

Giacomo Carito

*D'Annunzio e l'impresa di Fiume: il
ruolo di Brindisi*

1. Il viaggio nell'Ellade

«Andrò in Oriente per cinque o sei settimane: agli scavi di Delfo e di Micene, alle rovine di Troia. Queste visitazioni votive sono richieste dai miei studi attuali. Mi sono rituffato nell'Ellenismo»: è con tali parole che, il 10 luglio 1895, Gabriele D'Annunzio annunciava al suo editore Treves le motivazioni che lo indurranno a intraprendere il viaggio verso la Grecia. In realtà l'intento dannunziano non era quello di esplorare luoghi a lui stranieri, ma di osservare con i propri occhi ciò che aveva precedentemente letto nelle opere greche classiche. Il viaggio gli permise infatti di rivisitare i luoghi descritti da Omero e dagli autori greci, precedentemente conosciuti tramite i loro scritti. Prevista tra il 18 o 19 luglio da Brindisi, la partenza, a causa delle pessime condizioni meteorologiche, fu anticipata al 13 luglio: l'imbarco a bordo dello yacht *Fantasia* di proprietà di Edoardo Scarfoglio avvenne dal porto di Gallipoli¹. D'Annunzio arriva a Gallipoli il 28 luglio per salpare il giorno dopo².

¹ *La crociera della «Fantasia»: Diari del viaggio in Grecia e Italia meridionale, 1895*, a cura di MARIO CIMINI, Venezia: Marsilio, 2010, pp. 10-11 e 81.

Oltre al celebre giornalista, compagni di viaggio furono Guido Boggiani, pittore di fama, Georges H erelle, insegnante di filosofia e traduttore ufficiale delle opere dannunziane in Francia, e Pasquale Masciantonio, avvocato.

Giunti in Grecia il 1 agosto, l'*ulisside*, come il poeta si defin , scrive: «Siamo finalmente nel mare classico. Grandi fantasmi omerici si levano da ogni parte». Nonostante l'intento di visitare Costantinopoli, furono costretti a modificare i loro progetti a causa delle cattive condizioni meteorologiche; Masciantonio e D'Annunzio, stanchi del tanto viaggiare e dei disagi a esso connessi, abbandonarono il gruppo non prima, tuttavia, di aver dato l'addio alla terra greca³.

Nel primo libro delle *Laudi*, D'Annunzio, infatti, scrive: «Ecco, noi sciogliamo le vele a dipartirci. Il periplo   compiuto» e ancora «[...] o Rupe, da tutta la tua nudit  [...] ripeti a me l'unica legge cui voglio obbedire: sii puro. T'obbedir  nella luce, t'obbedir  nell'ombra».

Il 21 agosto i due amici approdarono al porto di Brindisi con un piroscafo proveniente da Atene⁴. Il resto del gruppo ritorn  in patria il 24 settembre.

«E come l'esule torna
alla cuna dei padri

² M. PAONE, *Dittico dannunziano*, in «Archivio Storico Pugliese», 45 (1992), pp. 333-351: pp. 338-351.

³ Sui rapporti fra D'Annunzio e Masciantonio vedi *Caro Pascal: carteggio D'Annunzio-Masciantonio (1891-1922)*, a cura di ENRICO DI CARLO, Chieti: Mario Ianieri, 2001.

⁴ P. CHIARA, *Vita di Gabriele D'Annunzio*, Milano: Mondadori, 1978, p. 103.

su la nave leggera:
il suo cor ferve innovato
nell'onda prodiera,
la sua tristezza dilegua
nella scia lunga virente:
io così sciolsi la vela,
coi compagni molto a me fidi,
in un'alba d'estate
ventosa, dall'àpula riva
ove ancor vidi ai cieli
erta una romana colonna;
io così navigai
alfin verso l'Ellade sculta
dal dio nella luce
sublime e nel mare profondo
qual simulacro
che fa visibili all'uomo
le leggi della Forza
perfetta. E incontrammo un Eroe»⁵.

2. L'incursione su Cattaro

Il 25 settembre 1917 una flottiglia aerea raggiunge il campo d'aviazione di Gioia del Colle per un'incursione su Cattaro. D'Annunzio fu instancabile animatore del gruppo che doveva

⁵ G. D'ANNUNZIO, *Laudi del cielo, del mare, della terra e degli eroi*, Libro Primo: *Maia*, Milano: Fratelli Treves Editori, 1913, p. 39; A. R. E. RHODES, *D'Annunzio: The Poet as Superman*, London: Weidenfeld & Nicolson, 1959, p. 51: «*In the opening lines of Maia, the first part of the poem, D'Annunzio speaks of seeing the classical column which still stands on the shore at Brindisi. He also makes the departure, which was extremely calm, extremely rough.*».

compiere l'impresa tra il 29 settembre e il 2 ottobre giorno di plenilunio ma subì un rinvio perché del necessario munizionamento, spedito via ferrovia il 19 da Roma, si erano perse le tracce. Il treno convoglio con le munizioni giungerà a destinazione solo il 30 settembre e D'Annunzio espresse tutto il suo disappunto in una lettera inviata da Gioia del Colle, il 3 ottobre 1917, al generale Carlo Porro (1854- 1939)⁶:

«Il 27 giovedì⁷, avendo lavorato con assidua diligenza per due giorni, eravamo pronti all'impresa. Il Comando Navale ci aveva fornito, con larghezza, documenti utilissimi per la rotta e per l'obbiettivo. Tutti i motori erano in ordine. Avevo potuto ottenere una serie di bussole, tolte agli idrovolanti; e un ufficiale esperto per regolarle: il tenente di vascello Andrea Bafile [1878-1918]⁸. Il tempo era chiarissimo. La

⁶ Il 1 aprile 1915, Porro, dei conti di Santa Maria della Bicocca, fu nominato sottocapo di stato maggiore a fianco di Cadorna. Pur detenendo la seconda carica dell'esercito, non riuscì mai a rivestire un ruolo realmente operativo nella gestione del conflitto.

⁷ Nella mattina del 27 settembre, in auto, D'Annunzio aveva raggiunto Brindisi (V. MARTINELLI, *La guerra di D'Annunzio: da poeta a dandy a eroe di guerra e comandante*, Udine: P. Gaspari, 2001 p. 207).

⁸ Commosso è il ricordo di Andrea Bafile tracciato da Gabriele D'Annunzio: «Io ebbi un esemplar compagno della mia stirpe, nato in una insigne città degli Abruzzi che fu nominata imperialmente dall'Aquila. L'ebbi nella mia vita di aviatore e di marinaio, ma oggi l'ho tuttora nel cimitero dei marinai a Ca' Gamba e l'avrò domani all'ombra di Collemaggio e l'avrò per sempre nel mio sacrario interno le cui chiavi non potranno mai essere rinvenute da alcuno. Si chiamava Andrea Bafile. Nel trigesimo dell'impresa di Buccari, il di 11 marzo del 1918, sul Basso Piave, mi dedicò la sua morte sublime. Questo eroe sobrio e taciturno non fu più veduto sorridere dopo la sciagura di caporetto. Pareva che il suo dolore virile gli avesse reciso intorno alle labbra tutti i muscoli gioiosi e

gli avesse rifatto le strette labbra simili a una cicatrice che per chiudersi non aspettasse se non il gelido suggello. Quando l'avevo io veduto sorridere per l'ultima volta? Laggiù, nella Puglia piana, nel campo destinato alla mia dipartita per le Bocche di Cattaro, in quella Gioia del Colle che io rinominai Gioia della Vittoria. Vidi il suo ultimo sorriso di fratello minore a fratello maggiore, quando gli diedi il carico di regolare sul campo le bussole dei miei apparecchi e quando per premio lo inserii in uno dei miei equipaggi preparati al viaggio senza ritorno. Ritrnò con me, Tutti ritornammo. La pietra del nostro monumento la ritrovammo rotolata. Era la notte di ottobre, era la notte di santo Francesco. Agli aspettanti il poverello stesso nell'alba aveva detto, con l'accento di quei due sopravvenuti in vestimenti folgoranti: Perché cercate i vivente tra i morti?

Viventi e ardenti ritornammo e ripartimmo. Per dove ripartimmo? Ripartimmo verso il Piave che ciascuno di noi a un tratto credette sentire in sé più vivo che la sua propria carotide e che qualunque altra sua arteria pulsante. Ripartimmo verso quella crudele vittoria venuta all'Italia dopo le sue undici vittorie. Ripartimmo verso quella dodicesima che fu l'oscura, che fu quella d'Isarioth, quella che diede all'avversaria la terra ma non l'anima, quella di noi menomò la terra ma ingrandì l'anima. Andrea Bafile non fu più veduto sorridere, neppur da me, neppure quando gli versai la coppa dell'amicizia e gli profetai l'alta vendetta. Ma per lui non sorrise la morte? Non si dice che talvolta la morte sorrida riconoscendosi divinamente bella nel volto dell'eroe? Non ella sorrise davanti alla perfezione di quella fine senza parole? Prima di spirare, l'eroe pensò a me lontano e mi evocò. La sublime cicatrice delle sue labbra fu socchiusa dal mio nome, quasi senza soffio. Se pur la morte non sorrise, mia madre sorrise. Per vedermi disegnato da quella cicatrice somnessa anche in sogno, darei tutte le trombe della Fama e quelle del Giudizio Finale. Mi viene in odio ogni clangore, mi viene in odio ogni clamore. Il mio capezzale s'impetra, e la mia vita si fascia di gelo» (G. D'ANNUNZIO, *Il libro ascetico della Giovane Italia*, Milano: Mondadori, 2013, VIII. *Il suggello e la cicatrice*). Su Andrea Bafile e l'impresa di Cattaro vedi C. MANFRONI, *Storia della marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918*, Bologna: Zanichelli, 1925, pp. 185, 241; M. COLTRINARI, G. RAMACCIA, 1917. *L'anno terribile: Dalla Bainsizza alla*

notte tra il 27 e il 28 fu di una limpidezza mirabile. Il nemico ne approfittò per bombardare Brindisi e il litorale... . La notte tra il 28 e il 29 - la più chiara e la più quieta che io abbia mai veduta - passò inutilmente. Così passò la notte tra il 29 e il 30, anch'essa favorevolissima al volo marino. Il Comando Navale aveva disposto con molto accorgimento la scorta fino a 12 miglia dalla Punta d'Ostro, con un ordine preciso di segnalazioni. Precisamente ordinati erano anche i fari e i proiettori lungo la nostra costa, da Vieste a Brindisi»⁹.

Nello stesso giorno, ancora da Gioia del Colle, da dove doveva spiccare il volo per Cattaro, scrive al contrammiraglio Piero Orsini:

«Mio carissimo Piero [Contrammiraglio Piero Orsini - Ispettore dell'Aeronautica per la R. Marina¹⁰], credo che

sorpresa strategica di Caporetto, Roma: Edizioni Nuova Cultura, 2018, p. 283; *D'Annunzio e Albertini: vent'anni di sodalizio*, a cura di FRANCO DI TIZIO, Altino: Ianieri, [2003], p. 374.

⁹ G. D'ANNUNZIO, *Scritti, messaggi, discorsi e rapporti militari*, a cura di GUIDO PO, Roma: Edizioni Roma, 1939, pp. 141-142.

¹⁰ Contrammiraglio, cavaliere e ufficiale dell'ordine militare di Savoia, croce al merito di guerra, commendatore dell'ordine della Corona d'Italia e dell'ordine dei santi Maurizio e Lazzaro. Sospettata d'essere informatrice dell'impero austro-ungarico fu la moglie del contrammiraglio: «Elisabetta Margherita Königsmarck, detta Keta, moglie dell'ammiraglio Piero Orsini, comandante della corazzata Conte di Cavour, riceve all'hotel Bristol di piazza Barberini i vertici delle forze armate italiane: il ministro della Marina, ammiraglio Camillo Corsi; il suo sottosegretario, onorevole Barattieri; e pure un ufficiale di sicuro avvenire, Pietro Badoglio» (A. CAZZULLO, *La guerra dei nostri nonni, 1915-1918: storie di uomini, donne, famiglie*, Milano: Mondadori, 2018, p. 126). Vedi A. VENTO, *In silenzio gioite e soffrite: storia dei servizi segreti italiani dal Risorgimento alla guerra fredda*, Milano: Il

siamo perduti. Vivo angosciosamente spiando il cielo; e la tristezza e l'ansia mi consumano ... Il buon Bafile è ripartito per Brindisi, dopo avere sperimentato i fuochi indicatori. Piuttosto che rimanere in questa passione preferirei star tutta una notte in mare col mio salvagente e col mio collarino, accanto al sughero galleggiante.... Io qui non so come ingannare il mio tormento. Mi converrà, quando ogni speranza sia perduta, andare a Pordenone per prendere le mie note e gli strumenti del mio lavoro. Potrei forse lavorare aspettando la nuova occasione che forse verrà. Iersera il cielo si sgombrò; ed io sarei partito solo, tanto afflitto e miserabile. Spero di rivederti venerdì»¹¹. Il giorno successivo indirizza una nuova missiva a Piero Orsini: «Mio carissimo Piero [Contrammiraglio Piero Orsini - Ispettore dell'Aeronautica per la R. Marina], Ieri ti mandai una lettera per mani non conosciute, e non so se ti sia giunta. Ti dicevo la mia angoscia, credevo d' averla domata. E stanotte invece ho passato le ore più gravi di tutta questa settimana. Hai veduto, dal ponte della tua nave, che stupendo cristallo? Il Comando Navale di Brindisi aveva mandato pronostico ottimo, ieri, e l'aveva ripetuto nel pomeriggio. Il buon Bafile era ritornato a Gioia, con una lettera augurale del comandante Denti lo ho fatto la vedetta sino all'alba... A quest'ora saremmo pieni di gioia e d'orgoglio, e io riavrei

Saggiatore, 2010, pp. 132 e 301: «Finiscono nel mirino del controspionaggio alcune nobildonne di nascita austro- tedesca, per lo più divenute mogli di ufficiali italiani: è il caso della contessa Elisabetta Margherita, detta Keta, Königsmarck Orsini, considerata la più pericolosa per il numero di prede e definita dalla prefettura di Roma di dubbia fama morale. Moglie del capitano di vascello Piero Orsini, comandante della nave di battaglia *Conte di Cavour*, ha modo di fare danni sino all'inizio del 1918, seducendo il fior fiore degli stati maggiori italiani».

¹¹ D'ANNUNZIO, *Scritti, messaggi*, cit., pp. 139-140.

anche una volta la mia giovinezza. È il giorno di san Francesco. Credo che questa chiavina si mantenga fino a sera ... lo non ho qui il modo di comunicare col Comandante Denti. Egli è d'accordo con me come con ogni ardito. Perciò tu puoi telefonargli quel che ti scrivo. Confido in te. Grazie. Ti abbraccio fraternamente ma ho il cuore pesto »¹².

Dal campo di aviazione di Gioia del Colle, nella notte dal 4 al 5 ottobre 1917, partirono in volo quattordici unità (Comando Distaccamento A. R. prima Squadriglia Bis e 15^a Squadriglia Bis) per battere le Bocche di Cattaro.

«Era comandante militare della spedizione il maggiore Armani Armando, ma, trattandosi di missione aerea da compiersi tutta sul mare, con apparecchi terrestri, chi la preparò con diligente cura e ne curò tutti i particolari, specialmente quelli relativi alle bussole, alla rotta ed alla navigazione aerea, fu una pura gloria della nostra Marina, il valoroso Tenente di Vascello Andrea Bafile, che doveva più tardi trovare morte gloriosa fra i suoi marinai al nostro fronte terrestre. Egli prese parte viva alla spedizione, volando in qualità di osservatore sull'unità 4168, e presentò, in seguito, al Comando Superiore Navale di Brindisi una elaborata e proficua relazione di cui è bene riprodurre la chiusa ispirata; Degni di ammirazione per l'ardimento sereno e gioviale, gli aviatori delle squadriglie 1 Bis e 15 Bis i quali attingono una ferrea forza d'animo ed una incrollabile fede nella vittoria dai successi ottenuti, dalle difficoltà superate e dalla parola e dal magnifico esempio di Gabriele d'Annunzio»¹³.

¹² D'ANNUNZIO, *Scritti, messaggi*, cit., p. 140.

¹³ D'ANNUNZIO, *Scritti, messaggi*, cit., pp. 140 e 165.

