

GIORNALE DI BRINDISI

SALENTO FASCISTA

Organo Ufficiale della Federazione Fascista di Brindisi

Fondatore: Cav. ENRICO ACCETTULLI

DIREZIONE REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: BRINDISI - Piazza Cairoli, 33 - Telefono interprovinciale 1112

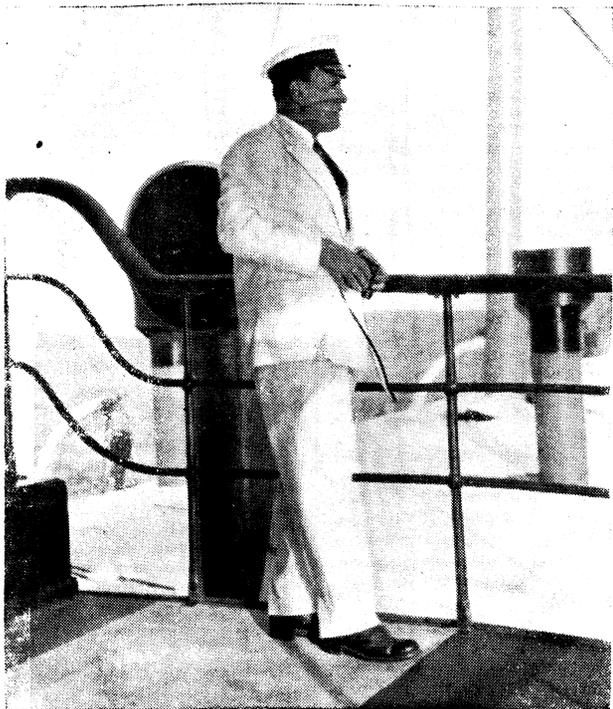
ABBONAMENTI

ITALIA: Anno L. 15
Semestre 8
Trimestre 4
Un numero Cent. 20

PUBBLICITÀ

Commerciali . . . L. 1,-
Cronaca 1,50
Finanziari 2,-
Neurologia 1,-
Per ogni tipo di altezza, larghezza di una colonna.

Brindisi, la "fedelissima,, lancia il suo "alalà,, ai Dopolavoristi dell'industrie Milano



Il Duce, creatore dell'O. N. D.

Il programma della giornata

Ore 7: Riunione presso la Stazione Marittima delle Autorità, delle Gerarchie del Partito e delle rappresentanze dei dopolavoristi brindisini;
Ore 7,30: Arrivo del «Neptunia»;
Ore 7,45: Sbarco - Saluto da parte del Segretario Federale, Presidente del Dopolavoro Provinciale, ai dopolavoristi milanesi;
Ore 8,30: Corteo e visita di omaggio al Monumento ai Caduti, alla lapide che ricorda il salvataggio dell'esercito serbo, alla lapide che ricorda il conferimento della croce di guerra alla Città di Brindisi ed a quella della prima Casa del Fascio;
Ore 8,45: Partenza in torpedoni ed in autobus, che saranno messi a disposizione dall'Amministrazione Provinciale e dal Comune, di un gruppo di 250 dopolavoristi, alla volta di Cisternino, Laureto e Fasano;
Ore 9: Concentramento alla Stazione Ferroviaria per ricevere S. E. Starace;
Ore 9,15: Corteo lungo i Corsi Umberto e Garibaldi fino al Porto;
Ore 9,45: Imbarco su tre natanti messi a disposizione del Comando Militare Marittimo, per visitare, in tre gruppi diversi, il Castello Alfonso, l'Aeroporto Militare. Visita al Porto (medio ed interno);
Ore 12: Ritorno del gruppo recatosi con automezzi a Cisternino - Laureto - Fasano;
Aduana a bordo;
Ore 14: Visita alle Colonne Terminali della Via Appia;
Partenza per Cisternino - Laureto - Fasano, di un secondo gruppo di 250 dopolavoristi;
Ore 15: Imbarco su natanti del Comando M. M., dei 250 dopolavoristi che nella mattinata si sono recati in Provincia, per visitare il Porto, il Castello Alfonso e l'Aeroporto Militare.
Un gruppo di 300 dopolavoristi, guidato dall'Avv. De Laurentis, si reca a visitare la Chiesa del Casale.
Un gruppo di 300 dopolavoristi, guidato dal Can. Camassa, visita i monumenti della Città;
Ore 16: Un altro gruppo di 350 dopolavoristi si reca alla Difesa M. M. per visitare il Castello « Vittoria »; 50 di essi potranno visitare un sommergibile;
Ore 16: Partenza per Lecce di altro gruppo di 50 dopolavoristi, che farà ritorno alle ore 19,45;
Ore 17,30: Tutti i vari gruppi ri-

masti a Brindisi (n. 1200 dopolavoristi milanesi oltre alle rappresentanze brindisine) si riuniscono al Comando M. M. dove il Podestà porge il saluto della Città;
Ore 19,30: Le Autorità e tutti i Dopolavoristi milanesi e brindisini convergono alla Stazione Ferroviaria per salutare S. E. Starace che riparte per Roma;
Ore 21,30: Concerto - ad invito - in Piazza Cairoli, per l'occasione artisticamente illuminata;
Ore 1 del giorno 13: Corteo con fiaccolata lungo i Corsi Umberto e Garibaldi fino al piroscalo.

Cenni storici della città

La grandezza storica di Brindisi comincia verso l'anno 267 a. C. quando divenne colonia e municipio romano. I dominatori del mondo fecero subito del suo celebratissimo porto il più importante scalo commerciale e militare, così che Brundisium assunse ad importanza capitalissima per l'Impero Romano.
Qui Silla ritornava vincitore dalla guerra Mitridatica, qui Cesare e Pompeo si contesero il primato della Repubblica, qui moriva Virgilio dopo aver scritto proprio qui i più bei canti della sua Eneide, qui nacque Pacuvio, il padre della tragedia latina.
Dopo la caduta dell'Impero d'Occidente, Brindisi fu soggetta successivamente ai Goti, ai Greci, ai Longobardi, ai Normanni, agli Svevi, agli Angioini, agli Aragonesi, agli Spagnoli ed ai Borboni.
Dell'epoca romana restano: una delle due colonne romane innalzate, secondo l'opinione più accolta, come termine della via Appia, un acquedotto, una vasca limaria (presso Porta Mesagne) brandoni e vestigia della Regina delle vie.
Del periodo normanno restano la chiesa e il monastero di S. Benedetto ed un bellissimo chiostro (1099).
All'epoca normanna rimontano due preziosi monumenti nazionali: la chiesa di S. Giovanni al Sepolcro, oggi Museo Cittadino, e la cripta basiliana sottostante alla chiesa di S. Lucia.
Con la Casa Sveva Brindisi si arricchì del Castello Svevo (ora sede del Comando Militare Marittimo); con quella Angioina della Chiesa del Crocifisso (1230) e della Chiesa del Casale, di stile gotico, (monumento nazionale); con quella Aragonesa del Forte a mare, di alcune nuove mura e torioni, di porta Mesagne e di porta Lecce.

G. R.

Il saluto del Segretario Federale

Camerati, Dopolavoristi Milanesi!

E' con l'animo pieno di passione e fraternità fascista che noi ci apprestiamo a ricevervi, grati che abbiate scelto la nostra città, combattente e decorata, antico porto di Roma immortale, porto delle nuove fortune d'Italia, a meta della vostra Crociera.

Nel nome del Duce, che di Brindisi Romana ha voluto la rinascita, noi vi salutiamo e siamo lieti che S. E. Starace, onore e vanto di nostra terra, testimone della odierna festa, possa recargli l'eco fresca e palpitante della nostra comune esultanza, della nostra fede e della nostra gratitudine per avere acceso negli animi degli Italiani quella fiaccola di ardente passione per la Patria che tutta l'Italia lega in un glorioso invincibile fascio!

W. l'Italia! W. il Duce! W. S. E. Starace! W. l'industrie Milano!
Lorenzo Mugnozza

Il Segretario Federale, Presidente del Dopolavoro Provinciale, in occasione dell'arrivo a Brindisi dei Dopolavoristi milanesi, ha pubblicato il seguente manifesto:

Camicie Nere, Dopolavoristi, Concittadini!

Domani, 12 maggio, alle ore 7,30, giungerà dal mare, sul «Neptunia», un magnifico gruppo di Autorità, Gerarchi e Dopolavoristi milanesi ospiti graditissimi della nostra città.

A rendere più solenne l'avvenimento, alle ore 9, giungerà da Roma, S. E. il Segretario del Partito Achille Starace, Commissario Straordinario dell'Opera Nazionale Dopolavoro.

Con l'animo in festa moviamo incontro al nostro illustre concittadino; con cuore traboccante di fraternità fascista moviamo incontro agli ospiti milanesi.

Le due estreme regioni d'Italia si stringano in una festa di fratellanza, in un abbraccio di fede, in un patto d'amore che, nella profondità delle comuni tradizioni, si consacra, ed esulta, nella febbre di rinnovamento che ci pervade.

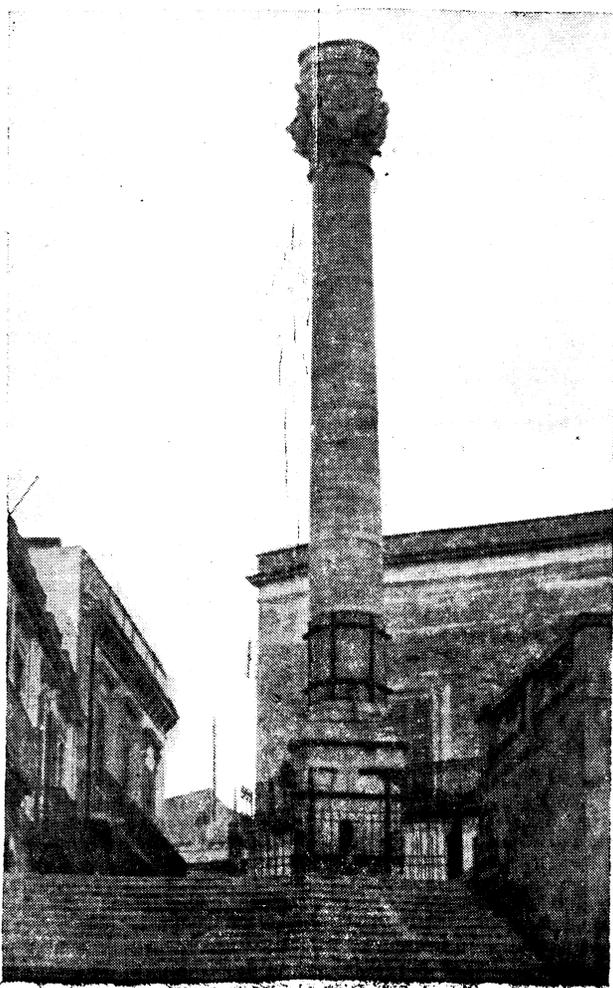
Tutta la devozione e tutto l'entusiasmo offrono gli animi nostri al Gerarca amatissimo; tutti i riflessi del suo azzurro luminoso di memorie e di glorie offre, il mare nostro, alle Autorità ed alle Gerarchie milanesi; tutti i fiori della loro primavera offrono, i nostri campi, alle gentili visitatrici; ai fratelli di lavoro che, nelle sonanti officine di Milano, fecero i muscoli e l'anima d'acciaio, offrono, i lavoratori brindisini, la schietta esultanza dei loro palpiti generosi.

Nella concordia delle sue popolazioni, diverse d'ingegno e di attitudini ma fuse, come nei tempi remotissimi, nel crogiuolo di romanità rifoggiato e riacceso quattordici anni addietro in Piazza S. Sepolcro dalla passione del DUCE, ritrova la Patria, nella gloria del Decennale, l'imperiale cammino che, per la Via Appia, oltre le Colonne Terminali, protendesi a rintracciare la scia delle triremi, dietro il volo delle aquile capitoline.

