

LE MODERNE STRUTTURE DIFENSIVE, LE BASI MILITARI E LE AZIONI BELLICHE NEL CANALE DI FASANA DALL'800 ALLA METÀ DEL '900

RAUL MARSETIĆ

Centro di ricerche storiche

Rovigno

CDU 355.4+623.1(497.5CanaleFasana)"18/19"

Saggio scientifico originale

Dicembre 2015

Riassunto: La trasformazione di Pola, nella seconda metà dell'Ottocento, nel principale porto militare dell'Impero Austro-Ungarico dette una grande importanza strategica al Canale di Fasana. Vi furono innalzate possenti postazioni belliche che presentavano un fronte di difesa poderosamente fortificato. Durante il periodo italiano vi fu un netto ridimensionamento della rilevanza delle fortificazioni e batterie d'artiglieria gravitanti attorno al Canale di Fasana. D'altro canto, però, fu dato un notevole impulso allo sviluppo dell'aviazione di Marina con la nuova sistemazione dell'idroscalo di Puntisella comprendente anche il porto di Valbandon e l'isola di Cosada.

Abstract: As a consequence of the transformation of the town of Pola/Pula into the main port of the Austro-Hungarian Empire, in the second half of the 19th century, the Fasana/Fažana Channel gained significant strategic importance. Massive military posts were built to represent a strongly fortified defense front. During Italian administration the importance of the fortifications and artillery batteries on and around the Channel was significantly reduced. On the other hand Naval aviation was considerably increased by setting up the new seaplane base in the area of Puntisella/Puntizela, including the port of Valbandon and the island of Cosada.

Parole chiave: storia militare, Fasana, Brioni, Pola, Puntisella, fortificazioni, aviazione, difesa.

Key words: military history, Fasana/Fažana, Brioni/Brijuni, Pola/Pula, Puntisella/Puntizela, fortifications, aviation, defense.

La rilevanza strategica e militare del Canale di Fasana in epoca contemporanea si affermò pienamente a partire dalla metà del XIX secolo, con la profonda trasformazione iniziata a quel tempo da Pola, con cui condivise in buona parte i momenti di crescita e decadimento. Infatti, dopo l'intermezzo francese degli anni 1805-1813, iniziò il periodo del secondo governo austriaco che proseguì fino alla fine del Primo conflitto

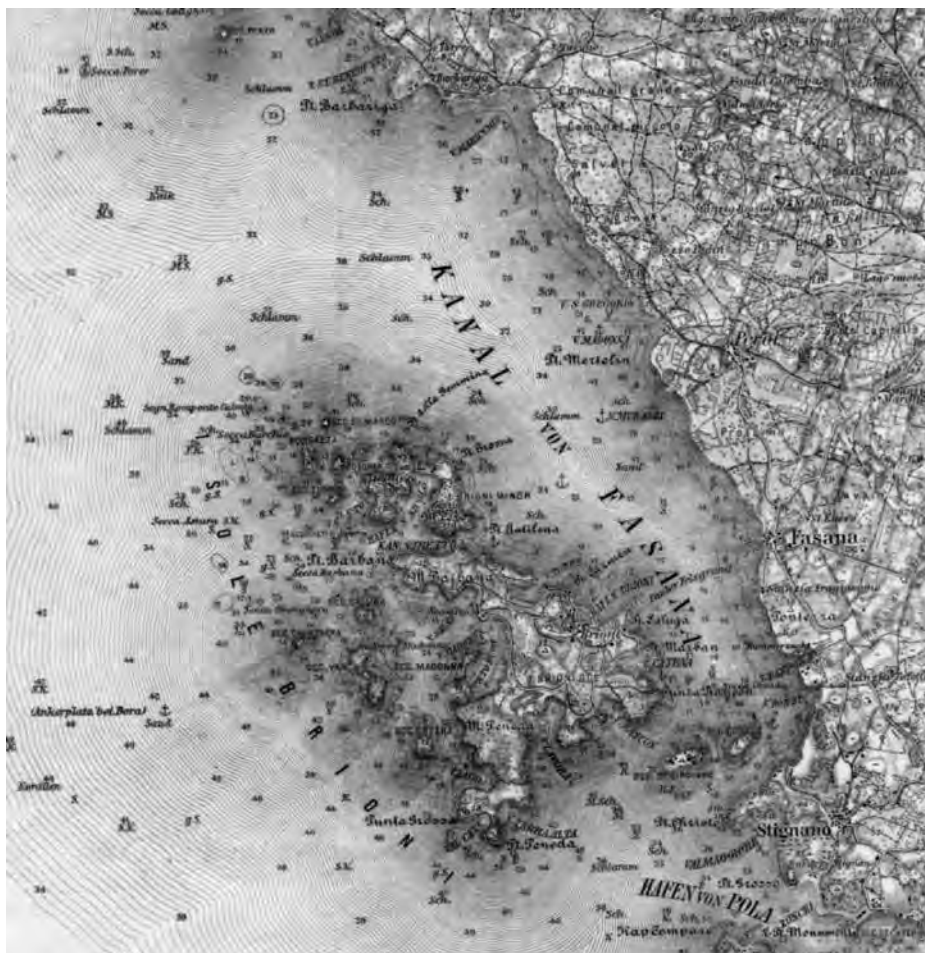


Fig. 1 - Il Canale di Fasana nel dettaglio di una carta della metà del XIX secolo (Centro di Ricerche Storiche).

mondiale. Quindi, a partire dalla metà dell'Ottocento, successivamente ad un periodo di stabilizzazione e consolidamento, iniziò una fase di straordinaria crescita di tutto il polese. Si trattò di una vera rinascita, mutamento che portò allo stupefacente sviluppo di una città fino ad allora in forte decadenza e ridotta a poco più di mille abitanti.

La costruzione di importanti opere militari iniziò concretamente a realizzarsi con il Piano generale di difesa dell'Impero, risalente al 1827, che scelse il porto di Pola come base della Marina da guerra. In seguito cominciò la costruzione dei primi impianti militari e delle

prime fortificazioni austriache, embrioni dello straordinario apparato difensivo dei decenni a seguire. Comunque, fino al 1840 fu realizzata soltanto una piccola parte delle pianificate opere di fortificazione. Oltre all'ampliamento del forte francese sullo scoglio di S. Andrea, sull'altezza tra l'isolotto di S. Pietro e Valle Vergarolla fu costruito tra il 1832 ed il 1834 il forte Massimiliano¹. Si trattò della prima fortificazione circolare a torre a cui seguì, fino al 1840, la costruzione delle caratteristiche *torri martello* in località San Giovanni (Musil), Monte Grosso e, per noi di particolare interesse, Punta Cristo, all'entrata meridionale del Canale di Fasana, struttura interamente inglobata nelle successive fasi di ampliamento del forte.

La prima visita dell'imperatore Francesco Giuseppe a Pola risale al 17 maggio 1850 quando la città fu definitivamente scelta come futuro grande porto militare con a difesa un nuovo complesso di fortificazioni. Nei decenni a seguire fu costruita una serie imponente di sistemi difensivi a protezione non soltanto della città ma di tutto il circondario, trasformando il polese, ed in particolare il Canale di Fasana, in una potentissima postazione militare.

Pola, il cui secolare declino era sembrato definitivo e irreversibile, deve indubbiamente la sua rinascita all'affermazione della sua straordinaria valenza militare grazie all'imponente arsenale militare marittimo, i notevolissimi stabilimenti militari e le possenti fortificazioni a difesa di tutta la piazzaforte, con il grosso della flotta da guerra ormeggiata all'interno del suo golfo e nel Canale di Fasana. La città diventò un centro urbano di rilevanza strategica, una potentissima piazzaforte militare, indiscutibilmente la più importante base navale della Marina da guerra di tutto l'Adriatico e tra le maggiori del Mediterraneo.

Nell'arco di meno di un secolo, a difesa della piazzaforte militare marittima fu innalzata, adeguandosi freneticamente ai nuovi tipi di armamento e al continuo sviluppo delle tecniche militari, un'impressionante corona di fortificazioni in grado di contrastare efficacemente qualsiasi tipo di offesa nemica. Infatti, dopo le fortificazioni circolari e a segmento, si presentò la necessità di ulteriori miglioramenti del sistema militare polese. L'apparato difensivo iniziò quindi ad ampliarsi sempre più con

¹ Bernardo BENUSSI, "Pola nelle sue istituzioni municipali (1797-1918)", in *Atti e Memorie della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria (=AMSI)*, Parenzo, vol. XXXV (1923), p. 59-60.

forti e batterie in tutte le direzioni al fine di tenere lontana dalla città ogni eventuale offesa nemica proveniente sia dal mare che dalla terra ferma. Sfruttando pienamente le particolarità della configurazione dei terreni, seguendo una logica di collocazione delle postazioni difensive in cima ai colli e nei punti strategici, fu realizzata una corona di fortificazioni e batterie d'artiglieria a distanze differenti dalla città.

Di particolare importanza furono le realizzazioni eseguite a partire dal 1885, come risposta all'aumento del potenziale offensivo rappresentato dalle nuove armi d'artiglieria. Da allora e fino alla Prima guerra mondiale, tutto il sistema difensivo fu radicalmente riorganizzato. Le precedenti fortificazioni circolari lasciarono il passo alle nuove possenti fortificazioni poligonali dotate di artiglierie di maggiore gittata e di maggior calibro².

