

COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

ADRIATICO 1848
RICERCA E SIGNIFICATO
DELLA CONTRAPPOSIZIONE MARITTIMA



Acta del Convegno di Studi
tenuto a Venezia
il 25 settembre 1998

ROMA, 1999

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

CHAPTER I. THE DISCOVERY OF AMERICA.

It is generally supposed that the first discovery of America was made by Christopher Columbus in 1492. However, it is now known that the Vikings discovered the continent in the tenth century. The Vikings, led by Leif Erikson, sailed from Greenland to the coast of North America in 985. They established a settlement at L'Anse-au-Loup, which was abandoned in 1000.

The discovery of America by Columbus was a result of his quest for a western route to the Indies. He sailed from Spain in 1492 and landed in the Bahamas. He then sailed to the mainland, where he discovered the great bay of San Salvador. He named the continent "America" in honor of Amerigo Vesputi, an Italian explorer who sailed with him.

The discovery of America led to the European colonization of the continent. The first permanent European settlement was established by the Spanish in 1493. The Spanish established a colony at Santo Domingo, which was the first of many Spanish colonies in the Americas. The Spanish also discovered gold and silver in the Americas, which led to the great wealth of Spain.

The discovery of America also led to the development of the United States. The first English settlement was established by the Pilgrims in 1620. The Pilgrims were a group of English Puritans who sailed to the New World in search of religious freedom. They established a settlement at Plymouth, Massachusetts, which became the first permanent English settlement in North America.

The discovery of America led to the development of the United States. The first English settlement was established by the Pilgrims in 1620. The Pilgrims were a group of English Puritans who sailed to the New World in search of religious freedom. They established a settlement at Plymouth, Massachusetts, which became the first permanent English settlement in North America.

The discovery of America led to the development of the United States. The first English settlement was established by the Pilgrims in 1620. The Pilgrims were a group of English Puritans who sailed to the New World in search of religious freedom. They established a settlement at Plymouth, Massachusetts, which became the first permanent English settlement in North America.

The discovery of America led to the development of the United States. The first English settlement was established by the Pilgrims in 1620. The Pilgrims were a group of English Puritans who sailed to the New World in search of religious freedom. They established a settlement at Plymouth, Massachusetts, which became the first permanent English settlement in North America.

COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

ADRIATICO 1848
RICERCA E SIGNIFICATO
DELLA CONTRAPPOSIZIONE MARITTIMA

Acta del Convegno di Studi
tenuto a Venezia
il 25 settembre 1998



a cura di
Paolo Alberini

ROMA, 1999

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

CHAPTER I. THE DISCOVERY OF AMERICA.

It is generally supposed that the first discovery of America was made by Christopher Columbus in 1492. However, it is now known that the Vikings discovered the continent in the late 10th century. The Vikings, led by Leif Erikson, sailed from Greenland to the coast of North America, where they established a small settlement at L'Anse-au-Loup.

The Vikings were followed by other European explorers, including John Cabot in 1497 and Amerigo Vesputi in 1498. These explorers were seeking a westward route to the Indies. Their voyages opened up the continent to European colonization.

The first permanent European settlement in North America was founded by the Pilgrims in 1620. They sailed on the Mayflower to the coast of Massachusetts, where they established the town of Plymouth. The Pilgrims were seeking religious freedom and a better life in a new world.

The Pilgrims were followed by other groups of settlers, including the Puritans in 1630 and the Cavaliers in 1630. These settlers were seeking religious freedom and a better life in a new world. They established settlements in the New England and the Chesapeake regions.

The Pilgrims and other settlers faced many hardships, including lack of food, disease, and conflict with the Native Americans. Despite these challenges, they persevered and established a new society in North America. The Pilgrims' legacy is still remembered today as the beginning of a new nation.

The Pilgrims' journey to America was a long and difficult one. They sailed on the Mayflower for 66 days, facing storms and other dangers. When they arrived in Plymouth, they found a desolate and unfamiliar land. They had to build their own homes and grow their own food.

The Pilgrims' story is a testament to the human spirit and the desire for a better life. Their journey to America was a brave and daring one, and it paved the way for a new nation.

COMITATO D'ONORE

On. Prof. Beniamino ANDREATTA
Ministro della Difesa

Amm. Guido VENTURONI
Capo di Stato Maggiore della Difesa

Gen. Francesco CERVONE
Capo di Stato Maggiore dell'Esercito

Amm. Umberto GUARNIERI
Capo di Stato Maggiore della Marina

Gen. Mario ARPINO
Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica

Gen. Alberto ZIGNANI
Segretario Generale della Difesa

Gen. Salvatore SABATINO
Comandante della Regione Militare del Nord-Est

Amm. Paolo MANCINELLI
Comandante del Dipartimento Militare Marittimo
dell'Adriatico

Amm. Luigi FARAGLIA
Comandante di Marina Venezia

Gen. Franco GIACCHERINI
Comandante del Presidio Militare di Venezia

On. Dott. Giancarlo GALAN
Presidente della Regione Veneto

Prof. Amalia SARTORI
Presidente del Consiglio Regionale

Dott. Vincenzo BARBATI
Prefetto di Venezia

Prof. Luigi BUSATTO
Presidente della Provincia di Venezia

Prof. Massimo CACCIARI
Sindaco di Venezia

Prof. Maurizio RISPOLI
Magnifico Rettore dell'Università di Venezia

Prof. Mario ISNENGHI
Direttore del Dipartimento di studi Storici dell'Università
di Venezia

COMITATO SCIENTIFICO

Amm. Mario BURACCHIA

Amm. Paolo ALBERINI

Prof. Mariano GABRIELE

Prof. Matteo PIZZIGALLO

Prof. Alberto SANTONI

Dott. Ester PENNELLA

SOMMARIO

La Commissione Italiana di Storia Militare	Pag. VII
Il Convegno	Pag. IX
Introduzione ai lavori del Presidente della Commissione Italiana di Storia Militare, Amm. Mario Buracchia	Pag. 1
<i>Il 1848 in Italia</i> di Giuseppe Talamo	» 5
<i>Il sistema marittimo Adriatico</i> di Pier Paolo Ramoino	» 11
<i>L'idea di potere marittimo nel 1848</i> di Mariano Gabriele	» 17
<i>Le Marine militari pre-unitarie</i> di Alberto Santoni	» 23
<i>La Marina veneta nel 1848</i> di Alvise Zorzi	» 35
<i>La Marina austriaca in Adriatico nell'anno rivoluzionario 1848, condizioni precedenti e conseguenze</i> di Robert L. Dauber	» 41
<i>La campagna navale della Marina sarda in Adriatico negli anni 1848-1849</i> di Tiberio Moro	» 59
Tavola rotonda	Pag. 129
Problemi storici e fattori evolutivi collegati al potere marittimo	
<i>Presentazione:</i> Mario Buracchia	Pag. 131
<i>Interventi:</i> Pier Paolo Ramoino	» 131
Riccardo Nassigh	» 134
Giorgio Giorgerini	» 136

Calculations

- 1. $\frac{1}{2} \times \frac{3}{4} = \frac{3}{8}$
- 2. $\frac{2}{3} \times \frac{5}{6} = \frac{10}{18} = \frac{5}{9}$
- 3. $\frac{1}{4} \times \frac{3}{5} = \frac{3}{20}$
- 4. $\frac{3}{7} \times \frac{4}{8} = \frac{12}{56} = \frac{3}{14}$
- 5. $\frac{5}{8} \times \frac{2}{3} = \frac{10}{24} = \frac{5}{12}$
- 6. $\frac{7}{9} \times \frac{1}{2} = \frac{7}{18}$
- 7. $\frac{4}{5} \times \frac{3}{7} = \frac{12}{35}$
- 8. $\frac{6}{7} \times \frac{2}{5} = \frac{12}{35}$
- 9. $\frac{8}{9} \times \frac{1}{3} = \frac{8}{27}$
- 10. $\frac{9}{10} \times \frac{4}{6} = \frac{36}{60} = \frac{3}{5}$
- 11. $\frac{1}{3} \times \frac{2}{5} = \frac{2}{15}$
- 12. $\frac{2}{4} \times \frac{3}{6} = \frac{6}{24} = \frac{1}{4}$
- 13. $\frac{3}{6} \times \frac{4}{8} = \frac{12}{48} = \frac{1}{4}$
- 14. $\frac{4}{8} \times \frac{5}{10} = \frac{20}{80} = \frac{1}{4}$
- 15. $\frac{5}{10} \times \frac{6}{12} = \frac{30}{120} = \frac{1}{4}$
- 16. $\frac{6}{12} \times \frac{7}{14} = \frac{42}{168} = \frac{1}{4}$
- 17. $\frac{7}{14} \times \frac{8}{16} = \frac{56}{224} = \frac{1}{4}$
- 18. $\frac{8}{16} \times \frac{9}{18} = \frac{72}{288} = \frac{1}{4}$
- 19. $\frac{9}{18} \times \frac{10}{20} = \frac{90}{360} = \frac{1}{4}$
- 20. $\frac{10}{20} \times \frac{11}{22} = \frac{110}{440} = \frac{1}{4}$

LA COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

La Commissione Italiana di Storia Militare, istituita con decreto del Ministro della Difesa n. 1120 in data 21 novembre 1986, è una istituzione del Ministero della Difesa affiliata alla Commissione Internazionale di Storia Militare Comparata, cui aderiscono circa trenta Paesi.

La Commissione è costituita al fine di "promuovere iniziative utili a migliorare la conoscenza della storia militare italiana e comparata, valendosi del contributo di rappresentanti di istituzioni che si dedicano allo studio dei vari aspetti della disciplina".

La Commissione è composta dai Capi degli Uffici Storici degli Stati Maggiori dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica, e per i suoi lavori si avvale di un esperto civile nominato dal Capo di Stato Maggiore della Difesa e di una Consulta nominata con decreto del Ministro; è presieduta dal più anziano dei Capi Ufficio.

Attuale Presidente è il Capo dell'Ufficio Storico della Marina.

La Commissione ha sede in Via dell'Acqua Traversa, 151 - 00135 Roma.

THE HISTORY AND PRESENT STATE OF THE

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

IL CONVEGNO

Una rivisitazione degli avvenimenti del 1848 in Adriatico, a centocinquant'anni di distanza, intesa alla ricerca ed all'esame di un potere marittimo eventualmente esercitato dalle Potenze in campo, è apparso alla Commissione Italiana di Storia Militare oggetto meritevole d'interesse e degno pertanto di una giornata di studio, alla quale sono stati chiamati eminenti studiosi.

L'argomento, pur trattando un avvenimento minore della storia marittima, essendo la Prima guerra d'Indipendenza italiana concepita e condotta essenzialmente come scontro terrestre, tuttavia ci permette di comprendere l'origine quasi occasionale della contrapposizione marittima ed il suo evolversi incerto finché le due parti si contesero nell'anno 1848 la supremazia marittima, per poi rivelarci come l'acquisizione del controllo incontrastato del potere marittimo da parte della Marina austriaca l'anno successivo, abbia portato a conseguenze disastrose per l'indipendenza italiana.

INTRODUZIONE AI LAVORI

MARIO BURACCHIA

Per molto tempo, dopo gli avvenimenti di 150 anni fa, la memoria popolare si è ricordata di quell'anno, il 1848, come di un momento storico sconvolgente, di rottura col passato. *È successo un Quarantotto* – si diceva e si dice ancora – per definire un sommovimento generale, una confusione, un evento che turbava le regole e l'ordine costituito. Come sappiamo, tutto incominciò in Italia, col moto di Palermo del 12 gennaio. Ma del 1848 in Italia e in rapporto col sistema europeo parlerà, con la massima autorevolezza, il professor Giuseppe Talamo, Presidente dell'Istituto per la Storia del Risorgimento, alla cui relazione è doveroso rimandare l'attenzione degli ascoltatori.

Io vorrei soltanto richiamare quel crescendo di emozioni e di entusiasmi che mossero, dalla rivoluzione siciliana alla concessione delle costituzioni, fino al marzo delle Cinque Giornate di Milano e dell'attacco all'Austria. Sul giornale romano *Il Labaro* quello stesso sacerdote Stefano Ciccolini che in gennaio aveva ricordato ai lettori di essere *ministro di un Dio di pace*, in marzo avrebbe trovato normale annunciare esultante la guerra, scrivendo che "Carlo Alberto ha *finalmente* tratto dal fodero la sua spada".

* * *

Dunque, la guerra. E con la guerra le sollevazioni: il 22 marzo Venezia proclamò la sua indipendenza e nominò un governo provvisorio che si sarebbe unito al Piemonte all'inizio di luglio per poi – dopo la sconfitta di Custoza e l'armistizio Salasco – dichiararsi Repubblica indipendente e resistere agli austriaci fino al 24 agosto dell'anno dopo, ben 5 mesi oltre la giornata di Novara. È anche la memoria di questa passione che ha ricondotto la Marina a Venezia per il convegno di quest'anno. Venezia è stata la città di mare più coinvolta di tutte nelle vicende del primo conflitto per l'indipendenza italiana. Dalla rivolta degli arsenalotti, decisiva per il successo dell'insurrezione di marzo, agli eventi successivi che videro la Serenissima – come diranno, ciascuno per la propria parte, i relatori Pier Paolo Ramoino, Alberto Santoni e Tiberio Moro – organizzare una propria marina e contrastare con essa gli austriaci, sia tenendo in rispetto le forze nemiche al di là delle difese lagunari, sia spingendosi in alto mare per collaborare con le squadre italiane riunite davanti a Trieste.

La prima guerra dell'Indipendenza italiana produsse nell'Adriatico settentrionale una contrapposizione marittima che presenta un qualche interesse. Da un lato la Marina austriaca, di cui parlerà il professor Robert von Dauber, una forza navale modesta ma efficace: in relazione diretta con la situazione di relatività di forze del momento, la ritroviamo nella veste di attaccante per cingere d'assedio Venezia dal lato del mare, e nella veste di difensore, cooperando con le forze di terra alla difesa del porto di Trieste. Dall'altro le squadre italiane, i sardi, i napoletani fino a quando non furono richiamati, i toscani, i pontifici e, come ho già detto, i veneti di cui specificamente parlerà Alvise Zorzi: una coalizione navale di gran lunga superiore sulla carta, ma minata alle spalle da volontà politiche diverse, che ebbero certo influenza nell'approccio alla lotta per il dominio del mare. Su questo ci intratterà il professor Mariano Gabriele, sulle idee e l'attuazione, su ciò che in tema di potere marittimo avrebbe dovuto essere e non fu.

* * *

Il contrasto marittimo, limitato ad uno spazio ben definito dell'Adriatico settentrionale, non ebbe importanza decisiva, né strategica. Non erano mature le marine, non era matura la dottrina. Soltanto gli scontri terrestri, come per tutto il Risorgimento, avrebbero avuto impatto politico, ingenerando nella strategia italiana una impostazione ed una tradizione di lungo periodo che sarebbero state ben dure a morire. Sarebbe spettata invece alla parte italiana, se fosse stata unita ed avesse maturato una filosofia navale, ricercare un'affermazione marittima, che a seconda degli eventi avrebbe potuto avere una funzione decisiva o almeno compensativa. Perché, mentre l'Austria restava a tutto diritto una potenza continentale, un'Italia unita avrebbe dovuto tenere nel massimo conto il dominio del mare. Ma l'Italia non era unita e la stessa guerra del 1848 fu probabilmente prematura.

* * *

Questa guerra marittima, fiaccamente condotta e includente, si svolse in qualche momento in un clima adatto al romanticismo del tempo: alludo ad esempio, se è vero quello che scrive lo Stefani, a quella proposta di sfida navale con tre unità per parte che l'ammiraglio Albini avrebbe avanzato nel maggio 1848 al nemico chiuso nel porto di Trieste. Un atteggiamento da cavalleria medievale, che implicava la rinuncia ad una forte superiorità materiale in nome di uno straordinario *fair play*.

Non lo avrebbero avuto a Messina, nel settembre successivo, le navi di Ferdinando II; Luigi Carlo Farini ne scrisse: "Durò quasi cinque giorni l'orrendo spettacolo... Era già finita la resistenza e la bandiera siciliana a terra, e pur continuava il bombardamento selvaggio; durò quarantotto ore ancora... inorriditi gli ammiragli di Francia e d'Inghilterra imposero a' Napolitani sostassero, ad essi ed a' Siciliani una tregua. Della fama delle atrocità commesse a Messina fu piena l'Europa".

* * *

Sul frontone del teatro Massimo di Palermo sta scritto, tra l'altro: "Vano delle scene il diletto ove non miri a preparar l'avvenire". È in questo spirito che si concluderà il Convegno con una tavola rotonda che tratterà dei problemi storici e dei fattori evolutivi collegati al potere marittimo. Giorgio Giorgerini, Riccardo Nassigh e Pier Paolo Ramoino, con la mia presidenza, daranno vita ad un dibattito conclusivo che avrà lo scopo di trarre qualche lezione dal passato, là dove è possibile, e di attualizzare nel mondo contemporaneo elementi di riflessione che consentano di collegare quelle lezioni al presente e all'avvenire.

The only "real" no-charge site available in California is the University of California's open access digital library. This site provides a wide range of digital content, including textbooks, research articles, and multimedia resources. The site is a great resource for students and educators alike, and it is a good example of how open access can be used to provide high-quality educational resources to all students.

Another important aspect of open access is the ability to share and reuse content. This is a key principle of the Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike license, which is the most common license used for open access content. This license allows users to share and reuse content, as long as they give credit to the original creator and do not use the content for commercial purposes.

Open access also has the potential to reduce the cost of education. By providing free access to digital content, open access can help to reduce the cost of textbooks and other educational materials. This is especially important for students who are unable to afford these materials, as it can help to ensure that they have access to the same quality of education as their peers.

In addition to the benefits of open access, there are also some challenges associated with it. One of the main challenges is the issue of quality control. Because open access content is often created by individuals or small organizations, it can be difficult to ensure that the content is of high quality and accurate. This is a challenge that needs to be addressed in order for open access to be a truly effective educational tool.

Another challenge is the issue of sustainability. Open access content is often created and maintained by volunteers, which can make it difficult to ensure that the content is updated and maintained over time. This is a challenge that needs to be addressed in order for open access to be a sustainable educational tool.

Despite these challenges, open access has the potential to revolutionize education. By providing free access to high-quality digital content, open access can help to ensure that all students have access to the same quality of education. This is a goal that should be a top priority for all educators and policymakers.

IL 1848 IN ITALIA

GIUSEPPE TALAMO

Il 1848 – come il 1789 e il 1870, il 1917 e il 1945 – è un anno emblematico, un anno simbolo di cambiamento e di rottura, che chiude un'epoca e ne apre un'altra.

Quale epoca scompariva nel '48? Scompariva, o per essere più esatti, si avviava a scomparire l'Europa del congresso di Vienna, della Santa Alleanza e di Metternich, l'Europa dominata dai due principii sui quali si erano accordate nel 1815 le maggiori potenze per creare un mondo dove fosse possibile una lunga pace, dopo l'ininterrotto succedersi di guerre del periodo napoleonico: il principio del legittimismo, sostenuto soprattutto dall'Austria e dalla Russia, e il principio dell'equilibrio, sostenuto dall'Inghilterra.

Com'era inevitabile, nell'applicazione di questi principii prevalse la preoccupazione di garantire l'equilibrio di forze tra le maggiori potenze, piuttosto che la volontà di riportare in vita i vecchi Stati travolti dalla rivoluzione, come dimostrò l'annessione dei territori della ex-repubblica veneta agli Asburgo e di quelli della repubblica di Genova ai Savoia.

Bisogna riconoscere che quest'Europa del congresso di Vienna seppe con grande saggezza rispettare, anche in alcuni casi assai rilevanti, l'eredità rivoluzionaria e napoleonica, accettando, ad esempio, la validità dei passaggi di proprietà avvenuti durante la rivoluzione, cioè le cosiddette vendite dei beni nazionali, respingendo le richieste presentate dai ceti nobiliari colpiti da quelle operazioni miranti a rientrare in possesso delle proprietà perdute.

Dobbiamo però aggiungere che se il principe di Metternich ebbe la capacità di saper creare un sistema che per parecchi lustri garantì la pace nel continente europeo, sottovalutò la carica eversiva che portava con sé quel principio di nazionalità che proprio le potenze collegate contro Napoleone avevano evocato: in Spagna, in Germania, in Russia, in Italia. Il problema non si poteva risolvere, cioè, soltanto colpendo le associazioni segrete e il mazzinianesimo, perché le individualità storiche dei popoli – cioè le varie nazionalità – già chiamate a battersi contro il dispotismo del Bonaparte, non potevano più accontentarsi della saggezza del vecchio impero e delle autonomie che venivano loro garantite.

L'impero asburgico, composto di varie nazionalità, rappresentava l'antitesi di questa Europa delle nazioni e si presentava come il nemico comune da sconfiggere: la storia della seconda metà dell'Ottocento e del primo ventennio del

in larga misura sbagliato, perché mai il regno sardo, da solo, avrebbe potuto costringere l'Austria ad abbandonare la Lombardia e il Veneto. Sarebbe stato necessario, da un lato, l'alleanza di una grande potenza europea interessata ad un ridimensionamento della presenza asburgica in Italia, e dall'altro la trasformazione del regno sardo in un vero stato costituzionale, retto da principi liberali, che avrebbe perciò potuto assumere la guida di un movimento liberale – vivo in Toscana, nel Lombardo-Veneto, nelle province pontificie, nel regno delle Due Sicilie – e sempre sospettoso delle tendenze espansionistiche piemontesi.

Al rapido successo delle tendenze rivoluzionarie nel '48 fece seguito, l'anno successivo, l'altrettanto rapido trionfo della reazione, segnata dalla sconfitta militare piemontese, dal ritiro delle carte costituzionali in tutti gli Stati tranne nel regno sardo, dalla piena restaurazione dell'egemonia austriaca sulla penisola.

Se allora dalla metà del 1849, con la sconfitta delle forze sarde e la caduta delle repubbliche di Roma e di Venezia, l'intero movimento quarantottesco, nella componente moderata e monarchica e nella componente democratica, sembrò irrimediabilmente sconfitto, travolto dalle forze conservatrici, che cosa restò del '48? Quale fu cioè il suo significato nella storia italiana?

Il 1848 dimostrò, nel fatto, che libertà nello Stato e indipendenza nazionale erano due termini dello stesso problema, insolubili se posti isolatamente. All'origine del fallimento di quell'anno ci fu, infatti, l'illusione di alcuni Stati di concedere delle riforme senza affrontare il problema dell'indipendenza, e da parte di altri il tentativo di combattere l'Austria senza trasformare radicalmente l'interna struttura statale.

Dopo il '48 l'involuzione politica dello Stato pontificio, del Granducato di Toscana e del regno delle Due Sicilie, chiaramente manifestatasi con l'abrogazione degli statuti concessi sotto la pressione dell'opinione pubblica, tagliò per sempre questi Stati dalla lotta per l'indipendenza: le impennate di Pio IX contro l'Austria e di Ferdinando II contro la Francia e l'Inghilterra non ebbero mai carattere *nazionale* proprio perché provenivano da Stati assoluti e illiberali.

La stessa "missione nazionale" del Piemonte sabaudo poteva esser compiuta solo a condizione che dalle altre regioni della Penisola si guardasse a Torino come capitale di uno Stato strutturalmente diverso da tutti gli altri, l'unico nel quale le diffuse aspirazioni liberali si fossero tradotte e si stessero traducendo o almeno si potessero tradurre in efficienti istituti giuridici.

E non è un caso che proprio un esule meridionale, Pasquale Stanislao Mancini, nella prolusione al corso di diritto internazionale e marittimo, tenuta il 22 gennaio 1851 nell'università di Torino, affermasse che "il diritto di nazionalità non è che la stessa libertà dell'individuo estesa al comune sviluppo dell'aggregato organico degli individui che formano le nazioni: la nazionalità non è che la esplicazione collettiva della libertà.

Il fallimento del '48 costituì una grande lezione per coloro che, partendo da quell'esperienza, elaborarono il programma che doveva portare all'unificazione della penisola. Per i conservatori quell'esperienza era stata un grave errore, come era dimostrato dalla sua conclusione: una breve fiammata, una serie di illusioni, l'amaro risveglio. Per i democratici, per i mazziniani dall'iniziativa popolare – che aveva appunto caratterizzato quell'anno, soprattutto nelle repubbliche di Roma e di Venezia – bisognava partire per riprendere il cammino che era stato soltanto interrotto. I liberali moderati condividevano, in parte, la condanna del '48, dei suoi eccessi, delle pur generose illusioni. Ma c'era, almeno nei più attenti, la consapevolezza del valore di quella fondamentale esperienza. E proprio Cesare Balbo, caposcuola dei moderati, in alcune pagine scritte nel 1850, a ridosso di quegli avvenimenti (nell'*Appendice al Sommario della storia d'Italia*) affermava che “dopo il fatale ma grande 1848” non sarebbero stati gli stranieri “a dare lo spirito ai fatti né i nomi alla storia d'Italia” ma “le memorie del 1848”.