Camicie Nere, Dopolavoristi, Concittadini!

Fieri dell'onore che ci è fatto, festeggiamo oggi, nella serena letizia del nostro cuore e della nostra primavera, il Gerarca amatissimo; festeggiamo questa magnifica committiva di Dopolavoristi milanesi che, sotto gli auspicci del Littorio, da Venezia, attraverso l'Adriatico, hanno voluto prescegliere la nostra città a meta della loro simbolica Crociera.

Nel sorriso delle nostre labbra, nella luce degli occhi nostri, nel tripudio delle anime nostre sentano, essi, potentemente vibrare l'ardore inestinguibile che, come ci accantunava ieri nel spasimo della sofferenza e della lotta, ci accomuna oggi nell'ansia della ricostruzione e dell'ascesa.



Le Colonne Terminali della Via Appia



S. E. Achille Starace, Commissario straordinario dell'O. N. D.

S. E. Starace a Brindisi tra i 1500 dopolavoristi milanesi

A rendere più solenne l'avvenimento della visita alla nostra città dei 1500 dopolavoristi milanesi, giunge in mezzo a noi S. E. Starace.

Commissario straordinario del Dopolavoro, all'incremento del quale ha saputo offrire tutto l'impulso animatore del suo entusiasmo di eroico combattente e d'impareggiabile quadristra, in questa, che, trascende il valore di una semplice manifestazione escursionistica, Achille Starace diventa l'aureo anello che, in fraterna comunione di affetto e di serena letizia, avvince i nostri cuori a quelli degli ospiti milanesi e insieme li fa gioire, e insieme li fa palpitare.

Figlio della nostra terra feconda espressione ardente dell'anima meridionale pronta ad accendersi di ogni nobile ardimento, di esaltarsi per ogni nobile ideale, dopo avere prodigata la sua maschia virtù bersagliere sul Merzli, a Conca di Pizzo, sul Veliki, sul Pecinka, sul Vipacco, a Castagnevizza, a Selo, sul Basso Plave e nella Val di Brenta, meritando cinque medaglie al valore, due croci al merito di guerra, l'Ordine Militare di Savoia e la qualifica, da parte del Duca della Vittoria, di valido collaboratore della vittoria, quando sui nostri campi di battaglia non c'erano più rischi da affrontare, nè arditte ed eroismi da compiere, quando gli allori della nostra Vittoria sembravano stroncati e dispersi dal turbine dell'altrui sconoscenza e dalla nostra forsennatezza, sicchè un'altra più dura battaglia si rendeva necessaria per riscattare la nostra Vittoria, con la stessa anima bersagliere abbandonava gli ordini ed il grado dell'esercito a cui non era più concesso il combattimento, per irrompere un'altra volta nella lotta, per rendersi un'altra volta generoso campione della integrità politica e spirituale della Nazione.

E all'esercito inoperoso preferì lo squadrismo battagliero, perchè sentivasi nato per la battaglia, perchè nella battaglia accanto al DUCE delle Camicie Nere vedeva l'unica maniera di difendere e di conservare il sacro retaggio di 600.000 morti.
E a capo dei nuovi battaglioni d'assalto accorre ovunque ci sia una bandiera rossa da abbattere, una roccaforte del sovversivismo da smantellare; da Trento a Bolzano, da Andria a Verona, da Vincenza a Rovigo, a Milano sempre nel suo stile bersagliere, pronto a tutti i climi, risoluto a tutte le audacie, sprezzante di tutti i pericoli, rapido, impetuoso, travolgente.

Riconquistata la Patria, l'impeto suo non s'arresta: aver vinto non basta, bisogna tenere in pugno la vittoria. E accanto al DUCE infaticato, infaticabilmente si adopera a rendere del Fascismo un saldo organismo di Governo, una norma originale e possente di vita, un crogiuolo di valorosi, una sorgente inesaurita di civiltà e di grandezza. Luogotenente fedele nella vigilia, luogotenente fedele nell'ascesa, a tutte le espressioni del Fascismo rivolse le sue premure, a tutte le ricostruzioni ideate e volute dal DUCE, dette la sua magnifica febbre di azione. Presidente dell'Unione Ufficiali in Congedo, dei vittoriosi di ieri fece l'infallibile riserva delle vittorie di domani; Presidente della Lega Navale dette, al programma marinaro del DUCE, ardore di propaganda, compattezza di organizzazione, concretezza di linee e di sviluppi.

Vice Segretario ed ora Segretario del Partito, della disciplina fece l'unica distinzione e l'unico merito così dei gerarchi che dei gregari; della devozione al DUCE e dell'amore alla Patria fece l'unica religione civile dell'Italiani.

Comandante dei Fasci Giovanili di Combattimento, dei nostri diciottenni ha saputo fare una lama rutilante di destrezza e di ardore, pronta a tutte le difese ed a tutti gli assalti. Commissario dell'O. N. D., di tutte le braccia dei lavoratori italiani ha saputo fare un sol braccio possente per la costruzione delle fortune della grandezza della Patria.

Oggi egli viene a mescolarsi con noi e con gli ospiti nostri per sentire battere all'unisono i cuori della Japigia e dell'Insubria, per partecipare alla nostra festa, per rendere perfetta la nostra esultanza.

E qui al cospetto del mare nostro sulle cui sponde s'innalza, per il suo tenace interessamento, l'immenso timone delle fortune marinarie d'Italia, suoi concittadini e suoi gregari fedeli, siamo ben lieti di offrirgli, insieme con i fratelli milanesi, la sincerità della nostra devozione, la purezza della nostra fede perchè le stringa nelle sue consapevoli mani e le rechi in omaggio al DUCE che veglia ed attende.

Cosimo Faggiano

Brindisi durante la guerra mondiale

Quando il nostro Augusto Sovrano, interpretando la volontà della grande maggioranza del popolo italiano, nel memorabile 24 maggio 1915, dette l'ordine di mobilitazione, Brindisi esultò di gioia e di patriottismo.

La nostra città comprese subito quale importantissima funzione avrebbe avuto, e, mentre inviava nelle trincee i suoi migliori figli, si apparecchiava col cuore e con tutte le energie a compiere la sua missione.

L'Italia in Adriatico aveva una posizione naturale infelicissima e di assoluta inferiorità strategica all'Austria, la quale, coi suoi numerosi porti e canali, entrava in guerra avendo già un perfetto sistema difensivo ed offensivo offerto dalla natura.

Noi non avevamo che due porti: Venezia e Brindisi; l'Austria, invece, le fortissime basi di Pola, Sebenico e Cattaro, e quelle non meno importanti di Trieste, Fiume, Lussimpiccolo, Spalato, Zara, Curzola ecc.

Per portare ad una certa potenzialità il porto di Brindisi, le autorità navali completarono quei lavori iniziati nel 1913, quando le relazioni nostre con l'Austria si intorbidarono per la manifesta protezione del governo imperiale alla Turchia, allora nostra nemica.

Furono perciò accelerati i lavori di scavi subacquei, necessari a dare al porto una profondità di almeno 10 metri (vennero dragati circa 3 milioni di metri cubi di fondo); per proteggere l'avamposto si costruì un molo di 500 metri (quello che si vede alla sinistra di chi giunge per via mare); furono chiusi i passi fra le isolette Pedagne poste sul porto esterno; vennero impiantati grandi depositi di armi, munizioni, carbone e nafta, e costruiti pontili forniti di binari; si fortificò la costa con le grosse artiglierie tolte alle piazzeforti del Tirreno e con quelle da 381 mm. preparate per le grosse navi da battaglia allora in costruzione; fu, infine, iniziato nel seno di ponente un grande bacino di carenaggio.

In conseguenza di questi lavori, il porto di Brindisi poté accogliere ben 227 unità navali da guerra, fra grandi e piccole, comprese quelle alleate.

Nella terza decade di maggio del 1915, in questo porto era concentrata una squadra composta da 6 navi di battaglia, 7 esploratori, 3 navi ausiliarie, 2 squadriglie di cacciatorpediniere, 3 squadriglie di torpediniere, 6 sottomarini. Ad essa venne affidata la difesa del Basso Adriatico.

Per la convenzione navale di Parigi (10 maggio 1915), si aggiunsero 4 incrociatori inglesi e, più tardi, 6 sommergibili tipo B; 9 cacciatorpediniere e 5 torpediniere francesi, oltre alla nave appoggio *Marceau* e 5 sommergibili.

Il comando di tutte queste forze, per effetto della suddetta convenzione, era affidato ad un ammiraglio italiano. Intanto, il 28 settembre del 1915, un grave lutto colpiva la nazione. Alle 8 del mattino, la nave ammiraglia *Benedetto Brin*, all'ormeggio nei pressi del Forte a mare, saltava in aria per un ordigno posto nella Santabarbara da una mano assassina prezzolata dal nemico, che non disdegnava di condurre la guerra anche con mezzi che ripugnavano ad ogni nobile sentimento. Nell'esplosione trovarono la morte il Contrammiraglio Rubin De Cervin, il comandante Fara - Forni, 21 ufficiali e circa 400 uomini dell'equipaggio.

Ed ecco, nell'ottobre dello stesso anno, l'esodo serbo.

A Brindisi furono fatti affluire i viveri inviati dalla Francia e dall'Inghilterra; da questo porto, poi, le nostre navi mercantili, scortate da unità navali, trasportarono preziosi carichi alle estenuate truppe serbe ed a quelle montenegrine.

Il 24 dicembre 1915, proveniente da Valona, sbarcava a Brindisi S. M. il Re Pietro di Serbia; nel gennaio 1916, il Principe Ereditario di Serbia (ora Re degli Jugoslavi); il 21 gennaio, S. M. il Re Nicola del Montenegro.

Per compiere il Salvataggio dei Serbi, il Comando Navale di Brindisi fece dei veri miracoli, in quanto dovè provvedere a garantire non solo i viaggi delle navi onerarie, ma anche quelli dei piroscafi adibiti al trasporto delle truppe serbe, e senza trascurare le ordinarie crociere di vigilanza.

Per questi eccezionali e difficili servizi, S. A. R. il Duca degli Abruzzi, Comandante in Capo dell'Armata, venne più volte da Taranto a Brindisi « per risolvere con la sua presenza e la sua azione diretta alcune difficoltà ».

Il salvataggio dei Serbi però non è che uno degli episodi di guerra delle unità di residenza a Brindisi. Altre e non meno importanti azioni navali compì la nostra gloriosa marina negli an-

ni successivi. Ma troppo lungo ed arduo sarebbe fare anche un solo schematico elenco di tutte queste azioni alle quali presero parte gli incrociatori, le cacciatorpediniere, le torpediniere, i sommergibili, i mas, i *drifters*, che, sicuri nello sbarrato e temuto porto di Brindisi, attesero invano 4 anni per rivendicare la gloria di Lissa.

Certo è che il servizio delle navi dislocate in questa base navale fu quanto mai intenso, gravoso e pericoloso: servizio di crociera e di vigilanza verso il nemico, che, per la naturale felice conformazione delle sue coste, poteva piombare inavvertito sulle città pugliesi, servizio di vigilanza sul canale d'Otranto, di scorta ai convogli da e per l'Albania, di agguato di sommergibili presso le coste nemiche.

I nostri baldi ufficiali e marinai per 4 anni doverono essere pronti in qualunque momento ad uscire con le loro navi, tenute sempre sotto pressione, per correre immediatamente in caso di attacco oppure in caso di avvistamento del nemico.

E per questi giovani combattenti, che tante volte noi vedemmo uscire per un viaggio senza ritorno, che vivevano alla giornata, noi sentimmo di avere un'assistenza fraterna, affettuosa, dividendo con loro le ansie, i travagli, i dolori, le gioie, le glorie.

Li confortammo, li incoraggiammo, li attendemmo, seguendoli col cuore e col pensiero nelle pericolose crociere.

