



IL QUADRATO DEGLI AUTOCARRI DURANTE LA BATTAGLIA DI ZUETINA.

## L'AUTOMOBILE E LA GUERRA

La guerra moderna non si combatte soltanto col fucile e col cannone. Strumenti d'azione, ausiliari ma indispensabili, sono tutti quei «servizi» senza i quali nessun esercito può muoversi ed operare. Il servizio logistico vi ha una parte preponderante e a disimpegnarlo colla maggior desiderabile celerità è intervenuto da alcuni anni quel prezioso e possente veicolo che è l'automobile.

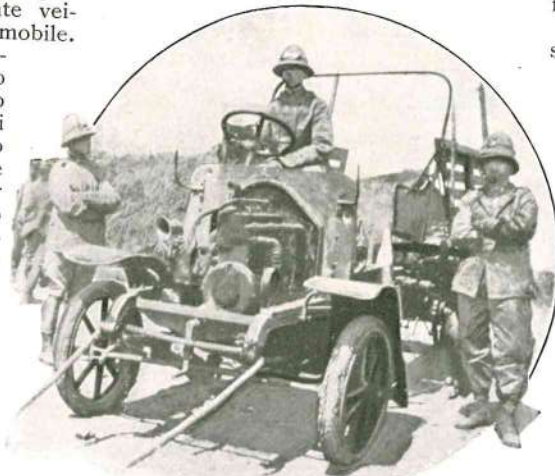
Se si deve riconoscere che questo ammirevole mezzo di trasporto è ormai largamente entrato nell'uso pubblico e privato, si deve pur affermare che esso si è saldamente imposto negli usi militari. Guai all'esercito che non sia provvisto di molte e buone automobili. Una deficienza in tale dotazione lo può mettere in istato di grave inferiorità.

Necessaria nelle guerre fra eserciti organizzati, l'automobile è utilissima anche nelle guerre coloniali. L'Italia ha potuto farne ampia ed esauriente prova nell'aspra conquista libica. Si può asserire senza tema di esagerare che molto si deve all'automobile di ciò che si è fatto in Tripolitania e in Cirenaica, dove forse non sa-

remmo oggi al punto in cui siamo se non avessimo avuto, arma formidabile, la macchina a benzina. Consentendo molte celeri spedizioni, essa ha singolarmente facilitata la innegabile rapidità della conquista. La bandiera italiana non sventolerebbe forse sulla remota Murzuk se i gagliardi e veloci autocarri non ne avessero affrettata la corsa vittoriosa.

Il felice risultato del vasto esperimento ci deve indurre a fondere un orgoglio tanto più alto e legittimo in quanto è l'industria nazionale che vi si è affermata luminosamente. Noi sappiamo oggi di possedere delle macchine eccellenti fabbricate in casa nostra. Il reparto automobilistico del nostro esercito poggia quindi su basi sicure, ed è inoltre costituito e servito da uomini di prim'ordine. I nostri automobilisti militari formano un corpo formidabile di elementi preziosi.

Se merita plauso il guidatore che sappia ben condursi in un paese fornito di buone strade, si può comprendere di quanta ammirazione debba essere soggetto il guidatore che si avventura là dove non sono strade nè buone nè cattive.



L'AUTOCARRO DEVASTATO DAI RIBELLI A BU-MARIAM, NELL'AGGRESSIONE DEL GIUGNO 1913.



UN ARRIVO DI AUTOCARRI.

affrontato e vinto ogni rischio e ogni difficoltà; hanno attraversato boschiglie come quella di Zorda presso Merg; han valicato burroni e guadagnato vette impervie come sull'

È ciò che è avvenuto in Libia. Le famose carovaniere non sono, in gran parte, che espressioni geografiche.

Le han create i nostri autocarri le carovaniere, traccianole man mano col morso risoluto delle loro ruote sul vergine suolo che non aveva conosciuto mai se non l'orma pigra dei placidi cammelli. Tutta una rete fitta di queste strade, segnate a nuovo dalle rutilanti nostre macchine pioniere, corre oggi da un presidio all'altro. Gli autocarri han-

no così scandita sul terreno con un'impronta duratura la conquista delle truppe. Essi hanno

