

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, soprattutto 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.