maggiore. Non è vero? disse, rivolgendosi ad un giovane tenente di vascello, magro, bruno, con una folta capigliatura un po' arruffata, che, seduto ad un tavolo, mi guardava fisso con due occhi neri, vivacissimi, con un sorriso leggermente canzonatorio.

L'ufficiale fece un cenno affermativo col capo; poi si alzò e, stendendomi la mano, borbottò fra i denti il suo nome; Rizzo, e, senz'altro, fece una giravolta e se n'andò.

Durante la conversazione della sera prima, avevo udito parlare più volte di Rizzo come di un tipo simpaticissimo, un po' bizzarro, ma dal cuor d'oro e che tutti i colleghi adoravano ed ammiravano per l'ardire dimostrato in molte occasioni.

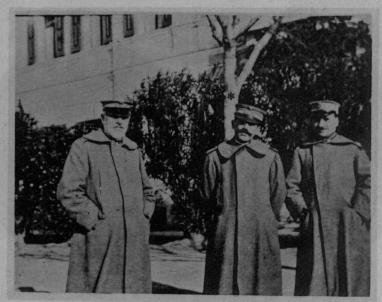
Non rimasi quindi meravigliato nè offeso del modo, diciamolo pure, un po' brusco col quale si era fatto conoscenza, e tentai, appena incontrai Rizzo, più tardi, di attaccar conversazione. Ma il buon Rizzo, che di solito parlava poco, e con accento spiccatamente siciliano, sapeva valersi di questa pronuncia caratteristica per rendere meno intelligibili le sue parole quando non aveva voglia di attaccar discorso.

Dovetti quindi rimandare a miglior tempo la conquista del simpatico orso, che più francamente, più ingenuamente degli altri, mi rivelava le prevenzioni che allora esistevano contro i volontari.

L'ambiente non era, infatti, molto favorevole ai motoscafi ed ai motoscati.

Il Comandante, proclamando scherzosamente il suo abborrimento contro l'infausta invenzione dei motori a scoppio, che, secondo lui, aveva sconvolto tutte le abitudini, tutte le norme del vivere civile, e tutte le buone usanze di guerra, dichiarava apertamente che avrebbe dato tutti i motoscafi della Difesa per due o tre buone lancie a vapore.

L'opinione del Comandante era spesso commentata dagli altri ufficiali, con frizzi più o meno spiritosi, ed era il tema obbligato di lunghe discussioni, nelle quali, lo confesso, avevo l'ingenuità di accalorarmi e di stizzirmi con gran gioia dei miei maliziosi persecutori, i quali valendosi del fatto che il comandante della Difesa aveva posto tutti i motoscafi sotto la mia direzione, non perdevano occasione per rivolgermi continue critiche e vivaci reclami sul servizio, anzi sul disservizio dei motoscafi.



* Il Comandante Rossetti.



Luigi Rizzo.



Medaglia della Difesa di Grado.



Luigi Rizzo.

Critiche esagerate ad arte, ma che non erano del tutto infondate. Certamente non era mia la colpa se sopra una dozzina di motoscafi addetti alla Difesa, due terzi almeno erano in riparazione e solo un terzo riusciva – bene o male – forse più male che bene, a prestare servizio. Nei primi tempi della guerra, il motoscafo era stato adoperato come rimorchiatore o come mezzo di traghetto, ed i motori, costretti ad uno sforzo per il quale non erano fatti, avevano protestato a loro modo facendo avaria. I motoristi, salvo qualche rara eccezione, non avevano dimostrato molto zelo per impedire o far cessare al più presto questo sciopero dei motori, che procurava loro sonni tranquilli ed ozi beati, ed avevano anzi contribuito a diffondere la leggenda che il motoscafo era ordigno troppo delicato per essere adoperato in qualsiasi servizio di guerra.

In conseguenza, quando io parlavo di uscire coi motoscafi per qualche miglio al largo, in scorta ai velivoli, di fare ricognizioni, di andare alla ricerca di mine, di eseguire insomma il programma del corso d'istruzione fatto a Venezia, mi si guardava con fare trasognato, e sorridendo mi si rispondeva: Son cose da lasciarsi fare a quel caro matto di Rizzo, che con un motoscafo ha sostenuto uno scontro con un idrovolante; ma lei si contenti di far muovere i suoi girarrosti per portare la gente da Grado a Belvedere e viceversa.

Questi sarcasmi mi confermavano maggiormente nel mio proposito. Che diamine! non avevo lasciato Venezia per fare il Capo traghetto a Grado! E coll'aiuto dell'amico Gessi – figlio del celebre Gessi Pascià, – che al pari di me, malgrado i baffi grigi e l'età non più giovanile, si era arruolato volontario motonauta, e prestava servizio nell'aviazione – riuscii a rimettere in moto un pesante motoscafo, munito di due formidabili cannoni, ed un altro, catturato agli Austriaci, e che giudicato irreparabile, rimaneva, da tempo, inoperoso nel porto.

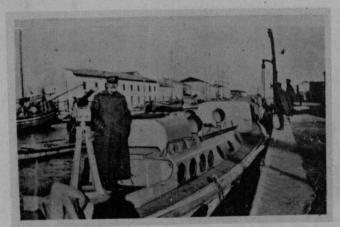
E cominciai a portarli in mare, al ricupero di galleggianti, o per scorta di velivoli, e non vi fu canale fra il Tagliamento e l'Isonzo che non esplorassi, ora con l'uno, ora con l'altro, con grande diletto e profitto mio, e con grave scandalo di tutti i denigratori dei motoscafi, che cominciarono a deplorare lo spreco di benzina che queste escursioni producevano.

lo lasciavo dire e col tacito consenso del Comandante, continuavo le escursioni. In una di queste, mi ero spinto da Porto Buso a Porto Nogaro, dove ero sbarcato col proposito di visitare San Giorgio. Stavo percorrendo, a piedi, la strada polverosa, quando da un carrozzino sgangherato balzò a terra un ufficiale di marina, mi venne incontro, e, stendendomi la mano, mi disse il suo nome: Sauro.

Di statura media, tarchiato, con un viso rotondo, sbarbato, di colore acceso, in cui brillavano due occhi furbi, col berretto gettato all' indietro in modo da lasciare scoperta la fronte spaziosa, con la divisa un po' trasandata, aveva l'aspetto più di un buono e rude capitano della marina mercantile che non di un ufficiale della R. Marina. E non si sarebbe certamente offeso se glielo avessero detto. "Era volontario, irredento, e serviva il Comando in capo in missioni speciali. Per il momento, dirigeva i lavori per un'ostruzione a Porto Buso".

Così mi disse, e appena seppe che col mio motoscafo avrebbe potuto tornare più rapidamente a Porto Buso, mi si pose a fianco e, cammin facendo, mi narrò con fare bonario e intramezzando il suo discorso con frasi dialettali, varie vicende della sua vita di navigante e mi espose il suo fermo proposito "di farghene tante a quei cani". Tratto, tratto, interrompeva il discorso per salutare un passante, per entrare in una bottega, a scambiar quattro ciacole, come diceva lui, col tale e col tal altro, per stringere la mano a questo o a quello.

Come Dio volle, arrivammo a Porto Nogaro e ci imbarcammo. In una stretta svolta del canale, il motoscafo, per una falsa manovra del motorista, incagliò. Sauro, toltasi la giacca e le scarpe, rimboccati i calzoni, si gettò in acqua per aiutare i marinai nel lavoro di disincaglio.



Il Motoscafo M. D. 8.



Il volontario Felice Gessi.



Il Motoscafo M. 5.



I volontari Manzutto e Gessi all'Isola di Gorgo presso Grado.



La casa degli aviatori di Grado a Gorgo.



Grado vista da un idrovolante.

Ci lasciammo a Porto Buso – buoni amici – promettendoci di rivederci.

Lo rividi, infatti, molte volte a Grado, dove capitava tra una spedizione e l'altra, e dove si trattenne qualche tempo per un lavoro di dragaggio. Incaricato della sorveglianza notturna alla draga, ebbi allora occasione di molti colloqui con lui, che si era infervorato di un certo progetto di agguato in cui i motoscafi avrebbero avuto una parte importante.

Ricordo, a questo proposito, che facendo notare la scarsa velocità dei motoscafi (eravamo lontani dai M. A. S. velocissimi!) e la probabilità di essere fatti prigionieri, un volontario irredento che morì poi in una incursione aerea, esclamò: "Vivo, no me lasso ciapar" e che Sauro replicò manifestando la ferma risoluzione di non suicidarsi – se fosse caduto prigioniero, – dichiarando che avrebbe voluto aver due vite per sfidar almeno una volta la forca. E diceva questo, semplicemente, col suo sorriso arguto, che dava un' espressione maliziosa alla sua faccia bonaria, sempre ilare e calma, anche nei momenti più gravi, quale certamente la videro i suoi carnefici nel giorno del martirio.

34

Altra meta delle mie escursioni erano le batterie della Marina, sull' Isonzo. I pretesti per andarvi non mancavano. Fino dai primi tempi, come ho detto, un volontario – Angelo Procaccini – era stato assegnato ad una batteria dell' Isola Morosini. Ricevuto, al suo arrivo, poco meglio di un cane in chiesa, il buon Procaccini era riuscito, in breve tempo, a diventare il beniamino di tutti. Lui nell' osservatorio; lui incaricato delle difficili mansioni di capo gamella; lui mandato a Venezia, per delicati incarichi, lui insomma il factotum della batteria. Poi, un bel giorno, forse per la lunga consuetudine di vivere sui rami di un grande albero che costituiva l' osservatorio della batteria, sentì prepotente il desiderio di spic-

care il volo e si arruolò tra gli aviatori; e me ne diede la notizia con una cartolina scritta, in volo, a 2000 metri d'altezza.

Rotto il ghiaccio col Procaccini, non vi fu batteria che non volesse il suo volontario. E, così, ve ne furono sui pontoni armati dell' Isonzo, nelle batterie di Punta Sdobba, e in quelle di Monfalcone, e le accoglienze che comandanti ed ufficiali mi facevano dappertutto, erano dovute, senza dubbio, in gran parte, alle simpatie ispirate dal contegno di quei volontari che avevano suscitato tante diffidenze nei primi tempi. Simpatie meritate, e che contribuirono ad allontanare dal corpo dei motonauti la sorte che nel Dicembre del 1915 toccò a tutti gli altri corpi di volontari.

Ho conservato molti e cari ricordi di queste mie visite alle batterie, alcune delle quali posso dire di aver visto sorgere tra il fango delle barene, o nei boschi dell'Isola Morosini, spesso allagati dalle piene dell'Isonzo; e dove il genio industre dei nostri marinai aveva creato cabine comodissime, halls, verande, nelle quali tra un colpo di cannone, e un altro, si prendeva il the; – e intorno a queste abitazioni, e perfino accanto ai pezzi, aveva fatto sorgere orti e giardini.

Ma, fra tutti i ricordi di queste visite, due date mi sono rimaste più singolarmente impresse nella memoria.

3

La prima mi ricorda la messa di Natale del 1915, celebrata dal cappellano di Marina, Don Antonio Giordani, nella batteria che prendeva il nome del suo simpatico e valoroso comandante – allora tenente di vascello – conte Buraggi.

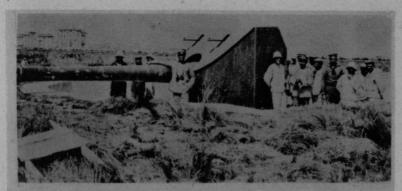
In una radura nascosta nella fitta boscaglia, stanno raccolti un centinaio di uomini. Alcune candele infitte in originali candelabri di legno gettano sprazzi di luce sulle faccie abbronzate dei marinai e sull'altare coperto dalla bandiera tricolore.

Di tanto in tanto, qualche marinaio, o qualche ufficiale entrando





Messa in una batteria di Marina sull' Isonzo.



Batteria a Grado.



Batteria a Punta Sdobba.



Batteria "il cane " alla Foce dell' Isonzo.

dall' oscurità del bosco nella zona illuminata si ferma un momento, come abbagliato, poi prende posto fra i gruppi addossati alle piante o vicino all'altare. Squilla un campanello. Il cappellano, coperto degli abiti sacerdotali, si accosta all'altare e pronuncia una preghiera.

Ad un tratto, un coro, potente, di voci robuste, magnificamente intonate, echeggia, ed un fremito ci scuote ogni fibra:

O Signore, dal tetto natio, Ci chiamaste con santa promessa,

cantano i marinai ed il coro, solenne, appassionato, le cui note, suonate in Sant' Ambrogio da una banda croata, ispirarono la celebre ode del Giusti, si espande nel silenzio di quella notte oscura, senza stelle.

Ma se, come in Sant' Ambrogio, il canto è preghiera, non suona però lamento. È, invece, inno di consapevole vittoria, che sgorga da petti italiani, acclamanti al riscatto compiuto, celebranti il primo Natale in terra redenta, mentre a pochi chilometri di distanza, sull' altra sponda del fiume, il nemico, di tratto in tratto, coi razzi luminosi, coi proiettori, cerca le trincee dove i nostri fanti, sotto la pioggia e nel fango, vegliano, sentinelle avanzate dell'Italia in armi.

Il canto si acquieta per qualche istante. Poi, riprende, con ritmo più lento e maestoso la magnifica parafrasi Verdiana dell'invocazione biblica alla patria lontana.

"Va pensiero", cantano i marinai ed il pensiero nostro corre al di là del fiume, valica i monti, verso i fratelli nostri che nella notte mistica in cui il sacerdote ripete l'angelica invocazione alla pace del mondo, soffrono e piangono nei campi di concentrazione, nei paesi non ancora redenti, e aspettano e sperano.

Le ultime note del coro echeggiano "nell'aer sacro", e il sacerdote comincia le preghiere della Messa. E tutti, credenti, e scettici, sentiamo che egli prega con noi, per i compagni veglianti in armi, per i fratelli che aspettano, per quelli che sono caduti, per tutti coloro che daranno la vita per la patria, per la vittoria finale.

Siamo alla fine d'Aprile del 1916, e tra il fogliame già fitto, che nasconde al nemico le nostre batterie che hanno varcato il fiume, trasportandosi sulla sponda sinistra, cantano gli usignuoli.

Ma la mattinata è fosca; la nebbia greve, dal fiume, dalle paludi, si estende, si alza, invade il bosco, circonda di un velo fitto, tetro, ogni cosa, alterando i contorni, le proporzioni degli oggetti.

Ad un tratto, squilla il campanello di un telefono. Nella nebbia, con una sonorità strana, risuonano e si ripetono voci di comando vibrate, concise. Poi, un gran rimbombo, al quale succedono altri. In tutto il bosco, vicini e lontani, si ripetono i colpi. In alto, sopra le nostre teste, cominciano a passare, con rumori diversi – fragore di treni correnti, sibili acuti, suoni quasi musicali – i proiettili nemici. Qualcuno cade nel fiume e si sente il tonfo sordo ed il fruscìo della colonna d'acqua; di altri si sente lo scoppio – a volte sordo, a volte stridente, lacerante – vicinissimo. È cominciata l'azione su tutta la linea.

Sono rimasto solo, col dottore. Ero salito all'osservatorio, ma ne son disceso quasi subito, perchè non si distingue quasi nulla ed il comandante è troppo affaccendato per chiedergli informazioni. Ho assistito a qualche tiro dei pezzi; ma ho finito di aver vergogna di assistere, come un curioso inutile, al lavoro di quegli uomini che con calma, eseguiscono rapidamente i gesti quasi ritmici per caricare, puntare e sparare, e mandano ed aspettano tranquillamente la morte, senza batter ciglio, compiendo in silenzio il loro dovere.

Ho fatto una visita alla cucina, dove, imperturbabile, il cuoco, un ligure, di Rapallo, – continua le sue funzioni, grave e raccolto, come se compiesse un rito.

Gli domando che cosa ci prepara.

- Ravioli risponde laconicamente.
- Quando li mangeremo?, chiedo, ridendo.

Il dottore guarda in alto, ascolta gli spari che vanno aumentando su tutta la linea. Vedremo verso mezzogiorno. Quella è l'ora in cui, in tempi normali, il fuoco diminuisce e dà tregua. Ma oggi l'azione è impegnata dappertutto e non è probabile che sia sospesa all'ora consueta.

Comincia a piovere e col dottore rientriamo nel quadrato della batteria, grazioso ed elegante come un salotto, adorno di piante e di fiori, ai quali il nemico ha procurato i vasi coi suoi proiettili. Vi sono seggioloni comodissimi, e, sui tavoli, libri e riviste.

- Non manca che un pianoforte, osservo.
- C'è però un violino, risponde il dottore.
- E chi lo suona?
- Io, dice modestamente il mio compagno.

Pochi minuti dopo, un bel cartellone, scritto con la migliore nostra calligrafia, è appeso fuori della porta del quadrato ed annunzia al colto pubblico il programma del concerto.

PROGRAMMA DEL CONCERTO CHE AVRA' LUOGO LA MATTINA DEL 23 APRILE 1916 DALLE ORE 10 ALLE 12 ANT. NELLE SALE DELLA BATTERIA Z.

Accompagnamento a grande orchestra delle Batterie "Isonzo".

ESECUTORE - VIOLINISTA DOTT. F.

Canto Inglese				ATCOLF
In mezzo alla foresta				GRIEG
Berceuse				
Adagio della XI. Sonata			•	CHOPIN
Gavotta				LULLI
Les millions d'Arlequin .				DRIGO
Concerto				BERIOT
Adagio				HUBEY

N.B. – È severamente proibito l'ingresso agli abitanti di Duino ecc.

Tutta musica classica, come si vede, e che richiede per esecutore, non un semplice dilettante, ma un vero artista. E tale si rivela, subito dalle prime note, il buon dottore; e come un vero artista, egli è subito preso dal fascino della musica e suona per se, dimentico di tutti, specialmente del pubblico.

In questo caso, il pubblico è rappresentato da una persona sola, che ascolta, assorta in un'estasi deliziosa. Fuori, nella nebbia, il frastuono cresce, ma artista e pubblico se ne accorgono soltanto come si avverte dormendo, una burrasca; – l'orecchio percepisce il rumore, ma la mente associa e confonde il fenomeno con le fantastiche impressioni del sogno. Così non ci accorgiamo che la tempesta, a poco, a poco, va diminuendo d'intensità; che i colpi si vanno facendo più radi, ad intervalli sempre più lunghi. Il violino suona sempre; appena un pezzo è finito, il pubblico chiede il bis, e dopo questo, un altro pezzo, e l'artista, sorridendo, acconsente.

Ad un tratto, al di là della porta, uno scoppio di risate, di voci che gridano in coro:

- Presto i ravioli in tavola! Abbiamo una fame da lupi! ed il comandante, insieme ad altri ufficiali, irrompe nel quadrato.

Il violino tace. Il concerto è finito.

CAPITOLO III.

Le notti di luna a Grado - I marinai di motoscafi e gli aereoplani - Un novizio fra le bombe - Uno scontro fra velivoli Italiani ed Austriaci - La cattura di un idrovolante nemico.

GRADO! Non posso pronunziare questo nome senza ridestare nell'animo un sentimento di nostalgico affetto per quella città dove ho trascorso i due anni più memorabili della mia vita.

La piccola isola millenaria – ultimo rifugio delle aquile Romane, sopraffatte dalla tempesta barbarica, e dove il leone di San Marco provò per la prima volta i suoi artigli – ha, per la sua storia, contesta di rovine e di trofei, un fascino strano. Dimenticata nei secoli, profanata, in questi ultimi tempi, da goffe e pesanti costruzioni teutoniche, era risorta allora, nuovamente, come baluardo avanzato della Difesa di Venezia. Così vicina alla costa nemica, che si vedevano le case di Trieste, e tutti gli altri paesi della costa Istriana, fino a Capo Salvore, era il punto donde partivano i nostri apparecchi per le incursioni, le torpediniere per gli sbarramenti, i motoscafi per le ricognizioni; ed era la prima tappa designata di ogni incursione di velivoli nemici, diretta a Venezia o verso le terre del Friuli.

Nelle notti lunari, non si dormiva a Grado. Chi avesse tentato di prendere sonno, era quasi sicuro di essere svegliato dai rintocchi della campana a martello che annunciava l'imminente arrivo del nemico, dal vociare confuso degli abitanti che correvano nei ricoveri, dai passi affrettati degli ufficiali e dei marinai che si recavano ai loro posti di combattimento, sulle torpediniere, nelle batterie antiaeree, sui motoscafi.