La guerra Brindisi la visse intensamente e serenamente, sempre pronta ad un attacco aereo, esultando per una vittoria sul nemico o piangendo per la scomparsa di una unità che poche ore prima avevamo visto sfilare tranquilla nelle sicure acque del nostro porto, assetata di ardimenti e di gloria.

All'entrata in guerra, si può dire che Brindisi non fosse in grado di difendersi dagli attacchi aerei, perché gli studi per la difesa antiaerea, tanto in Italia come presso le altre maggiori nazioni, erano ancora al loro inizio. In seguito però fu impiantata un'importante stazione aeronautica ed un'ottima difesa aerea. La stazione era capace di 26 idrovolanti (italiani) con raggio d'azione Brindisi, Cattaro, Durazzo e Bari.

Brindisi, che insieme con Taranto dava ricetto a quasi tutta la nostra flotta e quindi aveva potenti depositi di armi, munizioni e combustibili, fu assai soggetta ad attacchi aerei.

Il battesimo del fuoco lo avemmo il 1. giugno 1915. Gli austriaci non furono troppo fortunati, perché se le loro bombe, assai mal dirette, ferirono 2 persone e causarono parecchi danni ad un pastificio e ad una casa in via XX Settembre, la nostra difesa antiaerea riuscì a colpire l'idroplano nemico che, ammarato in pieno Adriatico, fu catturato il giorno dopo da un nostro incrociatore.

Il 4 maggio 1916 subimmo una grave incursione aerea compiuta da aeroplani tipo « Lhonèr ». La squadriglia comparve sulla nostra piazzaforte verso le 15, ma dovè mantenersi a quota altissima a causa dei tiri precisi delle batterie antiaeree. Il bombardamento durò 15 minuti. Nessun'opera militare venne colpita, per quanto fossero lanciate parecchie bombe, alcune delle quali caddero sull'ospedale S. Benedetto (2 militari morti e 8 feriti), sul Corso Garibaldi, via di Circonvallazione e via Taranto.

Vi furono alcune vittime nella popolazione civile che « per un senso di spavalda fierezza non si mostrò troppo ossequiente alle norme prescritte per salvaguardare la propria incolumità ».

Tralasciando le incursioni aeree del 12 febbraio e 17 settembre 1917, nella quale ultima vi furono 5 morti (di cui 2 borghesi) e 22 feriti e due idrovolanti nemici furono abbattuti dalle artiglierie, come pure quella del 27 maggio 1918, fermiamoci su quella assai grave del 9 giugno.

Con un intervallo di mezz'ora giunsero nel cielo di Brindisi tre squadriglie: la prima alle 4 del mattino, ma senza alcun risultato; la seconda, poco dopo, che lanciò alcune bombe una delle quali uccise e ferì una quarantina di uomini e graduati intenti a eseguire delle manovre in un piazzale; la terza fallì completamente perché gli aviatori austriaci, preferirono allontanarsi dalla pericolosa zona invece che ingaggiare un duello con gli apparecchi italiani che si erano alzati in volo e davano loro la caccia. Il risultato fu il seguente: un apparecchio nemico fu colpito in pieno e scomparve nell'Adriatico, un secondo apparecchio andò a finire nelle vicinanze della costa di Ostuni e si sommerse, un altro, il K 3, fu attaccato dall'idrocaccia di Mario Baldini e colpito nel serbatoio, fu costretto ad ammarare.



S. A. R. il Duca degli Abruzzi, il Principe Alessandro di Serbia e S. A. R. il Principe di Piemonte, sulla banchina del nostro porto, nel periodo del salvataggio dei Serbi.

In sostanza, gli attacchi aerei austriaci non furono molti e non riuscirono mai a colpire le numerose opere militari di questa importantissima piazzaforte, sede del Capo di Stato Maggiore della Marina. La ragione la confessavano gli stessi aviatori austriaci fatti prigionieri: Brindisi era assai ben difesa ed ogni raid costava all'Austria qualche apparecchio.

I cittadini di Brindisi, coscienti dell'altissima missione che a questa base navale era stata affidata, furono sempre sereni, e fieri, e dettero prova del loro generoso patriottismo, tanto che il Sindaco dell'epoca, il conte Federico Balsamo, in un pubblico manifesto ebbe ragione di elogiare la fraterna solidarietà della cittadinanza in occasione degli attacchi aerei, e gli ufficiali di marina, italiani ed esteri, in varie occasioni espressero la loro ammirazione per il contegno calmo, sereno e patriottico dei brindisini sempre pronti a soccorrere i colpiti dal ferro nemico, a portare la loro parola di conforto e d'incoraggiamento.

Fu così che Brindisi la combattente, divenne Brindisi la decorata. Perché S. E. Thaon de Revel, Capo di Stato Maggiore della Marina Italiana, che proprio qui a Brindisi, compì quel Bollettino della Vittoria che è un so-

lenne peana della « grande silenziosa », volle che a Brindisi fosse concessa la Croce al merito di guerra con la seguente motivazione:

« Alla gloriosa Città di Brindisi, la cui generosa popolazione nonostante le replicate offese dal mare e dal cielo, le numerose vittime della ferocia nemica e le privazioni indicibili causate dalla sospensione di ogni traffico mai piegò l'animo, conferisco la Croce al merito di guerra. »

« All'ammirazione degli Italiani addito la città decorata per la magnifica prova di coraggio e di fede che ha dato durante la lunga ed aspra guerra e perchè con la sua ferezza efficacemente contribuì al raggiungimento della vittoria finale. »

E Brindisi, che sulle sue banchine vide camminare solo e pensoso il Re Combattente e Vittorioso, vide sbarcare Re e Principi stranieri in cerca di aiuto e desiderosi di pace, vide scendere sulla terra ospitale le più alte autorità politiche e militari serbe e montenegrine, tristi nel dolore e sicuri nel fraterno appoggio degli Italiani, che tanti dolori leni e tante gioie condivise con gli audaci del mare, Brindisi è oggi fiera di questo riconoscimento dei suoi meriti e fieramente porta uniti al suo stemma i segni del suo valore.

Giacomo Rubini

Il salvataggio dell' Esercito Serbo

Al primi di ottobre del 1915, gli austro-tedeschi iniziavano una grande offensiva contro la Serbia, mentre la Bulgaria fin allora neutrale, entrava risolutamente in guerra contro la Serbia. In tal modo questa nazione, che riposava sugli allori conquistati l'anno precedente, venne a trovarsi tra i denti di un'enorme tenaglia, che, secondo il piano del generale Mackensen, doveva togliere ai Serbi ogni possibilità di ritirata e di aiuto da parte dei franco-inglesi sbarcati a Salonico.

Dappriocipio il valore combattivo dei Serbi valse in certo qual modo a rallentare l'avanzata e ad iniziare una ordinata ritirata; ma in seguito, per le artiglierie delle superiori forze tedesche, l'esercito Serbo e molte migliaia di profughi, indietreggiarono disordinatamente e, nella maggiore confusione, si riversarono in Albania.

Fu allora che assai opportunamente intervenne l'Italia.

« L'indipendenza politica ed economica della Serbia — dichiarò il Barone Sonnino alle Camere dei Senatori e Deputati nella seduta del 2 dicembre 1915 — formò sempre uno dei capisaldi della politica italiana nei Balcani. L'esistenza della Serbia risponde ad una necessità vitale dell'esistenza stessa dell'Italia come grande Potenza » e più avanti ancora: « d'accordo coi nostri alleati, noi poniamo come fine imprescindibile di questa grande guerra, la restaurazione di questo eroico popolo serbo nella pienezza della sua indipendenza. Oggi l'esercito serbo sotto il peso della duplice aggressione, cerca la via dello scampo verso il mare, nonostante i lodevoli sforzi del corpo anglo-francese sbarcato a Salonico, e l'Italia non può rimanere insensibile all'angoscioso appello che giunge attraverso l'Adriatico. »

Faremo, dunque, al più presto quanto da noi dipende per portare soccorso all'esercito di Re Pietro, assicurandone di concerto con gli alleati, il vettovagliamento ed il rimunizionamento. . . . »

Gli aiuti dell'Italia consistarono infatti non solo nel portare munizioni e viveri, ma anche nel proteggere il fianco destro dell'esercito serbo in ritirata. A Roma si formò una Commissione di nostri ufficiali e di addetti navali fran-

non vi era che una sola strada rotabile, ed in cattive condizioni, sia perché le prime turbe in fuga di profughi e sbandati, da settimane intiere affamati e laceri, si impossessavano dei viveri destinati alle linee, ostruendo l'incanalamento delle vettovaglie.

Il 2 dicembre sbarcava a Valona il Corpo Speciale d'Albania al comando del generale Emilio Bertotti. Compito di questo Corpo, dell'efficienza approssimativa di una Divisione, era di difendere la lunga zona costiera, arrestare la rivolta delle tribù albanesi, sovvenire di armi, vestiti e viveri l'esercito serbo, tenere a bada la Grecia germanofila, migliorare o creare delle strade.

Da Valona partì subito, per via terra, una colonna, al comando del Generale Guerrini, avendo per meta Durazzo.

Col giungere della nostra truppa, il servizio rifornimenti poté essere migliorato. Finché non furono aperte le prime strade ed attivate le prime *decauville*, un'enorme quantità di viveri, medicinali e vestiario, fu mandata incontro ai vari accampamenti serbi o per via fluviale, caricando ogni cosa su zatteroni, o con lunghe colonne di muli.

Solo in tal modo, milioni di razioni, centinaia di ettolitri di vino, quintali di tabacco, decine di migliaia di capi di vestiario, ed una quantità grandissima di medicinali, poterono giungere a quei miseri, sfamandoli, coprendoli dal freddo e guarendoli da malattie epidemiche. Perché, bisogna aggiungere che, a causa della straordinaria denutrizione dei profughi, il tifo ed il colera si svilupparono assai facilmente e falciarono moltissime vite. E si deve alla sapiente organizzazione sanitaria, all'abnegazione eroica ed all'altruismo dei nostri medici ed infermieri, se, finita la guerra, tante madri poterono riabbracciare i loro figli, creduti ormai perduti, e tanti focolari tornarono a riacendersi.

Prima a giungere sulla costa furono i prigionieri austriaci, guardati da pochi serbi. Erano, circa 23.000; ne erano partiti da Nisch ben 70.000! Furono trasportati su navi italiane all'Asinara, dove poi vollero innalzare un piccolo monumento di riconoscenza per l'Italia salvatrice.

Seguivano le reclute serbe, giovani dai 15 ai 20 anni. Anche tra loro la fame ed il freddo avevano fatto strage: ne giunsero 12.000; gli altri 18.000 erano rimasti luogo i sentieri nevosi di quelle aspre montagne.

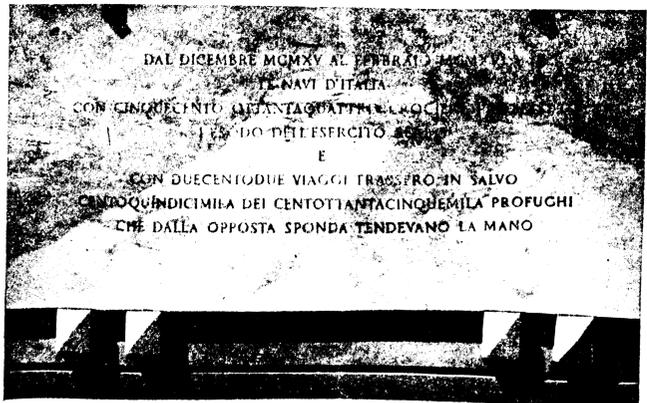
Dopo questa faticosa avanguardia, veniva l'esercito che si era diviso in due colonne: una guidata dal Principe Alessandro, l'altra, con in testa il vecchio e malato Re Pietro.

