

La R. Marina per l'espansione d'oltremare

COLLABORAZIONE ALLE OPERAZIONI MILITARI IN ERITREA E SOMALIA.

Costituitosi il Regno d'Italia ed avvenuta la fusione delle marine dei diversi stati in un unico organismo a cui il grande Cavour imprimeva il marchio del suo genio, la giovane Marina, nel mentre si irrobustiva quantitativamente ed acquistava fama e prestigio qualitativo, si addestrava in imprese coloniali, in crociere nei mari lontani e soprattutto partecipava accanto alle altre grandi marine alle competizioni mediterranee, specialmente a Creta, nei Balcani e nel Levante.

Riferendoci particolarmente al cinquantennio dal 1860 al 1910 lo sviluppo delle nostre due prime colonie, Eritrea e Somalia, è intimamente legato all'opera della Marina. Sin dall'apertura del Canale di Suez, furono le Regie navi che mostrarono la bandiera, in Mar Rosso ed in Oceano Indiano ed iniziarono i primi contatti e prepararono la penetrazione pacifica in quelle poco promettenti località.

A misura che le esigenze lo richiedevano, l'invio delle navi si intensificò: esse vi divennero stazionarie a sostegno ed appoggio dell'azione politica e militare che il Governo vi svolgeva. Non fu opera facile nè pacifica: molte furono le vittime del fanatismo e del clima. Si deve calcolare che nel cinquantennio sopracitato diverse centinaia di unità della R. Marina sostarono sulle coste africane, per le ragioni militari e politiche anzidette ed anche per effettuare lavori idrografici e ricerche scientifiche.

Naturalmente l'intervento delle navi della R. Marina fu più intenso allorchè si resero necessarie delle operazioni militari.

A cominciare dalla data dell'occupazione di Massaua (1885) la Regia Marina dislocò colà una imponente forza navale, la quale con l'ausilio di qualche piroscifo noleggiato, servì al trasporto del Comando, delle truppe, delle armi e dei materiali necessari.

Successivamente provvide ai rifornimenti ed ai rimpatri.

Nel 1887, numerose nostre unità si dislocarono a Massaua e vi trasportarono truppe e materiale per fronteggiare la situazione creatasi dopo

Saati e Dogali. In tale circostanza furono noleggiate navi per un complesso di ventimila tonn. e trasportati ufficiali, soldati, quadrupedi e carri ed in varie riprese riforniti. L'importante raggruppamento di unità navali dislocate in Mar Rosso fu posto sotto gli ordini dell'Ammiraglio Caimi, sostituito poi dall'Ammiraglio Noce.

Un trasporto molto più ingente che non tutti i precedenti, ebbe luogo nel 1895-96 per le operazioni militari della campagna d'Adua. Furono noleggiate navi mercantili per oltre 80.000 tonn. e furono in un primo tempo trasportati 1361 ufficiali, 35.542 uomini, 8246 quadrupedi e 74.244 tonn. di materiali vari. Anche in questa circostanza molte unità della R. Marina furono dislocate a Massaua. All'uopo venne costituita la Divisione Navale del Mar Rosso, al comando del Contrammiraglio Turi e che tanto contribuì a fronteggiare la situazione creatasi dopo Adua ed a rendere inestimabili servizi di ordine logistico e sanitario.

Per quanto riguarda le operazioni in Somalia, i trasporti d'oltremare furono quantitativamente meno ingenti, ma assai più disagiati ed onerosi. Anche colà, infaticabile fu l'opera delle nostre navi stazionarie, le quali legarono il loro nome a tutte le vicende della nostra occupazione, e diedero generoso contributo di vittime del dovere. Valga per tutti ricordare l'eccidio di Lafolé che decimò gli Stati Maggiori di due nostri stazionari.

In epoca più recente (1925-27) l'intervento delle navi della R. Marina contribuì efficacemente alle operazioni nei Sultanati di Obbia e dei Migiurtini e che condussero alla unificazione di tutta la Somalia.

OPERAZIONI NAVALI PER L'ESPANSIONE D'OLTREMARE DURANTE LA GUERRA LIBICA 1911-12.

Sono note a tutti le ragioni storiche, politiche e strategiche che sul finire del 1911 spinsero l'Italia ad effettuare la occupazione della Libia. Non subitanea bramosia di conquista, bensì necessità, lungamente ponderata, di difendere interessi politici ed economici e di doverosa tutela delle nostre situazioni di Potenza Mediterranea. E questo il popolo italiano comprese subito, sicchè il Governo del tempo fu spinto ad agire per corde volere dal parlamento e dal paese.