Pochi minuti dopo il suono della campana, il rauco brontolio degli apparecchi nemici; i sibili caratteristici, lo scoppio fragoroso delle bombe. Il cielo si illuminava come per un gigantesco fuoco

d'artificio. Tutte le batterie tuonavano creando una cortina di fuoco che spesso disorientava e non di rado abbatteva qualche apparecchio nemico. Era una tempesta di colpi, di sibili, una pioggia di frammenti di proiettili che rendeva difficile e pericoloso l'attraversare le vie e le piazze.

Ad incursione finita, si correva a constatare i danni, a spegnere gli incendi, a riparare i fili telefonici e telegrafici. A poco a poco, le torpediniere, i motoscafi rientravano in porto, gli ufficiali addetti ai vari servizi davano gli ultimi ordini e si recavano al Comando per il rapporto. I lumi spenti, durante l'incursione, si riaccendevano; gli abitanti ritornavano alle loro case e, gradatamente, tutto rientrava in quiete.... fino ad un nuovo allarme. Perchè non era infrequente il caso di un ritorno offensivo che nelle notti di plenilunio si ripeteva, talora due ed anche tre volte.

Nei primi tempi in cui ero a Grado, la scarsità dei nostri apparecchi, ed il non completo assetto delle batterie antiaeree, rendevano più audace il nemico che osava comparire anche di giorno, e, scendendo, talora, a bassa quota, attaccava colla mitragliatrice e colle bombe, torpediniere e motoscafi.

Questi ultimi, allora, non avevano cannoni antiaerei, degni di questo nome, cosicchè, il più delle volte, si rispondeva con fucilate alla pioggia di pallottole che, come chicchi di grandine, ci crepitavano intorno.

Non c'era – si capisce – molta precisione di tiro da una parte, come dall' altra, ma, naturalmente, quando i marinai tornavano da quelli scontri, ancora eccitati dall'odor della polvere e dal frastuono dei colpi, non sarebbe stato bene accolto chi avesse sostenuto che il nemico se n'era andato tranquillamente, perchè aveva esaurito le munizioni, e non era stato invece rivolto in fuga, crivellato dai tiri bene assestati dei nostri marinai.

Bravi ragazzi questi marinai, obbedienti e calmi, durante l'azione, ma che avevano il difetto di spararle un po' grosse, sopratutto quando si trovavano con qualche compagno, sbarcato di fresco a



Il Campanile di Grado.



Dopo una incursione di idrovolanti nemici.



Dopo una incursione di idrovolanti nemici.



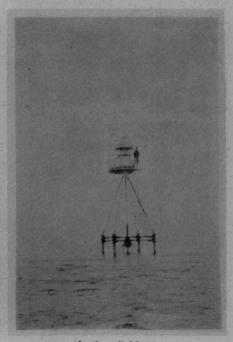
Motoscafo affondato da una bomba.



Dopo un bombardamento a Grado.



Il semaforista Fiorio sulla Torre di Grado.



La boa di Muggia.

Grado con la divisa nuova fiammante e col fare un po' intontito del novizio. E guai al poveretto se saliva a bordo per qualche scorta, per qualche ricognizione!

Ogni anitra posata sull'acqua gli veniva additata dai feroci burloni come un periscopio, ogni galleggiante diventava una mina, ogni gabbiano che compariva in distanza, un velivolo nemico.

Qualche volta il nemico compariva sul serio. E allora, mentre io ne scrutavo col binoccolo la direzione, i marinai maliziosi si divertivano a prendere in giro la faccia un po' inquieta del novizio, a consigliargli, a bassa voce, mille ripieghi umoristici per ripararsi dalle pallottole della mitragliatrice, per salvarsi nel caso molto probabile, dicevano essi, che una bomba ci avesse mandato a picco.

Io, si capisce, facevo finta di non sentire, ma confesso che molte volte non potevo trattenermi dal sorridere per le trovate umoristiche di quei pazzerelloni che mi provavano che anche gli Italiani sanno trovare di fronte al pericolo quella nota gaia che, secondo taluni, sarebbe una caratteristica esclusiva del soldato francese. Del resto, avevo potuto constatare che la cura del ridicolo era efficace e che, dopo due o tre uscite, il novizio si trasformava; non impallidiva più quando il rauco brontolio, caratteristico dei Lovner, andava avvicinandosi rapidamente, rispondeva allegramente alle barzellette dei compagni ed assumeva grado a grado il fare un po spavaldo che i marinai dei motoscafi prendevano di fronte a quelli che stavano a terra, negli uffizi.

In tal modo, si allenavano gli equipaggi senza che io dovessi quasi mai intervenire direttamente per reprimere qualche troppo evidente manifestazione di nervosità di qualche novellino. E anche in questi casi, bastava un'occhiata un po' severa, una parola un po' vibrata per rimettere le cose a posto.

Ricordo che una volta, mentre ero in crociera, insieme a due torpediniere, fummo attaccati da un apparecchio nemico.

Fatalità volle che il motore si fermasse per un'avaria che non era possibile di riparare. Le torpediniere cominciarono le solite evoluzioni per schivare le bombe che caddero quasi tutte a poca distanza dal motoscafo.

Per tenere occupato l'equipaggio, avevo ordinato di prendere i fucili e di aprire il fuoco contro l'apparecchio che si manteneva a bassa quota, con grande soddisfazione dei marinai che, non curanti del pericolo, discutevano animatamente fra loro sulla maggiore o minore precisione dei tiri.

Solo uno, imbarcato il giorno prima, tralasciava spesso di sparare per tener dietro, collo sguardo, alle evoluzioni del velivolo nemico, e trasaliva ad ogni sibilo che preannunziava la caduta di una bomba, ad ogni colonna d'acqua che queste sollevavano vicino a noi.

Ad un certo punto, una torpediniera ci passò di controbordo, ed il Comandante, col megafono, mi chiese se avevo potuto riparare l'avaria, e, dopo la mia risposta negativa, mi offerse di prendere a bordo l'equipaggio, offerta che naturalmente declinai, ringraziandolo.

Colla coda dell'occhio, avevo visto la faccia del mio novizio illuminarsi tutta all'offerta, e farsi cupa, quando sentì la mia risposta. E divenne addirittura più fosca di un cielo in burrasca quando un marinaio annunziò che altri apparecchi stavano giungendo dalla parte di Trieste.

Ad un tratto lo vidi chinarsi, slacciarsi in fretta le fascie delle gambe, e poi metter le mani alla cintura.

Con un balzo gli afferrai il braccio gridando: Giù le mani! Disgraziato! (forse l'epiteto fu più energico) "Non si calano i calzoni di fronte al nemico!"

Il poveretto allibì, si abbottonò in fretta, poi, con un gesto di disperazione, riprese il fucile e si diede a sparar colpi all'impazzata, in mezzo alle risate dei compagni.

A dire il vero, le risate erano forse di troppo, in quel momento. I velivoli comparsi nel cielo di Trieste ingrossavano a vista d'occhio. Fra pochi minuti sarebbero giunti sopra di noi e ci avrebbero rovesciato addosso tutte le loro bombe – una dozzina almeno.

Per fortuna, ecco due punti neri che si alzano dalla parte di Aquileia, prendono quota, e, velocissimi, come falchi sopra uno stormo di passerotti petulanti, piombano sugli apparecchi austriaci. Quelli che sono ancora lontani, vista la mala parata, virano di bordo e scompariscono nella foschia. Gli altri, sorpresi, tentano di prender quota, di reagire. V'è un breve scontro; le mitragliatrici crepitano; ma gli Italiani incalzano. Gli Austriaci balenano; poi, invertono la rotta e fuggono precipitosamente, inseguiti dai nostri apparecchi da caccia.

Fu questo, il primo scontro tra velivoli, al quale – spettatore molto interessato – ho assistito.

Fu il primo, ma non certamente l'ultimo, perchè non v'era ormai incursione di velivoli nostri che non fosse appoggiata da uno o più motoscafi.

Le idee camminano. Nei primissimi tempi, il compito dei motoscafi addetti alle squadriglie di idrovolanti era piuttosto modesto. Servivano per il traghetto degli aviatori, per il trasporto dei viveri, per rimorchiare gli apparecchi nei canali e, nei giorni di vacanza, per andare alla pesca, alla caccia delle anitre, alla ricerca delle ostriche.

Quando gli apparecchi uscivano, il motoscafo più veloce li seguiva lemme lemme per un miglio o due, e rientrava quando erano in vista.

Allorchè, per la prima volta, tentai di fare una vera scorta, accompagnando al largo un nostro idrovolante, i competenti, gli uomini seri crollarono il capo sorridendo di compassione, e battezzarono il mio tentativo: la gara fra la tartaruga e la lepre.

Ma questo sarcasmo ebbe l'effetto contrario a quello cui tendeva; fu per me uno sprazzo di luce.

Ricordate la vecchia favola che narra come appunto la tartaruga, partendo molto prima della lepre, riuscisse a vincere la gara?

Non potendo dar le ali ai motoscafi, cominciai a fare come la tartaruga; uscivo in tempo per trovarmi a mezzo golfo prima

che i veicoli si alzassero in volo. Poi, fermo, a motore spento, aspettavo. L'attesa non era lunga. Dalla parte di terra gli apparecchi comparivano, piccolissimi punti, all'orizzonte, e rapidamente s'ingrandivano prendendo forma e voce.

E dalle voci diverse dei vari motori, per l'esperienza acquistata nella scorta quasi quotidiana, avevamo finito per distinguere il tipo degli apparecchi: idrovolanti nostri e francesi – Neuport, Farman, Caproni.

I velivoli giungevano velocissimi, ci passavano sul capo; si allontanavano dirigendosi verso la meta: Trieste, Pirano, Capo Salvore.

Talora erano stormi che trasvolavano con un fragore terribile di burrasca; talora erano due, o tre, soltanto, e, qualche volta, anche uno solo, dei nostri, della squadriglia di Gorgo. E da questi ultimi, spesso, gli aviatori, passando a bassa quota, ci salutavano colla mano, e, talora, ci lanciavano un messaggio, che scendeva dall'alto, in mare, sventolando la leggiera fiamma bianca o rossa.

Appena passati, rimettevamo in moto, seguendoli a distanza, ma in modo da non perderli di vista. Assistevamo così al combattimento, coll'animo sospeso, con tutte le facoltà nostre concentrate nella vista e nell'udito. Prima vedevamo le nuvolette bianche o nere che salutavano l'arrivo dei velivoli; poi si udivano i tonfi sordi, attenuati dalla lontananza, delle bombe, e finalmente comparivano le colonne di fumo, sollevate da queste.

E dalla foschia, a poco, a poco, a due, a tre per volta, ricomparivano i nostri. Li contavamo.

- Ne mancano cinque.
- No, due sono là, su Nabresina. Gli altri piegano verso Muggia, prendono quota per prepararsi all' attacco degli idrovolanti nemici.

Qualche volta il conto non tornava.

Ricordo che un giorno ero uscito per scortare un idrovolante in cui era osservatore il nostro Comandante, Capitano di vascello Alfredo Dentice di Frasso, succeduto, nel febbraio del 1916, al Comandante Rossetti. L'avevo seguito in modo da assistere a tutte le peripezie del suo arrivo sopra Muggia, al lancio delle bombe, ed ora lo aspettavo mentre tornava rapidamente verso di noi.

Ad un tratto un marinaio esclamò: Sono in due!

Era vero! a poca distanza, un altro idrovolante seguiva il nostro. Il rauco, quasi rabbioso brontolio, caratteristico, e la croce nera sulle ali, lo indicavano nemico.

Non v'è parola che basti a descrivere l'ansia terribile di quel momento.

Era evidente che il nostro idrovolante non si accorgeva dell'inseguimento perchè procedeva diritto per la sua rotta. E noi non avevamo alcun mezzo per avvertirlo dell'imminente pericolo!

I due velivoli, l'uno dietro l'altro, passarono sopra il nostro capo. Rimettemmo in modo, sperando che, vedendo la scìa del motoscafo, il nemico, come aveva fatto qualche volta, si rivolgesse contro di noi, rivelando così la sua presenza al Comandante.

Vana speranza! Altra preda, assai più importante del modesto motoscafo, voleva il pilota nemico che sapemmo più tardi da aviatori prigionieri, era il famoso Banfield in persona.

Ad un certo punto, l'idrovolante nemico piegò verso Punta Salvore. Che cosa era accaduto? Per fortuna, sul semaforo di Grado vegliava il capo semaforista, il buon Fiorio, che come noi, e, meglio di noi, aveva visto l'inseguimento, aveva dato l'allarme e provveduto così al rimedio.

Dalla parte di terra, sopra Aquileia, due punti neri stavano alzandosi verso il cielo. Poi, quando ebbero preso quota, puntarono verso il mare e, passando velocissimi sopra Grado, diressero verso l'idrovolante nemico. Ma questo non era disposto ad accettare il combattimento, e troppo lontano ormai per essere raggiunto, continuò la sua rotta verso la costa Istriana e scomparve nella nebbia che il sole, sul tramonto, tingeva di porpora e d'oro.

Non sempre però il nemico riusciva a fuggire in modo così pittoresco.

La fortuna volle anzi che pochi giorni dopo l'attacco al motoscafo e alle torpediniere, avessimo il piacere di fare più ampia e personale conoscenza coi nostri aggressori.

Tornando da una incursione sopra Venezia e Treviso, i velivoli nemici vollero farci la solita visita che fu accolta degnamente, come al solito. E, come era già accaduto altra volta, quei signori impararono a loro spese che era più facile gettar bombe sopra un motoscafo quasi inerme, che sulle batterie antiaeree di Grado.

Al mattino, all'alba, fu avvistato dal semaforo un idrovolante in mare, a poche miglia da Punta Salvore, e le due torpediniere che mi erano state compagne nell'attacco di pochi giorni prima, rientrarono a Grado portando a rimorchio l'idrovolante, L 47, e a bordo, i due aviatori. Erano entrambi giovanissimi – il pilota, un sergente boemo, – l'osservatore, un cadetto, figlio di un generale.

Scesero a terra, coperti soltanto da un cappotto da sentinella - intirizziti dal freddo - ed attraverso una fitta ala di popolo li accompagnammo al Comando.

Mentre il Comandante interrogava l'osservatore che, con sussiego, dichiarava di essere stato quello che pochi giorni prima ci aveva bombardato, vidi che il pilota boemo batteva i denti ed aveva il viso pavonazzo dal freddo.

Porgendogli un bicchierino di cognac, gli dissi: - Questo in cambio delle bombe dell'altro giorno.

- Vicende di guerra - rispose, in italiano, il boemo, che del resto si dimostrava molto soddisfatto di aver finito la vita da cani - così disse - che, sotto il comando di Banfield, facevano gli aviatori, costretti ad uscire di giorno e di notte, con tutti i tempi.

mormorò accanto a me, un ufficiale che aveva il deplorevole vizio delle citazioni classiche, quasi sempre a sproposito.

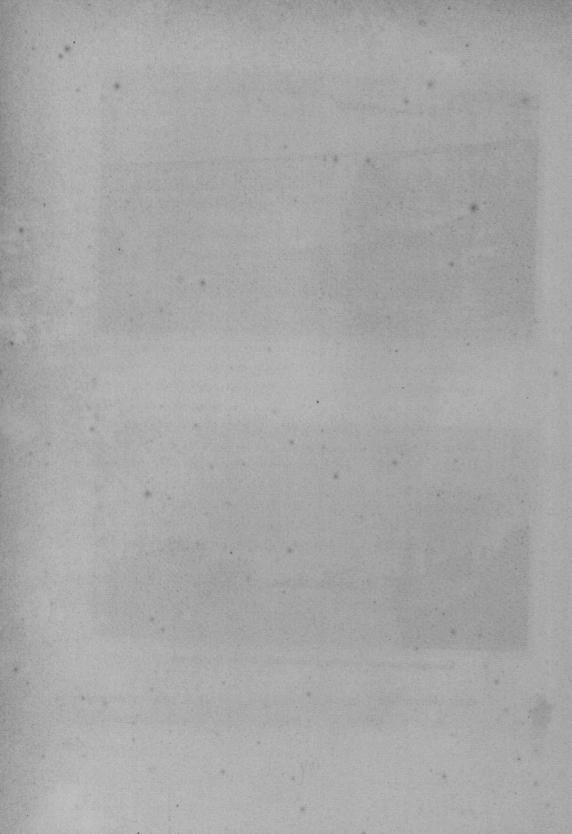
[&]quot;Strumenti ciechi d'occhiuta rapina....

[&]quot;Li spinge di Croazia e di Boemme....





Idrovolante austriaco catturato e rimorchiato da una torpediniera.



Ma questa volta, i versi scritti, settanta anni fa, dal Giusti, potevano riferirsi, abbastanza esattamente, ai nostri prigionieri, dimostrando quale anacronismo rappresentasse nel secolo XX, un Impero che si reggeva ancora coi sistemi di Metternich.

Tuttavia, nell'aprile del 1916, l'Austria, contro ogni logica, pareva ancor viva e forte; e, certamente, il nostro Boemo non sognava che due anni dopo, una legione dei suoi compatriotti avrebbe combattuto al nostro fianco, assistendo allo sfacelo del temuto Impero.

Oggi, questo raffronto fra le due epoche, così vicine, ma pur così diverse, serve a dimostrare l'immenso cammino percorso in così breve tempo, la grandiosa importanza della rivoluzione alla quale abbiamo assistito. Ma allora, il fatto, in se stesso, non rappresentava che un episodio fortunato, il quale accresceva i trofei di guerra, già numerosi, che andavamo raccogliendo nell'atrio del Comando; e che ebbe il suo epilogo in una mia gita a Venezia per accompagnare l'idrovolante, il quale, dopo essere passato su quella città, lanciando bombe, e seminando stragi e rovine, vi ritornava assai meno trionfalmente, a rimorchio della torpediniera italiana che lo aveva catturato.

Pochi giorni dopo, il mostro, reso innocuo, era esposto, a pagamento, nei Giardini, a benefizio della Croce Rossa.

CAPITOLO IV.

La pesca delle mine - Trabaccoli e motoscafi - Il Comandante Dentice.

I motoscafi non servivano soltanto alle scorte. Il golfo di Trieste era tutto un campo di mine. Ne avevano posto al principio della guerra e continuavano ad affondarne gli Austriaci; ne seminavano quasi ogni notte, le nostre siluranti, sfidando audacemente le batterie nemiche, a due o tre miglia dalla costa.

I nostri mezzi per la ricerca delle mine erano molto primitivi, al principio. Alcuni trabaccoli da pesca con un motore che faceva due o tre miglia all'ora, trascinavano un cavo d'acciaio che pescava un po' di tutto – tronchi d'albero, mucchi d'alga, e, di tanto in tanto, qualche mina.

Su questi trabaccoli cominciai il mio tirocinio di cercatore di mine insieme a due volontari, irredenti, Gramaticopolo e Manzutto.

Il lavoro – bisogna confessarlo – procedeva un po' a sbalzi. I motori dei trabaccoli non erano usciti dalle officine Isotta-Fraschini o della Fiat. Soffiavano, ansavano, stridevano; poi, di tanto in tanto, si fermavano, e quando erano fermi diventavano più cocciuti di un somaro; non c'era più verso di rimetterli in moto.

Il buon Manzutto ci si arrabbiava e gridava che la colpa era dei motoristi borghesi, i quali, a dir vero, non erano stoffa di eroi, e certamente preferivano le quiete navigazioni nei canali della laguna, alle perlustrazioni che, di tanto in tanto, erano salutate da qualche visita di idrovolanti nemici. Gramaticopolo, più calmo, studiava serenamente il modo di riparare le avarie, di ricondurre le navicelle riluttanti, al lavoro.

Poi, un bel giorno i trabaccoli furono richiamati a Venezia, ed i motoscafi li sostituirono. I primi ad entrare in servizio furono quei due pesanti arnesi coi quali avevo fatto le prime armi nelle scorte di aviazione e nelle perlustrazioni dei canali.



Pesca e disattivazione di mine a Grado.









A bordo di un dragamine nelle acque di Grado.

Insieme ai motoscafi dragamine, uscivano per scorta altri più veloci.