Marina Brindisi, responsabile dell'operazione, aveva reso disponibile per il necessario coordinamento tra comando e linea di volo il T.V Andrea Bafile, allora al comando della torpediniera *Ardea*. L'ufficiale, intuendo quanto fosse importante seguire una rotta affidabile, propose di dotare gli apparecchi di bussole navali che lui stesso provvide a compensare indottrinando i piloti sul loro utilizzo. Nacque un'intesa col suo corregionale D'Annunzio che sarebbe continuata negli anni successivi con incontri e un intenso scambio epistolare.

Anche se «l'azione di Cattaro non ebbe conseguenze gravi per il naviglio austriaco, fu importante sia dal punto di vista psicologico per aver violato un porto nemico ritenuto inattaccabile, sia per gli aspetti tecnici connessi all'operazione: operazione aeronavale; volo notturno sul mare con l'impiego di aerei terrestri; impiego di bussole navali su aeromobili»¹⁴.

Al ritorno, dal rapporto di Armando Armani:

«Alcuni raggiunsero così la costa quasi esattamente alla spiaggia di Conversano, altri entrarono per Brindisi, uno per Vieste; tra le ore 4,10 e le ore 5,20 tutti, tranne uno, rientravano al campo . Quell'uno che mancava e che ci ha fatto credere per un certo tempo si fosse perduto, aveva raggiunto la costa a Manfredonia»¹⁵

¹⁴ F. P. TARANTINO, *Un'impresa della prima guerra mondiale poco conosciuta. Il bombardamento della base navale austro-ungarica nel golfo di Cattaro. 4-5-ottobre 1917*, in «Marinai d'Italia», LX (2016), n.5\6, maggio- giugno 2016, pp. 32-35.

¹⁵ D'ANNUNZIO, *Scritti, messaggi*, cit., p. 159.

3. Il difficile dopo guerra a Brindisi

Solo nel 1918 l'acqua arriva a Brindisi.

«Le condizioni dei comuni pugliesi sono facilmente immaginabili: strade, piazze e spazi pubblici sono in terra battuta; l'acqua, nella maggioranza dei casi, esiste solo nelle fontanine pubbliche; le fognature sono sconosciute perché esistono solo le fosse provvisorie, i pozzi neri e gli immondi carri botte che raccolgono il loro puteolente carico»¹⁶.

Si trattava di un problema più volte evidenziato dall'ammiraglio Paolo Thaon di Revel che il 16 aprile 1918 e il 19 febbraio 1919, aveva controllato personalmente lo stato dei lavori dell'acquedotto pugliese nei pressi di Brindisi, per capire entro quando sarebbe stato completato il nuovo sistema di approvvigionamento idrico di quella fondamentale piazzaforte marittima adriatica¹⁷.

¹⁶ <https://tinyurl.com/2pfvdz3v>.

¹⁷ *Il diario di guerra del vice ammiraglio Paolo Thaon di Revel (1915-1919)*, edizione critica a cura di PIERO CIMBOLLI SPAGNESI, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», 33 (2019), marzo-giugno 2019, pp. 11-182; pp. 43 e 128. Vedi pure p. 106:, in data 7 ottobre 1917 «Nel pomeriggio S.E. [Thaon di Revel] conferisce con ammiragli Giorgi e Biscaretti, si reca al castello per verificare la possibilità di stabilire dei posti di rifugio. Vi esamina anche la convenienza di un acquedotto, in relazione all'attuale forte spesa per il consumo dell'acqua della Regia Marina» e p. 162 in data 19 febbraio 1919 «Nel pomeriggio S.E., accompagnato dall'ammiraglio Giorgi, si reca in automobile a visitare i lavori dell'acquedotto pugliese per rendersi conto del tempo ancora occorrente perché l'acqua pervenga a Brindisi»,.

Le condizioni igienico sanitarie erano segnate da grave precarietà come evidenziato dal diffondersi, il dicembre 1919, di febbri tifoidee.¹⁸

Non giovavano certamente a migliorare lo stato della città le emergenze ancora determinate dal conflitto; il 24 dicembre 1918

«tremila jugoslavi prigionieri di guerra in Umbria autorizzati ritornare Patria vennero istradati via Salonicco e trattenuti Brindisi, infine imbarcati pessime condizioni mentre i rimanenti sono tuttora trattenuti prigionieri»¹⁹.

Nel 1919 giunsero in Brindisi i primi scaglioni di soldati che erano stati impegnati in estremo oriente; il deputato Costantino Lazzari (1857-1927) aveva rivolto interrogazione «Per sapere come, dopo tutte le assicurazioni date anche dalla Camera, avvenga che in questi giorni sia arrivata una lettera da Krasnoirsky, su carta intestata *Regie truppe italiane in Siberia -1° battaglione nero* ciò che prova la continuata esistenza in territorio russo di contingenti italiani, e perchè quei soldati non ebbero il cambio dopo tanti anni di lontananza, come venne fatto per le truppe francesi e inglesi». Il sottosegretario di stato Andrea Finocchiaro- Aprile (1878-1964) rispose:

«L'interrogazione astrae presumibilmente dal tempo interceduto fra la data in cui la lettera proveniente da

¹⁸ UNITED STATES. PUBLIC HEALTH SERVICE, *Annual report of the surgeon general of the public health service of the United States for the fiscal year 1920*, Washington: Government printing office, 1920, p. 227: «December, 1919, 1 case; Typhus fever».

¹⁹ MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *I documenti diplomatici italiani*, sesta serie: 1918-1922. Volume I (4 novembre 1918-17 gennaio 1919), Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1956, p. 350.

Krasnoiansky è stata scritta da un militare del 1° battaglione, (denominato nero dal colore delle mostrine a differenza del 2° battaglione, munito di mostrine rosse e distinto perciò col nome di battaglione rosso) e la data sotto cui la lettera stessa è stata recapitata; tempo nel quale occorre computare non solo i due mesi necessari alla traversata dall'Estremo Oriente all'Italia, ma anche quello dovuto a probabili disguidi cui la lettera stessa è andata soggetta. Infatti, i battaglioni del nostro corpo di spedizione in Estremo Oriente sono stati raccolti a Wladivostok, per il rimpatrio, fin dal 1° agosto ultimo scorso. Il rimpatrio venne iniziato il 1° settembre 1919 con uno scaglione di circa 100 uomini a bordo del Gablenz, giunto a Brindisi il 21 ottobre ultimo scorso»²⁰.

Altri arrivi dall'estremo oriente si registrarono nel febbraio 1920 con la *Nippon*; l'on. Cesare Alessandri (1869-1929) si rivolgeva il 5 maggio 1920 al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro della guerra, chiedeva:

«Per sapere che cosa attendono per invitare la Missione Militare Italiana di Wladivostok (Siberia) a fare rimpatriare i soldati originari della Venezia Giulia già appartenenti all'esercito austro-ungarico, tanto più che la maggior parte di essi sono trattenuti per punirli del loro rifiuto di arruolarsi nelle truppe bianche controrivoluzionarie ».

Il sottosegretario di Stato per la guerra Arnaldo Agnelli (1875-1921) precisò:

«Gli ex-prigionieri austriaci nativi delle regioni redente e da tempo raccolti a Wladivostok per cura della Missione

²⁰ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920, Volume I, I Sessione dal 01/12/1919 al 07/02/1920* Roma: Tipografia Camera dei Deputati 1920, pp. 717-718.

prigionieri di guerra sono già stati, in parte, rimpatriati (500 uomini circa, a bordo del *Nippon*, giunto a Brindisi il febbraio ultimo scorso. I rimanenti ex-prigionieri (in numero di circa 2000) stanno ora compiendo il viaggio di rimpatrio, e giungeranno presumibilmente a Trieste entro la stessa quindicina di aprile. (Piroscafi *England Maru* e *Texas Marzi*)»²¹.

Il dibattito sull'intervento, sulla gestione militare del conflitto e sulla *vittoria mutilata*, che si combinò con quello sull'occupazione militare di Fiume, segnò la campagna elettorale del primo voto politico del dopoguerra. Eppure le cerimonie pugliesi per la ricorrenza dell'armistizio, nonostante si fossero tenute a ridosso delle elezioni del 16 novembre 1919, continuarono a essere caratterizzate dalla commemorazione luttuosa, dai pellegrinaggi ai cimiteri e dall'inaugurazione di opere memoriali: particolare risonanza nell'opinione pubblica pugliese, anche per il significato non localistico, ebbe il monumento dedicato ai caduti della marina interalleata nel camposanto di Brindisi, nel quale furono raccolte pure le salme degli oltre quattrocentocinquanta soldati della corazzata *Brin*, esplosa nel porto della città nel settembre 1915²². Brindisi

²¹ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920*, Volume II, I Sessione dal 22/03/1920 al 08/05/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati 1920, p. 1812.

²² *Corriere di Brindisi. Inaugurazione del monumento ai caduti della Marina Interalleata*, in «Corriere delle Puglie», 5 novembre 1919; «Voce Nuova. Organo dei combattenti e libere coscienze», I (1919), n. 21, Brindisi, 12 ottobre 1919, p. 2: «Apprendiamo che nel nostro cimitero è prossimo ad essere inaugurato il monumento che la R. Marina erige a ricordo dei caduti delle flotte alleate. Detto monumento sarà adornato di

aveva costituito il grande retoterra logistico per il salvataggio dell'esercito serbo; di quell'episodio, rimane traccia nel celebre discorso che nel 1920 Ante Trumbić (1864 –1938), ministro degli esteri del regno dei Serbi, Sloveni e Croati, fece in occasione di una cerimonia ufficiale avvenuta nel porto di Brindisi²³.

Da Brindisi si inviavano truppe in Albania; l'on. Luigi Cavina (1868-1937) ed altri, al riguardo, il 21 giugno 1919, rivolsero interrogazione ai ministri della guerra e della marina

«Per sapere se non credano necessario di provvedere a migliorare il servizio di trasporto delle truppe tra l'Italia e Valona, adibendo all'uopo navi più acconcie e più comode di quelle ora usate, che invece potrebbero, con miglior profitto, adoperarsi per il trasporto di materie pesanti».

Il sottosegretario di stato per la guerra on. Agostino Giovanni Domenico Carlo Battaglieri, detto Augusto (1854-1929), precisò:

«Il trasporto delle truppe fra l'Italia e Valona si effettua con partenze da Brindisi e da Taranto. L'Amministrazione della guerra dispone di pochi piroscafi da passeggeri e di essi i migliori debbono necessariamente essere impiegati per i

figura simbolica del valente scultore de Bellis. L'inaugurazione avrà luogo nel giorno della commemorazione dei defunti alla presenza dell'ammiraglio Giorgi de Pons comandante di questo dipartimento marittimo». L'avv. Clemente Manco, a commento della nota, scrive «che l'inaugurazione sarà l'espressione sentita del popolo brindisino che sul mare specialmente ha guardato durante la guerra, paventando ed avendo sempre bene operato. Ai difensori dell'amarissimo Adriatico il nostro pensiero!».

²³ M. BARATTO, *Lodigiani protagonisti, Biografie di lodigiani celebri*, [S.l.]: Lulu.com, 2011, p.49.

lunghi viaggi. I trasporti di truppe da Brindisi a Valona, stante il breve tragitto (sette ore), si effettuano spesso con piroscafi da carico. I trasporti di truppa da Taranto a Valona - tragitto più lungo - si compiono quasi sempre coi piroscafi da passeggeri disponibili. Si usufruisce anche delle navi che la regia marina, quando è possibile, mette a disposizione per i trasporti in parola. Non si potrebbe ottenere dal Ministero dei trasporti l'assegnazione di altri piroscafi da passeggeri, giacché questi dovrebbero essere tolti dalle linee postali e commerciali con grave nocumento del traffico nazionale. « Il sottosegretario di Stato per la guerra»²⁴ .

Serpeggiava un diffuso malcontento che trovava espressione nei contatti con il movimento anarchico: nel giugno del 1920 si verifica nelle città di Brindisi, Trieste e Ancona un rovesciamento politico-militare in cui Arditi, combattenti e bersaglieri (dell'11° Reggimento a Trieste) fanno causa comune con i proletari, i rivoluzionari e gli anarchici per opporsi all'invio di soldati italiani a Valona, «in una comune maledizione alla guerra ed all'imperialismo capitalistico»²⁵. A Brindisi incidenti particolarmente gravi si verificano il 29 giugno durante il transito di un piroscapo diretto a Valona con

²⁴ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920*, Volume III, I Sessione dal 10/05/1920 al 09/07/1920 Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, p. 18937.

²⁵ M. ROSSI, *Arditi, non gendarmi! Dall'arditismo di guerra agli Arditi del popolo, 1917-1922*, Pisa: BFS, 1997, p. 60; gli incidenti di Brindisi si verificarono il 29 giugno. Vedi L. E. LONGO, *L'esercito italiano e la questione fiumana (1918-1921)*, I, 2, Roma: Edizione Ufficio Storico SME, 1996, p. 411.

un altro reparto d'assalto; fra gli assalitori erano Annunziato Arcangelo Masiello, comunista²⁶ e Arturo Sardelli²⁷.

«Utilizzando informazioni del Ministero dell'Interno e notizie di stampa, nonché precedenti ricerche storiche, è possibile stilare un parziale elenco di località ove è stata appurata una presenza organizzata degli Arditi del popolo: Alessandria, Ancona, Ariccia, Ascoli Piceno, Bari, Bologna, Brindisi, Bussoleto di Susa, Campiglia Marittima, Campobasso, Cascina, Catania, Civitavecchia, Colle Val d'Elsa, Como, Cosenza, Crema, Cremona, Empoli, Firenze, Foggia, Foligno, Gualdo Tadino, Gubbio, Genova, Genzano, Grosseto, Gubbio, Iglesias, Isernia, Larino, La Spezia, Lecco, Livorno, Lucca, Macerata, Milano, Monterotondo, Novara, Novate Milanese, Orbetello, Orte, Orvieto, Parma, Perugia, Pesaro, Piacenza, Piombino, Pisa, Ravenna, Ravi, Reggio Emilia, Rieti. Roma, Sampierdarena, Sarzana, Savona, Schio, Sestri Ponente, Terni, Torino, Trieste, Velletri, Viterbo, Volterra»²⁸.

²⁶ Il 29 giugno 1920 fu arrestato insieme ad altri comunisti per avere incitato all'ammutinamento un reparto di arditi che dovevano imbarcarsi da Brindisi per l'Albania e in tale circostanza si rese anche responsabile di mancato omicidio (S. DEL VECCHIO, *La nascita della CGIL unitaria nel brindisino dopo il '43: la memoria del territorio e il movimento bracciantile nella clandestinità*, Mottola: Grafiche Pugliesi, 2006).

²⁷ Il 29 giugno 1920 fu arrestato per avere istigato a mano armata i soldati a non partire per Valona; dimesso dal carcere il 7 agosto avendo ottenuto la libertà provvisoria, fu nominato segretario della Camera del lavoro e partecipò a tale titolo a vari congressi socialisti, mentre alla fine di settembre dello stesso anno fu incaricato della direzione della locale sezione della federazione dei lavoratori del mare.

