

Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale

Associazione Nazionale Marinai d'Italia

IL “NAUFRAGIO” DELLO ZEFFIRO A RICCIONE
Fogliano, 26 novembre 1917 - Atto eroico di Gianbattista Joris

A cura di
FOSCO ROCCHETTA

Edizioni la Piazza

Cura grafica: Luigi Vendramin

Con il patrocinio dell'Ist. Italiano di Archeologia e Etnologia Navale (ISTIAEN) di Venezia e dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI).

In copertina: foto del cacciatorpediniere *Zeffiro*.

In 4^a di copertina: la spiaggia di Riccione agli inizi del Novecento.

Ringraziamenti

La pubblicazione è stata possibile grazie anche al contributo della



Si ringrazia anche



per la cortese ospitalità.

e

Paolo Pagnottella, Amm. Sq. (a), Pres. dell'Associazione Naz. Marinai d'Italia,
Francesco Loriga, Capitano di Vascello, Dir. dell'Uff. Storico della Marina Militare di Roma,
Stefano Medas, Pres. dell'Ist. Italiano di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia,
Mirtilde Gavelli, Resp. della Biblioteca del Museo del Risorgimento di Bologna,
Werner Maresta, Resp. del sito web Il Rumentaio,
Andrea Zambelli, Dir. del periodico di cultura popolare "La Stua" di Casamazzagno (BL),
Il personale della Biblioteca Gambalunga
Il personale dell'Archivio di Stato di Rimini,
Fulvio Bugli di Riccione.

A mia moglie IRINA

*“Messer Clubin, benché avesse l’aspetto di un notaio
anziché di un marinaio, era un uomo capace ed eccezionale ...
Aveva tutta quella certezza che il mare può lasciare a un uomo.*

VICTOR HUGO, *I lavoratori del mare* (1866)

PRESENTAZIONE DEL PRESIDENTE DELL'ISTIAEN

L'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, che mi onoro di presiedere, è lieto di conferire il proprio patrocinio a questa pubblicazione, volta in particolare ad acclarare aspetti, del tutto sconosciuti nella storiografia locale, riguardanti il “naufragio” del cacciatorpediniere ‘Zeffiro’ della Regia Marina, che si verificò nel novembre 1917 a breve distanza dal porto canale di Riccione. Questa nave può vantare una gloriosa tradizione per le sue attività belliche: tra queste, è rimasta memorabile la cosiddetta “Azione di Parenzo” del maggio 1916, in cui l'unità, al comando del Capitano di Fregata Costanzo Ciano e con a bordo in qualità di pilota l'irredentista Nazario Sauro, penetrò nel porto di Parenzo, nella penisola istriana, dopo aver tratto in inganno le difese austriache. Un'impresa audace, che oltre a suscitare grandi entusiasmi in Italia, scalfirà l'immagine del servizio di vigilanza austro-ungarico, ritenuto sino ad allora della massima efficienza. Grazie al recupero di documenti presso l'Ufficio Storico della Marina Militare, ed in primo luogo a quello denominato “Inchiesta sull'incaglio in costa del cacciatorpediniere Zeffiro”, è possibile andare a ritroso nel tempo e, in un certo senso, “rivivere” le diverse fasi degli eventi, ricchi di risvolti, soprattutto per le sorti dei marinai e della nave, che avevano preceduto quell'arenamento sul litorale riccionese. Un'operazione decisa dal capitano, di concerto con gli altri ufficiali, a seguito di un violento fortunale che abbattutosi sul cacciatorpediniere, aveva causato irrimediabili avarie che ne impedivano il prosieguo nella navigazione. Tutto l'equipaggio si salvò e lo ‘Zeffiro’, disincagliato, restò in servizio fino alla dismissione, avvenuta nel 1924.

Va riconosciuto al curatore del libro d'aver effettuato una ricerca scrupolosa, attingendo alle più diverse fonti: partendo dalle notizie apparse sulla stampa locale dell'epoca, in vero assai scarse, ad atti della municipalità riminese, alle memorie di privati cittadini rinvenute in rete, che descrivono quei giorni drammatici del novembre 1917, quando, costretti a lasciare le proprie terre dopo la disfatta di Caporetto del mese precedente (24 ottobre), decine di migliaia di profughi friulani e veneti furono ospitati anche in Romagna. In tale contesto, molto toccante appare la vicenda del funzionario istriano delle Ferrovie dello Stato, Giovan Battista Joris, che venuto a Riccione da Roma per cedere la propria casa

estiva al Comitato Profughi, incurante delle intemperie, accorse in aiuto dei marinai, cooperando al pronto soccorso dello ‘Zeffiro’, per poi ammalarsi di polmonite e morire alcuni giorni dopo.

L’Autore ha il merito di aver saputo evidenziare altri due aspetti di primaria importanza per la ricerca storica. Il primo riguarda la raccolta di dati estremamente dispersi all’interno di un documento organico, rendendo così possibile “mettere in ordine” le vicende di un fatto storico che, diversamente, sarebbe rimasto noto soltanto a pochi cultori della storia locale. Il secondo permette di confermare come le vicende della storia locale, spesso relegate ai margini della ricerca e della divulgazione, possano diventare tasselli importanti di quella che chiamiamo la “grande storia”.

STEFANO MEDAS



*Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Il Presidente*

Presentazione

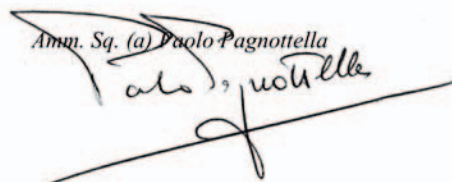
Considero un raro privilegio poter presentare questa bella, documentata, significativa opera dell'amico Fosco Claudio Rocchetta. Il saggio che attiene le vicende di una gloriosa unità della nostra Marina costituisce un bell'esempio di affetto e considerazione e, in qualità di Presidente di tutti i Marinai d'Italia, sento il dovere di esprimere il compiacimento e gratitudine.

Il pauroso deficit di cultura marinara che investe il popolo italiano, che pur reca nel suo patrimonio genetico le gesta e l'importanza di una secolare, gloriosa tradizione marinara, può essere colmato solo con la passione ed entusiasmo simili a quelli che trasudano da queste pagine.

Il Cacciatorpediniere "Zeffiro", nome che giustamente la nostra Marina tramanda nel tempo e mantiene anche ai nostri giorni, ha attraversato un periodo storico difficile e turbolento: nei suoi vari anni di onorato servizio, infatti, dal 1904 al 1924, ha rappresentato non solo l'Italia in pace ed in guerra e la sua tecnologia, ma soprattutto ha accolto a bordo fior di equipaggi e, con essi e mediante essi, ha mostrato la Bandiera di una civiltà marinara millenaria, stimata e rispettata in tutto il mondo, quella Italiana.

E spero che i lettori apprezzino questo spirito marinaro, ne assorbano la consistenza, ne divulgino quei valori che costituiscono un vero patrimonio.

I marinai italiani sono bravi, seri professionisti, validissimi ambasciatori della loro Terra, anche se a volte capita diandare ad assaggiarla sotto la prora! Ma nulla toglie al loro valore.

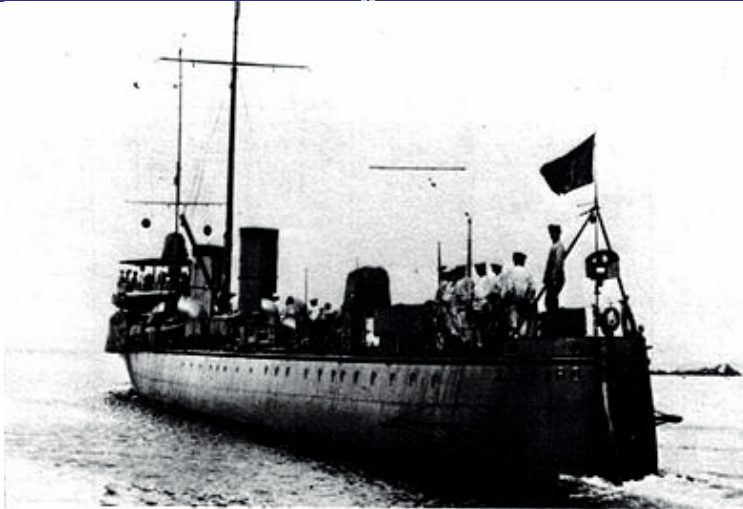
Amm. Sq. (a) Paolo Pagnottella


IL CACCIATORPEDINIERE ‘ZEFFIRO’ DELLA REGIA MARINA ITALIANA

Il cacciatorpediniere *Zeffiro* della Regia Marina Italiana, costruito nei cantieri Pattison di Napoli, entrò in servizio nell'aprile 1905. Appartenente alla classe *Nembo*, al pari di tutte le navi gemelle, nel 1912, venne sottoposto a modifiche di rilievo: l'alimentazione delle caldaie, che prima era a carbone, divenne a nafta, mentre l'armamento vide la sostituzione dei cannoni da 57 mm. con pezzi da 76/40, e dei quattro tubi lanciasiluri da 356 mm., con altrettanti da 450 mm. La sagoma del cacciatorpediniere venne anch'essa modificata: dai due corti e tozzi fumaioli esistenti, si passò a tre fumaioli di minori dimensioni e forma più snella. Lo *Zeffiro* partecipò ad uno dei primi scontri della guerra italo-turca. Assieme ad altre siluranti il 29 settembre 1911, prese parte ad una battaglia navale che si concluse con l'affondamento di due cacciatorpediniere turche, la *Tokat* e l'*Antalya*, che erano uscite dal porto di Prevesa, nell'attuale Grecia. Nel 1914-1918, a seguito di ulteriori modifiche, sullo *Zeffiro* furono installate le attrezzature necessarie a posare 10-16 mine. All'ingresso dell'Italia nella Grande Guerra, faceva parte della IV Squadriglia Cacciatorpediniere, di base a Brindisi. Tra le attività belliche condotte da questa nave, si ricorda in particolare l'“Azione di Parenzo” del 12 maggio 1916, in cui l'unità, al comando del capitano di fregata Costanzo Ciano (Livorno 1876 - Ponte a Moriano Lucca 1939), e con a bordo in qualità di pilota il tenente di vascello ed irredentista Nazario Sauro (Capodistria 1880 - Pola 1916), con l'appoggio di altre navi, riuscì ad entrare nel porto di Parenzo sulla costa occidentale della penisola istriana; un guppo di marinai dello *Zeffiro* (frattanto raggiunto anche da altre navi), tra cui lo stesso Sauro, catturarono un gendarme e si fecero indicare la posizione di un hangar per aerei, contro il quale iniziò un cannoneggiamento che durò una ventina di minuti. Mentre l'hangar era danneggiato da colpi delle navi italiane, queste venivano prese di mira dal tiro delle batterie costiere e poi da dieci idrovolanti. Tutte le unità italiane pur tuttavia riuscirono ad entrare alla base lamentando quattro morti e pochi danni. Questa audace, quanto sorprendente azione, suscitò in Austria un grande scalpore, coll'evidenziare carenze notevoli nel servizio di vigilanza della marina

austro-ungarica. Lo *Zeffiro*, continuò a compiere ripetute incursioni sotto le coste istriane. La sua bandiera venne decorata di medaglia d'argento al valore militare. Nel primo dopoguerra la nave subì nuove modifiche, e dopo essere stata declassata a torpediniere nel 1921, fu radiata nel marzo 1924, ed avviata alla demolizione.