Fra tutti, il più veloce, e quindi il preferito da noi, era l' "O-leander ", un bellissimo motoscafo requisito, con motore inglese, capace di una velocità di 16 miglia. Con questa velocità che a noi pareva meravigliosa, allora, era impossibile pretendere da tre ragazzi (il più ragazzo ero io, molte volte), che la scorta si limitasse ad un pacifico accompagnamento dei due buoi (così li avevamo battezzati) che aravano lentamente il mare. Troppi galleggianti sospetti o che noi ritenevamo tali, comparivano qua e là all'orizzonte. E dover nostro era quello di riconoscerli. Generalmente erano onesti tronchi d'alberi, pacifiche cassette sfondate, ma rappresentavano un eccellente pretesto per mettere la prua sulla costa Istriana, quella terra promessa che esercitava sopra di noi un fascino irresistibile.

Queste nostre scorrerie non erano però sempre del tutto inutili. Molte volte, specialmente dopo qualche burrasca, parecchie mine comparivano alla superficie del mare. Ve ne erano di tutte le dimensioni e di tutte le forme. Cilindriche, tronco coniche, le nostre – sferiche, – dall'aspetto bonario, che, al principio sopratutto, noi trattavamo con una certa confidenza; ve ne erano di quelle curiosamente rivestite di molluschi, che provavano la data piuttosto remota dell'affondamento; e infine di quelle che il Comando in capo proibiva di ricuperare e che noi affondavamo a colpi di fucile.

Ma generalmente preferivamo pescarle e disattivarle. La pesca, non c'è che dire, era interessante, specialmente quando il mare era un po' agitato. Girando intorno alla mina, gettavamo in mare una rete a grosse maglie, e quando il pesce era ben stretto fra queste, lo rimorchiavamo fino a qualche spiaggia, dove, coi dovuti riguardi, si procedeva all' operazione che doveva rendere innocua la mala bestia.

La pesca era spesso abbondante, e non era infrequente il caso

in cui tornassimo trionfalmente in porto con un completo carico di mine.

L'avverbio "trionfalmente " è forse di troppo, perchè l'abitudine aveva finito per togliere ogni importanza al fatto.

I marinai, questi eterni fanciulli, che, le prime volte, si erano accostati con una certa diffidenza a quei mostri, avevano finito per trattarli con una famigliarità spesso eccessiva, che molte volte io dovevo reprimere, sebbene riconoscessi, anche per esperienza propria, che questa indifferenza al pericolo, è un fenomeno naturalissimo ed in certo modo anche necessario. Non tutti nascono eroi e senza questa facoltà di adattamento ai rischi più gravi, come si potrebbero mantenere, fermi, sotto il fuoco e mandare incontro a mille pericoli, migliaia e migliaia di persone le quali finiscono per compiere tranquillamente, senza sforzo, quegli stessi atti che in tempi normali sono celebrati come prove straordinarie di disprezzo del pericolo, di eroismo?

Del resto, in fatto di operazioni ardite, eravamo, a Grado, a buona scuola. Maestro di tutti, il Comandante, Capitano di vascello, Conte Alfredo Dentice di Frasso.

Questa guerra ha distrutto per sempre la leggenda secondo la quale, certe determinate doti militari erano privilegio di classi, che, un tempo, avevano riassunte in sè le tradizioni guerresche del paese. Non v'è impresa, vera o fantastica di paladini, che non impallidisca dinanzi alle gesta che, semplicemente, oscuramente, hanno compiuto migliaia di montanari, di braccianti, di pescatori, affrontando fatiche e rischi che nessun eroe celebrato dalla Canzone d'Orlando, dal-l' Ariosto o dal Tasso, avrebbe mai sognato.

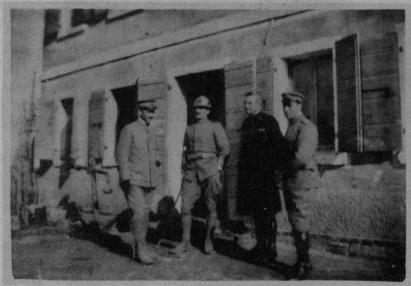
Ma è giusto riconoscere che in guerra si sono rivelate figure le quali, accoppiando ad un cavalleresco disprezzo di ogni pericolo, una squisita raffinatezza di modi e di abitudini, rievocavano, nella maschia e severa eleganza della persona, nella perfetta padronanza del proprio contegno, in ogni momento anche difficile, quei gentiluomini che abbiamo imparato ad ammirare nei romanzi di cappa e spada. Figure anacronistiche, forse, in questi tempi di perfetta de-



Capitano di vascello Conte Alfredo Dentice di Frasso Comandante della Difesa di Grado.



Gli ufficiali della Difesa di Grado (1915-1916).



Il Cappellano di marina Don Antonio Giordani con altri ufficiali di Grado.

mocrazia, ma che molti ancora ammirano come si ammira un bell'oggetto antico, un bel monumento dell'epoca in cui i guerrieri erano anche artisti e poeti.

Il nome del Comandante Dentice è comparso assai di rado sui giornali, ma non v'è marinaio in grigio verde che non conosca gli atti di valore quasi temerario da lui compiuti, senza mai alzare il tono della voce, col solito sorriso un po' altero sul labbro, conservando, in ogni occasione, una perfetta eleganza di modi ed anche di vestire, e non ricordi anche i suoi ordini brevi, precisi, che rivelavano la sua attitudine al comando.

Tutti, a questo proposito, a Grado, avevano, fino dal primo giorno, riconosciuto in lui il Capo, e tutti gli ufficiali e marinai della Difesa avevano, naturalmente, quasi inconsciamente, cercato di foggiarsi, anche nelle abitudini della vita, a sua immagine e somiglianza. Per darne un esempio, il Comandante era uno sportman appassionato, e, senza trascurare alcuna delle sue gravi occupazioni, trovava il tempo per cavalcare, andare a caccia, giuocare a tennis. E così, molti ufficiali che prima occupavano le ore d'ozio fumando o leggendo, abbandonarono queste abitudini sedentarie per dedicarsi all'equitazione, ripresero con ardore giovanile le racchette abbandonate da tempo immemorabile.

In tal modo, a poco, a poco, nella comunanza delle abitudini e dei rischi, fra tutti quegli uomini di origini diverse – ufficiali del genio, di artiglieria, di marina, aviatori e volontari, si andò creando una fusione di pensieri, di tradizioni; si costituì quella che ancora adesso si chiama la famiglia di Grado; e fra quanti vi hanno appartenuto, si strinse un vincolo di fratellanza che non può sciogliersi nè dimenticarsi, perchè intessuto di ricordi che per ognuno di noi sono fonte di legittima compiacenza.

Non tutto ciò si deve, senza dubbio, all'opera esclusiva del Capo, ma certamente, è merito suo, di aver dato a tutta la vita che si è svolta a Grado, un'impronta personale propria, in modo che ancora oggi, nel suo nome si riassumono le nostre memorie del tempo vissuto con lui.

CAPITOLO V.

L' influenza della mensa sull' educazione militare - Combattenti ma non soldati - La prima vittoria dei M. A. S. - ERNESTO GRAMATICOPOLO - L' ultimo volo di un eroe - Tragico messaggio.

IN tal modo, a buona scuola, si andava formando la mia educazione militare.

— Questa non sarà mai completa, mi osservò un giorno, tra il serio ed il faceto, il Comandante in secondo, un simpatico ed arguto abruzzese, perchè lei non ha mai dimostrato di apprezzare al suo giusto valore tutta l'importanza morale ed educativa della nostra mensa.

E svolgendo con molto spirito, la sua tesi paradossale, egli mi dimostrava che la mensa degli ufficiali di marina è una vera e propria istituzione che riesce a creare a poco, a poco, una completa identità di abitudini e di idee, cementando quello spirito di corpo che è necessario in tutte le collettività militari, ma specialmente nella famiglia marinara.

A dire il vero, questo concetto di considerare l'ora del pranzo come la più indicata per un esercizio spirituale di buona convivenza, riesciva un po' ostico al mio animo di buon Genovese, ribelle a tutto ciò che sa di formalismo conventuale. E mio malgrado, mi tornavano in mente i tempi non beati, in cui, fanciullo di pochi anni, ero stato rinchiuso in un collegio, ove una ventina di ragazzi, tutti più anziani di me, si credevano in diritto di impormi con le buone e con le cattive, le usanze del collegio, pretendendo che io rinunziassi ad ogni mia abitudine anteriore, ad ogni mia volontà.

Intendiamoci; a Grado, ben altri erano i metodi – cortesissimi anzi, fino alla deferenza. La mensa, foggiata come quelle di bordo, aveva appunto, tra le principali sue caratteristiche, quella garbatezza di modi, quel contegno signorile che è frutto di abitudini innate,

o acquisite, coll'educazione giovanile, nell'Accademia e a bordo delle navi.

E insieme a queste doti, le conversazioni rivelavano in molti, una cultura veramente profonda, o almeno, varia o geniale; in tutti, uno spirito di conversazione che pur troppo, non si trova più nei salotti, dopo che questi hanno ceduto il posto agli halls dei grandi alberghi.

Difetto, se può chiamarsi tale, quella dote che è figlia naturale dello spirito, la tendenza alla critica, a quello che i Francesi chiamano persiflage, e che noi diremmo garbata canzonatura.

Si capisce che a questa non potevamo sfuggire, sempre, noi, volontari. Rappresentavamo una novità in troppo stridente contrasto con tutte le tradizioni accademiche della Marina. L'indeterminatezza delle nostre attribuzioni, le origini borghesi, le naturali manchevolezze delle nostre cognizioni tecniche, offrivano facile campo alle osservazioni un po' ironiche, alle satire più o meno velate dei nostri colleghi.

Quei sarcasmi ci sembravano, allora, discretamente pungenti, e quelle punzecchiature lasciavano un po' di bruciore, ma oggi dobbiamo riconoscere che quelle critiche garbatamente ironiche servirono a correggere molti nostri difetti; furono, sopratutto, potente stimolo a provare coi fatti l'utilità del nostro concorso all'opera della marina.

Aveva quindi ragione, sotto questo aspetto, il comandante in secondo, quando affermava che la tavola da pranzo poteva trasformarsi in una cattedra di educazione militare. Non però come la intendeva il buon ufficiale, troppo ligio alle tradizioni dell'Accademia Navale.

Nessuno di noi – io credo – ha acquistato quel certo non so che, dal quale si rivela, a prima vista, un vero ufficiale di marina; e, salvo in qualche atteggiamento passeggiero, la lunga convivenza non ha potuto cancellare l'impronta lasciata in ciascuno di noi dalla vita civile.

Ma quando un Ammiraglio che un eminente scrittore straniero mi definiva " una grande competenza e una grande coscienza " ebbe il felice intuito delle nuove necessità create dalla nuova guerra sul mare, anche noi trovammo un utile impiego della nostra attività e potemmo essere considerati se non militari, nel senso più ristretto della parola, almeno, veri e propri combattenti.

E quando alla bieca arma insidiosa del sottomarino, fu contrapposta quella dei M. A. S. di origine Italiana, e più rispondente all' indole della nostra razza, i volontari che al principio della guerra, erano dispersi qua e là, nelle batterie, sui pontoni armati, nell' aviazione, nelle difese, furono i primi ai quali venne affidata quest' arma.

Fra tutti, il primo ad adoperarla, a dimostrarne l'efficacia bellica, contestata allora da molti, il primo a darle fama con un combattimento epico, fu un volontario di cui ho già fatto il nome: Ernesto Gramaticopolo.

L'onorevole Conte Tosti di Valminuta, Comandante di marina presso il Comando supremo, in una delle sue frequenti gite a Grado, aveva condotto con sè due giovinetti che portavano i distintivi di volontari motonauti.

Erano due bei ragazzi, svelti; l'uno biondo, l'altro bruno. Quest'ultimo aveva un fare ardito e spigliato di birichino simpatico. L'altro, invece, era più serio, più riservato nei modi; aveva uno sguardo risoluto, ma nello stesso tempo pieno di dolcezza. Sorrideva di rado e di un sorriso un po' melanconico.

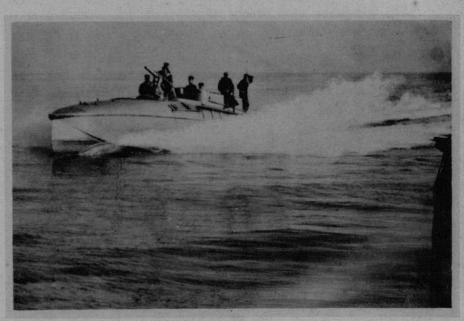
Erano due profughi, fuggiti dall'altra sponda attraverso mille peripezie romanzesche. Ed erano, in certo modo, eroi da romanzo, per le avventure che sommessamente si raccontavano di loro: ricognizioni, tentativi di sbarco in costa nemica, inseguimenti di torpediniere ai quali erano sfuggiti per miracolo.

Il romanzo che allora trovava qualche scettico, qualche incre-

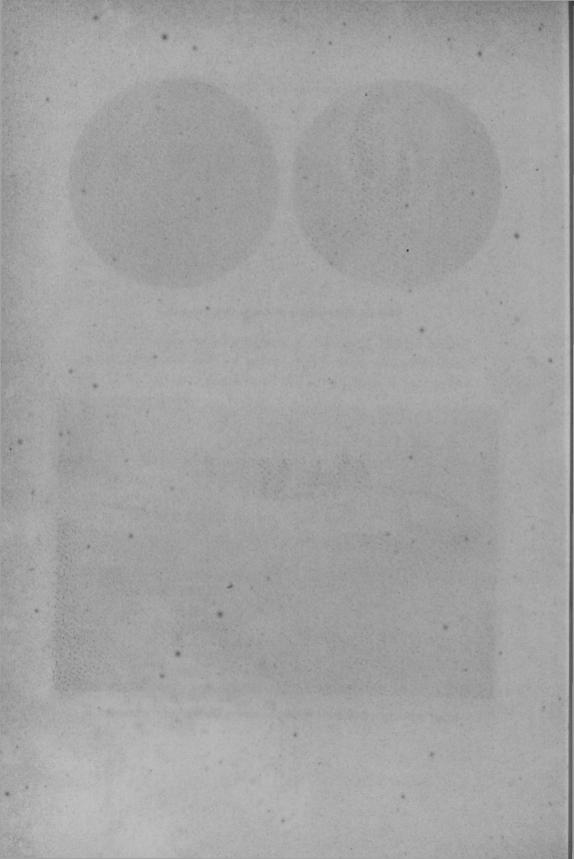


ERIESTO GRAMMATIOPOTO
ALE INTZIO DELLA
GVERRA ITALO AVSTRIACA
ESVLE DA CAPODISTRIA
VI TORNAVA ESANIME
IL 23 GIVGNO 1916
AVENDO PVONATO
AVONCEMENTE PER LA
SVA LIBERAZIONES

Medaglia commemorativa di Ernesto Grammaticopolo.



Il primo M. A. S. giunto a Grado.



dulo, era storia. Può attestarlo Romano Manzutto, il giovane bruno che è ancora vivo e sano; e che ha conquistato non so quante medaglie, come aviatore, e come comandante di M. A. S., combattendo a Grado e sul Piave.

Il biondo Ernesto Gramaticopolo dorme invece da circa tre anni nel cimitero di Capo d'Istria. E, scrivendo di lui, ripenso quello che, in una breve commemorazione, ne dissi il 26 Giugno, 1916, a Grado.

Avvicinandolo, conoscendo tutto quel suo fervore, quasi mistico, di patriottismo, che ad ogni ora, in ogni occasione, lo spingeva a ricercare le imprese più arrischiate, – che affrontava poi, senza spavalderia, – con una calma serena, che gli traspariva dagli occhi, da tutto il contegno, dal sorriso meno triste che illuminava e quasi trasfigurava il suo bel volto da adolescente, – il mio pensiero ricorreva sempre ad altri giovani, belli, audaci, come lui, che la storia del nostro Risorgimento ha consacrato fra i nostri santi martiri e che – lo confesso – mi erano sempre apparsi come idealizzati dalla leggenda – troppo belli, troppo perfetti per essere completamente veri e umani.

Figlio di un medico provinciale di Capo d'Istria, aveva lasciato tutto – la famiglia, gli agi della casa paterna – per arruolarsi, ed era stato ammesso, dopo un imbarco sopra una nave da guerra, tra i nostri volontari.

Semplice e modesto, come i veri eroi, accettava con eguale entusiasmo tutti gli incarichi, i più importanti ed i più umili, e li adempieva con fervore e con la più scrupolosa esattezza. E dopo aver preso parte alle più rischiose imprese insieme a Sauro di cui era il prediletto, compieva lavori o scandagli, piantava briccole, faceva rilevamenti sulle carte – sempre volonteroso ed instancabile.

Erano giunti nel Maggio, a Grado, due M. A. S. Come per tutte le novità, i pareri erano divisi su questi nuovi arnesi da guerra. Io che insieme all'amico, on. Salvatore Orlando, avevo assistito al collaudo di uno di questi, e che da lungo tempo li avevo aspet-

tati, annoiavo inutilmente il Comandante perchè mi concedesse di fare, con quelli, i servizi che compievo cogli antichi motoscafi, sicuro dell' esito. Altri invece, ed erano i più, e, come al solito, quelli che si erano creati una fama di competenti, criticavano lo scafo e i motori, predicevano una catastrofe nella prima impresa. Spettò a Gramaticopolo il vanto di rispondere in modo epico a queste critiche, a queste previsioni.

Durante un'incursione notturna di velivoli nemici, parve al semaforo di scorgere luci in mare. Segnali di idrovolanti amarrati e chiedenti soccorso? di motoscafi di scorta? Era necessario saperlo.

Gramaticopulo, si offerse ed ottenne, a mia insaputa, di essere mandato con un M. A. S. in ricognizione.

Vide una luce sul mare; sparò due colpi di cannone. La luce s comparve. Al mattino furono trovati i rottami di un idrovolante.

Dopo questi colpi, Gramaticopolo continuò tutta la notte la perlustrazione nel golfo. L'alba lo trovò fermo a due o tre miglia da Trieste. Il nemico credette ad un'avaria dei motori e mandò fuori un motoscafo. Gramaticopolo lo lascia avvicinare; poi, facendo fuoco col pezzo, dirige a tutta forza sul motoscafo, lo investe, lo affonda e prende a bordo l'equipaggio. Poi, sotto il fuoco delle batterie, inseguito dagli idrovolanti che lanciano bombe e lo bersagliano colle mitragliatrici, mette la prua su Grado e vi rientra gloriosamente coi prigionieri e con una scheggia del motoscafo nemico infitta nella prua del M. A. S.

Del fatto glorioso il pubblico non ebbe allora che scarse notizie, e si parlò di siluranti che allora significavano soltanto torpediniere.

Come premio, Gramaticopolo fu nominato comandante di M. A. S. Premio che oggi sembrerebbe assai modesto ma che Gramaticopolo mi annunziò con viso raggiante. Pensate! Invece di un piccolo motoscafo, lento, armato di un cannoncino da 25 mm., avere al comando un M. A. S. velocissimo (così pareva allora), armato di un pezzo da 47, di mitragliatrice, di bombe, e poter

correre il Golfo a proprio talento, comparire sulla costa nemica di notte e di giorno, fare un buon colpo e poi sparire come un fantasma!

E così fece, creando nella fantasia austriaca la leggenda di motoscafi blindati, che facevano 60 chilometri all'ora!

Altri ha compiuto, in seguito, gesta maggiori coi M. A. S. e n'ebbe giustamente onori e premi. Ma al biondo volontario di Capo d'Istria spetta il vanto di precursore. E come quasi tutti i precursori, non vide il completo trionfo, e non gli fu concesso di godere a lungo del primo trionfo.

Il 23 Giugno 1916, un mese dopo l'impresa di Trieste, Gramaticopolo chiese ed ottenne, dopo molte insistenze, di imbarcare come osservatore, sopra un idrovolante francese che doveva compiere un'esplorazione sopra Capo d'Istria e Pirano. Con un tramonto meraviglioso, l'idrovolante lasciò Grado. Lo seguimmo a lungo nel cielo sereno, infuocato dagli ultimi raggi del sole. Poi divenne un punto quasi impercettibile e scomparve nella leggera foschia che copriva la costa. Nessuno di noi immaginava in quell'istante che in quel crepuscolo luminoso, sereno, spariva per sempre il giovinetto eroe.

Passarono le ore ma l'idrovolante non faceva ritorno. Uscirono motoscafi, uscirono torpediniere alla ricerca. Un'ansietà sempre crescente ci opprimeva. Ormai non v'era più dubbio. L'idrovolante non aveva potuto far ritorno. Ma rimaneva una speranza. Forse aveva amarrato ed aspettava soccorso. Tutta la notte trascorse nella ricerca affannosa, fra alternative di speranza e di sconforto.

