

Parlate di un atto di valore compiuto da un militare essendo voi presente o a bordo della nave in cui eravate imbarcato e dei sentimenti che esso vi ha suscitato nell'animo

Durante la gloriosa guerra Italo-Turca, facevo parte dell'equipaggio della R.N. Calabria, la quale aveva il difficile incarico di operare contro il nemico nelle acque del Mar Rosso e mantenere il blocco della costa araba; da Hodheida ai confini del possedimento inglese di Aden.

Il mattino del 1° Gennaio 1911, mentre si navigava in vicinanza della suddetta costa allo scopo di catturare un piroscafo che sapevamo dover giungere con a bordo dieci ufficiali turchi, si venne improvvisamente fatti bersaglio da un violento fuoco d'artiglieria.

Benché attaccato quando meno ce l'aspettavamo da una batteria provvisoria situata dietro una duna di sabbia, il Comandante non perse la sua abituale calma che conservava anche nei momenti critici, facilitandoli il difficile compito del comando. Impartito brevi e sicuri ordini, la Calabria in pochi minuti fu in grado di rispondere al cannone nemico.

Mentre le cannonate si succedevano con rapidità fulminea da ambo le parti, non ci accorgiamo che una cannonata ha spezzato la sagola della bandiera di combattimento e che essa era caduta in mare.

Un grido della vedetta in coffa avverte che è caduto un uomo in mare. I pochi disponibili si slanciano su i tiranti della lancia di salvataggio attendendo l'ordine per ammainarla.

Infatti si vede un uomo dibattersi disperatamente fra le onde; il Comandante ordina di ammainare la lancia. Non passano molti secondi che l'imbarcazione spinta vigorosamente da una decina di marinai fila alla volta del naufrago.

Mentre che viene recuperato vediamo con stupore che tiene stretto fra le braccia un fardello che in esso distinguiamo la bandiera nazionale. Soggiogati dal medesimo impulso voltiamo lo sguardo verso poppa, ma la bella bandiera di seta trapunta in oro non sventola più al picco dove all'inizio del combattimento era stata alzata.

Intanto la lancia fa ritorno a bordo; trasportato il naufrago in coperta, si vede con dolore che non dà segno di vita; a fatica li togliamo la bandiera che teneva ancora stretta tra le braccia irrigidite. Il dottore di bordo già pronto, si accinge a prodigarli le cure del caso. Non passano molti minuti che il valoroso marinaio comincia a dar segno di vita con nostra viva soddisfazione, perché temevamo per la sua vita.

Appena ristabilito, fu fatto segno da una viva manifestazione d'affetto da parte del Comandante e da tutti i componenti l'equipaggio per aver dato prova di possedere non comune valore.

Il bravo marinaio che non curante della propria vita, riuscì a compiere un atto, oltre che di valore anche d'amore per il simbolo della patria, fu ricompensato come meritava.

Il Comandante con un ordine del giorno elogiava l'atto eroico e lo proponeva al Ministero per la medaglia al valore; simbolo imperituro dell'atto compiuto.

Voto: Non c'è male, 16/20

Taranto, 13 maggio 1913

Descrivete brevemente gli avvenimenti principali ai quali avete assistito sulla vostra nave durante la guerra Italo Turca

All'apertura delle ostilità Italo Turche, mi trovavo nell'estremo oriente sulla R.N. Calabria. Pervenuto l'ordine di partire immediatamente per Massaua, il 30 Settembre 1911 alle ore 16 si lasciò il porto di Shanghai dirigendo alla volta della nuova destinazione, dove vi si giunse il 6 novembre.

Gli avvenimenti principali a cui assistii in quella campagna di guerra furono i seguenti: avuto l'ordine del Comandante delle forze navali del Mar Rosso di perlustrare le coste Arabe e bombardare qualsiasi cosa sospetta, il mattino del 9 Novembre si effettuò il bombardamento del forte di Akabak e di un nucleo di cavalieri Turchi che al nostro giungere si davano alla fuga.

Incrociando sulle coste nemiche per mantenere il blocco, si avvistò un piroscafo con rotta verso Gedda, che già erasi stato segnalato sospetto; si perquisisce e gli catturiamo un milione che era diretto al Comando Turco di quella città.

Essendo la Calabria l'unica nave in Mar Rosso che possedesse artiglierie di grosso calibro, ci venne dato l'incarico di distruggere il Forte Varner* che si sapeva ben armato e di non facile distruzione. Infatti dovemmo ripetere più volte il bombardamento; ma il 14 febbraio, benché il forte rispondesse ai nostri colpi con accanita celerità, ci facemmo sotto fino a 7000 metri devastandolo totalmente.