Zeffiro



Lo *Zeffiro* nella configurazione originaria a due fumaioli

Descrizione generale



| | |
|----------------------------|--|
| Tipo | cacciatorpediniere (1905-21) torpediniera (1921-24) |
| Classe | Nembo |
| Proprietario |  Regia Marina |
| Costruttori | Pattison, Napoli |
| Varata | 14 ottobre 1904 |
| Entrata in servizio | aprile 1905 |
| Radiata | marzo 1924 |
| Destino finale | demolito |

Caratteristiche generali

| | |
|------------------------------|--|
| Dislocamento | normale 330 t a pieno carico 360 |
| Lunghezza | tra le perpendicolari 63,4 m fuori tutto 64 m |
| Larghezza | 5,94 m |

| | |
|--------------------|--|
| Pescaggio | 2,29 m |
| Propulsione | 3 caldaie Thornycroft |
| | 2 motrici alternative |
| Velocità | potenza 5.200 HP |
| Autonomia | 2 eliche |
| Equipaggio | 30 nodi |
| | 2200 miglia a 9 nodi |
| | 4 ufficiali, 51 tra sottufficiali e marinai |

Armamento

- 5 pezzi da 57/43 [mm](#)

Armamento

4 tubi lanciasiluri da 356

[mm](#)

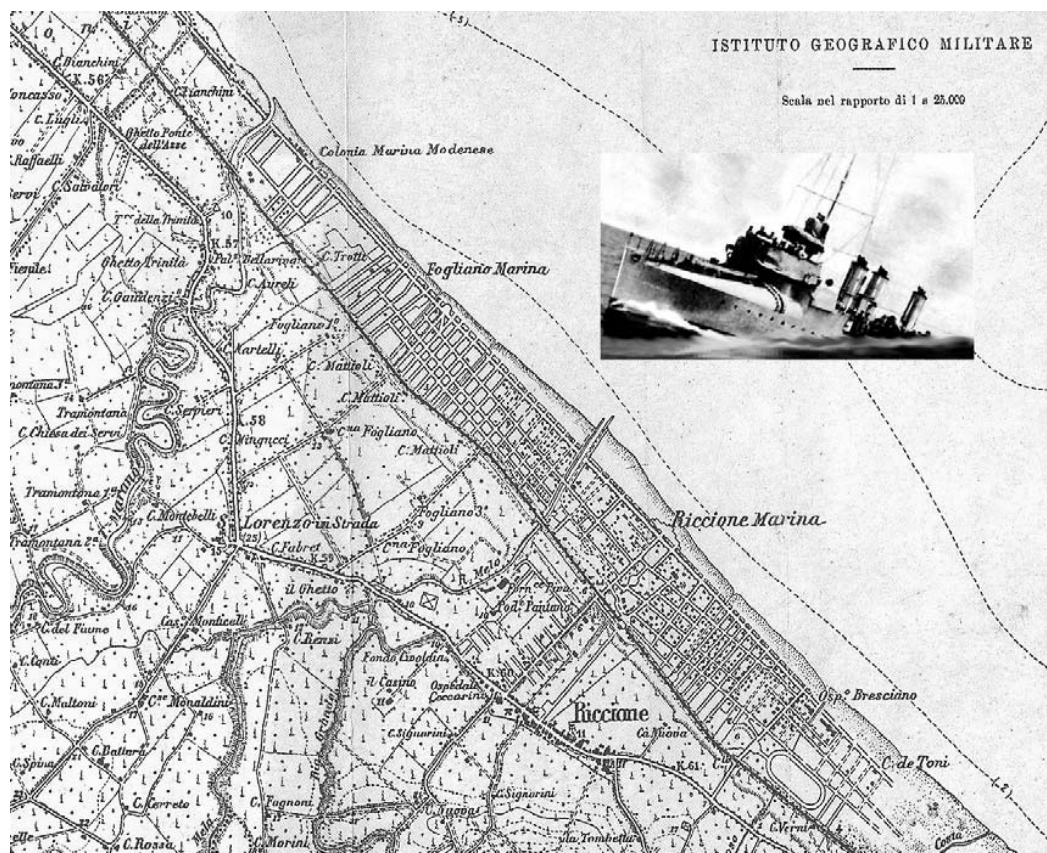
Note

dati riferiti all'entrata in servizio e presi da [Warship 1900-1950](#), [Navypedia](#) e [Sito ufficiale della Marina Militare italiana](#)



Il regio cacciatorpediniere *Zeffiro* nella laguna di Venezia.

IL “NAUFRAGIO” DELLO ‘ZEFFIRO’ A RICCIONE FOGLIANO, 26 NOVEMBRE 1917



Il luogo del “Naufragio” dello *Zeffiro* a Fogliano Marina (26 novembre 1917).

Succinte cronache locali riportano la notizia del naufragio, o più propriamente, d'un arenamento che coinvolse lo *Zeffiro* il 26 novembre 1917. Tutti i marinai riuscirono a salvarsi: il fatto si verificò in una località denominata “Fogliano”¹, situata a poco più di cinquecento metri a nord del porto canale di Riccione. Brevi note storiche sono utili per

¹ Il toponimo *Fogliano* (Fogliano), secondo lo storico riminese Luigi Tonini, deriverebbe dal nome di una antica famiglia romana. Si tratterebbe di una denominazione coniata su quella di una maga *Folia Ariminense*, ricordata tra l'altro da Orazio nel V Epodo. In una lirica del poeta latino in cui si fa riferimento ad una congrega di maghe, viene ricordata anche la riminese *Fòlia*: *Non defuisse masculae libidinis ariminensem Foliam* (E v'era pur la riminese *Fòlia* dalla maschil lussuria). Montanari, Antonio, *Una cara “vecchia quercia”* 1993.

inquadrare l'epoca: un mese prima, il 24 ottobre 1917, v'era stata la disfatta di Caporetto, che aveva causato oltre che la sconfitta dell'esercito italiano da parte di quello austriaco, l'abbandono delle proprie terre di oltre cinquecentomila civili dalle zone invase dalle truppe austro-tedesche. Oltre diecimila persone, in prevalenza veneti e friulani, trovarono rifugio in Romagna, di cui varie centinaia in alberghi ed abitazioni di Riccione.

A suggello di questo evento fu collocata sul muro della navata sinistra della chiesa "Mater Admirabilis" di Riccione Marina una epigrafe marmorea in ricordo della venuta del Patriarca di Venezia Pietro Lafontaine (Viterbo 1860 - Fietta di Paderno del Grappa 1935) il quale il 3 settembre 1918 "da questa chiesa consolava e benediva quattromila suoi figli".



La chiesa "Mater Admirabilis" di Riccione Marina agli inizi del Novecento.



Lapide murata nella navata sinistra della chiesa "Mater Admirabilis" di Riccione Marina.

LAPIDE COMMEMORATIVA A RIMINI

In occasione del 90° anniversario dalla partenza della Municipalità di Venezia da Villa Tergeste, dove quel Comune aveva stabilito la sua sede distaccata fra il 1918 ed il 1919 per assistere i profughi ospitati a Rimini e Viserba dopo la ritirata di Caporetto, l'associazione A.R.I.E.S. (Associazione Ricerche Iconografiche e Storiche) ha collocato, [15 febbraio 2009] una lapide sul ristrutturato immobile prospiciente il Viale Vespucci. Fra il 1917 ed il 1919 confluirono a più riprese nelle località del litorale, da Cesenatico a Riccione, oltre diecimila profughi friulani e veneziani, per sfuggire all'occupazione delle truppe austro-ungariche: abbandonavano case, averi e giungevano privi di qualunque sostentamento. A Rimini confluì il maggior numero. Ad ogni cura provvidero la cittadinanza riminese ed il clero, con opere di carità, fornendo cibi e vestiario, offrendo lavoro, istituendo scuole per i figli dei profughi; la Croce Rossa Americana aprì anche un ospedale. Trecento di questi profughi morirono a Rimini per le più varie ragioni e sono sepolti nel locale cimitero, come ricorda una lapide fatta affiggere dal Comune di Venezia.



Rimini – villa Tergeste.



Lapide commemorativa.

INCHIESTA SULL'INCAGLIO IN COSTA DEL C.T. 'ZEFFIRO'

Ai fini di una precisa ricostruzione delle vicende che condussero lo *Zeffiro* ad arenarsi sul litorale riccionese, di fondamentale rilievo è la “Inchiesta sull’incaglio in costa del C.T. Zeffiro”, redatta ad Ancona il 6 dicembre 1917, e trasmessa al Comando in Capo del Dipartimento e della Piazza Marittima di Venezia. Questo documento è stato reperito presso l’Ufficio Storico della Marina Militare di Roma². Da tale rapporto, sottoscritto dal Capitano di Fregata e Capo Squadriglia Di Somma, si evince che lo *Zeffiro*, alle 7 del 26 novembre 1917, mentre si trovava circa all’altezza del ‘Semaforo di Fiumi Riuniti’ (il risultato dell’unione dei due fiumi Ronco e Montone, nei pressi di Ravenna), “aveva potuto regolarmente scortare il piroscafo *Solunto* con tempo maneggevole, vi fu un improvviso mutamento di tempo, ed in pochi minuti si stabilì vento forte da Nord a raffiche e mare grosso e frangente da Greco”. La violenza del mare costrinse il cacciatorpediniere a diminuire la velocità, e questo

² Si ringrazia il Capitano di Vascello Francesco Loriga, Direttore dell’Ufficio Storico della Marina Militare Italiana, per la cortese collaborazione.

determinò l'allontanamento e poi la perdita di ogni contatto con il piroscalo, nonostante segnalazioni e ripetute chiamate telegrafiche effettuate dallo *Zeffiro*. Ricevuto l'ordine radiotelegrafico di rientrare a Venezia, il cap. Fossati avvertì che si trovava nell'impossibilità di raggiungere la città lagunare. Malgrado la scarsissima velocità, la violenza con cui masse d'acqua si susseguivano a rovesciarsi da prora a poppa (che causarono il semiassideramento del personale in servizio al timone, ai telegrafi, alle vedette, agli armamenti dei cannoni), il comandante decise di mollare in poppa, rinunciando a proseguire verso nord, nella speranza di poter raggiungere Ancona prima della notte. All'altezza di Rimini la direzione del mare girò verso levante, fatto che peggiorò la situazione, "perché faceva presumere un notevole scarroccio verso la costa. Ciò venne ad esser confermato dal fatto che alle 15 si avvistò il massiccio di Pesaro dritto di prora, anziché sulla dritta della rotta. Pertanto, persistendo la violenza del tempo decise di non proseguire in quella rotta e di rimettere la prua al mare, per conseguire un sufficiente allargamento dalla costa". Mentre lo *Zeffiro* effettuava la manovra prueggiando il mare, fu colto da un violento colpo di mare che produsse ingenti avarie in diverse parti del cacciatorpediniere, tanto che verso le 18,30, il capitano, confortato dal medesimo avviso degli altri ufficiali, reputò che per salvare la nave e l'equipaggio non v'era altro che "correre immediatamente verso la prossima costa per arenarsi normalmente sulla spiaggia sabbiosa". Presa quindi la grave decisione di incagliare in costa, scelse "la spiaggia di Riccione come la più dolce di pendio e priva di rocce". Nel medesimo rapporto si legge che tutto l'equipaggio si salvò, ad eccezione del fuochista Sante Ianni, scomparso quasi certamente tra i marosi nella violenza del descritto colpo di mare. Dopo una settimana lo *Zeffiro* fu trainato ad Ancona dal rimorchiatore *Ciclope*.



Il cacciatorpediniere *Zeffiro* della Regia Marina Militare Italiana in navigazione.

MEMORIE D'EPOCA

In due memorie scritte risalenti a quegli anni, e reperite tramite una feconda ricerca in rete, oltre a toccanti storie private di persone che vissero il tragico esodo susseguente alla ritirata di Caporetto, si sono ricavate altre notizie relative a quell'infausto evento verificatosi sul litorale riccionese, di fronte alla Fossa Mattioli n. 1 (tra gli attuali viali Donizzetti e Palestrina) che, fortunatamente, si concluse con il salvamento di tutto l'equipaggio e limitati danni per il cacciatorpediniere che, disincagliato, poco dopo tornerà a navigare.

Opera di soccorso di Giovanbattista Joris

La sera del 26 novembre 1917, Giovanbattista Joris (S. Croce d'Istria 1857), funzionario delle Ferrovie dello Stato, da Roma giunse alla stazione di Riccione assieme alla moglie Laura Duqueux, per recarsi

verso la località “Fogliano”, ove possedeva una villetta estiva, con lo scopo di consegnarla al Comitato Profughi.



Giovan Battista Joris.



La stazione di Riccione agli inizi del Novecento.



Riccione - Viale della Stazione, inizi del Novecento. Ora Viale delle Magnolie.



Riccione - Viale Maria Ceccarini agli inizi del Novecento.

Con difficoltà pervenne alla sua casa, mentre infuriava un tremendo fortunale. Non appena arrivato, lugubri ed insistenti ululi di sirena provenienti dal mare richiamarono la sua attenzione. Intuendo che doveva trattarsi di una nave in pericolo, tosto si recò sulla vicina spiaggia, deserta per l'imperversare del tempo. Nell'oscurità Joris intravide, non lontano dalla riva, una nave flagellata dai marosi, ed udì le grida dei marinai che a squarciagola supplicavano: "Aiuto, siamo italiani, affondiamo, salvateci!". In pena per le sorti dell'equipaggio, urlò che sarebbe subito corso in cerca di aiuti. Mentre lasciava la spiaggia, scorse un marinaio vestito della sola maglia, con un salvagente attorno al collo, il quale, assiderato dal freddo atroce, esausto dallo sforzo fatto, per aver nuotato dal cacciatorpediniere alla spiaggia, era in procinto di perdere i sensi. Il poveretto, intirizzito dal gelo e provato dalla stanchezza, riuscì a mala pena a dire che erano marinai italiani, e che la nave era lo *Zeffiro*.