All'alba, un idrovolante nemico comparve a levante di Grado; si inoltrò verso terra, e senza rispondere ai tiri delle batterie, lanciò un messaggio, poi tornò verso Trieste.

Poco tempo dopo, il messaggio era portato al Comando. Eravamo tutti radunati nell'ufficio del Comandante; coll'animo ondeggiante fra la quasi certezza di una catastrofe e un'ultima, irragionevole speranza. Il Comandante aprì l'astuccio di metallo, trasse fuori il foglio e lesse rapidamente. Poi, con voce che tradiva un'intensa commozione porse il foglio a Rizzo, dicendogli: "Legga".

Chi scriveva era il pilota francese: "l'idrovolante era stato abbattuto. L'osservatore (e dava un falso nome) ucciso". Seguiva una dichiarazione del comandante austriaco che attestava il contegno valoroso del pilota francese e la morte dell'osservatore.

Particolare straziante: l'idrovolante era caduto a Capo d'Istria e, come sapemmo in seguito, il padre di Gramaticopolo fu, nella sua qualità di medico provinciale, costretto a constatare la morte del figlio.

Ascoltammo la lettura del messaggio in un tragico silenzio. A molti scendevano, silenziose, le lagrime giù per le gote.

- È morto - disse una voce - come ognuno di noi vorrebbe morire; combattendo contro il nemico. "Ed erano, forse, le sole parole che fosse possibile di pronunziare, in quel momento, e che meglio rispondessero ai sentimenti, al pensiero di tutti i presenti.

Poco tempo dopo, Nazario Sauro, che aveva sempre dimostrato un grande affetto per Gramaticopolo, e spesso l'aveva voluto compagno nelle sue imprese, affrontava serenamente l'infame supplizio a Pola.

E così, nel breve spazio di pochi mesi, i due purissimi eroi, venuti fra noi a testimoniare, colle opere, quale ardore di fiamma patriottica divampasse nei cuori che ci attendevano sull'opposta riva, erano tornati nella terra, – donde erano partiti, esuli volontari, – per affrontare la prova suprema, riservata agli apostoli di ogni causa nobile e santa: il martirio.

CAPITOLO VI.

Impressioni e reminiscenze di Grado - Il Re - L'Ammiraglio Thaon di Revel - Roullier - La prima gita di Rizzo a Trieste - Il 2 Novembre 1916 ad Aquileia.

Non credo si provasse un momento di noia a Grado. Quando non v'erano scorte e ricognizioni, quando i velivoli nemici ci avevano lasciato dormire in pace, ognuno di noi pensava subito ad eseguire qualche progetto da lungo tempo accarezzato.

Il Comandante partiva per la caccia in palude, oppure faceva una scappata a Monfalcone, a Gradisca, a Gorizia; il dottor Galatà e il Comandante in secondo uscivano caracollando sui loro corsieri e galoppavano disperatamente fino alle batterie di Corbatto e Primero; il buon Cappellano profittava della quiete per sprofondarsi col volontario Venuti, segretario e cassiere del Comitato di beneficenza, in discussioni interminabili sui conti, sui progetti di laboratori, di ospedaletti per bambini, di asili e via dicendo. Gli ufficiali più giovani flirtavano con qualche bella signorina che coraggiosamente era rimasta a Grado, sfidando, imperterrita, i bombardamenti del nemico e le dichiarazioni infuocate degli ufficiali italiani. I più anziani giocavano al bigliardo, alle carte, agli scacchi, leggevano o, molto più prosaicamente, schiacciavano un sonnellino.

Io preferivo qualche gita all' isoletta di Barbana dal celebre santuario, alle batterie di Golametto, dell' Isola Morosini, o di Punta Sdobba dove avevo un mondo di amici, di vecchie conoscenze; e quando era possibile, correvo a rivedere la basilica e il piccolo Museo di Aquileja; e se mi toccava la fortuna, molto rara, di poter disporre di un' automobile, ne profittavo per andare a Monfalcone, o per spingermi talvolta fino ad Udine che per noi, miseri abitanti delle paludi, rappresentava, la Capitale, dove – a prezzi, non sempre modesti – si potevano trovare libri, giornali

illustrati, oggetti di vestiario e di toilette – ed in genere, tutte quelle cose più o meno utili e necessarie che mancavano a Grado.

Altre distrazioni, erano le visite del Re, del Duca, della Duchessa d'Aosta, del Principe Ereditario, di ammiragli, di ministri, di uomini eminenti, di missioni estere – occasione a fotografie, pretesto per visite alle innumerevoli Istituzioni di beneficenza che la prodigiosa attività del Cappellano Don Giordani aveva saputo creare e far prosperare, quasi senza sussidi, col contributo di qualche generoso.

Molto frequente, e – quasi sempre improvvisa, la visita di Sua Maestà Vittorio Emanuele III.

Semplice – nel vestito e negli atteggiamenti – col volto austero ma frequentemente illuminato da un sorriso che ricordava quello di una Regina: " A cui le grazie la corona cinsero", Grado lo vedeva scendere dal motoscafo, sulla banchina, dove il Comandante, il Sindaco e pochi altri lo attendevano.

Nessuna pompa, nessuna folla – quasi nessun grido – per espressa volontà sua.

Egli non veniva come Sovrano per ricevere omaggi – ma quale Capo di esercito – per visitare qualche batteria, per informarsi di nuovi lavori, per assistere a qualche piccola azione.

Le sue parole erano semplici e brevi ma rivelavano sempre una perfetta conoscenza dell'argomento che consideravano. Chi parlava con lui sentiva subito la necessità di essere conciso, esatto e sincero nelle risposte – se voleva meritare quello sguardo di benevola attenzione che era quasi sempre – con una stretta di mano più calorosa – il solo segno di approvazione che da Lui si poteva sperare.

Qualcuno se ne doleva, ma chi ne aveva seguito attentamente l' opera, dal primo giorno del suo regno – dal giorno in cui l'Italia sfiduciata e smarrita, chiedeva l'Uomo che ne dirigesse con mano ferma i destini – comprendeva come per un popolo come il nostro – democratico nel sangue, ma assai meno facile di qualunque altro



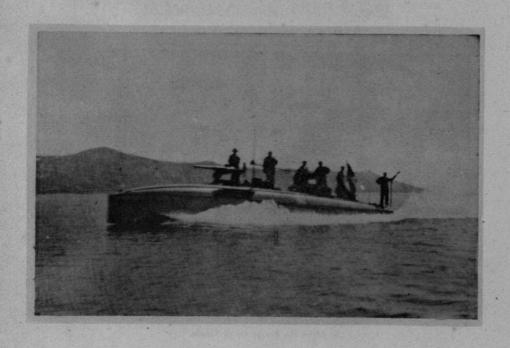
S. M. il Re visita gli hangars di Grado.



S. M. il Re per le vie di Grado.



Missioni estere a bordo di un M. A. S.



a lasciarsi illudere dalle parole vane – occorreva appunto un Uomo come quello.

Egli aveva finalmente cancellato di fronte alle altre Nazioni la leggenda, creata intorno al nome Italiano dalla tradizione secolare di Principi che col fasto avevano creduto di scusare ogni debolezza, ogni errore, ogni colpa.

Serietà ed onestà nella vita privata come nella politica, egli aveva ritenuto le doti più necessarie per il Sovrano d'Italia, e praticandole, aveva finito per creare in favore del suo Regno e quindi dell'Italia, quelle correnti di rispetto e di stima che sono più forti di qualunque più agguerrito esercito.

. 1/4

La stessa semplicità di modi, la stessa rigida coscienza del proprio dovere, la stessa precisione nei comandi, nell'Uomo che ha avuto nelle mani le sorti della marina.

Un giorno – confuso nella folla di ufficiali che seguivano a distanza il Sovrano e l'Ammiraglio di Revel – pensavo che la fortuna aveva creato per l'Italia, sempre, in ogni occasione, gli uomini che le erano necessari. Prima della guerra, la nostra Marina aveva fama di valorosa, ben preparata come uomini e come materiale, ma tutta la preparazione si era rivelata bruscamente quasi inutile. Conveniva rinunziare ad ogni sogno di battaglie navali, cambiare assolutamente sistemi ed armi.

Chi ha seguito, dall'inizio, tutta l'opera del Comandante dell'Alto Adriatico – completata poi, nel suo nuovo incarico di Capo di Stato Maggiore, – può dire di quanta, paziente, minuta, costante preparazione, sian frutto gli atti di ardimento leggendario che hanno dato, in questo campo, il primato alla nostra Marina.

Fasana, Trieste, Premuda, Durazzo, Pola, sono la conseguenza di mesi e mesi di allenamento, di faticose crociere, di oscure ricognizioni – volute e preparate, giorno per giorno, ora per ora, in base ad un programma ben chiaro, ben organico, da un uomo che non cono-

sceva nè sonno nè fatica – prima per sè e poi per gli altri, – che tutto voleva scrutare cogli occhi propri, – che noi, a Grado, vedevamo comparire quasi sempre all' improvviso, e che avevamo, si può dire presente, ad ogni ora, grazie ai suoi telegrammi che recavano ordini precisi, perentori.

Come tutti gli uomini veramente superiori, egli, il Capo Supremo, conosceva tutti – dal più alto al più umile – e di tutti sapeva apprezzare il lavoro; era quindi temuto, ma anche adorato, provocando così i due sentimenti che i condottieri di uomini devono ispirare.

E la Marina ha trionfato, perchè, seguendo il suo esempio, tutti hanno, come voleva Nelson, fatto il loro dovere, – perchè la pleiade di valorosi che la componevano, ha trovato un Capo, nel vero senso della parola.

ROULLIER.

Siamo tutti riuniti sotto la veranda dell' Hôtel Fonzari, sede del Comando. In un angolo, attorno all'Ammiraglio di Revel stanno gli altri Capi; Rizzo va e viene portando telegrammi, impartendo ordini.

Noi facciamo circolo intorno ad un bel giovane, biondo, alto, elegantissimo nella sua uniforme di aviatore – Roullier. La conversazione è animata ma è interrotta, ad intervalli, da improvvisi silenzi e gli sguardi si rivolgono verso il gruppo dei capi, quasi ad aspettare un ordine, un cenno.

Siamo tutti un po' nervosi. L'azione fissata per il mattino è stata differita non si sa per quale ragione; e temiamo un nuovo contr'ordine.

Finalmente Rizzo si stacca dal gruppo dei capi e si avvicina a noi, parla brevemente con Roullier; poi col solito sorriso arguto si rivolge a me:

- Non si inquieti. Nessun nuovo rinvio. Ordine di partire immediatamente.

In due salti, sono a bordo del mio buon Oleander che pochi



Ammiragli in visita a Grado.



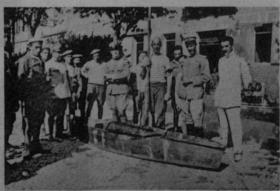
Il Comandante E. A. D' Albertis.



Arrigo Boito.



Arrigo Boito.



Profughi della Costa Istriana e il battello col quale hanno compiuto la traversata.



S. E. Martini coi Presidenti del Senato e della Camera.



G. Marconi.



Il capitano di corvetta Goiran.



Il Sindaco di Grado.



Ufficiali in visita a Grado.

minuti dopo, esce dal porto, e volge verso levante. Mezz'ora dopo, sono al posto assegnato, al traverso di Punta Sdobba.

Giungono intanto, dalla parte della boa di Muggia, le torpediniere ed i M. A. S. che si dispongono secondo l'ordine prestabilito.

Un rombo lontano, dalla parte di Grado. I velivoli si sono levati in volo, prendono quota, poi si dirigono verso Trieste.

Cominciano i primi colpi. Istintivamente rimetto in moto, avvicinandomi al campo dell'azione. Si vedono distintamente i nostri apparecchi giungere su Trieste, lanciare le bombe. Li accoglie un fuoco vivissimo delle batterie antiaeree. Si alzano intanto gli apparecchi nemici ed i nostri si ritirano, seguiti dagli austriaci.

Ad un tratto, un apparecchio piomba, rapidissimo, in mare. Un altro scende planando, e amarra. Dirigo a tutta forza alla sua volta. È un francese, compagno di quello affondato. L'apparecchio è colpito ma il pilota e l'osservatore, sono incolumi. Li prendo a rimorchio mentre i velivoli nemici lanciano bombe sulle torpediniere che fanno evoluzioni, facendo fuoco con tutti i pezzi.

Passa rapidamente un M. A. S., diretto a Grado.

- Roullier è morto! Procuri di portare al più presto in salvo l'altro apparecchio.

Tale, naturalmente, è la mia intenzione, ma il motore delicato si riscalda ed il tragitto non è breve. Per ingannare il tempo, faccio segnali ai due aviatori, in uno dei quali riconosco un pilota che qualche mese prima, ho tratto in salvo, mentre il mare agitato stava spingendo il suo apparecchio sui frangenti delle secche di Morgo.

Prendo fotografie, e, di tanto, in tanto, osservo col binoccolo le manovre dei velivoli nemici che, per fortuna, si occupano soltanto delle torpediniere e non sembrano aver intenzione di darci molestia.

Intanto, a poco, a poco, mi sono accostato alla spiaggia, sotto la protezione delle batterie. L'idrovolante francese è salvo. Lo conduco fino all'hangar, poi scendo a terra, accolto dal buon comandante con un amorevole saluto "Abbiamo trepidato per lei "che riesce più gradito di qualunque elogio.

Più tardi, per le vie di Grado, passa un corteo, imponente, nella sua tragica semplicità. Portato e scortato da marinai in gran tenuta, procede lentamente il feretro, coperto di una coltre bianca. Seguono l'ammiraglio di Revel ed uno stuolo di ufficiali.

Il feretro arriva alla banchina dove è ormeggiata una torpediniera. È issato a bordo, in coperta, mentre i marinai fanno ala e presentano le armi.

Salgono sulla torpediniera l'ammiraglio ed altri ufficiali, facendo il saluto. Nessun discorso. Sentiamo tutti che ogni parola, ogni voce turberebbe la tragica maestà del momento. Adagio, adagio, la torpediniera si muove; passa tra le banchine, gremite di marinai e di popolo, in mezzo ad un grande, religioso silenzio.

Sulla coltre bianca una sola corona di alloro. Accanto al feretro, eretto nella persona, col volto atteggiato a mestizia solenne, sta l'Ammiraglio colla mano alla visiera del berretto.

La torpediniera esce dal canale, mette la prua su Venezia, si allontana velocemente e scompare nella nebbia.

UNA GITA CON RIZZO.

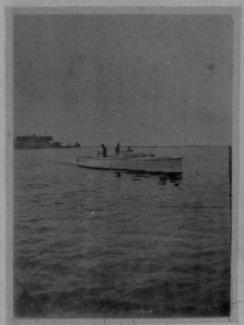
"Faccia tener pronto l'Oleander per stassera : metta a bordo una mitragliatrice ed un lanciafiamme " – mi dice Rizzo.

È ormai lontano il tempo in cui egli si valeva della pronuncia siciliana per sottrarsi a troppo lunghi colloqui. Non è diventato molto loquace, senza dubbio, ma abbiamo ormai un tema comune, per la conversazione: le escursioni fatte insieme, molte volte, per la ricerca del sottomarino Jalea, per provare nuovi dragamine, e, a poco per volta, siamo diventati buoni amici.

- Dove andiamo? chiedo a Rizzo; ma questi crolla il capo, sorridendo, e si stringe nelle spalle. Poi, accorgendosi che comincio ad inquietarmi sul serio, mi dice in fretta: "Lo domandi al Co-



Idrovolante francese a rimorchio dell' "Oleander" (15 agosto 1916).



Il Motoscafo "Oleander".



L' equipaggio dell' " Oleander ".

Questa raffica di giovinezza è breve pur troppo. A misura che il motoscafo procede nella sua rotta, l'animo riprende la coscienza del momento presente e tutte le facoltà del mio essere si raccolgono, si concentrano nello sguardo che scruta attraverso la leggiera nebbia le luci della costa che va avvicinandosi rapidamente.

Rizzo fa un gesto di dispetto e mi chiede l'ora. Sono le 22.

"- Quello sciocco di (e fa un nome) ha sbagliato i calcoli sull'effemeride. Siamo in ritardo di oltre mezz'ora".

Un bagliore sempre più vivace si diffonde nel cielo accentuando i profili dei monti. La luna, nemica dei ladri e degli esploratori notturni, comincia a far capolino, a spargere pagliuzze d'oro sul mare.

- Bella notte per una serenata, mormora un marinaio.
- Sta zitto, imbecille, esclama Rizzo. Ecco chi ti darà la serenata. Uno sprazzo vivido dalla parte di Punta Sottile. Un proiettore si è acceso ed il fascio luminoso rivolto dapprima verso il cielo, scende sul mare e lo spazza lentamente; poi si ferma, involgendo il motoscafo.
- Si abbassi, mi dice, ridendo, Rizzo, perchè non vedano il riflesso della sua barba bianca.

La scappata umoristica mi fa sorridere ed abbasso istintivamente il capo. Continuiamo lentamente la rotta, abbarbagliati da quella luce, aspettando quello che riteniamo ormai inevitabile – l'allarme, il sibilo di qualche proiettile, l'uscita di qualche idrovolante, di qualche motoscafo, o, peggio ancora, di qualche torpediniera.

Invece nulla. Il fascio luminoso lentamente si stacca da noi, continua a correre sul mare; poi, bruscamente, si volge verso la diga e si ferma, tracciando come una linea che chiude l'imboccatura del porto.

- Non c'è più niente da fare - osserva Rizzo.

Tuttavia fermiamo il motore e rimaniamo in ascolto. Non si sente alcun rumore sospetto. Ma la luna illumina ormai tutta la zona in cui ci troviamo e la sua luce non è quella del proiettore con la quale – lo sappiamo per pratica – molto spesso non si distinguono con precisione gli oggetti.

Ogni sorpresa è ormai impossibile e proseguire sarebbe pazzia inutile. Rimettiamo in moto; gli scoppî del motore risuonano sul mare. Il fascio luminoso ha come un sussulto, ma poi rimane fermo sulla diga. Si direbbe – e forse è così – che ci aspetti al varco. La mentalità austriaca è fatta in questo modo: teme l'insidia ma è lenta nel trovare il mezzo per rintuzzarla. L'esempio del motoscafo affondato di giorno, sotto il tiro delle batterie, è ancora recente, ed il nemico preferisce vederci entrare nella rete, senza correre rischio.

Ci avviciniamo ancora un poco, come attratti dal fascino di quella terra promessa di cui vediamo le luci e sentiamo i suoni, poi descrivendo una curva sapiente, riprendiamo un po' tristamente la via del ritorno.

E così quell'avventura, attesa con tanto desiderio, cominciata con tanta ansia di speranze, mi ha procurato, – ma assai più tardi, una sola soddisfazione – un autografo che conservo prezioso, in cui Luigi Rizzo, dopo l'affondamento della *Wien*, la ricorda come la sua prima gita a Trieste.

Larifius Marchese,

Li ricorde la geta con l'Heauder
al chiero d' luine?!

Ous altrs gits e poi la lerga
con hum rimitato.
Ringramamenti per le buone parols

Venegia 14-12-914

47

2 NOVEMBRE 1916.

Eravamo tutti raccolti – sotto i cipressi – fra i cespugli e le aiuole fiorite del cimitero di Aquileia – dopo la solenne cerimonia nella basilica meravigliosa.

Il Duca, il Capo Supremo di quella III^a Armata che ha dato gloria a chiunque ebbe la fortuna di farne parte – in piedi fra le tombe – ci parlava di patria, di vittoria – invocando i nostri morti gloriosi.

Nessuna rettorica. Nessun gesto convenzionale. Il principe Sabaudo discorreva pianamente, con voce vibrata ma senza enfasi – eppure ognuno di noi sentiva che le sue parole davano forma al nostro pensiero – in modo tale, che forse nessun oratore prima di lui seppe – e forse nessuno, dopo di lui, saprà farlo.

Così, nei tempi remoti, dovevano parlare i condottieri di popoli – interpreti delle anime delle folle – investiti di quel misterioso potere che sublima le facoltà umane – fino al punto di creare un contatto quasi tangibile fra il presente e quello che fu, – tra i viventi e quelli che non hanno più forma apparente di vita.