Per comprendere l'importanza del '48, a questo acuto giudizio storico bisogna affiancare (come dire?) l'utilizzazione politica della “lezione del '48”, cioè la correzione di alcuni degli errori commessi ma anche, e direi soprattutto, lo sforzo di salvare, almeno in parte, quel che non bisognava perdere di quell'esperienza.

Nella grande biografia cavouriana di un grande storico italiano immaturamente scomparso nel 1987, Rosario Romeo, il rapporto tra il programma politico di Cavour e l'eredità del '48 è analizzato con cura particolare. Ed è stabilito un giusto legame tra le aspirazioni della sinistra costituzionale subalpina e la formazione di quell'alleanza parlamentare tra il centro liberale della camera e la sinistra di Rattazzi, alla quale è rimasta la definizione spregiativa coniata dalla opposizione, di “connubio” che consentì al regno sardo di abbandonare definitivamente qualsiasi tentazione municipalista e di puro espansionismo dinastico. La trasformazione dello Stato sardo da costituzionale in parlamentare, con la conseguente centralità delle istituzioni parlamentari e la riduzione dei poteri della corona, la difesa della libertà di stampa anche in momenti internazionalmente difficili, la scelta di una politica economica ispirata al libero-scambismo riuscì ad avvicinare il regno all'Europa occidentale e a superare le antiche e giustificate diffidenze dei liberali napoletani, toscani, lombardi, veneti e siciliani, nei confronti dei piemontesi. E a porre le basi per la costituzione di una forza politica in grado di avviare la trasformazione di un'antica nazione culturale in una moderna nazione politica.

IL SISTEMA MARITTIMO ADRIATICO

PIER PAOLO RAMOINO

Il Nani Mocenigo conclude la sua bella *Storia della marineria veneta* con la descrizione della distruzione da parte di Napoleone del famoso Bucintoro, le fiamme che arsero questo simbolo del potere di San Marco sul "Golfo di Venezia", come spesso era detto l'intero Adriatico, possono rappresentare non solo il doloroso momento finale della grande Repubblica Marinara, ma anche un cambiamento geopolitico quasi epocale. La Francia del Primo Impero, dominando le coste italiane, l'Istria e la Dalmazia sembra essere la nuova padrona dell'Adriatico, vi fa sorgere sulle ceneri della Marina veneta una Marina reale ed organizza le coste con il regime dipartimentale francese e istituisce l'iscrizione marittima. Ma l'Impero napoleonico è di fatto un sistema "continentale", il potere marittimo rimane alla superpotenza navale del tempo, la Gran Bretagna. Il 13 Marzo del 1811 la *Royal Navy* nel combattimento di Lissa, pur a fatica, dimostra di possedere quella capacità di *sea-control* che tutti le riconosciamo.

La situazione adriatica che esce dal Congresso di Vienna è certamente poco ispirata a creare in questo mare un vero sistema marittimo, ma come sappiamo *la strategia marittima è figlia della geografia*, e quindi l'Austria si trova costretta, possedendo le coste dell'Alto Adriatico dai confini veneto-romagnoli al Montenegro, ad impiantare non solo una Marina mercantile con adeguate attrezzature commerciali, ma anche a dimostrare la sua sovranità con una Marina da guerra, di nome austriaca, ma di fatto veneto-dalmata, cui affida non solo il controllo delle coste e la protezione del cabotaggio e della pesca, ma anche il ruolo sempre più significativo di "mostrar bandiera" in questo teatro operativo, che è l'unico sbocco al mare dell'Impero asburgico. Erede delle attività marittime centenarie di Venezia e Ragusa, l'Austria sviluppa però la capacità commerciale di Trieste, creando tra l'altro nel 1833 il Lloyd austriaco. Il sistema adriatico per l'Impero asburgico diviene a poco a poco una porta verso il Levante e poi verso gli oceani, con uno sviluppo anche tecnologico di grande momento. Nel 1848 il Lloyd è proprietario di 26 vapori e trasporta 119.000 passeggeri e 150.000 tonnellate di merci.

Sul nostro mare si affacciano però altre nazioni: lo Stato pontificio, possessore delle coste romagnole e marchigiane; l'Impero ottomano padrone delle coste albanesi e di una certa porzione di quelle illiriche; il Regno delle Due Sicilie sovrano di Abruzzo e di Puglia; il piccolo Montenegro, che non avendo ottenuto a Vienna le bocche di Cattaro, non può essere considerato una reale entità

marittima. Tutti questi Stati fanno parte del “sistema adriatico” valorizzando le capacità commerciali e soprattutto pescherecce dei loro porti, pur non raggiungendo almeno in questo teatro un ruolo marittimo maggiore. Sia lo Stato del Papa che quello borbonico possono infatti utilizzare la loro facciata tirrenica, dotata di porti e cantieri di buone caratteristiche, per sviluppare un’attività mercantile all’altezza dei tempi. L’Impero della Porta ha in Constantinopoli e nel Levante il suo fulcro commerciale e la costa adriatica può rappresentare solo una retrovia, tra l’altro insidiata dalla crescente minaccia insurrezionale greca, comunque la sconfitta navale di Navarino nell’ottobre del 1827 in quella che fu definita come l’ultima grande battaglia combattuta dalle marine veliche aveva di fatto cancellato la Marina ottomana dal novero delle Flotte di un certo peso mondiale.

Il sistema adriatico ha quindi negli anni che vanno dal Congresso di Vienna alle prime operazioni belliche del 1848 un suo autonomo ruolo marittimo, che però solo per gli austro-veneti è legato ad una vera politica di sviluppo delle marine e quindi alla necessità di crearsi un certo potere navale.

La geopolitica di questo mare è però ancora una volta condizionata dalla Superpotenza egemone del tempo. Il possesso delle Isole Jonie da infatti alla Gran Bretagna le chiavi di accesso all’Adriatico, dimostrando come gli Inglesi siano pronti a sfruttare qualsiasi trattativa diplomatica per sviluppare una *choke points strategy*, che con uno sforzo militare d’impegno non eccessivo può esercitare un controllo di grande valenza strategica e politica. Il possesso di basi così ben collocate permette infatti non solo di mantenere *in being* degli stazionari (normalmente una piccola divisione tratta dalla squadra del Mediterraneo), ma anche di effettuare con poco sforzo azioni di presenza con fregate e *sloops* prima a vela e poi anche a vapore in tutto il bacino, tenendo contemporaneamente sotto controllo la sempre più importante area greca e volendo, se la politica estera lo richiede, anche il Levante.

L’esempio, a mio parere, più interessante di applicazione di un potere marittimo di origine adriatica viene dalla “campagna” della squadra austriaca in Siria del 1840. Si trattò di una vera operazione, che oggi verrebbe detta di *peace-keeping, multinazionale*, infatti la conduzione politico-strategica dell’impresa è certamente affidata alla superpotenza, la Gran Bretagna, che invia nelle acque d’interesse la forte squadra dell’ammiraglio Stopford, ma a questa si affianca la forza austro-veneta dell’ammiraglio Bandiera. Non mi soffermo sugli scopi politici della spedizione, ma sottolineo come l’unica Marina militare adriatica esca in forze da questo mare e compia una missione importante sia dal punto di vista militare che da quello nautico. L’importanza attribuita dal Governo I.R. a questa missione può dimostrarsi dal numero e dal tipo delle unità inviate, tra cui la prima unità a vapore (il piroscampo *Maria Anna*), e dalla qualità degli S.M., il comando della fregata *Guerriera* fu affidato all’arciduca Federico, già allievo della Scuola di Marina di San Anna a Venezia e di cui una reliqua è conservata nella nostra chiesa di Marina di San Biagio.

Lasciamo per un po' l'attività più propriamente militare, per considerare il sistema adriatico dal punto di vista commerciale.

L'attività forse di maggior interesse è quella legata allo sviluppo di Trieste, il cui motore è certamente il commercio ed il traffico portuale, sempre appoggiati da una saggia politica economica imperiale. Nel 1825 il sistema di dazi preferenziali impiantato dallo Stato Sardo a Genova provocò un forte dirottamento di traffici marittimi su Trieste, la già citata fondazione del Lloyd ed il potenziamento della cantieristica migliorò ulteriormente tale situazione economica e già nel 1843 il valore in fiorini del traffico marittimo era di 103 milioni contro i soli 25 di Venezia. Interessante è anche il fatto che, prima in Europa, fu fondata a Trieste nel 1824 la cattedra pubblica di "costruzione navale e manovra" del professor Tonello, fondatore tra l'altro dei cantieri San Marco presto dotati di una "fabbrica delle macchine".

Ma anche il triangolo Ancona-Spalato-Ragusa vede dal 1840 un accrescersi delle dimensioni delle barche da pesca e di quelle dedite al commercio costiero con una quasi scomparsa dei pericoli della pirateria illirica, sostituita solo raramente nel Basso Adriatico da quella greca, più attiva nello Jonio, ma tenuta sotto controllo dalle Marine italiane dell'epoca. Nei porti adriatici dello Stato pontificio, divisi nei tre circondari di Fermo, Ancona e Rimini il traffico di cabotaggio è notevole, contandosi tra il 1840 ed il 1842 oltre 220 barche per circa 11.000 tonnellate, le navi di Ancona effettuano viaggi sino all'Inghilterra e a Odessa. Inoltre la navigazione passeggeri è attiva in Adriatico, un esempio per tutti: nel 1848 vi è una regolare linea settimanale a vapore che collega Trieste con Cattaro e altri porti dalmati, nello stesso anno approda a Ragusa naviglio per circa 60.000 tonnellate.

Da questi pochi dati provenienti da una copiosa bibliografia, che mi è stata fornita dal comandante Ferrante dell'Istituto di Guerra Marittima, possiamo intravedere come il sistema marittimo adriatico sia nel periodo da noi considerato assai ricco di commerci e di attività marittime, in primo luogo la pesca esercitata in modo significativo su tutte le coste e fornente numerosi posti di lavoro alle popolazioni locali con una tradizione lavorativa che giunge ai nostri giorni.

Ma torniamo alla strategia navale. L'Adriatico degli anni '20, '30 e '40 risente degli sconvolgimenti europei, pur se in modo indiretto. La sicurezza delle coste, allora come oggi, preoccupa i governanti: i litorali adriatici sono infatti porte aperte non solo all'importazione e all'esportazione delle "cose", ma anche delle "idee". Per Stati conservatori e fortemente preoccupati della stabilità interna, il mare diviene *confine* e le forze militari marittime elementi importanti per le operazioni di "polizia". Lo Stato pontificio e quello borbonico, pur temendo anche in questo bacino un traffico di persone non gradite, usano poco le loro Marine da guerra per controllare i confini, in quanto i porti maggiori, Ancona, Vasto, Bari e Brindisi sono sufficientemente protetti dalle locali forze di polizia. È quindi sufficiente la normale vigilanza doganale per svolgere anche questo compito

di polizia marittima, la situazione è differente per le coste romagnole e venete. Soprattutto la crisi rivoluzionaria del biennio '30-'31 vede fortemente impegnata l'Imperial e Regia Marina. L'azione militare austriaca nelle Romagne pontificie è infatti appoggiata dal mare da una Squadra I.R. che si spingerà sino ad Ancona per combattere il governo rivoluzionario delle cosiddette Provincie Unite dell'Italia centrale e le navi austriache serviranno alla fine degli scontri a deportare i prigionieri a Venezia. Questo impiego delle unità da guerra, certamente odioso, per il trasporto degli esiliati, diviene in quegli anni missione tradizionale della Marina, consentendo d'altro canto lunghe ed importanti crociere oltremare sino alle Americhe. Ma nell'Imperial e Regia veneta Marina i fermenti carbonari sono crescenti, alcuni storici ne attribuiscono la paternità alla stessa Scuola Navale di San Anna fortemente e "venetamente" italiana, al punto che nei successivi anni '50 Massimiliano d'Asburgo la trasferirà a Pola. Negli anni '40 si sviluppò una vera e propria cospirazione anti asburgica nell'ambito dell'ufficialità italiana della Marina I.R., il nome più noto è quello di Attilio Bandiera, cofondatore della società segreta d'ispirazione carbonara "Esperia", il cui statuto studiato sulla fregata *Medea* fu poi redatto nel 1841. La reazione è immediata, i sospetti vengono di fatto isolati e perfino il vecchio ammiraglio Bandiera, eroe dell'impresa di Siria, è costretto alle dimissioni. La Marina Imperiale da questo momento sarà sempre meno veneta e sempre più asburgica.

Con questo accenno alla difficoltà etica della più grande delle Marine adriatiche penso di poter terminare questo modesto quadro del sistema marittimo del mare, che già allora si prospettava per vicende nazionali come "amarissimo", come lo definirà poi il nostro d'Annunzio.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- Anselmi: "Tipologia navale italiana in età moderna" – in *La penisola italiana e il mare* – Viareggio 1991.
 F. Barbieri - D. Visconti: *Il problema del Mediterraneo nel Risorgimento* – Milano 1948.
 A. Biagini - Ferrante: "Per una storia delle relazioni marittime della città di Ragusa" ecc. – in *Ragusa e il Mediterraneo* – Cacucci Ed. Bari 1990.
 E. Bravetta: *La Grande guerra sul Mare* – Milano 1925.
 R. Cessi: "Il problema storico dell'Adriatico" – in *Rivista Marittima* – Maggio 1922.
 M. Gabriele: "L'industria armatoriale nello Stato Pontificio dal 1815 al 1830" – in *Archivio dell'unificazione italiana* – 1971.
 G. Gonni: *L'Austria navale* – Roma 1918.
 G. Gonni: *La Regia Marina Sarda e la rivoluzione del 1831* – Roma 1931.
 A. Michelini: *Storia della M.M. del cessato regno di Sardegna* – Torino 1863.
 M.N. Mocenigo: *L'Adriatico "Golfo di Venezia"* ecc. – Udine 1943.
 M.N. Mocenigo: *L'Arsenale di Venezia* – Roma 1927.
 M.N. Mocenigo: *Storia della Marina Veneziana* ecc. – Roma 1935.

- Panjek: "La storiografia marittima su Trieste" ecc. in *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima contemporanea* – Napoli 1986.
- P. Pieri: *Storia militare del Risorgimento* – Torino 1962.
- L. Radogna: *Storia della M.M. delle Due Sicilie* – Milano 1978.
- C. Randaccio: *Storia delle Marine Militari Italiane* – Roma 1886.
- C. Rinaudo: *Il risorgimento italiano* (conferenze alla Scuola di Guerra) – Torino 1909.
- S. Romiti: *Le Marine Militari Italiane nel Risorgimento* – Roma 1950.
- A. Silvestro: "La Marina picena dal primo ottocento all'unità d'Italia" – *Suppl. Rivista Marittima* 7/1998.
- E. Simion: *La campagna navale di Siria del 1840* – Roma 1933.
- A.E. Sokol: *The Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy* – Annapolis 1968.

L'IDEA DI POTERE MARITTIMO NEL 1848

MARIANO GABRIELE

L'argomento che ci si propone di trattare riguarda un avvenimento minore della storia marittima, che cercherò di commentare anche con l'ausilio di pensatori navali che sono venuti dopo. Il potere marittimo ha una lunga vita da quando l'uomo incominciò a navigare ed ogni momento della sua vicenda, riconsiderato alla luce della ragione, acquista attualità immediata, così che come dice Croce in rapporto al pensiero tutta la storia è storia contemporanea.

* * *

La prima guerra per l'indipendenza italiana fu concepita e condotta, essenzialmente, come scontro terrestre. Il Regno di Sardegna aveva istituito il corpo della Marina nel 1713, quando col trattato di Utrecht i Savoia scambiarono la Sicilia per la Sardegna. La Marina – scrive il Randaccio – era “piccola e sprovveduta di buone navi ... (anche se) prode ed esperta”⁽¹⁾, ma lo Stato subalpino non aveva una dottrina marittima e non teneva conto della Marina nella cornice di una strategia complessa. L'Austria non era da meno. Impero continentale con poche coste, godeva di uno sbocco al mare solo sul litorale adriatico, e fino al 1848 la sua modesta Marina aveva quasi tutti gli ufficiali italiani e nessuna esperienza di guerra, salvo la spedizione in Siria del 1840.

Ciò aiuta a comprendere l'origine quasi accidentale della contrapposizione marittima, nata dall'insurrezione di Venezia del 21-22 marzo, che comportò l'uccisione del capitano di vascello Marinovich da parte degli arsenalotti e la proclamazione di un governo provvisorio della Repubblica. Ma gli errori di questo governo consentirono agli austriaci di restare in possesso delle unità migliori della flotta, la quale, opportunamente epurata, rinforzata e riorganizzata, bloccò dal mare Venezia sotto il comando del capitano di vascello Kudriaffsky (31 marzo).

Così il governo di Torino, che alla fine di marzo – una settimana dopo la dichiarazione di guerra – aveva mobilitato la Marina, le trovò anche uno scopo, quello di soccorrere Venezia. Come addetto navale fu inviato nella Serenissima il marchese Ippolito Spinola.

La squadra sarda inalberava la nuova bandiera tricolore ed era sotto gli ordini del contrammiraglio Giuseppe Albini. La prima divisione partì da Genova il 26 aprile e giunse a Venezia il 22 maggio. La seconda divisione la seguì a distanza di giorni e arrivò a destinazione alla fine di luglio. La partenza della flotta,

in ritardo sui tempi del conflitto ma tuttavia affrettata, pose al governo sardo la necessità di definire gli obiettivi della campagna in Adriatico. Purtroppo, le indicazioni non furono né chiare, né coerenti, né complete.

Dapprima il presidente del Consiglio e ministro *ad interim* della Marina scrisse, il 29 marzo, al principe Eugenio di Savoia-Carignano, Comandante generale della Marina, "che, incontrando legni da guerra con bandiera austriaca, si avrà prima di tutto ad innalzare all'albero di maestra la bandiera tricolore italiana, con lo stemma dei Savoia in mezzo, lasciando pure inalberata la nazionale azzurra al solito suo posto a poppa, e che non si dovrà passare ad atti ostili se non dopo essere stati provocati. Incontrando bastimenti mercantili con bandiera austriaca, i comandanti dei nostri legni alzeranno bensì la bandiera tricolore italiana qual segno di unione di tutti gli Italiani, ma li lasceranno liberamente navigare". E il 20 aprile il console sardo di Venezia pubblicava un dispaccio governativo che indicava per le navi da guerra sarde il compito di dare protezione ed assistenza alla marina mercantile nazionale contro eventuali aggressioni di navi austriache o corsare. Quindi, nessuna iniziativa aggressiva e libertà d'azione limitata alla difesa.

Ma lo stesso giorno Cesare Balbo trasmise all'Albini nuove istruzioni segrete: "Esiste nei porti di Trieste e di Pola una flotta rimasta in potere dell'Austria. Questa flotta deve essere tratta in nostro potere o distrutta. Raccolte senza indugio le necessarie informazioni, Ella muoverà direttamente per impadronirsi della flotta nemica, e non potendolo, per distruggerla... Ad ogni modo il governo aspetta dalla squadra la cattura o la distruzione della flotta nemica e di tutti i legni da guerra dell'Austria, la padronanza dell'Adriatico per la libertà delle operazioni che si volessero eseguire".

I concetti che emergono da queste istruzioni appaiono validi, sia nelle loro indicazioni di fondo, sia nella successione temporale. Il Bernotti, teorizzando nel 1935 sul dominio del mare, sintetizza così gli obiettivi della Marina: "*In primo tempo*, conquistare il dominio del mare; *in secondo tempo*, sfruttare il dominio del mare nei modi richiesti dall'andamento della guerra" (2). Si può quindi ritenere che "la visione giusta dell'impiego della flotta, il governo di Torino l'aveva ed era esatta, netta ed efficace, perché conformemente ai canoni strategici, la flotta sarda doveva per prima distruggere il nemico e poi operare liberamente per conquistare gli obiettivi di guerra. La cattura o la distruzione della flotta nemica era concepita come prologo per sgomberare il mare da ogni ostacolo" (3).

Nelle pur valide istruzioni del Balbo non si rintraccia alcun cenno delle operazioni successive al conseguimento del dominio del mare e il primo motivo di questa mancanza era che il governo non aveva in mente nulla. Salvo, come si è detto, che portare soccorso a Venezia e, forse, trattenere nella zona giuliana forze che sarebbero state sottratte al fronte.

Le istruzioni segrete dicevano che l'Albini doveva agire "direttamente", cioè immediatamente, senza perdere tempo. Lo avrebbe ancora apprezzato il Bernotti

che nei suoi scritti di strategia evidenzia l'importanza della fase iniziale del conflitto, che deve servire alla flotta più forte per battere il nemico ed evitare di averlo di fronte *in being*, pronto a cogliere l'occasione di incontrare una sola frazione della forza avversaria per attaccarla. È quindi conveniente “cominciar bene la guerra” per inviare alla propria parte messaggi galvanizzanti e deprimenti al nemico. Ma questo, contrariamente alle prime istruzioni trasmesse all'Albini, comporta coerenza con la massima di von der Goltz “fare la guerra significa attaccare”, confermato *in marittima* dal Mahan quando scrive: “nell'abbandonare l'offensiva la marina abbandona la sfera d'azione che le è propria, e che è anche la più efficace” (4).

In Adriatico accade che la piccola squadra austriaca impegnata nel blocco di Venezia, all'arrivo dei sardi, cui si unirono napoletani e pontifici, si rifugiò nel porto di Trieste, dove rimase senza accettare battaglia uscendone solo dopo l'armistizio Salasco per rimettere il blocco a Venezia. Analoga condotta tenne nel 1849.

Tali circostanze avrebbero impedito agli italiani, se lo avessero avuto in mente, di avviare altre operazioni basate sulla superiorità navale, “indispensabile – osserva sempre il Bernotti – specialmente quando si hanno poche forze terrestri” (5). Ma il navalista italiano pensava che potere marittimo e potere terrestre dovevano agire armonicamente perché, se avessero operato sfasati nel tempo, la loro sinergia si sarebbe attenuata o addirittura sarebbe scomparsa. Nel 1848 e nel 1849, la sola sinergia diretta consistette nel trasporto di truppe, quelle di Guglielmo Pepe sbarcate ad Ancona dalla Squadra napoletana e quelle sarde reimbarcate a Venezia dall'Albini dopo Custoza e Novara. Né vi è da farsene meraviglia, quando l'azione della Marina era considerata marginale nell'approccio generale alla guerra. Ma c'è dell'altro.

Sono ben noti i concetti di unità d'intento e di concentrazione degli sforzi, che condizionano l'efficienza di qualsiasi coalizione navale. Quella delle flotte riunite italiane era minata dalla cattiva volontà del sovrano di Napoli. Sebbene avesse dovuto concedere la costituzione e accettare di inviare in Adriatico una squadra con 4.000 soldati diretti ai campi di battaglia della valle padana, Ferdinando II non aveva intenzione di combattere veramente. Il Randaccio racconta che il 27 aprile, alla partenza da Napoli, il re aveva voluto intimidire il contrammiraglio Raffaele De Cosa andando personalmente a bordo per ricordargli che era vecchio e che aveva famiglia. Gli trasmise inoltre istruzioni segrete di sbarcare a Pescara ed a Giulianova le truppe del Pepe e poi di tornare indietro. A Pescara il De Cosa trovò una lettera del governo provvisorio di Venezia che chiedeva aiuto e riuscì faticosamente ad ottenere da Napoli l'autorizzazione ad andarvi ed a cooperare coi sardi, ma a condizione di non molestare il traffico mercantile e di non attaccare gli austriaci.

Giunto in Ancona, il 5 maggio gli fu recapitato l'ordine sovrano di ritornare, reiterato più volte dopo la caduta del regime costituzionale napoletano, finché l'11

giugno arrivò da Napoli il *Capri* che trasportava il brigadiere di marina Pier Luigi Cavalcanti, designato a sostituire nel comando il De Cosa se ancora l'ammiraglio avesse ignorato l'ordine o ritardato il ritorno della squadra. De Cosa fu costretto a partire il 12, ma quando il 21 giugno giunse a Reggio Calabria si dimise dal comando, non essendo disposto a combattere contro altri italiani in Sicilia, né a cooperare all'abbattimento della libertà "dopo il servizio onorato di tanti anni"⁽⁶⁾.