Il compito che la Marina italiana doveva assolvere in questa circostanza, era quanto mai arduo. Non si trattava soltanto di organizzare e proteggere il trasporto e lo sbarco dell'ingente corpo di spedizione, ma altresì di difendere le coste nazionali del basso Adriatico e delle isole da una

possibile azione delle forze navali turche presenti, sia sulla opposta sponda albanese, sia nel Mediterraneo orientale. Si trattava è vero di una forza navale esigua rispetto a quella italiana; ma noi non temevamo il danno materiale quanto le conseguenze morali di un piccolo e parziale successo di qualche audace silurante. Nel caso in parola, l'attaccante più debole aveva a sua disposizione tanti obbiettivi, che facile poteva riuscirgli qualche attacco di sorpresa.

Alla Marina italiana era anche devoluto il compito di difendere le coste Eritree da possibili raids delle piccole unità turche dislocate in Mar Rosso: nonchè impedire rifornimenti di uomini, di armi e di materiali che provenienti dalle coste turche dell'Arabia, potevano penetrare in Libia attraverso l'Egitto ed il Sudan.

L'operazione poi che quotidianamente si doveva effettuare, era quella della caccia al contrabbando di guerra sia in Mediterraneo che in Mar Rosso, esercitato da piroscafi neutrali e protetti da compiacenti bandiere estere.

Il semplice elenco di tutte queste operazioni basta a far comprendere come le nostre unità, pur numerose ed agguerrite, avessero un compito quanto mai vasto ed impegnativo.

La Marina italiana anelava ad assicurarsi subito il dominio del mare debellando sin dall'inizio la flotta turca, ma per far ciò era necessario andarla ad attaccare nelle sue basi sia albanesi che dell'Egeo e della Turchia. Ma la gelosia delle altre potenze europee ostacolò questo progetto, ponendo al nostro Governo il divieto di operare contro tutte le coste turche all'infuori di quelle della Tripolitania e Cirenaica. Questo divieto, su cui l'Italia potè passar oltre soltanto verso la fine della guerra, ostacolò molto le nostre operazioni navali, rendendo la campagna più lunga nel tempo e più onerosa di mezzi e di uomini.

Per dare una idea dei trasporti effettuati, ci basti ricordare che per la Tripolitania il 1° convoglio dell'ottobre 1911 fu di 25 piroscafi della stazza netta di tonn. 63.683 il quale trasportò: 657 ufficiali, 15.854 uomini, 4174 quadrupedi, 770 carri, 5165 tonn. di materiale vario. Successivi trasporti portarono il contingente a 1105 ufficiali, 33.300 uomini, 6247 quadrupedi, 1064 carri.

Sempre nell'ottobre 1911 il Corpo di spedizione in Cirenaica si compose in un primo tempo di 8 piroscafi che trasportarono: 412 ufficiali 12.370 uomini, 1312 quadrupedi, 194 carri.

Con l'affluire di nuovi rinforzi, i presidi della Cirenaica raggiunsero la forza massima di: 690 ufficiali, 23.656 uomini, 3750 quadrupedi, 302 carri.

Si comprende che si resero poi necessari i rifornimenti, i cambi, ecc.,

sicchè il numero massimo dei piroscafi requisiti per l'intera campagna fu di 75 per complessive 170.000 tonn. di stazza netta.

In questa enumerazione statistica conviene aggiungere anche il convoglio per la occupazione di Rodi, composto di otto piroscafi, che trasportarono 9000 uomini, oltre i cannoni ed il materiale necessario.

Ed ora citiamo in sintesi cronologica le principali operazioni a cui ha partecipato la Marina. Fine di settembre 1911: distruzione delle siluranti turche sulla costa albanese; ottobre 1911: attacco e smantellamento dei forti di Tripoli; sbarco della compagnia da sbarco delle navi ed occupazione di Tripoli; sbarco del Corpo d'Armata Caneva; sempre in ottobre: sbarco a Derna; occupazione di Tobruk; sbarco ed occupazione di Bengasi e successivamente di molti altri punti costieri.

In tutte queste operazioni le navi, pur non avendo un nemico navale con cui competere, furono intensamente impiegate per coadiuvare alle operazioni dell'Esercito, effettuare intensi e continuati bombardamenti costieri, crociere di vigilanza, collegamenti radiotelegrafici, rifornimenti, servizi portuali, postali, sanitari, ecc.

Attive furono anche le operazioni in Mar Rosso che condussero alla distruzione di tutte le cannoniere turche colà dislocate ed alla distruzione dei forti dell'Arabia turca, causando un grave colpo al prestigio ottomano in Mar Rosso.