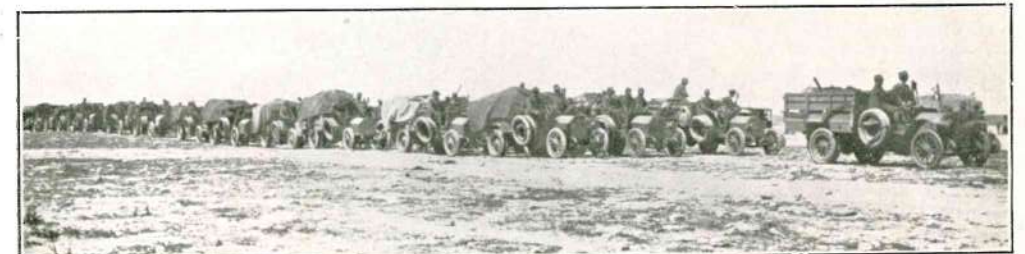
l'irta via di Cirene, sull'altipiano dernino, sulle dirute alture del Gordaba nel Gebel Bahan e sulle paurose balze di Argub.

Son passati ovunque, sono arrivati dappertutto, colle loro forti vetture, i nostri arditi automobilisti. Han portato armi ed armati al luogo della battaglia; han trasportato feriti e morti, medicinali e vettovaglie e provviste e rifornimenti d'ogni genere in una spola diurna, paziente, umile e gloriosa, che

ha segnato qua e là di vermiglio il nastro polveroso del suo cammino. Son passate, le automo-



TRASPORTO DI ASCARI FERITI.



UNA COLONNA DI AUTOCARRI.

bili, o si son fermate sotto la grandine, tutt'altro che metaforica, dei proiettili beduini; nei boschi di Sdeidi, per esempio, e a Zuetina e a Gedabia, là dove faceva veramente « caldo », e ai pozzi fatali di Bu Mariam dove più potè accanirsi la ferocia dei ribelli. Io non cito qui che i luoghi e gli episodi che meglio conosco; luoghi ed episodi di Ci-



IL PARCO AUTOMOBILISTICO DI BENGASI.

renaica, e specialmente del territorio bengasino ove forse più che altrove ebbe campo di esplicarsi l'attività dell'auto-

carro. Il parco automobilistico di Bengasi, modesto da principio, è andato via via acquistando una importanza sempre maggiore, talchè, dopo aver coperto coi suoi *garages* un'area sempre più estesa presso la barriera della Berka, ha finito coll'invadere anche i vecchi e ormai deserti *garages* degli aeroplani presso la barriera di Sabri. Fenomeno spiegabile. Le macchine sono aumentate da 8 a 115. Con una media di 16.000 lire per macchina si arriva ad un valore complessivo di 1.840.000 lire, senza contare l'officina e tutto il materiale di ricambio. Macchine di varie marche, senza contare due campioni specialissimi che pur figurano nel parco e fecero la loro prova l'anno scorso: due autocorazzate (i poetici incrociatori del deserto) che nel complesso, e come veicolo e come arma, han dimostrato di non essere ancora mature al loro compito, sia per soverchio ingombro di ferraglia, sia per debolezza di molle e di motori.

Il parco bengasino comprende circa 250 uomini, disciplinati da una squadriglia di ottimi ufficiali, alla cui testa è stato finora il capitano Ausiello. Colla sua guida esperta, intelligente e assidua essi, colle macchine loro affidate, han partecipato a tutte le spedizioni effettuate sin qui nel vasto scacchie-



IL CAPITANO AUSIELLO, COMANDANTE DEL PARCO AUTOMOBILISTICO DI BENGASI.



L'AUTOMOBILE CORAZZATA: « L'INCROCIATORE DEL DESERTO ».

re. A fornire un'idea del loro lavoro, meglio d'ogni discorso varranno alcune cifre. L'anno scorso, nelle operazioni di aprile e maggio che ci condussero a Benina ed El Abiar, a Gerdes e a Tocra, furono impiegate 35 macchine ognuna delle quali percorse circa 3030 chilometri. Nelle operazioni di agosto e settembre che ci condussero a

Suluk e Ghemines, le 45 macchine impiegate coprono circa 1777 chilometri ciascuna. Quest'anno, nel periodo 26 febbraio-22 marzo che ci portò a Scleidina, a Msus, a Zuetina e Gedabia, lavorarono 72 macchine ognuna delle quali percorse circa 3054 chilometri. Alla seconda spedizione su Gedabia parteciparono 44 macchine, ciascuna con un percorso di circa 470 km.