L'Italia provvide subito non solo a vettovagliare ed a vestire quei derelitti, ma anche a disciplinare ed a riordinare i reparti che per le lunghissime e terribili pene avevano perduto ogni senso di subordinazione.

Il 24 dicembre, S. M. il Re Pietro, s'imbarcava sul cacciatorpediniere « Mosto » e partiva per l'Italia, ospite del nostro Re. Sbarcava a Brindisi a notte inoltrata, appoggiandosi al bastone e sorretto da un ufficiale. Si diresse verso l'Ospedale di Marina (ora Hotel Internazionale) seguito da 6 soldati della Guardia Reale. Il Governo Serbo ed i rappresentanti diplomatici delle potenze alleate giungevano pure a Brindisi il 15 Gennaio 1916.

L'esodo generale delle truppe serbe appiedate dall'Albania terminò il 23 febbraio 1916 e si compì senza che si avesse a deplorare la perdita di un solo serbo. Furono trasportati 130.841 soldati serbi a Corfù e 4100 a Biserta.

Le unità delle Marine Alleate che protessero le operazioni furono le seguenti: Incrociatori: italiani 13, francesi nessuno, inglesi 4; Cacciatorpediniere e torpediniere: italiane 52, francesi 20, inglesi nessuna; Sottomarini: italiani 8, francesi 8, inglesi 7; in totale unità italiane 73, francesi 28, inglesi 11.



La lapide commemorativa del salvataggio dei Serbi.

Tuttavia la nostra Marina riuscì ad effettuare il trasporto e, quasi sempre, lo stesso scarico del materiale. Fu così che ben 28.299 tonnellate di derrate si ammonticchiarono sulle insospitate rive dell'Albania, senza alcun riparo dalle intemperie, dagli attacchi aerei e dalle ruberie degli albanesi.

Per l'aiuto fraterno recato dagli italiani, il Governo Serbo inviò allora una nota di profonda riconoscenza. L'inoltro degli approvvigionamenti nell'interno fu assai difficile sia perché

Le unità italiane compirono 684 missioni di guerra e cioè 108 viaggi di incrociatori, 335 di cacciatorpediniere e 141 agguati di sommergibili; le unità francesi 164 viaggi di torpediniere e cacciatorpediniere e 172 agguati di sommergibili; le unità inglesi 77 viaggi di incrociatori e 158 agguati di sommergibili.

Queste aride cifre potrebbero bastare a far tacere sia quei serbi, che per la nostra pietà furono risparmiati alla morte, e che oggi hanno completamente

dimenticato la nostra opera in loro soccorso, sia gli altri scrittori di cose militari, quasi tutti francesi, che hanno sistematicamente falsato e continuano a falsare la verità, spesso attribuendo ad altri quelle azioni di guerra, che sono pagine gloriosissime della storia della nostra Marina e del nostro Esercito.

Come e quanto sia stato apprezzato poi, l'aiuto dell'Italia, quali e quante parole di profonda riconoscenza abbiano scritte, o dette le più alte autorità militari e politiche serbe non è cosa facile a contenere in poche righe. Limitiamoci a ricordare quello che il Colonnello Mitrovich scriveva al Comando in Capo della flotta italiana: « Bene è intesa e apprezzata dall'Esercito Serbo la Vostra opera nobilissima per il trasporto dell'intera Armata, compiuto in così breve tempo, su mare infido e superando ostacoli e difficoltà innumerevoli. Ora e sempre, per quest'opera, vi accompagnerò, o Marinai d'Italia, la gratitudine ed i voti di tutta la Serbia che, sulle vostre navi, oggi rinasce per affermare il suo sacro diritto all'esistenza contro l'aggressione e l'oppressione nemica ».

Durante il salvataggio dei Serbi, Brindisi fu la base navale della difficile operazione, che fu diretta da S. A. R. il Duca degli Abruzzi, in quel periodo Comandante in Capo della flotta, con rara abilità e perizia. S. A. venne parecchie volte a Brindisi a risolvere di persona problemi che sembravano di difficile soluzione.

Otto anni dopo l'allora Ministro della Marina, il grande Ammiraglio Thaon de Revel, volle che a Brindisi, base dell'importantissima operazione, fosse rimasto un segno imperituro dell'eroica impresa, cioè una lapide commemorativa, che qui vicino portiamo riprodotta. In quella circostanza, 10 febbraio 1924, il generale serbo Jatchemaitch pronunciò un nobile discorso. Fra l'altro egli disse: « Quale magnifico sforzo compì allora la Regia Marina Italiana trasportando in breve tempo nell'Adriatico e nel Mediterraneo, travagliati in quella stagione di fiera tempeste, circa centocinquanta mila soldati serbi, alcune migliaia di cavalli, un certo numero di cannoni ed una folla enorme di profughi! Questo aiuto prestato con grande abnegazione nel 1915 e nel 1916, dall'amica Marina Italiana all'esercito serbo, recò inapprezzabile vantaggio alla causa comune degli alleati perché questo stesso esercito, tre anni dopo, con l'aiuto alleato, ruppe le linee nemiche del fronte di Salonico e con ciò contribuì ad affrettare la fine della guerra. Oggi nell'ottavo anniversario di questa grande impresa della gloriosa Marina italiana, impresa eterna in questa lapide, io, a nome dell'esercito dei Serbo-Croati-Sloveni, mi inchino dinanzi a questo monumento e, deponendovi questa corona, grido: Viva S. M. il Re d'Italia, il rappresentante ed il primo marinaio della gloriosa Marina Italiana! »

Quindi appose alla lapide una corona sul cui nastro stava scritto: « L'esercito Serbo - Croato - Sloveno alla valorosa Marina Italiana in segno di gratitudine ».

Ogni italiano, conosce la storia di quello che avvenne, poi, alla fine della guerra. Ognuno ricorda benissimo la politica del sig. Clemenceau, il Tigre, mirante ad attirare sotto il protettorato francese il governo serbo ed a metterci una spina nel fianco lungo la frontiera della Venezia Giulia e sull'Adriatico; ognuno ricorda benissimo l'inerzia del conte Sforza a Corfù, dove si elaborava quel patto in base al quale si riconosceva il nuovo regno Serbo-Croato-Sloveno, ed il dignitoso abbandono dell'Ammiraglio Acton dalla carica di Capo di Stato Maggiore della Marina nello stesso momento in cui l'on. Giolitti a Rapallo consegnava in mani jugoslave la Dalmazia italiana, le coste abitate dai nostre fratelli da Sebenico a Zara,

Fu tutta una politica antitaliana ed una chiara manifestazione di ingratitudine verso coloro che sacrificarono uomini, logorarono navi e materiale per salvare quelli che, anni dopo, tutti presi da una ingiustificabile italoFOBIA, si dettero ad abbattere i leoni di Traù e di Veglia, a manifestare pubblicamente il loro livore, a commettere delitti e ad incendiare scuole soprattutto in quella regione che l'eroismo dei soldati d'Italia ha restituito alla Patria.

Ma i cuori di tante madri serbe non possono non battere ancora di riconoscenza verso l'Italia che con tanti sacrifici restituì loro quanto avevano di più prezioso nella vita: i figli!

Giacomo Rubini

Volate mangiar bene ?

Proprio bene ?

Ristorante Fanelli

Corso Umberto N. 20

BRINDISI

LA CITTA' CHE SI RINNOVA

Il nome di Brindisi è talmente legato alla storia antica d'Italia, alle grandi linee di comunicazione internazionale, alla fama del suo porto che forse poche città possono vantare di essere tanto conosciute, almeno di nome, quanto essa.

Se si aggiungono gli eventi della lunga guerra, alla quale Brindisi ha legato il suo nome per avvenimenti memorabili (azioni navali, azioni aeree salvataggio esercito serbo ecc.), e l'onore conferitole dal Duce coll'essere custode nei secoli del Monumento Nazionale al Marinaio d'Italia, ne consegue che poche persone, anche di media cultura, ignorano il suo nome.

La città conta oggi circa 42000 abitanti e fino al 1926 fu Capoluogo di Circondario della Provincia di Lecce.

Al primi del 1927 il Duce volle elevarla alla dignità di Capoluogo di Provincia, annunciandone l'avvenimento con queste nobili parole:

«La Provincia di Brindisi l'ho voluta per vari motivi: per i meriti acquisiti dalla città durante la guerra mondiale, per cui ho deciso che debba sorgere in Brindisi il Monumento al Marinaio Italiano; perché il suo porto conosciuto da tutti i navigatori del mondo, è ritenuto il più sicuro di tutti i mari e di tutti gli oceani; perché Brindisi è destinata ad un'alta missione per la nostra espansione; ed infine perché Brindisi, potente al tempo dell'Impero Romano, dovrà ritornare al suo antico splendore. Epperò non è senza significato che oggi la città riprenda il posto che le compete nella storia d'Italia».

L'evento festissimo accolto, dai brindisini con legittima soddisfazione e con viva riconoscenza per il Duce, trovò però la città impreparata ad accogliere tutta l'attrezzatura necessaria al funzionamento dei vari uffici.

Ad ogni modo, i brindisini si posero alacremente all'opera. Nell'urgenza di far fronte a tutte le necessità presentatesi non si potette tenere presente un piano organico, costochè il molto che si è fatto negli ultimi sei anni non comparisce e soprattutto non ha migliorato l'aspetto della città nel suo insieme: in una parola si è lavorato un po' qui, un po' là senza tener presente un piano organico.

Anzi, data la necessità di provvedere con tutta urgenza al funzionamento dei nuovi servizi provinciali si trascurarono le esigenze estetiche accontentandosi di modificare ed ampliare vecchi palazzi per adeguarli alla necessità di ospitarvi uffici importantissimi anzichè costruirne di nuovi i quali avrebbero agito decoro e bellezza alla città.

Ad ogni modo, in questo periodo, la città si arricchì di varie ed importanti opere: i palazzi della Banca d'Italia e del Banco di Napoli, gli edifici per l'Istituto Commerciale e per il Liceo Ginnasio i palazzi per gli impiegati statali e per i ferrovieri, la Casa popolare, il Campo Sportivo del Littorio, il parco-giardino, gli edifici scolastici riuniti, la palestra dell'Opera Balilla, la sistemazione del piazzale della stazione con l'adiacente edificio per il Dopolavoro ferroviario, la sistemazione della gradinata delle Colonne romane, il Monumento ai Caduti ecc. Si aggiungano i lavori per la fognatura nera, i lavori per la riattivazione e costruzione di banchine, o scalo di alaggio a Santa Maria, il primo tronco del binario ferroviario lungo il porto, la sistemazione del Palazzo del Governo, il Palazzo della Provincia, il Nido «Principessa di Piemonte» ecc. Sono state iniziate poi altre opere: la Casa del Balilla, il Sanatorio Antitubercolare, le Carceri Giudisiarie, la nuova pavimentazione delle banchine ecc. Non si può nascondere però che la nostra città abbia ancora bisogno di un piccone demolitore che venga manovrato senza pietà e senza riguardo.

S. E. il grand'uff. dott. Murino Mutinelli, terzo Prefetto di Brindisi, giunto fra noi da pochi mesi, appena prese possesso del suo alto ufficio si rese perfettamente conto della situazione e da perfetto Prefetto fascista, abituato all'azione, si occupò immediatamente del problema, studiandolo con passione sotto tutti gli aspetti.

Ne è risultato il piano regolatore della città già discusso ed esaminato dall'apposita commissione da lui nominata. Così si spera che quanto prima sarà data esecuzione ad un primo gruppo di opere che fanno parte del complesso dei lavori compresi nel detto piano regolatore.

Tale primo gruppo di opere può dividersi in tre parti: edilizie, stradali e marittime, ma ciascuna di esse è collegata alle altre in modo che si può tranquillamente affermare che finalmente siamo sulla buona strada verso la rigenerazione effettiva della città.