Nel 1912 ebbe luogo la brillante rapida distruzione sulla costa della Siria (Beirut) di due unità turche per opera della divisione Revel; più tardi la flotta agli ordini dell'Ammiraglio Faravelli bombardò i forti dei Dardanelli; nel maggio 1912 vennero effettuate varie operazioni sulle isole turche dell'Egeo fra cui l'occupazione di Stampalia, di Lero e di Rodi.

Lungo sarebbe enumerare tutte le operazioni costiere (Macabez, Zanzur, Misurata, Zuara, ecc.), a cui partecipò attivamente la Marina.

Nel luglio 1912 ebbe luogo la leggendaria incursione di Millo entro ai Dardanelli con cinque torpediniere: pur non avendo conseguito i risultati materiali sperati, quelli morali furono enormi, cosicchè qualche settimana dopo si venne alla pace.

Gli insegnamenti che l'Italia poté trarre da questa campagna libica dove l'Esercito e la Marina operarono gomito a gomito, in fraterna efficace collaborazione, non andarono perduti: nella successiva guerra mondiale e poi nelle operazioni per la conquista dell'Impero, gli alti posti di comando si trovavano occupati da ufficiali dell'Esercito e della Marina che avevano fatto le loro prime armi in Tripolitania.

TRASPORTI D'OLTREMARE EFFETTUATI DALLA MARINA ITALIANA DURANTE LA GRANDE GUERRA.

Sono note le difficoltà tragiche incontrate dai trasporti marittimi durante la guerra mondiale. Per quanto riguarda l'Italia, essi si svolsero attraverso le acque del Mediterraneo che erano insidiate da mine, da sommergibili, da aerei ed in piccola parte da unità di superficie avversarie. E poichè gli eserciti combattenti avevano bisogno che il traffico marittimo non subisse interruzioni perchè le truppe operanti d'oltremare necessitavano di essere rinnovate, nutrite, e mantenute in efficienza, fu necessario organizzare una serie di trasporti in convoglio, che bisognava proteggere e scortare nei due sensi. Siccome si percorrevano rotte quasi obbligate, contro le quali il nemico poteva avere buon giuoco, così è facile comprendere quante unità di scorta fosse necessario tenere in mare e quanta attenzione ed abilità erano richieste.

I trasporti d'oltremare, a seconda della località e dello scopo a cui provvidero, possono essere così raggruppati:

A) *Corpo di spedizione in Albania.* — Originariamente piccolo, andò continuamente crescendo fino a raggiungere un totale di 97.000 combattenti. Il trasporto ed il rifornimento di queste truppe fu completamente assolto dalla Marina italiana.

I dati principali del traffico riferentesi a queste truppe verranno citati insieme con quelli che risultarono necessari per il Corpo di spedizione in Macedonia.

B) *Salvataggio dell'esercito e dei profughi serbi e loro rifornimento.* — Sulla fine del 1915 avvenne il crollo del fronte serbo, susseguito da quello montenegrino. Gli alleati ed in prima linea l'Italia, dovettero provvedere a recuperare dall'Albania le truppe in ritirata ed a rifornirle. Le nostre forze navali del basso Adriatico organizzarono le rischiose e laboriose operazioni dei trasporti marittimi, che si protrassero fino all'aprile del 1916.

Dette operazioni in riassunto furono:

- 1) Rifornimento della Serbia e del Montenegro.
- 2) Esodo per via mare dell'Esercito serbo, dei prigionieri austriaci e dei profughi serbi e montenegrini.

Questo movimento veramente considerevole fu compiuto nonostante la stagione avversa, la vicinanza della munita base nemica di Cattaro ed in mezzo ad insidie di ogni genere costituite da raids di unità leggere nemiche, agguati di sommergibili, sbarramenti di torpedini, incessanti attacchi aerei.