²⁸ ROSSI, *Arditi*, cit., p. 112; sui fatti di Brindisi vedi pure L. E. LONGO, *L'esercito italiano e la questione fumana*, I, 2, Roma: Ufficio Storico

Il ministro della guerra Ivanoe Bonomi (1873-1951) così il 30 giugno 1920 riassunse i fatti in un intervento alla Camera dei Deputati:

«All'interrogazione dell'onorevole Ciccotti [Francesco Ciccotti Scozzese (1880-1937)] rispondo dandogli alcune notizie, che mi sono pervenute di recente. Premetto che l'Associazione degli ex-arditi di Palermo fino dal 20 corrente segnalò il desiderio dei suoi componenti di essere riammessi in servizio per partire come volontari per l'Albania. L'associazione ha molto insistito telegrafando al Ministero perchè questi ex arditi fossero mandati in Albania. Il Comando del corpo di armata di Palermo, anche per evitare che gli ex-arditi attuassero la loro ripetuta minaccia di

SME, 1996, p. 411; B. MUSSOLINI, *Ancona e Belgrado*, in B. MUSSOLINI, *Opera omnia*. 15. *Dal 2° Congresso dei Fasci al trattato di Rapallo, 26 maggio 1920 - 12 novembre 1920*, Firenze: La Fenice, 1954, pp. 89-90: p. 90: «Si è dato al mondo l'impressione che il Governo non mandava rinforzi in Albania, perché i soldati si rifiutavano di partire. Taluni episodi isolati, come quelli di Ancona, Trieste, Brindisi e soprattutto la ignobile cagnara dei socialisti, hanno convalidato questa impressione sull'impotenza del Governo nei riguardi dell'esercito». ID., *Amarissimo*, in *Opera Omnia*, cit., pp. 95-96: pp. 95-96: «Mettete il quadro albanese nella cornice della nostra situazione interna; tenete presente i discorsi di Misiano e Maffi; non dimenticate le spartorie militari di Ancona e Cervignano, di Trieste e di Brindisi, e non vi stupirete più se gli jugoslavi ci considerano come una nazione esaurita, impotente, condannata a crollare al primo urto violento. Almeno avesse giovato la nostra remissività nei confronti degli albanesi! Non ha giovato e non poteva giovare. Avendo subito il ricatto socialista, il Governo deve ora subire il ricatto jugoslavo. Lo sgombrò di Valona non basta più agli albanesi. Anche Saseno dev'essere sgombrata. Chissà se questo sarà sufficiente a placarli? Chi può escludere ch'essi non chiedano una testa di sbarco a Brindisi o in qualche altro punto della costa adriatica? Nel qual caso udremo certamente i socialisti italiani intimare il *Via da Brindisi!*. Via gli italiani, ben inteso».

impadronirsi di un piroscafo per partire per l'Albania, li inquadrò in un reparto di circa 120 uomini e li spedì all'intendenza di Taranto per l'invio a destinazione. Giunti a Brindisi ieri nel pomeriggio, le autorità locali, trattandosi di truppe non regolari, ma volontarie, si ritennero autorizzate ad imbarcarle, e difatti le imbarcarono sul piroscafo Molfetta diretto a Yalona. Se non che al momento dell'imbarco, per dissensi intervenuti fra di loro, questi arditi si divisero : una quarantina salirono sul piroscafo e circa ottanta rimasero a terra. Fra gli imbarcati e quelli rimasti a terra si iniziò un vivo fuoco di fucileria, che attirò elementi locali. Yi fu un assalto ai carabinieri e vi furono purtroppo un morto e parecchi feriti. Gli ottanta exarditi si sono sbandati. Dopo questi fatti ho rinnovato l'ordine a tutti i comandi di corpo di armata perché si astengano di far partire di loro iniziativa anche elementi che abbiano chiesto di essere inviati in Albania»²⁹.

L'on. Francesco Ciccotti Scozzese (1880-1937) replicò::

«Non posso dichiararmi completamente soddisfatto delle dichiarazioni del ministro della guerra, relativamente all'episodio di Brindisi, e devo dichiararmi insoddisfatto soprattutto della prima parte delle dichiarazioni dell'onorevole ministro della guerra.. A Brindisi un certo numero di arditi ha preso l'iniziativa di partire volontariamente. Altri arditi non erano della stessa opinione,, non professavano un volontarismo eroico, sono rimasti a terra, per cui fra volontari e involontari è avvenuto un episodio di sangue. Mi pare che la vittima sia stata un

²⁹ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920, Volume III, I Sessione dal 10/05/1920 al 09/07/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, p. 2666.*

bracciante, un operaio. Non so se i giornali narreranno che i lavoratori di Brindisi hanno provocato gli arditi. Ad ogni modo, onorevole ministro della guerra, io ritengo che quel vostro funzionario il quale ha fatto partire i quaranta arditi per l'Albania abbia agito in maniera illegittima ed estremamente imprudente, perchè non possiamo, dopo gli esempi del filibustierismo dannunziano, non possiamo consentire che altri avventurieri, che portano la divisa degli arditi, possano eventualmente in Albania compromettere anche la responsabilità ufficiale del Governo italiano con le loro iniziative avventate. E non è nel momento in «cui voi dichiarate di voler rispettare la indipendenza e la libertà dell'Albania, non è in questo momento che le vostre autorità subordinate possano infliggere agli Albanesi l'offesa di mandare contro di essi i corsari dell'arditismo italiano»³⁰.

Alle elezioni politiche del 16 novembre 1919, le prime in Italia a fare uso di una legge elettorale proporzionale, fra i candidati si annoverarono molti ex combattenti; in un ordine del giorno approvato il 5 ottobre 1919 nella riunione in Mesagne dei consigli direttivi dell'Associazione Nazionale fra Combattenti del circondario di Brindisi,

«riaffermando l'italianità di Fiume, compromessa da un governo che non è l'espressione della volontà nazionale; riaffermando il principio che il sacrificio del popolo italiano non può essere svalutato dai mercanti e dai nemici della patria; riaffermando che soltanto una giusta pace basata sui diritti e sulla libertà dei popoli può evitare altri conflitti irruenti; deprecando ogni guerra avvenire che risusciterebbe

³⁰ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920, Volume III, I Sessione dal 10/05/1920 al 09/07/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, pp. 2667-2668.*

il trionfo di militarismi ed imperialismi abbattuti per sempre dal sangue dei popoli; deliberano di scendere in lotta nelle prossime elezioni politiche con candidati propri combattenti e con la collaborazione di uomini che abbiano la stessa fede e le stesse aspirazioni»³¹.

Restava centrale il ruolo militare della città che, il 1919, vide l'approdo in porto di una squadra navale nipponica:

«La permanenza delle navi giapponesi nelle acque del Mediterraneo o europee durò fino al maggio 1919. Dopo l'armistizio, nel novembre 1918, alcune unità dello Squadrone del contrammiraglio Sat! vennero impiegate dagli alleati al controllo delle navi degli ex nemici. In particolare l'incrociatore *Izumo* e due cacciatorpediniere, *Hinoki* e *Yanagi*, di classe *Momo*, vennero mandati da Malta alla base inglese di Scapa Flow, nelle isole Orcadi, con il compito di contribuire alla sorveglianza della flotta tedesca ivi internata, e a preparare il loro rientro in Giappone portando seco sette sommergibili germanici, come preda di guerra. I cacciatorpediniere *Katsura*, *Matsu*, *Sakaki* e *Kaede*, di classe *Kaba*, vennero inviati a Brindisi per collaborare al controllo del naviglio germanico e austro-ungarico arresosi nel Mediterraneo, mentre altri due, *Ume* e *Kusunoki* ebbero il compito di pattugliare direttamente l'Adriatico; l'incrociatore *Nisshin* e i cacciatorpediniere *Kashiwa*, *Kanran* e *Sendan*

³¹ «Voce Nuova. Organo dei cobattenti e libere coscienze», I (1919), n. 21, Brindisi, 12 ottobre 1919, p. 2; la circoscrizione elettorale di Lecce si articolava in 10 collegi: Lecce, Brindisi, Campi Salentina, Castellaneta, Gallipoli, Maglie, Manduria, Ostuni, Taranto, Tricase.

furono invece mandati a Costantinopoli *to superintend enemy warships*»³².

Sparivano alcuni segni della guerra. Il Decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 152 dispone che a decorrere dal 6 febbraio 1919 cessa lo stato di resistenza nel territorio delle piazze marittime di Taranto e di Brindisi³³.

Il Decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 326 fissa la data di decorrenza del decreto luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 152, relativo alla cessazione dello stato di resistenza delle piazze marittime di Taranto e di Brindisi³⁴. Il Decreto Luogotenenziale 15 giugno 1919, n. 1055 sopprime il tribunale militare marittimo istituito in Brindisi a norma del decreto luogotenenziale 27 ottobre 1918, n. 1689³⁵. Il regio decreto 10 agosto 1919, n. 1493 sopprime la sottodirezione autonoma di Commissariato militare marittimo di Brindisi³⁶.

³² M. GUSSO, *La Squadra navale giapponese nel Mediterraneo (1917/18) con un excursus dal c.d. Heimeï Maru incident (1921) all'intervento umanitario, a Smirne, della Tokei Maru (1922) (testo esteso e annotato della conferenza tenuta per il Circolo Vittorioso di Ricerche Storiche il 9 marzo 2018)*, <https://tinyurl.com/3buh5u72>, p. 35.

³³ «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n.43 del 20-02-1919, p. 495.

³⁴ «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n.71 del 24-03-1919, p. 790.

³⁵ «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n.162 del 09-07-1919, pp. 1938-1939.

³⁶ «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n.221 del 16-09-1919, p. 2721: «La Sottodirezione autonoma di Commissariato militare marittimo di Brindisi è soppressa. Le attribuzioni ad essa devolute saranno disimpegnate dall'Ufficio amministrativo del Comando della difesa locale

Segnali di crisi si annoveravano in vari comparti economici come evidenziato dai numerosi aumenti di capitale che allora si registrarono. Si segnalano le principali realtà produttive:

- Società anonima *Società Edilizia Brindisina*, costituita il 4 aprile 1919, con capitale sociale pari a Lit. 150.000 diviso in 150 azioni da L. 1000 ciascuna ed elevabile fino a lire un milione con semplice deliberazione del Consiglio di Amministrazione³⁷.

- Società anonima *Cementi Salentini* che il 30-3-1918 procede al rinnovo delle cariche sociali³⁸

militare marittima di Brindisi che vi provvederà quale agente della Direzione di Commissariato». militare marittimo di Taranto.

³⁷ MINISTERO DELLE FINANZE. DIREZIONE GENERALE DEL DEMANIO E DELLE TASSE, «Bollettino Ufficiale. Legislazione e disposizioni ufficiali», Volume LIV, Roma, 30 ottobre 1924, n. 10, p. 1758.

³⁸ Ivi, pp. 1758-1759; «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, Foglio delle inserzioni n. 63, venerdì 14 marzo, p. 547: «Società anonima cementi salentini. Brindisi. Capitale L. 400.000. Avviso di convocazione. I signori azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 30 marzo 1919, alle ore 14, ed in mancanza di numero legale per lo stesso giorno alle ore 15, in Corato, corso Garibaldi n. 48, presso il presidente sig. Domenico Capano fu Michele, per deliberare sul seguente ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio di amministrazione – Rapporto dei sindaci – Presentazione ed approvazione del bilancio al 31 dicembre 1918 – Ripartizione degli utili. -
2. Nomina dei sindaci e determinazione del loro compenso.
3. Comunicazioni varie.

A termini dell'art. 12 dello statuto sociale hanno diritto ad intervenire, farsi rappresentare o rappresentare all'assemblea i soci che entro il 26 corrente avranno depositato le loro azioni presso la cassa sociale ritirando

• Società anonima *Idrovolanti Brindisi* che il 9 dicembre 1918 aveva proceduto a un aumento di capitale da Lit. 100.000 a Lit. 175.000 con emissione di 75 nuove azioni da Lit. 100 ciascuna ma il 31 maggio 1919 delibera lo scioglimento³⁹

• Società anonima *Elettrica Brindisina* che il 5-6-1919 delibera un aumento del capitale sociale da lire 800.000 a lire 1 milione con la emissione di 2000 azioni del valore nominale di L. 100⁴⁰

il prescritto biglietto d'ammissione. Brindisi, 10 marzo 1919. Il Consiglio d'amministrazione». «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1921, n. 33, mercoledì 9 febbraio, p. 273: «Società anonima Cementi Salentini. Brindisi. Capitale L. 400.000. Avviso di convocazione. I signori azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria per il 6 marzo 1921, alle ore 15, ed in mancanza di numero legale per lo stesso giorno alle ore 16, in Corato, Corso Garibaldi n. 48, presso il sig. cav. Domenico Capano fu Michele, per deliberare sul seguente Ordine del giorno: 1. Relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1920. 2. Relazione dei sindaci. - 3. Approvazione del bilancio 1920 e ripartizione degli utili. 4. Nomina dei sindaci e determinazione del loro compenso. 5. Emolumento al consigliere delegato. 6. Aumento di capitale di L. 100.000. 7. Varie. --, N. B. - Per intervenire all'assemblea le azioni devono essere depositate entro il 26 corr., presso la Cassa sociale. -- Brindisi, 3 febbraio 1921. - Il presidente Domenico Capano».

³⁹ Ivi, pp. 1758-1760.

⁴⁰ Ivi, pp. 1758-1759; «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, Foglio delle inserzioni n. 54, martedì 4 marzo, p. 309: «*Elettrica Brindisina*. Società anonima per azioni Capitale statutario L. 1.500.000. Emesso e versato L. 800.000. L'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società anonima *Elettrica brindisina* è convocata in

- Società anonima di navigazione a vapore *Caricatori riuniti* che l'8-6-1919 delibera un aumento del capitale sociale da lire 350.000 a Lit.
-

Brindisi pel giorno di giovedì 27 marzo 1919 alle ore 15, nella sede sociale al corso Umberto I, per trattare il seguente ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2. Relazione dei sindaci.
3. Discussione ed approvazione del bilancio 1918.
4. Nomina di due consiglieri di amministrazione in sostituzione dei signori: avv. cav. uff. Ugo Bono e dott. Tommaso Passante, scaduti per anzianità.
5. Nomina di cinque sindaci effettivi e di due supplenti.

Non raggiungendosi il numero legale nel giorno sopra indicato, la seconda convocazione avrà luogo il giorno successivo 28 marzo 1919, alle ore 15, nel medesimo locale. I soli azionisti possono rappresentare altri azionisti. L'incarico di farsi rappresentare all'assemblea deve risultare da apposito mandato fatto anche con semplice lettera. Brindisi, 2 marzo 1919. Il vicepresidente avv. Ugo Bono».

«Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1921, n. 43, lunedì 21 febbraio, p. 421: «Elettrica Brindisina. Società Anonima per Azioni. Sede in Brindisi. Capitale statutario L. 1500.000. Emessi e versati L. 1.000.000. L'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società anonima «Elettrica brindisina», è convocata in Brindisi pel giorno di martedì 15 marzo 1921, alle ore 15, nella sede sociale al Corso Umberto I, per trattare il seguente Ordine del giorno: 1. Relazione del Consiglio d'amministrazione. 2. Relazione dei sindaci. - 3. Discussione ed approvazione del bilancio 1920. 4. Nomina del presidente e di due consiglieri di amministrazione in sostituzione dei signori dott. cav. Pasquale Fusco, Eupremio Guadalupi e rag. cav. Giuseppe Ribezzi, scaduti per anzianità. 5. Nomina di cinque sindaci effettivi e due supplenti. Non raggiungendosi il numero legale nel giorno sopra indicato, la seconda convocazione avrà luogo il giorno successivo 16 marzo 1921, alle ore 15, nel medesimo locale. I soli azionisti possono rappresentare altri azionisti. L'incarico di farsi rappresentare all'assemblea deve risultare da apposito mandato fatto anche con semplice lettera. Brindisi, 19 febbraio 1921. Il vice presidente avvocato Ugo Bono».

400.00 a mezzo nuove 100 azioni da lire 500 ciascuna con facoltà di ulteriore aumento per semplice deliberazione del Consiglio⁴¹

- Società anonima *Marittima Commerciale brindisina* che il 31-12-1918 provvede all'approvazione del bilancio⁴²

- *Frigorifero Brindisi* che il 31-12-1918 provvede all'approvazione del bilancio⁴³

⁴¹ *Ibidem.*

⁴² Ivi, pp. 1759-1760; «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, Foglio delle inserzioni n. 77, lunedì, 31 marzo, pp. 653-654: «*Marittima Commerciale Brindisina. SOCIETA' ANONIMA*- Sede in Brindisi. Capitale sociale L. 2.000.000 - Emesso e versato L. 400.000. I signori azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria il giorno 27 aprile 1919, alle ore 16, in Brindisi nella sede sociale, per deliberare sul seguente ordine del giorno: 1. Relazione del Consiglio d'amministrazione; 2. Rapporto dei sindaci; 3. Discussione ed approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 gennaio 1919; -4. Nomina di consiglieri in rimpiazzo dei signori Gaston Giran e Tommaso Guadalupi fu Cosimo; 5. Nomina di tre sindaci e effettivi e due supplenti. Gli azionisti che vorranno farsi rappresentare dovranno dare mandato per lettera ad altro azionista (che non sia amministratore) a norma dell'art. 28 dello statuto sociale Se per mancanza di numero legale occorresse una seconda convocazione questa avrà luogo il giorno 4 maggio, alle ore 16. Brindisi, 27 marzo 1919.. *Marittima commerciale brindisina*. Il direttore Giovanni Zaccaro. Il presidente Tommaso Guadalupi».