Innanzitutto la costruzione della fognatura bianca nei Corsi principali e la pavimentazione dei Corsi stessi con mattonelle di asfalto che darà un aspetto più bello alle tre magnifiche arterie. Ma a tale lavoro si ricollegava la necessità di evitare che dai Corsi transilassero i pesanti carri di merci che arrivano e partono via mare. E la soluzione è stata ottenuta studiando l'apertura di una strada che partendo dal Calvario di Porta Lecce, in diretta prosecuzione della Via di Circonvallazione, giungerà al

porto, compiendo un arco parallelo alla ferrovia ed a monte di essa. Finché sullo spazio attualmente occupato dalla Fabbrica Mattonelle dovranno sorgere i Magazzini generali ed il Punto Franco, questa strada verrà a conovviare tutto il traffico ad essi inerente. Inoltre questa nuova arteria verrà protetta a monte da un alto murogione sul quale correrà in un secondo tempo una bella strada panoramica a completamento della sistemazione della città lungo il seno di levante del porto.

Connesso a tali lavori è anche l'allargamento della banchina del seno di levante stesso e precisamente appena quel tanto necessario a far scomparire il rientrante presso la stazione ferroviaria marittima e ad allineare le banchine onde ottenere la possibilità di aumentare e quei fondati necessari all'attracco dei più grandi piroscafi quanto prima (Magazzini Generali ed al Punto Franco).

Nei riguardi della zona del porto, uno dei primi lavori compreso nel piano regolatore è il completo sventramento del Rione delle Sciabucche. Con tale importantissimo lavoro, segno intransigente per tante decine di anni da tutti i brindisini, oltre ad ottenere finalmente il risanamento di una delle più importanti zone cittadine, si otterrà anche l'ampliamento dell'antistante piazzale che servirà magnificamente anche ai fini commerciali del porto.

Connessa alla sistemazione delle Sciabucche è anche quella della sovrastante Piazza S. Teresa che, allargata notevolmente e migliorata con giardini e fontana, verrà congiunta mediante un ampio corso ed attraverso il Rione S. Pietro degli Schiavoni, con la Piazza Vittoria.

Per provvedere alle esigenze delle famiglie da sgomberare si stanno preparando i progetti per adeguati edifici di case popolari.

Altri lavori sono poi compresi nel pia-

no regolatore e che riguardano il miglioramento di altri quartieri. E' stata progettata una nuova arteria che partendo dalla Via del Duomo e precisamente di fronte al Palazzo Nervegna ora sede del Tribunale e della Corte d'Assise, attraversa il Rione di San Pietro degli Schiavoni e quello di S. Benedetto raggiungendo Piazza del Quartiere da dove un'altra ampia strada, quasi parallela a Via del Carmine darà alla città un nuovo comodo sbocco verso la campagna.

Il piano regolatore prevede anche il graduale allargamento della Via Filomeno Consiglio e della Via del Carmine con la sistemazione della intermedia Via Ferrante Fornari e con l'ampliamento della Piazza degli Angeli che potrà essere adibita al consueto mercato settimanale.

Dal lato di levante della città, sono previsti il risanamento dei Rioni della Annunziata e di S. Dionisio e la formazione di una strada panoramica a monte di quella da costruirsi quanto prima dallo Stato per migliorare l'accesso al porto come abbiamo già detto.

Naturalmente tutto questo poderoso complesso di opere, esposto molto superficialmente, e che non può degnamente essere risaltato attraverso le nostre poche righe, comprende la costruzione di edifici nuovi per i servizi pubblici e per abitazioni. In conclusione fra pochi anni, merco il valido interessamento del Governo Fascista e del suo illustre rappresentante fra noi, la preziosa collaborazione dell'attivo nostro Deputato al Parlamento avv. on. grand'uff. Ugo Bono e del Segretario Federale di Brindisi avv. comm. Lorenzo Mugnozza, Brindisi avrà cambiato completamente fisionomia ed avrà compiuto il primo passo per raggiungere quella meta che fu additata dal Duce allorchè la volle Capoluogo di Provincia: «Brindisi è destinata ad un'alta missione per la nostra espansione... Potente al tempo dell'Impero Romano, dovrà ritornare al suo antico splendore».

Jefferson Chelotti

sventramento dei vecchi quartieri, che con opportune rettifiche di strade già esistenti, onde rendere agevole la viabilità oggi in molti punti difficoltosa. Vi sarà modo così di porre più in vista i maggiori monumenti ai quali attualmente sono addossate delle indecorose catapecchie.

Chi oggi visita le immediate adiacenze del Porto di Brindisi vede però che tale vasto programma è confortato da una febbre di lavoro che non fa dubitare della sua attuazione. Le banchine si attrezzano sempre meglio e, fra poco, saranno percorse da binari ferroviari per tutta la loro lunghezza; sono in costruzioni capannoni per il ricovero delle merci, mentre l'area sulla quale saranno costruiti i magazzini generali è già individuata e le trattative per il loro funzionamento si avviano alla conclusione.

Sulla sponda di Posillipo, infine, si va ergendo di giorno in giorno la maestosa sagoma del Monumento al Marinaio d'Italia, che la riconoscenza della Nazione e la fiducia del DUCE nel sicuro divenire di Brindisi marittima, hanno voluto sorgesse a guardia di questo porto che conobbe tutte le audacie dei nostri navigatori in guerra.

Per quanto riguarda la navigazione aerea, oltre il campo di aviazione di S. Vito dei Normanni, collegato da un comodo servizio di autobus sia con la stazione ferroviaria che con quella marittima e con l'idroscalo, è stato costruito un campo di fortuna nella zona del Casale in prossimità del Porto.

Così Brindisi si va, a mano a mano, attrezzando per la delicata e nello stesso tempo importante funzione a cui il Regime Fascista ha voluto chiamarla.

Ma oltre che soddisfare a questa

nelle sue varie specialità di « moretto » « gialletto » e « rosso », ai ficheti, che popolano qua e là le campagne e che fanno della provincia di Brindisi la più importante provincia della Puglia per produzione di fichi secchi, i quali, com'è noto, vengono largamente esportati all'estero, confezionati in cestini, e quindi mangiabili, o per uso industriale, alle distese di tabacco che danno qualità molto pregiate, è tutto un rigoglio di vegetazione che sta a dimostrare con quanta tenacia si attenda al lavoro, nella maggiore comprensione dei doveri dell'ora, sia da parte dei conduttori dei terreni, che nelle coltivazioni approfondono i capitali e le più assidue cure, sia da parte dei lavoratori, sempre sobri e diligenti.

Avvertiamo appena che l'industria del Brindisino si limita a quella intimamente connessa all'agricoltura e che l'artigianato va risorgendo in qualche comune con successo, richiamando, qua e là, in vita consuetudini tradizionali. A Brindisi ne è esempio un laboratorio di mobili in vimini dell'Orfanotrofio maschile dei figli dei morti in guerra, a Fasano ed a Carovigno vi sono laboratori di tessitura, nel primo Comune per la fabbricazione di tappeti ed arazzi di intonazione prettamente locale, e nel secondo — per merito della Casa del Principe Dentice di Frasso — delle stoffe di tipo «homespun» inglesi. A Mesagne è sorto, per merito di un giovane artista — il Jurlaro — un laboratorio di ceramiche, imitazioni dall'antico, che sono molto ricercate ed apprezzate.

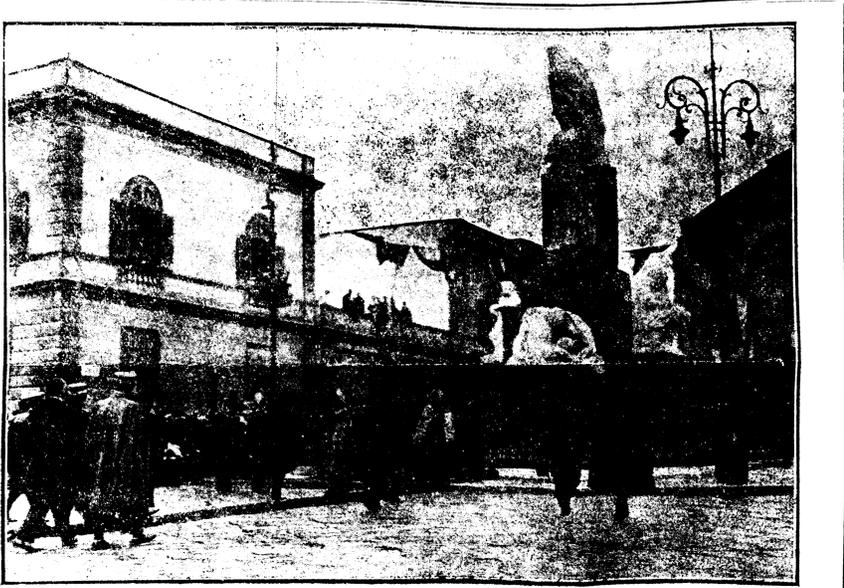
Ma abbiamo detto, la provincia di Brindisi ha anche tutta la caratteristica per diventare una meta dei turisti. E non solo per le numerose vestigie della sua civiltà millenaria che fanno del Brindisino il territorio più ricco di monumenti dell'epoca romana. Dall'alto delle ultime propaggini della Murgia dei trulli, si può godere il più bel panorama della regione pugliese; e infatti la Selva di Fasano e il vicino Laureto vanno diventando di giorno in giorno, la meta preferita di escursioni, e ameni luoghi di villeg-

giatura. Dall'alto di quelle colline popolate di trulli — le caratteristiche costruzioni di questa zona che, da rifugio occasionale di pastori, sono diventate, a mano a mano, case di contadini e poi vere e proprie abitazioni di famiglie coloniche, che le hanno abbellite e le hanno rese linde e ridenti — si può contemplare tutta la vedeggiante piana digradante verso il mare, con un colpo d'occhio che non si può avere in nessun'altra località della regione. L'aria salubre della collina ha favorito il sorgere di numerose villette che vengono abitate nella stagione estiva dalle nostre famiglie, le quali trascorrono lassù il loro periodo di vacanze. Ora si vuole far sorgere colà un grande albergo in modo da poter dare più confortevole assistenza ai villeggianti. E' in corso di costruzione lo aquedotto che porterà a quell'altezza l'acqua rigenerata del Sele, saranno sistemate le strade di accesso, sarà portata, in poche parole, la località all'efficienza necessaria per costituire un ricercato soggiorno estivo.

E se tutto questo lo mettiamo in relazione agli altri progetti di provvedere al rimboscimento della collina e all'apertura di una strada che dalla Selva conduca ad Ostuni, lungo la parte più alta della dorsale, avremo la percezione esatta di quel che si vuole diventi questa località, dove sarà possibile trascorrere la villeggiatura nelle migliori condizioni di spirito, di salubrità e fra gli indispensabili agi che rendono più bello il riposo.

Tutto quanto abbiamo sopra detto, lo si sta attuando, si noti, con una tenacia e una serietà di propositi veramente encomiabili, le quali, se da un lato mettono in luce le grandi benemerenze del Regime verso una nuova provincia, danno a questo lembo di terra, che ha costituito nei secoli la base più sicura per l'avvicendamento di civiltà millenarie, la fiducia e nelle sue possibilità per lungo tempo sopite e negli uomini che, con fede veramente fascista, la guidano verso i suoi immancabili destini.

Giuseppe Franco



Il Monumento ai Caduti brindisini inaugurato da S. M. il Re

La Provincia di Brindisi e la sua economia

Chi volesse spiegarsi il perchè il Regime abbia voluto nel vecchio Salento circoscrivere la nuova provincia di Brindisi, non à che da guardare alla magnificenza di questo porto che ha rappresentato, in ogni epoca, la testa di ponte per l'Oriente. Di questo specchio d'acqua, rifugio sicuro per i naviganti, Roma fece la base di ogni sua attività per il Levante; di qui partirono i crociati per la Terra Santa; di qui mossero i nostri snelli navigli, nell'ultima guerra, per le azioni più audaci contro la flotta austriaca che si riteneva sicura nelle sue basi a covare la « gloriuzia di Lissa ». Il porto di Brindisi fu ancora il rifugio sicuro per le operazioni che portarono al salvataggio dell'esercito serbo.