Per queste operazioni, 45 piroscafi italiani compirono 202 viaggi, trasportando:

Uomini	115.000
Quadrupedi	10.153
Cannoni	68
Materiale e viveri (tonn.)	28.299

C) *Corpo di spedizione in Macedonia.* — La Marina italiana ha collaborato con le altre marine al trasporto a Salonico delle truppe e materiali per l'esercito alleato d'Oriente. Fra queste truppe vi era anche una divisione italiana divenuta poi Corpo d'Armata, forte di quasi 50.000 uomini. Considerando insieme le nostre truppe in Albania, con quelle in Macedonia in certi momenti esse raggiunsero la forza di circa 150.000 uomini. I trasporti necessari per queste truppe durante il corso della guerra richiese:

Viaggi	3.076
Unità di scorta	4.924

I totali trasportati furono:

Uomini	736.403
Quadrupedi	163.220
Carri	9.157
Cannoni	485
Materiali (tonn.)	580.566

D) *Trasporti d'oltremare, per il collegamento dell'Italia con la Libia e le Colonie.* — Per completare il quadro statistico dei trasporti bisogna ricordare anche quelli occorsi dal Tirreno all'Egeo, dal Tirreno alla Libia e da Tripoli a Massaua. Ecco la specifica che questo traffico richiese:

Napoli-Egeo e viceversa:

Viaggi	70
Uomini trasportati	4.687
Quadrupedi »	2.872
Carri »	64
Cannoni »	18
Materiali » (tonn.)	26

Napoli-Libia e viceversa:

Viaggi	629
Uomini trasportati	29.347
Quadrupedi »	10.270
Carri »	291
Cannoni »	32
Materiali » (tonn.)	282

Massaua-Tripoli:

Viaggi	2
Uomini trasportati	9.000

In complesso il traffico d'oltremare durante la grande guerra richiese quasi *quattromila viaggi* per trasportare complessivamente *un milione di uomini e seicentomila tonnellate di merci.*

IL CONTRIBUTO DELLA MARINA ALLA CONQUISTA DELL'IMPERO.

Evidentemente è questa una operazione, spiccatamente d'oltremare che per entità di forze e di mezzi impiegati, per la distanza del teatro d'operazione, e più ancora per la coalizione esercitata da 52 Stati, non ha riscontro nel passato. Citeremo per sommi capi in qual modo la Marina disimpegnò il suo compito.

Fin dal maggio 1935, cioè cinque mesi prima che l'Italia iniziasse le operazioni militari contro l'Impero Etiopico, si avvertiva nella stampa democratica una spiccata tendenza ad avversare le nostre rivendicazioni africane. Successivamente alla aperta dichiarazione specialmente della Gran Bretagna fatta il 22 agosto 1935, di essere venuta nella determinazione di *far rispettare con tutti i mezzi in suo possesso* le decisioni della Società delle Nazioni, l'Italia con virile consapevolezza, rispose con una rapida, silenziosa imponente preparazione. Particolarmente la Marina, pur conscia della inferiorità numerica, operò una fulminea mobilitazione. L'Inghilterra a sua volta a partire dal settembre 1935 effettuò un imponente concentramento di forze navali in Mediterraneo prelevandole dalla Home Fleet e dalle stazioni oceaniche. Con questo concentramento il governo inglese sperava di poter arrestare l'azione italiana in Etiopia. Ma l'Italia non si lasciò intimorire: e dopo le fatidiche parole del Duce « noi tireremo diritto » l'Italia intensificava l'invio di truppe e contemporaneamente la Marina italiana attuava tutti i provvedimenti atti ad affrontare un eventuale conflitto navale.

La ferma reazione italiana sconcertò il governo inglese il quale ebbe a constatare che alla rapida tenace decisa preparazione italiana, non corrispondeva, da parte della marina inglese, una soddisfacente situazione strategica in Mediterraneo. E si vide allora un fatto davvero lusinghiero per la Marina italiana e cioè la strapotente marina britannica costretta a ricorrere all'appoggio mediterraneo di altre potenze sanzioniste, invocare cioè il concorso di forze navali di altri stati mediterranei ed assicurarsi la libertà di poter usare le loro basi. A malgrado di ciò, l'Italia continuò ad agire con estrema decisione. Alla Marina fu affidato l'arduo compito di affrontare la grave situazione navale.

Diamo ora qualche indicazione di dettaglio sui provvedimenti attuati — che riassumiamo con la parola — *logistici*, intendendo con ciò parlare

dell'attrezzatura dei porti e dei mezzi di trasporto navali e dei mezzi di rifornimento, ospedalieri, di comunicazioni, ecc.

L'approntamento dei porti africani si presentava pressante, indispensabile. Massaua, ancora nel 1935, era un piccolo porto coloniale, poco attrezzato, capace di mezzi di scarico per soli quattro piroscafi, senza acqua potabile nè altri mezzi di rifornimento. La Marina si assunse il compito della trasformazione ed in poco tempo, migliorando gli specchi d'acqua, costruendo banchine ed apprestando mezzi di sbarco riuscì a rendere Massaua capace di accogliere una cinquantina di piroscafi di cui una dozzina contemporaneamente sotto scarico per modo che la media giornaliera delle tonnellate scaricate fu decuplicato.