La direzione del genio di Pola (*K.K. Genie Direction zu Pola*) lavorò per decenni all'ingrandimento e miglioramento della corona di fortificazioni difensive autonome dislocate in tutte le posizioni dominanti e strategiche. Il sistema iniziale di fortificazioni separate fu continuamente ampliato, in particolare tra il 1895 ed il 1916, da un complesso sistema di gruppi difensivi, giungendo infine ad integrarsi in tre continue linee fortificate verso il fronte di terra che, insieme alle zone di mare minate, alle ostruzioni retali e le difese costiere, trasformarono Pola in una vera città fortificata. È assolutamente possibile asserire che la Piazzaforte militare di Pola era una tra le città meglio difese in tutta l'Europa.

Le fortificazioni più potenti e moderne furono disposte praticamente tutte proprio nell'area del Canale di Fasana, a dimostrazione dell'importanza militare strategica della sua costa e dell'arcipelago delle isole Brioni. In particolare, dai primi anni del Novecento, fu realizzato un vero e proprio blocco corazzato, costituito da un insieme di numerose fortificazioni e batterie, le cui possenti artiglierie di grosso e medio calibro avevano il compito di difendere il porto da guerra, e più in generale la costa sud-occidentale dell'Istria, da ogni eventuale offesa nemica che poteva venire dal fronte marittimo.

² Attilio KRIZMANIĆ, *Pulska kruna. Pomorska tvrđava Pula fortifikacijska arhitektura austrijskog razdoblja* [La corona polese. La fortezza marittima di Pola: fortificazione del periodo austriaco], vol. I, Pola, 2009, p. 47-59.

L'insieme delle opere militari all'estremità settentrionale del Canale di Fasana era quello del Gruppo Barbariga-Paravia. Le sue strutture costiere erano: il Forte Costiero Forno, la Batteria Costiera San Benedetto, la Batteria costiera mortai Caluzzi, la Batteria costiera Punta Barbariga, la Batteria fiancheggiante Barbariga e la Batteria costiera Punta Gustigna. Inoltre, il Gruppo possedeva anche delle moderne strutture rivolte alla difesa del fronte terrestre con il Forte Paravia Ost, il Forte Paravia West e la Caserma difensiva centrale.

Il Gruppo Brioni Minor si trovava sull'omonima isola ed era costituito dal possente Forte Brioni Minor, dalla Batteria costiera San Nicolò, dalla Batteria lanciasiluri e dalla Batteria fiancheggiante. Inoltre, sulla costa proprio di fronte all'isola, sotto all'abitato di Peroi, c'era la Batteria fiancheggiante Punta Mertolina.

Sull'isola di Brioni Maggiore, al più vecchio Forte Tegetthoff presso il Monte delle Guardie, fu affiancato il Gruppo Kaiser Franz Joseph I³. Era costituito dal Forte costiero Peneda con artiglierie di grosso calibro, dalla Batteria costiera Cavarolla, dalla Batteria costiera mortai Naviglio e dalla Batteria Punta Peneda.

Il gruppo di difesa più meridionale era il Forte costiero Punta Cristo con ancora le sottostanti batterie da spiaggia. Il suo posizionamento all'entrata del Golfo, controllando allo stesso tempo anche la parte meridionale del Canale di Fasana, spiega la straordinaria valenza di questa struttura di difesa. Era dotata di artiglieria di grosso calibro e di una guarnigione di quasi 500 uomini.

Da quanto brevemente esposto si evince che il fronte a mare occidentale era ben fortificato, sia sulla costa della terra ferma che su quella delle Isole Brioni, le quali costituivano per Pola delle preziose posizioni avanzate. In effetti tutto il fronte in questione risultava un'immensa batteria.

³ L'imperatore Francesco Giuseppe concesse, dopo la sua visita delle fortificazioni di Pola del 4 settembre 1902, che il gruppo di fortificazioni di Peneda cambiasse denominazione in Gruppo di fortificazioni Kaiser Franz Joseph I.

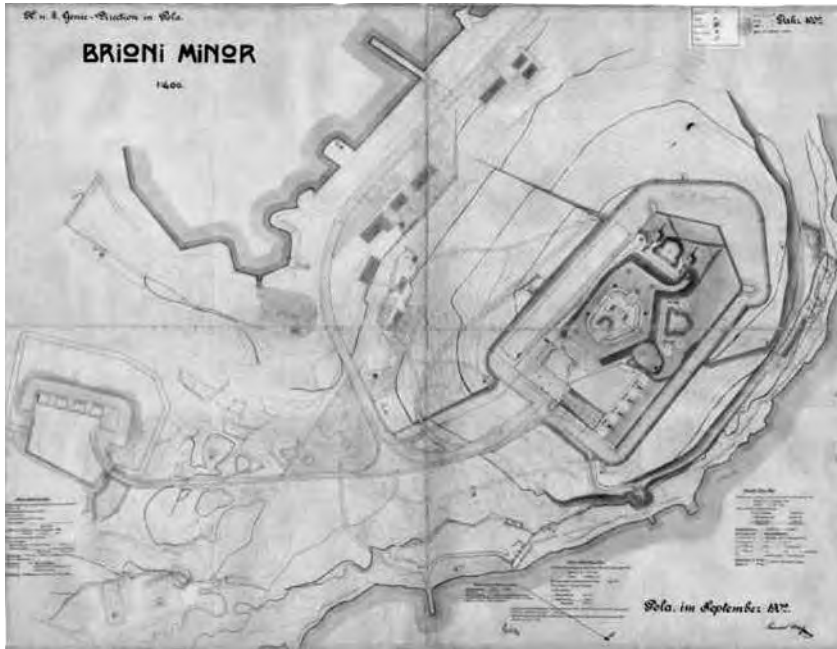


Fig. 2 - Piano del Gruppo Brioni Minor.

Nel complesso, fu sicuramente grazie al sistema difensivo della Piazzaforte militare di Pola che durante la Prima guerra mondiale la città fu completamente preservata da pesanti distruzioni belliche. Infatti, non fu mai attaccata in forze dalle unità nemiche che si limitarono solo a bombardamenti aerei di scarso impatto effettivo, insieme ad azioni di incursione con mezzi d'assalto. Questo potente e complesso sistema di difesa rese ogni tentativo di attacco un'impresa estremamente ardua con scarsissime possibilità di riuscita e con la certezza di grosse perdite in vite umane e mezzi militari.

A proposito della flotta da guerra, a Pola si trovava ormeggiata gran parte della Marina austro-ungarica. In effetti, praticamente tutto il golfo di Pola era una grande base navale che occupava tutta la baia da Punta Cristo, a Nord, a Punta Compare con la diga, a Sud, insieme a buona parte del Canale di Fasana come ormeggio sussidiario.

In seguito alle note vicende di Sarajevo, il 28 luglio 1914 la Monarchia Asburgica dichiarò guerra alla Serbia dando praticamente inizio al Primo conflitto mondiale. La Marina da guerra, dopo aver ricevuto l'ordi-

ne di mobilitazione generale, procedette all'organizzazione del comando in capo della flotta, il quale fu assunto dal comandante della Marina che esercitò le proprie funzioni di comando direttamente su tutte le questioni di carattere operativo, e per il tramite del Ministero della Guerra, sezione Marina, negli altri problemi. Anche l'ammiragliato di porto di Pola fu posto alla dipendenza del comando della flotta dal punto di vista marittimo-operativo. Il passaggio allo stato di guerra si rese manifesto presso l'ammiragliato di porto di Pola, oltre che con l'attivazione dei mezzi difensivi in condizioni belliche, altresì con l'assegnazione ad esso di un ufficiale ammiraglio, con le mansioni di comandante della difesa marittima. Le attribuzioni di tale ammiraglio si estendevano sopra il porto militare di Pola, la rada di Fasana, le coste comprese fra capo Compare e Peneda e fra capo Compare e capo Promontore. Ad esso, considerato come organo sussidiario dell'ammiraglio del porto, spettava la direzione del fronte a mare⁴.

A proposito dell'arma sommergibilistica, la stazione di Pola fu il principale servizio sommergibili della *Kriegsmarine* e da quanto testimoniato dalla fotodocumentazione esistente, il porto di Brioni Maggiore fu usato spesso da questa arma della Marina austriaca. Qui venivano istruiti ufficiali ed equipaggi e qui si riparavano le piccole avarie e in genere si rimettevano le unità in efficienza.



Fig. 3 - Veduta del porto di Brioni e del Canale di Fasana dal Forte Tegmenthuff (Collezione Sella).

4 Hans Hugo SOKOL, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1914-1918*, vol. I, Gorizia, 2007, p. 71; ed. orig. Österreich-Ungarns Seekrieg (1914-1918), Amalthea Verlag, Zurich, 1933.



Fig. 4 - Gli impianti della Scuola di volo della Marina sull'isola di Cosada durante la Prima guerra mondiale.

L'aviazione di Marina ha avuto per tre decenni un'importanza particolare per il Canale di Fasana dove furono dislocate importanti postazioni militari legate a questa nuova potente arma da guerra. Gli inizi dell'aeronautica austriaca sono legati alla stazione sull'isola di Santa Caterina nel golfo di Pola, inaugurata il 23 febbraio 1912 al termine di impegnativi lavori di imbonimento e sistemazione⁵.

Nel 1913, sull'isolotto di Cosada nel Canale di Fasana, vicino all'imboccatura nel golfo di Pola, fu fondata la scuola di volo della Marina (*K.u.K. Schulflugstation Cosada*)⁶. La base fu dotata di tutte le costruzioni e infrastrutture necessarie come hangar, edifici per gli equipaggi, officine ed altro. Lungo il lato orientale dell'isola fu creato un piccolo porto con banchine, scivoli per gli idrovolanti ed un molo, strutture oggi completamente rovinate. In effetti, si trattò in assoluto della prima scuola di volo di una marina militare i cui piloti presero poi anche parte ai primi interventi bellici congiunti tra marina e aviazione contro obiettivi nemi-

5 Il Ministero della guerra acquistò l'isola di Santa Caterina nel dicembre 1911 per 24.450 corone allo scopo di adibirvi la stazione sperimentale dell'aeronautica di Marina, successivamente Arsenale aeronautico (*See Flug Arsenal*).