⁴³ *Ibidem*; «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, Foglio delle inserzioni n. 54, martedì 4 marzo, p. 309: «*Frigorifera brindisina* Società anonima per azioni, sede in Brindisi, capitale L. 125.000, interamente versato. L'assemblea generale ordinaria degli azionisti della *Frigorifera Brindisina* è convocata in Brindisi pel giorno di martedì 25 marzo 1919, alle ore 15, nella sede della Società elettrica Brindisina al corso Umberto I, gentilmente concessa, per trattare il seguente ordine del giorno:

• *Piccolo credito cattolico* in Brindisi che il 31-12-1918 provvede all'approvazione del bilancio⁴⁴

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2. Relazione dei sindaci.
3. Discussione ed approvazione del bilancio 1918.
4. Nomina di due consiglieri d'amministrazione in sostituzione dei sign. Dr. Cav. Pasquale Fusco e dr. Tommaso Passante, scaduti per anzianità. Non raggiungendosi il numero legale nel giorno sopraindicato, la seconda convocazione avrà luogo la domenica successiva 6 aprile 1919 alle ore 15, nella medesima sede. I soli azionisti possono rappresentare altri azionisti. L'incarico di farsi rappresentare all'assemblea deve risultare da apposito mandato anche con semplice lettera. Il presidente E. Musciacco» «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1921, n. 46, martedì 24 febbraio, p. 473: «Frigorifera Erindisina. Società anonima per azioni. Sede in Brindisi. Capitale L. 125.000 interamente versato. L'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Frigorifera brindisina, è convocata in Brindisi per il giorno di giovedì 17 marzo 1921, all'ore 15, nell'ufficio della Società in via Filomeno Cousiglio, n. 4 (casa Musciacco), per trattare il seguente - Ordine del giorno: 1. Relazione del Consiglio d'amministrazione. 2. Relazione dei sindaci. 3. Discussione ed approvazione del bilancio 1920 - 4. Nomina del presidente e di due consiglieri di amministrazione in sostituzione dei sigg. comm. Eduardo Musciacco. cap. cav. Giovanni Zaccaro e avv. uff. Ugo Bono, scaduti per anzianità. 5. Nomina di tre sindaci effettivi e due supplenti. Non raggiungendosi il numero legale nel giorno sopraindicato, la seconda convocazione avrà luogo il giovedì successivo 24 marzo 1921, alle ore 15 nel medesimo locale. I soli azionisti possono rappresentare altri azionisti. L'incarico di farsi rappresentare all'assemblea deve risultare da apposito mandato fatto anche con semplice lettera. - Brindisi, 21 febbraio, 1921.

⁴⁴ Ivi, pp. 1759-1760. «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1921, n. 20, martedì 20 gennaio, p. 141: «Piccolo credito cattolico. Società anonima per azioni. Sede in Brindisi. Capitale statutario L. 1,500.000. Emesso e versato L. 500.000. L'assemblea generale degli azionisti del Piccolo credito cattolico è convocata in seduta ordinaria per il giorno di domenica 20 febbraio 1921, alle ore 15, nella sede sociale in piazza

• *Cantiere meccanico brindisino* che il 31-12-1918 provvede all'approvazione del bilancio ⁴⁵

Duomo, per trattare il seguente - Ordine del giorno: 1. Relazione del Consiglio d'amministrazione. 2. Relazione dei sindaci. 3. Discussione ed approvazione del bilancio 1920. 4. Nomina di tre consiglieri d'amministrazione in sostituzione dei signori comm. conte Federico Balsamo, avv. cav. uff. Ugo Bono ed Antonio Botrugno, scaduti per anzianità. 5. Nomina di tre sindaci effettivi e di due supplenti. Occorrendo la seconda convocazione avrà luogo nella domenica successiva e cioè il 27 febbraio alla solita ora e nei medesimi locali. I soli azionisti possono rappresentare altri azionisti. L'incarico di farsi rappresentare all'assemblea deve risultare da apposito mandato fatto anche con semplice lettera. Brindisi, 21 gennaio 1921».

⁴⁵ Ivi, p. 1760. Il *Cantiere Meccanico* il 15 maggio e il 27 agosto 1917 era stato oggetto di visita da parte dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel (pp. 92 e 101); il 1919, il *Cantiere meccanico brindisino*, Società anonima per azioni con sede in Brindisi, ha un capitale statutario di L. 1.500.000, emesso e versato L. 700.000 Il 2 marzo 1919, a iniziativa del presidente Federico Balsamo «L'assemblea generale ordinaria degli azionisti del *Cantiere Meccanico Brindisino* è, convocata in Brindisi per il giorno di domenica 30 marzo 1919 alle ore 15, nella sede sociale in contrada Ponte Grande, per trattare il seguente ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione. -
2. Relazione dei sindaci.
3. Discussione ed approvazione del bilancio 1918.
4. Nomina di 3 sindaci effettivi e di 2 supplenti. -

Non raggiungendosi il numero legale nel giorno sppraindicato, la seconda convocazione avrà luogo la domenica successiva 6 aprile 1919 alle ore 15, nella medesima sede. I soli azionisti possono rappresentare altri azionisti. L'incarico di farsi rappresentare all'assemblea deve risultare da apposito mandato anche con semplice lettera» «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, Foglio delle inserzioni n. 54, martedì 4 marzo, p. 309).

Nel settore edile operavano strutture cooperative; la società cooperativa brindisina per case popolari *Casa mia, casa mia*⁴⁶ e la *Nazario Sauro* fra « sottufficiali in servizio attivo della Regia marina per la costruzione di case economiche di abitazione a proprietà indivisa »⁴⁷.

Indizio delle difficili condizioni di vita nel dopoguerra è da considerarsi l'interrogazione dell'on. Costantino Lazzari (1857-1927), il 23 marzo 1920, al ministro dell'agricoltura:

«Per. sapere se e quali disposizioni voglia impartire, affinché siano dati alla coltura i 1,500 ettari di terreno incolto esistenti nel comune di Oria (provincia di Lecce), di cui la locale cooperativa agricola è pronta ad assumere la coltivazione con grande beneficio della produzione e a sollievo della disoccupazione, mentre i proprietari si

⁴⁶ «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1921, n. 21, mercoledì 26 gennaio, p. 153: «L'assemblea ordinaria della Società cooperativa brindisina di case popolari *Casa mia, casa mia* è fissata per il giorno 20 febbraio 1921, alle ore 16, nel salone del Teatro Verdi, in Brindisi, per trattare il seguente ordine del giorno. 1. Relazione del Consiglio d'amministrazione. 2. Relazione dei sindaci. 3. Esposizione del bilancio al 31 dicembre 1920 e approvazione dello stesso. 4. Proposta per la modifica dell'art. 42 dello statuto riguardante il numero degli amministratori. 5. Dimissioni del Consiglio d'amministrazione. 6. Nomina del Consiglio d'amministrazione, in conformità alle modifiche apportate all'art. 42 dello statuto e delle altre cariche sociali. Non raggiungendosi fra gli intervenuti il numero legale, senza altro avviso, l'assemblea s'intende riunita in seconda convocazione per il giorno 27 febbraio 1921, alle ore 10, nel medesimo locale per trattare lo stesso ordine del giorno, Il presidente G. Zaccaro».

⁴⁷ La cooperativa aveva sede in Roma presso il ministero della Marina e diramazioni a Spezia, Napoli, Taranto, Venezia, Pola, Messina, Maddalena, Brindisi («Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1921, n. 31, lunedì 7 febbraio, pp. 249-250).

rifiutano di accettare qualunque proposta diretta. allo scopo di rendere produttivi i suddetti terreni».

Il ministero, attraverso il sottosegretario Mario Cermenati (1868-1924), rispose

«La prefettura di Lecce non mancò di interessarsi dell'istanza prodotta dalla Lega contadini di Oria per la concessione temporanea a sensi del Regio decreto 2 settembre 1919, n. 1633, di alcuni terreni incolti, situati in quel comune. Però il direttore della cattedra ambulante di agricoltura di Brindisi, inviato sopraluogo, ebbe ad accertare che non ricorrevano nel caso gli estremi previsti per la applicazione del citato decreto. Infatti i terreni non coltivati a cereali, o sono coperti di oliveti e sono stati già ripartiti dai proprietari in quote, date in fitto od a colonia, oppure sono rocciosi e, quindi, come hanno riconosciuto gli stessi rappresentanti della cooperativa, non sono suscettibili di utili coltivazioni, ma possono essere adibiti solo per il pascolo. Ad ogni modo, poiché l'agitazione per la concessione delle terre era precipuamente mossa dalla disoccupazione, il prefetto di Lecce si è interessato, insieme con le autorità locali, perchè nel comune di Oria sia affrettata l'esecuzione di lavori pubblici, specialmente la costruzione della strada per Sava. Risulta infine al Ministero che, nella provincia di Lecce, per l'intervento delle autorità, sono stati già concessi a cooperative agrarie circa ettari 2,500 per la semina dei cereali»⁴⁸.

⁴⁸ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920, Volume II, I Sessione dal 10/05/1920 al 09/07/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, pp. 1296-1297.*

Vi erano stati incidenti gravi in quell'area culminati nell'incendio del municipio di Latiano; sui fatti, il 1 marzo 1919, l'on. Oddino Morgari (1865-1944), socialista, aveva rivolto interrogazione al ministro dell'interno:

«Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per-sapere: perché l'autorità di pubblica sicurezza in Latiano lasciò incendiare quel municipio senza compiere il minimo tentativo per impedirlo; perché all'ingegner Giuseppe Prampolini di Brindisi, da quel tempo in poi l'autorità di pubblica sicurezza vieta di recarsi in Oria ed in Latiano ad assistere quei lavoratori agricoli, mentre il Prampolini possiede regolare passaporto e non fu mai internato; perché l'autorità di pubblica sicurezza ha intimato, con minacce, alla Cooperativa fra i contadini di Latiano per l'acquisto di materie fertilizzanti e di strumenti agricoli, di non più funzionare, sottomettendo nuovamente il ceto contadinesco della località allo strozzinaggio d'un monopolista, locale, mentre la Cooperativa non fu sciolta, né sottoposta a processo»⁴⁹.

La Direzione di commissariato della *Intendenza Albania e Macedonia* aveva parchi buoi in Brindisi. Il 10 maggio 1919 procede

«alla vendita per asta pubblica dei seguenti lotti bestiame esistenti nei parchi buoi di Brindisi..Oggetto della vendita. Vacche lattifere. Quantità capi bestiame n. 62 – Numero dei lotti 4 e 2 – Quantità per lotto 10 e 11. Vacche gravide. Quantità capi bestiame n. 29 – Numero dei lotti 2 e 1 – Quantità per ciascun lotto 10 e 9. Somma da depositarsi per

⁴⁹ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXIV Legislatura - Sessione 1913 - 1919, Volume XVII, I Sessione dal 01/03/1919 al 12/07/1919 Roma: Tipografia Camera dei Deputati 1919, p. 18125.*

ciascun lotto L. 2000. Vacche con vitellini lattanti. Quantità capi bestiame n. 4 e 4 – Numero dei lotti 1 – Quantità per ciascun lotto 4 e 4. Vitelli divezzati. Quantità capi di bestiame n. 11 – Numero dei lotti 1 – Quantità per ciascun lotto 11. Somma da depositarsi per ciascun lotto L. 1000. Il lotto delle vacche gravide potrà subire modificazioni qualora partorisce qualcuna di esse. In questo caso il vitellino nato farebbe ugualmente parte del lotto della vacca sgravata. Come pure potrebbero variare i lotti in caso di decesso di qualche bovino. Il bestiame rimane visibile ai concorrenti ogni giorno nei Parchi di Brindisi»⁵⁰.

Sugli allevamenti del brindisino gravava la minaccia dell'afta epizootivica; numerosi casi vengono segnalati durante tutto il 1919⁵¹.

⁵⁰ «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, Foglio delle inserzioni n. 94, sabato 19 aprile, pp. 747-748.

⁵¹ «Bollettino sanitario settimanale del bestiame» n. 7, dal 10 al 16 febbraio 1919, in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, n. 56, giovedì 6 marzo, p. 648; «Bollettino sanitario settimanale del bestiame» n. 8, dal 17 al 23 febbraio 1919, in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, n. 67, mercoledì 19 marzo, p. 749; «Bollettino sanitario settimanale del bestiame» n. 9, dal 24 febbraio al 2 marzo 1919, in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, n. 78, martedì 1 aprile, p. 888; «Bollettino sanitario settimanale del bestiame» n. 11, dal 10 al 16 marzo 1919, in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, n. 88, sabato 12 aprile, p. 1008; «Bollettino sanitario settimanale del bestiame» n. 12, dal 17 al 23 marzo 1919, in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, n. 93, venerdì 18 aprile, p. 1070; «Bollettino sanitario settimanale del bestiame» n. 13, dal 24 al 30 marzo 1919, in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», anno 1919, n. 101, lunedì 28 aprile, p. 1155.

Non mancavano gravi calamità naturali, quali l'alluvione che il 29 ottobre 1918 aveva devastato l'agro di Brindisi e per la quale l'on. Pietro Chimienti (1864-1938) il 21 novembre 1918 rivolge interrogazione al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'interno,

«per sapere quali provvedimenti sono stati presi e quali altri saranno disposti per riparare i gravi danni prodotti in provincia di Lecce e specie nell'agro brindisino ed in San Pietro Vernotico dall'alluvione del giorno 29 ottobre 1918»⁵².

Il 1 marzo 1919 l'on. Pietro Chimienti (1864-1938) ripropone il problema con una nuova interrogazione al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'interno

«Per sapere quali provvedimenti sono stati presi e quali altri saranno disposti per riparare i gravi danni prodotti in provincia di Lecce e specie nell'Agro brindisino ed in San Pietro Vernotico dall'alluvione del giorno 29 ottobre ultimo scorso».

Il sottosegretario di stato on. Giacomo Bonicelli (1861-1930) rispose:

«Il Ministero dell'interno ha già invitato il prefetto di Lecce a promuovere dagli uffici competenti le eventuali provvidenze per sgravi di imposta, ecc.; a favore dei danneggiati dall'alluvione del 29 ottobre prossimo passato in San Pietro Vernotico e nell'Agro brindisino. Per la distribuzione di soccorsi urgenti alle famiglie bisognose dei danneggiati è stata

⁵² *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXIV Legislatura - Sessione 1913 - 1918, Volume XVI, I Sessione dal 12/06/1918 al 01/12/1918, Roma: Tipografia Camera dei Deputati 1918, p. 17317.*

posta a disposizione del prefetto la somma da questi richiesta»⁵³.

Si pensava, nel contempo, con proposta di legge in data 5 agosto 1920, dell'on. Pietro Chimienti (1864-1938) alla costituzione in comune della frazione di Tuturano del comune di Brindisi⁵⁴.

Terminato il conflitto le linee di navigazione dirette oltre Suez tornano a far riferimento a Brindisi:

«The subsidy to the Peninsular and Oriental about suffices to pay the Suez Canal dues on all its ships. These dues in 1907 were £333,000, the subsidy £332,784. The entire fleet of the company does not, of course, participate in the mail contract. Ships built under the mail contract are subsidized for years, in time are superseded by better ships, and the older ships are elsewhere employed. So, too, the company has steamers mainly devoted to cargo. The British mails for Asia and Australia are sent across by Channel ferries to Calais, thence by rail to Brindisi, and thence by two small and fast Peninsular and Oriental steamers to Egypt, where they are put aboard the liners as they enter the Suez Canal. The contract calls for the following routes:

⁵³ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXIV Legislatura - Sessione 1913 - 1919, Volume XVII, I Sessione dal 01/03/1919 al 12/07/1919, Roma: Tipografia Camera dei Deputati 1919, p. 18252.*

⁵⁴ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920, Volume V, I Sessione dal 29/07/1920 al 09/08/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, p. 4834.*

1. *Once a week from Brindisi to Bombay (via the Suez Canal), calling at Aden, and from Bombay to Brindisi (via the Suez Canal), calling at Aden.*

2. *Once in every two weeks from Brindisi to Shanghai, calling at Aden, Colombo, Penang, Singapore, and Hongkong, and from Shanghai to Brindisi, calling at Hongkong, Singapore, Penang, Colombo, and Aden.*

3. *Once in every two weeks from Brindisi to Adelaide, calling at Aden, Colombo, and Fremantle, and from Adelaide to Brindisi, calling at Fremantle, Colombo, and Aden»⁵⁵.*

Una linea di cabotaggio che interessava tutta la costa italiana, faceva riferimento a Brindisi come si evince dalla discussione svoltasi in Camera dei Deputati il 20 novembre 1920::

«Contemporaneamente fu provveduto alla istituzione di una linea di cabotaggio percorrente tutta la costa continentale da Genova a Trieste e parte di quella Siciliana, adibendovi dodici piroscafi di elevato tonnellaggio. Ma tale servizio si dimostrò ben presto esuberante alle richieste di trasporto che venivano fatte, tanto che si dovette ridurre a tre il numero dei piroscafi, per modo che attualmente il tonnellaggio di portata, su detta linea è pari a 13,000 tons ; tonnellaggio che però si addimostra sufficiente, dappoiché, il movimento medio commerciale della lunghissima linea dà uno sfruttamento del tonnellaggio stesso pari a cinque sest.