Il Fascismo ha voluto potenziare questo porto che va riacquistando tutta la sua importanza nei rapporti con l'Oriente, specie nei riguardi del traffico dei viaggiatori. Brindisi, infatti, è al terzo posto fra i porti italiani per il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati e viene solo superato dai porti di Genova e di Napoli. E' altresì scalo delle più importanti linee aeree italiane ed estere per il Levante ed il Sud-Africa e tiene a mantenere la sua caratteristica di « porto di velocità », cioè di porto che è alla confluenza dei mezzi più rapidi di comunicazione: dai marittimi, agli aerei, alla strada ferrata. Per Brindisi passano coloro che « hanno fretta » di portarsi dall'Occidente all'Oriente e viceversa, usufruendo dei mezzi più veloci.

Un porto che doveva rispondere ad una tale funzione non solo di carattere nazionale, ma altresì internazionale, doveva avere anche la giusta importanza politica; e il Regime, con

la chiaroveggenza del suo DUCE, ha voluto che il suo territorio circostante fosse elevato alla dignità di provincia autonoma.

Naturalmente ciò ha imposto al Brindisino dei doveri; chè ad incominciare dal Capoluogo è necessario dare ai viaggiatori di transito l'esatta visione dell'Italia rinnovata. Lo straniero che approda a Brindisi, deve ricevere da questa Città dalla storia millenaria, la prima impressione del nuovo ordine instaurato dalle Camicie Nere e, idealmente, le Colonne terminali della Via Appia che si rispecchiano nel profondo bacino del suo porto, devono degnamente ricalcare il cammino non solo nel ricordo storico, ma nella realtà presente, che conduce alla gran madre Roma.

Passata la prima fase dell'attrezzatura della Provincia per i nuovi compiti a cui era chiamata, ora si guarda alla nuova missione con la necessaria organicità di programmi che è il segreto per raggiungere mete lontane. Presto la città di Brindisi avrà il suo piano regolatore, che non solo mira con l'abbattimento dei quartieri malsani sorti nel periodo della sua maggiore decadenza - al risanamento della città, il che rappresenta, dopo tutto, un alto dovere sociale, ma provvede organicamente anche al suo sviluppo edilizio, con modernità di concetti e largo sguardo sull'avvenire. E' considerata la necessità di dare a questo porto ampie strade per lo smistamento del suo traffico, strade che dalle calate immetteranno direttamente sulle grandi vie nazionali, superando le mura che ancora cingono la Città. Altre arterie saranno aperte nel cuore dell'abitato stesso, sia come risultato dello

sua funzione di transito, nel traffico marittimo ed aereo, che pure è importantissima, la Città e la Provincia hanno in sé sufficienti elementi di vitalità, sia dal lato economico che storico e quindi turistico, per giustificare la vita autonoma a cui sono state chiamate.

Dal lato dell'economia, a prescindere da quella portuaria a cui abbiamo sopra accennato, v'è l'attività agricola, la quale, se è comune alle altre provincie finitime della Puglia, ha anche tratti suoi particolaristici.

Infatti, a mano a mano che si scende dalle ultime propaggini della Murgia nel verdeggianti tavoliere, si incontrano sistemi di colture e di conduzione assai caratteristici. Chè se sulle ultime propaggini delle colline murgiose, dove la sistemazione dei terreni a ripiani, comune a tutta la murgia del sud est, sta a dimostrare la tenacia del contadino che ha avuto la costanza di praticare delle coltivazioni come in tanti vasi, costituiti da quel terreno che egli è riuscito col tempo a raccogliere, costruendo argini colle pietre stesse contro le quali si accaniva, nel piano, invece, si hanno non pochi esempi di costanza e di perizia tutta nostrana, laddove alla palude sono state contese zone, ora già rigogliose di olivi e mandorli o adattate a coltivazioni cerealicole, di melloni e, finanche, di vigneti che già producono ottime uve da tavola.

E dalla verde e vetusta distesa degli uliveti di Serranova, fin sulle colline di Carovigno, Ostuni, Cisternino e Fasano, di là digradanti verso Ceglie e Francavilla, ai vigneti opimi della pianura, che in S. Pietro Vernotico hanno una base industriale e commerciale di rinomanza mondiale, ai mellonai dell'agro di Brindisi, che alimentano l'esportazione delle più gustose varietà del prezioso prodotto

Il nostro magnifico porto

« Tres in orbe portus scurrissimi: Junius, Julius et Brundisium »: questa celebre frase, la cui origine si perde nel tempo, è uno dei più antichi ed espliciti riconoscimenti delle eccezionali doti di sicurezza del porto di Brindisi, giacchè con tale aforisma si volle significare, secondo alcuni, che mentre nella buona stagione — mesi di giugno e luglio — tutti i porti sono sicuri, quello di Brindisi lo è in tutte le stagioni dell'anno o, secondo altri, che durante i mesi di giugno e luglio si naviga ovunque tanto sicuri come nelle acque del porto di Brindisi.

E poichè alle speciali doti di sicurezza — quelle doti che facevano dire a Luciano: «... sicchè, affidato appena ad una tremula fune, possono le navi rimanere tranquille e sicure » — si uniscono quelle dell'ampiezza e della favorevole posizione geografica, non può meravigliare che i romani, maestri anche in fatto di comunicazioni, lo sceglierono come punto di partenza per le loro tirremiti che dovevano spingersi alla conquista dell'Oriente, e che lo unissero all'Urbe con quella Via che, fra le grandi arterie romane, meritò il nome di *Regina Viarum*, la famosa Appia, cui più tardi si aggiunse anche la *Egnatia o Traiana*.

E non poteva essere altrimenti. Lungo tutto il litorale Adriatico, che la natura sembra si sia divertita a creare pressochè uniformemente piatto ed aperto a tutti i venti, non si apre nessuna grande insenatura, non sfocia nessun grande fiume il cui estuario possa essere utilizzato per riparo alle navi: solo il porto di Brindisi ampio, profondo, sinuoso, ben protetto contro tutti i venti e, per di più, situato quasi all'estremità della penisola e cioè nel punto più favorevole sulla via di quell'Oriente che, culla delle civiltà più antiche, doveva necessariamente abbagliare con le sue ricchezze ed i suoi misteri.

Dopo lo splendore raggiunto durante il periodo romano, il porto di Brindisi subì tutte le conseguenze delle invasioni barbariche e delle successive dominazioni straniere. Brevi sprazzi di luce all'epoca delle Crociate e poi di nuovo l'abbandono.

E' doveroso riconoscere che i Borboni fecero parecchio per rimettere in efficienza il nostro porto; ma fu soltanto l'unificazione del Regno d'Italia e l'apertura del Canale di Suez che segnò il rifiorire del porto di Brindisi, tanto che nel 1913 il suo traffico annuale era riassunto nelle seguenti cifre: 3905 piroscafi e velieri arrivati e partiti; 309.936 tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate; 38.185 viaggiatori arrivati e partiti.

Ma la grande guerra accesa dal colpo di rivoltella di Sarajevo, troncava questo magnifico fiorire di traffici. Come il popolo italiano vestì il gri-

gio - verde sacrificando con entusiasmo gli interessi individuali sull'altare della Patria, così il porto di Brindisi vide senza rimpianto inaridirsi le fonti della propria prosperità per vestire l'assidua bellica.

Le tranquille acque usate a bagnare le carene dei piroscafi e dei velieri commerciali, ospitarono le ferree prore delle innumerevoli navi da guerra e dei numerosi trasporti militari.

Non è qui il caso di dilungarsi sul contributo che Brindisi dette generosamente alla conquista della vittoria giacchè in altra parte del Giornale ne parla competentemente il Prof. Giacomo Rubini.

Conclusa vittoriosamente la guerra, come i soldati che avevano combattuto e vinto vennero misconosciuti e dimenticati, così il porto di Brindisi subì tutte le conseguenze di una politica che è inutile qualificare.

Il commercio non ritrovò le antiche vie ostacolate dall'anarchia che regnava negli ambienti marittimi e specialmente dallo stato di deperimento in cui era caduto il porto per il logorio dei quattro anni di guerra: banchine cadenti, strade di accesso inservibili, impianti ferroviari deficienti... e solo quando il soffio vivificatore del Fascismo iniziò la sua opera ricostruttrice, anche il porto di Brindisi potette riprendere il suo respiro ampio e potente.

In dieci anni, molto è stato fatto. Oggi, tutte le vecchie banchine sono state non solo riattivate, ma anche prolungate lungo molti tratti delle sponde dei seni interni finora privi. E poi: impianti ferroviari efficienti; strade di accesso magnifiche; una Compagnia Portuale che è citata ad esempio per disciplina e laboriosità; ecc.

Conseguenza logica di questo stato di fatto è il continuo incremento del traffico, incremento tanto più significativo in quanto si verifica anche in questi tempi in cui la crisi economica mondiale ha contratto tutti i traffici. Ecco alcune cifre molto significative desunte da pubblicazioni ufficiali: Navi arrivate e partite: Anno 1928 N. 2152, anno 1932 N. 2564, aumento in cinque anni del 19,19 per cento. Tonnellaggio di stazza delle navi suddette: Anno 1928 tonn. 3.580.072, Anno 1932 tonn. 4.609.446, aumento del 29,94 per cento. Merci sbarcate ed imbarcate: Anno 1928 tonnellate 91715, anno 1932 tonn. 123.431, aumento del 34,58 per cento.

Nè questo incremento si è arrestato giacchè le cifre del primo trimestre di quest'anno segnano ancora un aumento su quelle del corrispondente periodo del 1932. Infatti: navi arrivate e partite 827 e 643 (aumento del 28,62 per cento); merci tonn. 43.582 - 31.512 (aumento del 38,30 per cento); viaggiatori

5440 e 4393 (aumento del 24 per cento circa).

Un'altra importante e caratteristica prerogativa del porto di Brindisi è quella di essere un porto di velocità. Infatti, per la sua favorevole posizione geografica e per le sue doti di sicurezza e di capacità è il preferito da quanti hanno necessità di far presto. Ne è una prova sia l'essere stato scelto quale capolinea di importanti linee aeree, la evidente preferenza che hanno per esso sia il gran numero di viaggiatori internazionali e di alte personalità italiane ed estere. Basti dire che in meno di tre anni ben trentanove fra Regnanti, ex Sovrani e Principi Reali sono giunti o partiti sia per via marittima che per via aerea.

Per chiudere questa rapida rassegna, che ha dovuto necessariamente essere contenuta in limiti brevi, riteniamo opportuno dire due parole sul porto come si presenta attualmente ed elencare le importanti linee di navigazione che vi fanno capo.

Il porto si divide in tre parti o, più propriamente, è composto da tre porti uno di seguito all'altro. All'imboccatura sorge il Castello Alfonso, formidabile baluardo innalzato dagli Aragonesi nel 1480.

Difeso dai venti del nord e del nord-ovest dalle isole di S. Andrea e dalle alture della costa delle Fontanelle, è sempre calmo, tanto da servire di ricovero alle navi di poggiate ed all'ammarraggio e decollaggio, con qualunque tempo, degli idrovolanti dell'aviazione civile e di quella militare. In fondo al porto medio si apre il Canale Pignatelli dal quale si accede al porto interno. Quest'ultimo si divide in due rami leggermente sinuosi e piegati a semicerchio che abbracciano, per così dire, il promontorio sul quale sorge la città.

Il porto interno, viene a trovarsi quindi ad una distanza di qualche chilometro dal mare aperto e per la sua speciale conformazione è di una sicurezza assoluta giacché nessun vento, da qualunque quadrante esso spiri e di qualunque violenza esso sia, riesce ad incresparsi le acque, così che ha più l'apparenza di un lago azzurro che di un porto di mare.