Caricatosi il naufrago sulle spalle, Joris lo condusse alla più vicina casa, di proprietà della famiglia Rossi, ove dimoravano alcune profughe veneziane (signore Socol), che rifocillarono lo sventurato marinaio: Vito Surdo di Monopoli, fuochista. In quella casa, era stato appena accolto un altro naufrago, il silurista Bonetti, da cui apprese che lo *Zeffiro*, tra ufficiali e marinai, contava un'ottantina di uomini. Al pensiero che tante persone erano in imminente pericolo di vita, incurante della bufera, si precipitò fino a Riccione Marina, ad avvertire dell'accaduto i capitani dei carabinieri e della finanza. Così poté giungere la prima notizia del sinistro alle autorità portuali di Rimini ed Ancona, per il pronto invio di soccorsi. Successivamente Joris conduceva i due comandanti sul luogo del naufrago, e poi nella casa in cui erano ricoverati i due naufraghi, Surdo e Bonezzi. In quell'abitazione venne redatto un verbale su quegli accadimenti e sull'opera svolta dal funzionario romano. A tarda notte, questi, stremato dalla fatica, fece ritorno alla sua casetta, dopo aver corso più di quattro ore sotto una gelida pioggia. Ammalatosi di polmonite, nonostante la fervente assistenza della consorte Signora Laura, e le cure assidue del medico condotto, Dott. Federico Riccioni³, undici giorni dopo, nella notte del 7 dicembre 1917, Gianbattista Joris cessava di vivere. Le vicende narrate sono state desunte in parte anche dalla richiesta d'un attestato al merito, inoltrata dalla famiglia Joris, tramite il figlio Olindo, al Ministero della Marina. Non si sono rinvenute notizie

³ Medico condotto (Osimo 1875 - Riccione 1953), fu tra i fondatori e presidente del Club Nautico di Riccione.

riguardo all'accoglienza o meno della rivendicazione da parte di tale dicastero.



Il Dott. Federico Riccioni con la sua “inseparabile” bicicletta.

Ricompensa al valor civile

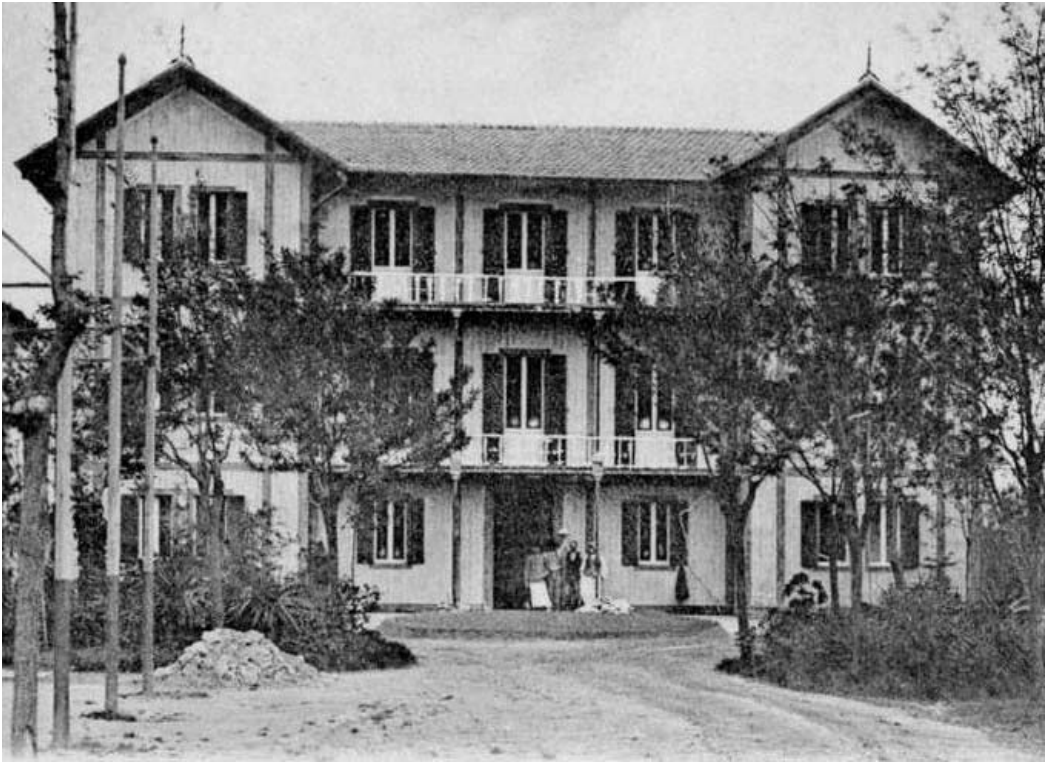
Risulta invece documentato il riconoscimento dell'atto eroico compiuto da Joris, negli atti della Giunta Comunale di Rimini dell'11 gennaio 1918. Una delibera di tal giorno testualmente recita: "L'azione filantropica compiuta dal Sig. Giovan Battista Joris la sera del 26 novembre 1917, accorrendo in aiuto al marinaio Vito Surdo, naufrago, e cooperando per il pronto soccorso al cacciatorpediniere 'Zeffiro' arenatosi sulla spiaggia di Fogliano, presso Riccione, è meritevole di speciale ricompensa, specie in considerazione che il Sig. Joris, in seguito allo strapazzo sofferto, si ammalò di polmonite, che lo trasse a morte il 7 dicembre 1917".

Memoria di Giovanna Festini Cucco, profuga veneta

In assenza di quotidiani locali e di ricordi degli anziani,- in tempi in cui le condizioni di vita, oltre che dalle conseguenze della guerra, erano aggravate da un terribile terremoto (maggio-dicembre 1916), che si abbatté su Riccione -, appare preziosa la testimonianza di una profuga veneta, Giovanna Festini Cucco, nativa di Casamazzagno, frazione di Comelico Superiore in Provincia di Belluno, anch'essa tratta dalla rete. Si riportano alcune parti di quel diario risalente al novembre 1917, nella cui premessa si legge: "fummo costretti a lasciare tutto, e andare a Riccione Marina..." Ed ancora prosegue testualmente il racconto ...

"6-7 novembre 1917. Così, tra soste e fermate controllate, tra ordini e contrordini, si giunse a Rimini. Fummo costretti a scendere, altra fermata estenuante, preoccupati perché correvano voci che eravamo destinati al Meridione. Poi un addetto al servizio ci assicurò che, sia pure con una 'tradotta' in arrivo, ci avrebbe fatti proseguire per Riccione, e così fu. Come Dio volle, arrivati a destinazione, fummo ospitati dal Cavalier Amati, nel suo lussuoso albergo⁴. Ci offrì una buona cena calda ed un buon letto per riposare, ne avevamo proprio bisogno.

⁴ Sebastiano Amati (1860-post 1924). Figlio di una famiglia di imprenditori, aprì nel 1901 il primo albergo di qualità a Riccione. Era ubicato nei pressi dell'incrocio tra i viali Ceccarini ed Ippolito Nievo. Amati rivestì diverse cariche pubbliche, e fu consigliere ed assessore nel Comune di Rimini.



L'albergo Amati agli inizi del Novecento.

9 novembre 1917. Stanotte ci fu un investimento alla stazione, che dista cinque minuti da qui, tra un treno merci ed un treno di profughi. Parecchi i morti e i feriti. Che disgrazia, pensare che poteva toccare anche a noi!

10 novembre. Oggi per la prima volta ho visto il mare. Era molto agitato, sembrava che anche lui prendesse parte alle tante cose che hanno sconvolto noi e la nostra Patria. Le onde minacciose si spingevano verso la spiaggia e si ritiravano lasciando sulla spiaggia stelle marine, ricci e tanti altri molluschi. Le piccole barche dei pescatori erano assicurate all'ancora e, nella garitta, la sentinella vigilava, per timore di qualche insidia dal mare.



Riccione, ca. 1897. Al centro, in alto, il cav. Sebastiano Amati con giacca scura. Primo a sinistra Andrea Costa, fondatore nel 1881 a Rimini del Partito Socialista Rivoluzionario di Romagna.

14 novembre. Stanotte fu dato l'allarme per il passaggio di sette navi nemiche. Gettarono in mare delle grosse bombe galleggianti e bombardarono Rimini e Ravenna senza gravi danni. Al recupero delle mine, provvide un biplano. I curiosi furono allontanati dalla riva.

18 novembre 1917. Continua la tempesta di mare. L'acqua ha invaso la cantina dell'hotel. Il vento è furioso e fa paura. Nessuno di noi esce di casa.

25-28 novembre. Finalmente il mare si è calmato, e noi ne abbiamo approfittato per andare a visitare il porto. Il cacciatorpediniere 'Zeffiro', per le precedenti tempeste, si era incagliato e adagiato su un fianco. Le bocche dei cannoni erano semisommerse. Per fortuna tutti i marinai si salvarono mettendo in mare le scialuppe. Ora, in attesa che lo 'Zeffiro' fosse disincagliato, sono tutti indaffarati a riportare a riva la loro roba per asciugare. A riva si dividevano le varie qualità di pesce, vociando, mentre altri pescatori riprendevano il mare".



1916. In alto a sinistra Giovanna Festini Cucco.

Nota del curatore. Occorre precisare che il cacciatorpediniere non si trovava di certo all'interno del porto, come potrebbe apparire dalla citata memoria, bensì ad una distanza di almeno alcune centinaia di metri dalla spiaggia, non avendo mai potuto disporre Riccione di un molo in grado di accogliere imbarcazioni di una certa consistenza, e tanto meno una nave della stazza e del pescaggio dello *Zeffiro*.



Il porto canale di Riccione agli inizi del Novecento.

Scritti locali e tradizione orale

La vicenda del “naufragio” dello *Zeffiro* che sicuramente dovette suscitare grandi emozioni nella popolazione locale, in tempi di grandi ristrettezze conseguenti alla partecipazione dell’Italia alla prima guerra mondiale, resi ancor più gravosi dal terremoto che si era abbattuto su Riccione nell’anno precedente (1916), non ha lasciato documenti scritti nella cittadina romagnola. Il movimento turistico, che era stato positivamente avviato fin dall’ultimo ventennio dell’Ottocento, soffocato da mille divieti, fu nei fatti azzerato per tutta la durata del conflitto. Nello stesso tempo venne limitata enormemente anche la pesca, importante fonte di sostentamento per la popolazione, dal momento che per disposizione delle autorità militari, le barche pescherecce non potevano allontanarsi più di cinquecento metri dal litorale. Quanto alle testimonianze orali, escluse quelle dirette, non essendovi più persone che possano descrivere quei terribili anni, si riporta il ricordo del bagnino Fulvio Bugli, tuttora abitante in una casa abbastanza vicina al luogo dell’incaglio in costa del cacciatorpediniere. Nato nel 1925, otto anni dopo tale sinistro, rammenta come diverse famiglie, negli anni Trenta, mettersero ad asciugare al sole sulle siepi quelle “preziose” coperte di lana color marrone, bordate di stelle bianche della regia marina, recuperate dopo l’arenamento della nave sulla spiaggia di Fogliano.

APPENDICE DOCUMENTARIA

1)

COMANDO VIII SQUADRIGLIA C.T.
R° C.T. “CARABINIERE”

Ancona, li 8 dicembre 1917
N° 2192 L

**Inchiesta sull’incaglio in costa
del C.T. “ZEFFIRO”**

Al Comando in Capo del Dipartimento
e della Piazza Marittima
di VENEZIA

RISERVATISSIMO PERSONALE

Giusta gli ordini dell’E.V. oggi 6 dicembre ho proceduto all’inchiesta sull’incaglio in costa del C.T. “ZEFFIRO” per indagare ed accertare le responsabilità ed eventuali colpe nei riguardi della condotta della navigazione e nelle determinanti del sinistro medesimo.