6 La Marina acquistò l'isola, per la somma di 90.000 corone, attorno alla metà del 1912 dalla direzione del centro di villeggiatura di Valbandon.

ci. Nel settembre del 1918 la stazione di Cosada contava 30 velivoli e 65 allievi a cui andava aggiunto il personale della base.

Con l'inizio delle ostilità con l'ex alleato Regno d'Italia, la stazione idrovolanti di Pola (Santa Caterina) diventò troppo ristretta per le operazioni tattiche richieste all'aviazione di marina. Fu quindi necessario istituire una nuova base e come collocazione fu scelta l'area di Puntisella, sempre nel Canale di Fasana, proprio di fronte all'isola di Cosada. I primi lavori di allestimento della base iniziarono nel luglio 1915 e già ad ottobre 180 uomini furono trasferiti da S. Caterina iniziando praticamente le attività della stazione di volo di Puntisella (*Seeflugstation Puntisella*)⁷. I compiti della base erano la difesa dello spazio aereo, voli di ricognizione e bombardamento.



Fig. 5 - L'idroscalo di Puntisella nel 1918/1919.

La stazione di Puntisella fu dotata di ampi hangar, officine e costruzioni per gli equipaggi ed il personale. Le sue estese banchine com-

⁷ Davor MANDIĆ, "Austro - Ugarske mornaričke zrakoplovne postaje u Fažanskom kanalu" [Le postazioni aeree marittime austro-ungariche nel Canale di Fasana], in *Fažanski libar* [Libro fasanese], Pola, 2006, p. 161-163.

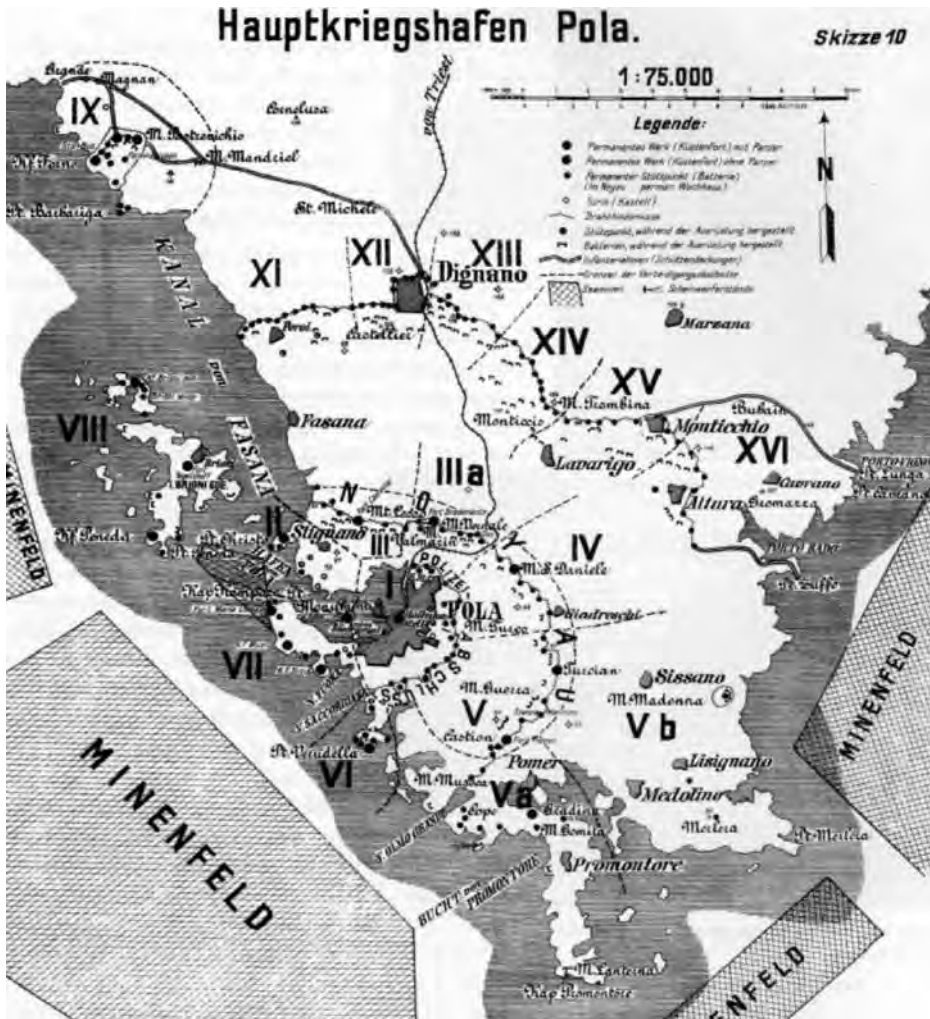


Fig. 6 - Schema difensivo della Piazzaforte militare di Pola attorno al 1915
(E. Grestenberger, *Festung Pola*).

prendevano scivoli e tutte le infrastrutture necessarie. Alla fine del 1915 contava un personale di 321 uomini tra ufficiali, sottufficiali e soldati e ben presto diventò la maggiore stazione idrovolanti sulla costa orientale dell'Adriatico. Dall'agosto 1916 fu denominata *Seeflugstation Pola*

(Stazione di volo di Pola)⁸.

Risulta doveroso nominare anche l'istituzione, alla fine del 1916, della Stazione (terrestre) di volo di Valbandon, distante soltanto un chilometro dalla base di Puntisella, sotto il cui comando rimase come stazione sussidiaria. Le unità di volo furono composte da caccia germanici monoposto *Fokker* poi sostituiti da *Phönix DI*, il cui compito principale era la difesa dello spazio aereo della piazzaforte di Pola⁹.

Sistema difensivo della Piazzaforte Militare di Pola durante la Prima guerra mondiale

Il complesso apparato difensivo della piazzaforte comprendeva ovviamente un fronte a mare ed un fronte a terra. Il loro compito era di proteggere il porto contro ogni minaccia che poteva provenire dal mare, impedire lo sbarco di truppe nemiche, difendere il porto e la città da ogni tipo di minaccia proveniente da terra. L'organizzazione era divisa in XVI distretti di difesa (*Verteidigungsbezirke*), a cui corrispondevano una o più opere. Inoltre, ogni distretto poteva ancora suddividersi in punti d'appoggio (*Stützpunkte*).

La difesa marittima era costituita da un insieme articolato di sistemi difensivi strettamente collegati e rivolti alla tutela dell'apparato bellico concentrato nella piazzaforte militare marittima. Era composta, oltre alle fortificazioni costiere, da zone minate, da ostruzioni di cavi, di reti protettive e di travi, da batterie fiancheggianti, da impianti di illuminazione delle coste, da batterie lanciasiluri, da fari e fanali di guerra, da navi di guardia e stazioni di riconoscimento.

Nel corso dell'agosto 1914, a protezione della base furono sistematicamente disposte delle estese zone minate con centinaia di torpedini. Tra i diversi sbarramenti furono lasciati dei passaggi liberi, come pure tra essi e le isole Brioni e la terraferma, come rotte di navigazione. Oltre ai sopraindicati sbarramenti, a chiudere l'accesso meridionale del canale di Fasana a sud degli isolotti di San Girolamo e Cosada fu posizionato uno sbarramento di mine antisommergibili.

8 IBIDEM.

9 IBIDEM, p. 163-164.

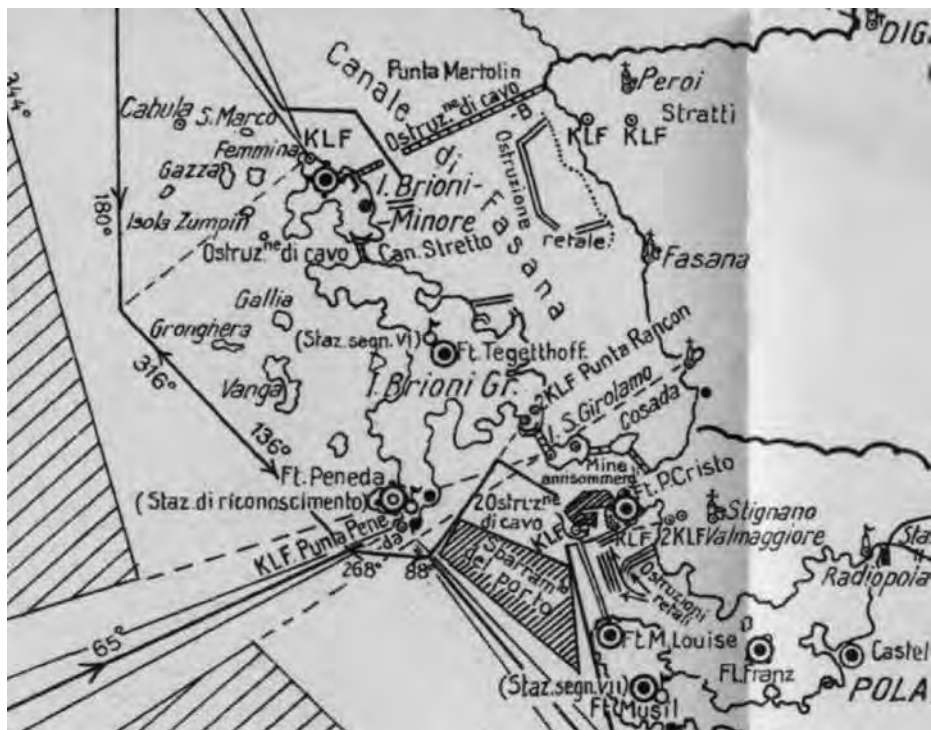


Fig. 7 - Dettaglio delle ostruzioni e degli sbarramenti a difesa del Canale di Fasana e del Golfo di Pola.