Chi non ha compreso in quei momenti di mistico fervore come si possano compiere con semplicità, senza sforzo, quegli atti di sacrificio che nei tempi normali si chiamano eroismi – e come siano degni d'invidia coloro che possono scomparire – assorti come i martiri – nell'estasi sublime, – senza conoscere l'orrore istintivo del distacco dalla vita?

- Sogni di mente esaltata dirà taluno.
- Sogni rispondo che hanno fatto migliaia e migliaia di uomini; — tutti coloro che, di fronte al pericolo supremo, hanno avuto la visione dell'attimo fuggente, in cui, nella materia che si spegne, lo spirito si trasforma e vive.

Quelle visioni sono svanite pur troppo, ed è quasi impossibile rievocarle con le parole – come non si rievoca con queste l'impressione di un profumo, di un suono.

Ma il ricordo rimane e costituisce un tesoro inestimabile, perchè nessuno può toglierlo a chi lo possiede, e nessuno di coloro che verranno dopo di noi, avrà più modo di acquistarlo.

CAPITOLO VII.

Un telegramma del Capo di Stato Maggiore della Marina - Le attribuzioni di un Comandante di Squadriglia di M. A. S. - Partenza da Grado - La difesa del traffico nel Mediterraneo - Caccia ai sommergibili - Scorte ai convogli - Pericoloso equivoco - Un Mas bombardato da piroscafi alleati - La vita a bordo dei Mas - Un siluro affondato dalle bombe di un Mas - Dopo Caporetto - La fine di un sogno.

Il 26 Aprile 1917, un telegramma del Capo di Stato Maggiore mi ordinava di raggiungere immediatamente Spezia per assumere il comando di una squadriglia di M. A. S.

Dal giorno in cui i motoscafi da guerra erano stati varati, avevo sempre manifestato il desiderio di prendere servizio su questi. Non avevo potuto appagare subito questo voto – ma ora la realtà oltrepassava i miei sogni più arditi; e confesso che fui quasi turbato al pensiero delle nuove responsabilità che avrei dovuto affrontare.

Il capo squadriglia, sopratutto in quel tempo, in cui i M. A. S. non avevano, com' ebbero in seguito, un' organizzazione propria, con gerarchia ed attribuzioni ben definite, sotto il comando del Capitano di vascello, Costanzo Ciano, doveva riunire alla pratica del servizio anche le cognizioni amministrative necessarie per mantenersi in contatto coi molteplici uffici tecnici e contabili della marina; doveva far rapporti, compilare statistiche, dirigere tutto il complicato organismo burocratico della piccola collettività, senza trascurare, d'altra parte, le esigenze del servizio, che, a qualunque ora del giorno e della notte, potevano richiedere l' istantanea uscita dei M. A. S., e che quindi lo tenevano legato per tutte le ventiquattro ore alla squadriglia.

Si aggiunga che, nel caso mio, la nomina a Capo squadriglia era contraria ad un preconcetto, fino a quel momento, prevalso, nella scelta dei miei antecessori; che soltanto un tenente di vascello effettivo potesse essere comandante di squadriglia di M. A. S. Tant'è vero che lo stesso Rizzo non aveva potuto avere il comando della squadriglia di Grado, se non dopo il suo passaggio da tenente di vascello di complemento ad ufficiale di marina effettivo.

A tutte queste difficoltà si univa il fatto che, assai diverso da quello che aveva compiuto fino allora, era il servizio in Mediterraneo, dove si trattava di combattere un nemico quasi sempre invisibile e che in quei mesi pareva il padrone dei mari.

A queste preoccupazioni si aggiungeva il sincero rammarico di dover abbandonare Grado. Al momento del distacco mi accorgevo quanto saldi fossero i vincoli che mi tenevano legato a quella famiglia che stavo per lasciare.

Gli addii furono però brevi, affrettati come devono essere in tempo di guerra. La sera del 27 aprile 1917, dopo aver stretto la mano al Comandante, agli amici, mi imbarcavo sopra il rimorchiatore "Olanda" che, scortato da due torpediniere, doveva rimorchiare a Venezia una grossa draga, catturata a Monfalcone e che portava il nome di "Austria".

Sulla calata del porto, erano, insieme ai volontari motonauti, tutti i marinai dei motoscafi, tutti quelli che per due anni mi erano stati compagni fedeli e valorosi in tutte le imprese che avevano dimostrato ai più increduli la grande utilità e l'importanza che in questa guerra poteva avere il piccolo naviglio con motori a scoppio. Buoni ed affezionati ragazzi di cui avevo finito per conoscere le qualità e i difettucci, di cui ho conservato un caro ricordo, e che, a loro volta – lo provano le lettere che ricevo – non hanno dimenticato il loro vecchio comandante. La draga era già uscita dal canale quando un motoscafo ci raggiunse. Era l' "Oleander " – il motoscafo prediletto che aveva voluto portarmi ancora un saluto.

Rimasi lungamente in coperta, fino a che la nebbia e le ombre della notte non nascosero le case e il campanile di Grado.

La prima parte, la migliore, della mia vita di volontario del mare era finita.

34

Giunsi in Mediterraneo, quando la guerra marittima che sembrava languire in Adriatico, era più violenta in quel mare – specialmente nella zona alla quale ero destinato – per la maggiore frequenza ed intensità degli attacchi dei sommergibili. Sotto l'alta direzione del Capo di Stato Maggiore, il contrammiraglio Mortola stava appunto in quel momento organizzando quella Difesa del Traffico che, in breve, – attraverso mille difficoltà di indole politica, burocratica e finanziaria, con mezzi relativamente scarsi – meritò di essere citata ad esempio, da competenti ufficiali stranieri, – sempre migliori conoscitori, e giudici più giusti ed imparziali delle cose nostre, di quello che non siamo noi, – sempre pronti ad esaltare quello che fanno gli altri, e a denigrare, – quando non lo ignoriamo, – ciò che avviene in casa nostra.

Poche erano allora le squadriglie, e, composte di pochi M.A.S.;

non ancora ben determinato il compito di questi nella lotta che la Marina stava compiendo contro i sommergibili.

Il concetto predominante, in quel tempo, era che i M.A.S., veloci, quasi invisibili, dovevano essere impiegati esclusivamente — quale mezzo d'offesa, alla caccia, all'attacco dei sommergibili. L'esperienza insegnò invece, che queste doti — preziose nelle azioni contro la costa nemica, nelle scorte ai velivoli, negli attacchi alle navi, riuscivano di scarsa utilità negli agguati notturni, nelle perlustrazioni delle zone dove era segnalato un sommergibile. Il solo risultato — di qualche efficacia — era il fatto che quasi sempre bastava la presenza di un M.A.S. per far allontanare il nemico.

Ma se il sommergibile pareva sfuggire, con somma cura, qualunque contatto con noi, i poveri M. A. S. si trovarono, in cambio, di fronte ad un nemico tanto più pericoloso quanto inatteso.

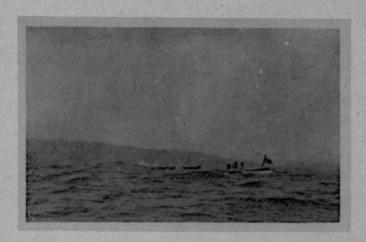
I piroscafi, al principio, non navigavano ancora riuniti in convoglio, e sebbene avessero istruzioni di seguire rotte determinate, non sempre obbedivano agli ordini ricevuti; e molte volte i M. A. S.







M. A. S. in perlustrazione.







M. A. S. in perlustrazione.

dovevano uscire al largo per richiamare al dovere le pecorelle recalcitranti. Pecorelle, per modo di dire, perchè armate di buone artiglierie di cui si servivano spesso – specialmente se inglesi od americani – per accogliere a cannonate i disgraziati messaggeri, scambiandoli per il temuto sommergibile.

Veramente, con un po' d'attenzione, i bravi comandanti dei piroscafi avrebbero potuto riconoscere la differenza fra un motoscafo ed un sottomarino.

– Ma le precauzioni non sono mai troppe. "– Così ragionavano probabilmente quei buoni Comandanti". Il tedesco è astuto e traditore. Chi ci assicura che non abbia creato un nuovo tipo di sommergibile, e che la bandiera italiana che vediamo sventolare non rappresenti un tranello del nemico?

Era dunque un nuovo rischio aggiunto agli altri, ed i M. A. S. vi si erano rassegnati ed avevano finito per non preoccuparsene troppo, perchè i tiri di quella brava gente non erano molto precisi ed i proiettili avevano finora avuto il buon senso di cadere in acqua a maggiore o minor distanza del bersaglio.

Ma pur troppo, i tiri, una volta, ebbero maggior precisione e la commedia si mutò in dramma e quasi in tragedia.

Era il 7 ottobre del 1916. Verso mezzogiorno, un M. A. S. della mia squadriglia, di vedetta all'isola Gallinara, fu avvisato che alcuni piroscafi americani, diretti a Genova, erano al traverso di Capo Mele. Compito del M. A. S. era di compiere una perlustrazione durante il passaggio delle navi.

Il comandante del M. A. S., un bravo volontario, che avevo conosciuto a Grado dove aveva passato molto tempo in una batteria, uscì, malgrado il mare agitato, per compiere la perlustrazione. Giunto a circa 800 metri dai piroscafi, questi, non tenendo conto dei segnali della nave italiana che li scortava, aprirono il fuoco contro il motoscafo. Trenta colpi di cannone furono sparati ed uno colpì il M. A. S. nella prua, attraversandola da parte a parte a 10 centimetri sopra i serbatoi di benzina. In mezzo al grandinare dei

proiettili, il volontario continuò a dirigere con molta calma la manovra. Lo scoppio di un shrapnell lo gettò sul pagliolo; si rialzò, riprese il timone e riuscì a condurre in salvo alla Gallinara il motoscafo.

Passarono molti giorni. Il M. A. S. fu prontamente riparato ed il volontario riprese tranquillamente il suo servizio. La sua avventura cominciava a formare oggetto degli scherzi amichevoli dei colleghi; quando ad un tratto, il poveretto cominciò a dar segni di commozione cerebrale e fu costretto a lasciare il comando e ad intraprendere una lunga cura.

Oggi egli è guarito, ma intanto ha dovuto abbandonare il servizio troppo presto per ottenere il giusto premio dell'opera sua.

.00

Non era tutta color di rosa, come si vede, la vita dei volontari in Mediterraneo. Ad ogni allarme, ad ogni chiamata, bisognava correre a bordo, mollare gli ormeggi ed uscire; e tutto ciò in pochi minuti, cinque o sei al massimo. C'erano poi i servizi abituali di agguati, di perlustrazioni, di scorte. I M. A. S. erano certamente belli e veloci arnesi di guerra, ma non offrivano a chi vi era imbarcato alcun riparo dagli spruzzi dei marosi e dalla pioggia, alcuna comodità, non dico per dormire, ma nemmeno per riposare. Aggiungete il rumore assordante dei motori, l'odore della benzina e dei grassi, la continua preoccupazione di non lasciare palmo di mare non esplorato.

Fate questo lavoro per dieci, per dodici, talvolta per ventiquattro ore consecutive; – di notte, colla tramontana che intirizzisce – di giorno, col sole che brucia e dal quale non v'è riparo – col mare che spazza da prua a poppa e vi accieca cogli spruzzi e mi direte poi se gli equipaggi dei M. A. S. non avessero qualche volta il diritto al mugugno.

Diritto che ai bei tempi in cui correvo il mare col mio yacht, ho sempre riconosciuto ai miei marinai e che qualche volta rico-





Partenza per un allarme.



Manovra con la torpedine.

2-3



Pronti al pezzo.



Salvataggio di un idrovolante.



Colazione a bordo.



In linea di fila.



Interno di un M. A. S.

noscevo anche adesso ai motonauti, fingendo di non sentire quando qualcuno di loro parlava con ammirazione esagerata ad arte della vita più riposata che si faceva in altre squadriglie.

Una volta, però, seccato di queste palinodie, interruppi il bron-

tolone dicendogli bruscamente:

" Quando sarà finita la guerra, il miglior ricordo suo non sarà quello degli ozi goduti in altra squadriglia, ma delle fatiche sopportate in questa".

Certamente, le fatiche non erano poche, nella zona affidata alla nostra sorveglianza, continuamente percorsa da un traffico intenso e quindi insidiata continuamente da sommergibili. Fatiche oscure, non compensate dalle emozioni di un combattimento, perchè, a farlo apposta, i sommergibili che pure si facevano vivi – e come! – dove i M. A. S. non erano presenti, non si lasciavano quasi mai vedere da noi.

Questo risultato – diciamolo così – negativo, fece nascere finalmente il pensiero di affidare ai M. A. S. quelle scorte di convogli – che prima ci erano state rigorosamente proibite. E l'esito giustificò il concetto che i M. A. S., arma potente di offesa in Adriatico, fossero mezzi utilissimi di difesa in Mediterraneo.

Ciò accadeva verso la fine del 1917. Da quell'epoca, sino alla fine della guerra, i M. A. S., di giorno, di notte, con buono o cattivo tempo, facesse freddo o bruciasse il sole, uscivano e facevano la spola tra Villafranca e Savona, spingendosi frequentemente fino a Genova.

Migliaia di piroscafi da carico o da passeggeri – mastodonti del mare e modesti cargoboats – veloci o lenti come tartarughe, – dipinti nei modi più strani, – che portavano all'Italia carbone, viveri, armi, merci di ogni genere, – i mezzi cioè per resistere e vincere – tutti, hanno visto e dovrebbero ricordare – i piccoli navicelli, appena visibili, in mezzo alle onde, ed alla spuma sollevata nella rapida corsa – guizzanti in rotte a zig-zag, ora lontani, ora vicini ai convogli, ma sempre pronti all'attacco – cogli uomini in

coperta, il cannoniere al pezzo, il torpediniere accanto alle bombe, il comandante al timone o intento ai segnali.

Qualche volta, da un semaforo si segnalava: Sommergibile in vista; a due, a tre, a dieci miglia. – E allora, altri M. A. S. giungevano in rinforzo e si sparpagliavano sui fianchi, di prua o di poppa ai convogli.

Talvolta si udiva uno scoppio, seguito da altri, ed alte colonne d'acqua si alzavano dal mare. Un M. A. S. aveva visto o creduto di vedere un periscopio, una scia ed aveva lanciato una bomba. I M. A. S. partivano allora in caccia alla ricerca del nemico. Nemico insidioso e pauroso, nello stesso tempo, che non osò mai attaccare un convoglio scortato dai nostri motoscafi.

Questo fatto, in certo modo, lusinghiero per i M. A. S. e rassicurante per le navi che erano affidate alla loro scorta, provocava però un certo malumore negli equipaggi. A nessun cacciatore piace di tornare a casa, sempre, a mani vuote.

Una volta, però, un sommergibile, più audace, che aveva – il giorno prima – tentato di sviare i M.A.S. dalla scorta di un convoglio, molto importante, cannoneggiando – a poche miglia da questo – un piccolo veliero, – osò, profittanto del tempo burrascoso, avvicinarsi alla costa dov'era incagliato un piroscafo. Ma un nostro M.A.S. vigilava, ed il suo Comandante, il volontario Nicolò Cerruti, con mossa rapidissima, diresse la prora contro la scìa, e lanciò tre bombe. La scìa scomparve e, subito dopo, vennero a galla grandi chiazze d'olio e bolle d'aria – tutti gli indizi insomma dell'affondamento di un sottomarino.

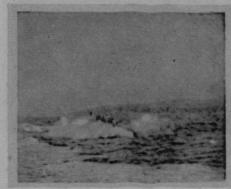
Dopo il lancio di altre bombe, furono chiamati i palombari, ma il mare troppo burrascoso non permise che essi compiessero le loro ricerche. Passarono così alcuni giorni, durante i quali, l'ansia dell'attesa produceva in tutti gli equipaggi dei M.A.S. una sovraeccitazione nervosa che si sfogava in discorsi, in discussioni interminabili, sopratutto all' ora della mensa.

L'equipaggio del M.A.S. lanciatore delle bombe, era, naturalmente,



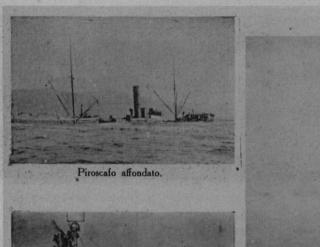




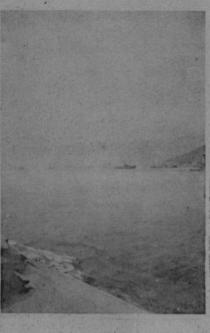




Scorte ai convogli.







Durante una scorta.



Torpedine a rimorchio.



Dopo il lancio di una bomba.

sicuro, fermamente convinto, che il sottomarino la cui presenza non era più stata segnalata da alcun semaforo, giaceva sfracellato in fondo al mare, dove alcuni gavitelli indicavano il punto preciso in cui erano state lanciate le bombe ed erano comparse le chiazze d'olio. Gli altri, per spirito di contraddizione, si dimostravano più scettici.

Nascevano quindi dispute calorose sulla manovra eseguita, sulla scìa che tutti avevano veduta. Ma era scìa del sottomarino o di un siluro? E qui, calcoli stravaganti, enunciati con termini tecnici non mai sentiti prima di allora; teorie audacissime inventate per l'occasione, ed esposte e commentate con una sicumera da far rabbrividire.

Come Dio volle, la furia del mare andò calmandosi ed i palombari poterono cominciare il lavoro di esplorazione.

Passarono alcuni minuti di attesa febbrile. Finalmente emerse, a poco, a poco un palombaro. Fece un cenno al quale rispose un urlo di giubilo: — Ha trovato! Il sottomarino è preso! — urlavano come impazziti i marinai del M.A.S. lanciatore di bombe.

Intanto, adagio, adagio, si toglievano le viti che assicuravano l'elmetto alle spalle del palombaro, mentre questi continuava a rispondere con segni ai gesti concitati di tutti coloro che erano affollati sui M.A.S., sui gozzi, che facevano ressa intorno alla barca dove si trovava. Alla fine, l'elmetto fu tolto e comparve una faccia glabra, cogli occhi un po' arrossati, con un'espressione bonariamente maliziosa.

- Com'è lungo il sommergibile? Di che tipo? Dov'è stato colpito?

Queste e mille altre interrogazioni si rivolgevano come un fuoco di fila al palombaro che, quietamente, faceva cenno colla mano di far silenzio.

Ottenuto questo a gran fatica, il galantuomo cominciò una imprecazione prettamente genovese:

- " Che ve piggie un ac...! a vui e ao sottomarin!"

- Un urlo generale gli rispose:
- Come! Non hai trovato il sommergibile?
- Ma che sommergibile! (e qui un' altra imprecazione). Da mezz'ora vi faccio segno che ho trovato un siluro. Vi ho accennato anche quanto era lungo: sette metri! Dove avete visto b....ella gente! un sommergibile di sette metri?

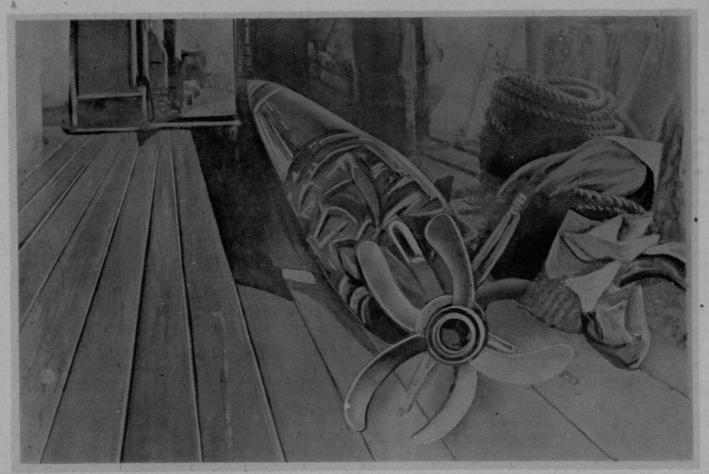
Era vero. Appena emerso e mentre gli toglievano l'elmo, il buon uomo aveva fatto dei cenni che indicavano un numero – ma nessuno li aveva capiti – infervorati, com'erano ormai tutti, nella certezza della cattura del sommergibile.

La delusione fu grande; più grave veramente, di quello che meritasse il fatto. In fondo, la presenza del sommergibile era provata dal siluro, un bel siluro di fabbrica tedesca, che tirato a galla, fu trovato sfracellato dallo scoppio delle bombe nella parte del motore; ciò che fino a prova contraria, dimostrava che la manovra rapidissima del M. A. S. aveva salvato il piroscafo, affondando, con una fortuna più unica che rara, un siluro in moto.