La velocità media può esser calcolata a 20 chilometri all'ora con un carico che per questi terreni è ridotto a otto quintali. Le 72 macchine del periodo 26 febbraio-22 marzo trasportarono circa 16.375 quintali. Il deterioramento si può valutare approssimativamente a 500 lire per macchina e periodo. A 500 grammi per chilometro e per macchina è calcolato il consumo di benzina, sicchè nelle operazioni cui abbiamo accennato, si sarebbero consumati chilogrammi 213.340 di benzina.

Il lavoro compiuto quaggiù dagli autocarri militari non va però valutato a consumo; bisognerebbe valutarlo a prodotto, questo è così cospicuo, così prezioso... da essere incalcolabile. Le cifre valgono dunque come curiosità fuggevoli. Quelli che restano sono i risultati superbi; quella che resta e resterà è l'opera provvidenziale che indefessamente ed umilmente, senz'altro strepito che quello dei motori, l'automobile da guerra ha compiuto e compie.

Ulderico Tegani.

## IL VIOLINO DI PAGANINI



Il violino di Paganini è in balia del tarlo!».

Ecco un grido d'allarme che, di quando in quando, viene lanciato dagli ammiratori dei preziosi tesori di storia ed arte e

dagli entusiasti del sommo violinista genovese che fece meravigliare il mondo colle sue celesti armonie, che fu chiamato dai suoi contemporanei un angelo disceso dal paradiso ed un amico del diavolo, di Belzebù in carne ed ossa, il quale si prendeva niente meno che il fastidio di « guidargli l'arco e la mano » mentre « eseguiva *Le Streghe* »...

Il violino che Nicolò Paganini legava col suo testamento del 27 aprile 1837 (due anni ed otto mesi prima della sua morte) « alla città di Genova onde sia perpetuamente conservato », è infatti uno dei più gloriosi cimeli del mondo. Il « perpetuamente conservato » del grande donatore, l'esitanza dimostrata dal di lui figlio, barone Achille, nel consegnare il portentoso strumento; l'insistenza colla quale i sindaci di Genova lo richiesero per ben undici anni; la gelosia con cui si custodisce nel Municipio; le offerte pervenute al Comune da ogni parte del mondo, e le discussioni che nascono in tutta l'Italia quando il tanto temuto grido d'allarme fa capolino..., lo dimostrerebbero colla maggiore evidenza, qualora ve ne fosse bisogno.

La corrispondenza scambiata tra il figlio di Paganini ed il Municipio di Genova onde ottenere da quest'ultimo che il meraviglioso violino passasse effettivamente in possesso della città fu piuttosto lunga e... significativa. Cinque anni dopo la morte del violinista, il 3 ottobre 1845 i sindaci di Genova marchese I. A. Pallavicini e avv. G. Morro

scrivevano al barone Achille pregandolo di « non defraudare la patria di un pegno di quell'amore che le portò un figlio, il cui nome celebrato sopravviverà per lunghi anni alla spoglia mortale ». L'Achille rispose dopo 12 giorni, dicendo di aver disposto affinché fosse « rilasciato alla città di

Genova, a cui apparteneva, il violino di suo padre ». L'11 dicembre dello stesso anno i sindaci dovevano però rinnovare la stessa preghiera, e per giunta il barone non fu troppo sollecito nella risposta. Colla fine del 1845 i due sindaci scatterono dalla loro carica e non si parlò più di nulla.

Il 23 settembre 1847, il Paganini pregava il nuovo sindaco marchese P. Giustiniani, di fargli sapere se il violino « si appenderà ad un muro o si metterà sopra un piedestallo », perchè aveva deciso di affidare l'incarico di eseguire la custodia per il celebre Guarnerio del padre al prof. Canzio, e questi non poteva farla non sapendo « dove e come si conterebbe di mettere quest'oggetto ». Il sindaco rispondeva il quattro dicembre — quasi tre mesi dopo! — dicendo che « la città avrebbe pensato essa stessa al modo di decentemente collocarlo ».

Gli esecutori testamentari di Paganini depositavano intanto il violino presso il consigliere comunale Luigi Bartolomeo Migone. A questi fu richiesto dal sindaco il 29 novembre 1850. Il Migone fece però notare che « la chiave del deposito » era presso il barone Achille, il quale, il 31 maggio 1841, dichiarava che il violino non poteva essere « perpetuamente conservato » come aveva desiderato suo padre e proponeva quindi di far eseguire dallo scultore Varni un busto colossale del musicista e di donarlo alla città in luogo del violino essendo « più consentaneo allo scopo



IL VIOLINO DI PAGANINI.