Presa conoscenza del rapporto del Comandante dello “ZEFFIRO” a me diretto, nonché delle prime dichiarazioni fatte a me stesso sia dal Comandante che da altri uomini dell’equipaggio il mattino seguente all’incaglio quando mi recai sulla spiaggia di Riccione per le prime indagini e constatazioni, valendomi anche delle degli elementi di giudizio raccolti dal Capitano di Fregata Comandante DE FEO per incarico da esso avuto nei primi giorni, oggi ho provveduto all’interrogatorio dettagliato sui fatti, sulla successione di essi, sulle disposizioni prese dal Comandante, ed in seguito ai suoi ordini su tutto quanto fu operato per la parte di loro competenza dall’Ufficiale in 2^a e dal Direttore di Macchina, per far fronte alle varie esigenze imposte dai fatti medesimi: risulta quanto segue:

Alle ore 7 del mattino del 26 novembre essendo lo “ZEFFIRO” circa all’altezza del Semaforo di Fiumi Riuniti, mentre fino a questo punto aveva potuto regolarmente scortare e pilotare il piroscafo “SOLUNTO” con tempo maneggevole, vi fu un improvviso mutamento di tempo, ed in pochi minuti si stabilì vento forte da Nord a raffiche e mare grosso e frangente da Greco.

La violenza del mare aumentando rapidamente costrinse presto lo “ZEFFIRO” a mettere la prora a mare e a diminuire progressivamente di velocità; tale necessità viene anche ad essere confermata dal fatto che contemporaneamente il SOLUNTO si scostò sulla dritta della rotta, 352° vero, sia per prueggiare anch’esso sia perché presumibilmente sentiva di doversi allargare dalla costa.

Per il rallentamento dello ZEFFIRO, il SOLUNTO passatogli sulla dritta presto l’oltrepassava, sempre dirigendo più al largo; lo ZEFFIRO costretto a ridurre al minimo la velocità (andatura di 4 miglia) subito si preoccupò della rotta presa dal

SOLUNTO, il cui Comandante a lui risultava non essere a conoscenza delle rotte di sicurezza. Onde iniziò subito varie segnalazioni per richiamarlo. Il SOLUNTO non rispose mai alle ripetute segnalazioni, e neppure alle ripetute chiamate radiotelegrafiche, e proseguì nel suo cammino allontanandosi sempre dallo ZEFFIRO, finché circa alle ore 8,30 sotto l'imperversare di fitti e frequenti piovaschi scompariva dalla vista del C.T.

Intensificandosi le già cattive condizioni del mare, il Comandante dello ZEFFIRO vide chiaramente l'impossibilità di raggiungere il piroscampo, ed erasi già deciso a tenere la cappa a piccolo moto nella doppia speranza di portarsi per quanto possibile verso Nord, e di attendere che il tempo migliorasse tanto da permettergli di prendere una rotta opportuna; onde, alla ricezione dell'ordine radiotelegrafico del Comando in Capo del Dipartimento di Venezia, egli subito iniziò la chiamata radiotelegrafica delle stazioni di Carbonera e di Ancona per avvertire che era nell'impossibilità di raggiungere Venezia, e che era obbligato a mantenersi alla cappa.

Lo "ZEFFIRO" tenne la cappa in prora, sempre peggiorando le condizioni del mare fino alle ore 13,30. In tali sei ore e mezza di andatura alla cappa il Comandante stimò di aver potuto procedere ben poco verso Nord-Est tanto che alle ore 13,30 egli si stimava all'incirca poco a Nord di Porto Corsini e distante dalla costa da 4 a 5 miglia.

Ad onta della scarsissima velocità durante questa andatura nelle sei ore e mezzo, la violenza con cui masse d'acqua si susseguivano a rovesciarsi sul C.T. da prora a poppa, pur non producendo danni al materiale, per il freddo intenso il mare causò tale tormento al personale tutto, specialmente uno stato di semiassideramento al personale di servizio al timone, ai telegrafi, alle vedette, agli armamenti dei cannoni, da far decidere al Comandante di mollare in poppa, ritenendosi in punto opportuno per poterlo fare, allo scopo immediato di dare un po' di riposo e di rimettere in forza l'equipaggio, e, avendo dovuto rinunciare a proseguire verso Nord, nella speranza di poter raggiungere Ancona prima di notte, nell'ipotesi di una miglioria del tempo.

Messo in C.T. col mare in poppa, si governò all'incirca per una rotta media prossima alle rotte di sicurezza verso Sud, governando per quanto consentito dal mare leggermente verso il largo, ciò che il Comandante presumeva dovesse portarlo a scapolare il massiccio costiero Cattolica-Pesaro. Poggiato in poppa, nella speranza di riuscire di guadagnare cammino verso Ancona, furono messe le macchine all'andatura di miglia 22. Per le prime ore a questa andatura il C.T. si comportava abbastanza bene in relazione al grosso mare.

Però all'altezza di Rimini la direzione del mare girò verso Levante, ciò che peggiorava la situazione, perché faceva indubbiamente presumere un notevole scarroccio presso la costa. Ciò venne ad essere confermato dal fatto che alle ore

15 si avvistò il massiccio di Pesaro dritto di prora anziché sulla dritta della rotta.

Per tanto, persistendo la violenza del tempo, il Comandante dové decidere di non proseguire in quella rotta e di rimettere la prua al mare per conseguire a qualunque costo un sufficiente allargamento dalla costa.

In questa manovra, prueggiando il mare, sia per l'imprescindibile necessità di allontanarsi dalla costa, specie in considerazione della notte imminente, sia per assicurarsi il governo, si tenne una andatura varia di macchina a seconda i marosi consentivano.

Alle ore 16, proprio in un momento quando la velocità era minima, il C.T. fu colto dal più violento colpo di mare, che investendolo da prora a poppa produsse le notevoli principali avarie, e cioè:

Piegamento e contorsione del guardiacorpo della plancia,

Sconquasso della tettoia della medesima,

Rotture ed abbattimento dell'antenna dell'aereo,

Asportazione della tromba a vento di sinistra della caldaia prodiera,

Asportazione e perdita di un portello del boccaporto della macchina di dritta, e della Tromba a vento del locale dinamo;

Asportazione del portello del deposito nocchiere p. d.

Contorsione con permanente via aperta all'acqua dei portelli alloggi ufficiali e sottufficiali,

Fu allo stesso colpo di mare dovuta la caduta in mare delle tre cassette regolamentari (debitamente piombate e chiuse) contenenti gran parte dei documenti dell'archivio RR., che trovavansi alloggiate sotto la plancia nella prestabilita conveniente posizione; e furono anche asportate in mare le riserve di coperta.

Il Comandante e l'ufficiale in 2^a dello "ZEFFIRO" affermano concordi che è loro opinione che fu nella violenza del detto colpo di mare che ebbe ad avvenire la scomparsa in mare del fuochista IANNI Sante, matr. 74079, circa la quale nessuno uomo dell'equipaggio ha saputo dare altra spiegazione.

È da notarsi ancora che furono contorte in parte e molti divelti i candelieri della battagliola lungo i due lati; il che rese impossibile il traffico in coperta.

Le principali e maggiori avarie sopra descritte permisero subito, per il succedersi delle ondate, l'invasione d'acqua nel grande locale di macchina, nel locale caldaie di prora, nel deposito nocchiere p. d., negli alloggi ufficiali e sottufficiali, e nel locale dinamo.

Iniziatesi immediatamente le operazioni di prosciugamento, queste poterono sul

principio risponder bene. Però, dato il notevole sbandamento sul lato dritto, dovuto all'allagamento deposito nocchiere e successivo allagamento dei compartimenti laterali contigui per cattiva tenuta delle paratie, presto i mezzi di esaurimento si mostrarono inadeguati. E ciò perché anzitutto le masse d'acqua che successivamente continuavano a versarsi nei locali superavano l'esaurimento, e poi perché a causa del fango portato in notevole quantità dall'acqua medesima, le prese dei vari mezzi di esaurimento si ostruivano in gran parte. Si ebbe perciò che la turbina di dritta funzionava mentre quella di sinistra aspirava quasi nel vuoto. Gli eiettori furono sempre tenuti in funzione in tutti i locali; fu praticato un foro nella paratia longitudinale delle caldaie di centro per permettere lo scarico in questo locale dell'acqua contenuta nel deposito nocchiere.

Malgrado ciò, e tutte le cure poste per migliorare il funzionamento di tutti i mezzi di esaurimento, impiegando personale per la pulizia delle pigne di aspirazione, l'esaurimento di dimostrò sempre più insufficiente, peggiorandosi progressivamente le condizioni di immersione, del notevole sbandamento sulla dritta, e quindi la sicurezza del C.T.

Si tentò anche di chiudere con una tela il boccaporto di macchina scoperchiato, ma la violenza del mare non permise tale lavoro per quanto volenteroso e coraggioso fosse il contegno degli uomini che tentavano di compierlo.

Verso le ore 18, strappati dal mare i tappi delle cubie, si ebbe l'invasione d'acqua nel locale di prora, ciò che peggiorò gravemente le già critiche condizioni di navigabilità e sicurezza del C.T., facendogli affondare la prora nelle onde.

In tali condizioni, per il continuo tormento delle strutture, si verificò larga fuoriuscita di nafta dalle casse che invadeva i locali già allagati.

Alle ore 18,30 le condizioni dei locali di macchina e caldaie, aggravantisi per quanto si è detto, fecero prevedere al Direttore di Macchina, principalmente per il continuo aumento del livello d'acqua, oltre che perché a causa del funzionamento degli eiettori, fin dalle ore 17 erasi esaurita la riserva d'acqua dolce, e le caldaie venivano alimentate con acqua salata, e perché l'allagamento della sentina produceva immissione d'acqua salata nel pozzo caldo, che egli poteva garantire soltanto un'altra ora di funzionamento delle motrici; ed in tale senso avvertiva il Comandante di bordo.

Quanto sopra si è dettagliatamente descritto per esporre chiaramente il successivo svolgersi degli eventi a bordo, e tutto quanto fu dal comando disposto e dal personale dipendente eseguito per far fronte ai danni prodotti dalla violenza del mare, mette in evidenza come a tal punto, alle ore 18,30, la situazione del C.T. ZEFFIRO fosse più che critica, e che si imponesse come improrogabile una decisione per tentare possibilmente di trarre comunque in salvo la nave e l'equipaggio.

Il Comandante, a mio giudizio per i fatti accertati, ebbe chiarissimo l'intuito di tale momento, e si mostrò deciso ed in misura perfetta all'altezza del suo compito nella grave situazione. Riunì egli difatti sul palco di comando i due Ufficiali, espose loro la decisione cui si vedeva costretto dalle condizioni in cui era ridotta la nave e da quelle del tempo, spiegò come giudicava che tal decisione, quella cioè di correre immediatamente verso la prossima costa per arenarsi normalmente sulla spiaggia sabbiosa, egli giudicava l'unica possibile per tentare la salvezza del C.T. Gli ufficiali si dichiararono dello stesso avviso e di nulla poter suggerire di diverso o di contrario.

Fu scartata dal Comandante l'idea di dar fondo in costa, anziché arenarvi, così come scartato dagli altri, perché dato il notevole aumento d'immersione del C.T., l'aumento del suo dislocamento, data la violenza del mare, anzitutto v'era da far ben poco conto sulla resistenza delle catene, e poi ancorché queste resistessero si sarebbe continuato ad imbarcare acqua fino all'affondamento.

Il Comandante FOSSATI, deciso l'incaglio, ebbe cura di prescegliere la spiaggia di Riccione come la più dolce di pendio e priva di rocce.

Ciò deciso, senza ulteriore indugio, egli accostò e diresse alla maggior velocità consentita dalle motrici, circa miglia 12, verso la detta spiaggia. Vi incagliò con la prora alle 19,10, curando di fermare le macchine poco prima di incagliare. Le condizioni in cui lo ZEFFIRO si dispose e rimase incagliato furono e si mantennero quelle che risultano dal rapporto del Comandante.

Assicuratosi che lo scafo, per effetto del totale allagamento di quasi tutti i compartimenti poggiava tutto completamente sul fondo, ed erasi bene invasato nella sabbia, tanto da non muoversi più sotto l'urto dei frangenti, non potendo più gli uomini stare a bordo per effetto di questi, fece sbarcare l'equipaggio sulla spiaggia; dispose per un servizio di guardia, e messi in relazione col Comando del Treno Armato di Rimini, con l'ausilio di quel Comandante, Capitano di Corvetta Salsa, dispose e provvide per l'invio a Rimini dell'equipaggio per dare agli uomini riposo e conforto, essendo quasi tutti affatto nudi ed in stato di semiassideramento, ed alcuni con ferite, per cui era necessario medicazione.