Nel Canale di Fasana, le ostruzioni di cavi e reti erano costituite da quattro linee disposte secondo la seguente sistemazione¹⁰:

1^a Linea – ostruzione che chiudeva il Canale di Fasana da Nord, più precisamente da Punta Grossa di Brioni Minore a Punta Mertolina, sulla costa sotto l'abitato di Peroi. La linea, che aveva la porta principale a circa 300 m da Punta Grossa, era composta di cavi d'acciaio e di una sovrastuttura galleggiante di travi. Inoltre, possedeva una rete metallica di cavo d'acciaio divisa in sezioni. Questa era la più lunga tra le ostruzioni e a Punta Mertolina si trovava un grosso capannone per il mantenimento in piena operatività di questa difesa marina¹¹.

2^a Linea – ostruzione che chiudeva il Canale di Fasana a Sud, e che

10 *Monografia militare del Litorale Austro-Ungarico. Pola, fronte a mare*, Volume II. Parte I., Ministero della Marina, Ufficio del Capo di Stato Maggiore, 1917, p. 48-50.

11 Dell'immobile oggi rimane visibile soltanto la pavimentazione in cemento, con ancora vicini i due scivoli che entravano in mare, nonché due moli e la batteria fiancheggiante.

andava da Punta Rancon di Brioni Maggiore all'isola di S. Girolamo, poi tra questa e l'isola di Cosada ed infine tra questa e la terraferma a Punta Puntisella. La sua struttura era identica a quella della prima linea.

3^a Linea – ostruzione tra la testata della diga e Punta Cristo. Era costituita come le precedenti e restava sempre chiusa tranne che al momento del passaggio delle navi di maggior tonnellaggio. I passaggi del naviglio leggero venivano effettuati attraverso una breccia nella diga, di circa 50 m, verso la testata della stessa.

4^a Linea – ostruzione che dalla parte meridionale della breccia di passaggio nella diga proseguiva verso Valmaggione e comprendeva una struttura estremamente solida di anelli metallici uniti gli uni agli altri.

Il fronte a mare, oltre alla difesa subacquea con sbarramenti e ostruzioni, si componeva, dal punto di vista delle artiglierie, come già anticipato nelle pagine precedenti, delle seguenti opere: Gruppo Paravia-Barbariga con opere corazzate e batterie, il quale costituiva il solido pilastro nord-occidentale del sistema di fortificazioni; Gruppo Brioni Minore per la difesa dell'imboccatura settentrionale del canale di Fasana; su Brioni Maggiore come forza principale vi era il Gruppo Kaiser Franz Joseph I per la protezione dell'imboccatura meridionale del canale di Fasana e dell'entrata in Pola. L'imboccatura nel golfo di Pola era coperta dai forti Punta Cristo e Maria Louise¹². A questi si collegavano, verso sud, i forti costieri di Musil, Stoia e Verudella con batterie intermedie. Imponenti opere erano rappresentate dal Gruppo Promontore e dal forte Monte Madonna¹³.

Il servizio semaforico della marina da guerra era disimpegnato per mezzo della centrale semaforica di Pola con l'ausilio di una serie di stazioni di segnalazione. Le stazioni si estendevano su un territorio molto vasto e per quanto riguarda soltanto quelle del Canale di Fasana troviamo la stazione di segnalazione VI di Forte Tegetthoff, la stazione di riconoscimento e di segnalazione della Batteria Forno e la stazione di riconoscimento e di segnalazione della Batteria Peneda¹⁴.

A proposito degli eventi militari nel nostro territorio nel corso della Grande guerra, lo scoppio del conflitto nell'estate 1914 e soprat-

12 Il forte Maria Louise durante l'Italia cambiò nome in Forte Mocenigo.

13 H. H. SOKOL, *op. cit.*, p. 43.

14 IBIDEM, p. 215-217.

tutto l'inizio delle ostilità contro l'Italia, significò per il polese l'inizio di anni pieni di difficoltà e soprattutto di lontananza da casa. L'entrata in guerra dell'Italia contro l'Austria-Ungheria spinse infatti l'ammiragliato di porto di Pola a decretare l'evacuazione immediata dall'Istria, per lo più verso campi profughi in Austria, degli abitanti civili di Pola, Fasana, Dignano, Valle, Carnizza, Barbana, S. Vincenti, Canfanaro, Villa di Rovigno e Rovigno¹⁵. Restò in pratica soltanto chi era impiegato nelle attività direttamente inerenti alla piena efficienza dell'apparato militare, il che ovviamente coinvolgeva le maestranze dell'arsenale.

Nel corso della guerra la piazzaforte non fu mai meta di attacchi di terra o di imponenti assalti di mare. Fu però colpita da numerosi attacchi aerei che provocarono complessivamente soltanto danni di lieve entità. Ci furono anche diversi tentativi di forzamento del porto, innanzitutto ad opera di mezzi d'assalto.



Fig. 8 - Un pezzo d'artiglieria a guardia del porto a Brioni Maggiore durante la Grande guerra (PPMI-39802).

15 B. BENUSSI, *op. cit.*, p. 219.



Fig. 9 - Disegno tratto da una cartolina postale italiana intitolata *Forzamento del Canale di Fasana* (Collezione Radossi).

Per limitarci alle operazioni nel Canale di Fasana, nel 1916 la Marina italiana ebbe l'idea di tentare di oltrepassare le ostruzioni marine e di silurare qualcuna delle navi da guerra austriache ormeggiate lungo lo stretto. Si studiò il modo di superare le barriere e per quella missione la torpediniera *9 P.N.* fu munita di un congegno consistente di due grossi pesi di piombo, che la notte dal 1 al 2 novembre 1916, furono calati sull'ostruzione tra l'isola di Brioni Minore e Punta Mertolina sulla costa facendola abbassare abbastanza per aprire il varco al *MAS 20*, comandato dal tenente di vascello Ildebrando Goiran¹⁶. Sorprendentemente, il cacciatorpediniere *Zeffiro*, la torpediniera *9 P.N.* ed il *MAS 20*, attraversate le zone minate ed avvicinatasi ad una piazzaforte così importante, rimasero senza destar allarmi a poche centinaia di metri dalle numerose opere e stazioni di vedette. Il tenente Goiran, lasciato in una battellina a guardia del varco un marinaio munito d'un fanaletto per segnalarne la posizione, procedendo col motore elettrico silenzioso, navigò nel canale

16 Per questa azione militare il tenente Goiran fu insignito della Medaglia d'Oro al Valor Militare.

fra le Brioni e la terra ferma per ben due ore perlustrando le acque in cerca di un bersaglio adeguato, finché poco dopo le tre, dalla distanza di 400 metri, lanciò due siluri contro la nave vedetta *Mars*, ancorata poco a Nord del porto di Fasana, ordigni che però non esplosero. Sembra però più verosimile che la mancata deflagrazione fosse dovuta al mancato centramento della nave o perché i siluri rimasero impigliati nelle reti di protezione della nave. Il MAS quindi rivalicò l'ostruzione, prendendo a bordo il marinaio rimasto a segnalare il punto di passaggio. Raggiunta quindi senza incidenti, prima la *9 P.N.*, poi la nave *Zeffiro* con il Comandante Costanza Ciano, tornarono a Venezia.

A partire dal 1916, con i progressi dell'aviazione militare italiana, aumentò anche la minaccia di attacchi aerei condotti da velivoli nemici. Gli aerei italiani attaccarono anche la stazione idrovolanti di Puntisella come ad esempio il 5 settembre 1917, attacco eseguito da circa 15-20 velivoli le cui bombe riuscirono a distruggere due idrovolanti a terra.

Le giornate seguenti all'affondamento nel golfo di Pola della nave ammiraglia *Viribus Unitis* il 1 novembre 1918, furono piene di tensione e di ansia per un futuro quanto mai incerto. Intanto, con l'armistizio austriaco alle ore 15 del 4 novembre cessarono tutte le ostilità. La svolta ci fu nella giornata del 5 novembre con la divisione Cagni, guidata dalla corazzata *Saint Bon*¹⁷, partita da Venezia, che alle 13,30 iniziò le operazioni di sbarco delle truppe italiane a Fasana, mentre una torpediniera si diresse subito in città¹⁸.

Il periodo italiano

In seguito alla fine della Prima guerra mondiale tutto l'apparato militare della Piazzaforte subì dei profondi cambiamenti e ridimensionamenti che conseguentemente si riflessero anche sulle strutture belliche gravitanti attorno al Canale di Fasana.

L'idroscalo di Puntisella fu occupato dall'esercito italiano che, attraverso la Direzione d'Artiglieria del C.A. di Trieste, lo usò come deposito di cannoni ex austro-ungarici. Nel 1925, la Regia Marina non volle più

17 La divisione era costituita dalla corazzata *Saint Bon*, da 4 cacciatorpediniere (*Alba*, *La Masa*, *Pilo* e *Missori*), 3 torpediniere di alto mare funzionanti da dragamine, 5 torpediniere, 4 motoscafi e 4 mas.

18 B. BENUSSI, *op. cit.*, p. 241-243.

occuparsi di questo deposito, che non aveva un servizio di guardia e dove tutti i manufatti esistenti si degradavano inesorabilmente, anche per i furti della popolazione locale. Fu deciso di smantellare tutto e di alienare le strutture metalliche delle tre aviorimesse e della caserma¹⁹.