Mentre il porto medio, sulle cui sponde hanno trovato posto i capaci magazzini dell'idroscalo (cui sarà quanto prima aggiunto anche il nuovo campo d'aviazione che sta per essere ultimato), costituisce una preziosa riserva per l'avvenire, tre quarti delle sponde del porto interno sono stati interamente banchinati e serviti dai binari della ferrovia. Nel seno di levante sta costruendosi un magazzino per le merci deperibili e quanto prima verrà iniziata anche la costruzione del Magazzino Generali. Sulla sponda settentrionale del seno di ponente sta sorgendo il grandioso Monumento al Marinaio d'Italia e tutta la sponda che dal Monumento va fino al tragheto di Santa Maria verrà sistemata a Lungomare cui faranno da sfondo i villini e le piante della Contrada Casale. Altri lavori sono in progetto e saranno connessi alla sistemazione generale della città, in seguito al nuovo Piano regolatore. In questo modo, Brindisi può guardare con fiducia all'avvenire del suo porto.

Ecco in brevi cenni le linee di navigazione che approdano a Brindisi.

LINEE SETTIMANALI. Grande Espresso Trieste-Istanbul: Nell'andata tocca Brindisi il venerdì e nel ritorno il sabato. E' la linea più veloce che unisca l'Italia ad Istanbul e segue l'itinerario: Trieste, Venezia, Brindisi, Pireo, Istanbul.

Celero Cipro-Palestina: Nell'andata tocca Brindisi il giovedì e nel ritorno la domenica. Itinerario: Trieste, Brindisi, Larnaca, Gialfa, Caifa, Beirut e viceversa.

Venezia Dalmazia-Brindisi: Questa linea settimanale arriva a Brindisi il giovedì alle 16 e riparte alle 23. Itinerario: Venezia, Trieste, Pola, Zara, Sebenico, Spalato, Lagosta, Gravosa, Bari, Manfredonia, Barletta, Antivari, San Giovanni di Medua, Durazzo Valona, Brindisi e viceversa.

LINEE QUATTORDICINALI. Grande Espresso Europa-Egitto: Nell'andata tocca Brindisi ogni due domeniche e nel ritorno ogni due lunedì. Linea rapidissima che unisce l'Italia all'Egitto in appena 47 ore. Itinerario: Trieste, Venezia, Brindisi, Alessandria e viceversa.

Celero Trieste-Rodi-Alessandria: Nell'andata tocca Brindisi ogni due lunedì e nel ritorno ogni due martedì. Itinerario: Trieste, Venezia, Bari, Brindisi, Pireo, Rodi, Alessandria e viceversa.

Venezia-Smirne: Nell'andata tocca Brindisi ogni due lunedì e nel ritorno ogni due martedì. Itinerario: Venezia, Trieste, Bari, Brindisi, Pireo, Rodi, Calino, Leros, Smirne e viceversa.

Venezia-Egeo-Alessandria: Nell'andata tocca Brindisi ogni due giovedì e nel ritorno ogni due sabato. Itinerario: Venezia, Trieste, Ancona, Bari, Brindisi, Santiquaranta, Corfu, Pireo, Syra, Smirne, Scio, Vathy, Leros, Calino, Coo, Rodi, Alessandria e viceversa.

Turistica Mediterraneo Orientale: Nell'andata tocca Brindisi ogni due venerdì e nel ritorno ogni due sabato. Itinerario: Trieste, Venezia, Brindisi, Pireo, Istanbul, Rodi, Larnaca, Limassol, Beirut, Tripoli d'Asia, Caifa, Gialfa Porto Said, Alessandria, Siracusa, Napoli, Genova, e viceversa.

Soria A: Nell'andata tocca Brindisi ogni due mercoledì e nel ritorno ogni due domenica. Itinerario: Trieste, Venezia, Bari, Brindisi, Pireo, Canea, Candia, Alessandria, Port Said, Gialfa, Caifa, Beirut, Tripoli d'Asia, Alessandria, Merina, Famagosta, Larnaca, Limassol, Adalia, Rodi, Pireo, Candia, Calamata,

Brindisi, Venezia, Trieste, Fiume, Trieste. Soria B: Nell'andata tocca Brindisi ogni due mercoledì e nel ritorno ogni due domenica. Itinerario: Trieste, Venezia, Ancona, Brindisi, Patraso, Pireo, Limassol, Larnaca, Merina, Alessandria, Tripoli, Beirut, Caifa, Gialfa, Port Said, Alessandria, Brindisi, Trieste, Venezia, Fiume, Trieste.

Dambio: Nell'andata tocca Brindisi ogni due lunedì e nel ritorno ogni due domenica. Itinerario: Trieste, Venezia, Ancona, Bari, Brindisi, Santiquaranta, Patraso, Pireo, Volo, Salonicco, Metelino, Istanbul, Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Gatalz, Braila e viceversa. Mar Nero: Nell'andata tocca Brindisi ogni due lunedì e nel ritorno ogni due martedì. Itinerario: Trieste, Venezia, Ancona, Brindisi, Santiquaranta, Patraso, Aeghion, Pireo, Volo, Salonicco, Cavalla, Alexandropolis, Istanbul, Burgas, Varna, Costanza, Ojessa, e viceversa.

Commerciale Adriatico-Tirreno: Nell'andata tocca Brindisi ogni due giovedì e nel ritorno ogni due lunedì. La linea, che parte da Fiume, tocca tutti i principali porti dell'Adriatico, dell'Jonio e del Tirreno non esclusi quelli della Sicilia, e termina il suo giro a Genova e Savona.

LINEE MENSILI. Grande Espresso India-Estremo Oriente: E' la più rapida comunicazione mar-

ittima fra l'Europa e l'Estremo Oriente; essa è servita dai grandi e lussuosi piroscafi «Conte Rosso» e «Conte Verde». Itinerario: Trieste, Venezia, Brindisi, Port Said, Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai e viceversa.

Commerciale India-Estremo Oriente: Linea commerciale molto importante giacché si spinge fino ai porti del Giappone; itinerario: Trieste, Venezia, Brindisi, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Kobe, Moji, Dairen, Yokohama e viceversa.

Commerciale Indie-Olandesi: Itinerario: Trieste, Venezia, Brindisi, Port Said, Aden, Karachi, Bombay, Batavia, Samarang, Soerabaya, Makassar e viceversa.

LINEE ESTERE. Oltre alle linee elencate, e che sono tutte servite dalla bandiera italiana, nel porto di Brindisi fanno capo anche una linea settimanale greca della «Hellenic Coast Lines» che ha il seguente itinerario: Smirne, Mitilene, Gio, Pireo, Patraso, Corfu, Santiquaranta, Brindisi e viceversa e che giunge a Brindisi il lunedì mattina e riparte il lunedì sera; e una volta o due al mese approdano anche i vapori tedeschi che vengono dai porti del Mare del Nord.

Jefferson Chelotti

Brindisi importante centro aereo

Allorché il 1. Agosto 1926 il capitano Comandante Umberto Maddalena pilotando un grande idrovolante Savoia-Marchetti, inaugurava con un volo superbo la prima grande linea aerea civile della rinascenza aviazione italiana, e cioè la Brindisi-Atene-Costantinopoli, la cittadinanza brindisina apriva il cuore alle più rosee speranze nell'avvenire che era riservato al suo porto quale scalo aereo di linee civili.

E' ormai nota l'importanza che ha il porto di Brindisi nei riguardi della navigazione marittima: importanza che gli viene dalla favorevolissima posizione geografica che ne fa la naturale testa di ponte verso l'Oriente, dalla sua sicurezza assoluta giacché quando le acque dell'Adriatico sono sconvolte dalle più furiose tempeste, dall'ampiezza dello specchio d'acqua e dai fondali che permettono la manovra e l'attracco alle banchine anche alle navi di grossissimo tonnellaggio, dall'essere capolinea della ferrovia litoranea adriatica che gli permette di avere rapidissime comunicazioni con la Capitale, con l'Alta Italia e con i grandi valichi Alpini. Se tutte queste principali doti costituiscono fattori importantissimi contribuenti a farne il porto più veloce per le comunicazioni marittime con l'Oriente, a maggior ragione dovevano imporsi per le comunicazioni aeree nelle quali il fattore velocità è il primo.

Ed è naturale quindi che gli apparecchi aerei delle linee civili dovessero far capo a Brindisi per spiccare il volo verso i cieli luminosi dell'Oriente, sia perché trovatisi all'estremità di questo immenso molo costituito dalla penisola italiana, sia perché gli idrovolanti, avendo bisogno di uno specchio d'acqua ampio e calmissimo in tutte le stagioni e sotto l'imperverarsi di qualsiasi vento, non potevano trovare nessun'altra località con i requisiti necessari alla sicurezza delle partenze e degli amarraggi.

Ei infatti le speranze dei brindisini non andarono deluse. Come abbiamo detto la prima linea inaugurata fu la Brindisi-Atene-Costantinopoli. Esercita dalla Società Aero Espresso Italiana, copre una distanza di 1437 chilometri in una diecina di ore di volo. Durante il percorso vengono effettuate una fermata fissa ad Atene e due fermate facoltative: a Patraso fra Brindisi ed Atene ed a Mitilene fra Atene e Istanbul. Attualmente il servizio è bisettimanale con partenze da Brindisi il lunedì ed il giovedì alle ore 12 e ritorno il martedì ed il sabato alle 11.30.

Nell'aprile 1928 venne inaugurata la linea Brindisi-Vallona più tardi prolungata fino a Santiquaranta e successivamente soppressa perché sostituita dalla Brindisi-Tirana-Salonicco che è il prolungamento della Roma-Brindisi e della quale parleremo in seguito.

Nell'aprile 1929 venne istituita la Venezia-Brindisi. Esercita allora dalla Società Transadriatica, in seguito alla fusione di questa Società con la Società Aerea Mediterranea, è attualmente esercitata da quest'ultima. Il servizio è disimpegnato con apparecchi terrestri ed il percorso di Km. 775 viene coperto in circa cinque ore e mezzo comprese le fermate a Bari, ed Ancona ed a Rimini.

Attualmente è trisettimanale con arrivi a Brindisi il lunedì, il mercoledì ed il venerdì alle 13.15 e partenze il martedì, il giovedì ed il sabato alle ore 13.45.

Nel febbraio 1931 venne istituita la Brindisi-Atene-Rodi, anche essa esercitata dalla Società Aero Espresso Italiana. Essa, con un percorso di Km. 1185, unisce la nostra città all'Isola delle Rose con sette ore di volo, fermando ad Atene ed, eventualmente, anche a Patraso ed a Syra. Attualmente è settimanale con partenze da Brindisi il martedì alle ore 10.45 e ritorno il venerdì alle 13.35.

Cinque mesi più tardi, e cioè nel luglio 1931, venne istituita la linea Roma-Brindisi che più tardi venne trasformata nella Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco. Esercita dalla Società Aerea

Mediterranea, essa è disimpegnata con grandi apparecchi terrestri ed il percorso di Km. 1100 viene coperto in sette ore e mezzo di volo comprese le fermate. Attualmente è trisettimanale: nell'andata passa da Brindisi il lunedì, il mercoledì ed il venerdì dalle 10.15 alle 10.35 e nel ritorno il martedì, il giovedì ed il sabato dalle 13.50 alle 14.10.