Avuto sentore dell'atteggiamento del re di Napoli, è comprensibile che l'Albini non contasse a fondo sulla collaborazione della squadra napoletana. Perduta il 22 maggio – anche per sue carenze e imprevidenze tattiche – l'occasione di affrontare gli austriaci in mare aperto, Albini non poté impedire che si rifugiassero nel porto di Trieste, cui pose il blocco insieme ai veneti e, fino a quando rimasero, ai napoletani. Ma tra il 22 maggio e l'11 giugno, data della dichiarazione di blocco, passarono 20 giorni. In questo periodo, la capacità di incidere sul nemico del potere marittimo italiano venne sempre più attenuata.

Seguiamo la scansione dei fatti. Chiusasi in Trieste la squadra austriaca, incominciarono le interferenze politiche ad iniziativa dei consoli della Confederazione germanica, che trascinarono tutti i rappresentanti esteri, ad eccezione di quello di Francia, a protestare con l'Albini per la presenza dinanzi alla città delle navi italiane, come se nel porto non si trovassero le navi militari austriache. Il 27 l'Albini annunciò che avrebbe applicato il diritto di guerra ed avrebbe considerato militari anche i vapori armati del Lloyd Austriaco.

I dirigenti della compagnia di navigazione corsero in difesa dei loro interessi e il 2 giugno ottennero di poter navigare liberamente, purché non partecipassero ad azioni militari e non trasportassero truppe o contrabbando di guerra.

Frattanto, fallita la strana e un pò oscura proposta di disfida navale tra un numero pari di unità italiane ed austriache, l'Albini propose il 28 maggio al governo di Torino di dichiarare il blocco di Trieste. Carlo Alberto rispose solo il 7 giugno, autorizzandolo, così che l'11 successivo il blocco fu dichiarato: sarebbe stato applicato a partire dal 15 giugno per le navi austriache e dal 15 luglio per quelle di altra bandiera. Ma l'11 coincise con l'arrivo del Cavalcanti e il 12 i napoletani partirono.

Le forze sarde e venete, tuttavia, assicuravano ancora una certa superiorità agli italiani, i quali parevano in grado di mantenere effettivamente il blocco, tanto che il governatore di Trieste, Salm, avviò contatti con l'Albini per concludere una pace marittima che lasciasse libero il commercio marittimo e confinasse le unità della flotta austriaca a Trieste e in Istria e quelle italiane a Venezia.

Il 16 giugno la Dieta germanica protestò formalmente, mentre l'Albini era alle prese con le istruzioni trasmesse dal generale Franzini, ministro di Guerra e Marina. Queste gli prescrivevano: 1) che il blocco non diventasse una questione tedesca; 2) che avesse lo scopo di catturare o distruggere la flotta austriaca;

3) che impedisse il contrabbando di guerra a favore di Trieste; 4) che impedisse l'invio di truppe e di armi contro Venezia; 5) che si dovesse attaccare la squadra austriaca solo nel caso che uscisse da Trieste.

Erano disposizioni inibenti e contraddittorie. A parte il primo punto che era politico e che avrebbe dovuto essere gestito dal governo e non dall'ammiraglio, gli altri punti parevano concepiti solo per paralizzare la flotta, cui era concesso di agire solo se gli austriaci fossero usciti per affrontarli. Naturalmente, questi se ne guardavano bene, consci della loro inferiorità materiale e della utilità di restare tranquillamente *in being* a Trieste in attesa di tempi migliori. D'altra parte, perché mai avrebbero dovuto condursi diversamente, quando il traffico marittimo non veniva in sostanza toccato e cadeva quindi il motivo più importante che avrebbe potuto indurre le forze navali austriache ad impegnarsi? Viene in mente per converso che l'intera teoria del potere marittimo del Mahan si basa sull'assunto che "le comunicazioni dominano la guerra" (7). Secondo lo scrittore americano, infatti, dominio del mare è "il possesso di quell'autoritario potere marittimo che scaccia la bandiera nemica dei mari o le consente solo di apparire come un fuggiasco e che, controllando la grande proprietà comune, il mare, chiude le vie attraverso le quali il commercio si muove da e verso le coste nemiche". Niente di simile invece nel caso nostro, tanto che giustamente il Romiti rileva che "il blocco si risolse nella semplice osservazione della flotta nemica, senza avere alcuna efficacia" (8).

Il 6 luglio poi, su istruzione del governo che forse si preoccupava dei tedeschi, l'Albini dovette comunicare al governatore di Trieste che anche le navi mercantili austriache erano esentate dal blocco, purché non trasportassero armi o soldati.

Custoza e l'armistizio Salasco posero fine anche al controllo delle navi da guerra nemiche. Il 14 agosto l'Albini tornò a Venezia, dal giorno prima Repubblica indipendente, e poi, la notte sul 10 settembre, si avviò verso Ancona. Il 18 gli austriaci dichiararono il blocco di Venezia: le navi italiane ed austriache sarebbero state dichiarate buona preda, le altre respinte. Gli imperiali dimostravano con ciò di avere forse una visione più chiara dei loro avversari dell'importanza del traffico: Richmond, nel 1934, lo avrebbe riconosciuto come uno degli elementi fondamentali del potere marittimo, insieme alle colonie ed alla forza combattente, che è "il mezzo di azione" (9).

Presenta interesse l'interpretazione che il Callwell dà della prima guerra d'indipendenza in chiave marittima. Poiché le forze navali italiane, "trasferitesi sollecitamente nell'Adriatico e impiegate con risolutezza, incrociavano liberamente nella parte settentrionale, ... il maresciallo Radetzky ... incontrò gravi difficoltà perché il dominio marittimo, che era in mano dei nemici," sosteneva Venezia e "gli impediva di poter ricevere approvvigionamenti e rinforzi da Trieste essendo interrotte le comunicazioni attraverso le Alpi". Il ritiro napoletano diminuì l'entità della minaccia e "il vecchio maresciallo, sollevato dalle ansietà che aveva per

le sue comunicazioni”, riprese con successo l’offensiva. E sebbene Venezia continuasse a resistere alle spalle del suo schieramento, la ripresa delle ostilità nel marzo 1849 non preoccupò Radetzky “perché nessuna flotta nemica minacciava più le sue comunicazioni”, e fu Novara.

Callwell conclude: “Evidentemente nel 1848 il risultato della guerra rimase incerto per il fatto che le due parti si contesero il dominio marittimo. Invece nel 1849 le navi austriache ebbero il controllo incontrastato dell’Adriatico settentrionale, e ciò risultò funesto per l’indipendenza italiana”⁽¹⁰⁾.

Callwell scriveva 50 anni dopo i fatti cui fa riferimento. Io credo che se ne possano mutuare le valutazioni alla scala generale alla quale sono condotte, mentre analisi più particolari possono fornire spiegazioni più specifiche, come si è cercato di fare a mo’ di esempio, per la comprensione dei fattori e delle scelte che hanno condizionato la concezione e l’attuazione dell’idea di potere marittimo durante la prima guerra dell’indipendenza italiana.

NOTE

(1) C. Randaccio, *Storia delle marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della marina militare italiana dal 1860 al 1870*, Roma, Forzani, 1886, I, p. 9.

(2) R. Bernotti, *Il pensiero strategico*, Roma, Ed. Forum di Relazioni Internazionali, 1997, p. 150.

(3) S. Romiti, *Le Marine italiane nel Risorgimento*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1950, p. 158-66.

(4) Bernotti, *cit.*, pp. 75-84; A.T. Mahan, *Strategia navale*, Roma, Ed. Forum di Relazioni Internazionali, 1997, I, p. 212.

(5) Bernotti, *cit.*, p. 88.

(6) Randaccio, *cit.*, I, p. 135-31.

(7) Mahan, *cit.*, I, p. 223. Stando a questo autore, la difesa dei bastimenti mercantili sarebbe stata motivazione molto valida per indurre le unità imperiali ad impegnare combattimento: “le navi che percorrono le rotte di traffico devono ... essere, ... per quanto è possibile, protette durante il viaggio. Questa protezione in tempo di guerra non può essere data che dalle forze combattenti. La necessità della marina da guerra sorge quindi dall’esistenza di pacifici traffici e scompare con essa”.

(8) Romiti, *cit.*, p. 180.

(9) H. Richmond, *Il potere marittimo nell’epoca moderna*, Roma, Ed. Forum di Relazioni Internazionali, 1998, p. 69-80.

(10) C.E. Callwell, *Gli effetti del dominio del mare nelle operazioni militari da Waterloo in poi*, Roma, Ed. Forum di Relazioni Internazionali, 1997, p. 81-82.

LE MARINE MILITARI PRE-UNITARIE

ALBERTO SANTONI

Caratteristiche generali e di impiego delle cinque Marine italiane del 1848

Mentre sono abbastanza note sia le vicende politiche che condussero nel 1848 alla prima guerra di indipendenza, sia le relative operazioni militari terrestri, è indubbiamente meno divulgata la conoscenza sulla situazione marittima del periodo, che comprende lo studio delle caratteristiche delle flotte preunitarie italiane e del loro impiego bellico: oggetto della presente ricostruzione.

La più grande e progredita tra le Marine preunitarie italiane era allora quella napoletana, che durante le guerre napoleoniche era stata in contatto con la Mediterranean Fleet britannica, guidata per un certo periodo di tempo dallo stesso Nelson, e che aveva anche combattuto, prima e dopo, contro i corsari barbareschi⁽¹⁾.

Con la cosiddetta Restaurazione, il governo borbonico di Napoli non trascurò la Marina, provvedendo a concordare i propri vecchi ordinamenti navali con quelli inglesi e francesi, a suddividere il litorale in tre Compartimenti Marittimi (con sedi a Castellammare, a Palermo e a Messina), a riordinare le scuole di istruzione e ad istituire un corpo telegrafico. Infine nel 1818 fu messo in linea, sulla rotta Napoli-Livorno-Genova-Marsiglia, il primo piroscafo italiano, il *Ferdinando I*, mentre furono ancora borboniche le prime navi da guerra delle Marine preunitarie e cioè gli avvisi *Nettuno* e *Ferdinando II*, acquistati nel 1834 in Gran Bretagna⁽²⁾.

Considerato però che per mancanza di personale qualificato questi vapori avevano a bordo macchinisti inglesi, nel 1840 Ferdinando II, che amava il mare e le scienze connesse, istituì nello stabilimento di Pietrarsa una scuola di ingegneri navali, ai cui metodi di studio e di lavoro si interessarono anche ufficiali di altre Marine, tra cui Carlo Pellion di Persano della Marina sarda.

L'attività operativa della flotta napoletana tra la fine delle guerre napoleoniche e il 1848 fu per lo più limitata alle consuete crociere di istruzione e all'accompagnamento dei reali tra il continente e la Sicilia. Essa comprese però anche la già accennata repressione dei più ostinati corsari barbareschi e la lotta ai pirati albanesi nel canale d'Otranto, nonché una lunga traversata atlantica per scortare la sorella di Ferdinando II, Maria Teresa, andata in sposa all'imperatore del Brasile Pedro II.

In queste ultime operazioni si distinse il Capitano di Vascello e poi contrammiraglio Raffaele De Cosa, che avrebbe avuto nel 1848 il privilegio di

comandare la flotta napoletana in Adriatico durante il purtroppo breve schieramento del Regno borbonico contro l'Austria e in difesa di Venezia insorta ⁽³⁾.

L'ordinamento della Marina napoletana vigente nel 1848 risaliva all'ottobre di trent'anni prima e prevedeva un Corpo di Ufficiali da Guerra (di vascello e piloti), un Corpo del Genio Marittimo per le costruzioni ed uno per le fortificazioni, una Divisione Amministrativo-Contabile, un Servizio Telegrafico, un Corpo dei Cannonieri e Marinai, un Reggimento di Fanteria di Marina, un'Accademia di Marina con annesso osservatorio astronomico e un Collegio di giovani Alunni Marinai ⁽⁴⁾.

Può essere interessante sapere che gli ufficiali di Stato Maggiore che non erano ritenuti idonei all'imbarco, a causa dell'età o di scarsa preparazione professionale, venivano classificati a parte e chiamati "sedentanei". Ad essi erano attribuiti minori Comandi a terra, come quelli nei depositi e negli stabilimenti, nelle capitanerie di porto e nella periferica isola di Lampedusa.

È infine necessario ricordare in questa sede che, contemporaneamente alla prima guerra di indipendenza, le Forze Armate borboniche, compresa la Marina, furono duramente impegnate a reprimere i moti separatisti scoppiati in Sicilia nel gennaio 1848. Da essi era nato un locale governo provvisorio con a capo Ruggero Settimo, che giunse ad offrire (inutilmente) la corona dell'isola ad un principe sabauda, cioè al Duca di Genova Ferdinando di Savoia.

* * *

Meno disponibile alle innovazioni, sebbene considerata in possesso di equipaggi abbastanza addestrati, era allora la Marina sarda o sabauda. Secondo un severo giudizio dello storico Gonni, essa era afflitta da un eccessivo conservatorismo, da una notevole chiusura verso la società civile, da un'arrogante intolleranza nei confronti delle critiche esterne e infine da uno "*sciocco orgoglio non giustificato né da una superiore cultura né dalla posizione ufficiale*" ⁽⁵⁾.

Per cercare di migliorare le cose, lo stesso Cavour venne posto al vertice del dicastero della Marina dopo la sfortunata prima guerra di indipendenza, ed esattamente dal 1850 al 1852 e poi nuovamente nel maggio 1859, appena scoppiato il secondo conflitto di tale genere. La lacuna che tuttavia nemmeno l'illustre statista piemontese poté colmare in questa Forza Armata era costituita dalla mancanza di valide esperienze operative e di più prossime tradizioni. Quest'ultima deficienza accomunò del resto tutte le Marine pre-unitarie e inizialmente perfino la Regia Marina italiana, come veniva dimostrato dal costante ed immobile ricorso ai lontanissimi miti di Caio Duilio, Cristoforo Colombo e Andrea Doria.

In particolare, la Marina sarda aveva maturato limitate esperienze operative durante le guerre della Rivoluzione francese e dell'Impero e contro i soliti corsari

barbareschi, mentre essa si segnalò maggiormente per alcune crociere lungo le coste sudamericane dell'Atlantico e del Pacifico, iniziate dalla fregata *Des Genèys* nel 1833, a tutela degli interessi dei sudditi sabaudi colà residenti ⁽⁶⁾.

Quando poi negli Anni Quaranta apparve sempre più probabile a Torino un conflitto contro l'Austria, l'apprestamento di una consistente Marina venne sacrificato all'immediato potenziamento dell'Esercito. Fu anche per questo motivo, oltre che per l'accennato conservatorismo imperante al suo interno, che la flotta sabauda non godette di un'adeguata modernizzazione del materiale, schierando infatti all'inizio della guerra nel marzo 1848 soltanto sei navi a vapore, oltre a tre piccoli piroscafi armati sul lago di Garda, mentre la flotta napoletana, come abbiamo già accennato, allineava allora un totale di ventidue unità a propulsione meccanica ⁽⁷⁾.

L'ordinamento di quello che veniva allora chiamato a Torino il "Corpo della Real Marina" venne rinnovato proprio il 28 marzo 1848 e prevedeva che tale Forza Armata fosse composta da uno Stato Maggiore Generale, dal Corpo Reale Equipaggi, dal Genio Marittimo, dal Battaglione Real Navi, dal Corpo d'artiglieria costiera, da un Servizio Sanitario e dalla Regia Scuola di Marina, fondata a Genova nel 1815 e inaugurata l'anno seguente. Territorialmente erano previsti tre Dipartimenti marittimi: uno cosiddetto "superiore" a Genova e due "subalterni" a Villafranca e a Cagliari.

Un particolare interessante riguardava l'identità dei marinai che, una volta arruolatisi volontariamente, dovevano abbandonare il loro cognome civile ed adottare un "nome di guerra", come Zieme, Volter, Camauro, Zebù e Cloro. Ciò era ritenuto necessario per ovviare alle difficoltà causate a bordo dalle tante omonimie, a loro volta determinate dal ristretto numero delle fonti di reclutamento, limitate ai borghi sulla costa ligure e all'isola della Maddalena, dove le parentele erano molto diffuse ⁽⁸⁾.

* * *

In Toscana, dopo l'estinzione del casato dei Medici e l'avvento dei Lorena-Asburgo nel 1738, la Marina subì un sensibile ridimensionamento. Disarmata infatti la gloriosa flotta dei Cavalieri di Santo Stefano con editto del 10 ottobre 1748, si giunse addirittura – sotto il granduca Pietro Leopoldo – a vendere alla Marina napoletana i migliori velieri superstiti, ritenendo sufficienti due o tre barche cannoniere per difendere le coste ⁽⁹⁾.

Non bisogna quindi meravigliarsi se alla vigilia della prima guerra di indipendenza la flotta militare toscana, a parte tre "spronare" (legnetti a vela latina e remi, spesso non pontati e con rostro prodiero), fosse costituita da una sola nave degna di questo nome. Si trattava del recente avviso a vapore *Giglio* da 250 tonnellate, che però fin dalla sua entrata in servizio nel 1847 svolse prevalentemente un'attività commerciale, trasportando passeggeri e merci lungo il

litorale e le isole limitrofe, nonostante le grandi proteste degli armatori del luogo, che vedevano lesi i loro interessi⁽¹⁰⁾.

Le prime vere operazioni militari svolte dal *Giglio* e consistenti nel trasporto di truppe avvennero in occasione del conflitto scoppiato nel settembre 1847 tra la Toscana e il ducato di Modena per il possesso di Pontremoli e Fivizzano. Durante la prima guerra di indipendenza, invece, la Marina toscana fu totalmente assente, nonostante gli auspici di un suo potenziamento mediante l'acquisto all'estero di qualche unità militare da affiancare al *Giglio* per le operazioni in Adriatico⁽¹¹⁾.

L'ultimo particolare rievocativo degno di nota riguarda il personale, che era reclutato su basi volontarie, con i pochi ufficiali provenienti dalla sabauda Regia Scuola di Marina di Genova, non esistendo un Collegio navale toscano. A questo proposito però non si può dimenticare che, soprattutto nel corso della prima guerra di indipendenza, numerose e autorevoli voci si levarono a chiedere l'istituzione di un'Accademia Navale a Livorno, aspirazione frustrata per il momento, ma destinata ad essere esaudita nel 1881 per conto della Regia Marina dell'Italia unita⁽¹²⁾.

* * *

In condizioni parimenti modeste si trovava allora la Marina Militare e mercantile pontificia, che non si era più ripresa dalla collaborazione prestata dal naviglio della Repubblica romana alla sfortunata spedizione napoleonica in Egitto.

Dopo la Restaurazione, ed esattamente nel 1825, nel rinnovato Arsenale Camerale di Civitavecchia si provvide alla costruzione della goletta *San Pietro*, stabilendone però la dipendenza dal Monsignor Tesoriere Generale, che la impiegò prevalentemente come nave da carico. Pertanto alla cosiddetta "Congregazione Militare" rimaneva il solo controllo di un "falcuccio" e di un "coter guardaporto" e non può quindi essere fonte di meraviglia riscontrare che, nell'ordine del giorno del 29 dicembre 1834 sull'ordinamento militare pontificio, la Marina allineasse soltanto 29 uomini e fosse l'ultimo dei previsti otto Corpi militari⁽¹³⁾.

Questa situazione non mutò negli anni seguenti, tanto che nel 1848 la Marina pontificia risultava composta dal solito *San Pietro*, in disarmo a Civitavecchia dopo essere stato trasformato in brigantino nel 1839, da un'ancora più modesta cannoniera e da soli 48 uomini.

Ironicamente meglio attrezzata in campo navale era la Guardia di Finanza pontificia, incaricata della sorveglianza doganale lungo il litorale tirrenico e adriatico e dell'ausilio alla navigazione sul Tevere. Per ottemperare a questi compiti il Ministero delle Finanze di Roma utilizzava nel 1848 quattro guardacoste, una flottiglia di "scorridori" (minori battelli di vigilanza) e cinque vaporette adibite al servizio passeggeri sul Tevere ed al rimorchio dei trabaccoli risalenti il fiume fino al porto romano di Ripetta. Di questi vaporette, ordinati nel 1842 e

nel 1844 in Inghilterra e trasferiti faticosamente attraverso i canali navigabili francesi, il più famoso è rimasto il *Roma* (vero nome *La Città di Roma*), che agli ordini del tenente colonnello Alessandro Cialdi partecipò alla prima guerra di indipendenza⁽¹⁴⁾.

In particolare il *Roma* lasciò il Tevere il 28 marzo 1848 e fece sosta a Civitavecchia per caricare tremila moderni fucili francesi a capsula, che poi sbarcò felicemente ad Ancona l'8 aprile, figurando così come la prima nave italiana a giungere in zona d'operazione provenendo dal Tirreno. Il suddetto materiale bellico fu tra l'altro molto utile ai contingenti del generale Durando e ai volontari del generale Ferrari, che erano per lo più armati ancora con vecchi fucili a pietra focaia e che continuarono in gran parte a combattere anche dopo la famosa "allocuzione" papale del 29 aprile, preannunciante il ritiro dalla guerra.

Compiuta questa missione eccezionale per un piccolo rimorchiatore fluviale, il *Roma* non rientrò alle foci del Tevere, come originariamente previsto, ma venne trattenuto in Adriatico ed utilizzato in compiti di trasporto, di collegamento e di vigilanza sia lungo le coste venete, sia lungo il basso corso del Po. In questo servizio il *Roma* venne affiancato dai due guardacoste *Annibale* e *Cesare* e dai cinque "scorridori" *S. Clementina*, *S. Fermina*, *S. Lorenza*, *S. Pelagia* e *S. Rosa* di stanza in Adriatico al comando del sottotenente Vincenzo Alessandrini della Guardia di Finanza.

Dopo il ritiro di Pio IX dalla guerra, il *Roma* non rientrò nello Stato pontificio perché contemporaneamente sottoposto a lavori di revisione e di potenziamento nell'arsenale della proclamata Repubblica veneta di Daniele Manin. Qui nel maggio il vaporetto venne anche armato con un obice da 127 mm (24 libbre) del tipo Paixhans a prora, con due cannoni minori sui due lati e con altri due pezzi, una spingarda e due lanciarazzi Congreve a poppa.

È degno di nota il fatto che questi lavori, del costo complessivo di 44.108 lire del periodo, furono effettuati gratuitamente dall'arsenale di Venezia, alle cui maestranze però giunse un compenso volontario da parte del generale Durando ed uno speciale elogio pubblicato sulla "Gazzetta Ufficiale" del governo di Roma del 19 giugno 1848. È anche vero però che, nei mesi successivi al ritiro dello Stato pontificio dal conflitto, la Repubblica di Daniele Manin ritenne di dover rinfacciare i lavori apportati dall'arsenale di Venezia al *Roma*, finendo per richiedere ufficialmente il rimborso delle spese il 6 novembre 1848⁽¹⁵⁾.

Ritornato in zona d'operazioni per sostenere l'Esercito del generale Durando in difficoltà, il *Roma* disimpegnò la sua maggiore azione a fuoco ai primi di giugno, prendendo parte al bombardamento dei forti di S. Margherita e di Caorle. Quindi, subito dopo la nota fuga da Roma di Pio IX, avvenuta il 24 novembre 1848, il governo veneto incorporò tale vapore nella propria Marina, non senza suscitare una vibrata, ma inutile protesta da parte del Commissario pontificio presso la Repubblica.

* * *

Concludiamo questa rievocazione riguardante lo schieramento delle Marine preunitarie italiane nella prima guerra di indipendenza prendendo in considerazione l'improvvisata flotta della Repubblica veneta.

Come è noto, il 17 marzo 1848, sull'onda delle notizie provenienti da Vienna che annunciavano la vittoria dei locali moti liberali, anche i patrioti della città lagunare insorsero, impadronendosi dell'Arsenale, costringendo alla ritirata il presidio austriaco e costituendo entro cinque giorni il governo provvisorio della Repubblica veneta con a capo Daniele Manin⁽¹⁶⁾.

Il bottino acquisito dai patrioti nel locale Arsenale fu piuttosto cospicuo. A parte infatti numerose armi da fuoco, furono colà catturate una fregata in costruzione (la *Minerva*), quattro corvette (*Carolina*, *Clemenza*, *Veloce* e *Lipsta*), tre brigantini (*Pilade*, *Tritone* e *Ussaro*), il piroscampo *Maria Anna*, tre golette e ben 93 legni minori d'impiego costiero. Quasi tutte le principali unità, allora provvisoriamente in disarmo, furono attivate e formarono la Marina veneta, che ebbe il contrammiraglio Leone Graziani al suo vertice amministrativo e il contrammiraglio Giorgio Bua al comando operativo⁽¹⁷⁾.