L'amministrazione Aeronautica pensò però bene di ottenere l'acquisizione della base e intraprese, tra il 1926 e il 1927, una lunga trattativa con la Regia Marina ottenendo infine il controllo della zona litoranea di Puntisella e dell'isola di Cosada, nella sua totale estensione, con tutti i fabbricati esistenti. Il ministero dell'Aeronautica decise di rimettere in funzione la base idrovolanti e di costituire a Puntisella una unità da bombardamento marittimo. A proposito dell'isola di Cosada, nel 1929 ci furono delle divergenze con la Capitaneria di Porto di Pola a riguardo della sua proprietà in conseguenza della consegna della stessa, in data 26 gennaio 1927, alla Regia Aeronautica da parte dell'Intendenza di Finanza di Pola²⁰.

Il nuovo idroscalo di Puntisella, con annesse le strutture dello stabilimento balneare di Valbandon acquistate dalla *Ditta F.lli Caramelli*²¹ nel 1929, e con inoltre l'isola di Cosada, entrò in funzione effettivamente soltanto verso al fine del 1930, quando vi arrivarono i primi velivoli. A testimoniare l'inizio delle attività di sistemazione della base appena dal 1929 vi è anche l'esposto fatto dai pescatori di Stignano che, dopo essere stati costretti a lasciare gli ormeggi lungo la riva di Valmaggiore in seguito ad un'ordinanza del giugno 1927 che vietava il traffico e la pesca per i natanti civili all'interno della linea Punta Cristo – Val di Zonchi adibita ad uso militare, passarono con le loro barche a Puntisella. All'inizio di maggio 1929 il Comando di Puntisella però avvertì i pescatori che per motivi militari, probabilmente per il previsto arrivo degli idrovolanti destinati alla base con l'inizio delle attività aviatorie, a breve non sarebbe stato più permesso l'ormeggio di barche civili e nemmeno la pesca in quel tratto di mare²².

19 Piero SORÈ, *L'Aviazione nel Nord-Est. Storia dei campi di volo del Friuli Venezia Giulia 1910-2007*, Giorgio Apostolo Editore, 2007, p. 187-188.

20 Državni arhiv Pazin [Archivio di Stato di Pisino] (=DAPA), Capitaneria di Porto di Pola, b. 177, f. Cessioni di Valbandon – Puntisella e Cosada alla R. Aeronautica.

21 I fratelli Caramelli, ex proprietari dell'Hotel De la Ville di Trieste, acquistarono lo stabilimento balneare di Valbandon da una ditta tedesca nel luglio 1919. Marcello BOGNERRI, *Cronache di Pola e dell'Istria. 1915-1938 la guerra, la redenzione e l'unione alla Madrepatria*, Unione degli Istriani, Trieste, 1990, p. 64.

22 DAPA, Capitaneria di Porto di Pola, b. 177, f. Cessioni di Valbandon – Puntisella e Cosada alla R. Aeronautica.

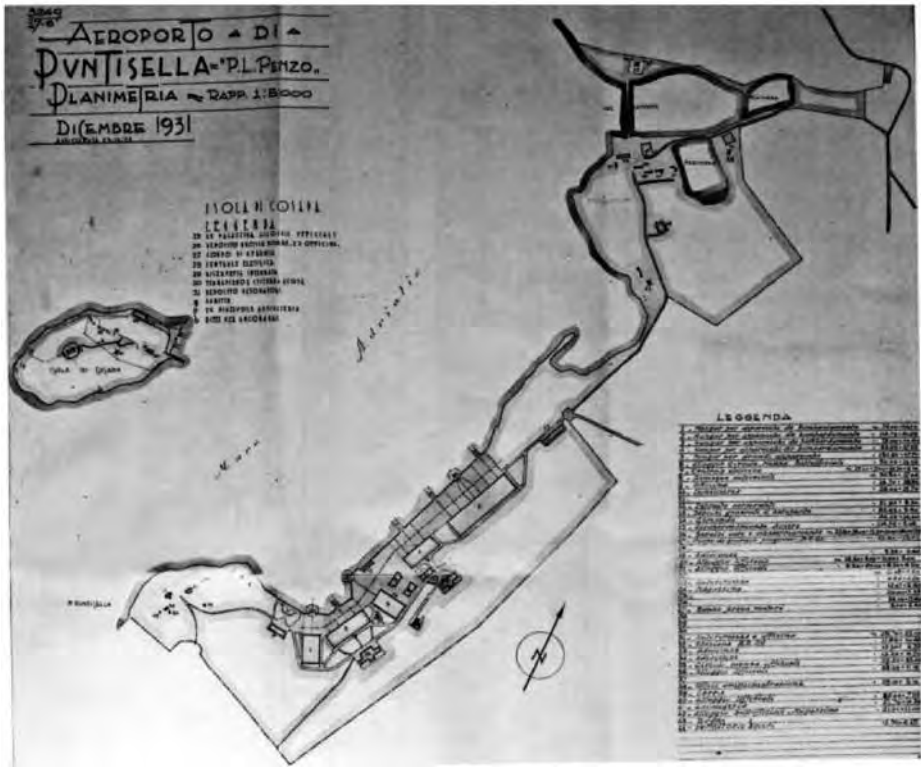


Fig. 10 - Planimetria dell'idroscalo di Puntisella nel 1931.

Il verbale di consegna da parte della R. Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Pola al Demanio Aeronautico dell'isolotto di Cosada e del litorale compreso fra le località Fasana e Puntisella porta la data del 30 gennaio 1930. Su tale zona l'Amministrazione Aeronautica venne autorizzata, per scopi militari, a mantenere i manufatti esistenti o a costruirne di nuovi a condizione però che cessando lo scopo le zone summenzionate venissero riconsegnate all'Amministrazione Marittima²³.

Il Comando della II^a Zona Area Territoriale, con sede a Padova, il 27 marzo 1930 inviò una comunicazione, classificata come riservatissima,

²³ Il verbale di Consegna fu firmato per l'Amministrazione Marittima dal tenente colonnello di Porto Alfredo Saga e per l'Amministrazione Aeronautica dal maggiore del genio Aeronautico Felice Santabarbara. DAPA, Capitaneria di Porto di Pola, b. 177, f. Cessioni di Valbandon - Puntisella e Cosada alla R. Aeronautica.

al Comando della Regia Capitaneria di Porto di Pola, e per conoscenza al Comando dell'Aeroporto Militare "Pier Luigi Penzo", avente come oggetto il "Divieto di transito e di pesca nello specchio d'acqua anti-stante all'Aeroporto di Puntisella". Considerato il numero dei Reparti di Volo che gli impianti fissi dell'aeroporto consentivano di dislocare all'idroscalo stesso e la necessità che almeno 3 Squadriglie (18 velivoli) potessero svolgere la loro attività contemporaneamente e specialmente ormeggiarsi con sufficiente distanziamento nello specchio di mare prospiciente, il Comando ritenne indispensabile proibire, nel modo più assoluto, il transito di imbarcazioni e l'esercizio della pesca in tutto il tratto di mare limitato come segue:

- dalla visuale partente dal punto della costa indicante il confine Nord della Tenuta di Valbandon e tangente alla costa Ovest dell'Isola di Cosada;
- dalla visuale partente dal punto della costa indicante il confine Sud dell'Idroscalo e tangente alla costa Sud-Ovest dell'Isola di Cosada²⁴.

Tale provvedimento fu necessario specialmente al fine di evitare il pericolo continuo derivante dalla presenza delle imbarcazioni e dei segnali galleggianti di pesca. Venne fatto notare che tale divieto non avrebbe arrecato alcun intralcio alla navigazione marittima, la quale si svolgeva solitamente a Ovest dell'isola di Cosada. Venne però trascurato e minimizzato l'impatto che tale prescrizione avrebbe avuto sui pescatori della zona, in particolare sui 12 pescatori della frazione di Stignano, i quali avrebbero potuto usare come approdo e ricovero delle proprie imbarcazioni la piccola rada esistente a Sud della Villa Hahn e quindi fuori dei confini dell'idroscalo. Complessivamente quindi, per i motivi elencati, il Comando di Padova richiese alla Capitaneria di Pola di preparare una opportuna ordinanza atta a garantire non solo il regolare svolgersi dell'attività aerea, ma anche l'incolumità del personale e del costoso materiale di volo, nonché quella dei pescatori del luogo²⁵.

A proposito del problema legato agli attracchi per i natanti dei pescatori di Stignano, il Comando di Marina e della Piazza Marittima di Pola, a partire dal 1 maggio 1930, autorizzò nuovamente l'ormeggio delle barche dei pescatori in questione a Valmaggioro. Si trattava, come

24 DAPA, Capitaneria di Porto di Pola, b. 177, f. Cessioni di Valbandon – Puntisella e Cosada alla R. Aeronautica.

25 IBIDEM.

visto, di una dozzina di piccole imbarcazioni che fino allora erano rimaste ormeggiate nella piccola rada nei pressi della Villa Hahn, da cui dovettero essere dislocate per i lavori di sistemazione dell'aeroporto in corso e prossimo inizio d'esercizio²⁶.