I fatti circostanziati sopra esposti sono stati da me accertati, ancorché senza l'ausilio, dei giornali di chiesuola e di macchina, perché andati perduti in mare, dal racconto e dalle precise risposte del Comandante, dell'Ufficiale in 2^a, e dal Direttore di Macchina, in ogni minimo dettaglio e circostanza concordanti, e conformi a quanto ebbi a raccogliere quando recatomi a Riccione, il giorno susseguente all'incaglio, feci una prima inchiesta, interrogando anche molte persone dell'equipaggio. I fatti rispondono altresì all'entità delle molte avarie e dei danni accertati da me e dal Capitano di Fregata Comandante DE FEO nella prima visita fatta sul posto al C.T. incagliato quel giorno. Onde è che la sopra fatta esposizione debba a buon diritto ritenersi l'esatta relazione di quanto è avvenuto e

di tutte le disposizioni e determinazioni prese in conseguenza dei fatti stessi.

Esclusa in primo luogo la possibilità che lo ZEFFIRO, colto dal cattivo tempo improvviso e rapidamente divenuto violento, potesse rimontare il mare verso Nord, sia per raggiungere Venezia, ma neppure per raggiungere il ridosso sotto costa di Po di Goro, giudico che il Comandante ebbe chiaro intuito di quanto gli restava a fare e opportunamente decise, cioè di tener la cappa in prora, alla velocità che il mare gli consentiva sia in attesa che il tempo abonacciasse, sia per largarsi quanto più fosse possibile dalla costa per poi poter puggiando in poppa dirigere verso Ancona.

Protrasse l'andatura con la prua al mare fino a buon punto, ad onta del logorio delle forze del personale, finché si stimò in punto conveniente per fare rotta verso Ancona; ed in ciò mostrò tenacia e serenità.

Il tempo poi sempre imperversando, e specialmente a causa del giro più da Levante che subì la direzione del mare, si trovò in condizioni di non poter scapolare il massiccio di Pesaro, verso il quale scarrocciava, onde la decisione che prese di riaccostare e mettere la prua al mare per largarsi dalla costa era la sola possibile.

Fu dopo quest'accostata, ed a ciò egli afferma si aspettava, che la violenza del mare causò le grandi avarie, ad onta della prudenza di andatura, per le quali le condizioni del C.T. divennero presto gravi e non tardarono a divenire critiche da far prevedere, inevitabile l'affondamento se egli si fosse per incertezza o per ostinazione deciso a continuare a tenere il mare in prora od a traverso.

È anche da osservare come egli opportunamente abbia deciso dal momento che alle ore 13,30 accostò facendo rotta verso Ancona, mettendo ad alta velocità; infatti l'alta andatura, se consentita dal mare, era quella consigliabile per evitare più presto lo scarroccio verso la costa, oltre che gli permetteva di avvicinarsi il più presto al porto di rifugio, mentre che data la distanza di Ancona, e la mancanza assoluta di qualsiasi punto di ridosso prima di questo porto, una bassa velocità non avrebbe che peggiorato la situazione.

Date le condizioni in cui alle ore 18,30 era ridotto lo ZEFFIRO per effetto dell'allagamento e dello sbandamento progressivi ed indomabili dai mezzi di esaurimento, ad onta dei continui e più volenterosi sforzi del personale, non par dubbio che sia stato savio giudizio quello, del Comandante di scartar l'idea di un possibile ancoramento del C.T. presso la costa, in quelle condizioni di affogamento del bastimento e di violenza del mare.

Per tanto, tutto considerato ed analizzato, è mio parere che l'operato del Comandante FOSSATI nelle difficili circostanze di navigazione in cui fatalmente si è venuto a trovare, sia stato ispirato sempre da chiaro intuito, da senso marinaresco, e da ferma decisione. E parmi doveroso mettere in evidenza la

serenità sua di giudizio quando, presa la decisione di incagliare il bastimento in costa, si preoccupò di prescegliere il più vantaggioso punto di costa, e manovrò per riuscire a raggiungerlo.

Mentre perciò, così concludendo il mio compito, sottopongo all'E.V. il mio giudizio che non solo nessuna colpa sia da farsi al Comandante FOSSATI per il sinistro dello ZEFFIRO, e che nessuna responsabilità sia da imputargli, per le cause che il sinistro hanno determinato, ritengo mio coscienzioso dovere di segnalare all'E.V. come altamente meritevole d'encomio il Capitano di Corvetta FOSSATI per essersi mostrato in alto grado all'altezza del suo compito di Comandante nelle gravi contingenze nelle quali il C.T. di suo comando è venuto a trovarsi per necessità di cose, in eccezionali pessime condizioni di tempo, e per aver saputo prendere in un gravissimo momento la più grave decisione che era la sola che potesse condurre al salvamento della nave.

Buono fu il contegno dell'equipaggio che mostrò nelle gravi contingenze resistenza alla rigida temperatura ed alla furia insistente del mare, e fu sempre calmo, disciplinato e volenteroso, anche durante tutto il duro lavoro dell'opera di disincaglio.

OSSERVAZIONI E PROPOSTE

Credo opportuno fare osservare che molto probabilmente le critiche condizioni in cui per la violenza del mare venne a trovarsi lo ZEFFIRO, per effetto delle avarie subite, non si sarebbero avverate se il materiale delle strutture in genere del C.T., fosse stato meno debole di quanto ha dimostrato di essere, acconsentendo in così esagerata misura alla forza del mare. Un notevole esempio di ciò si ha dai portelli dei boccaporti i quali oltre che eccessivamente sottili sono con assai scarso criterio di resistenza fissati; così che, oltre a dover deplorare l'asportazione di alcuni di essi, si sono avute anche ampie vie d'acqua per un vero e proprio accartocciamento dei portelli e notevole deformazione delle mastre.

Il caso dello ZEFFIRO, fa riflettere sull'opportunità di proporre che i Comandanti dei Piroscafi scortati da cacciatorpediniere o torpediniere, siano forniti delle rotte di sicurezza loro consegnate in busta chiusa e sigillata, da aprirsi solo nel caso che per forza di tempo le siluranti di scorta siano costrette a perdere contatto e ad abbandonare il loro compito, mentre i piroscafi possano, per le loro qualità marine, proseguire il cammino.

Il Capitano di Fregata Capo Squadriglia

Di Somma

2)

CORRISPONDENZE da San Lorenzo in Strada⁵, 10 dicembre 1917

Il 7 dicembre, in una lotta breve ed impreveduta col morbo che aveva contratto per essersi esposto troppo ai rigori di una bufera per salvare dei marinai sbattuti sulla nostra spiaggia, si troncava la vita preziosa di Giambattista Joris capo ufficio delle Ferrovie dello Stato a Roma. Nato il 6 agosto 1857 a S. Croce di Istria, fu più che italiano per sentimenti. Frequentato il corso tecnico a Trieste, s'iscrisse in una Università italiana per dedicarsi all'ingegneria, ma la morte del padre lo costrinse a troncarsi gli studi per essere d'immediato aiuto alle sorelle ed alla madre.

Fu un uomo esemplarissimo come cittadino e come cristiano. Dedicò tutte le sue energie al lavoro, e la sua vita si svolse *tutta nella preziosa intimità della sua famiglia, cui dedicava interamente se stesso*, e nel suo ufficio, nel quale era attivissimo ed instancabile. Dotato d'ingegno versatile, trovò modo d'esplicarlo in diverse opere di scultura e di disegno, che furono premiate ed ammirate.

Cercò in ogni modo di essere utile agli altri, ed ultimamente veniva brevettata una sua invenzione di praticità e di economia.

Povero Joris! Ebbe, una vita senza piaceri, e nelle molteplici ansie e dolori, trovò forza nella sua fede che praticava con franchezza.

La sua fine gloriosa, trovata nell'adempimento eminentemente umanitario - il rimpianto di tanti che si associano al dolore della madre e dei figli - le preghiere dei buoni siano alla famiglia di conforto, all'Estinto di suffragio.

Sta in: *L'Ausa* settimanale cattolico, Rimini, 24 dicembre 1917, Anno XXII, n. 12.

⁵ *San Lorenzo in Strada* è una frazione di Riccione, che divenne comune autonomo per distacco dalla città di Rimini, con Regio Decreto n° 1439 del 19 ottobre 1922.

Fogliano, il luogo in cui avvenne l'arenamento dello *Zeffiro*, faceva parte del territorio della citata frazione.

3)

Lettera di Olindo [figlio maggiore di Gianbattista Joris n.d.r.] al Ministro della Marina Militare Italiana⁶

PRO MEMORIA

La sera del 26 novembre 1917, il signor Giovanni Battista [Joris] (già S. Capo Ufficio alle Ferrovie dello Stato in Roma - Via Boncompagni, scendeva colla moglie (entrambi provenienti da Roma) alla stazione di Riccione e s'incamminava verso la località Fogliano, dove possedeva una casetta ch'egli era appunto venuto per consegnare al Comitato dei Profughi. Il tempo era burrascosissimo e per riposarsi un po' i detti signori sostarono per un momento nel negozio di Sale e Tabacchi di proprietà delle signore Gaspari (sito a Riccione Marina); quindi ripresero il cammino, giunsero con fatica il località Fogliano, dove sostarono pochi minuti nell'abitazione del Sig. Rattini, custode della loro casa.

Non appena giuntivi, lugubri ed insistenti ululi di sirena provenienti dal mare richiamarono la loro attenzione. Il Sig. [Joris], intuendo che una nave in pericolo doveva trovarsi nelle vicinanze, interruppe la conversazione e, pregata la moglie di andarsi a mettere al riparo nella propria casetta, si recò arditamente ed in tutta fretta sulla spiaggia vicinissima.

Dico "arditamente" poiché il maltempo imperversava in modo così orribile che nonostante i ripetuti appelli di soccorso lanciati dalla nave, la spiaggia era deserta di pescatori, di contadini, di Guardia di Finanza di Carabinieri.

Nell'oscurità il Sig. [Joris], intravide confusamente a non grande distanza dalla riva, una nave flagellata dai marosi, ed udì le grida dei marinai che in coro gridavano: "Aiuto, siamo italiani, affondiamo, salvateci!"

Il Sig. [Joris]. In preda a vivissima commiserazione per la sorte dell'equipaggio, si pose con gran voce a gridare verso la nave che si seppe poi essere il cacciatorpediniere "Zeffiro" della Regia Marina, di farsi coraggio che lui correva ad avvertire le autorità. Prima di lasciare la spiaggia, però, credette bene di perlustrarla, e la sua precauzione non fu vana perchè scorse un individuo vestito della sola maglia, con un salvagente attorno al collo, il quale, assiderato dal freddo terribile, esausto dallo sforzo fatto nuotando dal cacciatorpediniere alla spiaggia, stava per perdere i sensi.

Il poveretto, esposto a quel modo alla "bora" violenta e gelata, coperto di

⁶ Dattiloscritto rinvenuto in rete nel sito web di Werner Maresta: Il Rumentaio; r.030 - Storia di un eroe, 23.09. 09.

nevischio, era incapace quasi di pronunciare parole, tanto che alle interrogazioni non poteva rispondere che in modo confuso; “Talian, talian, zefir, zefir” (cioè che era italiano e che la nave era lo ‘Zeffiro’). Il Sig. [Joris], al quale il naufrago si aggrappava semisvenuto, lo sorresse e, condottolo alla Trattoria dell’Alba (sita nei pressi) bussando e dando il suo nome ben noto all’ostessa, chiese si desse ospitalità ad un povero naufrago.

Malauguratamente l’ostessa, Sig.ra Ida Conti in Patrignani, intimorita dalla notte burrascosissima, rispose dalla finestra che era sola con i figlioletti e non poteva aprire.

Ed il Sig. [Joris], ripigliato sotto braccio il povero naufrago che se ne moriva dal freddo, lo condusse alla più vicina casa abitata (proprietario Sig. Rossi) ove dimoravano alcune profughe (Signore Socol) le quali premurosamente provvidero al ristoro del disgraziato marinaio, che si seppe poi essere un certo Vito Surdo di Monopoli, fuochista a bordo dello Zeffiro.