⁵⁵ *To amend merchant marine act of 1920 joint hearings before the committee on commerce United States senate and committee on the merchant marine and fisheries House of Representatives sixty-seventh congress second session on the bills S. 3217 and H. R. 10644 to amend and supplement the merchant marine act, 1920, and for other purposes in two volumes, II, printed for the use of the senate committee on commerce, Washington: Government printing office, 1922, pp. 2484-2485.*

L'itinerario di massima di questa linea servita come si è detto, da tre piroscafi e che si esercita con periodicità settimanale è il seguente: Genova, Livorno, Napoli, Reggio Calabria, Messina, Riposto, Catania, Cotrone, Taranto, Gallipoli, Brindisi, Bari, Barletta, (Ancona e Venezia sola andata), (Fiume solo in ritorno) Trieste, ed i vapori sono obbligati a toccare detti scali, e quelli altri intermedi non specificati, sempre quando vi siano richieste d'imbarco di almeno 50 tonnellate, condizione questa che è giuocoforza mantenere in vista della considerevole portata di ciascun vapore»⁵⁶.

Restavano insoluti i problemi relativi all'aggiornamento della ferrovia adriatica e del doppio binario fra Ancona e Brindisi; l'on. Giovanni Bertini (1878–1949), del Partito Popolare, si rivolge il 1 marzo 1919 ai ministri dei lavori pubblici e delle armi e trasporti

«Per sapere se, di fronte alle difficoltà con cui si svolge il traffico sulla linea ferroviaria del litorale adriatico e in vista del movimento di espansione commerciale che avrà in essa il suo sbocco naturale, non creda il Governo di provvedere con la maggiore speditezza alla completa costruzione del doppio binario nel tratto fra Ancona e Brindisi».

La risposta del sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, on. Agostino Giovanni Domenico Carlo Battaglieri, detto Augusto (1854-1929), fu interlocutoria

⁵⁶ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920, Volume VI, I Sessione dal 10/11/1920 al 29/11/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, p. 5696.*

e per il raddoppio già allora auspicato occorrerà attendere in effetti il declinare del XX secolo:

«Il rifornimento testé decretato di fondi del tesoro per l'esecuzione di nuovi impianti e miglioramenti sulla rete delle ferrovie dello Stato consentirà di svolgere un programma di lavori riprendendo le costruzioni che eransi dovute sospendere per difetto di stanziamenti, di mano d'opera e di materiali. Nel programma è compreso anche il raddoppio del binario su alcuni tronchi della linea Ancona-Brindisi per il quale è in corso di allestimento il progetto di esecuzione. Confida l'Amministrazione ferroviaria di potere entro breve tempo iniziare i lavori»⁵⁷.

Miglioramenti erano richiesti anche sulla Roma-Brindisi: l'on.Vito Luciani (1859-1951), il 15 luglio 1919, rivolse interrogazione al ministro dei trasporti marittimi e ferroviari

«Perché dichiarare se non creda di ripristinare, insieme a quelle già annunziate per altre regioni, una nuova coppia di treni tra Roma e le Puglie, allo scopo di sopperire alla grande deficienza delle comunicazioni attualmente esistenti».

Il sottosegretario di Stato on. Anselmo Ciappi (1868-1936) assicurò:

«Sin dal 3 maggio, come oramai sarà noto all'onorevole interrogante, è stata istituita una coppia di treni diretti fra Napoli e Foggia in coincidenza a Caserta con treni diretti da e per Roma ed a Foggia con treni da e per le Puglie, come dallo specchio qui appresso: da Roma per Bari e Brindisi: direttissimo 107 partenza da Roma 9.10 a Caserta arrivo

⁵⁷ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXIV Legislatura - Sessione 1913 - 1919, Volume XVII, I Sessione dal 01/03/1919 al 12/07/1919* Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1919, p. 18237.

13.22; partenza 13.25 col 726 arrivo a Foggia alle 17.53; partenza da Foggia per Bari e Brindisi col 51 ore 18.15; da Bari e Brindisi per Roma: treno 04 arrivo a Foggia 11.55; partenza da Foggia col diretto 725 ore 12.50; arrivo a Caserta ore 17.43; partenza da Caserta col diretto 112 alle ore 18.18 arrivo a Roma alle 23»⁵⁸.

5, La questione adriatica

Al termine del conflitto la situazione in Adriatico non poteva dirsi risolta in modo favorevole all'Italia:

*«For the rest, the value of Trieste to any Power which wishes to dominate the Adriatic is obvious. The navigating course of the Adriatic is along the east coast, for the west coast from Grado [Grado] to Brindisi is sandy, shifting, and without havens»*⁵⁹ (ivi, p. 402).

Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel aveva per questo evitato d'impegnare le grandi unità da battaglia in mare aperto; egli

«Osserva dapprima che il titolo non corrisponde alla verità di ciò che si richiede poiché il titolo accenna a cooperazione della flotta italiana nell'Adriatico, mentre di fatto si richiede alla flotta italiana di cooperare fuori dell'Adriatico. Osserva,

⁵⁸ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXIV Legislatura - Sessione 1913 - 1919, Volume XVII, I Sessione dal 01/03/1919 al 12/07/1919 Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1919, p. 19556.*

⁵⁹ G. BAJC, *I desiderata e le realtà dei problemi futuri. Il dietro le quinte dei progetti britannici per risolvere la questione giuliano-fiumano-dalmata durante la Grande guerra*, in «Itinerari di ricerca storica», XXXII (2018), n. 2 n.s., pp. 73-93: n. 45, p. 85 con riferimento a un documento britannico dell'aprile 1919.

con riferimento ai primi accordi navali fra l'Italia e l'Intesa nell'aprile 1915, che l'Italia aveva diritto ad avere il concorso di una divisione di quattro *Dreadnought*, divisione a cui l'Italia rinunciò purché la Francia mantenesse la seconda squadra a Corfù. Da allora la squadra italiana si è tenuta a Taranto o a Brindisi mentre a Corfù si è riunita tutta l'armata francese. La seconda squadra francese è libera di andare in Egeo, ma, in virtù degli accordi e per le condizioni dell'Adriatico, l'Italia non può consentire a tenere quelle sue grosse navi fuori dai propri porti. Tecnicamente ogni nave grossa in mare è in grave pericolo e non sarebbe giusto correre queste grandi alee quando le circostanze non lo esigono. Di fronte all'aumento della flotta nemica nel Mediterraneo vi è il fatto nuovo che la flotta austriaca è indebolita per la perdita di due corazzate»⁶⁰.

Terminata la guerra preoccupa l'attivismo francese in Adriatico, volto a favorire la costituzione di uno stato che, avendo quale centro catalizzatore la Serbia, comprendesse Montenegro, Croazia, Bosnia Erzegovina, Slovenia e Macedonia. Da Brindisi, il 24 gennaio 1919, Baldacci, consulente civile presso il comando superiore navale a Valona, riferisce al ministro degli esteri Sonnino circa l'appoggio francese al movimento per l'annessione del Montenegro alla Serbia:

⁶⁰ L'intervento di Revel è compreso negli appunti del capo di gabinetto conte Aldrovandi Marescotti sulla seduta del Consiglio Supremo del 1 giugno 1918 che contengono anche il resoconto della seconda parte della riunione che non appare nel verbale ufficiale. vedi MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *I documenti diplomatici italiani*, quinta serie: 1914-1918. Volume XI (1° giugno - 3 novembre 1918), Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1986, p. 5.

«La Serbia continua a disporre in Montenegro di sempre più grandi mezzi finanziari e armi che le sarebbero procurate dai francesi per armare le popolazioni favorevoli all'annessione con la Serbia. Si calcolano questi armati attualmente a circa 10 mila. È arrivata da Tolone in Montenegro con navi francesi l'intera legione serbo-montenegrina organizzata dal Radovich. La distribuzione dei viveri americani giunti recentemente viene dal Radovich sfruttata come propaganda a favore della Serbia. Spero che Plamenatz possa arrivare entro domani»⁶¹.

Nella prima stesura del memorandum preparato dalla delegazione italiana per essere presentato alla conferenza della pace emergono le preoccupazioni relative al controllo della costa orientale adriatica da parte di una potenza ostile:

«Un ennemi qui aurait dans son domaine exclusif la portion centrale du rivage dalmate entre Zara et Spalato, avec le port militaire de Sebenico, et qui en meme temps serait le maitre des iles, aurait à chaque instant le loisir de faire de la pleine mer Adriatique le théâtre d'une bataille navale. Dans ce cas la flotte italienne, qui devrait en partie arriver de Venise, en partie de Brindisi, se trouverait exposée à voir contre une partie seulement de cette force tout le gros des forces ennemies et courrait le risque de se voir battre successivement dans ses deux fractions avant d'avoir pu réaliser sa jonction tactique. Cet état de choses ne serait pas profondément modifié par l'acquisition de Pola et produirait toujours l'assujettissement absolu de l'État qui ne serait maitre que de la seule cote occidentale de l'Adriatique. La Dalmatie constitue donc une menace pour

⁶¹ MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *I documenti diplomatici italiani*, sesta serie: 1918-1922. Volume II (18 gennaio - 23 marzo 1919), Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. Libreria dello Stato, 1980, p. 46.

l'Italie dès qu'elle est entièrement dans les mains d'une autre Puissance; mais une partie de la Dalmatie dans les mains de l'Italie, tout particulièrement dans des limites réduites, aux quelles se restreindraient désormais les demandes de l'Italie, ne constitue une menace pour personne»⁶².

Si tratta di problemi che il ministro degli esteri, Sonnino, espone con chiarezza al presidente del consiglio francese, Clemenceau in un documento dell'8 marzo 1919

«Le problème militaire de l'Adriatique.

Non vu, inattaquable, toujours protégé par les tranchées de ses canaux, l'ennemi peut, à son gré, transférer ses navires du Nord au Sud et viceversa sur la plus grande étendue de l'Adriatique, à l'abri des sous-marins et des mines: les Italiens, dès qu'ils ont quitté Brindisi, sont absolument à ses mercis, épiés, pris en chasse, exposés, jusqu'à Venise ou viceversa. En effet l'Italie n'a dans l'Adriatique que deux ports militaires: Brindisi au Sud, Venise dans le Nord; 750 kilomètres les séparent; ils ne peuvent contenir, ni l'un ni l'autre, une grande flotte. La configuration de la cote interdit d'établir un port militaire central de quelque importance.

Il s'ensuit que, dans l'Adriatique, la flotte italienne ne peut pas demeurer groupée et compacte suivant les principes de l'art de la guerre (comme la flotte anglaise à Scapa Flow et la flotte française à Corfou); elle est obligée de se fractionner entre Brindisi et Venise et même à Tarente, hors de l'Adriatique). Et ça, non seulement à cause du petit espace accordé à ses bases, mais parce que, réunie à Brindisi, par exemple, elle ne saurait accourir à temps pour éventer une attaque dirigée contre le Nord; et, de même,

⁶² MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *I documenti diplomatici italiani*, sesta serie: 1918-1922. Volume II, cit., p. 410.

réunie à Venise, elle ne pourrait arriver à temps pour défendre le Sud. Dans les deux cas, l'assaillant, parti de la côte orientale, aurait le choix de l'attaque et le moyen de l'accomplir, pour battre ensuite en retraite derrière les tranchées de ses îles, avant que la flotte italienne ait pu intervenir et livrer bataille.

La flotte italienne étant donc obligée de se répartir entre Brindisi et Venise, l'ennemi, maître de la côte dalmate entre Zara et Spalato et du port militaire de Sebenico, peut à tout instant gagner la mer et y livrer bataille. La flotte italienne, accourant en partie de Venise, en partie de Brindisi, se trouverait infailliblement exposée à se recontrer, n'ayant qu'une fraction de ses forces, avec le gros de l'ennemi, et à être battue séparément, avant d'avoir pu effectuer sa propre fonction tactique.

La conséquence en est la sujétion absolue où se trouve le maître de la côte occidentale par rapport au maître de la côte orientale; sujétion qui pour les Italiens peut être définie ainsi:

- l'impossibilité d'attaquer l'ennemi à condition égales*
- ou encore*
- l'impossibilité de se soustraire à la supériorité stratégique et tactique de l'ennemi, même si ce lui-ci était plus faible en nombre*
- Quand même l'Italie, en y sacrifiant des milliards, se déciderait à transformer les ports de Venise et de Brindisi en bases navales capables de contenir chacune une grande flotte, quand même, cela fait, en y consacrant d'autres milliards, l'Italie développerait sa flotte jusqu'à ce qu'elle fut le double de la flotte adverse dans l'Adriatique, elle ne pourrait malgré cela parvenir à obliger l'ennemi à se battre à conditions égales. En effet, tandis que la flotte ennemie peut, se portant à tout instant contre le littoral italien, bombarder des centres habités, interrompre les*

communications, par voie ferrée et par routes, les réseaux télégraphiques, téléphoniques, optiques, entraver la concentration des troupes dans le Nord pendant la mobilisation, effectuer éventuellement des débarquements à faibles effectifs, etc. et, aussitôt ces opérations accomplies, se retirer à temps, la flotte italienne au contraire, atteignant la côte opposée, se heurterait à la barrière des îles, des canaux, des rochers, des mines, de l'ennemi.

Or, tout en constituant dans leur ensemble une inviolable défense de leur territoire, ces obstacles permettent à la flotte qu'ils protègent de se déplacer sans être vue du Nord au Sud à son gré, d'éviter au besoin la bataille; ou, si elle l'accepte, de déboucher au Nord ou au Sud de sa muraille défensive, dans le dos de la flotte italienne restée, elle, en mer libre, et de lui couper la retraite sur ses bases, après avoir murement épuisé son attente.

De là l'impossibilité pour les Italiens d'attaquer la côte adverse et la flotte ennemie.

De là aussi leur impossibilité de se retirer à temps sur leurs bases, si l'ennemi en a ainsi décidé. En un mot, le problème maritime se présente ainsi à l'Italie:

- la maîtrise absolue de la situation stratégique est aux mains de qui détient la côte orientale de l'Adriatique*

- Ni les conditions fort difficiles con tre lesquelles a du lutter jusqu'à présent l'Italie pourront s'améliorer à la suite de la possession de Valona et de Pola; car par rapport à la zone centrale de l'Adriatique, ces deux places fortes se trouvent tout autant éloignées que Venise et Brindisi. La possession de Pola pourra compenser l'incapacité de Venise à contenir une grande flotte, ainsi que Valona pourra compenser l'insuffisance de Brindisi. Cela va permettre à l'Italie de ne pas dépenser des centaines de millions pour transformer les ports militaires de Venise et de Brindisi; mais, évidemment, la situation générale stratégique ne sera*

pas changée si l'Italie ne pourra pas disposer d'une base maritime au centre de l'Adriatique.