La Marina veneta aveva anche la speranza di incorporare le altre navi austriache di Pola, che avevano inizialmente a bordo equipaggi in maggioranza irredenti, ma il governo della Repubblica commise al proposito una deprecabile ingenuità. Infatti esso concesse al governatore civile austriaco, conte Palffy, di essere rimpatriato a Trieste a bordo di un piroscampo del Lloyd, a patto però di sostare a Pola dove avrebbe dovuto ordinare (*sic*) alla locale squadra navale asburgica di trasferirsi a Venezia. Naturalmente, appena in alto mare, il conte Palffy – lasciato infantilmente libero di agire – accantonò la sua promessa ed ordinò al comandante del piroscampo di dirigere direttamente su Trieste, senza transitare per Pola⁽¹⁸⁾.

La Marina austriaca rimase così in grado di contendere alle varie flotte italiane il potere marittimo nell'Adriatico, mantenendo le seguenti navi, per lo più di base a Pola: fregate *Bellona*, *Guerriera* e *Venere*, corvetta *Adria*, pirocorvetta *Vulcano*, brigantini *Montecuccoli*, *Oreste* e *Pola*, golette *Elisabetta* e *Sfinge* e una trentina di unità minori, cui si aggiunsero poi i quattro piroscampi requisiti e militarizzati *Curtatone*, *Custoza*, *Maria Dorotea* e *Trieste*. All'inizio della guerra erano però pronte a scendere immediatamente in mare solo due fregate e due brigantini, posti al comando del capitano di fregata Ludwig Kudrialfski, richiamato frettolosamente dal congedo, ma poi sostituito dal contrammiraglio Hans Dahlerup, d'origine danese e noto esperto di artiglieria.

Purtroppo, nonostante le iniziali difficoltà navali austriache, l'attività operativa della flotta veneta fu caratterizzata da un'eccessiva prudenza, da alcuni definita vera e propria inazione, se si eccettua la sua partecipazione all'infruttuoso bombardamento del forte di Caorle del 12 giugno 1848, nel quale peraltro essa perse la cannoniera *Furiosa*. Questo complesso di fattori costò il comando al

contrammiraglio Bua, sostituito prima dal capitano di fregata Alessandro Tiozzo e poi dal capitano di corvetta Achille Bucchia, mentre anche gli altri vecchi comandanti furono rimpiazzati da ufficiali più giovani, senza che peraltro ciò determinasse un sensibile miglioramento operativo⁽¹⁹⁾.

In effetti la più notevole, sebbene tardiva azione navale intrapresa dal rinnovato Stato Maggiore della Marina veneta fu di tipo insidioso e portò al danneggiamento della fregata austriaca *Venere* ad opera di un brulotto incendiario ed esplosivo nella notte dell'11 agosto 1849, cioè solo tredici giorni prima della capitolazione. Invece due tentativi di attaccare le navi bloccanti con gran parte della flotta di San Marco, compiuti nel maggio 1849, non ebbero alcun seguito, a causa del momentaneo allontanamento delle unità nemiche.

Fu poi impossibile replicare questo tipo di missioni collettive, a causa della nota epidemia di colera che colpì la flotta veneta e si propagò rovinosamente per tutta la città assediata.

Considerazioni generali sull'impiego delle flotte italiane nel corso della prima guerra di indipendenza

Non è nostra intenzione rievocare dettagliatamente in questa sede il modesto svolgimento navale della sfortunata prima guerra di indipendenza, al di là degli accenni operativi da noi già effettuati. Intendiamo invece soffermarci, come fonte di riflessione, sulle quattro più evidenti caratteristiche negative manifestate nell'occasione dalle Marine preunitarie italiane e che furono, nell'ordine, il loro lento approntamento, una certa goffaggine operativa, una contraddittoria strategia ed una disciplina tutt'altro che soddisfacente.

Come abbiamo accennato, la prima nave dei coalizzati che comparve in Adriatico provenendo dal Tirreno fu sorprendentemente il piroscafo *Roma* della pressoché inesistente Marina pontificia, giunto ad Ancona l'8 aprile 1848. La seconda aliquota navale, in ordine di tempo, ad arrivare in Adriatico (il 5 maggio) fu quella napoletana del contrammiraglio Raffaele De Cosa e ultima fu quella sarda del contrammiraglio Giuseppe Albini, salpata in due scaglioni da Genova a partire dal 26 aprile, cioè un mese e tre giorni dopo l'inizio del conflitto, e approdata ad Ancona soltanto il 20 maggio!

In particolare la flotta borbonica inviata in zona operativa era composta dalle due fregate *Regina* e *Isabella*, dal brigantino *Principe Carlo* e dalle cinque pirocorvette *Guiscardo*, *Carlo III*, *Roberto*, *Ruggiero* e *Sannita*. Essa, sbarcati il 5 maggio nelle Marche 4000 uomini del generale Guglielmo Pepe, destinati ai campi di battaglia della Lombardia, raggiunse Venezia il giorno 16, liberando per il momento la città lagunare dal blocco navale austriaco⁽²⁰⁾.

Da parte sua, il contrammiraglio sardo Giuseppe Albini, conosciuta il 20 maggio ad Ancona la destinazione del collega De Cosa, lasciò a rifornirsi nel porto marchigiano gli unici suoi due vapori (le pirocorvette *Tripoli* e *Malfatano*)

e raggiunse anch'egli Venezia il 22 maggio con le fregate *San Michele*, *Des Geneys* e *Beroldo*, le corvette *Aquila* e *Aurora*, il brigantino *Daino* e la goletta *Staffetta*. Nelle acque della laguna avvenne quindi l'incontro tra le aliquote navali sarde, napoletane e venete, con l'Albini che, secondo precedenti accordi, assunse il comando superiore in mare.

A questo punto si manifestò la seconda deficienza navale, consistente in quella che abbiamo chiamato goffaggine operativa. L'inferiore squadra austriaca del comandante Kudrialfski bordeggiava allora tra le foci del Piave e del Tagliamento allorché venne avvistata in quello stesso 22 maggio dai coalizzati, ormai riuniti, nel bel mezzo di una bonaccia che rallentò sensibilmente tutti i velieri. In quel frangente le cinque pirocorvette napoletane, che da sole avrebbero potuto avere la meglio sul contingente asburgico, grazie ai loro obici Paixhans, ebbero l'ordine di prendere a rimorchio le fregate a vela dei due comandanti italiani, ma non di attaccare il nemico, il quale ebbe quindi il tempo di attendere che i piroscafi del Lloyd lo rimorchiassero dentro il porto di Trieste ⁽²¹⁾.

Molte critiche sono state conseguentemente rivolte dalla storiografia all'Albini e al De Cosa: il primo per aver lasciato ad Ancona le sue due uniche navi a vapore a causa di un rifornimento di carbone forse non del tutto giustificato, ed il secondo per essersi adeguato ad una tattica rinunciataria. In conclusione nessuno dei due ammiragli delle più grandi flotte pre-unitarie italiane dimostrò di aver compreso i mutamenti in atto nella guerra sul mare dopo l'introduzione della propulsione meccanica e di aggiornate artiglierie.

Il terzo inconveniente da noi denunciato, questa volta di carattere sia tattico che strategico, fu rappresentato dall'incredibile patto di salvaguardia concordato dall'ammiraglio Albini con il Lloyd austriaco e che impediva di molestare la navigazione commerciale asburgica in tempo di guerra, nonostante i bellicosi propositi piemontesi che parlavano di spazzare dall'Adriatico il potere marittimo avversario ⁽²²⁾.

Nella stessa circostanza i coalizzati non sembrarono tenere conto che il porto di Trieste, cui essi posero un blocco navale il 15 giugno, apparteneva in realtà alla Confederazione germanica, che cinque giorni dopo quindi protestò così violentemente da costringere gli italiani a limitare fin quasi a zero la locale vigilanza e a lasciare invece che il pur inferiore nemico continuasse ad agire contro i trabaccoli veneziani ⁽²³⁾.

La quarta ed ultima deficienza, evidenziata soprattutto dalla Marina sabauda nelle ultime fasi del conflitto, fu infine di carattere disciplinare. Infatti, dopo l'armistizio firmato dal generale Salasco il 9 agosto 1848, che determinò il ritiro ad Ancona della flotta dell'Albini, si segnalano purtroppo nel suo ambito gravi atti di insubordinazione, che sfiorarono l'ammutinamento. In particolare gli equipaggi sardi dettero luogo, in quel porto pontificio, a ripetuti disordini, nonché a veementi rivendicazioni salariali, che videro coinvolti perfino i cappellani di bordo e l'allora sottotenente di vascello Emilio Faà di Bruno, che poi avrebbe guadagnato la Medaglia d'Oro alla memoria dopo la sua morte nella battaglia di Lissa del 20 luglio 1866 ⁽²⁴⁾.

Durante l'altrettanto sfortunata seconda fase della guerra, conclusasi nel marzo 1849 con la sconfitta di Novara e con il susseguente e definitivo armistizio di Vignale, la flotta sarda, priva di ordini precisi, rimase ancorata ad Ancona, allora facente parte dell'effimera Repubblica romana.

Allo scopo di recuperare, secondo le clausole armistiziali, i sudditi civili e militari piemontesi approdati originariamente a Venezia, le navi dell'ammiraglio Albini lasciarono Ancona il 7 aprile 1849 tra lazzi, fischi e grida di "traditori", cioè in un clima di risentimento simile a quello già visto proprio nella città lagunare il 13 giugno dell'anno precedente quando la squadra napoletana del De Cosa era stata costretta a ritirarsi dal conflitto, in seguito alla defezione dello Stato borbonico⁽²⁵⁾.

Anche nel corso di questa missione di carattere civile si ripeterono a bordo delle navi sarde gli atti di insubordinazione, che culminarono in veri e propri ammutinamenti sulle fregate *Des Geneys* ed *Euridice* e sulla pirocorvetta *Malfatano*.

La prima guerra di indipendenza italiana si chiudeva pertanto non solo con una sconfitta militare terrestre, ma anche con l'amarezza determinata dalle sudette deficienze navali, nonché dalla scarsa fermezza dei vari governi. Nulla quindi ci sembra più appropriato del seguente commento rilasciato dall'illustre storico navale Augusto Vittorio Vecchj, meglio conosciuto al grande pubblico come Jack La Bolina⁽²⁶⁾.

“È questa la fine ultima dei drammi nazionali là dove deboli governanti oscillano, a guisa di pendolo, tra i due estremi della sete inesauroibile di popolarità e della dura necessità del comando cui sono immaturi. La storia delle vittorie ha la trama composta di ordini chiari, quella dei disastri d'ordini confusi, variabili e contraddittori. E la vittima designata al sacrificio è sempre un onesto capitano che nelle maglie sottili e dioneste, da altri tesegli, si smarrisce... Sta che la campagna marittima degli italiani contro l'Austria mostrò che nei primi faceva assoluto difetto la conoscenza del valore relativo del naviglio a vela e di quello a vapore. È fuor di questione che i singoli comandanti sapessero manovrare le navi, ma che cosa la guerra fosse ignoravano”.

NOTE

(1) Per i particolari cfr. A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, Milano, Mursia, 1990, p. 176-178, 228, 259 e 269.

(2) F. Bargoni, *Esploratori, fregate ed avvisi italiani*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1974, p. 12-13. All'inizio della prima guerra di indipendenza la Marina napoletana allineava ben 22 navi a vapore.

(3) Cfr. W. Ghetti, "Raffaele De Cosa e la Marina Napoletana", in *Rivista Marittima*, luglio-agosto 1967, p. 93-95.

(4) Per conoscere altri particolari sulla formazione dei contemporanei allievi ufficiali cfr. Demi - A. Santoni, *L'Accademia Navale di Livorno: storia e attualità*, Pisa, Primula Multimedia, 1997, p. 14-15.

(5) G. Gonni, *Cavour Ministro della Marina*, Bologna, Zanichelli, 1926, p. 15, 35-36 e 55.

(6) Cfr. A. Manno, "La Marina sabauda dal Conte Rosso a Carlo Alberto", in *Rivista Marittima*, luglio 1966.

(7) Le sei navi a vapore sarde erano le pirocorvette da 4 cannoni *Tripoli* e *Malfatano*, gli avvisi da 4 cannoni *Goito* e *Monzambano* e gli avvisi da 2 cannoni *Gulnara* e *Icnusa*. La Marina napoletana invece possedeva le otto pirocorvette da 6 cannoni *Roberto*, *Ruggiero*, *Tancredi*, *Guiscardo*, *Ercole*, *Arbimede*, *Carlo III* e *Sannita*, le due pirocorvette da 4 cannoni *Ferdinando II* e *Nettuno*, i tre avvisi da 6 cannoni *Stromboli*, *Miseno* e *Palinuro*, i tre avvisi da 2 cannoni *Maria Teresa*, *Peloro* e *Lilibeo*, i quattro rimorchiatori *Delfino*, *Flavio Gioia*, *Wenefrede* e *Argonauta* e i due vapori di servizio doganale *Antelope* e *Rondine*.

(8) Cfr. A. Pezza, "Le Marine Militari italiane nel 1848: la Marina sarda", in *Rivista Marittima*, gennaio 1948, p. 48.

(9) I più recenti studi sulla Marina dei Cavalieri di Santo Stefano sono quelli di Marco Gemignani che, oltre a vari saggi, ha pubblicato sull'argomento il volume *Il Cavaliere Iacopo Ingbirami al servizio dei Granducchi di Toscana*, Pisa, ETS, 1996.

(10) Cfr. il *Corriere livornese* n. 21 del 4 settembre 1847.

(11) G. Bonifacio, "Le Marine Militari italiane nel 1848: la Marina Militare toscana", in *Rivista Marittima*, febbraio 1948, p. 226-229.

(12) Cfr. il già citato libro di F. Demi - A. Santoni, *L'Accademia Navale di Livorno: storia e attualità*, cit., p. 18.

(13) R. Lefevre "Le Marine Militari italiane del 1848: La Marina Militare pontificia", in *Rivista Marittima*, marzo 1848, p. 452.

(14) Per le caratteristiche principali del *Roma* cfr. P. Fortini, "Leggende e realtà nella vita marinara di Antonio Elia", in *Rivista di cultura marinara*, novembre-dicembre 1946, p. 19-20.

(15) R. Lefevre, "Le Marine Militari italiane nel 1848: la Marina Militare pontificia", cit., pp. 460 nota e 465-466.

(16) M.L. Salvatori, *Storia dell'età contemporanea*, Torino, Loescher, 1977, p. 197-198.

(17) La fregata *Minerva*, catturata sullo scalo, fu varata con il nome *Italia* a metà giugno 1849, cioè due mesi prima della capitolazione della Repubblica veneta, per essere poi ribattezzata *Novara* dagli austriaci vittoriosi. Da parte loro le corvette *Carolina*, *Clemenza* e *Lipsia* ebbero rispettivamente dai patrioti i nuovi nomi di *Lombardia*, *Civica* e *Indipendenza*, i due brigantini *Tritone* e *Ussaro* furono chiamati *San Marco* e *Crociato*, l'ancora incompleto *Pilade* venne approntato con lo stesso nome e infine il vapore *Maria Anna* fu dotato di due grossi cannoni e ribattezzato *Pio IX*.

(18) A.V. Vecchj (alias Jack La Bolina), *Storia generale della Marina Militare*, Livorno, Raffaello Giusti, 1895, vol. III, p. 142.

(19) A. Pezza, "Le Marine Militari italiane nel 1848: La Marina veneta", in *Rivista Marittima*, giugno 1948, p. 480.

(20) W. Ghetti, "Raffaele De Cosa e la Marina napoletana", in *Rivista Marittima* cit., p. 101. Bisogna necessariamente aggiungere che, mentre gli ordini impartiti a De Cosa dal governo borbonico predicavano audacia, quelli provenienti dal re Ferdinando II "consigliavano" la massima prudenza, anche con toni ironici propriamente partenopei.

(21) Cfr. R.C. Anderson, *Naval wars in the Levant, 1559-1853*, Liverpool, University Press, 1952, p. 570. Si ricorda che gli obici inventati negli Anni Venti dal francese Paixhans sparavano letali granate esplosive, molto più affidabili delle vecchie bombe a miccia, come era stato dimostrato dagli stessi francesi contro il forte messicano di San Juan d'Ulloa a Vera

Cruz il 27 novembre 1838 e come poi sarà più notoriamente palesato dai russi contro i turchi nella battaglia navale di Sinope del 30 novembre 1853. Cfr. J. Mordal, *Vingt-cinq siècles de guerre sur mer*, Parigi, Laffont, 1959, p. 221-224.

(22) S. Romiti, *Le Marine Militari italiane nel Risorgimento, 1748-1861*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1950, pp. 165 e 175 e D. Guerrini, *Come arrivammo a Lissa*, Torino, Casanova, 1907, p. 120.

(23) Nonostante questa scarsa collaborazione navale, l'Assemblea Nazionale Veneta deliberò il 4 luglio la sua unione al Piemonte con 127 voti favorevoli e 6 contrari.

(24) S. Romiti, *Le Marine Militari italiane nel Risorgimento, 1748-1861*, cit., p. 184 e A. Pezza, "Le Marine Militari italiane nel 1848: la Marina sarda", in *Rivista Marittima*, cit., p. 55.

(25) F. Bellini, *Il contributo delle Marine Militari italiane nella 1ª guerra di indipendenza*, Roma, ed. Grafica, 1976, p. 116-118.

(26) A.V. Vecchj, *Storia generale della Marina Militare*, vol. III cit., p. 154-155.

It is the duty of the physician to see that the patient is properly cared for, and that the patient's interests are protected.

The physician should be fair and just to all patients, and should not discriminate on the basis of race, color, or religion.

The physician should be honest and truthful in all his dealings with his patients.

The physician should be respectful and courteous to all patients, and should not use any language that is derogatory or insulting.

The physician should be kind and sympathetic to all patients, and should show understanding and compassion for their suffering.

The physician should be diligent and thorough in his examination and treatment of his patients.

The physician should be cooperative and helpful to all patients, and should do his best to relieve their suffering.

The physician should be patient and understanding of his patients' needs and desires.

The physician should be respectful of his patients' privacy and confidentiality.

The physician should be honest and truthful in his dealings with his patients.

The physician should be fair and just to all patients, and should not discriminate on the basis of race, color, or religion.

The physician should be honest and truthful in all his dealings with his patients.

The physician should be respectful and courteous to all patients, and should not use any language that is derogatory or insulting.

The physician should be kind and sympathetic to all patients, and should show understanding and compassion for their suffering.

The physician should be diligent and thorough in his examination and treatment of his patients.

The physician should be cooperative and helpful to all patients, and should do his best to relieve their suffering.

The physician should be patient and understanding of his patients' needs and desires.

The physician should be respectful of his patients' privacy and confidentiality.

The physician should be honest and truthful in his dealings with his patients.

The physician should be fair and just to all patients, and should not discriminate on the basis of race, color, or religion.

The physician should be honest and truthful in all his dealings with his patients.

The physician should be respectful and courteous to all patients, and should not use any language that is derogatory or insulting.

The physician should be kind and sympathetic to all patients, and should show understanding and compassion for their suffering.

The physician should be diligent and thorough in his examination and treatment of his patients.

The physician should be cooperative and helpful to all patients, and should do his best to relieve their suffering.

LA MARINA VENETA NEL 1848-49

ALVISE ZORZI

L'Arsenale è stato il teatro del primo e cruciale episodio della rivoluzione veneziana del 22 marzo 1848: la Marina si trova dunque subito al centro degli eventi di quella giornata convulsa culminata nella cacciata delle autorità austriache e nella proclamazione della Repubblica Veneta di Daniele Manin. Piazzaforte marittima e grande stabilimento industriale, l'antico complesso, ingrandito notevolmente in epoca austriaca con l'incorporazione di aree di conventi e di edifici sacri spogliati o demoliti in seguito alle massicce e vandaliche soppressioni napoleoniche, ospitava gli uffici del comandante superiore dell'i. e r. Marina austriaca; carica ricoperta, allora, dal tenente maresciallo Anton Stephan Ritter von Martini, un alto ufficiale ungherese di remota origine italiana che, avendo svolto tutta la propria carriera nell'Esercito, era rimasto alquanto sorpreso dalla nomina perché "non conosceva affatto il servizio navale" ⁽¹⁾. Con i suoi ottocento operai, più trecento forzati rinchiusi nel bagno penale di Santa Maria delle Vergini, l'arsenale, massimo se non addirittura unico stabilimento di costruzioni navali della monarchia asburgica, era considerato dalle autorità militari austriache, nel montare delle agitazioni dal 1847 in avanti, non come una forza disponibile, ma come un pericolo incombente, come una vera polveriera capace di esplodere da un momento all'altro. E non diversamente lo vedeva la cittadinanza, ossessionata dalla minaccia, vera o presunta, del sovvertimento sociale del quale le masse operaie avrebbero potuto essere le antesignane.

Ed ecco che, la mattina del 22 marzo, l'arsenale esplose: un gruppo di operai aggredisce e assassina brutalmente il direttore dello stabilimento, capitano di vascello Giovanni von Marinovich: un "dirigente spietato" secondo qualcuno ⁽²⁾, in realtà un dirigente severo e punto elastico, che si era fatto odiare dagli arsenalotti perché aveva vietato loro il doppio impiego, in arsenale e negli "squeri" privati come erano soliti fare per arrotondare la paga ritenuta insufficiente ⁽³⁾. La notizia fa temere l'insurrezione operaia, l'anarchia, e ancora di più, la repressione austriaca: è ciò che fa precipitare Daniele Manin all'arsenale, dove, giunto alla testa di una piccola comitiva, comprende a volo le possibilità offerte dalle circostanze e prende subito il controllo della situazione, facendosi ubbidire dagli operai e facendosi consegnare da Martini, paralizzato dalla paura di fare la fine di Marinovich, le chiavi dell'armeria. Le truppe austriache del reggimento Wimpffen e della fanteria di marina inviate d'urgenza all'arsenale sono di etnia italiana e si rifiutano di ubbidire agli ufficiali che ordinano loro di far fuoco.

Davanti alla porta di Lepanto, Manin, padrone ormai della situazione, lancia il grido della rivoluzione, "Viva San Marco!" subito ripetuto da tutti.

La Marina austriaca, nel personale e soprattutto, nei quadri della quale l'elemento italiano era predominante ed erano stati largamente presenti ufficiali che avevano prestato servizio presso la marina della defunta Serenissima, era considerata dalle autorità militari assai poco affidabile, dopo che tre ufficiali, due dei quali figli di un valoroso i. e r. ammiraglio, avevano fondato e guidato una società segreta di ispirazione mazziniana, l'"Esperia", alla quale, intorno al 1843, sarebbero stati iscritti "i due terzi" degli altri ufficiali: non per nulla il tenente maresciallo Zichy, il malcapitato governatore militare sloggiato da Manin il 22 marzo, aveva affermato, assumendo l'incarico ancora nel 1842, che la Marina "non era austriaca ma italiana" ⁽⁴⁾. A parte la vicenda dei fratelli Bandiera e dell'"Esperia", e della vigilanza speciale alla quale ancora nel 1845 erano sottoposti come sospetti aderenti il capitano di fregata Maticola, il tenente di vascello Giacomo Turra, gli alfieri di vascello Francesco Baldisserotto, Achille Bucchia, Antonio Santini, Amilcare Mariani, Luigi Fincati e il cappellano Pietro Insom, al vertice stesso della Marina si era trovato a lungo, come vice comandante superiore e poi, per breve tempo, nel 1847, come comandante, il vice ammiraglio conte Silvestro Dandolo, della grande stirpe dogale, leale dignitario austriaco, i. e r. consigliere intimo e cavaliere del Toson d'Oro, ma solito rievocare con orgoglio i tempi in cui era stato uno dei luogotenenti di Angelo Emo e rallegrarsi del fatto che, essendo stato in missione, non aveva potuto partecipare alla "vergognosa" seduta dell'abdicazione del Maggior Consiglio, il 12 maggio 1797.

Con queste premesse sarebbe stato più che legittimo pensare che la flotta potesse avere una parte essenziale nella vicenda della Repubblica di Manin e della sua resistenza all'Austria. Non doveva essere così. Quando Manin si impadronisce dell'arsenale, accanto a lui si trovano numerosi ufficiali di marina, alcuni vecchi affiliati all'"Esperia", come Antonio Paulucci, come Carlo Alberto Radaelli, come Bucchia e Baldisserotto, altri trascinati dagli avvenimenti, come Leone Graziani, nominato sui due piedi comandante superiore al posto di Martini, come Giuseppe Marsich, Giorgio Bua e Agostino Milonopulo, creati anch'essi da Manin, per dirla con Niccolò Tommaseo, "ammiragli della flotta che non c'era" ⁽⁵⁾. Il grosso della flotta, infatti, non si trovava a Venezia, si trovava a Pola, agli ordini del capitano di vascello Buratovich. Nelle ore convulse della rivoluzione, nella notte tra il 22 e il 23 marzo, si era pensato di inviarle l'ordine di trasferirsi a Venezia. Ma, con colpevole leggerezza, invece di incaricare della missione un ufficiale fidato come Achille Bucchia, che si era offerto volontario, si era preferito, su parere di Leone Pincherle, affidare l'ordine al comandante del piroscalo del Lloyd austriaco sul quale si imbarcavano l'ex governatore conte Palfy, che lasciava Venezia, ed il suo séguito. Col risultato che, com'era prevedibile, i passeggeri austriaci costrinsero il comandante a far rotta su Trieste anziché su Pola, e a consegnare il messaggio al tenente maresciallo Giulà ⁽⁶⁾.