Nell'ottobre dello stesso anno 1931 vennero istituite dalle Imperial Airways inglesi le due importantissime linee settimanali Brindisi-India e Brindisi-Sud Africa. La prima, lunga 6500 chilometri, attraversa la Grecia, l'Asia Minore, la Palestina, l'Iraq, l'Arabia, l'Oceano, il Balucistan e termina a Karachi. Il percorso, comprese le fermate, viene coperto in poco più di quattro giorni da grossi idrovolanti, giacché partendo da Brindisi il lunedì verso mezzogiorno, si arriva in India alla sera del venerdì. Nel ritorno, giunge a Brindisi verso mezzogiorno della domenica. La seconda linea ha un percorso di circa 13000 chilometri ed attraversa la Grecia, l'Egitto, il Sudan Anglo-Egiziano, l'Uganda, il Kenia, il Tanganica, la Rhodesia, il Transval e la Provincia del Capo. Nell'andata, parte da Brindisi il venerdì alle 11.30 ed arriva a Cape Town dopo nove giorni di volo. Nel ritorno arriva a Brindisi il venerdì alle 11.

Nello stesso inverno anche la grande linea olandese Amsterdam-Batavia, senza dubbio una delle più lunghe linee civili, decise di fare scalo a Brindisi durante i mesi invernali e cioè proprio nei mesi in cui riesce più pericolosa la rotta dei Balcani. Infatti anche quest'anno, con gli ultimi di aprile, i grandi apparecchi olandesi hanno cessato di transitare da Brindisi per ritornare col prossimo ottobre.

Proprio in questi giorni è stata poi inaugurata la linea Portofino-Brindisi, giornaliera, esercitata dalla Società Italiana Servizi Aerei. Linea magnifica, perché costeggia tutta la Dalmazia, fermandosi nelle località più incantevoli. Essa infatti tocca Trieste, Brioni, Lussino, Zara, Lagosta e Durazzo. Arriva a Brindisi alle ore 16.30 e riparte alle 8.30. Il servizio è disimpegnato da ottimi idrovolanti.

Un inconveniente che se non ha compromesso un maggiore sviluppo delle linee a Brindisi ha costituito indubbiamente un grave ostacolo, è stato fin oggi il fatto che il Campo d'Aviazione per l'atterraggio e la partenza degli apparecchi terrestri era troppo lontano dalla città e dall'idroscalo e non aveva i requisiti necessari per il buon atterraggio dei più grossi apparecchi perché facilmente impantano.

Infatti l'aviazione civile ha dovuto fino ad oggi servirsi del Campo impiantato affrettatamente all'inizio della guerra per necessità militari in località Mormorella, campo che risente ancora del fatto che originariamente esso fu creato per dirigibili e quindi senza un fondo troppo resistente alle piogge.

Ma, grazie alle cure che il Governo Fascista dedica all'aviazione, anche questo inconveniente verrà rimosso entro quest'anno, giacché l'Amministrazione Provinciale ha provveduto al nuovo grandioso campo in località Intappiate: un Campo magnifico sotto tutti i punti di vista, a cominciare da quello dell'ampiezza perché misura oltre cento ettari di superficie, e da quello del fondo compatto e soffice che permetterà l'arrivo e la partenza anche dei più grossi apparecchi. Un altro vantaggio importantissimo è dato dalla vicinanza alla città e specialmente del trovarsi ad immediato contatto con l'idroscalo così da rendere possibile il rapido passaggio dei viaggiatori dagli apparecchi terrestri a quelli marini e viceversa.

Il nuovo campo è presso che pronto, cosicché fra breve potrà entrare in funzione, contribuendo indubbiamente ad un maggiore incremento del servizio aereo, così importante nella vita moderna, ed accrescendo la già grande importanza che Brindisi ha assunto nel quadro delle comunicazioni aeree nazionali ed internazionali.

Jefferson Chelotti

IL DOPOLAVORO NELLA PROVINCIA DI BRINDISI

Il Dopolavoro ha iniziato la sua attività, nella Provincia di Brindisi, nel secondo semestre del 1928. Era allora del tutto ignorato anche in altre provincie l'organizzazione dopolavoristica aveva già aggiunto sviluppi veramente lusinghieri per la grande simpatia che questa nuova geniale creazione del Regime aveva incontrato fra le masse lavoratrici.

Si cominciò, nella nostra Provincia, con un lavoro metodico, paziente, tenace.

Bisognava infondere nei nostri lavoratori quello spirito associativo fin allora quasi del tutto traucurato; bisognava infondere nuove energie a quelle pochissime istituzioni affini che traevano vita stentata ed incerta, senza una guida sicura, senza una meta precisa; bisognava soprattutto far sorgere delle sedi, creare dei gruppi prettamente dopolavoristici, secondo le direttive precise delle superiori gerarchie.

I mezzi finanziari a disposizione erano inadeguati alle finalità da raggiungere, ma si suppliva con la fede e con l'attività, costanza e tenace.

Nel 1929, l'opera di propaganda e di organizzazione cominciò a dare i primi frutti. E' di quell'anno la partecipazione di una fioridrammatica del Dopolavoro (il Circolo Artistico Brindisi) al Concorso Interregionale di Napoli. Si dovettero superare difficoltà enormi, ma i risultati del Concorso furono più che lusinghieri e seguirono, per la nostra Provincia, l'inizio di una nuova intensa attività nel campo fioridrammatico.

Nel 1930 si svolse, infatti, il I. Concorso Provinciale Fioridrammatico con la partecipazione di cinque complessi artistici; nel 1931, il I. Concorso Provinciale di declamazione, con 8 partecipanti; nel 1932 il 2. Concorso Provinciale Fioridrammatico, al quale parteciparono ben dieci fioridrammatiche, mentre altre due, all'ultimo momento, erano da forza maggiore costrette a ritirarsi.

Questi concorsi, l'ultimo specialmente, ebbero un risultato ben superiore a quello rappresentato dalla semplice emulazione dei complessi partecipanti e dalle classifiche; raggiunsero, infatti, lo scopo importantissimo di interessare, e saremmo per dire, di appassionare masse rilevanti di dopolavoristi e di popolazione e l'altro, non meno importante, di mettere in opportuna mostra complessi artistici di notevole valore e singoli dilettanti di pregio veramente attendibile.

Sempre nel campo dell'educazione artistica, degna di rilievo la costituzione della Scuola Corale del Dopolavoro Provinciale, che conta già molti e ben affiatati elementi e che, attraverso le lezioni impartite giornalmente dal M. Aldo Briganti, ha risolto quello che era anche un problema cittadino: l'esistenza di un gruppo corale.

Sotto gli auspici del Dopolavoro, in quasi tutti i Comuni della Provincia, si venivano costituendo importanti complessi bandistici ed altri gruppi orchestrali, mentre una discreta diffusione veniva data agli apparecchi cinematografici ed a quelli radiofonici.

Anche nel campo dello sport, risultati assai confortevoli si ottennero fin dal 1929.

Furono effettuate, in quell'anno, le prime adunate provinciali per il conseguimento dei brevetti, con 64 partecipanti ai brevetti atletici e 36 ai brevetti di nuotatore veloce. Furono rispettivamente consegnati 35 e 21 brevetti.

Al I. Concorso Giuoco Atletico Nazionale, svoltosi anche nel 1929 la squadra del Dopolavoro Provinciale di Brindisi conquistò uno dei primissimi posti fra tutte quelle dell'Italia Centro Meridionale.

Anche nel giuoco della «Volata» furono in quell'anno, e nei successivi, conseguiti risultati brillanti, che concludono vittoriosamente vari incontri con le squadre delle Provincie limitrofe.

Nei campionati Nazionali di Corsa Campestre, ai quali il Dopolavoro Provinciale di Brindisi ha sempre partecipato previa un'accurata selezione, attraverso i campionati comunali, dei migliori elementi, la migliore eloquenza è rappresentata dalle cifre: il 16. posto raggiunto nel 1930, il 5. posto nel 1931, il 10. nel 1932 ed il 2. nel 1933.

Le adunate provinciali per il conseguimento dei brevetti davano di anno in anno risultati sempre più soddisfacenti.

Nel 1930, all'adunata per il conseguimento dei brevetti atletici parteciparono N. 93 dopolavoristi; nel 1931 N. 153; i brevetti conseguiti furono rispettivamente 67 e 110.

Le adunate annuali per il conseguimento dei brevetti di «nuotatore veloce» hanno dato i seguenti risultati: 1930, partecipanti N. 36, brevetti conseguiti n. 21; 1931, partecipanti n. 36, brevetti conseguiti n. 27; 1932, partecipanti n. 29, brevetti conseguiti n. 22.

Questi risultati dall'attività sportiva dopolavoristica, nella nostra Provincia, hanno fatto convergere l'attenzione e l'interesse dei lavoratori che, in gruppi sempre più numerosi, vi si sono lasciati attrarre.

Risultati egualmente lusinghieri si raggiungevano con le adunate provinciali per il conseguimento dei brevetti

di «caudaces ciclisti». Da 73 partecipanti, con 40 brevetti conseguiti, nel 1929, si passava a 92 partecipanti, con 72 brevetti conseguiti, nel 1930 ed a 105 partecipanti, con 96 brevetti conseguiti, nel 1931.

Deigna di rilievo anche, nel campo dell'escursionismo, la partecipazione, con due staffette ciclistiche, alle due fortunate Nazionali di Roma oltre le gite spesso organizzate nei vari comuni della Provincia e nelle Provincie limitrofe.

Nel campo del folklore, la cui attività poteva considerarsi del tutto inesistente, il Dopolavoro di Brindisi, prendendo lo spunto da una graziosa manifestazione ideata dalla Brigata Amatori Storia ed Arte, organizzava, nel ferragosto del 1930, la grande festa della «Mellonata» che ripetutasi negli anni successivi, ha saputo conquistare tutte le simpatie del nostro popolo che, attraverso suoni e canti popolari, sulla ridente spiaggia di S. Apollinare, gremita fino all'inverosimile e fantasticamente illuminata, ritrova la sua più sana e spensierata allegria. I concorsi fra i produttori di meloni, tra i camerini e le imbarcazioni meglio addobbate ed illuminate, il chiasso brioso, in una fantasmagoria di luci e di colori rappresentano una delle più belle rea-

lizzazioni del Dopolavoro Brindisino. A fianco di queste attività, non sono state trascurate quelle riguardanti la cultura popolare e l'insegnamento professionale, con l'organizzazione di corsi di disegno, di pittura, di cultura generale, nonché i corsi teorici pratici per meccanici aeronautici, per autisti ecc. Non sono state trascurate l'assistenza sociale e quella igienica-sanitaria, che assicurano ai nostri tesserati ogni specie di agevolazioni e di conforto.

In tutti i comuni della Provincia intanto, a solida base dell'organizzazione, si è provveduto a creare sedi capaci e decorose, con biblioteche, bigliardi, apparecchi radiofonici, teatrini e con quanto altro possa trascinare la massa dei nostri ottimi lavoratori.

Tali, in breve, le realizzazioni in questi pochi anni di propagganda di organizzazione.

C'è però molto da fare, anche se molto è stato già fatto. Noi contiamo di poter vedere, stretti intorno ai gagliardotti del Dopolavoro, masse sempre più numerose e compatte di lavoratori, per marciare insieme, accomunati dalla stessa fede, guidati dagli stessi ideali, verso le mete che il DUCE ci addita.

Paolo De Cesaris

Responsabile: Ettore Accettulli

Brindisi Tip. del Giornale

FIAMMA

GRAN RISTORANTE - Piazza Cairoli

GRAN CAFE' - Corso Umberto-Piazza Cairoli

Sale per bigliardi - Servizio d'orchestra

Proprietari: FRATELLI PALAZZO - BRINDISI

Un regalo?
Un bell'oggetto?
da
Michele Lisco fu Simeone

Corso Umberto 30 - 32 - BRINDISI - Corso Umberto 30 - 32

Oreficeria - Argenteria - Orologeria

La scarpa elegante
a buon mercato
solo da
Romualdo Caravaglio

BRINDISI
Corso Garibaldi N. 93.

GIOIELLERIA - OREFICERIA
ARGENTERIA - OROLOGERIA

Paolo Fischetti

Corso Garibaldi 97 - BRINDISI - Corso Garibaldi 97

Ricco assortimento articoli per regalo
Regolatori da muro
Svegli d'ogni tipo e forma.