Mais puisque la nature a disposé les choses de telle façon que cette base centrale n'existe pas sur la côte italienne et que toute possibilité manque de l'y créer, il en ressort pour l'Italie la nécessité absolue d'aller rechercher cette base sur la cote orientale de l' Adriatique, entre Zara et le Cap Planka: d'où la nécessité absolue pour l'Italie de s'assurer la possession de cette partie centrale de la Dalmatie avec les îles. En effet cette possession serait la seule qui permettrait de

a) protéger la partie centrale de la côte italienne, de Venise à Brindisi en offrant la possibilité d'y arriver avec la flotte avant que l'ennemi venant, soit du Nord, soit du Sud, puisse l'atteindre;

b) empêcher l'ennemi de transférer librement et secrètement sa flotte, à l'abri de son merveilleux écran insulaire, du Nord au Sud sans sortir en pleine mer et sans courir les risques que cela comporterait;

c) renverser la situation stratégique actuelle qui permet à l'ennemi de garder sa flotte réunie là où mieux lui convient, tandis que l'Italie est contrainte à la tenir partagée à des distances très fortes.

Qu'on ne vienne pas objecter que les moyens nouveaux de la guerre maritime moderne dispenseront- les Nations, à l'avenir, d'avoir une flotte de grands navires et des bases puissantes. Les torpilleurs, les tout petits canots automobiles extrarapides, les sousmarins et tout autre unité par laquelle, pendant cette guerre, l'embuche a essayé, à plusieurs reprises, de se substituer à la grande bataille classique en plein mer, n'auraient plus aucune raison de survivre s'il venait à disparaître leur but principal de destruction, à savoir les grands navires.

Mais tout en acceptant l'hypothèse que les luttes futures sur mer seront limitées à une guerre d'embuche entre petites unités, quelle serait la situation de celui qui possède une côte basse, continue, sans abris, avec des eaux peu profondes, dépourvue d'îles, vis-à-vis de celui qui aurait un merveilleux système de défense naturelle de toutes espèces, d'innombrables canaux, d'excellents points exhaussés d'observation, des eaux profondes où les mines sont presque impossibles à mouiller, des abris magnifiques partout? Telles sont en effet - ainsi qu'on l'a déjà vu au début de ce mémoire - les conditions péculiaires des deux rivages opposés de l'Adriatique, à l'avantage exclusif de la côte orientale. La guerre sousmarine n'a fait qu'accentuer les conditions d'infériorité stratégique dans lesquelles l'Italie se trouvait dans l' Adriatique. Un seul moyen peut rétablir l'équilibre: assurer à l'Italie la possession de la côte entre Zara et le Cap Planka avec les îles. Ce fut bien là le but de l'accord de Londres en 1915, par lequel l'Italie fixait la base de ce que lui était indispensable pour sa sécurité dans l'Adriatique.

Dira-t-on que les héritiers adriatiques de l'Empire Austro-hongrois n'auront pas de flotte et qu'on ne leur permettra pas d'en créer une, à l'avenir?

Dira-t-on que des impositions d'un caractère politique international, telles que - par exemple - la neutralisation de la côte orientale, la défense de tout armement naval, l'obligation de ne pas construire des fortifications côtières etc. auront le pouvoir de résoudre, à tout jamais, le problème militaire-naval de l'Adriatique?

De telles mesures, hélas, ne parviendront jamais à assurer une garantie suffisante. Par les traités de Campoformio et de Lunéville, Napoleon avait imposé à l' Autriche la neutralisation de l' Adriatique: cela a-t il empêché que l'

Autriche, soixante ans apres ffllt une puissance navale capable de mener une campagne victorieuse?

Mais, en dehors de ce souvenir historique, l'examen des conditions géographiques (qu'aucun traité, ni aucune imposition ne sauraient changer) montre à l'évidence que la côte orientale de l'Adriatique est, au point de vue naval, une menace permanente et redoutable contre la sécurité des côtes italiennes. Si dans un futur éloigné les événements politiques dussent pousser les héritiers adriatiques de l'Empire Austro-hongrois à se coaliser avec une puissance maritime quelconque. tout en ne possédant pas de flotte ni des fortifications côtières ils n'auraient qu'à mettre leur cote, admirablement fortifiée par la nature, à la disposition de leur allié, ce qui, en quelques heures, renverserait toute la situation stratégique de l'Adriatique au préjudice de l'Italie et en dépit de tout traité q v'o n aurait eu tant de peine à établir, et cela en vue surtout de la possibilité, tout à fait moderne, d'un immédiat emploi de mines et sousmarins. L'accord de Londres, en reconnaissant la bien fondé des revendications adriatiques de l'Italie, lui assurait la possession de la partie centrale de la Dalmatie avec son hinterland indispensable et les îles, Fiume, au contraire, était laissé à la Hongrie comme débouché sur la mer, à une époque où rien encore ne laissait prévoir que cette nation, à la suite de l'écroulement de l'Empire des Habsbourg devait perdre, à cause de la séparation définitive de la Croatie, tout contact territorial avec l'Adriatique.

Or, puisque Fiume n'est pas inclus dans la ligne d'armistice de l'Italie et puisque, d'ailleurs, les raisons qui avaient déterminé son exclusion ont cessé d'exister, l'Italie est bien disposée à compenser l'acquisition de Fiume par quelques concessions de territoire et de population dans cette partie de la Dalmatie centrale que la ligne d'armistice a nettement attribuée à l'Italie.

Ces concessions figurent tracées à l'encre rouge dans la petite carte annexée:

1. - *Le territoire qui serait cédé aux Yougoslaves a une étendue d'à peu près 800 kilomètres carrés et, en compensation des 34.000 Italiens qui reviendraient à l'Italie part l'acquisition du Corpus separatum de Fiume (dont l'étendue est seulement de 19 kilomètres carrés) 42.000 Slaves à peu près, passeraient de l'Italie au nouvel État yougoslave.*

2. - *Les Yougoslaves entreraient en possession de l'important centre routier de Knin, ce qui leur donnerait la possibilité d'une jonction facile et courte entre Knin et Sinj par chemin de fer. Cela mettrait aussi Spalato en directe communication avec le hinterland de la Bosnie, puisque cette ville se trouve déjà relié à Sinj, depuis des années, par un chemin de fer, et Knin est déjà, à son tour, uni à Prijedor et à Sunja, sur la grande ligne de Agram à Belgrade.*

3. - *Les Yougoslaves auraient l'avantage de voir Spalato soustrait à la proximité d'une frontière qui en rétrécit l'hinterland.*

Ce que l'on vient d'exposer témoigne de l'esprit de conciliation dont l'Italie est animée et prouve qu'elle n'a pas manqué de considérer à leur juste valeur les grands avantages que les Yougoslaves pourront tirer du développement et de la sécurité de Spalato, le principal de leurs ports futurs.

Si ces conditions n'étaient pas acceptées par les Yougoslaves ils ne montreraient, à leur tour, pas seulement qu'ils ne savent ni veulent apprécier l'esprit de conciliation de l'Italie, mais qu'ils ne savent ni veulent d'aucune façon seconder les efforts du Haut Congrès de la Paix qui, au

dessus de tout problème particulier, se propose le noble but d'éliminer toute raison de futurs conflits»⁶³.

L'Italia, coi suoi porti, guardava al levante mediterraneo pur permanendo il problema del controllo dell'Adriatico per il quale emergeva essenziale l'acquisizione di Fiume:

«La Libye, les Sporades méridionales continuent l'orientation, la polarisation de l'Italie vers le Levant; Brindisi, Syracuse, les meilleurs, pour ainsi dire, de nos ports naturels, Augusta, Tarente, les meilleurs sièges de notre force navale, s'ouvrent, eux aussi, au soleil levant... Cette mer [Adriatico] deviendrait non pas un lac italien, comme on le dit trop souvent, mais une véritable rade, une rade formidable, dont Brindisi, d'un côté, et Vallona, de l'autre, garderaient l'entrée. Dans les anfractuosités de la côte orientale, parmi les mille canaux de l'archipel dalmate, une nombreuse flotte de sous-marins pourrait facilement s'abriter. Et tout au fond de cette rade, d'autant plus inaccessible que le peu de côtes concédées au royaume des Serbes, Croates et Slovènes seraient neutralisées, du fond de cette rade, disons-nous, protégé par Pola, le port de Fiume, « avec ses îles, vraie forteresse navale, deviendrait une formidable base d'opérations»⁶⁴.

Da Parigi, il 9 gennaio 1919, il generale Tasker H. Bliss, *American Military Representative on the Supreme War Council*, invia al segretario di Stato, un documento pervenutogli dalla *Italian Military Representative on the Supreme War Council*:

⁶³ Ivi, pp. 530-533.

⁶⁴ J. CHOPIN, *L'unité de la politique italienne*, Paris: Bossardi, 1919, pp. 58 e 78.

«Military Geographical Arguments.

In order thoroughly to understand the extremely poor strategical and tactical situation which nature has provided for Italy on the western coast of the Adriatic, it is useful to recall some geographical features which cannot be modified by art, craftsmanship or human will.

On the eastern coast there is a wonderful advanced barrier of reefs and islands which, like an impassable screen, protect the mainland and the lines of communication along the coast. On the western coast there is a low beach undefended and exposed to aggression and invasion of every kind. On the east navigation in still waters is possible no matter from what quarter the wind blows; on the west there is no shelter and sailing becomes difficult and risky as soon as ever the sea gets rough. On the east, harbours, wide recesses and good anchorage are to be found anywhere; on the west, landing is generally impossible and it is difficult for ships to find a haven or a shelter.

On the east, the coast rises in cliffs each of which is a splendid observation post dominating a wide surface; on the west, the land (with the exception of Gargano and Conero) lies absolutely flat and low and any far-reaching observation on the sea is impossible except through aviation, which, however, can only be active under favourable weather conditions.

On the east, the sea is clear and deep and mines can be used with difficulty; on the west, the waters are muddy and shallow and seem made on purpose to favour the terribly insidious work of submarine weapons.

On the east, there is every favourable condition for torpedo boats and submarines to lie in ambush, while on the west, the coast is so flat and straight as to exclude even the possibility of any stealth.

Even marine currents are favourable to the Dalmatian coast, since they move from south to north along the eastern coast of the Adriatic; on reaching the Ancona parallel they turn from east to west and wind again southwards along our coast. Consequently, any mine which is torn from its anchorage or thrown into the current on the eastern coast is automatically brought to us to cause death and destruction.

At daybreak when the light dawns on a fleet which may have crossed the Adriatic in the dark with a view to attacking the opposite coast, any ships coming from the west would be blinded by the rising sun and find the high eastern coast still entirely clad in darkness, whilst a fleet coming from the east would have the sun at its back and thus be in an ideal position as far as the light is concerned, while the Italian coast would lie helpless before her under the rising sun.

An eastern fleet, always screened by islands, unseen and protected from any attack, can transfer her ships from north to south or viceversa from Pola to Cattaro, i. e. along the greater part of the Adriatic coast, sheltered from mines and submarines, whilst the Italian fleet, on leaving Brindisi, is immediately sighted and can be chased, completely unsheltered, up to Venice.

Military Strategical Arguments.

1) Italy possesses only two naval harbours in the Adriatic, i. e. Brindisi in the south and Venice in the north; they are 750 kilometres apart, and neither of them could hold a large fleet. The geographical structure of the coast between those two points prevents the building of a large central naval harbour.

It is consequently impossible for the Italian fleet in the Adriatic to keep together in one anchorage according to sound strategical principles (as for instance in the case of the British Fleet at Scapa Flow, or the French Fleet at

Corfu) but her fleet must be divided between Brindisi and Venice, with some ships even at the outside port of Taranto which is not in the Adriatic at all.

This is not entirely due to lack of space at the naval bases in the Adriatic above referred to, but also to the fact that if the whole of the fleet were gathered at Brindisi, it could not, on account of the distance, reach the northern Adriatic in time to prevent an enemy attack against the coast, and likewise, if it were gathered in Venice, it would be impossible to reach the southern coast in time. In both cases a fleet belonging to the nation possessing the eastern coast of the Adriatic could always have a free choice both of time and place for an attack; this could be carried out and the fleet could then retire in good time behind the splendid barrier of Dalmatian reefs and isles before the Italian fleet could reach the spot and deliver battle.

2) The Italian Fleet being necessarily split up between Brindisi and Venice, the enemy in possession of the central part of the Dalmatian shore from Zara to Spalato, including Sebenico's splendid naval harbour, could at any time come out into the open sea to deliver battle. The Italian Fleet coming partly from Venice and partly from Brindisi would then necessarily be compelled to meet with only one part of its forces the whole of the enemy's ships, and would be obliged to accept battle before being able tactically to join the rest of its forces.

Hence ensues the absolute naval submission of the western coast fleet to the fleet from the east coast. Such submission could be expressed as follows: "it would be impossible to attack the eastern fleet on the open sea under equal conditions" or else: "it would be impossible to avoid the strategical and tactical superiority of the enemy even if, on the whole, he were numerically inferior".

3) *Even if, at the expense of many milliards, Italy should decide to make Venice and Brindisi into naval bases, each roomy enough to harbour a large fleet, and if after having done so, she should decide to develop her Adriatic Fleet and make it double the enemy's fleet in the same sea, even then, she would have no possibility of forcing the enemy to battle on equal conditions. In fact, whilst the enemy's fleet, on reaching the Italian coast is at any time in a condition to bombard thickly-peopled cities, to break up railways and roads, telegraphic, telephonic and optical connections, to prevent movement of troops towards the north during mobilisation, possibly to land small bodies of troops, and having done so, to retire to its base; on the contrary, the Italian fleet, on reaching the eastern coast would meet a barrier of reefs, isles and mined channels which form an inviolable line of defence of the enemy's mainland, and which screen and protect any shifting of the enemy's fleet northwards or southwards, thus enabling him either to avoid the battle or to issue from the North or South from behind the defensive barrier, attacking the Italian fleet from the back on the open sea, cutting it off from its base and keeping up the battle long enough to bring it near to exhaustion. That is to say, it would be impossible to reach by an attack either the enemy's coast or the enemy's fleet, and it would also be impossible to get back in time to our bases if the enemy should decide to prevent it.*

Without any further consideration, it appears plainly that "in regard to the naval problem the possibility of absolutely mastering the strategical situation belongs to him who possesses the eastern coast of the Adriatic". Italy will never feel secure in the Adriatic unless she can at least obtain possession of the central part of Dalmatia and its protecting and adjoining isles. Only this possession will enable her:

a) to protect the central part of the Italian coast from Brindisi to Venice, enabling her fleet to be on the spot in time before the enemy should reach it either from the North or from the South.

b) to prevent the enemy from moving freely and secretly southwards or northwards behind a barrier of isles, without emerging into the open sea, should he intend avoid a battle.

c) to attack the enemy on his coasts, on his line of communication, to disturb his mobilisation movements from South to North, either on sea or on land, if operations should compel him to carry his troops towards the northeastern Italian frontier.

d) to reverse the present naval strategical situation which enables the enemy to have his fleet all on one spot wherever he pleases, and compels Italy to have hers split up in the places apart and very far from each other; allowing Italy, therefore, to have her fleet all on one spot in the centre of the Adriatic whilst compelling the enemy to split his forces partly towards the north and partly towards the south. We need consider the possibility that owing to the latest development of modern naval warfare, large ships may disappear, thus rendering useless large fleets and large naval bases. Torpedo boats, submarines, motor boats, light ships and all else which has combined to substitute insidious naval warfare for the classical battle on the seas, have only one object, i. e. the destruction of a fleet; if big ships cease to exist all means of an attack on big ships would also automatically disappear; they would be transformed and used as weapons against the enemy's maritime trade.

But even if the whole problem did only consist in insidious warfare, what would ever be the position of the nation possessing a flat and low coastline, with no protection, with shallow waters readily mined, with no isles, as against the nation disposing of a wonderful maze of shelters of all kinds,

of numberless channels, of first class observation points scattered all over, of deep waters, havens safe against any sea, and where sailing is possible in still waters whatever may be the weather? If insidious warfare should substitute surface warfare, more than ever would Italy's position of inferiority be obvious and unbearable as against the position of the nation possessing the eastern coast of the Adriatic.

Neither is it correct to consider that the heirs on the Adriatic to the Austrian Kingdom have no fleet at present, nor that they have no intention of building one in the near future. By the Campoformio and Luneville Treaties Napoleon had imposed on Austria the neutralization of the Adriatic. This did not prevent Austria, from being, sixty years later, a naval power, capable of conducting a successful naval campaign. The same might happen again notwithstanding any present promise. But even if such promises were kept indefinitely, we learn through history that only groups of nations have the possibility of sustaining a war. In the event of a possible future coalition against Italy, Austria's heirs, even if without a fleet themselves, could certainly put their wonderful coast at the disposal of the fleet of their Allies, which would amount to the same thing as far as Italy is concerned.