Iniziò la progettazione di nuovi manufatti, la sistemazione di quelli esistenti per il ricovero dei velivoli e del materiale e poi gli alloggi per il personale²⁷. Ultimati i lavori urgenti, si passò alla costruzione dei fabbricati per l'ufficio comando di stormo, dei gruppi, delle squadriglie e dell'amministrazione. Fu realizzata una palazzina per i servizi della truppa con mensa, cucine, barbiere e sala di ricreazione. Un edificio simile fu costruito per i servizi e gli alloggi dei sottufficiali (poi quello del corpo di guardia), venne eretto un hangar metallico delle dimensioni di 180,90 m x 47,70 m per i grandi bombardieri e un grosso fabbricato adibito a deposito carburante. Furono sistemate tre gru da 15 tonnellate, quattro scivoli che scendevano da piazzole attrezzate con binari, poi piattaforme e verricelli per il movimento, per il varo e recupero degli aerei. A Valbandon, furono sistemati gli alloggi per gli ufficiali e tutto il grande complesso fu rifinito con opere minori ma importanti per l'efficienza e la qualità della vita dei residenti. Furono realizzati giardini, strade, piazzali, recinzioni, impianti elettrici e idrici. La spesa fu di 20 milioni di lire, ma in seguito furono spesi altri 9 milioni per realizzare il porticciolo, il magazzino materiale, l'ultimazione dell'impianto elettrico, la lavanderia, una casermetta e altro ancora²⁸.

L'attività del 30° Stormo Bombardamento Marittimo all'idroscalo *Pier Luigi Penzo* di Puntisella ebbe inizio il 1° Giugno 1931 quando venne costituito l'87° ed il 90° Gruppo dotati di velivoli *SM.55*. Dal 1931 al 1936 lo Stormo partecipò attivamente a grandi manovre aeronavali in collaborazione con la Marina ed ebbe modo di far apprezzare l'alto

26 Del permesso accordato ai pescatori di tornare, dopo qualche anno, ad ormeggiare le proprie imbarcazioni a Valmaggioro non era stato assolutamente informato il custode del Forte Punta Cristo, tale Paolo Barletta. La sua funzione evidentemente comprendeva anche la sorveglianza di Valmaggioro e siccome non fu avvertito dei nuovi permessi, il 6 maggio fece rapporto informando che "da parecchi giorni, i pescatori di Stignano hanno appostato in Val Maggioro... e non avendo avuto nessun ordine, ordinò ai suddetti di sloggiare, ma questi si rifiutarono...". DAPA, Capitaneria di Porto di Pola, b. 177, f. Cessioni di Valbandon - Puntisella e Cosada alla R. Aeronautica.

27 Il primo intervento fu l'ampliamento delle aviorimesse n. 1 e n. 3, portate a metri 72x40 e la sistemazione della n. 2, residuo austriaco, delle dimensioni di metri 114,79x30,99. A questo hangar era collegato un alloggio per la truppa, che fu risistemato assieme alla palazzina dell'infermeria.

28 Piero SORÈ, *op. cit.*, p. 188-189.

grado di addestramento raggiunto dai suoi equipaggi. Nel 1936 il 30° Stormo fu trasferito sull'aeroporto di Poggio Renatico, in provincia di Ferrara.



Fig. 11 - Veduta aerea dell'idroscalo di Puntisella (senza il porto di Valbandon) nel 1934.

Il 29 settembre 1937, la scuola di pilotaggio di Portorose fu trasferita a Puntisella. Il numero dei militari presso la base aumentò di circa 400 unità. Nel 1937 all'aeroporto militare *P.L. Penzo* era dislocata quindi la Scuola di Pilotaggio su idrovolanti (Sede di 2° periodo) con il compito di preparare i piloti per la ricognizione marittima e l'aviazione imbarcata sulle unità navali. Nel 1938, in seguito alla riorganizzazione delle Scuole di Pilotaggio, a Puntisella si trovava sia la Scuola di 1° che di 2° periodo, i cui corsi duravano rispettivamente 9 e 5 mesi. Gli idrovolanti in dotazione erano i *Ro.43*, *Cant.501*, *Cant.506* e i vecchi *SM.55* che dovevano essere gradualmente sostituiti con aerei di tipo più moderno. All'idroscalo si trovava dislocata pure la Scuola Specialisti Armieri. Dal 1940 per l'addestramento degli allievi telemetristi di Puntisella vennero usati gli

Ro.43, al posto dei *Cant.501*. Alla vigilia della Seconda guerra mondiale, l'aviazione per la Regia Marina poteva contare a Puntisella anche sulla 4^a Sezione Costiera su *Cant.501* dipendente dal Comando Dipartimento Militare Alto Adriatico di Venezia.

Nel 1941 ci fu la ristrutturazione e la riorganizzazione delle Scuole e l'istituzione di due nuovi Raggruppamenti suddivisi tra Scuole di volo e Scuole specialisti e preaeronautiche. Puntisella entrò a fare parte del 1° Raggruppamento Scuole di volo facente inoltre parte della 2^a Zona Aerea Territoriale (Z.A.T.).

Nel 1942 la base era sede della scuola di 2° periodo e addestramento e aeroporto armato di 2^a classe. L'idroscalo, che aveva una considerevole estensione perimetrale, era costituito, come già visto, da un vasto complesso di immobili (aviorimesse, officine, cucine e refettori, alloggi per ufficiali, sottufficiali e truppa, deposito carburanti e lubrificanti, centrale elettrica, sezione telecomunicazioni), buona parte dei quali servivano per le esigenze logistiche e tecniche della scuola. I velivoli della scuola erano alloggiati in una grande aviorimessa, hangar Savigliano²⁹, che disponeva delle necessarie attrezzature per ospitare le piccole officine per i lavori di manutenzione dei velivoli. Davanti a tale aviorimessa si estendeva un vasto piazzale di manovra pavimentato, la cui area consentiva l'agevole manovra dei velivoli, il cui alaggio e recupero venivano effettuati, a seconda del tipo, a mezzo di una gru di sollevamento da 15 tonn. oppure a mano, lungo il piano inclinato dallo scivolo³⁰.

Il personale della scuola risiedeva parte in camerate e parte in baracche di legno, costruite per sopperire alle esigenze derivanti dall'aumentata consistenza numerica della truppa dislocata all'idroscalo. Gli allievi piloti erano in un primo tempo alloggiati nelle camerette esistenti al secondo piano della palazzina sottufficiali. Al fine di dare agli allievi stessi un alloggio più conveniente alle esigenze del loro inquadramento disciplinare e di evitare promiscuità dannose alla loro formazione militare, si provvide a trasferirli in camerate della caserma avieri resasi disponibile in seguito all'impianto delle sopraccitate baracche. I vari servizi dell'aeroporto funzionavano regolarmente ed erano organizzati in modo da rispondere pienamente alle particolari necessità della scuola, eccezion

29 Progetto e realizzazione delle Officine Savigliano.

30 Piero SORÈ, *op. cit.*, p. 190-191.

fatta per quanto riguarda la disponibilità di motoscafi da rimorchio, il cui numero era insufficiente a garantire l'intenso traffico che nelle giornate volative la scuola doveva svolgere per il rimorchio dei velivoli e per il trasporto degli equipaggi di volo. In seguito ai provvedimenti in atto, relativi all'assorbimento da parte di questa scuola delle funzioni di 1° periodo già svolte dalla scuola di Portorose, allora in fase di scioglimento, i programmi predetti dovettero subire una rielaborazione, in relazione all'adozione del velivolo tipo *CantZ.501* per le istruzioni di 1° periodo che in passato erano effettuate con i velivoli *Ba.25 idro* e *Cant.25*³¹. Alla fine del 1942 la Scuola pilotaggio di Puntisella aveva in forza 8 *Ba.25 idro*, 8 *Ro.43*, 6 *Ro.44*, 19 *CantZ.501* e 8 *CantZ.506B*³².

Dopo l'armistizio l'aeroporto di Puntisella, da cui diversi idrovolanti riuscirono a partire per non cadere in mano tedesca³³, venne occupato dalle forze germaniche che vi dislocarono tutti i *CantZ.506* disponibili sul territorio, pilotati da equipaggi misti italiani e tedeschi, con principalmente compiti di soccorso. Si unì a loro anche parte del *Seenotstaffel 6*, di base a Venezia, che il 9 giugno 1944 subì un abbattimento a Brioni. Nella primavera 1944, prima di un previsto sbarco alleato sulle coste istriane, i tedeschi si ritirarono, facendo saltare buona parte degli impianti e delle attrezzature aeronautiche esistenti a Puntisella³⁴. Un rapporto della Questura di Pola sull'allarmismo del 18 settembre 1944 riporta che "In seguito alla distruzione da parte delle forze armate germaniche dell'Aeroporto di Altura di Nesazio e dell'Idroscalo di Puntisella (Pola), la popolazione è allarmatissima e ormai tutti sono convinti che i tedeschi lasceranno quanto prima l'Istria, in previsione di uno sbarco anglo-americano..."³⁵.

Sull'isola di Brioni Maggiore nel luglio 1943 fu trasferita una sezione dell'Accademia Navale di Livorno che proseguì l'attività soltanto fino

31 IBIDEM.

32 IBIDEM, p. 193.

33 Il 13 settembre 1943 per essere riusciti ad abbandonare con un *Cant.506* l'idroscalo di Puntisella, nonostante fossero stati fatti segno a tiro con armi da fuoco da parte di truppe tedesche che lo avevano occupato, vennero decorati al v.m. i seguenti aviatori: Medaglia d'Argento v.m. M.lo pil. Isidoro Orlando; Medaglia di Bronzo v.m. M.lo Mont. Arnaldo Calandrini; Croce di Guerra v.m. M.lo Mont. Girolamo Mauro, S.M. Mot. Marcello De Meo, Av. Sc. Mot. Volver Venturelli.