E che la flotta rimase saldamente in mano austriaca: raggiungeranno Venezia soltanto tre piccole unità dislocate rispettivamente a Rovigno, a Slano e a Lesina, comandate da tre giovani alfieri di vascello, Carlo Alessandri, Giuseppe Marini e Luigi Rota⁽⁷⁾.

Venne dunque a mancare a Venezia il sostegno di una forte squadra navale, dalla quale avrebbe tratto grande aiuto nella disperata resistenza all'assedio austriaco. Ma delle risorse che erano rimaste a Venezia, e che non erano del tutto trascurabili (oltre ad un gran numero di piccole imbarcazioni, il 22 marzo c'erano due corvette, la *Clemenza* e la *Lipsia* e i due brick *Pilade* e *Delfino*⁽⁸⁾, non fu fatto buon uso: al contrario, in primo luogo, ai vertici erano stati chiamati uomini inadatti: Antonio Paolucci, ministro della Marina, "buonissimo uomo, di cuore eccellente e debolissimo, di talenti limitati, soverchiamente timido", Leone Graziani "violento e ostinato" secondo Luigi Fincati, "buon capomastro degli operai ... ma marinaio dappoco, e peggior soldato" secondo Niccolò Tommaseo⁽⁹⁾, Agostino Milonopulo, valente matematico e già direttore del Collegio di Marina fondato dall'arciduca Carlo nel 1802, teorico puro senza alcuna attitudine al comando. Oppure cinici attendisti, come il contrammiraglio Giorgio Bua: il quale, ritornati gli Austriaci, avrà il coraggio di lamentarsi pubblicamente della loro ingratitude perché, sia come comandante della divisione navale, sia come presidente della commissione di difesa, "aveva saputo impedire che si armasse la Marina veneta quando l'austriaca, sparpagliata nei porti istriani, poteva essere facilmente battuta". Di questa stessa pasta doveva essere il capitano di corvetta Giovanni Caffiero che dopo la capitolazione diceva a Luigi Fincati, futuro ammiraglio italiano: "La mia coscienza è tranquilla, dal mio brick non partì un solo colpo di cannone e il mio equipaggio può testimoniare ch'io non gli ho mai scaldato la testa con discorsi"⁽¹⁰⁾.

Non è da credere, però, che gli ufficiali fossero tutti così, l'ammiraglio Fincati, pur constatando che pochi avevano fatto il loro dovere, indica tra coloro che, invece, lo fecero fino in fondo il capitano di fregata Vittorio Zambelli e i capitani di corvetta Annibale Viscovich e Giovanni Sagredo "uomini di animo nobilissimo". Zambelli aveva scritto a Manin, il 10 aprile 1848, offrendosi di andare in Istria con tre navi, di ricondurre in patria quelle rimaste a Pola e di impadronirsi del vapore austriaco *Vulcano* e dei piroscafi del Lloyd, così da formare una forza offensiva e di togliere di mezzo unità che avrebbero potuto "farsi temibili a Venezia". Era un progetto audacissimo, ma, in un momento difficile per la monarchia e per la Marina asburgica, avrebbe potuto avere buon successo; invece fruttò a Zambelli la nomea di matto⁽¹¹⁾. Di fatto, i governanti veneziani, a cominciare da Manin, uomo coraggioso e geniale ma del tutto digiuno di nozioni militari e meno che mai marittime, furono concordi nel sottovalutare l'estrema importanza della Marina. Ne fa fede il rifiuto all'acquisto di naviglio moderno, che pure era stato proposto in più occasioni: un paio di milioni impiegati nell'acquisto di piroscafi da guerra nei primi giorni della rivoluzione, quando

c'era ancora abbondanza di mezzi, "avrebbero cambiato la faccia a molte cose", annotava G. B. Varè, che era stato ministro della Repubblica di Manin, nei suoi ricordi del 1848-49⁽¹²⁾. "Se Venezia, dal dicembre 1848, avesse dedicato tutte le sue cure ad armare e ad accrescere la flotta in guisa di impedire alla debolissima austriaca di operare il blocco..." scriverà uno storico di fine Ottocento⁽¹³⁾. Come già Zambelli, aveva visto giusto il patriota Luigi Mezzacapo, che si era dimesso dalla commissione di difesa che aveva respinto la sua proposta di organizzare un'efficace difesa marittima che potesse dominare l'Adriatico mentre la flotta austriaca "era in pieno sfacelo con ufficiali inesperti e i croati per cannonieri"⁽¹⁴⁾.

Ma in Austria, frattanto, le cose erano cambiate, e il nuovo Primo Ministro, principe Felix zu Schwarzenberg, aveva conferito il comando superiore della Marina, tenuto interinalmente da un ufficiale giovane e coraggioso, il Kudriaffsky, all'ammiraglio danese Hans Birch von Dahlerup, e la squadra, riorganizzata e composta delle migliori unità, prenderà parte al blocco e al bombardamento di Venezia (nel corso del quale fu sperimentata, credo per la prima volta nella storia, l'offensiva dal cielo per mezzo di palloni aerostatici muniti di un cerchio di legno al quale era appesa una bomba da 30 libbre, accesa e sganciata da razzi a tempo: con scarso successo perché il vento aveva respinto palloni e bombe sulle linee austriache).

Nell'aprile 1849 la Marina austriaca riordinata da Dahlerup conta 14 navi con 110 cannoni, 72 dei quali di grosso calibro, e 2600 marinai. Dispone anche di sei navi a vapore del Lloyd austriaco (Zambelli aveva visto giusto!), mentre la Marina veneziana non ne ha che una sola, la *Pio IX*, con la quale gli ufficiali più giovani e audaci vorrebbero sfidare il nemico: si batte, infatti, col piroscifo austriaco *Vulcano*, ma senza successo; soltanto una volta, il 27 aprile, le due navi vengono a contatto, e la *Pio IX* colpisce due volte il *Vulcano* che è costretto a rinunciare al blocco di una nave greca carica di frumento. Per diminuire lo squilibrio delle forze viene accettato il consiglio di Luigi Fincati, di armare i *trabaccoli*, ma la misura, presa in ritardo, non muta la situazione, né la muta una leva straordinaria di gondolieri e pescatori lagunari, giudicati sprezzantemente da Dahlerup, nelle sue memorie, "marinai d'acqua dolce"⁽¹⁵⁾. Il valore personale dimostrato da molti ufficiali, marinai, fanti e artiglieri di marina sbarcati e impiegati a difendere i forti e le batterie non può che far rimpiangere un impiego più razionale delle unità navali.

Nell'incalzare del blocco e dell'assedio, qualche azione della Marina poteva comunque sempre rappresentare una speranza, benché le caratteristiche del porto di Venezia di allora, inadatto alla manovra di bastimenti a vela senza il favore dei venti e delle maree (le navi di maggiore stazza dipendevano per la manovrabilità dalle forti maree dei pleniluni), rendessero vane "le migliori occasioni di sorpresa e di aggressione in alto mare" e addirittura, come sosteneva Baldisserotto, ostacolassero il rientro della flotta una volta uscita in mare aperto. Achille Bucchia, nominato comandante in capo della marina il 18 giugno 1849, altamente stimato

da tutti e senza dubbio in possesso di tutte le doti necessarie al comando, sarebbe stato l'uomo adatto a condurre un'operazione, se non altro, dimostrativa, ma la sfiducia e l'insicurezza (o forse, piuttosto, una considerazione realistica delle forze in campo) avevano contagiato anche lui. Eppure quella povera Marina, anche se l'equipaggio del *Pio IX* si era mostrato così riottoso che la commissione militare aveva mandato settanta marinai sotto processo, e tre ne erano stati condannati a morte, adesso che il comando era in mani capaci e sicure aveva ritrovato coesione e spirito combattivo, e l'aveva dimostrato in più di una scaramuccia. Fu Tommaseo a forzare la mano con un "Indirizzo alla marineria veneziana" che offese mortalmente Bucchia e il suo stato maggiore e lo costrinse ad una sortita, voluta dall'assemblea e dal governo della Repubblica con tutte le loro forze: l'8 agosto la squadra uscì in mare, la città, annotava Fincati, "pareva pazza di gioia", il popolo sognava già la rottura del blocco e la fine della fame che l'attanagliava, ma due giorni dopo le navi erano di ritorno senza avere incontrato il nemico e con la misera preda di una barca carica di vino. Secondo uno storico austriaco, il Benko von Bojnik, la sortita era ormai "militarmente un'impresa senza obiettivo"; secondo Dahlerup, un attacco condotto con navi a vapore avrebbe potuto costringerlo a interrompere il blocco, ma, stando le cose com'erano, una battaglia in piena regola sarebbe stata sicuramente perduta. Comunque, sembra sia stato il governo veneziano a ordinare a Bucchia di non allontanarsi dalla costa per evitare che il popolo prendesse l'allontanamento della flotta per un abbandono ⁽¹⁶⁾.

Il 16 agosto 1849, quando già erano state avviate le trattative per la resa della città esausta per la fame e per il colera, la flotta usciva l'ultima volta in mare. Al largo di San Piero in Volta le navi veneziane *Lombardia* e *Pilade* scambiano cannonate con le navi austriache *Bellona* e *Vulcano*. Lo scontro rialza grandemente il morale degli equipaggi e Bucchia spera di impegnare la flotta austriaca il giorno dopo, se i venti fossero favorevoli. Ma il nemico si sottrae allo scontro, e Bucchia fa ritorno in porto: il colera aveva incominciato a diffondersi fra gli equipaggi e al comandante sembrava inutile e inumano tenerli in mare ⁽¹⁷⁾.

La città aveva combattuto ad oltranza, le sofferenze della popolazione sembravano ormai senza contropartita possibile; la capitolazione delle forze rivoluzionarie ungheresi, ultime retroguardie della grande ondata del 1848, aveva spento definitivamente ogni immaginabile speranza. Il 22 agosto 1849 il bombardamento cessa di colpo. Il 25 agosto il generale veneziano Cavedalis incontra, a Marghera, il generale Gorzkowski e l'arciduca Sigismondo: la resa è conclusa, il 27 agosto Daniele Manin e gli altri trentanove dirigenti repubblicani condannati all'esilio si imbarcano sul vascello *Pluton*. Tra loro ci sono Graziani e Milonopulo, che vanno a Corfù, e Antonio Paulucci, che ripara a Torino come Francesco Baldisserotto. Oltre ai proscritti, partono molti altri, e fra loro gli ufficiali di marina sono parecchi: tra questi, Luigi Fincati salirà ai più alti gradi della Marina ita-

liana, nella quale Paulucci diventerà contrammiraglio, e così Antonio Gogola, tenente di vascello in quella veneta. Per un'amara ironia del destino, il futuro vincitore di Lissa, Wilhelm von Tegetthof, sarà un allievo del Collegio di Marina di Venezia, dove aveva avuto, tra i suoi maestri, l'ammiraglio Dandolo e Milonopulo e fra i propri condiscipoli molti ufficiali della flotta veneziana del 1848-49, la cui esperienza chiudeva melanconicamente una tradizione gloriosa ⁽¹⁸⁾.

NOTE

(1) "... er kenne den Seedienst ganz und gar nicht": C. Von Wurzbach, *Biographisches Lexicon des Kaisertums Oesterreich*, XVII, Wien 1867, p. 26. Cfr. A. Zorzi, "Marinai sotto altre bandiere", in *Storia di Venezia* dell'Istituto della Enciclopedia Italia, vol. XII, "Il Mare", a c. di A. Tenenti e U. Tucci, p. 574.

(2) Come P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Milano 1978, p. 111; il quale tende a giustificare l'eccidio di Marinovich. Si vedano, in proposito, le severe parole di Niccolò Tommaseo, *Venezia negli anni 1848-49*, vol. I, a c. di P. Prunas, Firenze 1931, p. 62 ss.

(3) Cfr. A. Zorzi, "Marinai..." cit., pp. 561-584; id., *Venezia Austriaca*, Roma-Bari 1985, pp. 223-238.

(4) F. Wallisch, *Die Flagge Rot-Weiss-Rot*, Graz-Wien-Köln 1956, p. 60.

(5) N. Tommaseo, *Venezia...* cit., I, p. 135.

(6) Cfr. R. O. J. Van Nuffel, "Intorno alla perdita della flotta a Venezia", in *Rassegna Storica del Risorgimento*, n. 44, 1957, pp. 784-791. P. Ginsborg, *Daniele Manin...* cit., p. 116-117.

(7) N. Tommaseo, *Venezia...* cit., I, p. 110.

(8) A. Zorzi, "Marinai..." cit., p. 576.

(9) N. Tommaseo, *Venezia...* cit., I, p. 70.

(10) Memorie inedite di Luigi Fincati, in V. Marchesi, *Storia documentata della rivoluzione e della difesa di Venezia negli anni 1848-49*, Venezia 1913, p. 205.

(11) V. Marchesi, *Storia documentata...* cit., p. 204.

(12) G. B. Varé, "Rimembranze dell'assedio di Venezia", in V. Marchesi, *Storia documentata...* cit., p. 205.

(13) N. Nisco, *La difesa di Venezia e di Roma*, Napoli 1886.

(14) V. Marchesi, *Storia documentata...*, p. 462.

(15) H. Dahlerup, *Im oesterreichischen Dienst*, Berlin, 1911, I, p. 119.

(16) V. Marchesi, *Storia documentata...* cit., pp. 468-471; J. Benko Von Boinik, *Geschichte der K. K. Kriegsmarine während der Jahre 1848 und 49*, Wien 1884, p. 643; H. Dahlerup, *Im oesterreichischen Dienst* cit., I, p. 180 ss.

(17) P. Ginsborg, *Daniele Manin...* cit., p. 373-374.

(18) A. Zorzi, "Marinai..." cit., p. 577.

THE AUSTRIAN NAVY IN THE ADRIATIC SEA
IN THE REVOLUTIONARY YEAR 1848
PRECONDITIONS AND CONSEQUENCES

ROBERT L. DAUBER

To understand, what happened in the Austrian navy by the events of 1848, what was changed by them – and the changes were fundamental – we have to approach the theme in three steps:

- The preconditions in the Austrian navy before 1848;
- The Austrian navy in the revolutionary year 1848;
- The consequences of the year 1848 for the Austrian navy.

Preconditions of the Austrian navy before 1848

The Austrian countries united under the Habsburg crown since the 12th century had up to the 19th century always represented a continental power with not much understanding for the strategic importance of sea-trade and sea power.

This continental attitude of Austria was also not changed by the fact that in the 14th century the city of Trieste and the nearby county of Duino moved themselves by their own will under the reign and protection of the Austrian-Habsburg crown and when Austria gained direct access to the sea, to sea trade and to the obligation to protect their short coasts.

Naturally enough the neighboured “Queen of the Adriatic Sea”, the sea power of Venice, saw in their own interest to the fact that the Austria would not gain much sea trade and power.

This situation and continental attitude of the Habsburgs was – with short exceptions mainly under Emperor and Archiduke Karl VI – prevailing through more than 600 years. Of course it has to be kept in mind, that, notwithstanding the lack of an own fleet, the existing sea-strategic interests of the Austrian Habsburgs were, at least partially, covered by close family relationships with the Habsburgs of Spain and their big fleets as well as by repeated alliances with the great sea powers of mostly England and timewise France.

A more permanent even if not fundamental change of the continental attitude of the Austrian monarchy took place by the outcome of the napoleonic wars. After the destruction of the old sea Republic of Venice by Napoleon and after the following peace treaties between France and Austria of Campo Formido in 1797, and finally after the Congress of Vienna 1815, the Emperor of Austria, in exchange with other

LA MARINA AUSTRIACA IN ADRIATICO NELL'ANNO RIVOLUZIONARIO 1848 CONDIZIONI PRECEDENTI E CONSEGUENZE

ROBERT L. DAUBER

Per capire che cosa accadde alla Marina austriaca a seguito degli avvenimenti del 1848, quali cambiamenti furono da essi provocati – e tali cambiamenti furono fondamentali – dobbiamo affrontare il tema in tre tempi:

- le condizioni della Marina austriaca precedenti il 1848;
- la Marina austriaca nell'anno rivoluzionario 1848;
- le conseguenze del 1848 per la Marina austriaca.

Condizioni della Marina austriaca precedenti il 1848

I territori austriaci uniti sotto la corona degli Asburgo sin dal XII secolo avevano sempre rappresentato sino al XIX secolo una potenza continentale con non molta comprensione per l'importanza strategica del commercio marittimo e del potere marittimo.

Tale comportamento continentale dell'Austria non mutò neppure per il fatto che nel XIV secolo la città di Trieste e la vicina contea di Duino si posero di loro spontanea volontà sotto il regno e la protezione della corona austro-asburgica e di conseguenza l'Austria ebbe diretto accesso al mare, al commercio marittimo e la necessità di proteggere le sue limitate coste.

Naturalmente la vicina "Regina del Mare Adriatico", la potenza marittima di Venezia, non fu toccata direttamente nel proprio interesse, in quanto l'Austria non avrebbe guadagnato molto commercio marittimo e potere.

Questa situazione e il comportamento continentale degli Asburgo fu prevalente per più di seicento anni, con brevi eccezioni principalmente sotto l'Imperatore e arciduca Carlo VI.

Certamente si deve considerare che, nonostante la mancanza di una propria flotta, gli esistenti interessi marittimi degli Asburgo austriaci erano, almeno parzialmente, assicurati dalle strette relazioni familiari con gli Asburgo di Spagna e dalle loro grandi flotte, così come dalle ricorrenti alleanze con le grandi potenze marittime, soprattutto l'Inghilterra e talvolta la Francia.

Un cambiamento più permanente anche se non fondamentale del comportamento continentale della monarchia austriaca si delineò a seguito dell'insorgere

countries, inherited what was then left of the territory, of the city, of the port and of the navy of Venice. This included also the whole Adriatic East Coast in Croatia, its sea ports and the remainders of the venetian-napoleonic navy, its ships and personnel.

Austria, bled out by the napoleonic wars, and its government in Vienna were by no means, neither mentally nor by their personal possibilities prepared for this new naval chances. The consequence was, that the high-commanders of the new Austrian navy were not born Austrian naval officers, but first a royalist frenchman, then a naval officer born in the Austrian Netherlands and finally from 1824-1844 an italian, Vice Admiral Hamilcar marchese Paulucci delle Roncole. The central administration of the new Austrian navy was handled within the mighty Ministry of War in Vienna by a so called Marine-Section, a small department, which was dominated by the overpowering Field-Marschals and Generals of the then big Austrian land forces. The Austrian navy was generally considered as an useful appendix of the land forces. No wonder that the Marine-Section could not create a real understanding and interest for the new navy, neither within the ministry nor in the public. The professional career of a naval officer was not considered desirable in the leading Austrian circles as well as in the general public and nearly nobody had an understanding of the "exotic" navy existing far away.

This situation led to the fact, that the Austrian navy, based in the port of Venice, remained loaded with an over whelming naval tradition of a "venezianità". It was led by an Italian commander, was composed mainly of Venetians, only of a small percentage of Croats from Dalmatia and of very few Austrians. It grew therefore, according to independent biographs of that time, into a somewhat strange Austro-Venetian naval body. It was said that in this Austro-Venetian navy the Venetian traditions and wish for a perfect handling of the ships counted all, military matters counted little and the Austrian government regulations counted nothing. This behaviour was accentuated by the fact, that the successful peace policy of Metternich in Europe did not confront the Austrian navy with major war events and also this created an atmosphere of *laissez faire* in all ranks.

The Minister of War in Vienna stated on occasion of a major investigation therefore very rightly that the navy of the Austrian Emperor was not an Austrian navy but in truth a Venetian navy. The same investigation report stated, that in Venice, in the famous arsenal, central point of ship constructions of the Austro-Venetian navy, a lot of corruption was going on. It was p.e. usual that craftsmen and skilled workers, mostly state officials, came and went when they wanted. If a skilled craftsman found an additional job outside the arsenal he sent a not so skilled son or relative to the arsenal to represent his name and person. A lot of arsenal material disappeared in a mysterious way and had to be replaced, debiting the small naval budget.

On the fleet on service at sea things were different but not much better. We have contemporary reports that many of the officers and sea men on navy service at the Turkish border-waters in Dalmatia were in one way or another involved in

delle guerre napoleoniche. Dopo la distruzione della vecchia Repubblica marinara di Venezia da parte di Napoleone e dopo il conseguente trattato di pace di Campoformido nel 1797 tra Francia e Austria, ed infine dopo il Congresso di Vienna del 1815 l'Imperatore d'Austria, in cambio di altri possedimenti, ereditò ciò che era rimasto del territorio, della città, del porto e della Marina di Venezia. Incluso anche l'intera costa Adriatica della Dalmazia, i suoi porti e ciò che rimaneva della Marina veneta-napoleonica, le sue navi ed il personale.

L'Austria, uscita dalle guerre napoleoniche, ed il governo di Vienna non erano, tuttavia, né mentalmente né per capacità personali, preparati per queste nuove prospettive navali. La conseguenza fu che i comandanti in capo della nuova Marina austriaca non erano ufficiali di marina nati austriaci, ma il primo fu un francese realista, quindi un ufficiale di marina nato nelle Fiandre austriache, ed infine, dal 1824 al 1844 un italiano, il vice-ammiraglio Amilcare marchese Paulucci delle Roncole.

L'amministrazione centrale della nuova Marina austriaca era gestita nell'ambito del potente Ministero della Guerra di Vienna attraverso una cosiddetta Sezione di Marina, un piccolo dipartimento, che era dominato dagli strapotenti feldmarescialli e generali del forte Esercito austriaco. La Marina austriaca era generalmente considerata un'utile appendice delle forze terrestri. Nessuna meraviglia se la Sezione di Marina non poté creare una reale comprensione ed interesse per la nuova Marina, né nell'ambito del Ministero né in pubblico. La carriera professionale di un ufficiale di marina non era considerata ambita nei circoli dirigenti austriaci, così come nell'opinione pubblica e quasi nessuno aveva comprensione di una Marina considerata "esotica", esistente molto lontano.

Questa situazione determinò il fatto che la Marina austriaca, la cui base era nel porto di Venezia, rimase carica di una sovrastante tradizione navale di "venezianità".

Essa era guidata da un comandante italiano, era composta principalmente di veneziani, solo una piccola parte era costituita da croati della Dalmazia e di pochissimi austriaci. Ciò conseguì pertanto la formazione di uno strano corpo navale austro-veneziano, in accordo ai biografici di quel tempo. Si disse che in questa Marina austro-veneziana, le tradizioni veneziane ed il desiderio di una perfetta amministrazione delle navi contava tutto, gli affari militari contavano poco e le disposizioni del governo austriaco contavano nulla. Questo comportamento era accentuato dal fatto che la trionfante politica di pace di Metternich in Europa non portò al confronto della Marina austriaca con i maggiori eventi di guerra ed anzi creò un clima di *lassatz faire* in tutti i gradi.

Il Ministero della Guerra a Vienna, in occasione di una approfondita inchiesta, dichiarò pertanto molto giustamente che la Marina dell'Imperatore d'Austria non era una marina austriaca, ma in verità veneziana. La relazione della stessa inchiesta affermava che nel famoso arsenale, centro delle costruzioni navali della Marina austro-veneziana, dilagava una grande corruzione. Era usuale, ad esempio,

the smuggling of tobacco and salt, jealously protected monopoly goods of the Austrian government. In one case it was even assumed, that a commander of a navy *schooner*, ordered by his superiors to follow a *trabaccolo* in property of his father and presumably smuggling salt, even steered his navy *schooner* deliberately on a reef to save his father from prison.

Another example: when in one year the *schooners*, doing service in Dalmatia had to be called back to their naval bases, it took a steam boat five (!) months to find all *schooners* in Dalmatia, because their commanders, leading a comfortable life, were evidently not keen at all to give up their pleasant yachting life in the beautiful archipelago of Dalmatia.

I have mentioned these confirmed examples because they represent an attitude of the officers and crews in the Austro-Venetian navy, which is important to know in order to understand the later strong reaction of the Austrian Government.