In detta casa il Sig. [Joris] vide ricoverato un altro naufrago (Sig. Bonezzi silurista dello Zeffiro), il quale vi era ricoverato in precedenza e da lui poté avere qualche notizia sull’incidente: fra l’altro seppe che lo Zeffiro numerava fra equipaggio ed ufficialità circa un’ottantina di persone. Al pensiero che tante persone erano in imminente pericolo di vita il Sig. [Joris], benché avanzato in età (60 anni) ed abituato alla vita pacifica dei tranquilli e ben protetti ambienti degli uffici e nonostante che la bufera incutesse timore perfino ai contadini del luogo, corse nuovamente sulla spiaggia in cerca d’altri naufraghi, ma non scorgendone e trovando la spiaggia tuttora deserta di qualsiasi militare; in risposta alle invocazioni d’aiuto sempre provenienti dalla nave reiterò a gran voce che egli si recava dalle autorità per chiamare soccorso.

Prima però, corse alla sua vicina casetta per avvertire e tranquillizzare la moglie che - messa in orgasmo dai lugubri urli della sirena e dai gridi non meno impressionanti dei marinai che il coro chiamavano aiuto - attendeva ansiosamente, sola nella notte tempestosa, il ritorno del marito; la informò dell’accaduto e le disse che doveva perciò recarsi subito a Riccione per chiamare soccorso.

Alle amorevoli insistenze della moglie che lo pregava di voler prendere un po’ di cibo, prima di esporsi nuovamente alla bufera, il Sig. [Joris] rispose le testuali parole: “Pensa che vi sono 80 persone in pericolo di vita, ed un solo momento di ritardo sarebbe un delitto.” La moglie benché inquietissima non osò insistere per la fermezza da lui dimostrata, sia per il pensiero della salvezza che stava per derivarne a tante persone che per compiere il loro dovere si trovavano in pericolo di vita.

Ed il Sig. [Joris], senza ristorarsi, senza nemmeno cambiarsi i vestiti inzuppati ripeté: “Il mio dovere mi chiama”, ed uscì nuovamente al tempo terribile, alla

pioggia sferzante per giungere da solo (lui, impiegato anziano, giunto in quel momento da Roma e notisi dopo uno snervante viaggio di 20 ore, ritardo dovuto alla riduzione del servizio ferroviario) fino a Riccione Marina per avvertire dell'accaduto il Comando dei RR. Carabinieri ed il Comando della R. Finanza.

Non avendo la Caserma dei RR. Carabinieri il telefono egli, accompagnato dal Maresciallo, si recò nella Caserma di Fiananza nella quale trovò le autorità ignare dell'accaduto: insistette vivamente che si telefonasse a Rimini e ad Ancona per il pronto invio di soccorso, mezzi di salvataggio, e la telefonata fu eseguita dal Maresciallo di Finanza Sig. Marchesini.

In seguito il Sig. [Joris] per assolvere pienamente il compito, guidò personalmente i Sigg. Marescialli Marchesini della R. Finanza e Marchetti dei RR. Carabinieri, sul luogo del sinistro ed in seguito nella casa delle Signore Socol ove erano ancora riparati i due naufraghi Sigg. Bonezzi (silurista) e Surdo (fuochista).

In detta casa venne dai suddetti Marescialli redatto verbale dell'accaduto, nel quale verbale è fatta esplicita menzione dell'opera svolta dal Sig. [Joris].

Dopo di che, affranto dalla stanchezza dello strapazzo sostenuto, tutto intirizzito, egli ritornò alla sua casetta (era la mezza di notte circa) dopo di aver cioè camminato per 4 ore sotto la gelida e formidabile burrasca che infuriò la notte dal 26 al 27 novembre u.s. nell'Adriatico. (I pescatori del luogo non ricordano burrasche simili se non a distanza di 10 o 16 anni addietro e chi è a giorno degli avvenimenti marittimi conosce quali altri sinistri essa ebbe purtroppo a causare).

Il giorno dopo il Sig. [Joris] principiò a provare un vago malessere ed il giorno seguente si pose a letto ammalato di polmonite.

Malgrado l'assistenza instancabile e trepida della moglie angosciata (alla quale le difficili condizioni economiche del luogo e cioè mancanza di pane perché essa era sprovvista di tessera, mancanza assoluta di petrolio, ecc. rendevano ancor più penosa l'esistenza), nonostante fosse curato sapientemente dall'abilità colta ed esperta del distintissimo dott. Riccioni [medico condotto di Riccione N.d.r.], nella notte del 7 dicembre 1917 il Sig. [Joris] si spegneva inconsciamente, assistito nell'ora suprema solamente dalla povera moglie costernata.

In considerazione di quanto venne suesposto il sottoscritto [Joris] Olindo, figlio maggiore del detto Sig. [Joris] G.B., anche a nome della famiglia superstite (composta della moglie Sig.ra Laura (...) ved. [Joris], del figlio Enrico (S. Tenente di Fanteria, prigioniero di guerra in Austria fin dal 1915) ispirandomi a superiori concetti di umanità e giustizia, ardisco a rivolgermi con animo deferente verso quelle Autorità costituite, le quali coll'elevare verbale di quanto possa loro constare della predetta esposizione di fatti, mi possano agevolare l'attenzione da parte del Ministro della Marina, di un certificato di speciale civica benemeranza

alla memoria del nostro indimenticabile perduto, sacrificatosi volontariamente in circostanze che tornano di fulgido onore a lui, di mesta alterezza ai membri della sua famiglia, e soprattutto di esempio indimenticabile a chiunque nutra forti sensi di nobilissimo altruismo.

Con fede sicura, che trae il suo alimento del culto di noi tutti nutrito per la Giustizia, la desolata famiglia confida che la nobiltà di sentimenti animante in quest'ora tutte le pure coscienze, tutte le ardite energie italiane, faciliterà il riconoscimento non solo spirituale, ma altresì formale dell'atto di civico eroismo compiuto dal nostro indimenticabile Perduto.

Nota del curatore

Non si conosce l'esito di questo accorato appello dai toni patriottici da parte del Ministero della Regia Marina Italiana.

Come si legge, riportato nella pagina seguente, a breve distanza dal giorno della morte di Gianbattista Joris, avvenuta il 7 dicembre 1917, la Giunta Comunale di Rimini (cui ancora apparteneva la frazione di Riccione), l'11 gennaio 1918, riconosceva allo scomparso funzionario istriano una ricompensa al valor civile.

4)

RICOMPENSA AL VALOR CIVILE PER GIOVAN BATTISTA JORIS⁷

N° 1 - Proposta di ricompensa al valore.

Il Sig. Capitano di Porto con rapporto N° 68 del 3 corrente ha riferito quanto appresso:

“ La sera del 26 novembre il Sig. Giovan Battista Joris, Capo Ufficio delle Ferrovie residente a Roma, giunse a Riccione nella località Fogliano, per aprire e consegnare ai profughi una sua villa.

Cadeva una pioggia dirotta con vento gelato e tempestoso; sentì presso il mare ripetuti squilli di sirena. Comprese trattarsi di nave in pericolo, e nonostante il divieto di accedere sulla spiaggia, vi accorse e trovò il marinaio Surdo Vito del Cacciatorpediniere ‘Zeffiro’ nudo ed in fine di vita.

Da lui poté apprendere il nome della nave pericolante. Caricatosi il naufrago sulle spalle riuscì a trovargli rifugio in casa di profughi veneziani, poi senz’altro corse al paese di Riccione per informare il Maresciallo del Regio Battaglione Carabinieri ed il Delegato di Porto. Così poté giungere la prima notizia del sinistro alla Capitaneria. Coi due militari, il Sig. Joris ritornò sul posto e vi si trattenne per diverse ore, malgrado l’infuriare del tempo. Lo strapazzo sofferto gli procurò una polmonite che lo trasse a morte il 7 dicembre. Prego codesto Preg. Municipio di compiacersi di assumere sul fatto le debite informazioni ed a volermi rimettere, qualora ne sia il caso, la deliberazione della Giunta municipale o altrimenti esprimere il suo parere”. L’Ufficio di V. Urbana, interpellato in proposito, ha emesso il seguente parere:

“L’azione filantropica compiuta dal Sig. Giovan Battista Joris la sera del 26 novembre 1917, accorrendo in aiuto al marinaio Surdo Vito, naufrago e cooperando per il pronto soccorso al cacciatorpediniere ‘Zeffiro’ arenatosi sulla spiaggia di Fogliano, presso Riccione, è meritevole di speciale ricompensa, specie in considerazione che il Sig. Joris, in seguito allo strapazzo sofferto si ammalò di polmonite, che lo trasse a morte il 7 dicembre 1917”.

LA GIUNTA COMUNALE

⁷ Atti della Giunta comunale di Rimini dell’anno 1918. *Proposta di ricompensa al valore*; adunanza dell’11 gennaio 1918, presenti: Diotallevi march. cav. ff. Adatauto, Fabbri dott. rag. Anselmo, Amati cav. Sebastiano, Torretti Francesco, Beltramelli Giuseppe Carlo Cerilli avv. cav. Luigi - Segretario capo

Ritenuto che i fatti enunciati corrispondono esattamente alla verità e che quindi è giusto e doveroso onorare la memoria di chi ha compiuto un'azione così nobile e generosa;

DELIBERA

Di ritenere meritevole di una ricompensa al valore civile la memoria del Sig. Gianbattista Joris ex Capo Ufficio delle Ferrovie dello Stato, per l'azione filantropica da esso compiuta come ai riferimenti del Capitano di Porto e dell'Ispettore di Polizia municipale dianzi trascritti.

IL MEMBRO ANZIANO
Fabbri

IL PRESIDENTE
Diotallevi

IL SEGRETARIO
Cerilli

5)

Da Casamazzone a Bertinoro - Vita da profughi Appunti di Giovanna Festini Cucco

Inquadramento storico

Oggi, 23 gennaio 1983, dopo 66 anni, ho ripreso in mano un diario trovato in fondo ad un cassetto e scritto da me nei giorni infausti della rotta di Caporetto, 24 ottobre 1917. Si estende poi al successivo periodo in cui fummo costretti a lasciare tutto e, con alterne vicende, andare profughi a Riccione Marina, a Bertinoro, a Settimo Torinese e, nel marzo 1919, a fare ritorno nella nostra casa.

Premetto che, anche andando a ritroso nel tempo, ossia all'inizio della guerra, il 24 maggio 1915, essendo molto vicini al fronte, abbiamo vissuto, in prima linea, le alterne fasi dei vari combattimenti, sia per la ripresa di Cima Vallona (giugno 1915), sia per la conquista del Passo della Sentinella (aprile 1917), mentre il Monte Cavallino restò sempre in mano al nemico, nonostante i ripetuti combattimenti, che tante perdite umane aveva costato.

Nei brevi periodi di riposo che venivano concessi ai soldati combattenti in prima linea, abbiamo conosciuto gli alpini del Terzo Battaglione Fenestrelle, i fanti del "69", i richiamati della Territoriale, tutti quarantenni che dicevano "Cosa vogliono da noi padri di figli?"

La nostra cucina e la "stua" erano a loro disposizione: potevano farsi da mangiare, scaldarsi, scrivere a casa e tutti si sentivano in famiglia. La mamma preparava le calze, gli scarpetti, lavava la biancheria e noi, a malincuore, li vedevamo partire per la trincea. Anche oggi ricordo i loro nomi: Giustetti, Corsini, Calvi, Giusti, Campolmi, Zonca ... e serbo di loro un grato ed affettuoso ricordo.

Modestamente, penso di aver dato il mio contributo alla Patria perché, ingaggiata

assieme ad altre ragazze, avevamo il compito di portare i rotoli di fino spinato, assai pesanti, per la costruzione della terza linea difensiva, ai Piani di Danta.

Si partiva di buon mattino, si andava a Campitello e su per uno stretto sentiero, si andava verso la forcella, fino al deposito prestabilito. Si ritornava per “Ciarafegn” e, da Sopalù, per l’erta, si arrivava a casa.

Nell’inverno eccezionale del 1916, si andava a spalar neve, fino al Km. 24, oppure a portare le cassette di munizioni fino al monte Spina, sotto il tiro nemico, di cui avevamo imparato a distinguere il micidiale “Tac-Punf”.

La ricompensa, per questi lavori, era di Lire 5 al giorno ed era una paga forte, rispetto allo stipendio che percepiva mio padre, guardia campestre, che, oltre al normale servizio, era anche impegnato per la distribuzione, in tutto il Comune, dei generi tesserati e consisteva in una lira al giorno, dico una lira al giorno. Questa paga l’ha sempre percepita fino al 1923, quando, liquidata l’Amministrazione locale, venne il Commissario Prefettizio che elevò lo stipendio di mio padre a Lire 10 al giorno.

Dopo queste premesse, che ho ritenute necessarie, riprendo a copiare il mio diario che non è certo scritto con inchiostro indelebile e, senza nulla togliere, né nulla aggiungere, rispecchia i miei sentimenti e gli avvenimenti di tanti anni fa.