Now, it was largely for the very object of solving definitely the wretched situation which from a strategical point of view she had on the Adriatic that Italy went to war against Austria. Even if the old enemy has disappeared, the geographical conditions which are the basis of this naval problem still remain unchanged.

It is owing to these geographical conditions that Italy in order to be safe within her own frontiers, must possess Dalmatia from Zara to Spalato, as well as the isles in front of the coast and adjoining it, i. e. the Lussinian and Curzolan islands. In fact, the possession of these islands

would be worthless if heavy enemy artillery could make the anchorage and transit along them unsafe and even impossible.

It is therefore clear that Italy's claims, such as are shown in the London treaty have not arisen from imperialistic claims but simply from military necessity. It is not from the desire of conquering the territory of others, but simply owing to absolute need for our own future safety that we must ask today to be guided by what has proved a historical experience from the time of ancient Rome to the time of the Venetian Republic, and thence up to the present day. That is to say, we must ask to be given the key to the strategical and military situation in the Adriatic, i. e. Dalmatia with its isles, which have always belonged to every Adriatic power which has been in a position to rule its own destiny.

Even if, from a general point of view, Italy's claims had not, in respect of others, a more righteous case, it is indubitable that Italy has at least won the right to priority over Austria's heirs, who up to the last moment have staunchly supported the Hapsburg cause against the Entente.

Military Legal Arguments.

Let us now consider the problem in the light of recent events, which intended to revive entirely the Austrian Fleet, i. e., the fleet of the defeated enemy under a new flag, thus snatching from us the main advantage of our victory, which consisted in the wiping out of the fleet of our old enemy in the Adriatic, where there is no room for two.

The Austrian fleet has been passed on [to] the Jugo-Slavs through a deed which has been signed on the one side by the legal representatives of the Austro-Hungarian Navy, but on the other side by absolutely unknown individuals who had no legal right to be recognized as representing a State which, up to the present time, has not been established. In fact, if we

are to consider the Jugo-Slavs as forming a new State, legally established on a legal basis, we must remark that a new State cannot definitely arise either from a defeat or from a victory, and still less from an armistice. It can only be established by the final decisions of a peace treaty, and by the final settlement which the Powers will agree to give to the world at large and especially to Europe.

It seems therefore quite obvious that as long as peace has not been concluded and the new map of Europe has not been definitely traced, there can be no doubt about the non-existence of a Jugo-Slav State, whose frontiers, territory, form of government, responsible Chief of Chiefs, laws, and all else that is essential to the existence of a State, are so far absolutely unknown.

Consequently, since a Fleet cannot but be a prominent feature of a State organization, there cannot be a fleet where there is no State. There cannot be a Jugo-Slav fleet as long as there is no Jugo-Slav State, that is to say, as long as peace is not signed.

The fleet which some call Jugo-Slav, is therefore both from a legal and naval standpoint [nothing] else but the defeated Austrian fleet which, in order to escape capture or surrender has arbitrarily and illegally changed its flag.

It is absolutely immaterial as far as the legal side is concerned whether the flag was changed before or after the armistice between Italy and Austria. If it was changed before it is still doubtless that it was Austria's fleet, (namely, the fleet of the State which was at war) which changed its flag. Now International Law forbids any belligerent to change its flag during war, and since the armistice had not been signed, we were undoubtedly still at war. No one can therefore admit as legally valid any change of flag which has taken place under such conditions. On the other hand, if the flag was changed after the armistice, it is plain Fraud since

the conditions of the armistice provided explicitly that the enemy's fleet, i. e., the Austrian Fleet should be surrendered at Venice, which has absolutely not been done.

Truly both the Italian Navy and the Italian Nation deserved a better reward for their heroic bravery, and this reward, as far as the Navy is concerned, has been snatched from them through a mean and illegal intrigue. The case has been quite different in regard to the defeated German fleet. In hearing of the solemn and stem ceremony of the surrender of the German fleet to the British Navy one cannot but feel heartbroken that a similar reward was denied to our Navy, which surely had gained a full right to it through sacrifice and splendid valour.

Great honour is certainly due to our race which, in order to avoid conflicts and not to hamper the weary and complicated work of settling peace, has made it possible for the Italian Government not to insist on claiming this satisfaction, but in no case and for no reason must this be considered as a definite renunciation, when it simply means that Italy is patiently waiting for Justice.

In fact, having completely defeated her enemy, Italy has full right to claim that the Adriatic should be cleared of the enemy fleet. If this is not effected, all the sacrifice and bloodshed of the past years will have been in vain since, after such a long and terrible war, Italy would still be faced by the former unchanged conditions. It is really inconceivable that the fruits of victory as far as the Navy is concerned should be nullified simply by adding a blue stripe to a red and white flag. This is not enough to destroy more than three years' war effort of a Nation of 40 millions, since the changing of a flag does not alter the crews; and those very men who have been fighting us bitterly up to the last, may be our bitter opponents in the future.

It is therefore necessary, to ensure in the future a safe peace, both to Italy and to Europe that the fleet of the vanquished enemy should be surrendered to the victor, or failing this, that it should be destroyed.

Even if this second alternative should prevail at the Peace Conference, there is one point which has to be made clear and for which we have to stand. We have lost through mean fraud and enemy treachery two of our finest ships: Leonardo da Vinci and Benedetto Brin, blown up in harbour by Austria's criminal agents. Only for Justice sake those two ships must in any case be replaced. Consequently, even if the Peace Conference should not endorse the proposal that the defeated Austrian Fleet should be delivered to Italy, (a fair and proportionate part being allotted to the Allied Navies who have fought by our side), and decides that it should merely be destroyed, it will be necessary that at least two dreadnoughts should be given to us in exchange for the two which were treacherously blown up by the enemy.

Italy claims the Prim Eugen and the Tegetoff.

Military Political Arguments.

Besides, what can be the aim of this Jugo-Slav fleet which has so obstinately insisted and succeeded in remaining on the Eastern Adriatic coast, notwithstanding all clauses of the Armistice? Against whom can it be a weapon or a threat? Evidently not against France or against England, nor yet against the United States. There is therefore only one Nation left against whom under another flag and another name, the long inheritance of hatred sown by Austria on the Adriatic shores, shores which once belonged to Venice and which still bear the marks of its splendour, would be directed. This Nation is Italy.

Now Italy has fought this terrible war in order to break at last the long tradition of hatred. It is impossible that after

having achieved victory she may agree to have in existence, under another flag, that very fleet which has been a constant menace to two generations of sailors and of patriots. Nor is it enough to take the fleet from Austria (i. e. the Jugo-Slavs); they must give up also Dalmatia and its isles and naval bases, without which this huge conflict would remain fruitless for us, leaving our future safety and prosperity in a precarious position and constantly threatened as they have been ever since Dalmatia ceased to be politically one with Italy.

Mere neutralisation or internationalisation of Dalmatia would also be worthless. Both these measures could only be fictitious and temporary remedies which would not solve the serious Adriatic problem and would only bear the germs of new and painful future conflicts.

The question cannot be compromised. If we, who have gallantly and faithfully fought with our Allies for right and justice, are at fault, let us pay for it. But if we have brought our fair contribution to Victory, let us have the prize to which we have a full right, and let us break without quibbles and compromises, the chain which would, throughout the future, handicap our prosperity and our peaceful growth.

Economical Arguments.

Free business intercourse and trade, as well as industrial and maritime expansion will be the essential factors of this growth.

Let us see what the conditions in regard to this provided for Italy by the Treaty of London, i. e. by the compromise which was made in 1915 between the Italian and the Russian Governments.

Whilst Italy obtained recognition of her rights only to one commercially and economically important port, the Slavs were granted possession of at least seven ports of economic importance, since they are the outlets of wide hinterlands.

They were thus practically given all the commercial outlets on the East coast of the Adriatic except Trieste.

These ports are Fiume, Spalato, Metcovich, Cattaro, Ragusa, Antivari, Dulcigno. Trieste is not a port whose sphere of action does particularly extend to the Western Balkans.

The ports of Istria and those of Zara and Sebenico have, on account of geographic conditions, merely a local function. Zara and Sebenico cannot compete in any way with Spalato. On the contrary, from every one of the above mentioned seven ports important lines of penetration diverge and every one of them is the natural outlet to wide Balkan territories.

An absolute and substantial economic predominance has thus been ensured to the Slavs.

CONCLUSION

This memorandum, which has been prepared by the General Staff of the Navy, only deals with the Adriatic problem from a naval point of view and does not consider the military side of the question, nor any of the many other points which are all equally essential to Italy's growth.

Its object is to show that for historical, geographical, ethnical, moral and legal reasons, as well as on account of urgent naval necessity, our Nation cannot but claim at the Peace Conference the full and uncontested control of Dalmatia as an indispensable condition of the country's peaceful and prosperous development in all fields. The Treaty of London is a minimum below which it is impossible to fall, whilst it admits of higher claims proportionate to the function which Italy has had in the League of civilized nations which were associated in the strife against the Central Powers. This function has proved to be so much above any expectation of our Allies that it opens new horizons for our Nation which cannot escape notice by our

statesmen, who would certainly not willingly renounce the duty of setting them forth and insisting on them at the right moment.

The Navy willingly repeats Attilio Tamaro's fine words: No imperialism nor any wish for military domination pushes us towards Dalmatia, but seek her in order to eliminate any possibility of future enemy threats to us, and to assert the predominance of our own civilisation which will make the Adriatic into a lake on which trade intercourse will grow peaceful, active and uninterrupted even should war ever break out elsewhere. Any man who is willing to attain this object ought to support an Adriatic programme in harmony with Italy's supreme interests, since any man who has a clear conception of geography, history and of the real conditions of the peoples who at present are aiming towards the Adriatic must be intimately and firmly convinced, that as long as the Adriatic problem has not been fully solved so as to exclude the possibility of any naval threat to Italy, our country will necessarily have a new Adriatic problem to solve whenever international difficulties arise in Europe»⁶⁵.

Si tratta di considerazioni che sono oggetto di dibattito in seno alla Camera dei Deputati. Luigi Federzoni (1878-1967) sostenne:

«La Dalmazia, isole e parte continentale, in mano dello Stato balcanico contiguo, rappresenta una formidabile posizione di offesa contro l'Italia. Si dice a torto che avendo il possesso di Vallona e di Otranto, o di Brindisi se lei preferisce, si ha il possesso della bocca del sacco, e cioè, precisamente, dell'Adriatico. Il sacco per tutto un lato è scucito, onorevole

⁶⁵ *Papers relating to the Foreign Relations of the United States. 1919. The Paris Peace Conference, I, Washington: United States Government Printing Office, 1942, pp. 479-487.*

Ciccotti, per la semplicissima ragione che tutta la costa occidentale adriatica, da Venezia a Brindisi, è una costa aperta, indifendibile nelle eventualità di un conflitto. Dalle formidabili basi navali della costa orientale, naturalmente protette dallo schermo dell'arcipelago dalmatico, è possibile portare l'attacco, e fare anche operazioni di sbarco, su uno qualunque dei punti della costa romagnola, marchigiana, abruzzese e pugliese, senza che da Brindisi o da Venezia si abbia la possibilità di accorrervi tempestivamente a difesa»⁶⁶.

Arturo Labriola (1873-1959) evidenziò simili problematiche:

«L'Adriatico non è un piccolo mare, come lo definì il presidente del Consiglio, il quale, forse si proponeva soltanto di disarmare i sospetti anglo-francesi; l'Adriatico è la natante trincea che preserva le spalle del Paese da un attacco proditorio, mentre la sua parte occidentale, volta al Tirreno, è quella che deve vigilare diuturnamente contro altre insidie. Biserta, Ajaccio, Tolone ci stanno di fronte. Noi siamo sicuri che nessuno mediti piani proditori contro di noi. Ma noi dobbiamo preoccuparci del pericolo che domani, ad un attacco frontale, sul fronte Palermo-Napoli-Genova, risponda un attacco alle spalle sul fronte Venezia-Ancona-Brindisi. Sicuri dell'Adriatico, nessuno forse penserà sul serio di attaccarci di fronte. Il Patto di Londra cercò di risolvere

⁶⁶ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 - 1920, Volume I, I Sessione dal 01/12/1919 al 07/02/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, pp. 817-818. Federzoni rileva ancora: «Ma poi che significa smilitarizzazione di tutto l'Adriatico, quando sappiamo che la costa occidentale di questo mare è tutta sabbiosa e aperta e il pericolo costituito da Sebenico e da Cattaro jugoslave e armate non troverebbe alcuna efficace difesa, per noi, né in Venezia e Pola, troppo a nord, né in Brindisi, troppo a sud?»*

questo problema, attribuendo la Dalmazia all'Italia e stabilendo la smilitarizzazione della costa orientale»⁶⁷.

Di diverso avviso era Gaetano Salvemini (1873-1957):

«L'Italia, avendo il saliente marittimo dell'Istria con Lussino nell'Alto Adriatico, Lissa nel Medio, Vallona con Brindisi e Taranto all'imboccatura, ha basi abbastanza per la sua sicurezza in questo mare»⁶⁸.

6. L'impresa di Fiume

«L'Autriche est politiquement un monstre (...) l'inepte et bigote Autriche», Cette apostrophe de Michelet, s'il l'avait connue, aurait pu émailler tous ses discours d'alors. C'est également contre l'Autriche qu'il rédige le 16 novembre 1915 l'Ode à la nation serbe. Elle sera publiée à la fin du mois à Venise dans une plaquette qui porte la mention inhabituelle «aux frais de l'auteur». Inclus dans les Chants de la guerre latine (1918), puis, après la mort de l'auteur, dans Astérope, dernier volet des Laus Vitae, ce long poème de vingt et une strophes est un hymne à l'amitié italo-slave, à la veille du «Dunkerque serbe», le sauvetage et le transfert à Malte, Corfou et Brindisi, par la flotte italo-franco-

⁶⁷ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 – 1920, Volume I, I Sessione dal 01/12/1919 al 07/02/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, pp. 981-982.*

⁶⁸ *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXV Legislatura - Sessione 1919 – 1920, Volume I, I Sessione dal 01/12/1919 al 07/02/1920, Roma: Tipografia Camera dei Deputati, 1920, p. 989.*

anglaise, de l'armée du roi Pierre I^{er}, qui allait être anéantie par les troupes autrichiennes»⁶⁹.

Giulia Giani così riassume gli eventi:

«Ai primi di settembre d'Annunzio garantì ai cospiratori che il 7 settembre 1919 avrebbe raggiunto Ronchi per guidare il ritorno dei granatieri a Fiume. I molti dubbi e un'improvvisa influenza lo costrinsero a onorare l'impegno solo l'11 settembre 1919.

Prima di partire, d'Annunzio informò uno dei principali sostenitori della ribellione adriatica: Benito Mussolini, direttore del giornale *Il Popolo d'Italia* e fondatore dei Fasci italiani di combattimento: Mio caro compagno, il dado è tratto. Parto ora. Domattina prenderò Fiume con le armi. Il Dio d'Italia ci assista. Mi levo dal letto febbricitante. Ma non è possibile differire. Anche una volta lo spirito domerà la carne miserabile... Sostenete la Causa vigorosamente, durante il conflitto. Vi abbraccio»⁷⁰

D'Annunzio entrò in città il 12 settembre acclamato dalla popolazione italiana. Nel pomeriggio, affacciatosi al palazzo del governatore, proclamò l'annessione di Fiume all'Italia:

⁶⁹ M. SERRA, *D'Annunzio le magnifique: biographie*, Paris: Fernand Grasset, 2018.

⁷⁰ G. GIANI, *125 anni fa l'inizio della battaglia di Fiume: il Vate e quell'impresa mancata rimasta nella storia*, in «Il Secolo d'Italia», 12 settembre 2024; per il testo inviato a Benito Mussolini vedi L. CASTELLANI, *L'impresa di Fiume*, in «Storia illustrata», n° 142, Settembre 1969, p. 36.

«Italiani di Fiume! Nel mondo folle e vile, Fiume è oggi il segno della libertà; nel mondo folle e vile vi è una sola verità: e questa è Fiume; vi è un solo amore: e questo è Fiume! Fiume è come un faro luminoso che splende in mezzo ad un mare di abiezione... Io soldato, io volontario, io mutilato di guerra, credo di interpretare la volontà di tutto il sano popolo d'Italia proclamando l'annessione di Fiume».