After some successful sea operations of Austro-Venetian naval squadrons against Marocco and so called Greek pirates had found the interest of the public in Austria after 1830, slowly a small number of young Austrians from its mainland started to choose a career in the Austro-Venetian navy. Amongst them the most important was a member of the imperial family, archiduke Friedrich von Österreich, a son of the famous and well known archiduke Carl, a former high-commander of the Austro-Venetian navy and the first victor over Napoleon in a battle at Aspern near Vienna. It was evident that, as I have written in my biography about Friedrich, the young man took his professional decision in love for the sea and for ships, but it could well have been, that the personal policy of the imperial family and of his father greeted his decision very strongly in order to have a representative of the imperial family also in this new Austro-Venetian navy. The young archiduke started his naval schooling at the age of 14, being educated by the later *Schiffkapitän* (Captain) von Marinovich, who should also play a major role in the events before and during 1848. With the age of 16 Friedrich boarded the fleet in Venice and was educated nautically at sea during various sea travels. He took actively part as ship commander in the war of European allies against the islamic conqueror Mehmet Ali from Egypt in the Levant in 1840. Being the first Austrian Habsburg, who chose a professional career as navy officer, he was as the first naval officer of the Austro-Venetian navy awarded with the Prussian Order "Pour le merite" and the Order of Maria Theresia, the highest Austrian military award. The decision of Friedrich to take the profession as a naval officer found also public interest in the Austrian population and a number of further Austrians entered the navy as cadets following him, amongst them the young and later famous Tegetthoff.

Meanwhile in the whole of the Italian peninsula the political movement of the "Giovane Italia" (Young Italy) with the program to liberate and unite the Italian speaking countries under one government had developed successfully and found many followers also in the Austro-Venetian navy. The two brothers von Bandiera, both commissioned Austro-Venetian naval officers, decided to join actively this

che maestri artigiani ed operai esperti, generalmente dipendenti statali, se ne andavano e venivano quando volevano. Se un provetto maestro trovava un lavoro aggiuntivo fuori dall'arsenale egli mandava un non tanto esperto proprio figlio o parente a rappresentarlo in arsenale. Molto materiale dell'arsenale scompariva in maniera misteriosa e doveva essere ripianato, erodendo il modesto bilancio navale.

Nell'ambito della flotta in attività in mare le cose andavano differentemente, ma non molto meglio. Esistono rapporti contemporanei che affermano che molti ufficiali e marinai in servizio navale nelle acque presso il confine turco in Dalmazia erano in un modo o nell'altro coinvolti nel contrabbando del tabacco e del sale, beni gelosamente protetti dal monopolio del governo austriaco. In un caso si è persino verificato che un comandante di *schooner*, ricevuto l'ordine dai suoi superiori di seguire un trabaccolo di proprietà del proprio padre e che presumibilmente contrabbandava sale, portò persino il proprio *schooner* deliberatamente sugli scogli, pur di salvare il genitore dalla prigionia. Un altro esempio: quando in un certo anno gli *schooners*, in servizio in Dalmazia, dovettero essere richiamati nelle loro basi, una nave a vapore impiegò ben cinque (!) mesi per contattare tutti gli *schooner* in Dalmazia, poiché i loro comandanti, che conducevano una vita piacevole, erano evidentemente per niente inclini a rinunciare alla loro vita di yachting nel bellissimo arcipelago della Dalmazia.

Ho menzionato questi esempi storicamente confermati in quanto essi sono rappresentativi di un comportamento degli ufficiali e degli equipaggi della Marina austriaca, che è importante conoscere, al fine di capire la successiva forte reazione del governo austriaco.

Dopo che alcune operazioni navali di successo delle squadre navali austro-veneziane contro il Marocco ed i cosiddetti pirati greci incontrarono l'interesse del pubblico in Austria dopo il 1830, a poco a poco un piccolo numero di giovani austriaci, lasciando la loro terra d'origine cominciarono a scegliere una carriera nella Marina austro-veneziana. Tra coloro, il più importante fu un membro della famiglia imperiale l'arciduca Federico d'Austria, uno dei figli del famoso e ben noto arciduca Carlo, già comandante supremo della Marina austro-veneta e primo vincitore di Napoleone nella battaglia di Aspern vicino a Vienna. Era evidente, come ebbi a scrivere nella mia biografia di Federico, che il giovane decise la scelta professionale per amore del mare e delle navi, ma può ben darsi che la stessa politica della famiglia imperiale e specialmente del padre, indirizzò fortemente la sua decisione al fine di avere un rappresentante della famiglia imperiale anche nella nuova Marina austro-veneta. Il giovane arciduca iniziò la scuola navale all'età di quattordici anni, sotto la guida del capitano di vascello Von Marinovich, che avrebbe svolto un ruolo importante negli avvenimenti prima e dopo il 1848. All'età di sedici anni Federico si imbarcò su unità della flotta e apprese le scienze nautiche in mare durante numerosi viaggi. Nel 1840 in Levante egli prese parte attiva come comandante di nave nella guerra degli alleati europei contro il conquistatore islamico Mehmet Ali d'Egitto. Essendo il primo Asburgo

movement and deserted from Austrian military naval service. This event led to a major investigation, implemented by the imperial government and independent from the Austro-Venetian navy command. The results of this independent investigation laid open corruption and a great number of misdevelopments in the navy, of which I have mentioned only few examples before. The results led to the pensioning of the high-commander of the navy, vice-admiral Paulucci in 1844, who was mainly held responsible, and of other Italian officers. The still young archduke Friedrich was now appointed vice-admiral and high-commander of the Austrian navy. In his written appointment he was expressively ordered by the Emperor and the Minister of War to stop the misdevelopments in the navy with a firm hand and to create also in the navy the same atmosphere of duty and honour which was usual in the other parts of the Austrian armed forces.

The new navy-commander and especially his aide, captain von Marinovich, at the same time director of the arsenal, tried to realise these orders in a target-minded way. They could in words of today surely be considered as hard-liners of a new discipline in the Austro-Venetian navy, which did not find much understanding and appreciation by the Venetian officers, crews and workers in the fleet and in the arsenal, as it started to change the old and beloved little customs. It can also be said, that archduke Friedrich accumulated a lot of political hate by not having intervened in favour of the deserted, then imprisoned, court-martialled and executed revolutionary brothers Bandiera in Naples (why should he have?) and of social hate by restructuring the naval services, especially in the arsenal of Venice but also on the fleet. He also started a long range program of an "austrification" of the Austro-Venetian navy, which found its acceleration and full effect only after the revolution of 1848. Even more hated than the naval high-commander was evidently his aide captain Marinovich, who as director of the arsenal personally investigated all details and ended many of the old customs, which were so little of use for the navy and so expensive for the Austrian government. In an amusing, as not so sincere revolutionary poetry of 1848 he was said "to have lighted a thousand of devilish fires in the arsenal".

All this could not and did not find much appreciation in Venice, in the navy, in the arsenal and on the fleet, so heavily influenced by a traditional and now also nationalistic, republican and revolutionary feeling of "venezianità".

This was the already tense situation a few months before the beginning of the revolutionary year 1848, when the high-commander of the navy vice-admiral archduke Friedrich suddenly fell sick of an intestinal disease beginning of October 1847 and died within a few days. The outer circumstances described before, the nature of his disease, the suddenness of his death, the strange accompanying circumstances of his autopsy, the critical and personal interest of Metternich himself and later reports of independent Austro-German navy officers of that time have led myself in my biography about vice-admiral Friedrich to the conclusion, that the young high-commander was poisoned by his political enemies.

d'Austria, che scelse la carriera professionale di ufficiale di marina, egli fu il primo ufficiale della Marina austro-veneziana ad essere insignito dell'Ordine prussiano "Pour le merite" e dell'Ordine di Maria Theresia, la più alta decorazione austriaca. La decisione di Federico di intraprendere la carriera di ufficiale di marina trovò interesse nella popolazione austriaca e successivamente un numero di austriaci entrò in Marina come cadetti; seguendolo, tra di essi, un giovane successivamente diventato famoso: Tegetthoff.

Nel frattempo in tutto il territorio della penisola italiana il movimento politico della "Giovane Italia", con il programma di liberare ed unire gli stati italiani sotto un solo governo, si sviluppò con successo e trovò molti seguaci anche nella Marina austro-veneta. I due fratelli Bandiera, entrambi ufficiali di marina austro-veneziani, decisero di entrare attivamente in questo movimento e disertarono dal servizio militare marittimo austriaco. Questo evento portò ad un'inchiesta approfondita, condotta dal governo imperiale ed indipendente dal comando della Marina austro-veneta. I risultati di questa inchiesta indipendente misero in luce una corruzione diffusa ed un grande numero di inefficienze, di cui prima abbiamo menzionato solo qualche esempio. I risultati portarono al pensionamento del comandante in capo della Marina, il viceammiraglio Paulucci, nel 1844, che fu ritenuto il maggior responsabile, e di altri ufficiali italiani.

L'ancor giovane arciduca Federico fu allora promosso viceammiraglio e designato comandante della Marina austriaca. Nell'ordine di assunzione dell'incarico gli fu espressamente ordinato dall'Imperatore e dal Ministro della Guerra di porre fine ai malfunzionamenti della Marina con mano ferma e di promuovere anche nella Marina la stessa atmosfera di servizio e d'onore che era usuale nelle altre formazioni delle Forze Armate austriache.

Il nuovo comandante della Marina e specialmente il suo aiutante, il capitano di vascello Marinovich, al tempo stesso direttore dell'arsenale, tentarono di realizzare questi ordini in maniera mirata. Essi potrebbero essere considerati, con parole d'oggi, sostenitori della linea dura di una nuova disciplina nella Marina austro-veneta, che non trovò molta comprensione ed apprezzamento presso gli ufficiali veneziani, gli equipaggi e i lavoratori nell'ambito della flotta e dell'arsenale, quando cominciarono a cambiare le vecchie ed amate piccole usanze. Si può anche dire, che l'arciduca Federico accumulò parecchio odio politico per non essere intervenuto in favore dei rivoluzionari fratelli Bandiera, disertori, poi imprigionati a Napoli, condannati dalla corte marziale e fucilati (ma perché avrebbe dovuto?); egli si attirò anche odio sociale per aver ristrutturato i servizi navali nell'arsenale di Venezia ed anche nella flotta. Egli iniziò anche un programma a largo raggio di "austrificazione" della Marina austro-veneziana, che trovò accelerazione e pieno effetto solo dopo la rivoluzione del 1848. Persino più odiato del comandante supremo era evidentemente il capitano di vascello Marinovich che, come direttore dell'arsenale, personalmente investigava ogni dettaglio e pose fine a molte vecchie abitudini, che erano di scarsa utilità per la Marina e molto costose per il governo austriaco. In un divertente anche se non

After the death, one month later, of his successor, the 82-years old vice-admiral Dandolo, captain Marinovich took over the intermediary high-command of the navy. End of 1847 the Emperor appointed the director of the famous military academy of Wiener Neustadt, lieutenant-field-marshal von Martini as high-commander and vice-admiral of the Austro-Venetian navy. This appointment was made against the will of Martini himself, as he realised that he had no experience whatsoever in naval matters and as he would have preferred by far the command of a cavalry-brigade. He therefore heavily miscalculated also the coming revolutionary danger in the navy. In such an unusual and unsatisfying way for the imperial navy ended the year 1847.

The Austrian navy in the revolutionary year 1848

The europewide revolutionary events of 1848 had multiple, mainly economical, liberation, national and democratic-republican roots.

After first population movements in Milano in January 1848 and after popular upheavals in Paris, Milano, Padua and Brescia, the revolution finally broke loose in Vienna on March 13th, on which day the mighty chancellor of the Austrian empire, Metternich, had to resign and to flee. Soon many of the countries of the Austrian *empertum* stood in revolutionary flames.

In Venice the revolution, which had mainly national and republican roots, broke its way in the arsenal of the Austro-Venetian navy on March 22nd. The director of the arsenal, the already mentioned and hated captain Marinovich was murdered in a very cruel way, the commander of the marines-battalion, major Gabriel baron Budy de Bator, a Hungarian, was heavily wounded. Finally the high-commander of the navy vice-admiral von Martini was imprisoned and the revolutionary republicans of Venice took control of the port, the arsenal, the ships and the Italian personal of the Austro-Venetian navy located in Venice. The civil governor of Venice, the Hungarian count Pallfy and the commander of the military fortress of Venice, the Hungarian count Zichy, after desertion of the Italians from the troops had to sign a capitulation document and were allowed to leave Venice with their non Italian troops.

On the same day of the 22nd of March, the army of the Kingdom of Sardinia crossed the border to the Habsburg Kingdom of Lombardy and forced the governor and military commander field-marshal Radetzky to leave Milano with his troops and to retreat in to the protecting fortress system of Verona-Legnano-Mantua-Peschiera.

How was the situation on the Austro-Venetian fleet at sea outside of Venice? Already before the revolution in Venice started, the navy under Marinovich had cautiously detached a major part of the operational fleet to more distant waters so that it was far away from the events in Venice and without direct communication with them. After the starting success of the revolution in Venice the loyal remaining parts of the Austrian navy restructured themselves quickly in Trieste under the

sincero poema rivoluzionario del 1848 egli fu accusato “di aver acceso migliaia di fuochi diabolici in arsenale”. Tutto ciò non poteva e non trovò molto apprezzamento a Venezia, nella Marina, nell’arsenale o nell’ambito della flotta, così pesantemente influenzate da un sentimento di “venezianità” tradizionale ed ora anche nazionalista, repubblicano e rivoluzionario.

Questa era la già tesa situazione qualche mese prima dell’inizio dell’anno rivoluzionario 1848, quando il comandante in capo della Marina, il viceammiraglio arciduca Federico improvvisamente cadde ammalato di una malattia intestinale all’inizio del mese di ottobre 1847 e pochi giorni dopo morì. Le circostanze esterne prima descritte, la natura della malattia, la repentinità della sua morte, le strane circostanze che accompagnarono l’autopsia, il critico e personale interesse di Metternich stesso, i successivi rapporti di indipendenti ufficiali della Marina austro-germanica di quel tempo, mi hanno portato a concludere – nella mia biografia del Viceammiraglio Federico – che il giovane comandante fu avvelenato dai suoi nemici politici.

Dopo la morte, un mese dopo, del suo successore, l’ottantaduenne Viceammiraglio Dandolo, il capitano di vascello Marinovich assunse l’alto comando interinale della Marina. Alla fine del 1847 l’Imperatore designò il direttore della famosa Accademia di Wiener Neustadt, il feldmaresciallo von Martini, quale comandante in capo, con il grado di viceammiraglio della Marina austro-veneta. Questa designazione avvenne contro la volontà di Martini stesso, dal momento che egli era conscio di non avere alcuna esperienza di questioni navali e che avrebbe di gran lunga preferito il comando di una brigata di cavalleria. Egli perciò mal calcolò anche il sopraggiungente pericolo rivoluzionario nella Marina. In tale inconsueto ed insoddisfacente modo per la Marina imperiale si concluse l’anno 1847.

La Marina austriaca e l’anno rivoluzionario 1848

Gli avvenimenti rivoluzionari che attraversarono l’Europa nel 1848 ebbero molteplici aspetti, soprattutto economici, di liberazione, nazionalisti e democratico-repubblicani.

Dopo i primi moti popolari a Milano nel gennaio 1848 e dopo le sollevazioni popolari di Parigi, Milano, Padova e Brescia, la rivoluzione infine ruppe gli indugi a Vienna il 13 marzo, giorno in cui il potente cancelliere dell’Impero austriaco, Metternich, fu costretto alle dimissioni e ad andarsene. Presto molti dei paesi dell’Impero furono percorsi dalle fiamme della rivoluzione.

A Venezia la rivoluzione, che aveva prevalentemente motivazioni nazionali e repubblicane, scoppiò nell’arsenale della Marina austro-veneta il 22 marzo. Il direttore dell’arsenale, il già menzionato ed odiato capitano di vascello Marinovich fu ucciso barbaramente, il comandante del battaglione di fanti di marina, il maggiore Gabriele barone Budy de Bator, ungherese, fu gravemente ferito. Infine il comandante in capo della Marina, il viceammiraglio Von Martini, fu imprigionato ed i rivoluzionari repubblicani di Venezia presero il controllo del porto, dell’arsenale, delle navi e del personale italiano della Marina austro-veneta dislocato a Venezia.

military governor of Trieste, feldzeugmeister count Gyulay, who took over the provisional high-command of the remaining and loyal parts of the Austrian navy. Immediately he called back all detached Austrian navy ships to Trieste, Pola and Fiume.

After the desertion of further illoyal Italian members of the imperial fleet and after the release of Italian persons questionable in their loyalty, the Austrian navy counted – in comparison with the former full numbers of roughly 5.000 men – only 72 officers and 665 men. This poor number represented less than the half of the former number of naval officers and about only 14 percent between noncommissioned officers and seamen.

The relation concerning the remaining Austrian ships looked somewhat better. In the following I will give you first the figures of numbers of ships of a certain class before the revolution and then the number which remained in the hand of the Austrians after the revolution in march in Venice:

Class of ships	Total number before revolution	Remaining Austrian number after revolution
Frigates	3	3
Corvettes	6	2
Briggs of war	7	4
Transport Briggs	5	2
Goelettes (<i>Schooner</i>)	3	2
War Steamers	2	1
<i>Sub Total major ships</i>	<i>(26)</i>	<i>(14)</i>
Peniche	31	27
Gun boats	19	5
Trabaccoli	3	12
<i>Sub Total</i>	<i>(79)</i>	<i>(58)</i>
Lagoon vehicles in Venice	71	-
<i>Total</i>	<i>ca. 160</i>	<i>58</i>

Even if the total number of ships under control by the Austrians after the revolution only comprised (including the lagoon vehicles of Venice) roughly one third of the total number of ships before the revolution, the percentage of sea going units (58) summed up to more than two thirds of the former total number (79).

Therefore the real problem for the Austrians was the lack of a sufficient number of experienced naval officers of all grades and especially also of decsmen, of gunnery personnel and of marines. The provisional Austrian naval administration in Trieste acted quickly and appointed pupils of the naval college to sea cadets, sea cadets and officers of the commercial navy to auxiliary naval officers, land artillery troops to sea artillery troops and infantry troops of the croatian-turkish frontier, the successors of the formerly famous uskoks, to marines.

Il governatore civile di Venezia, l'ungherese conte Pallfy ed il comandante della piazza militare di Venezia, l'ungherese conte Zichy, dopo la diserzione degli italiani dalle truppe dovettero firmare un documento di capitolazione e furono autorizzati a lasciare Venezia con le loro truppe non italiane.

Lo stesso giorno 22 marzo l'esercito del Regno di Sardegna attraversò il confine del Regno asburgico di Lombardia e costrinse il governatore e comandante militare feldmaresciallo Radetzky a lasciare Milano con le proprie truppe ed a ritirarsi nel sistema fortificato di Verona - Legnano - Mantova - Peschiera.

Quale era la situazione della flotta austro-veneta in mare fuori Venezia? Già prima che la rivoluzione ebbe inizio a Venezia, la Marina, sotto la direzione di Marinovich, aveva precauzionalmente distaccato la maggior parte della flotta operativa in acque più distanti, così che essa si trovò lontano dagli avvenimenti di Venezia e senza comunicazioni dirette. Dopo l'iniziale successo della rivoluzione in Venezia la Marina austriaca rimasta leale riparò rapidamente a Trieste agli ordini del governatore militare di Trieste, feldmaresciallo conte Gyulay, che ne assunse il comando provvisorio. Immediatamente egli richiamò a Trieste, Pola e Fiume tutte le unità austriache distaccate.

Dopo l'abbandono della flotta da parte di ulteriori membri italiani non lealisti e dopo il congedo di altri italiani non sicuramente lealisti, La Marina austriaca contava – in confronto con la forza completa precedente di circa 5000 uomini – solo 72 ufficiali e 665 uomini. Tale piccolo numero rappresentava meno della metà del precedente numero di ufficiali e circa il 14% dei sottufficiali e marinai.

La proporzione riguardante le navi rimaste all'Austria sembrava migliore. Nello specchio seguente sono riportati i numeri delle navi di un certo tipo prima della rivoluzione ed il numero di quelle rimaste in mano austriaca dopo la rivoluzione di marzo in Venezia:

Classe	prima della rivoluzione	dopo la rivoluzione
Fregate	3	3
Corvette	6	2
Brigantini armati	7	4
Brigantini da trasporto	5	2
Golette (<i>Schooner</i>)	3	2
Vapori armati	2	1
<i>Navi maggiori - Sub Totale</i>	<i>(26)</i>	<i>(14)</i>
Peniche (chiatta)	31	27
Barche armate	19	5
Trabaccoli	3	12
<i>Sub Totale</i>	<i>(79)</i>	<i>(58)</i>
Imbarcazioni lagunari in Venezia	71	-
<i>Totale</i>	<i>ca. 160</i>	<i>58</i>

From 23rd of April 1848 on the naval command of Austria resided in Trieste already in its former administrative structure under high commanding officers of the land forces, with captain Buratovich von Flaggentreu (which name means "loyal to the flag") as *ad latus* and second in command and with fregate-captain von Kudriaffsky as commanding officer of the operational fleet.

By these measures the formal and outward organisation of the now no longer Austro-Venetian but Austrian, or if you like Austro-Croatian navy was reestablished. Nevertheless it has to be said that the value and composition of the sea officer corps and especially of the able seamen was naturally full of gaps and of lacks of professional experience. The Austrian navy was therefore not yet ready for fighting.

This showed especially when a combined Venetian-Sardinian-Neapolitan naval squadron under the command of rear-admiral Battista conte Albini appeared in the northern Adriatic Sea and when the Austrian units had to be retracted into the port of Trieste. Albini could not dare to attack Trieste, as it was part of the territory of the so called *Deutscher Bund* (the Federation of German countries), which would have declared war against Sardinia in case of an attack against its member Trieste.

During this forced inactivity of the Austrian fleet, field-marshal Radetzky had beaten his Sardinian and Italian opponents in a row of brilliant battles at Santa Lucia, Mantua, Curtatone, Goito, Vicenza, Custoza and Volta and had returned already on the 6th of August, after an absence of 137 days, as a mild victor to Milano. An armistice signed between Radetzky and Sardinia induced the united Italian fleet to retreat from the northern Adriatic to the southern Adriatic Sea.

At the same time the imprisoned Austrian naval officers returned from Venice to Trieste and the former vice-admiral Martini took over the high-command again. In his parole of the day he formulated what was the most important result of the revolution for the Austrian navy: He said: "By the illoyalty of the majority of the Italian personnel of the former navy the number of sea officers and ships of our Austrian navy is now small and full of gaps. But the more important thing is, that the remaining officers and seamen are loyal and reliable members of the Austrian navy and form now a reliable and promising nucleus for the future of the same. In this respect we have won everything!".

This was the situation at the end of the year 1848 in the Austrian navy.

Consequences of the year 1848 for the Austrian navy

After taking the throne on December 2nd of the revolutionary year 1848, the new Emperor Franz Joseph I, had quickly realised, that the now Austrian navy had to be strengthened, therefore to be restructured and to be put under a new naval command of a really experienced naval flag officer. He immediately ordered that an experienced senior naval high-commander should be sought in the German or north European countries.

Anche se il numero totale di navi sotto controllo austriaco dopo la rivoluzione comprendeva (incluse le imbarcazioni lagunari) circa un terzo del numero di navi prima della rivoluzione, tuttavia la percentuale delle unità pronte a prendere il mare (58) costituiva oltre i due terzi del totale precedente (75).

Perciò il vero problema per gli austriaci era la mancanza di un sufficiente numero di ufficiali esperti, in ogni grado e specialmente tra gli ufficiali di coperta, personale di artiglieria e marinai.

L'amministrazione provvisoria della Marina austriaca a Trieste agì prontamente e arruolò allievi del collegio navale quali cadetti, cadetti ed ufficiali della marina mercantile quali ufficiali ausiliari, truppe di artiglieria terrestre per l'impiego alle artiglierie navali, e truppe di fanteria in servizio alla frontiera croato-turca – i successori dei famosi uscocchi – quali fanti di marina.

A partire dal 23 aprile 1848 il comando navale austriaco risiedette a Trieste, già nella sua precedente struttura amministrativa, sotto l'alto comando di ufficiali delle forze terrestri, con il capitano di vascello Buratovich Von Flaggentren (il cui nome significa "leale alla bandiera") come *ad latus* e secondo in comando e con il capitano di fregata Von Kudriaffsky come comandante della flotta operativa. A mezzo di queste misure fu ristabilita l'organizzazione formale della Marina ora non più austro-veneta ma, se si vuole, austro-croata. Nondimeno si deve dire che la preparazione e la composizione del corpo degli ufficiali e specialmente di quello dei marinai naturalmente presentava lacune e mancanza di professionalità. La Marina austriaca non era perciò pronta al combattimento.