Considerazioni giustissime, ma che per il momento, non valsero a rallegrare i poveri marinai del M.A.S., che avevano, in cuor loro già fatto il conto delle ricompense onorifiche ed anche materiali che spettavano per la importante cattura. Se ne sono poi consolati affermando che il sommergibile era stato colpito, ma che nei giorni di burrasca aveva potuto riparare i guasti ed aveva potuto allontanarsi.

La cosa è poco probabile, ma per quei bravi marinai è diventata un'articolo di fede, e quando alcuno di loro parla del siluro che fa bella mostra di se nell'Arsenale di Spezia, aggiunge: "apparteneva al sommergibile che il M. A. S. 55 ha affondato sulla costa di Porto Maurizio, al traverso di Torre Prino, il 6 Maggio 1918, alle ore 9 del mattino, con tempo fosco e mare burrascoso".

Vanteria – del resto assai più legittima di tante altre – perchè all'atto ardito e pronto che ha salvato un piroscafo ed un equipaggio da sicuro naufragio, non è mancata che la soddisfazione della cattura e della punizione del tristo assalitore.



Siluro affondato il 6 maggio 1918 dal M. A. S. "55".



Combattimento fra M. A. S. e idrovolante.

Questa, in brevi cenni, la storia dei diciotto mesi di guerra trascorsi in Mediterraneo; storia meno attraente, più monotona, meno gaia di quella del tempo passato a Grado. Tale la rendono i nuovi e complicati doveri di ufficio, la mancanza di quella sensazione, eccitante, della continua presenza di un nemico, che si vede, si può combattere: l'incertezza snervante di tutti i giorni, di tutte le ore, – il sapere che nel momento in cui credete di potervi dedicare allo svago, al riposo, può emergere il nemico e colpire prima che voi possiate raggiungerlo.

Perchè, se nei primi tempi, il sommergibile si dimostrava più audace ed accettava battaglia, procurando l'emozione di una corsa rapida, di uno scambio di colpi, questo spettacolo guerresco a poco, a poco era finito. Il sommergibile era divenuto l'apache che aggredisce ed accoltella dove non sono le guardie. E il nostro ufficio era appunto quello di guardie di polizia – ufficio pieno di fatiche e di pericoli, ma non molto apprezzato e che procura poche soddisfazioni.

Quindi alla spensieratezza del volontario in cerca di avventure e di emozioni, era sottentrata un'azione più grave e pensosa per la coscienza delle accresciute responsabilità.

Poi vennero i giorni della sciagura inattesa, tremenda. In quei giorni tragici sentii che la giovanezza dell'animo che pareva fosse rifiorita a Grado, era scomparsa per sempre. Avevamo combattuto fino allora, con una certa noncuranza cavalleresca, senza grande astio contro quel nemico, che, salvo il breve periodo dell'invasione del Trentino, avevamo sempre respinto in terra e in mare e che, dopo le incursioni dei primi tempi, non era più uscito dai suoi rifugi dove noi andavamo a cercarlo, provocandolo in tutti i modi, sfidandolo in pieno giorno, sotto le batterie nemiche, penetrando nei suoi porti, con torpediniere e motoscafi, continuamente, senza dargli tregua.

All'improvviso, mentre fervevano ancora i preparativi per celebrare le vittorie della Bainsizza, era giunta la notizia che gli argini che credevamo incrollabili, avevano ceduto, ed il torrente impetuoso, sorpassando l'Isonzo, il Tagliamento, travolgendo tutto – aveva dilagato fino al Piave!

Fortunati quelli che in quei giorni di angoscia combattevano, difendendo palmo a palmo le lagune invase, fermando il nemico a pochi chilometri da Venezia!

Tutti o quasi tutti della famiglia di Grado, erano fra quelli. A me solo, malgrado le mie insistenze, non fu concesso. Richiamate quasi tutte le navi, le torpediniere, in Adriatico, il lavoro dei M. A. S. divenne più intenso, e più grave la responsabilità, per la vigilanza della costa, dove si svolgeva il passaggio delle truppe alleate, per la difesa dei convogli minacciati da un nemico fatto più audace.

Abbiamo la coscienza di aver compiuto il penoso dovere in modo che in nessuna scorta fatta dai M. A. S., avvenne un siluramento; che ogni tentativo contro la costa, nella zona da noi custodita, venne sventato.

Ma non fummo più lieti; – la ferita, aperta in quei giorni, non si è più rimarginata completamente. Lo stesso annunzio della miracolosa vittoria ha trovato l'animo incapace di una sensazione adeguata all'immensità del fatto. La nostra gioia è stata profonda ma raccolta e pensosa.

Ormai la guerra era finita e tutti abbiamo sentito che la vita, con tutti i suoi pensieri, con tutte le sue amarezze, dimenticate per qualche tempo in un sogno fugace di gioventù, aveva ripreso il suo corso.

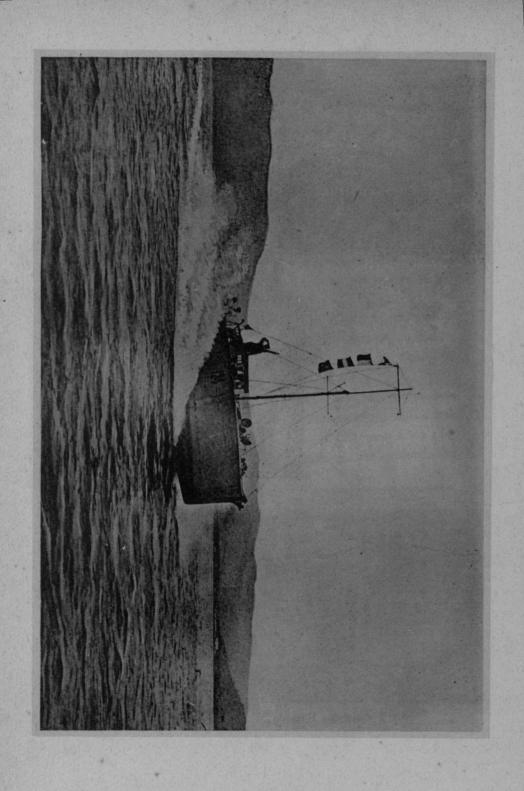
Spezia - Trieste - Venezia — (Gennaio - Maggio 1919).



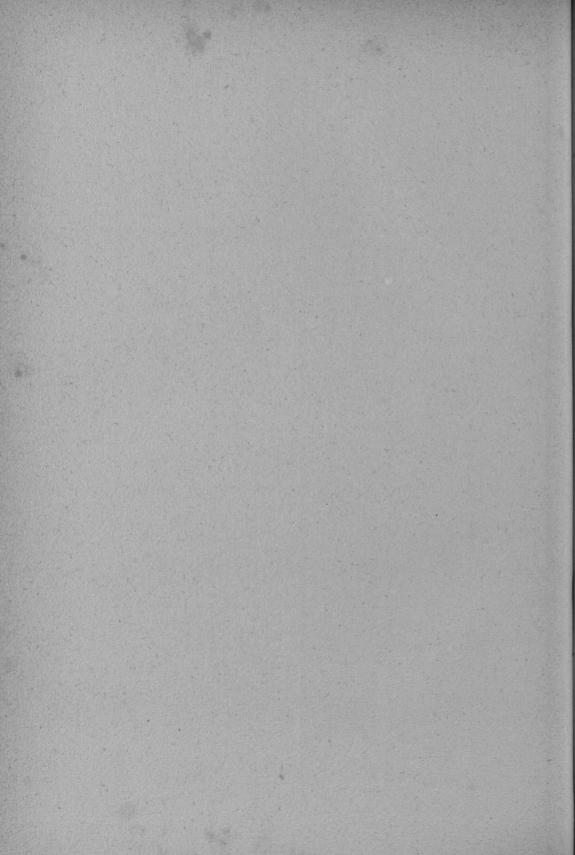




Il 4 novembre 1918.



ELENCO DEI VOLONTARI MOTONAUTI CHE HANNO PRESTATO EFFETTIVO SERVIZIO SUI MOTOSCAFI O SUI M. A. S., DEI LORO MOTORISTI, E MARINAI E DEI MECCANICI IMBARCATI SU MOTOSCAFI REQUISITI DURANTE LA GUERRA (1915-1918).



ELENCO DEI VOLONTARI CHE HANNO PRESTATO SERVIZIO EFFETTIVO SUI MOTOSCAFI O SUI M. A. S.

N O M I DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
1. Aldi Mai Gino	1-2-1916 vol. I. cl.	Com. Sez. M.A.S. (Portoferraio 1918)		11-1-1919
2. Antonelli Giulio	1-2-1916 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (1916-1918)	Elogio (1) Croce di guerra (2)	16-2-1919
3. Alloeca Nicola	1-2-1915 vol. II. cl.	vol. I. classe		11-3-1919
4 Anelli Aldo	16-6-1916 vol. II. cl.			26-2-1919
5. Ardoino Bartolomeo	1-12-1915 vol. I. cl.			9-7-1916
6. Astarita Gioacchino	1-6-1916 vol. II. cl.			1-11-1916
7. Bagilotto Umberto	1-2-1916 vol. II. cl.	Com. M.A.S. (1916-17)		16-2-1918
8. Baglio Luigi	21-8-1915 vol. II. cl.			1-5-1918
9. Bernieri Renato	21-8-1915 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (1917-18) Com. Sez. M.A.S. (AgNov. 1918)		16-3-1919
10. Barozzi Sebastiano	1-II-1915 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (1917-18) Com. Sez. M.A.S. Capo gruppo (AgNov. 1918)		1-2-1919

⁽¹⁾ Foglio d'ordini 30-1-1917. — Elogiato per avere quale comandante di M. A. S. con alto spirito del dovere e con entusiasmo, coadiuvato il Capo Squadriglia in una pericolosa operazione di guerra.

⁽²⁾ F. O.; 9-10-1918. — Comandante di M. A. S. adibito a pericolose missioni di guerra, dava prova di caldo entusiasmo e serena fermezza nell'adempimento del proprio dovere. (Alto Garda).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
11. Barsanti Gino	1-6-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe Batterie Isonzo (1916-1917) Capo Gruppo	Med. argento (1)	15-2-1919
12. Beretta Gerolamo	1-8-1918 vol. II. cl.	(1918)		1-3-1919
13. Biadene Giacomo	1-10-1915 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (1917-1918) Com. Sez. M.A.S. (1918)	Croce di guerra (2)	16-2-1919
14. Bianchi G. Batta	1-5-1916 vol. II. cl.			26-3-1919
15. Biriaco Costantino	1-12-1915 vol. II. cl.			31-8-1916
16. Beltrami Annibale	16-11-'915 vol. II. cl.	vol. I. classe		6-12-1918
17. Bossini Alessandro	1-15-1916 vol. II. cl.			21-2-1919
18. Cacace Emanuele	16-8-1915 capo gruppo	(Brindisi e Taranto)		16-3-1917
19. Cambiasi Pompeo	16-8-1915 vol. II. cl.			11-3-1919
20. Canepa Simone	1-2-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		21-2-1919
21. Cappelli Vincenzo	1-2-1916 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.AS. (1917-18) Com. Sez. M.A.S. (AgNov. 1918)		16-2-1919

⁽¹⁾ F. O.; 16-17-2-1918 — In gravi contingenze, vincendo con bravura, difficoltà e pericoli, riusciva col suo motoscafo a portare in salvo, sotto ben aggiustato tiro nemico, i pesanti pontoni armati a lui affidati. (Basso Isonzo 27-28 Ottobre 1917).

⁽²⁾ F. O.; 9-10-1918 — Comandante di M. A. S. adibito a pericolose missioni di guerra, dava prova di caldo entusiasmo e di serena fermezza nell'adempimento del proprio dovere. (Alto Garda).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
22. Carones Luigi	1-11-1915 vol. II. cl.	vol. I. (Batterie Isonzo (1916) Com. M.A.S. (1917) C. gruppo (1918)	Med. bronzo (1) Med. argento (2) Med. bronzo (3)	11-3-1919
23. Carossi Giuseppe	21-8-1915 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (1916-1918)	Med. bronzo (4) Croce di guerra (5)	16-2-1919
24, Catania Damiano	1-6-1916 vol. II. cl.		Encomio (6)	1-3-1919
25. Cerruti Nicolò	1-12-1915 vol. I. cl.	Com. M.A.S. (1916-1918) Com. Sez. M.A.S. (AgDic. 1918) Capo gruppo (20-1-1919)	Elogio (7) Croce di guerra (8)	16-2-1919
26. Ciampa Salvatore	1-2-1916 vol. II. cl.			6-6-1919

(1) F. O.; 8-2-1917. — In mancanza di altri ufficiali, volontariamente si offriva per sorvegliare, durante il tiro, una sezione di due cannoni della batteria e mentre questa era violentemente controbattuta dal nemico, rimaneva imperterrito al suo posto di combattimento ad assicurare la continuità del fuoco della sua sezione incurante dei colpi nemici, ai quali fu per lungo tempo esposto dando bello esempio ai suoi dipendenti. (4-12 Ottobre 1916).

(2) F. O.; 21-11-1917. Com. di un Mas, si dirigeva deciso e solo contro una silurante nemica costringendola, con l'aiuto di un nostro idrovolante, a ritirarsi in porto. (Alto Adriatico 23-9-1917).

(3) F.O.; 18-5-1919 — Com. del Mas 16, incaricato di cooperare con truppe alla distruzione di una passerella nemica sul Sile, sotto violento fuoco si avvicinava all'obbiettivo, facilitando ad altre truppe il raggiungimento dello scopo. Incendiatosi il Mas, perchè colpito da granate, procedeva sotto violento fuoco, con calma e perizia alle manovre di salvataggio. (Sile-Cavazuccherina. (14-12-1917). (Commutazione di encomio solenne F. O. 4-4-1918).

(4) F. O.; 16-17 Febbraio 1918 -- Com. Mas durante la ritirata delle nostre truppe, con coraggio ed attività in ogni occasione si batteva col nemico opponendosi all'avanzata di pattuglie, avanzando allo scoperto in canali i cui margini erano percorsi da queste. (Ltt. Nord. Adriatico (3-6-Nov.1917).

(5) F. O.; 9-10-1918. — Comandante di Mas, adibito a pericolose missioni di guerra, dava prova di caldo entusiasmo e di serena fermezza nell'adempimento del proprio dovere. (Alto Garda, 1918).

(6) F. O.; 2-3-Aprile-1918. — Di passaggio su di un vaporetto lagunare, in condizioni critiche di navigazione, e di tempo, ed in prossimità della costa nemica, coadiuvò spontaneamente l'equipaggio nell'adempimento delle difficili mansioni. (Punta Tagliamento 28-10-1917).

(7) Dispaccio del C. di S. M. della Marina 16-8-1917. — Per la prontezza e la precisione con la quale con motoscafo a suo comando diede l'attacco ad un sommergibile malgrado le cattive condizioni di tempo.

(8) F. O.; 19-12-1918.

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
27. Ciolina Erminio	11-6-1916 vol. II. cl.			1-2-1919
28. Conti Panfilo	1-2-1916 vol. II. cl.			1-8-1917
29. Costa Mario	1-5-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		1-3-1919
30. Costantini Tamacchi U.	16-2-1916 vol. II. cl.			1-2-1919
31. D'Abbundo Torquato	16-11-'915 vol. II. cl.			1-5-1916
32. Dall'Orso Vittorio	16-11-'915 vol. I. cl.			1-1-1919
33. Dal Medico Ferruccio	1-1-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe Com. Sez. M.A.S. (Venezia 1918)		16-2-1919
34. D'Annunzio Mario	f6-10-'917 vol. II. cl.			1-12-1917
35. De Blaas Giulio	16-8-1915 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (1917-1918)		16-2-1919
36. Del Gatto Domenico	21-5-1916 vol. II. cl.			16-8-1917
37. De Sangro Placido	1-2-1916 vol. I. cl.	Com. M.A.S. (1916-1918) C. Gruppo-Com. Squadr. M.A.S. (Livorno 1918)	Med. bronzo (1)	16-2-1919
38. De Sangro Riccardo	16-10-'918 vol. II. cl.			6-2-1919
39. Di Cola Erminio	1-3-1916 vol. II. cl.			6-3-1919
40. Di Marzo Francesco	21-8-1915 vol. I. cl.			1-3-1917

⁽¹⁾ F. Ord. 4-9-1917. — Dopo aver dato prova in varie azioni, di coraggio e arditezza, si accostava, senza indecisioni, sotto il fuoco delle batterie nemiche per ricuperare un idrovolante rimanendovi per parecchio tempo per la manovra del ricupero. (*Alto Adriatico* 10-7-1917).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
41. Ercole Lucio	1-2-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe Com. M.A.S. (1916-1918)	Croce di guerra (1)	1-9-1918
42. Fabbricotti Dom.	16-8-1915 C. gruppo	Venezia (Ag. 1915)		11-6-1916
43. Falvella Francesco	1-2-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		1-2-1919
44. Fazio Bartolomeo	16-7-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		11-3-1919
45. Foggi Gualtiero	1-6-1916 vol. II. cl.	Com. M.A.S.		1-8-1917
46. Fiorello Boscolo Lis.	2-1-1916 vol. II. cl.			1-12-1918
47. Forquet Mario	1-3-1916 vol. II. cl.			11-3-1919
48. Gandola Giuseppe	16-9-1915 vol. II. cl.	vol. I. classe (in aviazione)		1-3-1919
49. Garibaldi Enrico	21-5-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe	Croce di guerra (2)	16-2-1919
50. Gennari Gedeone	16-11-'915 vol. II. cl.			15-8-1916
51. Gessi Felice	16-10-'915 vol. 2. cl.	(in aviazione) (1916-1917) C. gruppo (1918)	Med. d'argento (3) Croce di guerra	1-9-1919
52. Giarda Goffredo	1-8-1916 vol. II. cl.			16-11-'917

(1) F. Ord. 6-8-1919. — In comando di Mas, operante in zona di guerra, disimpegnava con zelo e diligenza le missioni affidategli, meritando elogio per il servizio prestato. (Mediterraneo, Maggio 1916-Agosto 1918).

(2) F. O.; 1-1919. — Per più di un anno al Comando di un motoscafo nell'Alto Adriatico dimostrava, in ogni circostanza, entusiasmo, iniziative e salde virtù militari, meritando numerosi encomi.

(3) F. O.; 1-6-1916. — Volontariamente partecipava con le funzioni di osservatore aereo a molte ricognizioni esplorative ed offensive sulla costa nemica con idrovolanti della marina rendendo utili informazioni e portando contributo notevole alla riuscita delle missioni durante le quali dimostrava sempre raro coraggio ed esemplare ardimento mitragliando sotto il fuoco nemico idrovolanti avversari. (Trieste-Nabresina-Salvore 1915. Maggio 1916).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
53. Gramaticopolo Ern.	1-11-1915 vol. II. cl.	Com. M.A.S.	Elogio (1) Med. argento (2) (alla memoria)	ucciso in combatti- mento aereo (23 giugno 1916)
54. Granato Fernando	1-2-1916 vol. II. cl.	Com. M.A.S.		26-5-1917
55. Imperiale Cesare	16-8-1915 C. Gruppo	C. gruppo a Grado (9-1915-4-1917) Com. Squadr. M.AS. Porto Maurizio-San Remo) (5-1917-11-1918) (Spezia-Trieste-Ve- nezia) (12-1918-8-1919)	Med. bronzo (3) Croce di guerra (4) Commenda dei S.S. Maurizio e Lazzaro (5)	1-9-1919
56. Imson Enrico	16-10-'915 vol. II. cl.	vol. I. classe	trasferito l'1-6-1916 nella R. Marina col grado di sottotenente di vascello di com- plemento; poi effetti- vo;prom.tenente; de- corato con medaglia d'arg. e dell'ordine militare di Savoia.	

(1) F. Ord. 29-5-1916. — Elogiato per aver saputo compiere con coraggio, decisione, perizia, operazioni diverse fra cui l'inseguimento e la cattura di un autoscafo nemico facendo prigioniero l'equipaggio di 3 persone, e iniziandone il rimorchio sebbene fatto segno al fuoco nemico di tre idrovolanti nemici. (24 Maggio 1916).