Fra i legionari non pochi brindisini⁷¹:

Nome e cognome	Paternità	Data e luogo di nascita	Ruolo militare
Brandi o Brando Tommaso	Tommaso	1899 Brindisi	sottocapo torpediniere
Butta Renato	Angelo	1891 Brindisi	capo timoniere
Cantanna Pietro	Antonio	1899 Brindisi - Fasano	volontario
Cassano Vito	Antonio	1899 Brindisi	secondo capo timoniere
Chimenti Luigi	Antonio	1900 Brindisi	marinaio
De Giorgio Luigi	Cosimo	1893 Brindisi	volontario
Delli Fiori Giovanni	Salvatore	1898 Brindisi - Latiano	volontario

⁷¹ Elenco ufficiale dei legionari fiumani depositato presso la fondazione del Vittoriale degli italiani in data 24/6/1939 (Tipolitografia Spoletini - Via G. Folchi, 28 - 00151 Roma - Tel./Fax 06.5376609 - E-mail: flavio.spoletini@libero.it).

Faglioni Aleardo		Brindisi	capo cannoniere
Nimis Ezechiele	Salvatore	1899 Brindisi	volontario
Palmas Pietro		Brindisi - Ostuni	volontario
Pechi Pasquale		Brindisi	volontario
Viscardi Ercole	Alberto	1902 Brindisi	bersagliere
Viscardi Mario	Alberto	1903 Brindisi	bersagliere

Fra i legionari, col grado di caporale, era Giuseppe Doldo (1895-1979), originario di Fiume ove era nato il 1895; al termine del secondo conflitto mondiale si trasferirà a Brindisi ove avrà un ruolo di primo piano nei rapporti fra esuli giuliano-dalmati e la città ospitante⁷².

Il 10 ottobre, il sindacato Film (Federazione italiana lavoratori del mare) dirottò su Fiume il piroscafo *Persia* carico di armi e munizioni. L'azione fu eseguita su ordine del segretario del sindacato, Giuseppe Giulietti, simpatizzante della rivolta.

«Si tratta insomma di icone della Grande Guerra disposte ad affiancare il poeta armato: il generale Emanuele Filiberto d'Aosta è il «duca invitto»,

⁷² Vedi G: CARITO, *Verso una nuova speranza. Giuliani, istriani e dalmati in Brindisi nel secondo dopoguerra*, in «Archivio Storico Pugliese», 72 (2019), pp. 203-246.

comandante della 3^a Armata⁷³, mentre l'ammiraglio Cagni, famoso esploratore del Polo, è al comando della Squadra incrociatori di Brindisi⁷⁴. Anche gli uomini

⁷³ Emanuele Filiberto duca d'Aosta (1869 - 1931), non essendo mai stato sconfitto sul campo, fu ribattezzato *Il Duca Invitto*.

⁷⁴ Umberto Cagni (1863-1932), a cinquantatré anni, promosso viceammiraglio, «verso la metà di maggio [1916] si installò al comando della base navale di Brindisi, a bordo dell'*Etna*, quando infuriava sul Trentino la *strafe-expedition* austro-tedesca, e in Francia la battaglia di Verdun. Ebbe alle sue dipendenze un imponente Stato Maggiore e novantaquattro unità principali oltre trentaquattro ausiliarie e ottanta *drifters* alleati. Ricevette le visite dei comandanti francesi e inglesi coi quali i rapporti non erano sempre stati facili. Bisognava assolutamente rinsaldare lo spirito di collaborazione e l'ammiraglio si accinse a fare — come diceva — “la sirena”. Infatti, il prestigio, la fama e il fascino della sua persona esercitarono subito un assoluto ascendente su tutti quegli stranieri che sentirono in lui la tempra d'un capo cui si ubbidisce naturalmente. Del tutto immune dalle prevenzioni dei consuetudinari verso i nuovi ordigni di guerra, egli comprese l'importanza dei “mas” e utilizzò quei veloci piccoli scafi per incursioni offensive, le prime che le circostanze della guerra gli permettevano. Per impedire agli Austriaci di consolidarsi a Durazzo incaricò i comandanti Pagano e Berardinelli di molestarne le navi coi loro “mas”. Furono così affondati alcuni piroscafi. Anche l'azione dei sommergibili fu intensa. Il comandante Giovannini che doveva coordinare tutta l'azione dei sommergibili alleati, dopo l'arrivo di Cagni sentì più agevole il suo compito prima ostacolato da continue difficoltà. Lo stesso comandante superiore delle forze navali francesi, per nulla tenero verso gli Italiani, parlando di Cagni esclamava: *Voilà un chef!* E gli Inglesi trovarono in lui quelle doti di fredde e ferma decisione che apprezzavano sopra tutte come loro doti peculiari. Anzi Cagni fu insignito dell'ordine di San Michele e San Giorgio che gli conferì il diritto all'appellativo di “*sir*”. Più tardi le unità della base di Brindisi e di Taranto furono anche impegnate a fiancheggiare i convogli che affrontavano il mare diretti a rifornire il contingente italiano operante in Macedonia. Quel fervore d'operazioni che lo teneva utilmente

impegnato alimentò ancora la speranza dell' ammiraglio nella possibilità di prossime imprese più risolutive, ma ancora invano. E a poco a poco l'inutile attesa tornò a deluderlo, a stancarlo con profonda mortificazione di tutto il suo essere fisico e morale. Trasferito a La Spezia, il 9 febbraio [1917] salutò a Brindisi i suoi dipendenti con un ordine del giorno in cui diceva: «L'anima mia di soldato e di marinaio resta fra voi e vi sarà sempre vicino in ogni momento; essa vi porti la fortuna che io ho agognato per voi, con me o senza di me, per la gloria d'Italia». Nel 1919 «Tornato in Italia nel momento più oscuro della crisi politica e sociale, capitò a Brindisi accolto con manifestazioni di fidente e devota simpatia dagli ufficiali e dagli equipaggi come uno dei pochi capi che sapebbe ridare una fede in quell'ora triste di generale smarrimento. Fece impressione un breve discorso detto ai marinai della *Giulio Cesare* reduci da una campagna in Oriente, con argomenti di forza elementare: *Voi, là più ancora che in patria, avete sentito cosa sia il nome d'Italia, di questa Italia da tutti ammirata, e da tutti tormentata: dall'estero, perché temuta nel suo avvenire radioso che nessuno potrà arrestare; nell'interno, dai suoi stessi cittadini con le loro fazioni, col loro eccessivo spirito individualista che vuole ad ogni costo preponderare sul bene comune. Così fu sempre; lo spirito di partito proprio della nostra razza italica prevalse sul bene comune e intralciò il progresso e la libertà. Ma questa si avanzò trionfante di ogni ostacolo perché nulla e nessuno può arrestare la marcia trionfale di un popolo. Dopo settantadue anni di lotte, di sacrifici, di sangue, la grande Italia è fatta. Vi hanno concorso tutti, magari involontariamente, anche quegli stessi uomini che ora per spirito di partito fingono di negare la patria. Io sono nato mentre echeggiava il cannone che conquistava la nostra indipendenza. Quando ero bambino nel pronunciare il nome d'Italia venivano le lacrime agli occhi e ora mi fanno sorridere gli sproloqui di coloro che vorrebbero disfarla. Più tardi, ministro Depretis, il nome di Crispi significava disordine e rivoluzione e poi Crispi fu il più grande ministro d'Italia, colui che la fece maggiormente rispettare da tutti e la sua morte fu una disgrazia nazionale. Vi dico questo perché vi rendiate conto che i più scalmanati dei partiti estremi con le più stravaganti pretese quando arrivano al governo si tramutano pian piano ed entrano nell'orbita della legalità e dell'ordine perché nessuna comunità può vivere senza ordine e*

dell'eroe dei Dardanelli, l'ammiraglio Enrico Millo ora governatore di Zara, in cui D'Annunzio si reca il 14 novembre 1919, fiancheggiano l'impresa fiumana, e manterranno questa posizione almeno fino all'autunno 1920»⁷⁵.

Sostegno gli giunge anche da Luigi Rizzo che si recò personalmente a Fiume⁷⁶.

*disciplina. Di lì a poco, quasi a riprova delle parole dell'ammiraglio, gli operai sgombrarono le fabbriche occupate e la fortuna socialista cominciò a declinare incalzata dall'assalto fascista. Per mezzo di Corradini, Cagni ricevette ai primi d'ottobre una lettera di D'Annunzio, che forse alludeva a certi piani d'azione in Italia: In questi ultimi tempi, considerando l'ignominia d'Italia, ho spesso pensato a te e ai nostri colloqui di Venezia e di Roma. Il buon messaggero ti dirà quello che ha veduto e udito qui; e ti chiederà da parte mia una notizia che avrà gran peso nelle mie deliberazioni. Come potremo, senza rimorso e vergogna, lasciare perdere la patria?» (G. PINI, *Vita di Umberto Cagni*, Milano: A. Mondadori, [1937], pp. 346-347, 383 e 410-411.*

⁷⁵ Alla vigilia delle elezioni del 1919, il 14 novembre, D'Annunzio sbarcò a Zara sulla nave *Nulla*, senza essere intralciato dagli alleati e dopo averla occupata lasciò un piccolo presidio di soldati. VENTO, cit., p. 161; vedi pure M. A. LEDEEN, *D'Annunzio: the First Duce*, New Brunswick (U.S.A.) and London (U. K.): Transaction Publishers, 2001, pp. 126-128, 181 e 216. Ampi riferimenti all'impresa di Zara sono in G. D'ANNUNZIO, *L'urna inesausta*, Milano: Mondadori, 2005, *A S. E. l'ammiraglio Millo, Zara*.

⁷⁶ D'ANNUNZIO, *L'urna inesausta*, cit., *Saluto a Luigi Rizzo*: «Soldati di terra e di mare, agitate i colori di Fiume, agitate i colori d'Italia; radunatevi nelle caserme, nelle vie, nelle piazze; raccogliete la voce e gittate ai quattro vènti il più robusto degli *alalà* al nome di Luigi Rizzo. L'Eroe di Trieste, di Buccari, di Premuda, l'Affondatore per eccellenza, il Capitano intrepido che ha superato il destino dei più grandi, il marinaio

7. Brindisi. Febbraio 1920. I dannunziani tentato di dirottare un sommergibile su Fiume.

«La seconda vicenda riguarda il tentativo del tenente di vascello Andrea o Augusto Tesi, nato a Roma nel 1896, del capitano di fanteria Giacomo *Gino* Biasini, nato a Forlì nel 1886, ambedue facenti parte della centuria *D'Annunzio* e del capo meccanico Giovanni *Giannetto* Trentin di appropriarsi del sommergibile *H-2* facente parte della squadra navale di Brindisi. Nelle intenzioni dei tre legionari l'azione che stavano preparando da mesi avrebbe dovuto prendere il via nella notte del primo febbraio 1920; ma, come vedremo, il tentativo si concluderà con un pieno insuccesso. Infatti, ventiquattr'ore prima dell'azione, i tre saranno denunciati alle autorità militari da un loro compagno che li attendeva nella base di Brindisi e che avrebbe dovuto fare parte del commando. La soffiata porterà all'arresto dei tre militari, che si trovavano all'albergo Cavour di Bari, in attesa di ricevere notizie dagli altri cospiratori brindisini. Qui sarà fermata anche Bianca Biagioli, l'amante del Biasini, che, dopo le pratiche per la sua identificazione, sarà immediatamente rimpatriata ad Ancona. Nella stanza le forze dell'ordine requisiranno, tra le altre cose, alcune lettere credenziali rilasciate dalla segreteria del comando di Fiume, formule telegrafiche convenzionali, un dettagliato elenco dei sommergibilisti in servizio a Brindisi e un lungo diario contenente gli spostamenti dei congiurati e i preparativi della spedizione. Verranno sequestrati anche alcune rivoltelle, dei pugnali, una bomba a mano 6000 lire italiane e 3000 corone austriache in contanti: somme che dovevano servire a finanziare l'operazione. Tra i documenti rinvenuti

semplice e rude che è il prediletto della gloria vera, è venuto a noi, è venuto a portarci la sua testimonianza».

c'era una copia manoscritta del noto proclama inviato da D'Annunzio ai sommergibilisti, che i cospiratori volevano far pervenire in forma anonima all'allora comandante della flottiglia sommergibili di Brindisi, il capitano di corvetta Paolo Vandone, un integerrimo ufficiale che perirà pochi anni più tardi, più precisamente il 25 agosto del 1925», nelle acque di Capo Passero allorché era al comando del sommergibile *Sebastiano Veniero*»⁷⁷.

⁷⁷ G. TONELLI, *Siamo decisi a tutto: i sommergibili italiani e la causa fiumana, in Rapidi e invisibili. Storie di sommergibili*, a cura di ALESSANDRO MARZO MAGNO, Milano: Il Saggiatore, 2009, pp. 118-137: p. 128; vedi pure G. GIORGERINI, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*, Milano: A. Mondadori editore, 1994, p. 108; P. ALATRI, *Nitti, D'Annunzio e la questione adriatica*, Milano: Feltrinelli, 1976, p. 428: «tre telegrammi firmati dall'ammiraglio De Pong indirizzati al tenente di vascello Tesi a Bari contenenti ordini di servizio per la navigazione e la parola d'ordine "pronti per la navigazione," la copia manoscritta di un proclama di D'Annunzio ai marinai di Brindisi indirizzato al capitano di vascello Vandone, in cui si diceva che alla flotta fiumana mancavano sommergibili e ne occorreva almeno uno». L. E. LONGO, *L'esercito italiano e la questione fiumana (1918-1921)*, I, 2, Roma: Edizione Ufficio Storico SME, 1996, pp. 354-355: «Il Tesi fu arrestato il 2 febbraio 1920 in un albergo di Bari dove alloggiava sotto falso nome, insieme all'ex capitano della milizia territoriale Gino Biasini ed al capo meccanico Giovanni Trentin. Indosso ai tre furono trovate carte molto compromettenti, tra le quali una lettera di presentazione scritta da D'Annunzio, la copia manoscritta di un proclama del medesimo ai marinai di Brindisi rappresentante la necessità per la flotta fiumana di almeno un sommergibile, un elenco di sottufficiali in servizio presso la stessa base navale, appunti su carta intestata della Federazione Lavoratori del Mare relativi al dirottamento su Fiume di un piroscafo carico di grano diretto a Bari, ordini di servizio in codice inviati al tesì dall'ammiraglio de Pong ed inoltre 6000 lire italiane e 3000 corone».

8. Conclusioni

Col trattato di Rapallo sottoscritto il 12 novembre 1920 dall'Italia e dal regno dei Serbi, Croati e Sloveni, dal 1929 Jugoslavia, si stabilì la nascita dello stato libero di Fiume.

Fiume fu annessa all'Italia il 1924 con la firma, il 27 gennaio di quell'anno, del trattato di Roma tra Italia e regno dei Serbi, Croati e Sloveni. La delineaione dei confini fu rimessa a una commissione mista, le cui determinazioni furono ratificate con la Convenzione di Nettuno del 20 luglio 1925. Il 23 marzo del 1924 giungeva nella città, a bordo della nave *Brindisi*, in visita il re Vittorio Emanuele III⁷⁸.

Fiume tornerà al centro del dibattito politico nel difficile secondo dopoguerra; ricorda Giovanni Dalma: «Chi scrive prospettò già fin da Brindisi, nel «Regno del Sud», a varie personalità del nostro Ministero degli Esteri, una via per salvare il salvabile, per quanto riguardava la città di Fiume, per mezzo della rivendicazione dello Stato Libero: sempreché si fosse trovato in Francia, a liberazione avvenuta, l'on. Zanella ancor vivo»⁷⁹.

Di fatto, Giuseppe Doldo che durante la reggenza del Carnaro poteva aver avuto contatti coi legionari brindisini, vedrà in Brindisi un sicuro approdo per se e i profughi giuliano dalmati.

⁷⁸ «La Domenica del Corriere», XXVI (1924), n. 12, 23 marzo 1924, copertina di A. BELTRAME: *La visita del Re a Fiume*.

⁷⁹ G. DALMA, *Testimonianza su Fiume e Riccardo Zanella*, in «Movimento di liberazione d'Italia. Rassegna bimestrale di studi e documenti», Milano, 1965, n. 78, gennaio-marzo, pp. 51-75: p. 69.