Provvidenze analoghe furono adottate, in misura più limitata, per Mogadiscio, mentre Bender Kassim, Dante, Obbia, da semplici approdi furono attrezzati per operazioni portuarie.

La Marina provvide anche all'elemento indispensabile alla vita e cioè all'acqua potabile, che se scarseggiava originariamente a Massaua e negli altri porti, si era dimostrata assolutamente insufficiente all'eccezionale aumento del traffico verificatosi dopo il 1935. La Marina provvide ad un grande impianto di distillazione ed all'approvvigionamento idrico mediante le proprie cisterne e con navi distillatrici. Analogamente, in attesa della costruzione dell'impianto refrigerante, dislocò a Massaua le proprie navi frigorifere: in attesa della costruzione dei depositi di nafta provvide a dislocare colà piroscafi petrolieri e carbonieri.

Per i trasporti navali, il problema era serio giacchè la nostra Marina Mercantile, specializzatasi nei trasporti dei passeggeri di classe (essendo ormai cessato ogni servizio di emigrazione), non presentava disponibilità di piroscafi atti al trasporto di ingenti quantità di truppe e materiali. Si trattava di apportare radicali trasformazioni, il che fu eseguito con rapidità sorprendente. D'altra parte occorreva disturbare il meno possibile i traffici normali. Il problema fu studiato e risolto d'accordo con Società armatrici e armatori privati, i quali risposero con slancio e mutuo accordo degni del Regime Corporativo Fascista. Fu così possibile provvedere a tutte le necessità con semplici noleggi, senza alcuna requisizione obbligatoria.

Per facilitare la risoluzione del problema, furono acquistati all'estero a favorevoli condizioni, dodici piroscafi per passeggeri per un totale di 140.000 tonn.

Tutte queste navi ebbero un comandante militare, un piccolo nucleo di personale della R. Marina, ma furono completati da ufficiali e da equipaggi della Marina Mercantile, la quale attuò una vera mobilitazione. Questo

benemerito personale si prodigò senza tregua, in condizioni avverse di clima, concorrendo fortemente al buon esito di un trasporto, che, per entità e difficoltà, non ha precedenti nella storia delle spedizioni oltremare.

Fu così possibile, dai primi preparativi dell'impresa fino alla fine della guerra, inviare direttamente in A. O. ben 352.371 soldati, 24.851 quadrupedi, 7.272 automezzi, 292.007 tonnellate di materiale e 49.191 operai.

Nè queste cifre danno la misura completa del traffico eseguito. Occorre aggiungere il traffico dovuto alla necessità di rinforzare i presidi della Cirenaica, che ebbe inizio con il trasporto, nel settembre 1935, delle due divisioni Assietta e Cosseria e continuò con il trasporto della divisione Metauro a Tripoli.

La divisione Metauro fu poi richiamata in Patria alla fine di ottobre e successivamente sostituita in Libia, nel dicembre, dalla divisione motorizzata Trento.

Se quindi ai trasporti da e per la Libia si aggiungono a quelli per l'Eritrea e per la Somalia e si tien conto dei trasporti di operai e di rimpatrianti, si ha un movimento complessivo su piroscafi noleggiati o acquistati per l'impresa africana, dal febbraio 1935 alla fine del 1936, di circa 460.000 uomini, 33.000 quadrupedi, 9.000 automezzi e 300.000 tonnellate di materiali. È un vanto della Marina aver organizzato e regolato un così ingente movimento di trasporti.

Nella sede di Napoli, base della spedizione, fu costituita una Commissione mista di ufficiali dell'Esercito e della Marina presieduta da un Capitano di vascello e incaricata di provvedere a tutte le operazioni di imbarco e ai rifornimenti dei piroscafi in partenza. Altre Commissioni di allestimento e di imbarco furono di volta in volta costituite a Messina, Genova, Livorno e Cagliari. Furono analogamente costituite Commissioni di sbarco a Massaua e Mogadiscio; Uffici sbarco e aggregati alla Intendenza del R. Esercito a Merca, Brava, Chisimaio, Obbia, Assab, e Bender Kassim; nonchè un Ufficio addetto al Consolato di Porto Said.

Le Navi ospedale. — Alle esigenze del servizio sanitario delle truppe a Massaua e a quelle del trasporto in Italia dei malati e dei feriti provvide la Marina, noleggiando otto piroscafi e trasformandoli in navi ospedale con un totale di 6.000 letti. Queste navi furono fornite delle sistemazioni più moderne che si conoscano per la cura dei degenti, così da poter essere considerate veri modelli del genere. Sei di esse furono dotate di completi impianti di refrigerazione e di condizionamento dell'aria, per sottrarre i ricoverati alla inclemenza del clima del Mar Rosso, durante la permanenza a Massaua e la traversata di quel mare.