Questo fu chiaro specialmente quando una composita squadra navale veneziana-sarda-napoletana, al comando del contrammiraglio conte Battista Albini, apparve nelle acque settentrionali dell'Adriatico e quando le unità austriache dovettero ritirarsi nel porto di Trieste. Albini non osò attaccare Trieste, in quanto faceva parte del territorio del cosiddetto *Deutscher Bund* (la Federazione degli stati germanici), che avrebbe dichiarato guerra alla Sardegna in caso di attacco a Trieste, suo membro.

Durante questa forzata inattività della flotta austriaca, il feldmaresciallo Radetzky aveva battuto i suoi avversari sarli e italiani in una serie di brillanti battaglie a Santa Lucia, Mantova, Curtatone, Goito, Vicenza, Custoza e Volta ed era tornato sin dal 6 agosto, dopo un'assenza di 137 giorni, da vincitore a Milano. Un armistizio firmato da Radetzky ed il Regno di Sardegna indusse la flotta italiana riunita a ritirarsi dal Nord Adriatico al Sud Adriatico. Al tempo stesso gli ufficiali di marina austriaci – già imprigionati – ritornavano da Venezia a Trieste ed il viceammiraglio Martini riassunse nuovamente l'alto comando. Nella sua allocuzione di quel giorno egli delinèò quale fu il più importante risultato della rivoluzione per la Marina austriaca. Egli disse: "A seguito della illealtà della maggioranza del personale italiano della precedente Marina, il numero degli ufficiali e delle navi della nostra Marina austriaca è ora piccolo e colmo di vuoti. Ma la cosa più importante è che gli ufficiali e i marinai che sono rimasti sono membri leali ed affidabili della Marina austriaca e formano un nucleo onesto e promettente per il suo futuro. In tal senso noi vincemmo completamente!".

Tale era la situazione alla fine dell'anno 1848 nella Marina austriaca.

In March 1849 the Danish commodore Dahlerup with over 40 years of professional naval experience was appointed vice-admiral and high-commander of the Austrian navy. He found this navy small and weak. Nevertheless and upon an imperial order he began to organise with the austrian naval squadron, whose direct command he took himself, and in combination with the Austrian land forces on the *terraferma*, a successful blockade of the ports of the still revolutionary Republic of Venice. At the same time he began his motivated work of reformation and reorganisation of the austrian navy.

Meanwhile the armistice with Austria had been ended by Sardinia in march 1849 and the battle against the austrians was taken up again. But already three days later on the 23rd under the command of field-marshal Radetzky the austrian troops won a deciding victory at Novara, by which the war with Sardinia was ended and a peace reached and signed. The combined Italian fleet also left the Adriatic waters, in which they had stayed up to now.

Field-marshal Radetzky now required from the austrian fleet to conquer the port of Ancona, the capital of the republican party in the Marche. Vice-admiral Dahlerup sailed with three austrian frigates and two war steamers as well as with one regiment of German infantry on board to Ancona. Apart from some exchange of gunshots between the Austrian squadron and the sea fortress of Ancona no further attacks were made by the austrians because Ancona proved to be too strong and too well furnished with artillery.

Vice-admiral Dahlerup therefore returned with his naval squadron to the waters of Venice, where the blockade ring was further closed and made so dense, that even small boats of the venetians could not cross the blockade lines. Also the launch of a Venetian fire-ship against the Austrian frigate *Venere* remained, due to a quick and able escape-manoeuvre of its captain, without success. Till August 1849 the situation in the blockaded Venice had grown so difficult, that the city of the lagoons capitulated on August 22nd.

Part of the capitulation conditions was the surrender of all naval material by the Venetians on one side and a general pardon for all deserted non commissioned officers and crews by Austria on the othher side. The Austrian navy took over a few frigates under construction in the arsenal, three big and two small corvettes, a few steamers and a number of lagoon boats of various sizes.

Of these ship the best were taken over into the service of the Austrian navy, which then possessed 31 major ships instead of 26 maior ships before the beginning of the revolution in Venice. As now also the Austrian politicians in Vienna better realised the importance of a strong navy, a few more small war-steamers could be bought. Even if this increased total number of ships did not satisfy the wide-span intentions of the navy and high-commander the number of ships was clearly increased against the number in the pre-revolutionary times.

As many of the venetian officers and decksmen did not rejoin the Austrian

Conseguenze del 1848 per la Marina austriaca

Dopo aver assunto il trono il 2 dicembre dell'anno rivoluzionario 1848, il nuovo Imperatore Francesco Giuseppe I realizzò rapidamente che la Marina austriaca doveva essere rafforzata, perciò ristrutturata e posta al comando di un ufficiale di marina di provata esperienza navale. Egli immediatamente ordinò che un anziano comandante fosse individuato nei paesi germanici o nord-europei.

Nel marzo 1849 il commodoro danese Dahlerup, con oltre 40 anni di esperienza professionale in marina, fu designato Viceammiraglio e comandante in capo della Marina austriaca. Egli trovò questa Marina piccola e debole. Ciò nondimeno e a seguito di ordine imperiale egli iniziò ad organizzare con la squadra navale austriaca, il cui comando assunse direttamente, in azione congiunta con le forze di terra austriache dislocate in *terra ferma* – con successo – un blocco dei porti della tuttora rivoluzionaria Repubblica di Venezia. Nello stesso tempo intraprese un motivato lavoro di riforma e di riorganizzazione della Marina austriaca.

Nel frattempo, nel mese di marzo 1849 il Regno di Sardegna sospese l'armistizio con l'Austria e la battaglia contro gli austriaci riprese di nuovo. Ma già tre giorni dopo, il 23 marzo, le truppe austriache, al comando del Feldmaresciallo Radetzky conseguirono una decisiva vittoria a Novara, che pose termine alla guerra con la Sardegna e fu raggiunta e firmata la pace. Anche la flotta italiana riunita lasciò le acque dell'Adriatico, dove era ancora dislocata.

Il Feldmaresciallo Radetzky ora richiese alla flotta austriaca di conquistare il porto di Ancona, la capitale del partito repubblicano nelle Marche. Il viceammiraglio Dahlerup salpò per Ancona con tre fregate austriache e due vapori armati, con un reggimento imbarcato di fanteria germanica. A parte qualche scambio di cannonate tra la squadra austriaca e le fortezze a mare di Ancona non furono effettuati altri attacchi da parte degli austriaci poiché Ancona dimostrò di essere troppo forte e troppo ben dotata di artiglierie.

Il viceammiraglio Dahlerup ritornò con la sua squadra navale nelle acque di Venezia, dove la cintura del blocco era stata nuovamente chiusa e fatta così impenetrabile che persino piccole imbarcazioni dei veneziani non potevano attraversare le linee del blocco. Anche l'attacco di una nave veneziana contro la fregata *Venere* rimase senza esito, a seguito di una veloce manovra di disimpegno del suo comandante. Sino all'agosto 1849 la situazione del blocco di Venezia era divenuta così difficile, che la città della laguna capitolò il 22 agosto.

Le condizioni di capitolazione prevedevano la consegna di tutto il materiale navale da parte dei veneziani da un lato, ed un generale perdono per tutti i disertori non graduati ed equipaggi da parte dell'Austria dall'altro lato. La Marina austriaca requisì poche fregate in costruzione nell'arsenale, tre grandi e due piccole corvette, pochi vapori ed un certo numero di barche lagunari di vario tipo.

Le migliori di queste navi furono assunte in servizio nella Marina austriaca, che quindi possedeva 31 navi maggiori anziché 26 come prima dell'inizio della rivoluzione a Venezia. Poiché ora anche i politici austriaci a Vienna meglio

navy, the gaps in the numbers of educated naval officers and crews were still considerable. In order to fill these gaps quickly and with the intention to reach at the same time an "austrification" of the imperial navy, a number of experienced naval officers were hired in Germany and in Scandinavia, some of them historically very valuable and independent biographers and reporters of the situation in the Austro-Venetian and then Austrian navy after their return to their home countries.

Simultaneously various other measures for a further "austrification" of the imperial navy were taken, viz.:

By various incentives the naval service was generally made more interesting for young people from inner Austria.

The education in the naval college was reorganised, the College soon promoted to a naval Academy and moreover transferred to Trieste.

The navy introduced only now the German language in the written service instructions and as the command language (with the rather peculiar repetition of the commands in Italian for the first coming years).

The Italianised names of the ships were now Germanised: p.e. *Lipsia*, baptised in honour of the great victory over Napoleon at Leipzig, from now on was named *Leipzig* etc.

Trieste remained the seat of the central naval command of the Austrian navy and was later transferred to Pola.

Soon also the main arsenal of the navy was transferred from Venice to Pola.

After all these measures Venice remained only one of the four naval districts of the Austrian Navy. Venice had by its revolution definitely lost its role as former central seat and logistic basis of the imperial navy – with grave economic consequences.

For the imperial navy of Austria itself the consequences of the revolutionary year 1848 summed up as follows:

The revolution of Venice and of its naval bodies meant a shock, a shake down and a clean up for the imperial navy, which after the revolution of 1848 was quickly transformed into a much more motivated, more loyal, more disciplined and bigger military organism, than the Austro-Venetian navy had ever been before. The difficult months of the years 1848 and 1849 sintered the loyal imperial naval officers and crews down into a hard and motivated personal body with quite a talent for improvisation and target-mindedness.

These developments laid the basis for the coming successes of the Austrian navy against larger navies, on one hand far away in the North Sea at the fight of Helgoland in 1859 and on the other hand of the day of Lissa in 1866.

comprendevano l'importanza di una forte Marina, poté essere acquistato qualche piccolo vapore da guerra. Anche se tale incremento delle navi non soddisfece le intenzioni di espansione della Marina e del suo comandante, tuttavia il numero di navi era chiaramente aumentato a confronto del numero dei tempi antecedenti la rivoluzione.

Dal momento che molti ufficiali ed uomini di coperta veneziani non rientrarono nella Marina austriaca, il divario tra ufficiali esperti ed equipaggi rimase considerevole. Al fine di colmare queste deficienze, rapidamente e con l'intenzione di conseguire al tempo stesso "l'austrificazione" della Marina imperiale, un numero di provetti ufficiali fu assunto in Germania ed in Scandinavia, alcuni dei quali, dopo il loro ritorno nei propri paesi, si rivelarono storici molto validi o biografi indipendenti o cronisti della situazione nella Marina austro-veneta e poi austriaca.

Simultaneamente venivano attuate varie altre misure per una ulteriore "austrificazione" della Marina imperiale, come:

- con varie incentivi il servizio navale fu reso generalmente più interessante per i giovani provenienti dall'interno dell'Austria;
- la formazione nel collegio navale fu riorganizzata, il Collegio fu presto innalzato ad Accademia Navale ed inoltre trasferito a Trieste.

La Marina introdusse solo allora la lingua tedesca nelle direttive scritte e come lingua di comando (con la ripetizione del tutto peculiare dei comandi in italiano per i primi anni a venire).

I nomi italiani delle navi furono ora germanizzati: per esempio *Lipsia*, così denominata in onore della grande vittoria contro Napoleone a Leipzig, da ora in poi fu chiamata *Leipzig* e così via.

Trieste rimase la sede del comando navale centrale della Marina austriaca e fu più tardi trasferito a Pola.

Dopo tutte queste misure Venezia rimase soltanto uno dei quattro dipartimenti navali della Marina austriaca. A seguito della sua rivoluzione Venezia perse definitivamente il suo ruolo di antica sede centrale e base logistica della Marina imperiale, con gravi conseguenze economiche.

Per la Marina imperiale austriaca le conseguenze dell'anno rivoluzionario 1848 sommarono a quanto segue: la rivoluzione di Venezia e delle sue istituzioni navali significarono uno scossone, un assestamento e un riordino per la Marina imperiale, che dopo la rivoluzione del 1848 fu rapidamente trasformata in un più motivato, più leale, più disciplinato e più grande organismo militare, come la Marina austro-veneta non lo era mai stata. I mesi difficili degli anni 1848 e 1849 forgiarono gli ufficiali di marina lealisti e gli equipaggi in un solido e motivato corpo con talento per l'improvvisazione e determinazione a conseguire gli scopi. Questi sviluppi costituirono la base per i prossimi successi della Marina austriaca contro più grandi Marine, da un lato nel lontano Mare del Nord alla battaglia di Helgoland nel 1859 e dall'altro lato a quello del giorno di Lissa nel 1866.

LA CAMPAGNA NAVALE
DELLA MARINA SARDA IN ADRIATICO
NEGLI ANNI 1848-1849

TIBERIO MORO

Il prologo

Il prologo dell'attività della squadra navale sarda avviene a Genova il 18 aprile 1848.

Al Molo Vecchio sono ormeggiati i "Regi Legni" – come allora era uso chiamare le unità da guerra – *Beroldo, Des Geneys, S. Michele, Daino, e Staffetta*.

Per ordine del capo squadriglia viene alzata la bandiera nazionale sarda, mentre sulla maestra sale il tricolore.

Alle 12,00 le due bandiere vengono ammainate e, con una salva di saluto di 21 colpi, viene mandata a riva la sola bandiera tricolore⁽¹⁾.

Era l'applicazione pratica del proclama del Re "ai popoli della Lombardia e della Venezia" – dato a Torino il 23 marzo: nell'annunciare che "i destini dell'Italia si maturavano", tra le roboanti parole in un italiano ancora poco compreso dalla maggioranza dei sudditi, Carlo Alberto concludeva:

(...) seconderemo i *vostri* giusti desideri, fidando nell'aiuto di quel Dio che è visibilmente con Noi, di quel Dio che ha dato all'Italia Pio IX, di quel Dio che con sì meravigliosi impulsi pose l'Italia in grado di fare da sé.

E per viemmeglio dimostrare con segni esteriori il sentimento dell'unione italiana, vogliamo che le *nostre* truppe entrando sul territorio della Lombardia e della Venezia, portino lo scudo di Savoia sovrapposto alla bandiera tricolore italiana⁽²⁾.

Era uno dei tanti proclami che vennero diffusi in Italia tra la fine del 1847 e nel 1848⁽³⁾, un'Italia di 24 milioni di abitanti, ma divisa in sette stati, tutti toccati dalle manifestazioni rivoluzionarie più o meno riferite a concezioni politiche caratterizzate da esponenti ben distinti⁽⁴⁾. Un'Italia che aveva oltre l'80% di analfabeti ed in cui le ristrettissime élites si "combattevano" sul piano ideologico con tendenze espresse in opuscoli e volumi più o meno diffusi, più o meno proibiti⁽⁵⁾. Un'Italia che ancora non era unita da una lingua comune – ed il Regno di Sardegna in particolare – considerato che dalla maggioranza dei cittadini veniva usato il dialetto locale.

Come riporta Manuele ⁽⁶⁾:

Fin dai tempi di Emanuele Filiberto, la lingua ufficiale del Regno di Sardegna e della Marina era l'italiano, lingua nella quale di norma erano scritte le leggi. Poiché la maggioranza della nobiltà e della borghesia, e quindi anche degli ufficiali di Marina, conosceva meglio il francese dell'italiano, i regolamenti, le ordinanze e la corrispondenza a carattere pubblico erano redatti indifferentemente nelle due lingue, accomunate dalla presenza di frequenti errori di sintassi e di ortografia.

Col passare degli anni, l'italiano prese il sopravvento fino a soppiantare quasi del tutto il francese all'epoca di Carlo Alberto. Per quanto riguarda la lingua parlata, a bordo delle navi gli ordini di manovra venivano dati in francese, ma l'idioma che permetteva a tutti di comunicare era il dialetto genovese, lingua madre di gran parte dei marinai che veniva ben presto imparata dagli ufficiali e dai sottufficiali provenienti dalle altre parti del Regno. Il linguaggio di bordo, come narra Vecchj, senza essere pudico, era in generale pulito: la bestemmia venne introdotta solo nel 1860 dalle leve toscane e romagnole; il turpiloquio l'anno seguente da quelle napoletane.

Ancora nel 1838, da Genova si scrive a Torino, ma in francese, per conoscere quale nome dare alla corvetta in costruzione e prossima al varo al Cantiere della Foce, e che sarà poi l'Aquila ⁽⁷⁾.

Non è fuori luogo ricordare che anche Cavour, ministro della Marina dopo il 1848, si rivolgeva all'ammiraglio d'Auvare, f.f. di Comandante Generale della R. Marina, scrivendogli in francese, ⁽⁸⁾ sua lingua madre:

Educato a pensare, a parlare, a scrivere in francese, Cavour aveva pensato non poco ad esprimersi nel suo giornale [Il Risorgimento] nella lingua della nazione, che così decisamente doveva contribuire a formare.

Aveva cominciato col passare i suoi articoli a colleghi ed amici di redazione, perché vi togliessero gli errori di stile e di parola, prima di mandarli alla stampa, ma in breve gli articoli uscirono dalla sua penna in un italiano chiaro, conciso e preciso che ancor oggi si legge con piacere.

Egli dové molto alla pratica giornalista (...).

Maggiori difficoltà dové superare per parlare correttamente alla Camera ⁽⁹⁾.

Per quanto riguarda gli ordini di manovra a bordo delle navi, il comandante Persano, che incontreremo più avanti, era uno dei pochi, se non il solo, o almeno un precursore, che li dava in lingua italiana ⁽¹⁰⁾.

La Marina Sabauda e la Squadra Navale

Potrà sembrare strano, ma la Marina Sarda era stata ristrutturata con un decreto reale successivo di cinque giorni al citato proclama del 23 marzo.

Infatti, con il decreto del 28 marzo 1848 veniva istituito il "Corpo della Real Marina" formato da:

- Stato Maggiore Generale;
- Corpo Reale Equipaggi;

- Genio Marittimo;
- Battaglione Real Navi;
- Corpo d'Artiglieria di costa;
- Regia Scuola di Marina;
- Corpo Sanitario.

Suddivisa in tre dipartimenti (Dipartimento Superiore a Genova e Dipartimenti Subalterni a Villafranca e Cagliari, retti rispettivamente da un contrammiraglio, da un capitano di vascello e da un capitano di fregata) con stabilimenti accessori (Arsenale, Cantiere della Foce, Scuola di Marina, Ospedale e Bagni penali), la Marina sarda disponeva di un adeguato numero di unità, alcune di costruzione recente, alcune a vapore, costruite sia in Italia che all'estero, ed alcune acquistate nel corso del 1848⁽¹¹⁾.

Se nel comparto squisitamente materiale (oggi si potrebbe dire “delle piattaforme”) la Marina aveva progredito così come l'evoluzione della tecnologia delle costruzioni navali imponeva, non altrettanto poteva dirsi di quel coacervo di fattori che costituisce la “cultura navale”, dove confluiscono elementi di tecnica, tattica, strategia, formazione ed impiego del personale, eccetera.

L'impronta assolutistica dell'ammiraglio Des Geneys, che ne era stato il capo per 24 anni, se da un punto di vista era stata positiva, dall'altro aveva permesso l'instaurarsi, tra gli ufficiali, di una mentalità poco accettabile che sarà smantellata, in parte, solo dalla azione di Cavour⁽¹²⁾.

Il giudizio dello storico Rosario Romeo sull'ammiraglio Des Geneys⁽¹³⁾ è opportuno, in quanto oltre a caratterizzare l'uomo, illustra in modo adeguato lo scenario in cui si muoveva la Marina al momento di prendere il mare per un'azione di guerra. Tale giudizio, come si vedrà in seguito, sarà confermato dai documenti scritti dagli ufficiali che parteciparono alla campagna del 1848-49:

Organizzatore per certi aspetti capace, che aveva però inaugurato un sistema di governo arbitrario su cui si era sviluppata la tendenza dell'ufficialità navale a costituirsi in corpo separato, che col tempo divenne una delle roccaforti più chiuse ed intransigenti del privilegio nobiliare negli stadi sardi. I livelli culturali erano assai bassi e le competenze professionali limitate: ma tenacissima la volontà di affermare, accanto alla vecchia e brutale autorità sugli equipaggi, pretese di superiorità nei confronti delle stesse rappresentanze diplomatiche all'estero, e di far valere l'autonomia del proprio privilegio contro ogni interferenza di civili e di politici. Giovavano a questo fine, i numerosi e diretti legami con l'ambiente di Corte, comuni a tutta la casta militare piemontese, ma nella Marina resi anche più efficaci dalla stessa ristrettezza dei ranghi. Non rara un'arroganza verso i superiori che sfiorava l'insubordinazione, e feroci, come in tutti i corpi separati, le rivalità e gelosie interne: che esplosero in episodi clamorosi anche durante il periodo in cui Cavour fu alla testa del ministero⁽¹⁴⁾.

Anche se riferito ad un periodo successivo a quello di nostro interesse, nel commentare la situazione della Marina – ormai italiana – dal 1860 al 1866, A.V. Vecchi conferma ancora una volta una situazione poco accettabile e fortemente critica:

(...) il periodo di armamento di ogni singola nave era breve, gli ufficiali agevolmente mutati da una nave all'altra; i comandi duravano poco, sì che il personale non si accostumava sufficientemente alla nave, né formava mai con essa quell'*armonico tutto* dal quale un esperto capitano può esigere qualsivoglia prova di militaresca e militare virtù.

Sotto le circostanze morali e politiche che ho succintamente trattato la disciplina propriamente detta non poteva regnare. Dominava la disciplina apparente quale il codice pretende ed ottiene, mantenuta anzi con rigidità di forme aliena all'indole nazionale. I giovani ufficiali erano tanto più propensi alla critica dei superiori quanto le promozioni, dai casi politici accelerate, avevano esaltato a grado cospicuo qualche uomo assolutamente inetto a coprirlo. Non eravi alcun ammiraglio in pro' del quale l'opinione fosse unanimamente favorevole sino alla devozione, quantunque ciascuno avesse una coorte di seguaci⁽¹⁵⁾.

Anche il prof. Mariano Gabriele, studioso di cose di mare più del Romeo, mette in luce questa situazione anomala nella Marina Sarda prima e italiana poi⁽¹⁶⁾.

In definitiva, c'era carenza di uno "spirito di corpo" correttamente inteso, dovuta anche alla "mentalità terrestre" dello strumento militare piemontese. Le sole azioni belliche della Marina erano state condotte contro i barbareschi e, dopo la restaurazione, con l'occupazione dell'isola di Capraia⁽¹⁷⁾.

Mai si era pensato alla Marina in funzione strategica, come aveva fatto la Repubblica di Venezia nei secoli passati, e tantomeno nel 1848 si era pensato un impiego coordinato con le operazioni terrestri⁽¹⁸⁾. Studi di strategia inizieranno successivamente alla campagna⁽¹⁹⁾.

Se il volume del Mahan sul potere marittimo era ancora di là da venire, così come quello del Callwell sull'integrazione del comando marittimo sulle campagne terrestri dopo Waterloo, pubblicati rispettivamente nel 1889 e 1897, l'opera di Clausewitz *Vom Kriege* era già stata pubblicata da una quindicina d'anni: ci si può chiedere se qualcuno dell'establishment militare piemontese possa averla letta, considerato che era scritta in tedesco. Di certo la letteratura tecnica allora disponibile era dedicata esclusivamente ai problemi terrestri, studiando, al più, le campagne di Napoleone⁽²⁰⁾. Ma neanche tanto bene. Eppure, per la loro cultura, eminentemente francese, come si è visto, avevano a disposizione un riferimento ben preciso che avrebbe fatto il caso dei capi militari, dell'Albini, in particolare. Si trattava della "bibbia militare" pubblicata nel 1838 dal generale barone Antoine Henri Jomini, quel *Précis de l'art de la guerre* che dava chiari elementi di soluzione ad un problema quale quello che si prospettava nell'Alto Adriatico⁽²¹⁾.

A prescindere da una preparazione di livello superiore da parte dei responsabili del vertice militare terrestre e navale, è significativo il fatto che mancò una corretta visione strategica del confronto con l'Impero austriaco al momento di decidere l'apertura delle ostilità anche da parte dei politici e da coloro che ressero il ministero della Guerra, cui era aggregata la Marina. prima di essere incorporata, con Cavour, al Ministero Agricoltura, Industria, Commercio e Marina.

Se il Comandante Generale della Marina nel periodo interessato era nominalmente il principe Eugenio di Savoia Carignano (14.9.1844 – 12.1.1851) tra il marzo 1848 ed il settembre 1849 ben undici cambiamenti avvennero nell'incarico di Ministro e Segretario di Stato con l'avvicinarsi di nove differenti titolari ⁽²²⁾.

Quando fu deciso l'intervento "per soccorrere Venezia" le istruzioni al comandante della Squadra navale furono quanto mai discutibili. Tuttavia furono inviate in Alto Adriatico, a più riprese, intervallate nel tempo, ben 17 unità, anche se alcune furono richiamate prima della fine delle operazioni, conclusesi dopo "la fatal Novara".

Per armare tutte queste navi, fu necessario provvedere ad un reclutamento straordinario di marinai e al loro immediato imbarco, ma un provvedimento così affrettato non concorse né alla disciplina né al morale degli equipaggi, anzi dette luogo a incidenti che ebbero notevole ripercussione quando si trattò di ritirarsi dall'impresa ⁽²³⁾.