Diario

23 ottobre 1917

Non ci par vero, ma pur malvolentieri, dobbiamo sottostare alla terribile realtà: gli austriaci hanno sfondato il fronte, a Caporetto e vengono avanti precipitosamente, sono ormai alle porte di Udine. Mio Dio!

Intanto si incomincia il disarmo del nostro fronte. Affluiscono da tutte le parti: cannoni, munizioni. Per le strade c’è un continuo via vai di camion, carri armati, auto blindati e soldati di tutte le armi e di tutti i reparti.

Ogni giorno, sulla porta dell’ufficio postale di Candide, viene affisso il “comunicato” relativo alle azioni di guerra. Oggi è più che mai affollato di borghesi e di militari ansiosi di sapere il contenuto.

Un ufficiale lo espone ed ecco il contenuto:

“Reparti della seconda Armata, vilmente si sono rifiutati di combattere e ignominiosamente si sono arresi al nemico, permettendo a questi di varcare i sacri confini della Patria. Uomini fidati, che per due anni e mezzo avevano combattuto, ora si sono venduti al nemico. Tuttavia vogliamo sperare che, con i nuovi rinforzi, si ritorni presto a ricacciare il nemico invasore”.

Firmato: Generale Cadorna

Tutti restarono muti, nessuno poteva credere ai loro occhi. Anch'io lessi e rilessi più volte, ma purtroppo dovetti convincermi che era vero.

Ritornai a casa tutta avvilita, raccontai al babbo e alla mamma che, si guardarono in faccia, senza proferire una parola. La mamma aveva preparato il desinare, ma nessuno di noi ragazzi, mangiò.

Girando per le strade, si vedevano capannelli di donne piangenti e di uomini, che dall'espressione del loro volto, si vedeva quanto soffrivano nel loro cuore.

Io andai a dormire, ma non potei chiudere occhio. Pensavo ai tanti soldati morti e a tanto sangue sparso invano.

Durante tutta la notte continuò il passaggio di cannoni e di truppe.

29 ottobre 1917

Anche oggi si sono affollate molte persone davanti alla posta, nella speranza di sentire notizie più buone, ma restarono deluse perché il "Comunicato" diceva: *"Continua il ripiegamento delle nostre truppe. La Cavalleria è al contatto con le avanguardie nemiche"*.

Firmato: Generale Cadorna

Intanto al Municipio è arrivato l'ordine di far sgomberare tutta la popolazione del Comune, essendo il pericolo di essere bloccata. Plotoni di austriaci che volevano avanzare a Monte Croce, furono fatti prigionieri. Erano muniti di viveri per tre giorni e dissero di aver avuto l'ordine di arrivare assolutamente fino a Santo Stefano, credendo tutto il nostro fronte ormai disarmato. Ora il nemico fa sforzi per sfondare a Sappada e a San Pietro. Una compagnia di soldati della morte "gli Arditi" si sono diretti a quella volta. Speriamo che con l'aiuto del Cielo, riescano a fermarli.

30 Ottobre 1917

Ormai la popolazione è calma e rassegnata a partire. Nessuno ha più un filo di speranza. Gli austriaci avanzano sempre di più. Gli ospedali civili e militari sono partiti. Il Sindaco ha provveduto i mezzi di trasporto per i vecchi e gli ammalati. Qualche famiglia signorile è già partita per Calalzo. Tutti si preparano qualche cosa per mangiare durante il viaggio e qualche indumento indispensabile.

1 novembre 1917

Siamo sempre nelle stesse condizioni, forse peggiori.

Oggi hanno annunciato la requisizione del bestiame. Bisogna consegnarlo all'Amministrazione Militare che risiede a Padola.

Siamo andati a "Strapilo" a prendere tutto il bestiame e arrivati là, la consegna fu momentaneamente sospesa, perché due aerei nemici volavano a bassa quota sopra il paese. Poi la consegna fu effettuata, fra tanta confusione. Il bestiame di tutto il Comune vagava per la campagna senza custodia.

Siamo ritornati a casa, avviliti e, come ricevuta per l'avvenuta consegna di tutto il bestiame, un semplice foglio strappato da un *notes*, che mio padre insistette finché fosse timbrato e firmato dall'incaricato.

Ritornati a casa, trovammo l'ordinanza del Sindaco, coadiuvato dai Carabinieri, che urgeva lo sgombero di tutta la popolazione, entro la sera. Descrivere ciò che abbiamo provato in quel momento è impossibile, ma fu gioco forza prepararsi a partire.

Mio padre si caricò di documenti importanti di famiglia, un carteggio relativo alla distribuzione di generi tesserati con il relativo incasso e altri documenti importanti per la gestione della Cooperativa di cui era segretario.

La mamma, io e Irene cariche di ciò che si riteneva indispensabile per l'emergenza, Pia, Tonina e Silvio, quello che la loro età permetteva.

Tralascio, nel ricopiare, ciò che trovo scritto nel mio diario, che fedelmente annotai. Sono l'espressione dei miei sentimenti, in quei momenti.

Partimmo verso le quattro pomeridiane e arrivammo a Padola, ospiti del santolo Candido. Avevamo altre direttive e altri indirizzi datici dai soldati che conoscevamo, ma poi, per un insieme di circostanze, abbiamo deciso di unirci alla famiglia del santolo, se fosse stato possibile, a Riccione Marina, dove avevamo dei parenti.

2 novembre 1917

Partimmo da Padola che pioveva e nevicava. Su per l'erta, carichi come muli, fino al Passo di Sant'Antonio. Lassù, pochi alpini nelle trincee provvisorie. Per le strade una gran confusione di mezzi militari e di povera gente che si trascinava con le loro poche cose. Arrivammo ad Auronzo, trovammo parenti e conoscenti e ci si consultava a vicenda: partire o restare? Pernottammo presso una famiglia che pure si accingeva a partire.

3 novembre 1917

All'alba siamo pronti a ripartire, diretti a Calalzo. Per fortuna troviamo un carretto, vi carichiamo i bagagli, salgono Tonina e Silvio che non possono più camminare, gli altri tirano e lo spingono.

Per le strade una gran confusione: mezzi cingolati, cannoni, truppe in ritirata, tanta gente proveniente dalla Carnia e dal Friuli. Hanno percorso il Passo della Mauria,

diretti alla stazione di Calalzo.

La stessa meta era la nostra. I treni in partenza erano pochi, ordini e contrordini si scontravano e la precedenza l'avevano i soldati per cui ci fu impossibile partire in serata. Passammo la notte in un fienile, con un freddo intenso.

4 novembre 1917

In mattinata, per tempo, ci dirigemmo alla stazione. Per la campagna dei fuochi accesi. Erano soldati che si scaldavano e arrostitavano galline e anche pecore, frutto del loro bottino. Arrivati alla stazione, dopo lunga e snervante attesa, con l'aiuto di un nostro paesano militare, là in servizio, potemmo salire su un treno in partenza sia pure pigiati come sardine.

“Addio mio bel Cadore pittoresco, dalle maestose montagne che si ergono nel cielo turchino. Addio o meglio arrivederci”.

5 novembre 1917

Giungemmo di notte a Castelfranco Veneto poi si proseguì per Padova e qui una sosta, fuori stazione, per parecchie ore, con il divieto assoluto di scendere neppure per prenderci un po' d'acqua. Seppure tra gente sconosciuta, si divideva quel po' da mangiare e da bere che ci era rimasto.

6-7 novembre

Così, tra soste e fermate non controllate, tra ordini e contrordini, si giunse a Rimini. Fummo costretti a scendere, altra fermata estenuante, preoccupati perché correvano voci che eravamo destinati al Meridione. Poi un addetto al servizio ci assicurò che, sia pure con una 'tradotta' in arrivo, ci avrebbe fatti proseguire per Riccione e così fu.

Come Dio volle, arrivati a destinazione, fummo ospitati dal Cavalier Amati, nel suo lussuoso albergo. Ci offrì una buona cena calda ed un buon letto per riposare, ne avevamo proprio bisogno.

8 novembre 1917

Stanotte ci fu un investimento alla stazione, che dista cinque minuti da qui, tra un treno merci ed un treno di profughi. Parecchi i morti e i feriti. Che disgrazia, pensare che poteva toccare anche a noi!

14 novembre 1917

Stanotte fu dato l'allarme per il passaggio di sette navi nemiche. Gettarono in mare delle grosse bombe galleggianti e bombardarono Rimini e Ravenna senza gravi danni. Al recupero delle mine, provvide un biplano. I curiosi furono

allontanati dalla riva.

18 novembre 1917

Continua la tempesta in mare. L'acqua ha invaso la cantina dell'hotel. Il vento è furioso e fa paura. Nessuno di noi esce di casa.

20-28 novembre 1917

Finalmente il mare si è calmato e noi abbiamo approfittato per andare a visitare il porto. Il cacciatorpediniere *Zeffiro*, per le precedenti tempeste, si era incagliato e adagiato su un fianco. Le bocche dei cannoni erano semisommerse. Per fortuna tutti i marinai si salvarono mettendo in mare le scialuppe. Ora, in attesa che lo *Zeffiro* fosse disincagliato, sono tutti indaffarati a riportare a riva la loro roba per asciugare. Che simpatici marinai!

Abbiamo anche assistito al ritorno dei pescatori, con una pesca poco abbondante. A riva si dividevano le varie qualità di pesce, vociando, mentre altri pescatori riprendevano il mare.

24 novembre 1917

Riccione Marina è uno stupendo luogo di villeggiatura, quieto e tranquillo. Molte ville lussuose portano nomi stranieri. Si dice che l'ospite d'onore sia stato il Kaiser Guglielmo poi l'imperatore d'Austria Francesco Giuseppe e il suo seguito. Riccione Paese è qualche chilometro più lontano e là andiamo a fare la spesa. Pensare a quanto ben di Dio, frutto delle nostre fatiche, abbiamo lasciato lassù a casa nostra, ci viene proprio da piangere.

25 novembre 1917

Continuano ad affluire profughi da ogni parte. Per alloggiarli sono state requisite molte ville ed alberghi. Con i Friulani, i Bellunesi e quelli della Carnia, abbiamo subito fraternizzato, mentre con i Veneziani, "ciacoloni" e pretenziosi, ci siamo tenuti lontani. Intanto dal fronte giungono buone notizie. Il nemico è stato fermato sul Piave. Il nostro esercito si sta riorganizzando per ricacciare l'invasore al di là dei confini della nostra Patria e vendicare il vergognoso tradimento di Caporetto. Il Generale Cadorna si è dimesso, lo sostituisce il Generale Diaz, come Comandante Supremo. Speriamo bene.

28 novembre 1917

Oggi è arrivata una Commissione, composta dal Prefetto, dal Maresciallo dei

Carabinieri ed altri agenti. Radunati tutti i capifamiglia, hanno informato che si doveva lasciare Riccione per ovvie ragioni, tra le quali, la precedenza a restarvi veniva data ai Veneziani, parecchie migliaia, per motivi organizzativi. Noi, un esiguo numero, potevamo scegliere: Recanati, Ancona, Bari, oppure il Meridione, Sicilia compresa. Inutile far comprendere le nostre ragioni, per cui ci hanno dato un breve periodo di tempo per decidere.

1 dicembre 1917

Riuniti tutti i capifamiglia si consultarono anche con il cav. Amati e, vagliato il pro e il contro, fu deciso di andare a Bertinoro, parlare con le autorità locali per trovare una sistemazione che ci fosse favorevole sotto ogni aspetto.

8-10 dicembre 1917

Oggi si riparte, per la verità con un po' di rimpianto. I signori Amati sono dispiaciuti per la nostra partenza. I bagagli sono già alla stazione e viaggiano con noi. Siamo una ottantina tra Comelicesi, Cadorini e Friulani, tra tante incognite, si andava verso casa nostra. Viaggiammo in prima classe, ripassammo: Rimini, Santarcangelo di Romagna, Savignano, Cesena e Forlimpopoli, tappa d'arrivo.

Il treno si fermò il tempo strettamente necessario per scendere e ritirare il bagaglio. La nebbia umida e bassa, ci impediva di vedere la cittadina. L'attesa per i mezzi che ci avrebbero portati a Bertinoro, distante otto chilometri, fu lunga e snervante specie per i piccoli. Come Dio volle, arrivarono anche i mezzi, i più disparati, ma non importava, bastava muoverci, salirci e, sempre in mezzo alla nebbia, siamo arrivati a Bertinoro. Un incaricato del Comune assegnava gli alloggi prestabiliti che, purtroppo, divideva e allontanava le famiglie in cui si erano creati buoni rapporti. Noi fummo ospitati presso la famiglia Calboli, in corso Cavour, in una stanza, al quarto piano, ove trovammo brande, brandine e coperte né si poteva pretendere di più. Se l'alloggio ci era assicurato, restavano tanti altri problemi da risolvere, fra i quali dove e come cucinare, lavare ...