Tutto il personale sanitario, dirigente ed esecutivo, apparteneva alla R. Marina.

Una di esse, la *Cesarea*, ebbe l'onore di ospitare tra le infermiere volontarie S. A. R. la Principessa di Piemonte, quando volle portare il Suo sorriso consolatore ai malati e ai feriti della spedizione.

Il servizio radiotelegrafico. — Un incarico delicato del quale la Marina volentieri assunse in pieno la responsabilità e l'organizzazione fu quello delle comunicazioni radiotelegrafiche.

Il compito di assicurare i servizi radiotelegrafici nell'interno delle colonie dell'Africa Orientale e il collegamento di queste con la madre Patria appartiene fin dal 1907 alla Marina, che all'inizio della spedizione manteneva, fra le coste e l'interno, 24 stazioni r. t. Sorte con carattere prevalentemente militare, per tenerle meglio in efficienza erano state aperte anche ai servizi commerciali e privati e il traffico complessivo con Roma, attraverso la stazione S. Paolo, si aggirava in tempi normali intorno alle 200.000 parole mensili. I mezzi tecnici erano però stati approntati con largo margine di capacità.

Le nuove esigenze imposero un traffico enormemente superiore ad ogni più larga previsione e fu necessario prendere urgenti e non facili provvedimenti. Per essi il ritmo del traffico con l'Italia durante il 1935 potè salire dalle 342.000 parole del gennaio 1935 alle 1.929.524 parole del dicembre successivo ed alle 6.000.000 di parole del maggio vittorioso.

Per arrivare a tanto, fu necessario aumentare il numero delle stazioni, creare nuovi centri-Radio in relazione all'avanzata delle truppe operanti, ingrandire i centri radio di Asmara e di Mogadiscio e aggiungere impianti radiotelegrafici per le comunicazioni con l'Italia, nonchè ingrandire e aumentare in proporzione gli apparati del centro radio di S. Paolo che accentrava tutte queste comunicazioni.

Al termine dell'impresa la Marina aveva complessivamente in Africa Orientale ben 50 stazioni r. t. per le quali l'enorme traffico mensile di circa 6.000.000 di parole era diventato normale.

Contributo indiretto. — Accennato così sommariamente ai provvedimenti logistici, conviene ritornare a dare uno sguardo complessivo al contributo indiretto a cui accennavamo in principio in quanto la Marina non si faceva illusioni sulle estreme conseguenze a cui poteva giungere la ostinata opposizione societaria, auspice la Marina inglese.

La nostra Marina, considerata la strapotenza del numero e della qua-

lità delle navi che doveva fronteggiare, aveva approntato, con uno sforzo eccezionale, tutti i mezzi navali disponibili. Mezzi navali non molto grandi ma nemmeno molto piccoli, perchè in tredici anni di regime fascista era stata creata una flotta armonicamente proporzionata, e qualitativamente, non inferiore a nessun'altra.

Forse fuori d'Italia non si era dato abbastanza peso a questo rinnovamento, o per lo meno si era creduto che fosse limitato allo sviluppo del materiale. Ma al momento opportuno risultò evidente che si era lavorato non in superficie ma in profondità: e le nostre forze navali dell'anno XIV, sia per se stesse, sia perchè appoggiate a basi strategicamente ben situate, sia infine per l'aumentata capacità di resistenza del Paese, dovuta alla sua profonda trasformazione morale, sociale ed economica, furono giudicate nel mondo bastevoli a dare a chiunque molto, ma molto filo da torcere.

E tutti poterono vedere, che, pur sapendo che avremmo avuto contro di noi forze enormemente soverchianti, senza iattanza, ma con coscienza fermezza, « affrontammo il compito formidabile d'impedire che alcuno potesse piegare la nostra volontà senza prima aver duramente combattuto ».