(2) Decreto Luogotenenziale 30 Luglio 1916. — Prese parte sempre volontariamente ad ardite scorrerie in mare sulla costa nemica esponendosi costantemente in modo esemplare ed inspirando nei suoi compagni la fiducia e il coraggio che erano doti precipue del suo bel temperamento. In un combattimento aereo, colpito dalla mitragliatrice di idrovolante da caccia nemico, lasciava la vita, venendosi così a troncare la sua preziosa attività bellica. (Golfo di Trieste 23 Giugno 1916).

(3) F. Ord. (suppl. 18 Giugno 1917). — Prendeva parte, durante la campagna 1915-1916-1917, volontariamente, a numerose e rischiose operazioni in vicinanza della costa nemica, ed in queste, ed in combattimenti contro aerei nemici, dava prova di freddezza, di singolare

ardimento, ed audacia. (Alto Adriatico, 1915-1917).

(4) Ordine del giorno del Capo di S. M. della Marina (23-11-1919). — In riconoscimento dei brillanti servizi resi durante la guerra con attività giovanile e fede sempre viva ed immutata, è conferita la C. di G. colla seguente motivazione: "Durante tutta la guerra, prima, al fronte terrestre, ed in seguito, al Comando di Squadriglie M. A. S., operanti attivamente in zona di operazione, dava prova in ogni circostanza, di salde virtù militari.

(5) Decreto Reale 14-12-1919, riferito nel suppl. al F. O. 31-12-1919, (1-1-1920)

(Per distinti servizi resi alla R. M. durante la guerra).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed •incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
57. Imson Mario	20-10-'918 vol. II. cl.			
58. Izzo Luigi	1-6-1916 vol. II. cl.			16-2-1917
59. La Bua Alfredo	1-3-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe	Encomio (1)	1-2-1919
60. Legnani Riccardo	21-8-1915 vol. II. el.	vol. I. cl. Com. M.A.S.		6-2-1919
61. Lodovici Tomaso	1-5-1916 vol. II. cl.			1-1-1918
62. Luzzatto Bruno	1-5-1916 vol. II. cl.			1-3-1918
63. Maccia G. Luigi	1-10-1915 vol. I. cl.			25-5-1916
64. Manfredi Emilio	1-2-1918 vol. I. cl.		Med. d'argento (2)	1-3-1919
65. Mancini Felice	1-9-1915	vol. I. cl. Com. M.A.S.	Encomio (3)	16-2-1919

(1) F. O. 15-26-1918 — Per l'intenso servizio prestato col suo motoscafo in condizioni disagevoli, nelle operazioni di salvataggio di un sommergibile incagliato.

(2) F. O. 22 Giugno 1918. — Conferita motu proprio, con decreto Reale 19-6-1918, perchè "Imbarcato sopra un Mas in perlustrazione nelle acque della Dalmazia riusciva di valido aiuto al Comandante della Sezione nel portare a fondo l'attacco contro una poderosa forza navale nemica. Sia durante l'azione navale, che condusse all'affondamento di una corazzata, sia nella successiva fase dell'inseguimento da parte di un Cacciatorpediniere, dava prova di animo forte, grande ardimento, e viva intelligenza. (Premuda, notte del 10 Giugno 1919).

(3) F. O. 29-8-1916. — Com. di Mas, non curante del pericolo, a macchina ferma, e sotto il tiro delle batterie, prestò valido aiuto agli idrovolanti francesi che avevano preso mare in vicinanza della costa nemica.

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
66. Manzutto Romano	24-10-*915 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (1916-1918) Com. Sez. M.A.S. (1918) C. gruppo (12-'918)	Med. bronzo (1) Med. argento (2) Encomio sol. (3) Med. argento (4)	1-9-1919
67. Meneghini Mario	16-3-1917 vol. II. cl.	vol. I. classe		6-2-1919
68. Moresco Adolfo	1-6-1916 vol. II. cl.		,	21-1-1919
69. Morena Giuseppe	1-11-1915 vol. II. cl.	vol. I. classe		1-3-1919
70. Murolo Federico	1-12-1915 vol. II. cl.	Com. M.A.S.		1-2-1919

- (1) Decreto Luogotenenziale 19-2-1917. Per avere compiuto con calma e ardimento una esplorazione aerea su di un posto nemico, quantunque fatto segno al tiro di numerose artiglierie ed attaccato da idrovolanti da caccia (22-23-10-16).
- (2) Decreto Luogotenenziale 10-6-1917. Per essersi trattenuto con un Mas sotto il tiro delle batterie nemiche, non curando il vivo fuoco di artiglieria e gli attacchi dall'alto, per effettuare la cattura di aviatori nemici. (Adriatico, 23-6-1917).
- (3) Al comando di un Mas, cooperava ad un'importante azione di guerra dopo aver attraversato zone di fiume battute da violento bombardamento; vi si manteneva per portar soccorso ad altro Mas incendiato. (Basso Piave, 15-12-18.) F. Ord. 6-5-1918.
- (4) Decreto Luogotenenziale 22 Dicembre 1918. Osservatore del primo idrovolante che in volo notturno nonostante le avverse condizioni del tempo si recava sulla costa nemica con grande abilità e mirabile ardire bombardava l'hangar di Trieste incendiandolo. (*Alto Adriatico*, 15 Maggio 1916).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
71. Naccari Giovanni	4-11-1915 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (in aviazione)	Encomio (1) Med. bronzo (2) Med. argento (3) Med. argento (4)	1-5-1919
72. Nocera Calogero	1-2-1918 vol. II. cl.	Com. M.A.S.		1-10-1919
73. Ollandini Gioacchino	1-3-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		1-2-1919
74. Pagano Nicola	16-2-1918 vol. II. cl.			16-1-1919
75. Pampana Luigi	1-5-1916 vol. II. cl.			22-2-1919
76. Pavia Arnoldo	16-11'915 vol. II. cl.			1-8-1918
77. Pellegrini Pietro	16-5-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		6-3-1919
78. Perale Antonio	1-6-1916 vol. II. cl.			1-2-1919
79. Perrone Salvatore	10-11-'917 vol. II. cl.	vol. I. classe		10-2-1919
80. Peroni Giacomo	1-2-1916 vol. I. cl.			11-2-1919

- (1) F. Ord. 8-3-1917. Per avere di nottetempo abilmente eseguito sotto l'intenso fuoco di batterie antiaeree il bombardamento di opere militari nemiche.
- (2) F. O. 3-2-1918 Pilota di idrovolante dopo un efficace bombardamento di un ponte costruito dal nemico veniva attaccato da cinque apparecchi avversari che riuscivano ad abbattere il suo Capo Squadriglia. Manovrando risolutamente, in un contrattacco riusciva a volgere il nemico in fuga. (*Latisana*, 5-11-1917).
- (3) F. O. 26-27-3-1918. In commutazione della medaglia di bronzo. Ardito pilota di idrovolante dimostrò in numerose missioni di guerra calma e sangue freddo mirabili, affrontando le potenti difese nemiche e scendendo a bassa quota per mitragliare truppe avversarie. Ebbe dal fuoco nemico più volte colpito l'apparecchio (*Alto Adriatico*, 28 Settembre 1917. (15 Gennaio 1918).
- (4) F. O. 15-3-1919. Ardito ed instancabile pilota di idrovolante compiva numerosi voli di ricognizione e di scorta su costa nemica dimostrando zelo ed attività notevoli. In uno di questi voli abbattè un apparecchio. (Alto Adriatico, 5-7-10-1918).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
81. Procaccini Angelo	16-8-1915 vol. II. cl.	Vol. I. (Batt. Isola Morosini) (in aviaz). (1915-16) Com. M.A.S. (1917-18) Capo gruppo Com. Squadr. M. A. S. P. Levante (1918)	Encomio (1) Elogio (2) Encomio sol. (3) Med. argento (4) Med. bronzo (5)	6-1-1919
82. Proto Vincenzo	1-2-1916 vol. II. cl.			31 3-1917
83. Ravagnan Michele	1-9-1915 vol. II. cl.	Com. M.A.S.		11-3-1919
84. Rocca Pietro	1-2-1916 vol. II. cl.			10-8-1919
85. Rusconi Mario	1-11-1915 vol. II. cl.	vol. I. (addetto al Com. di Rodi)		26-2-1919
86. Rossini Attilio	16-8-1918 vol. II. cl.			1-4-1919
87. Sacchi Bartolo	27-5-1916 vol. II. cl.			4-6-1919
				1

- F. Ord. 29-8-1916 Com. di Mas, non curante del pericolo, a macchina ferma, e sotto il tiro delle batterie, prestò valido aiuto agli idrovolanti che avevano preso mare in vicinanza della costa nemica.
- (2) F. Ord. 21-12-1917. Per l'abilità e l'avvedutezza con le quali riuscì ad avvicinare la costa nemica con il Mas al suo comando in paraggi difficili e per il contegno tenuto nella missione stessa.
- (3) Suppl. F. Ord. 18-6-1917. Durante la campagna di guerra 1915-16-17 prendeva parte con un Mas ad una ardita e difficile operazione di guerra presso la costa nemica e dimostrava ardimento e perizia militare marinaresca.
- (4) F. Ord. 5-3-1918. Dall'inizio delle ostilità ha prestato servizio utilissimo in località avanzate compiendo ardite ricognizioni sul nemico quale osservatore di aereoplano e disimpegnando con intelligenza ed esattezza funzioni di osservatore di batteria. In seguito, quale Com. di Mas, ha preso parte a molte ed ardite missioni sulla costa nemica dimostrando sempre le più alte doti militari. (Alto Adriatico, Agosto 1915, Ottobre 1917).
- (5) F. Ord. 2 Giugno 1918. Comandante in sott'ordini di un Mas, dava prova di sereno coraggio nell'audace attacco al naviglio nemico nella lontana e munita baia di Buccari. (Buccari, 10-11 Febbraio 1918).

Autorizzato a fregiarsi del distintivo speciale per promozione al merito di guerra ricamata in argento di cui alla circolare 27 Marzo 1918. (F. Ord. 12-6-1918).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
88. Saffi Aurelio G.	1-2-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		11-3-1919
89. Sanguineti Umberto	21-8-1915 vol. II. cl.	vol. I. classe		8-3-1919
90. Santoro Giovanni	1-11-1915 vol. II. cl.		Elogio (1)	26-2-1917
91. Saviane Filiberto	1-8-1916 vol. II. cl.			morto in seguito a disgrazia aviatoria (6-1917)
92. Sbertoli Augusto	1-6-1916 vol. II. cl.	vol. 1. Com. M.A.S. (1917-18) Com. Sez. M.A.S. Valona (1918)	Med. bronzo (2)	16-2-1919
93. Scherma Francesco	16-2-1916 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. Com. Sez. M.A.S. (1918)		16-2-1919
94. Silvani Giovanni	1-8-1917 vol. II. cl.	(in aviazione)	Med. bronzo (3)	11-2-1919
95. Schreiber Giulio	11-5-1916 vol. II. cl.			6-4-1919
96. Socci Gustavo	29-8-1915 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. Com. Sez. M.A.S. (1918)		16-2-1919
97. Sola Cabiati	16-11-'915 vol. II. cl.			1-11-1916

(1) F. Ord. 26-11-1916. — Per la prontezza di percezione e risolutezza dimostrata in occasione di un attacco nemico nel Basso Adriatico.

(2) F. Ord. 10-10-1918. — Com. di un Mas, ricevuto l'ordine di portare un nucleo di arditi a piccolissima distanza delle linee nemiche, eseguiva con calma e perizia marinaresca la missione affidatagli sapendo infondere entusiasmo e fiducia nell'equipaggio e dando esempio di sereno coraggio quando il Mas pur essendo illuminato dai proiettori nemici dovette permanere per circa mezz'ora in prossimità delle posizioni avversarie. (Alto Garda).

(3) F. Ord. 15-6-1918. — Osservatore aereo malgrado l'intenso fuoco avversario, ha eseguito diverse ricognizioni su territorio nemico e due bombardamenti di opere avversarie entro terra e notevole distanza dalla costa, dimostrando sempre elevato spirito offensivo. (Basso Adriatico, 9-12-1917).

NOMI DEI VOLONTARI	DATA di Nomina	Promozioni ed incarichi	Onorificenze	DATA dell'esonero
98. Spadoni Tito	16-3-1916 vol. II. cl.	vol. I. Com. M.A.S. (1916-1918) Com. Sez. M.A.S. (1918)	Elogio (1)	morto in servizio (nov. 1918)
99. Tarabugi Amerigo	1-4-1916 vol. II. cl.			16-2-1919
100. Taverna Lodovico	16-8-1915 C. gruppo	a Taranto (ott. 1915 giugno 1916)		11-7-1916
101. Tirone Gregorio	1-2-1916 vol. II. cl.			1-3-1918
102. Trepiccione G.	1-2-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		1-2-1918
103. Trifari Ugo	1-5-1916 vol. II. cl.	vol. I. classe		1-5-1919
104. Vecchi Adriano	1-12-1915 vol. II. cl.			26-11-'916
105. Venuti Mario	1-11-1915 vol. II. cl.	vol. I. classe		11-4-1919
106. Volpi Bassani A.	1-5-1916 vol. I. cl.	Capo gruppo		26-1-1919

⁽¹⁾ F. Ord. 30 Gennaio 1917. — Per avere quale Comandante di M. A. S., con alto spirito di dovere e con entusiasmo, coadiuvato il Capo Squadriglia in una pericolosa operazione di guerra.

ELENCO DEI MOTORISTI (ASSIMILATI AI SECONDI CAPI MEC. CANICI DELLA R. MARINA) E DEI MARINAI IMBARCATI SUI MOTOSCAFI DEI VOLONTARI MOTONAUTI.

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
1	Aguiri Alberto	Marinaio	19-9-1918	Ferrara
2	Altiero Raffaele	2º Capo meccanico	12-7-1916	Livorno
3	Andreani Gino	Cannoniere scelto	16-4-1916	Pesaro
4	Andreattini Enrico	Cannoniere	16-4-1916	Gradara
5	Aponte Francesco	Marinaio scelto	11-5-1916	Sorrento
6	Arcidiacono Filippo	Marinaio	22-2-1918	Riposto
7	Aversano Luigi	Marinaio	4-2-1917	Ponza
8	Azzini Ernesto	2º Capo meccanico	1-2-1916	Milano
9	Babbini Francesco	2º Capo meccanico	1-12-1915	Spezia
10	Bacci Giuseppe	Marinaio mot.	29-5-1916	Chioggia
11	Baglietto Attilio	2º Capo meccanico	1-3-1916	Genova
12	Baldi Giuseppe	Marinaio Scelto mot.	1-5-1916	Napoli
13	Balzano Antonino	Marinaio Scelto mot.	2-3-1916	Sorrento
14	Banzato Giuseppe	2º Capo meccanico	1-9-1915	Cavarzere
15	Baravelli Alfredo	2º Capo meccanico	7-9-1915	Bologna
16	Barlon Giovanni	2º Capo meccanico	1-3-1916	Povigliano
17	Baroni Francesco	2º Capo meccanico	1-5-1916	Livorno
18	Baroni Metello	Marinaio Scelto mecc.	1-5-1916	Livorno
19	Barozzi Nicolò	2º Capo meccanico	10-6-1916	Buenos Ayres
20	Basile Teodoro	2º Capo meccanico	1-6-1917	Taranto
21	Battaglia Dino	Marinaio	24-6-1916	Pietrasanta
22	Benedetto Duilio	2º Capo meccanico	24-2-1917	Livorno
23	Berretta Carlo	2º Capo meccanico	20-5-1916	
24	Bertolotti Silvio	Marinaio	2-9-1915	Venezia
25	Bertonati Carlo Luigi	Marinaio Scelto mot.	16-10-1915	Moneglia
26	Bertotto Agilulfo	Marinaio Scelto mot.	1-2-1916	Chioggia

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
27	Berturelli Giuseppe	Marinaio	26-10-1917	Messina
28	Bettinazzi Lorenzo	2º Capo meccanico	1-5-1916	Pozzolengo
29	Biasutto Michele	2º Capo meccanico	28-11-1915	Venezia
30	Biagini Annibale	2º Capo meccanico	12-5-1916	Genova
31	Biraghi Giovanni	2º Capo meccanico	18-5-1916	Milano
32	Boldrin Antonio	2º Capo meccanico	1-11-1915	Venezia
33	Boni Eugenio	2º Capo meccanico	29-6-1916	Venezia
34	Boscolo Vittorio	Marinaio	16-9-1915	Murano
35	Bozzano Stefano	Marinaio	1-12-1915	Cervo
36	Brentani Domenico	2º Capo meccanico	1-12-1915	Griante
37	Busetto Benvenuto	Marinaio Scelto mot.	1-11-1915	Pellestrina
38	Cabibi Roberto	2º Capo meccanico	29-9-1915	Livorno
39	Calzavara Giuseppe	2º Capo meccanico	15-9-1915	S. M. di Sala
40	Camerani Edoardo	2º Capo meccanico	31-8-1915	Napoli
41	Campolungo Augusto	2º Capo meccanico	1-5-1916	Civitavecchia
42	Canaletti Vincenzo	Marinaio mot.	1-5-1916	Trani
43	Cangemi Vito	Marinaio Scelto	10-7-1918	Mazzara
44	Capinieri Pietro	2º Capo meccanico	1-9-1915	Firenze
45	Cardone Paolo	2º Capo meccanico	6-6-1916	Napoli
46	Casini Armando	2º Capo meccanico	1-2-1916	Perugia
47	Casiraghi Pietro	2º Capo mecc. mot.	23-10-1915	Milano
48	Cataldi Giuseppe	Marinaio	1-6-1916	Gallipoli
49	Centonne Tullio	2º Capo meccanico	1-6-1916	Cairo
50	Cerino Gaetano	Marinaio mot.	18-9-1915	
51	Cerrino Gaetano	2º Capo mecc. mot.	1-9-1915	Ortona a mare
52	Cervetto Filippo	Comune 2a Classe	1-2-1916	Mele
53	Chiaiese Luigi	2º Capo meccanico	29-2-1916	Napoli
54	Chianello di Maria Enr.	2º Capo meccanico	21-3-1916	Palermo
55	Cioffi Francesco	Marinaio Scelto mot.	1-12-1915	Sorrento

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
				3.00
56	Ciuffardi Andrea	Marinaio	1-5-1916	Mar. Carrara
57	Colantonio Giuseppe	Marinaio Scelto	2-2-1916	Torre del Greco
58	Coppola Vincenzo	2º Capo meccanico	1-2-1916	Napoli
59	Corato Giuseppe	Marinaio Sc. mot.	29-2-1916	Napoli
60	Corrato Edoardo	Marinaio Sc. mot.	1-3-1916	Napoli
61	Correa Giulio	2º Capo meccanico	1-2-1916	Firenze
62	Costanzo Federico	2º Capo meccanico	1-5-1916	Capri
63	Cristaldi Stefano	2º Capo meccanico	1-5-1916	Catania
64	Cuomo Salvatore	Marinaio Sc. mot.	1-5-1916	Napoli
65	D'Abbundo Manlio	2º Capo meccanico	23-8-1915	Sampierdarena
66	Damele Bernardo	2º Capo meccanico	26-6-1916	Genova
67	Damele Lazzaro	2º Capo meccanico	1-2-1916	Varazze
68	D'Andrea Luigi	2º Capo meccanico	1-3-1916	Napoli
69	De Ferrari Luigi	Marinaio	18-10-1916	Genova
70	De Fraia Giuseppe	Marinaio Scelto mot.	1-2-1916	Cadimare
71	De Ipolitis Giovanni	2º Capo meccanico	1-5-1916	Napoli
72	De Martis Luigi	2º Capo meccanico	1-1-1916	Taranto
73	De Riseis Luigi	Marinaio mot.	14-9-1915	Genova
74	Del Rosso Donato	Marinaio mot.	14-11-1915	Molfetta
75	Desangro Riccardo	2º Capo meccanico	1-2-1916	Napoli
76	Desiderio Michele	Marinaio mot.	1-5-1916	Capri
77	D'Esposito Giosuè	Marinaio	27-2-1916	Sorrento
78	Doria Antonio	Marinaio mot.	9-1-1916	Venezia
79	Duse Angelo	Marinaio mot.	16-2-1916	Chioggia
80	Esposito Catello	Cannoniere	1-2-1916	Castellam. di S
81	Fago Antonio	Marinaio mot.	1-11-1915	Taranto
82	Fanti Gavino	2º Capo maccanico	1-5-1916	Ozzieri .
83	Ferraretto Virgilio	2º Capo meccanico	1-5-1916	Venezia
84	Fidanza Alberto	2º Capo meccanico	1-2-1916	Varese