20 dicembre 1917

Premetto che le famiglie, su citate, si erano stabilite nel Corso Cavour, ma distanti l'una dall'altra, con l'inconveniente che, all'ora stabilita, si andava a prendere la razione assegnata, ma quando la minestra arrivava in tavola, al quarto piano di casa Calboli, era già fredda. Senza contare l'abitudine dei signori Calboli di tenere sempre chiuso il portone con un grosso chiavistello. Si bussava con la grossa maniglia e...si attendeva.

25 dicembre 1917

Oggi, giornata del Santo Natale, festa intima della famiglia, si fa più acuta la nostalgia per doverlo passare lontano dalla nostra casa, “casa mia casa mia, per piccina che tu sia, tu mi sembri una badia”, privi di tante comodità, lontani dal nostro paese che ci pare il più bello del mondo. Ma una nota di solidarietà e di gioia l’abbiamo avuta. Si bussò discretamente alla porta ed entrò la padrona di casa, la signora Edelpiade, ci salutò e, facendoci gli auguri, ci offrì un vassoio con un grosso panettone, una bottiglia di Albana, grossi grappoli d’uva e altra frutta di stagione. Fu per tutti una grande festa anche perché, dopo questo primo incontro, si dissipò la diffidenza nei nostri confronti e si stabilì un rapporto di reciproca stima e fiducia.

Gennaio 1918

Dopo il caos, a seguito della rottura di Caporetto e lo sbandamento dei profughi, sparsi in tante parti d’Italia, a Firenze si stabilì un Commissario Prefettizio. Silvio Vecellio da Auronzo, coordinava una specie di censimento a cui tutti sono chiamati a collaborare fornendo dati notizie e indirizzi riferenti al nuovo domicilio. Così dopo un periodo di tempo, abbiamo potuto avere, tramite una apposita Gazzetta Ufficiale, indirizzi di parenti, conoscenti, di tanti soldati che erano al fronte, privi di notizie dei loro cari, siano essi profughi o rimasti in paese. Incominciarono ad arrivare le prime cartoline in “franchigia” e si stabilì una affettuosa corrispondenza.

In questo paese arrivò anche il primo sussidio a favore dei profughi “lira una al giorno” per ogni componente la famiglia e ci fu di grande aiuto. Ma, tirando le somme per la spesa della cucina in comune, si doveva rimettere soldi ed il sussidio non ci bastava, considerando che, privi di tutto, abbiamo dovuto comperare dalla tazza al cucchiaino. Ma dove cucinare, lavare ...?

La mamma, come sempre diplomatica ed acuta, parlò con la padrona di casa che mise a nostra disposizione la sua cucina, così anche questo problema fu risolto.

Bertinoro

Bertinoro è situato su una magnifica collina che domina tutta la pianura fino al mare Adriatico. Da un punto si gode una vista incantevole, a perdita d’occhio. In lontananza si vede la Repubblica di San Marino, Cervia, Cesenatico, più vicino Forlì e Forlimpopoli, Cesena e Faenza. Sul colle, il Castello che fu di Federico Barbarossa, poi passò di proprietà della contessa Frangipane che si rese celebre per aver con il suo esercito liberato Ancona. Ora è la sede Vescovile. Il vescovo Federico Polloni è venuto a visitare la colonia dei profughi.

Poi c'è il Monte Maggio o Monte dei Cappuccini che vi abitarono nel convento, ancora in buono stato, fino al 1870. Sulla montagna troneggia la grande croce eretta all'inizio del nuovo secolo, nel 1900. Ci sono poi ville e villette signorili e tante case di campagna. Ben a ragione il poeta le dedicò i seguenti versi

*“Dalla tua vetta, che si leva al cielo,
libera e folta di cipressi e vigne
che pure avvolge la tua testa
d'aure benigne.*

*Lo sguardo corre al sfavillante mar
per la pianura di smeraldo e d'or,
la dolce terra di Romagna appar
“o Bertinoro”*

Poco distante da Bertinoro, sorge la chiesetta di Polenta, tanto decantata dal Carducci. C'è pure il cipresso piantato dallo stesso, in memoria di Francesca da Rimini.

Su di una pietra sono scritti questi versi

*“Agile, solo vien di colle in colle
quasi accennando, l'arduo cipresso
Quivi Francesca schiude il labbro
ad un sorriso...”*

Dal monte Maggio si gode una bellissima vista: la città di Forlì, Forlimpopoli, Faenza e, quando il cielo è limpido, anche Ravenna, Cervia, Cesenatico ed il bel mar Adriatico, a nord la catena degli Appennini.

La gente, benché abbia costumi ed abitudini molto diverse dalle nostre, dimostra buon cuore, si ferma volentieri a parlare con noi, ci domanda tante cose, ci compiangere *“Puren i burdel chi ven da dlà”* - Poveretti questi bambini, che vengono da tanto lontano.

ALTRE IMMAGINI DELLO 'ZEFFIRO'



Lo *Zeffiro* della Regia Marina Militare Italiana trasformato in torpediniera (1921-24).



Lo *Zeffiro* in transito sotto il Ponte Girevole di Taranto.



Medaglia commemorativa di quattro eventi cui ha partecipato lo *Zeffiro*, fra i quali l'azione contro la base di aeromobili di Parenzo del 12 maggio 1916. Foto da 'Rivista Marittima', Febbraio 2010.



Costanzo Ciano (Livorno 30 agosto 1876 - Ponte a Moriano, Lucca 26 giugno 1939).
Comandante del cacciatorpediniere *Zeffiro* della Regia Marina Italiana.



Nazario Sauro (Capodistria 20 settembre 1880 - Pola 10 agosto 1916). Esponente dell'irredentismo italiano, fu tenente di vascello della Regia Marina Italiana. In qualità di pilota dello *Zeffiro*, prese parte all' "Azione di Parenzo" del 12 maggio 1916. Foto da cartolina commemorativa.

“Il 30 luglio 1916 si imbarcò a Venezia sul sommergibile Giacinto Pullino, al comando del tenente di vascello Ubaldo Degli Uberti, con il quale avrebbe dovuto effettuare un'incursione su Fiume, ma l'unità, spostata improvvisamente dalla corrente, andò ad incagliarsi sullo scoglio della Galiola, all'imbocco del golfo del Quarnero. Risultati vani tutti i tentativi di disincaglio, distrutti i cifrari di bordo e le apparecchiature e predisposta per l'autoaffondamento, l'unità fu abbandonata dall'equipaggio e Sauro, allontanatosi volontariamente da solo su un battellino, venne intercettato dal cacciatorpediniere Satellit e fatto prigioniero.

Alla cattura seguì il processo presso il tribunale della Marina austriaca di Pola (dopo aver dichiarato la falsa identità come tal Nicola Sambo), fatto di interrogatori, dibattimenti, confronti e riconoscimenti (tra i quali quello dei concittadini Giovanni Riccobon, Giovanni Schiavon e quello decisivo di suo cognato Luigi Steffè, Maresciallo della Guardia di Finanza austriaca). Infine, il confronto drammatico con la madre che, pur di salvarlo dalla forca, negò di conoscerlo.

La condanna alla pena di morte per alto tradimento, tramite impiccagione, fu eseguita nelle carceri militari di Pola il 10 agosto 1916.

Sauro è ricordato nel popolare canto *La Canzone del Piave*, citato assieme a Guglielmo Oberdan e Cesare Battisti.

Onoreficenze

Medaglia d'oro al valor militare alla memoria «Dichiarata la guerra all'Austria, venne subito ad arruolarsi volontario sotto la nostra bandiera per dare il contributo del suo entusiasmo, della sua audacia ed abilità alla conquista della terra sulla quale era nato e che anelava a ricongiungersi all'Italia. Incurante del rischio al quale si esponeva, prese parte a numerose, ardite e difficili missioni navali di guerra, alla cui riuscita contribuì efficacemente con la conoscenza pratica dei luoghi e dimostrando sempre coraggio, animo intrepido e disprezzo del pericolo. Fatto prigioniero, conscio della sorte che ormai l'attendeva, serbò, fino all'ultimo, contegno meravigliosamente sereno, e col grido forte e ripetuto più volte dinnanzi al carnefice di "Viva l'Italia!" esalò l'anima nobilissima, dando impareggiabile esempio del più puro amor di Patria.»

— Alto Adriatico, 23 maggio 1915 - 10 agosto 1916

Dal 7 marzo 1947, le spoglie del martire capodistriano si trovano nel Tempio Votivo del Lido di Venezia.

Nel 1976 la Marina Militare Italiana ha dato il nome di "Nazario Sauro" al sottomarino S 518. A lui è dedicato un tratto del Lungomare di Bari, in quanto finanziò la bonifica del litorale del capoluogo pugliese".

Tratto da: Wikipedia – Enciclopedia on line.

Fonti manoscritte

Proposta di ricompensa al valore civile, in “Atti della Giunta Comunale”, Rimini, 11 gennaio 1918, Archivio di Stato di Rimini, Archivio storico comunale antico di Rimini.

Bibliografia

1909-2009 Cent'anni di fede - Storia e personaggi della chiesa Mater Admirabilis di Riccione, Riccione, Maestri Editore, 2009.

Ausa (L'), settimanale cattolico, Rimini, 24 dicembre 1917, Anno XXII, n. 12.

Azione di Parenzo, Ovvero della supposta efficienza dell'Imperiale e Reale Marina Austro-Ungarica,

www.marina.difesa.it/documentazione/editoria/.../2010/Buchet.pdf

Casamazzagno (Da) a Bertinoro. Vita da profughi, Appunti di Giovanna Festini Cucco, www.comelicocultura.it/Pdf/Gruppi/La_Stua/Stua_19/art9.pdf.

Cacciatorpediniere (I) italiani 1900-1966, Ufficio Storico della Marina Militare, compilatori Giuseppe Fioravanzo *et alii*, revisore V.E. Tognelli, Roma, Tipografia Regionale, 1966.

Inchiesta sull'incaglio in costa del C.T. "Zeffiro", Comando VIII Squadriglia C.T. R.C.T. "Carabiniere", Ancona, 8 dicembre 1917, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma.

Incursione Navale di ... "Parenzio" 12 giugno 1916, a. c. di A. Gabellone, in “L'affascinante storia nostre navi attraverso i documenti postali”, <http://www.anmi.taranto.it/filatelìa/parenzo/parenzo.htm>

MATTEINI, NEVIO, *Rimini negli ultimi due secoli*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 1977.

MONTANARI, ANTONIO, *Una cara "vecchia quercia". Don Giovanni Montali (1881-1959)* Biografia, Villa Verucchio, Il Ponte, 1993.

Nazario Sauro, in Wikipedia, Enciclopedia on line.

Storia di un eroe, [rumentaio.blogspot.com /2009/03/r30-](http://rumentaio.blogspot.com/2009/03/r30-) html. Sito web di Werner Maresta.

Zeffiro, Cacciatorpediniere della Regia Marina Militare Italiana, Wikipedia, Enciclopedia on line.

Zeffiro, in “Navi della Marina Militare Italiana”, <http://webalice.it/cherini/>

SOMMARIO

| | |
|---|----|
| Presentazione del Presidente dell'ISTIAEN Stefano Medas | 7 |
| Presentazione del Presidente dell'ANMI Paolo Pagnottella | 9 |
| Il cacciatorpediniere 'Zeffiro' della Regia Marina Italiana | 11 |
| Il "Naufragio" dello Zeffiro, Riccione 26 novembre 1917 | 14 |
| Inchiesta sull'incaglio in costa del C.T. Zeffiro | 18 |
| Opera di soccorso di Giovan Battista Joris | 20 |
| Ricompensa al valor civile | 25 |
| Memorie di Giovanna Festini Cucco profuga veneta | 25 |
| Scritti locali e tradizione orale | 29 |
| Appendice documentaria | 30 |
| Immagini dello 'Zeffiro' | 52 |
| Bibliografia | 56 |



Finito di stampare nel giugno 2012
presso il Centro Stampa Digitalprint di Rimini
per conto delle Edizioni la Piazza di G. Cioria
di Misano Adriatico