Voto: La esposizione dei fatti è un po' troppo arida, ma la forma è corretta. 15/20

Taranto, 6 marzo 1913

*Forte Warmer in Yemen

Qual è il più bel viaggio che avete compiuto da quando siete in marina. Descrivetelo brevemente

Dietro mia domanda di lunga campagna inoltrata al Ministero della Marina, venni mandato al Deposito C.R.E. di Napoli per imbarcare su di un transatlantico per raggiungere la nave in cui dovevo imbarcare, la quale si trovava in Cina.

Il 2 giugno 1911 lasciai il Deposito per imbarcarmi sul piroscafo Principessa Alice che trovavasi ormeggiato nel porto militare. Alle ore 24 dello stesso giorno si lasciò Napoli diretti a Port-Said. Benché la domanda di lunga campagna l'avessi fatta di mia spontanea volontà, al momento di lasciare le sponde della madrepatria ne fui commosso: pensavo al lungo tempo che sarebbe trascorso avanti di rivederla e a stento potei trattenere le lacrime che mi affluivano agli occhi. Passato il momento critico del distacco, riacquistai la mia abituale calma incoraggiandomi al sol pensare che avrei visto nuove terre, nuovi mari e nuovi costumi a me del tutto sconosciuti e sarei riuscito ad appagare il desiderio tanto vagheggiato fin dall'infanzia.

Il principio del viaggio cominciò abbastanza bene, poiché il piroscafo possedeva una discreta musica che allietava la nostalgia della lunga traversata. Il giorno 6 giugno giungemmo a Port-Said, vi rimanemmo per poche ore per prendere il pilota; quindi si navigò per il canale giungendo a Suez il giorno 7. Lasciato il pilota si continuò la navigazione per il Mar Rosso, giungendo ad Aden il giorno 10. In questo porto ci trattenemmo appena il necessario per rifornire il piroscafo, quindi riprendemmo il mare. La traversata dell'Oceano Indiano fu assai noiosa, il mare cattivo ci perseguitò dalla partenza fino all'arrivo a Colombo, che avvenne dopo sette giorni di navigazione.

Non appena il piroscafo ebbe dato fondo nel porto, un rimorchiatore della stessa società del piroscafo era già pronto a disposizione dei passeggeri per portarli a terra. Approfittati anch'io dell'occasione per fare una breve visita alla città. Giunto alla banchina, una sorpresa di nuovo genere per me mi aspettava; gli indigeni facevano l'ufficio dei cavalli: infatti lungo la banchina vi era allineato un gran numero di carrozzine a due ruote pronte per trasportare i passeggeri. Salii su di una e subito un robusto negro seminudo si messe sotto le stanghe e via di corsa per le vie della città, come se avesse letto il mio pensiero.

La città di Colombo non presenta nessuna caratteristica delle città indiane, è costruita nel modo delle città europee, con strade grandi e dritte, ombreggiate da duplice fila di palme; parchi ricchi di ogni sorta di piante circondavano la città dandogli il grazioso aspetto di una grande villa. La maggioranza della popolazione è composta d'inglesi e di commercianti indiani; i negri veri abitatori dell'Isola ne sono in piccolo numero. Trascorso le dieci ore che dovevamo trattenerci in quel porto, si partì diretti a TuloPenang dove giungemmo dopo 4 giorni di navigazione.

La città di Tenang sull'isoletta dello stesso nome, separata dalla penisola di Malacca da un breve spazio di mare. Questa città è assai attraente per la splendida posizione che occupa; ha tutte le caratteristiche delle città orientali, è abitata da Cinesi, Malesi e Indiani. La frutta vi abbonda in quantità eccezionale, cioè banane, ananassi e mangus. Trasbordate le poche merci dirette in questo porto come negli altri si fece una breve fermata della quale approfittati per visitare la città.

Questa città non differisce dalla precedente che per la sua maggiore grandezza, gli abitanti sono anche qui malesi, cinesi e indiani. Lasciato il porto si fece rotta alla volta di Hong Kong giungendovi dopo cinque giorni di navigazione. Facemmo una breve sosta anche qui e poi riprendemmo il mare diretti a Shangai, dove vi si giunse dopo due giorni.

In questo porto ebbe termine il mio viaggio, trovandovi la R. N. Calabria sulla quale ero destinato ad imbarcare.

Voto: Non c'è male 16/20

Taranto, 3 giugno 1913