34 Piero SORÈ, *op. cit.*, p. 300.

35 DAPA, Questura di Pola, busta 28.

all'armistizio. Gli allievi presenti, in numero di circa 750, erano distribuiti in una ventina di sezioni e in tre specialità. Comandante dell'Accademia a Brioni era il capitano di vascello Enrico Simola, mentre comandante in 2^a era il capitano di corvetta Antonio Giachin. Dopo l'armistizio, la mattina del 10 settembre 1943 arrivò a Brioni, restando ancorato nel canale, il transatlantico *Vulcania*, che portava dipinta sulle fiancate una grande croce rossa. La nave era stata destinata a prendere a bordo tutti gli uomini dell'Accademia, compresi i materiali e le dotazioni logistiche, per essere trasferiti in un porto della Puglia e sfuggire ai tedeschi. L'equipaggio mercantile della nave però non volle partire e la nave fu volutamente arenata sugli scogli della costa finendo quindi per essere requisita dai germanici³⁶.

Soltanto tre giorni dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, Pola venne occupata dai tedeschi, e già il 12 settembre venne riaperta la locale Federazione fascista dietro la spinta del comandante della Decima Mas³⁷ Umberto Bardelli giunto a Pola con i tedeschi³⁸. La Decima Mas aveva a Pola due reparti marittimi, ovvero la Squadriglia sommergibili *Longobardo* e sull'isola di Brioni Maggiore la Base Est dei mezzi d'assalto. Tutti e due erano ufficialmente sotto il Comando dei Mezzi d'Assalto dell'Alto Adriatico che si trovava a Trieste³⁹.

Più dettagliatamente, la Base Est di Brioni Maggiore contava circa 80 marò, e i suoi "barchini", precisamente due SMA della Decima insieme a tre SMA e sei MTM in mano ai tedeschi, agirono in Adriatico nell'ultima fase del conflitto. Il comando spettò al tenente di vascello Sergio Nesi, fatto poi prigioniero durante una missione di attacco al porto di Ancona nell'aprile 1945⁴⁰. Con l'aggravarsi della situazione militare ed anche a causa dei bombardamenti Alleati dell'isola, il 17 aprile in accordo con le forze tedesche presenti si decise l'evacuazione di quasi tutti i soldati da Brioni (Decima e reparti della Marina tedesca) i quali furono trasferiti a Pola a bordo del sommergibile *CM.I*.

36 *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1971, p. 69.

37 La X^a Flottiglia MAS (dal 1 maggio 1944, con l'unificazione di vari battaglioni, rinominata in X^a Divisione MAS anche se è meglio nota semplicemente solo e soltanto come X^a MAS) è stato un corpo militare indipendente, ufficialmente parte della Marina Nazionale Repubblicana della Repubblica Sociale Italiana.

38 Gaetano LA PERNA, *Pola, Istria, Fiume 1943-1945*, Milano, 1993, p. 207-209.

39 Sergio NESI, *Decima Flottiglia nostra...I mezzi d'assalto della marina italiana al sud e al nord dopo l'armistizio*, Milano, 1986, p. 102-106.

40 Sergio NESI, *op. cit.*, p. 105-106, 255-265 e 275-278.

Durante il 1944 ed il 1945 numerosi furono gli attacchi aerei Alleati che coinvolsero, sia con azioni di mitragliamenti che con pesanti bombardamenti, il territorio del Canale di Fasana.

A causa dei frequenti voli di aerei nemici in missioni di ricognizione, i viaggi per mare, anche se lungo la costa, erano diventati estremamente pericolosi, soprattutto per le imbarcazioni militari. Ricordiamo per esempio quanto accaduto nel tratto di mare tra l'isola di Brioni Minore e la Punta di Barbariga il 22 settembre 1944, quando verso le 7,40 apparvero due cacciabombardieri bimotori anglo-americani. Avvistato il motopeschereccio *Bersagliere*, adibito solitamente al servizio di linea per civili e militari tra le isole Brioni e la città di Pola, i due velivoli si scagliarono contro di esso con mitragliamenti, cannoneggiamenti e lanci di spezzoni incendiari, che andarono a colpire il serbatoio della nafta, causando un incendio che provocò danni di lieve entità allo scafo e ad effetti personali dei civili a bordo. Rimasero feriti 3 militari tedeschi, di cui 2 gravemente, un marinaio della Marina Repubblicana rimase leggermente ferito dalle schegge, mentre 2 civili dell'equipaggio rimasero lievemente ustionati. Lo scafo venne poi per precauzione arenato a Punta Antillina sull'isola di Brioni Minore.

Nell'incursione aerea contro Pola di mercoledì 7 febbraio 1945 i danni furono abbastanza gravi ed interessarono le seguenti località: la zona di Monte Grosso, dove si verificò l'incendio di 2 casematte con munizioni nei locali del Forte *Monte Grosso*; nella zona di Zonchi un serbatoio di nafta semivuoto venne colpito con conseguente incendiamento; in Valmaggione si incendiò la polveriera; nella zona di Vallelunga e Monumenti venne distrutto il cavo della corrente elettrica ad alta tensione della Marina; a Puntisella non vennero registrati danni rilevanti, mentre a Stignano alcune bombe caddero in aperta campagna; a Punta Cristo, Stoia e Fisella, in seguito alla caduta di 12 ordigni, rimasero sinistrate 2 case, colpite in pieno, mentre un'altra fu danneggiata, come pure la conduttura della corrente elettrica. Nel tratto di mare davanti a Valsaline caddero in mare diverse bombe e lo stesso avvenne nel porto dell'isola di Brioni Maggiore dove circa 10 bombe finirono in mare a poca distanza dai grandi alberghi⁴¹.

41 DAPA, Fondo Prefettura, b. 468, f. XVII-C-4-1/22.

Nel bombardamento di sabato 17 febbraio 1945 fu attaccato anche il faro di Punta Peneda, sull'isola di Brioni Maggiore, colpita da una decina di bombe che provocarono danni a fabbricati ed impianti⁴². Nel rapporto viene inoltre riportato che ad essere colpito fu pure l'Idroscalo militare di Puntisella, e precisamente il quartiere generale, gli hangar e le varie installazioni della base e l'adiacente isola di Cosada, facente parte dell'idroscalo, dove furono colpiti tutti gli edifici e le installazioni presenti. Inoltre, un secondo gruppo di bombardieri colpì con circa altre 60 esplosioni nuovamente la zona di Punta Peneda⁴³.



Fig. 12 - Bombe appena sganciate sopra il Canale di Fasana nell'attacco del 17 febbraio 1945 (AFHRA).

L'isola di Brioni Maggiore fu attaccata anche il 15 aprile del 1945 da un bombardamento Alleato eseguito da 24 aerei *M.187* dello Stormo *Baltimore*⁴⁴ formato da piloti italiani inquadrati tra le forze Alleate.

42 Relazione della Direzione Generale dei Servizi per la PAA. DAPA, Fondo Prefettura, b. 468, f. XVII-C-4-1/22.

43 *Narrative Mission Report*. AFHRA, microfilm roll A6501.

44 Nino ARENA, *La Regia Aeronautica 1943 - 1946. Dalla guerra di liberazione alla repubblica*, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 1977. Lo Stormo *Baltimore* (dal nome degli aerei usati i

I danni subiti furono abbastanza ingenti, anche se non vennero raggiunti gli obiettivi previsti a causa della violenta risposta della contraerea. Infatti, i velivoli subirono gravi danni come la perdita del tettuccio del navigatore, il surriscaldamento dei motori, la perdita di carburante, il mancato funzionamento degli inalatori d'ossigeno⁴⁵. Il bombardamento, iniziato alle ore 15,10 con lo sgancio di una ventina di bombe, causò l'affondamento di due sommergibili tascabili tipo *C.B.*⁴⁶, mentre danni furono riportati pure dall'albergo *Nettuno* dove erano situati gli alloggi militari. Venne colpito anche il campo sportivo, Val Catena nei pressi delle rovine romane e la zona attigua a Punta Peneda. Ci furono anche alcune vittime tra i soldati.

Due giorni dopo, il 17 aprile, si procedette all'evacuazione di quasi tutte le forze militari dall'isola. Brioni Maggiore fu nuovamente bombardata il 24 aprile 1945, questa volta dai *B-26 Marauder* del 39th Squadron⁴⁷ (254 Wing) della Balkan Air Force (BAF), incursione che provocò l'affondamento di due motozattere tedesche e 4 *MTSM* italiane. In seguito a tale bombardamento riportiamo il telegramma spedito alla Prefettura dal Podestà di Brioni Magg. Cera: "Informasi che ieri martedì 24 aprile dalle ore 7,30 alle ore 16,30, numerose formazioni di bombardieri e caccia bombardieri hanno sganciato in sei riprese moltissime bombe spezzonando e mitragliando tutto il fabbricato di Brioni. Oltre il 50 per cento della popolazione risulta sinistrato. Tutti i fabbricati sono colpiti e danneggiati alt. Perdite civili morti uno feriti circa trenta. Perdite militari morti sei feriti venti"⁴⁸.

Finalmente dopo tanta distruzione e dolore, la guerra stava per concludersi aprendo un nuovo capitolo nella storia del nostro territorio. Comunque, l'area gravitante attorno al Canale di Fasana rimase in effetti ancora per oltre quattro decenni altamente militarizzata e sotto stretto controllo statale con ampie zone chiuse ai civili, status che ne penaliz-

bimotori *M.187 Baltimore*), dislocato a Biferno, eseguì diverse operazioni di bombardamento contro obiettivi nella zona meridionale dell'Istria.

45 Nino ARENA, *op. cit.* A causa della gravità dei danni subiti 2 *M.187 Baltimore* furono costretti ad atterrare rispettivamente a Falconara e Fano, mentre altri due dovettero rientrare anzitempo a Biferno.