A questo punto occorre far risaltare la persuasione che in qualunque evenienza avremmo avuto a fianco l'arma sorella per eccellenza — l'Aeronautica — che in questa ipotesi di conflitto prevalentemente marittimo sarebbe stata chiamata a combattere nel nostro stesso elemento, contro gli stessi obbiettivi, spalla a spalla, gomito a gomito. Sapevamo che in un secondo tempo, si sarebbe potuto molto contare su di essa; ma sapevamo anche che in un primo tempo, per ragioni contingenti — crisi di trasformazione del materiale, crisi del reclutamento del personale, urgente contributo diretto all'impresa africana, l'apporto sarebbe stato piuttosto ridotto. Tuttavia eravamo sicuri di poter tener duro finchè questo potente fattore avesse potuto intervenire nella pienezza delle forze. Ma per tener duro, per costringere a duramente combattere bisognava per prima cosa mettere accuratamente in piena efficienza ogni mezzo offensivo e difensivo.

Lentamente e discretamente da prima, poi con ritmo sempre più accelerato furono adottate nelle basi navali e nei principali porti del Regno e delle Colonie tutte quelle misure e disposizioni di sicurezza che la guerra passata ci aveva insegnato. Furono completate di personale le navi in riserva, furono intensificate le esercitazioni. In sei mesi gli equipaggi da 50.000 uomini furono portati a 130.000 e se questa cifra può sembrare modesta in paragone di quelle di ben altro ordine di grandezza cui ci ha abituati l'Esercito, bisogna riflettere che, nel caso della Marina, si tratta di ripren-

dere e rimettere nel più complicato ingranaggio che si conosca, tutti gli elementi specializzati ed in incarichi specializzati. Basti dire che durante la grande guerra, pur non avendo alcuna limitazione di denaro e di riservatezza, occorsero, per raggiungere la stessa cifra, ben tre anni di tempo.

Più grave ancora il problema degli ufficiali, perchè mentre i nostri quadri di servizio attivo erano già insufficienti agli ordinari bisogni di pace, e limitata era la nostra riserva, la quasi totalità degli ufficiali di complemento che dovevano essere inviati sulle navi, appartenevano alla Marina Mercantile, che, nel caso in esame, doveva compiere per suo conto una vera mobilitazione straordinaria per lo sforzo eccezionale, cui fu sin dal primo momento chiamata.

Oltre le navi, oltre le basi navali, oltre le difese fisse nei porti, furono approntati tutti i nostri treni armati antinavi e contraerei, furono messe in efficienza o addirittura sistemate ex novo centinaia di batterie antinavali e contraeree con alcune migliaia di bocche da fuoco e con centinaia di stazioni fotoelettriche e di proiettori. I semafori e le stazioni di segnalazione, le stazioni di vedetta, gli uffici telegrafici, le stazioni radiotelegrafiche e quelle radiogoniometriche da 180 furono portate a 600! Si pensi che, per le sole stazioni telegrafiche, furono distesi ben 10.000 chilometri di linee!

Fu infine risolto — ed era fondamentale — il problema delle riserve di combustibile in misura così abbondante da togliere, da questo punto di vista, ogni preoccupazione. Basti dire che il programma già in atto, di depositi in caverne o interrati fu *più volte raddoppiato* con rapidità di lavoro senza precedenti e che ogni deposito venne riempito del prezioso liquido prima ancora di essere ultimato negli ultimi particolari.

La preparazione addestrativa e spirituale. — Oltre l'approntamento completo del materiale e del personale come numero, furono intensificate le esercitazioni e fu loro dato il maggior grado possibile di attualità. Il Duce, che assistette ad alcune di esse, poté constatare che la Marina era pronta a scattare. Furono dieci mesi di tensione non indifferente per cervelli e meccanismi. Nè, ben inteso, le navi rimasero ferme, ma si tennero in continua attività addestrativa. Fu un periodo di sacrificio, di lavoro, durante il quale mai vennero meno l'entusiasmo unanime, lo spirito combattivo, il desiderio di dare finalmente prova di sé, fosse anche nelle condizioni più disuguali.

La effettiva « prova del fuoco » non venne: essa non fu necessaria. Molte volte sembrò sul punto di esserci imposta, ma l'esame realistico della situazione in tutta la sua enorme complessità e la visione delle inevitabili

e irreparabili conseguenze, dovettero esercitare una profonda influenza moderatrice se i fatti furono poi quelli che oggi sono consacrati alla storia.

E poichè questo era il compito fondamentale della Marina e questo fu il compito assolto, è ben giusto che anch'essa affermi, con legittima fierezza, « di aver meritato dal Paese ».

OPERAZIONI E TRASPORTI D'OLTREMARE AFFIDATI ALLA MARINA DURANTE LA GUERRA LIBERATRICE DELLA SPAGNA (1936-39).