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
85	Filippi Unico	Marinaio mot.	1-9-1915	Livorno
86	Fiore Giuseppe Luigi	2º Capo meccanico	11-12-1915	Semiana
87	Fisinessi Antonio	Marinario Scelto Mot.	1-11-1915	Cerro Verbano
88	Fongher Angelo	Marinaio mot.	1-10-1915	Venezia
89	Fongher Francesco	Marinaio Scelto mot.	30-9-1915	Venezia
90	Franchina Francesco	2º Capo meccanico	6-3-1916	Castelletto
91	Galli Carlo	2º Capo meccanico	16-11-1915	Tremezzo
92	Galli Guido	Marinaio Sc. mot.	1-11-1915	Padova
93	Galdo Gaetano	2º Capo meccanico	6-4-1918	Napoli
94	Gargiulo Aniello	2º Capo meccanico	1-2-1916	Sorrento
95	Gargiulo Giuseppe	2º Capo meccanico	2-6-1916	Sorrento
96	Garozzo Carlo	2º Capo meccanico	19-3-1916	Cairo
97	Garran Danilo	Marinaio Sc. mot.	17-6-1916	Livorno
98	Gavi Maurizio	Marinaio mot.	1-12-1915	Castellam. di S
99	Gazzini Luzio	2º Capo meccanico	1-5-1916	Livorno
100	Ghigliotti Benedetto	2º Capo meccanico	16-11-1915	Voltri
101	Giacopino Pietro	2º Capo meccanico	8-10-1915	Genova
102	Giannini Federico	2º Capo meccanico	1-2-1916	Napoli
103	Giribaldi Antonio	2º Capo meccanico	1-12-1915	Porto Maurizio
104	Giromella Umberto	2º Capo meccanico	16-11-1915	Canara
105	Giudici Faustino Luigi	2º Capo meccanico	5-7-1916	Camogli
106	Grassi Giuseppe	Marinaio scelto mot.	1-5-1916	Acireale
107	Iaccarino Salvatore	Marinaio scelto mot.	1-2-1916	Sorrento
108	Iannone Nicola	2º Capo meccanico	1-12-1915	Napoli
109	lop Eliodoro	2º Capo meccanico	12-6-1916	Treviso
110	Isola Ferdinando	2º Capo mecc. mot.	1-6-1916	Genova
111	La Bua Guido	2º Capo meccanico	1-5-1916	Palermo
112	Leonelli Antonino	Marinaio scelto mot.	1-2-1916	Sorrento
113	Lucini Carlo	2º Capo meccanico	1-5-1916	Napoli

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all'atto dell'arruola- mento
114	Luongo Gennaro	2º Capo meccanico	1-2-1916	Napoli
115	Lupi Matteo	2º Capo meccanico	16-7-1916	Voltri
116	Maccari Desiderio	Marinaio	6-6-1916	Varazze
117	Maglione Vincenzo	Marinaio Scelto	1-4-1916	Torre del Greco
118	Malandrini Lelio	2º Capo meccanico	1-2-1916	Grosseto
119	Malena Raffaele	Marinaio Scelto	29-4-1916	Cotrone
120	Marconi Umberto	Comune di Ia	4-4-1916	Fano
121	Marella Federico	Marinaio	1-6-1916	Venezia
122	Marella Giovanni	Marinaio Sc. mot.	3-9-1915	Venezia
123	Marena Carlo	Marinaio Sc. Mot.	21-3-1916	Napoli
124	Marri Galiano	Marinaio mot.	21-8-1915	Civitavecchia
125	Mattaresi Egidio	Marinaio mot.	23-9-1915	Livorno
126	Martire Giulio	20 Capo meccanico mot.	4-10-1915	Venezia
127	Martorano Ciro	Marinaio sc. mot.	1-2-1916	Castellam. di S
128	Mazzega Andrea	Marinaio	23-6-1916	Murano
129	Mazzei Augusto	2º Capo meccanico	12-5-1916	Marciana
130	Mazzitelli Carlo	Marinaio mot.	12-2-1916	P. S. Stefano
131	Menno Olivo	Marinaio scelto	29-6-1916	Venezia
132	Menzela Francesco	Marinaio mot.	29-6-1916	Trani
133	Mignini Duilio	Marinaio mot.	8-10-1915	S. B. del Tront
134	Mirabella Carlo	Marinaio mot.	1-12-1915	Catania
185	Monti Andrea	Marinaio sc. mot.	14-7-1915	Taranto
136	Monti Antonio	2º Capo meccanico	1-6-1916	Venezia
137	Morettoni Amedeo	Marinaio sc. mot.	13-2-1916	Arona
138	Morro Tommaso	Marinaio	1-12-1915	Cervo
139	Murolo Romano	Marinaio Sc. mot.	1-12-1915	Venezia
140	Musso Alfredo	Marinaio scelto	10-5-1916	Napoli
141	Musso Michele	2º Capo meccanico	1-2-1916	Castellam. di S
142	Nevo Gennaro	Marinaio scelto	31-5-1918	Napoli

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
143	Novaro Giovanni B.	Marinaio mot.	1-12-1915	Diano Marina
144	Ortelli Enrico	2º Capo meccanico	19-9-1915	Griante
145	Ortolani Achille	2º Capo meccanico	1-6-1916	Venezia
146	Padovan Antonio	Marinaio mot.	1-6-1916	
147	Paganin Luigi	2º Capo meccanico	6-6-1916	Padova
148	Pagano Raffaele	2º Capo meccanico	25-11-1917	Velletri
149	Palomba Salvatore	Marinaio Sc. mot.	6-6-1916	Torre del Greco
150	Pappalardo Vincenzo	Marinaio scelto	1-2-1916	Torre del Greco
151	Papponetti Domenico	2º Capo meccanico	1-2-1916	Castellam. Adr.
152	Parodi Giorgio	2º Capo meccanico	12-2-1916	Genova
153	Parodi Pasquale	Marinaio	1-12-1915	Savona
154	Paterniaci Atonio	Comune di la classe	4-4-1916	Fano
155	Patrone Francesco	2º Capo meccanico	1-3-1916	Voltri
156	Paturzo Arcangelo	2º Capo meccanico	1-10-1915	Sorrento
157	Pavese Gio. Batta	2º Capo meccanico	1-5-1916	Porto d'Anzio
158	Pelliccia Pietro	2º Capo meccanico	1-3-1916	Carrara
159	Pennacchi Ultimio	Marinaio Sc. mot.	16-3-1916	Mar. di Carrara
160	Petriccione Alfonso	2º Capo meccanico	27-5-1916	Napoli
161	Pezzini Pietro	2º Capo meccanico	1-6-1916	Livorno
162	Pica Francesco	Marinaio mot.	1-5-1916	Sorrento
163	Piccio Antonio	Comune	21-8-1915	Sorrento
164	Pietrini Primiero	2º Capo meccanico	27-8-1915	Viareggio
165	Pini Renzo	2º Capo meccanico	1-11-1915	Milano
166	Possento Guelfi Olinto	2º Capo meccanico	1-5-1916	Rossignano
167	Postiglione Giovanni	Marinaio scelto	1-2-1916	Napoli
168	Primiero Pietrino	2º Capo meccanico	21-5-1916	Mar. di Carrara
169	Prisco Salvatore	2º Capo meccanico	6-7-1916	Torre del Greco
170	Proietti Matricaria G. B.	Marinaio	11-5-1916	Nervi
171	Prospero Carlo	2º Capo meccanico	4-5-1916	Peschiera

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
172	Provvisieri Luigi	Marinaio motorista	10-3-1916	Napoli
173	Raffo G. Batta	Marinaio	28-7-1916	Varazze
174	Rana Tommaso	Marinaio	28-9-1916	Barletta
175	Raspaoli Pasquale	Marinaio scelto	11-5-1916	Napoli
176	Razza Angelo	Marinaio	15-6-1916	Napoli
177	Renchetti Alberto	Marinaio	5-11-1917	Messina
178	Restami Madi	Marinaio	5-6-1916	Mar. di Carrar
179	Rocca Giovanni	2º Capo meccanico	11-3-1916	Napoli
180	Rocchi Egino	Marinaio mot.	26-3-1916	Mar. di Carrar
181	Romagnoni Umberto	2º Capo meccanico	1-5-1916	Milano
182	Romano Guido	2º Capo meccanico	14-5-1916	Napoli
183	Ruggiero Francesco	Marinaio Sc. mot.	1-2-1916	Sorrento
184	Sampognaro Giacomo	Marinaio mot.	1-3-1916	Catania
185	Sebastio Giuseppe	Marinaio	20-3-1917	Taranto
186	Scardace Giuseppe	Marinaio mot.	12-8-1916	Catania
187	Scarpa Achille	Marinaio mot.	2-9-1915	Venezia
188	Scarpa Giuseppe	Marinaio mot.	1-9-1915	Chioggia
189	Scarpa Natale	Marinaio Sc. mot.	5-9-1915	Pellestrina
190	Scarpa Vincenzo	Marinaio Sc. mot.	18-5-1916	Pellestrina
191	Silvani Giovanni Eug.	2º Capo meccanico	16-10-1915	Milano
192	Solari Leone	Marinaio mot.	1-2-1916	Silva
193	Sollina Novi Carlo	2º Capo meccanico	19-11-1915	Messina
194	Spadaro Giuseppe	Marinaio Sc. mot.	23-5-1916	Palermo
195	Speranza Pasquale	2º Capo meccanico	11-2-1916	Torre del Gree
196	Spinelli Idillio	Marinaio scelto	1-5-1916	Mar. di Camp
197	Sponza Mansueto	2º Capo Meccanico	1-6-1916	Venezia
198	Tabacco Augusto	2º Capo meccanico	3-9-1915	Venezia
199	Taddei Scipione	Comune di Ia	1-6-1916	Livorno
200	Tambosco Michele	Marinaio mot.	16-6-1916	Varna

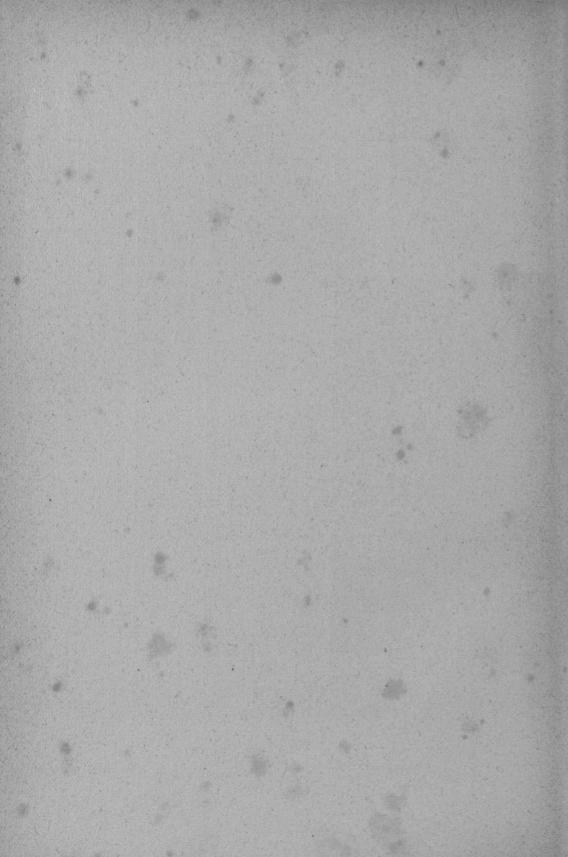
Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
201	Tarabella Elia Leandro	Marinaio sc. mot.	21-5-1916	Forte dei M.
202	Tealdi Angelo Mario	2º Capo meccanico	1-5-1916	Livorno
203	Temparelli Giovanni	2º Capo meccanico	27-11-1915	Novara
204	Testa Antonino	Comune di Ia	7-11-1916	Catania
205	Tenconi Felice	Marinaio sc. mot.	16-6-1916	Milano
206	Toccacelli Costantino	2º Capo meccanico	24-12-1915	Roma
207	Tognini Michele	2º Capo meccanico	9-6-1916	Avenza
208	Truzzi Domenico	2º Capo meccanico	11-5-1916	Bogliano
209	Vaccaro Antonino	2º Capo meccanico	1-4-1916	Catania
210	Vaccaro Giuseppe	2º Capo meccanico	21-5-1917	Catania
211	Valter Erminio	2º Capo meccanico	26-10-1915	Venezia
212	Vassallo Giambattista	Marinaio mot.	1-5-1916	Voltri
213	Vianello Federico	Marinaio sc. mot.	14-1-1916	Pellestrina
214	Vianello Francesco	Marinaio mot.	1-11-1915	Venezia
215	Vichi Remo	Cannoniere	13-4-1916	Pesaro
216	Vildo Aristide	Marinaio mot.	21-6-1916	
217	Viola Andrea	Marinaio	1-5-1916	Civitavecchia
218	Viviani Raffaele	Marinaio sc. mot.	8-6-1916	Viareggio
219	Volo Giuseppe	2º Capo meccanico	15-2-1916	Venezia
220	Zamarra Francesco	Marinaio motorista	11-9-1915	Rimini
221	Zambelli Benedetto	2º Capo meccanico	3-9-1915	Venezia
222	Zani Guido	2º Capo meccanico	6-10-1915	Venezia
223	Zennaro Antonio	Marinaio mot.	24-4-1916	Venezia
224	Zighinolfi Salvatore	Marinaio mot.	1-3-1916	Torre del Gree

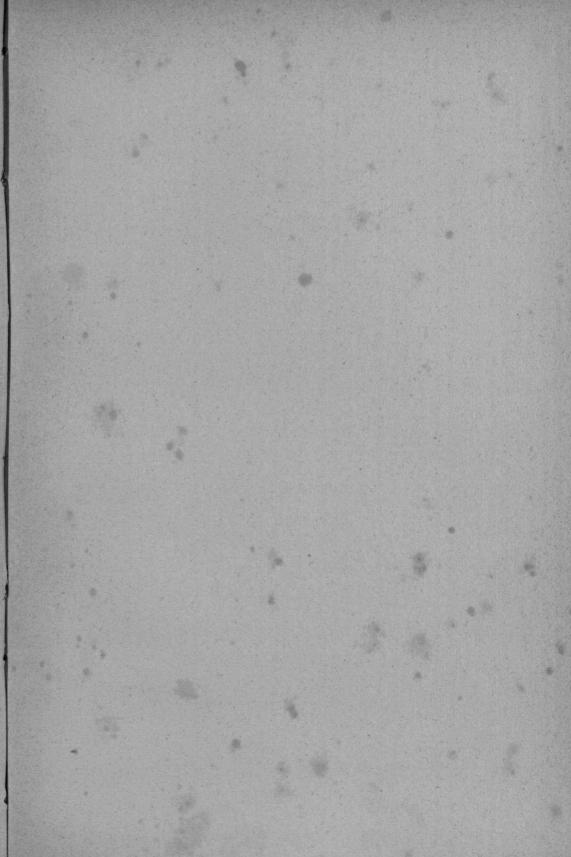
ELENCO DEI MOTORISTI (ASSIMILATI AI CAPI OD AI SECONDI CAPI MECCANICI DELLA REGIA MARINA) IMBARCATI SUI MOTOSCAFI REQUISITI.

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all'atto dell'arruola- mento
1	Alberti Antonio	2º Capo meccanico	23-5-1915	Bogliasco
2	Ambrosini Vito	2º Capo meccanico	24-5-1915	Como
3	Azzini Luigi	Capo mecc. di 2a classe	2-7-1915	Como
4	Battini Battista	2º Capo meccanico	24-5-1915	Salò
5	Bertelli Edmondo	2º Capo mecc. 2a classe	2-7-1916	Milano
6	Bertolan Angelo	2º Capo meccanico	19-10-1915	Venezia
7	Besana Carlo	Capo mecc. di 2a classe	24-5-1915	Cernobbio
8	Brumati Italo	2º Capo meccanico	24-5-1915	Como
9	Camerani Edoardo	2º Capo meccanico	2-3-1917	Napoli
10	Canonica Francesco	Capo mecc. di 2a classe	24-5-1915	Como
11	Castelletti Luigi	2º Capo meccanico	29-6-1915	Como
12	Cavalieri Umberto	2º Capo meccanico	24-5-1915	Como
13	Colombo Fermo	2º Capo meccanico	2-7-1915	Milano
14	Cotti Enea	2º Capo meccanico	2-7-1915	Cremona
15	Discorsi Carlo	2º Capo meccanico	24-5-1915	Sarnico
16	Falciola Francesco	2º Capo meccanico	30-6-1915	Belgirate
17	Felici Mattio	Capo mecc. di 2a classe	13-6-1915	Como
18	Feltrinelli Egidio	2º Capo meccanico	24-5-1916	Gargano
19	Franchini Francesco	20 Capo meccanico	28-8-1916	Castelletto
20	Franzi Giuseppe	2º Capo meccanico	25-5-1915	Pallanza
21	Fratus Giuseppe	2º Capo meccanico	23-6-1915	Lecco
22	Gaffuri Giovanni	2º Capo meccanico	26-6-1915	Milano
23	Garini Giovanni	2º Capo meccanico	2-7-1915	Milano
24	Giannola Carlo	2º Capo meccanico	1-7-1915	Chignolo V
25	Griggi Ernesto	2º Capo meccanico	30-6-1915	Belgirate
26	Guanzani Enrico	2º Capo meccanico	2-7-1915	Varese

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
27	Guarnati Francesco	2º Capo meccanico	1-7-1916	Malcesine
28	Guarnati G. Battista	2º Capo meccanico	23-5-1915	Malcesine
29	Lovati Mario	2º Capo meccanico	2-7-1915	Milano
30	Maffezzoli Angelo	2º Capo meccanico	23-5-1915	Garda
31	Mallera Luigi	Capo mecc. di 2a classe	4-7-1915	Varenna
32	Manovali G. Battista	2º Capo meccanico	23-5-1915	S. Felicedi S.
33	Massardi Giovanni	2º Capo meccanico	2-7-1915	Bussoleno
34	Mattazzi Vittore	2º Capo meccanico	30-6-1915	Isola Superior
35	Mayoli Giuseppe	2º Capo meccanico	29-6-1915	Lecco
36	Origoni Federico	Capo mecc. di 2a classe	24-5-1915	Torino
37	Padovan Attilio	2º Capo meccanico	8-12-1915	Venezia
38	Pagani Arturo	2º Capo meccanico	2-7-1915	Vimercate
39	Patucelli Giuseppe	2º Capo meccanico	28-6-1916	Carignano
40	Paturzo Arcangelo	2º Capo meccanico	10-3-1917	Torino
41	Porzi Giuseppe	2º Capo meccanico	7-6-1915	Gravedona
42	Prinetti Annibale	2º Capo meccanico	26-5-1915	Como
43	Prospero Antonio	2º Capo meccanico	23-5-1915	Peschiera
44	Ramponi Mario	2º Capo meccanico	25-5-1915	Treviso
45	Riva Carlo	2º Capo meccanico	7-6-1915	Lecco
46	Riva Francesco	2º Capo meccanico	23-5-1915	Samico
47	Romano Cesare	2º Capo meccanico	15-6-1915	Brescia
48	Romiti Giovanni	2º Capo meccanico	7-6-1915	Como
49	Rossi Erminio	2º Capo meccanico	25-5-1915	Arona
50	Roveda Silvio	2º Capo meccanico	16-7-1915	Pombia
51	Rubbini Giovanni	2º Capo meccanico	2-7-1915	Rocca S. Caso
52	Sala Bernardo	2º Capo meccanico	25-5-1915	Pallanza
53	Sala Mario	2º Capo meccanico	2-7-1915	Milano
54	Segalli Mario	2º Capo meccanico	24-6-1915	Bellagio
55	Stanglino Mario	2º Capo meccanico	13-6-1915	Lecco

Numero d'ordine	Cognome e Nome	GRADO	Data d'arruola- mento o di promozione	Residenza all' atto dell' arruola- mento
56	Taroni Ferdinando	2º Capo meccanico	2-7-1915	Como
57	Tassone Leone	Capo mecc. di 2a classe	10-7-1915	Genova
58	Trizio Vasco	2º Capo meccanico	19-7-1915	Milano
59	Zanca Gaetano	Capo mecc. di 2a classe	23-5-1915	Portese
	Zanca Guetano	Out 1000	200 1010	
				1000
				1





I. S. A.

BIBLIOTECA

0417