46 Varie fonti riportano che in data 23 marzo 1945, e quindi non il 15 aprile, nel corso di un bombardamento aereo su Pola, gli aerei Alleati affondarono i *C.B. 13* e *14*. Non è stata trovata però alcuna documentazione in grado di confermare questi dati. Probabilmente il bombardamento si riferisce all'incursione che interessò la Base Est a Brioni.

47 Missione numero 60 del 39th Squadron.

48 DAPA, Fondo Prefettura, b. 468, f. XVII-C-4-1.

zò ovviamente lo sviluppo turistico e urbanistico in generale. Dall'altro canto però queste limitazioni hanno preservato la natura e il paesaggio dell'area che oggi bisogna valorizzare in maniera adeguata salvaguardando sempre la costa e tutto l'ambiente che la circonda che sono i veri punti di forza di questo magnifico territorio.

Elenco completo delle fortificazioni e batterie d'artiglieria austro-ungariche dell'area gravitante attorno al Canale di Fasana durante la Prima guerra mondiale con gli armamenti in dotazione e le rispettive guarnigioni⁴⁹:

GRUPPO BARBARIGA - PARAVIA

FORTE COSTIERO FORNO

Armamento: 2 cannoni costieri da 30,5 cm L/40 in cupola d'acciaio; 2 cannoni costieri da 28 cm L/35a in cupola d'acciaio; 4 cannoni costieri da 7 cm L/42.

Guarnigione: 9 ufficiali e 321 uomini.

BATTERIA COSTIERA SAN BENEDETTO

Armamento: 4 cannoni costieri da 15 cm L/40; 4 cannoni costieri da 7 cm L/42.

Guarnigione: 4 ufficiali e 218 uomini.

BATTERIA COSTIERA MORTAI CALUZZI

Armamento: 4 mortai costieri da 21 cm M80; 2 cannoni costieri da 7 cm L/42.

Guarnigione: 4 ufficiali e 145 uomini.

FORTE PARAVIA OST

Armamento: 4 obici da 10 cm M99F (in cupola blindata).

FORTE PARAVIA WEST

Armamento: 4 obici da 10 cm M99F (in cupola blindata).

CASERMA DIFENSIVA CENTRALE

Armamento: 2 cannoni da 15 cm e 2 cannoni da 9 cm.

Guarnigione: 500 militari.

BATTERIA COSTIERA PUNTA BARBARIGA

Armamento: 4 cannoni da 9 cm M7.

BATTERIA FIANCHEGGIANTE BARBARIGA

Armamento: 4 cannoni a tiro rapido da 47 mm L/44.

BATTERIA COSTIERA PUNTA GUSTIGNA

Armamento: 2 mortai da 30,5 cm L/10; 6 cannoni da 15 cm.

49 Attilio KRIZMANIĆ, "Fortifikacijska arhitektura Pule u okviru obrambenog sustava XIX. st. do 1918" [L'architettura fortificatoria di Pola nell'ambito del sistema difensivo del secolo XIX fino al 1918], in *Pula 300 Pola. Prilozi za povijesnu sintezu* [Pola 300. Contributi per la sintesi storica], Pola, 2004, p. 133-149 e Erwin Anton GRETHENBERGER, *Festung Pola. Die Verteidigungsanlagen des k.(u.)K. Hauptkriegshafens 1823-1918*, NWV, Wien-Graz, 2003.

BATTERIA FIANCHEGGIANTE PUNTA MERTOLINA

Armamento: 4 cannoni a tiro rapido da 47 mm L/44.

BATTERIA VALBANDON

Armamento: 6 cannoni da 9 cm.

GRUPPO BRIONI MINOR

FORTE BRIONI MINOR

Armamento: 2 cannoni costieri da 30,5 cm L/40 (in cupola blindata d'acciaio); 2 cannoni costieri da 28 cm L/35b; 4 cannoni costieri da 15 cm L/40; 4 cannoni costieri da 7 cm L/42.

Guarnigione: 12 ufficiali e 530 uomini.

BATTERIA COSTIERA SAN NICOLÒ

Armamento: 4 mortai costieri da 21 cm M80; cannoni d'assedio da 15 cm M80.

Guarnigione: 2 ufficiali e 91 uomini.

BATTERIA LANCISILURI

Armamento: 3 lanciasiluri da 45 cm

BATTERIA FIANCHEGGIANTE BRIONI MINOR

Armamento: 4 cannoni a tiro rapido da 47 mm L/44.

FORTE COSTIERO TEGETTHOFF

Forte circolare del diametro di 105 m sull'isola di Brioni Maggiore.

Armamento: 4 mortai costieri da 21 cm M/80; 4 obici costieri da 15 cm; 6 cannoni da 8 cm M94; tre bunker blindati per mitragliatrici.

Guarnigione: 8 ufficiali e 359 uomini.

GRUPPO KAISER FRANZ JOSEPH I. (Brioni Maggiore)

FORTE COSTIERO PENEDA

Armamento: 2 cannoni costieri da 30,5 cm L/40 (in cupola blindata d'acciaio); 2 cannoni a tiro rapido da 7 cm L/42.

Guarnigione: 6 ufficiali e 204 uomini.

BATTERIA PUNTA PENEDA

Armamento: 4 cannoni da 9 cm M7.

BATTERIA COSTIERA CAVAROLLA

Armamento: 4 cannoni costieri da 15 cm L/40; 2 cannoni costieri da 7 cm L/42.

Guarnigione: 5 ufficiali e 200 uomini.

BATTERIA COSTIERA MORTAI NAVIGLIO

Armamento: 4 mortai costieri da 21 cm M80; 2 cannoni costieri da 7 cm L/42.

Guarnigione: 4 ufficiali e 139 uomini.

FORTE COSTIERO PUNTA CHRISTO

Possente forte poligonale all'entrata settentrionale del golfo di Pola. Si tratta del più grande e potente forte costiero dell'artiglieria da fortezza austro-ungarica.

Armamento: 2 cannoni da 28 cm MSK L/35 (accoppiati in cupola blindata); 2 cannoni costieri da 28 cm L/22; 2 cannoni costieri da 24 cm L/22; 2 cannoni costieri da 15 cm

L/35; 8 cannoni campali da 9 cm M75/96. Nelle immediate vicinanze si trovavano ancora due batterie da spiaggia armate con 4 cannoni da 9 cm M7 (Strandbatterie Punta Christo Nord) e 4 cannoni da 9 cm M4 (Strandbatterie Punta Christo Süd).
Guarnigione del forte: 10 ufficiali e 466 uomini.

SAŽETAK: MODERNE OBRAMBENE STRUKTURE, VOJNE BAZE I RATNE OPERACIJE U FAŽANSKOM KANALU OD 19. DO SREDINE 20. STOLJEĆA - Pretvorbom Pule, tijekom druge polovice 19. stoljeća, u glavnu vojnu luku Austro-ugarskog Carstva stvoreni su preduvjeti za veliku stratešku važnost Fažanskog kanala. Podignute su moćne vojne utvrde kao snažan obrambeni front kojeg je u stvari činila neprekidna topnička bitnica za zaštitu ratne luke. Najmoćnije i najmodernije fortifikacije postavljene su upravo na prostoru Fažanskog kanala i time dokazuju strateški važnu vojnu ulogu njegovih obala i Brijunskog otočja. Naročito je u prvim godinama 20. stoljeća podignut pravi oklopni blok kojeg je činio sklop novih utvrda i bitnica, čija je snažna artiljerija velikog i srednjeg kalibra trebala štititi vojnu luku i uopće jugozapadnu obalu Istre od bilo kakvog napada s mora.

Tijekom talijanskog razdoblja došlo je do reorganizacije i smanjenja važnosti obrambenih utvrda oko Fažanskog kanala, ali je znatno potaknut razvoj mornaričkog zrakoplovstva, naročito s impozantnim uređenjem hidroavionske baze u Puntizeli koja je uključivala i luku Valbandon i otok Kozada.

POVZETEK: SODOBNI OBRAMBNI OBJEKTI, VOJAŠKA OPORIŠČA IN VOJNE AKTIVNOSTI V FAŽANSKEM KANALU OD DEVETNAJSTEGA DO SREDINE DVAJSETEGA STOLETJA - S preoblikovanjem Pulja v glavno vojaško pristanišče avstro-ogrškega cesarstva v drugi polovici devetnajstega stoletja je Fažanski kanal dobil velik strateški pomen. Tu so postavili mogočne vojaške objekte, ki so predstavljali močno utrjeno obrambno črto; to je bila pravzaprav ogromna topniška baterija za obrambo vojaškega pristanišča. Najmočnejše in najsodobnejše utrdbe so bile tako rekoč vse razporejene prav na območju Fažanskega kanala, kar je kazalo na strateški vojaški pomen njegove obale in Brionskega otočja. V začetku dvajsetega stoletja so postavili pravo pravcato oklepno zaporo, sestavljeno iz niza novih utrd in baterij, katerih mogočno topništvo velikega in srednjega kalibra je imelo nalogo braniti vojaško pristanišče, v širšem smislu pa tudi jugozahodno obalo Istre, pred vsakim morebitnim sovražnim napadom, ki bi lahko prišel z morske strani fronte. V obdobju italijanske oblasti se je pomen obrambnih objektov, postavljenih okrog Fažanskega kanala, občutno zmanjšal. Po drugi strani pa je znatno spodbudo dobil razvoj pomorskega letalstva, zlasti s postavitvijo mogočne nove pomorske letalske baze v Puntizeli, ki je obsegala tudi pristanišče Valbandon in otok Kozada.