Benchè storia recentissima, tuttavia la partecipazione della Marina italiana alla guerra spagnola è pochissimo nota. Il riserbo che autorità e stampa hanno mantenuto sul contributo della Marina è dovuto sia a considerazioni di carattere contingente che a motivi politici. Oggi abbiamo conoscenza di quanto è stato operato, sia dai brevi comunicati ufficiali che dalle motivazioni di ricompense al valore solennemente distribuite sull'Altare della Patria, nella giornata celebrativa della Marina. In rapida sintesi, le operazioni d'oltremare riguardarono: il salvataggio dei profughi sia italiani che stranieri sottratti al massacro dei rossi; l'intervento alle Baleari con unità da guerra e mercantili e con materiale per ricacciare in mare l'invasore rosso ed assicurare ai nazionali l'uso di quelle isole, dimostratesi durante il corso della guerra di estrema importanza logistica e strategica e facilitanti il controllo al traffico di contrabbando.

Ma l'operazione d'oltremare più cospicua fu il trasporto del Corpo legionario, il suo vettovagliamento e la conseguente protezione contro le insidie rosse. Operazione vasta e complessa, ostacolata da condizioni di tempo avverse, specie nell'inverno 1936-37. Gli uomini trasportati in un primo tempo furono circa 50 mila, con automezzi, cannoni, materiali, ecc.; fu poi necessario provvedere ai rifornimenti, ai rimpatri, ai feriti; col conseguente impiego di centinaia di piroscafi, diverse navi ospedali e l'intervento di numerose unità da guerra che compirono centinaia di missioni di scorta.

Altra attività poco nota e che probabilmente tale rimarrà per lungo tempo, fu l'intervento dell'Italia nella guerra sottomarina legionaria intesa a danneggiare ed ostacolare il traffico dei rifornimenti rossi in Mediterraneo e vincolare mediante la difesa degli approdi, l'azione delle forze navali avversarie. L'effetto materiale e morale del nostro intervento sottomarino fu immediato: subito si notò una rarefazione nel traffico di contrabbando, i noli salirono vertiginosamente, le rotte furono deviate ed allungate, contribuendo alla vittoriosa offensiva dei legionari italiani su Malaga.

La Marina italiana sempre più affiancata a quella spagnola, continuò la sua opera generosa di mezzi e di esperienza sino alla completa definitiva vittoria del Caudillo. L'olocausto di vite umane offerte dalla Marina non fu grande, ma innumerevoli furono le prove di abnegazione, di sacrificio, di resistenza oltre ogni limite date dai nostri meravigliosi equipaggi che per la fede, lo slancio dimostrato in ogni circostanza, diedero ai fratelli spagnoli luminoso esempio del loro valore.

L'OPERAZIONE D'OLTREMARE PER L'UNIONE DELL'ALBANIA ALL'ITALIA.
(1939).

Fulmineo, inaspettato, ma doppiamente meritorio è stato il trasporto, lo sbarco e la protezione del corpo di spedizione in Albania. Anche in questa circostanza si ebbe una prova della insuperabile efficacia della fraterna collaborazione fra le tre armi. In uno stesso giorno ebbe luogo il ritiro dei connazionali dall'Albania, l'occupazione dei quattro principali porti albanesi, la formazione, in ciascuno di essi, della testa da sbarco, lo sbarco delle compagnie da sbarco e la loro protezione ed infine la travolgente avanzata dei nostri marinai contro una prezzolata masnada di briganti. In poche ore, anzi in poche decine di minuti « la Marina ha liquidato da sola, com'era suo dovere e diritto, la situazione che le era stata affidata, ed ha consegnato ai camerati dell'Esercito e dell'Aeronautica la possibilità di procedere e di concludere ».

Nove furono i caduti e cinquantatrè i feriti nel tempo brevissimo dell'azione: ma non è il numero che conta, bensì lo slancio che la Marina seppe dimostrare nell'occasione e la fusione intelligente di tutte le energie tese nella suprema dedizione al dovere.

La forza navale che si presentò davanti alla costa albanese contava un centinaio di unità, fra navi da guerra e mercantili, dalla corazzata al rimorchiatore: ciascuna con il suo compito ben definito: tutto procedette con ordine in questa « esperienza al vero » nella quale in poche ore le forze da sbarco della Marina, le truppe dell'Esercito e della Milizia volontaria, i carri armati, gli automezzi, le stazioni radio e tutti gli altri materiali necessari poterono sbarcare ed agire secondo il piano prestabilito.

La Regia Marina ha aggiunto al suo albo d'onore altre due medaglie d'oro « alla memoria » e numerose altre ricompense al valore, pure solennemente rievocate sul Vittoriano, nella giornata celebrativa della Marina.

GUIDO PO