La critica ai capi e un ordine di operazione... multiplo

Due giorni dopo la cerimonia dell'alza bandiera, il luogotenente del Re Carlo Alberto e comandante generale, principe Eugenio di Savoia-Carignano, "allerta" la Marina con il solito proclama:

La Marina Reale è chiamata a prendere parte alla guerra che si combatte per l'Indipendenza Italiana.

Fra poco quel corpo distinto avrà occasione di confermare in faccia all'Europa la bella riputazione già conquistata e di corrispondere all'aspettazione d'Italia.

Il Re e la Patria ripongono intiera fiducia nel valore della Regia Marina.

Non certa "intiera fiducia" animava coloro che erano più vicini alla marina "operativa" ed ai suoi uomini in comando.

Il Gonnì ⁽²⁴⁾ riporta che:

(...) il Governo nomina l'ammiraglio Serra comandante della Marina a Genova ed il contrammiraglio Albini comandante della flotta che dovrà operare in Adriatico. Tali uomini, per ragioni di vario ordine non piacquero al corpo della Marina né alla cittadinanza genovese amatissima della flotta, considerata da essa come sua particolare tradizionale espressione militare ⁽²⁵⁾.

A riprova di ciò cita alcune lettere che il marchese Giovanni Ricci – "ufficiale di Marina divenuto più tardi ministro della Marina nei primordi del Regno d'Italia" – scriveva da Genova a Torino per il fratello, ministro dell'Interno.

Pur essendo di parte, lasciano intravedere, se non il malanimo, almeno le grandi crepe nella omogeneità dei giudizi:

2 aprile [1848]

Sento in questo momento che hanno nominato il gen. Serra Comandante Generale Provvisorio e dato il comando della Squadra al Gen. Albini.

Ciò fu fatto in odio a Mameli che vogliono rovinare. Io credo che domanderà di bel nuovo le sue dimissioni. In questo caso imiterò anch'io, e mi voglio serbare per miglior epoca. Scrivimi subito se posso andare in Inghilterra perché altrimenti intendo ritirarmi.

In un'altra lettera chiede di intercedere per l'avanzamento del Mameli, in quanto ha la stessa anzianità del Serra, di cui chiede la sostituzione.

Nello stesso mese, critica ancora le scelte fatte:

Il sacrificio della nostra Marina è compiuto. Veramente, bisogna dirlo, ci hanno sputato in faccia.

Il mettere il generale Serra al comando della Marina si è manifestare nel modo il più chiaro il nessun conto che si fa di questo corpo. Allontanato nell'anno 1839 da questa istessa carica per incapacità assoluta visse fino al giorno d'oggi in posizione ridicola e talmente scade nella opinione generale che ora era il (sic!) zimbello di tutti.

Nelle presenti circostanze in cui vennero chiamati al governo delle cose le migliori capacità, il vedersi beffeggiati in tal guisa, annulla qualunque sentimento di corpo, e per certo ove tutti fossero del mio modo di vedere una dimissione generale sarebbe inevitabile. Tu ben sai che la Marina, elemento primo di questa città, gode di una certa popolarità nell'opinione pubblica, e quindi siffatto passo inconsiderato ha fatto un gran colpo nelle masse e ciò potrebbe nuocere alla causa comune. Il male è cagionato da che non si vollero mai rimpiazzare i posti vacanti con ufficiali di marina, e perciò avendo coperto i posti di contrammiraglio e maggior generale con ufficiali di terra cioè Della Marmora e Martin d'Orfengo in odio di Mameli, ora sono costretti non volendo fare promozioni a servirsi di nullità ⁽²⁶⁾.

L'intercessione per il comandante Giorgio Mameli – capitano di vascello e membro ordinario d'Ammiragliato dal 1843 che avrà il comando della fregata *Des Geneys* in Adriatico – poteva anche essere giustificata sia per l'anzianità che per i meriti acquisiti ⁽²⁷⁾, ma egli era padre di un certo Goffredo, "artista", in odore di mazzinismo e protagonista di interventi di chiara matrice repubblicana, tanto che il figlio del Ricci notò che:

Giorgio Mameli non era ben veduto nei circoli degli alti impiegati di corte e dell'armata, perché il suo carattere austero non s'inclinava alle meschine combriccole ed intrighi che governavano. Il suo parlar schietto fino alle udienze col Re e col principe di Carignano, ammiraglio, era reputato come spirito indipendente. La riputazione e l'amore che lo circondava nella Marina e nella popolazione di Genova, lo rendeva temuto a corte.

Come si vedrà più avanti, anche i giovani ufficiali erano animati da notevole spirito critico, specialmente quando si resero conto del modesto "animus pugnandi" del loro comandante in capo.

Forse per giustificarlo, se non assolverlo dalle accuse che gli erano portate, è opportuna una attenta lettura delle istruzioni che gli erano pervenute non dal vertice della Marina o dal Ministero della Guerra, bensì dal Ministero degli Esteri: una specie di "ordine di operazione", ovvero, come potrebbero dirsi oggi, le "Regole d'ingaggio" ⁽²⁸⁾.

Nello stato di ostilità in cui il Governo di S.M. si trova rispetto a S.M. l'Imperatore d'Austria è conveniente che la S.V. Ill.ma conosca quali siano le intenzioni del Regio Governo intorno alle emergenze marittime e consolari del momento.

S.M. non intende di prevalersi in questa guerra dei diritti che per lo passato si attribuivano le potenze belligeranti sul mare.

Non è sfuggito al Governo del Re che la maggior parte degli equipaggi ed ufficiali dei legni di guerra austriaci sono composti da italiani, e che in una guerra essenzialmente italiana, e solo diretta a scacciar gli stranieri dall'Italia, era generoso il non combattere genti italiane.

Perciò il Governo ha invitato l'Ammiragliato ad ordinare ai comandanti dei Regi Legni da guerra di limitarsi a difendersi nei casi in cui venissero attaccati dai legni da guerra austriaci, senza però provocare il combattimento.

Riguardo poi ai bastimenti mercantili con bandiera austriaca, è intenzione del Governo che essi siano lasciati liberi nei loro viaggi, senza che possa venir fatta loro alcuna molestia.

Ma siccome è possibile che bastimenti austriaci, od altri coperti dalla bandiera austriaca, sotto il velo del commercio, possano armarsi in corsaro per molestare i bastimenti dei Regi sudditi o degli Stati italiani collegati col nostro, così dovranno i comandanti dei Regi legni da guerra, sia per mezzo della visita delle carte di bordo, sia in quelle altre maniere che giudicheranno opportune, accertarsi che detti bastimenti inalberanti la bandiera austriaca sono veramente mercantili e dediti soltanto al traffico. In caso si potesse ragionevolmente sospettare che si dessero invece a corseggiare, dovranno essere condotti in uno dei porti dello Stato per le ulteriori decisioni dei Tribunali competenti.

Gradisca, la prego, le proteste della perfetta e distinta stima.

Non si sa se ritenere presuntuosa o ingenua la disposizione relativa alla conduzione di un bastimento "in uno dei porti dello Stato", considerato che avrebbe dovuto essere condotto a Villafranca, Genova o in Sardegna (ovvero a Venezia nel breve periodo in cui fu aggregata al Piemonte).

Era un "concetto operativo" del tutto sballato, contrario ai principi stessi della guerra.

Alle istruzioni del Ministero degli Esteri, all'Albini venivano aggiunte "istruzioni ufficiali definitive" ⁽²⁹⁾ che, scrive Po:

Si possono così riassumere: proteggere il commercio nazionale nell'Adriatico e nel Levante; non danneggiare il commercio marittimo delle altre Nazioni; assolutamente proibita la guerra in corsa: la navigazione in Adriatico per raggiungere le coste venete, abbia luogo lungo la costa d'Italia.

Ecco come concludeva:

Questa importante missione potrebbe difficilmente ricevere tracce precise per parte del Governo principalmente nell'attuale circostanza in cui il rapido succedersi degli avvenimenti può rendere frequentemente il mutar consiglio nei mezzi da impiegarsi al miglior adempimento della medesima.

Il Governo indica alla S.V. Ill.ma lo scopo dell'armamento e le affida forze ragguardevoli per conseguirlo, confidando pienamente nella lealtà dei suoi sentimenti e nella intelligente sua esperienza dell'arte.

Le istruzioni pervengono all'ammiraglio nello stesso giorno della cerimonia di Genova, il 18 aprile, ma non era finita. Due giorni dopo Cesare Balbo, presidente del Consiglio e Ministro interinale della Guerra e della Marina inviava all'ammiraglio Albini "istruzioni segrete", probabilmente dopo essere venuto a conoscenza del blocco di Venezia attuato dalle navi austriache.

Così riporta Po:

Queste sono più persecutorie ed ordinano alla Squadra Sarda di recarsi subito verso Trieste e Pola, cercare la squadra austriaca, trarla in suo potere o distruggerla, cercando di fraternizzare con gli equipaggi nemici composti in gran parte di italiani disposti a fraternizzare con noi. Dette istruzioni però contenevano delle frasi come le seguenti: "non attaccare il nemico se questo fosse molto superiore in forze. I nostri legni non dovranno ristare ad attaccare il nemico ogni volta che vi sia probabilità di successo..." – frasi che risentivano delle indecisioni del Governo, il quale alla fine così concludeva: "il discernimento della S.V. Ill.ma supplirà nei casi impreveduti alla mancanza di relative istruzioni" ⁽³⁰⁾.

Come se non bastasse già questa disparità di vedute da parte di chi gestiva le operazioni, il console sardo a Venezia in data 20 aprile faceva pubblicare una nota relativa alla missione della Squadra Sarda, che doveva assicurare

alla marina mercantile sarda 'quella protezione ed assistenza di cui potesse abbisognare' contro eventuali aggressioni da parte di legni austriaci, da guerra o corsari. Perciò il Governo di Torino aveva ordinato che la R. Squadra prendesse tosto il mare sotto gli ordini del cav. Albini ed i bastimenti che la componevano fossero ripartiti nei luoghi, nei quali più utili potesse esserne la presenza. A tale scopo il *S. Michele* e *Beroldo* avrebbero incrocchiato nell'Adriatico, il *Des Genenys* e la *Staffetta* nell'Arcipelago e il *Daino* nei Dardanelli ⁽³¹⁾.

Gli altri

I "Regi Legni" sardi non saranno i soli attori nello scenario dell'Alto Adriatico: c'era, ovviamente, la controparte, quella che fino al 22 marzo era la Imperiale Regia Veneta Marina, ormai divisa tra Imperiale e Regia – con le unità dislocate nei porti di Trieste, Pola e nei sorgitori dalmati, che costituiranno la vera controparte, – e la Veneta, rivoluzionaria, con nuovi capi e di consistenza più modesta, in attesa degli aiuti sardi ⁽³²⁾.

Un altro attore che interpreterà solo il primo atto della "commedia navale" sarà la squadra napoletana ed infine, con una partecina secondaria, il piroscampo *Roma* con qualche altra unità minore pontificia che rimarrà a costeggiare tra Ancona, il Po e Trieste.

Quali compars: più o meno interessate, si muoveranno sullo sfondo alcune unità delle potenze non direttamente interessate al conflitto.

La squadra austriaca

Non è il caso, qui, di indagare sugli avvenimenti successivi al 22 marzo 1848, anche se è opportuno un accenno, considerato che al momento della partenza della squadra sarda da Genova era in atto il blocco di Venezia.

Da parte austriaca, in quei giorni la Marina si trovò in difficoltà avendo lasciato liberi gli "italiani" imbarcati. Il maresciallo Gyulai cercò di organizzarsi dando il comando delle unità al capitano di fregata Kudriaffsky che

allestì la fregata *Bellona*, il vapore *Vulcano* e il brik *Montecuccoli* per mandarli ad incrociare nelle acque veneziane, si stabilì di armare alcuni trabaccoli allo scopo di coadiuvare lungo le coste le operazioni dell'esercito e vennero fortificate Pola e Trieste. Il 24 aprile i piccoli legni austriaci giunsero a Duino e di qui a Marano, che si sottomise senza resistenza, e nello stesso tempo le tre navi maggiori cominciarono il blocco di Venezia ⁽³³⁾.

La squadra napoletana

Il comandante Po, scrivendo del trasferimento della squadra sarda in adriatico afferma:

Anche la squadra napoletana doveva agire contro quella austriaca per difendere Venezia. Ma l'Ammiraglio Albini lo ignorava e forse lo stesso Governo sardo lo ignorava o aveva trascurato di avvertire l'ammiraglio (giacché nelle consegne scritte non è fatto cenno a questa circostanza importantissima e rendeva ancor più delicata la situazione della squadra sarda) ⁽³⁴⁾.

A mio parere questa ipotesi, se da una parte può confermare la leggerezza dei vertici politico-militari di Torino, dall'altra non può essere accettata.

Difatti, come riporta il Gonni ⁽³⁵⁾:

La decisione presa da Ferdinando II di mandare una spedizione in Adriatico fu annunciata dal Giornale Costituzionale del Regno delle Due Sicilie (N. 85, 17 aprile 1848), così: «Ministero e Real Segreteria di Stato degli Affari Esteri.

Ieri, il signor conte di Rignon, incaricato d'una missione speciale del Re Carlo Alberto, ebbe la terza udienza di Sua Maestà.

La Maestà sua, prendendo in considerazione le qualità del signor conte lo ha decorato della croce di commendatore del R. Ordine di S. Ferdinando e del Merito.

Aderendo alle richieste del Governo Sardo, espresse dal sullodato conte di Rignon, la Maestà Sua ha disposto, che una squadra della Real Marina composta da cinque fregate a vapore, con a bordo quattromila uomini delle Reali truppe, comandate dal tenente generale Guglielmo Pepe, si rechi, immediatamente nell'Adriatico, per prendere parte con le truppe Piemontesi, alla guerra che si combatte in Lombardia per l'Indipendenza Italiana. E per aderire ad altro desiderio del Governo sardo, spedisce in Venezia parecchi ufficiali e sottufficiali esuberanti, che potranno servire, sia per istruire i volontari veneti, sia per guidarli alla pugna; e specialmente ufficiali di Artiglieria, capaci di dirigere, all'uopo, le batterie di campagna, che ne mancassero.

La partenza della squadra da Napoli per l'Adriatico dallo stesso giornale costituzionale del Regno delle Due Sicilie (N. 94, 28 aprile 1848) venne annunciata così:

Ieri, fra grandi applausi, lasciarono questo porto le nostre navi a vela e a vapore, con sei battaglioni d'ordinanza a bordo ed un settimo di volontari...

Al Comando del settantenne barone Raffaele De Cosa il 27 aprile salpavano otto unità, sia a vela che a vapore, bene armate ed equipaggiate.

Se è vero l'aneddoto del Re che, in abito civile, si reca sul *Roberto* per salutare l'ammiraglio dicendogli: "Ricordati che sei vecchio e tieni famiglia..." è altrettanto vero che l'"ordine d'operazione" "da aprirsi solamente otto miglia a levante di Capri" e firmato dal segretario particolare del Sovrano recitava:

S.M. il Re desidera che la Squadra, appena sbarcate le truppe a Pescara e a Giulianova, faccia ritorno in questo Generale Dipartimento. La M.S. è sicura della fedeltà di lei, signor Generale.

Sulla base di questi elementi, si evince che il Governo sardo disponeva di tutte le informazioni necessarie e poteva inviarle all'ammiraglio Albini con le unità a vapore partite con il secondo gruppo. Inoltre, a Venezia era stato inviato il capitano di corvetta marchese Ippolito Spinola "per essere il buon intermediario tra la flotta sarda in Adriatico e la Repubblica Veneta". Partito da Genova il 26 aprile, raggiunge Venezia qualche giorno dopo, e prende gli opportuni accordi perché

le forze navali venete al comando del contro-ammiraglio Bua si porrebbero alla dipendenza dell'ammiraglio Albini, a similitudine anche delle truppe belligeranti dei diversi Stati italiani nel Lombardo-Veneto che sono sotto gli ordini diretti di S.M. Carlo Alberto⁽³⁶⁾.

In data 3 maggio, il comandante Spinola, che non poteva non sapere della squadra napoletana

avverte l'ammiraglio Albini che gli equipaggi italiani sono stati tutti sbarcati dalle navi austriache e mandati da Pola a Venezia, tranne ventiquattro *ufficiali tenuti in ostaggio nell'interno dell'Impero* [Compreso il Fincati che starà in carcere quattro mesi ad Agram (Zagabria) e successivamente scambiato] e che perciò, senza alcuna sentimentale riguardo, le navi austriache qualora incontrate potevano a fondo essere attaccate⁽³⁷⁾.

L'ammiraglio De Cosa arriva ad Ancona il 5 maggio e incontra una commissione di Venezia che sollecita il suo intervento a causa del blocco della flotta austriaca nei confronti della città e aveva già tentato uno sbarco a Chioggia⁽³⁸⁾.

Constatata una situazione non prevista dalle disposizioni, De Cosa:

(...) mandò a Giulianova un suo incaricato a chiedere telegrafiche istruzioni, ed altro, allo stesso fine, con la diligenza a Napoli. Sperava che il Ministro liberale, visto il malvolere di Ferdinando, lo avrebbe assecondato nel suo patriottico proposito di andare in soccorso alla minacciata città. Infatti fu, almeno provvisoriamente,

così. Il Ministro della Guerra e della Marina, Del Giudice, a nome del Consiglio, gli ordinava di raggiungere Venezia, per difenderla, con il concorso della squadra sarda, dal pericolo delle offese austriache, d'arrestare con la forza, se resistenti, i legni di guerra nemici e di condurli in un porto del Regno, di rinviare tosto le due fregate a vapore a Reggio, dove stava apprestandosi una spedizione contro la Sicilia insorta. Quanto alle navi mercantili di bandiera austriaca, egli avrebbe dovuto assolutamente astenersi dal molestarle, come del resto era già stato precedentemente stabilito, e di questa disposizione il Ministero degli Esteri dava notizia, il 9 maggio, al vice console napoletano a Trieste, Vincenzo d'Auria.

Come si può constatare, lo Spinola aveva a disposizione tutti gli elementi per riferire ed aggiornare in modo adeguato l'ammiraglio Albini al momento del suo arrivo ad Ancona il 20 di maggio, dove, infatti

riceve dallo Spinola nuove sollecitazioni perché egli arrivi presto a Venezia ⁽³⁹⁾

in quanto le unità napoletane erano già arrivate in laguna il giorno 16, accolte da esultanti manifestazioni dei veneziani e dalle autorità ⁽⁴⁰⁾; Manin e Tommaseo scrivono al Re di Napoli, grati e commossi, (all'arrivo della squadra sarda Manin e Paolucci esprimeranno "gioia e riconoscenza" al Re Carlo Alberto); il marchese Spinola segnalando al Ministero di Torino l'arrivo dei napoletani esprime il suo disappunto, preoccupato che il ritardo della squadra sarda possa condurre al "disfavore nello spirito di questo popolo". È ben felice, però, il giorno 22, quando va ad incontrare l'ammiraglio Albini con il console, il viceconsole, il comandante della marina veneta, ammiraglio Graziani, ed i ministri della Marina e dell'Interno, Paolucci e Paleocapa.

In quella occasione avviene anche l'incontro tra Albini e De Cosa e mentre la squadra sarda non aveva dato fondo, salpano le unità napoletane e quelle venete: "Tutte e tre di concerto si allontanavano dirigendo verso Trieste" scrive Spinola. E così continua nel suo rapporto del giorno 22:

L'iniziativa di sì stupenda attività presa dalla nostra flotta, produce il migliore effetto e reca sommo onore all'ammiraglio cav. Albini, l'ammiraglio napoletano si era mostrato restio ad intraprendere l'offensiva attivamente, intento solo a proteggere le coste d'Italia. Interpellato ieri (21) da me mi aveva manifestato le disposizioni di agire, purché di concerto con la flotta del Re di Sardegna, e quindi io debbo credere che questa partenza della flotta combinata sarà per riuscire fruttuosa... Non debbo omettere di far cenno dei sentimenti generosi manifestati dall'ammiraglio barone De Cosa a riguardo della causa che tutti ci guida e relativamente alla priorità di comando in caso di unione delle flotte ⁽⁴¹⁾.

Non sarebbe stato così ottimista lo Spinola qualora avesse preso conoscenza della nota inviata dal Governatore di Trieste all'ammiraglio De Cosa al suo arrivo a Malamocco. In data 20 maggio l'algravo di Salm così si pronunciava:

Esistendo fra le loro Maestà, il suo e mio Sovrano, pace ed amistà, io non posso supporre che l'arrivo in queste acque della Squadra Reale involva alcuno scopo

ostile per l'Austria ed oso lusingarmi che Vostra Eccellenza non sarà avverso di gentilmente volermene dare precisa dichiarazione, a segno che possa star sicura la navigazione ed il commercio austriaco, dichiarazione che avrebbe valore di reciprocità intorno al commercio napoletano, il quale si fa con numerosi legni ormai ormeggiati ed in continuo arrivo in questo porto dalle coste del Regno di Napoli⁽⁴²⁾.

Se non era una larvata minaccia di ritorsione, era evidente che il Governatore di Trieste cercasse di conoscere lo scopo della presenza della squadra napoletana specialmente nei confronti del traffico mercantile⁽⁴³⁾. Non è da escludere, infine, che anche questa comunicazione abbia influenzato la decisione dell'ammiraglio napoletano per dirigere verso il rientro al momento dell'arrivo del *Capri* con gli ordini perentori del Re.

Anche il Salm sarà più tranquillo qualche giorno dopo nel ricevere una comunicazione da Vienna in cui dal Ministero degli Esteri gli veniva specificato che "il Regio Governo britannico ha deciso di astenersi da qualsiasi ingerenza effettiva nelle ostilità, che hanno per teatro il Regno Lombardo-Veneto" e che la flotta sarda non avrebbe molestato il traffico marittimo austriaco⁽⁴⁴⁾.

Il Roma e la flottiglia pontificia

Un accenno particolare merita la partecipazione all'attività navale in Adriatico di una unità a vapore appartenente allo Stato della chiesa e di una flottiglia di imbarcazioni minori operanti nella zona del Po.

Si tratta di un vaporetto in ferro costruito in Inghilterra, lungo circa 35 metri, largo poco più di quattro, con una trentina di uomini di equipaggio⁽⁴⁵⁾. Utilizzato per il servizio passeggeri ed il rimorchio dei barconi sul Tevere, il *Città di Roma* (o *Roma*) era al comando del Tenente Colonnello Alessandro Cialdi.

Appartenente, all'amministrazione delle Finanze, l'unità era stata comandata (con "ufficio 6227" in data 26 marzo 1848) di partire per Civitavecchia e caricare tremila fucili da trasportare ad Ancona⁽⁴⁶⁾.

Il gen. Durando chiede ed ottiene di poter utilizzare il *Roma* per le esigenze locali sul Po; oltre a quello gli vengono assegnati i guardacoste *Cesare* e *Annibale* e le "scorridore" *S. Pelagia*, *S. Clementina*, *S. Rosa*, *S. Fermina* e *S. Lorenza*, della amministrazione delle Finanze, distaccate a Porto Corsini.

Alcune di queste unità minori erano state impiegate per il controllo del litorale ravennate e per scortare i trabaccoli che avevano trasportato a Trieste e a Fiume soldati austriaci (croati e ungheresi) capitolati a Comacchio e Piacenza.

Disimpegnato il lavoro sul Po, il gen. Durando suggerisce di aggregare il *Roma* alla squadra napoletana e sarda. Inviato a Venezia il battello è sottoposto a lavori in Arsenale il 1° maggio per adeguare le strutture dello scafo a reggere l'armamento, come riporta il Cialdi:

(...) si stabilì di porvi nel centro della prora un obice di 5 pollici e 7 linee, ossia da 24, ed ai lati due petrieri, alla poppa due petrieri, uno spingardo e due macchine da lanciar racchette. Due petrieri e lo spingardo si trovavano già sul nostro bordo (...).

Nessun costo per il lavoro sarà addebitato allo Stato pontificio che si limiterà ad un ringraziamento alle maestranze pubblicando un elogio nominativo nella Gazzetta Ufficiale del Governo.

All'arrivo delle squadre napoletana e sarda il *Roma* si aggrega, considerata la necessità della sua opera in caso di rimorchio delle navi a vela.

Partecipa alla prima operazione contro il forte di Caorle ed effettua vari servizi di trasporto tra Venezia ed Ancona; il giorno 13 giugno, in funzione di "messaggero" viene inviato da Trieste a Venezia per informare del blocco e della partenza della squadra napoletana. In questa occasione è avvistato dal *Daino* come si vedrà più avanti.

Il 16 di giugno il Cialdi cede il comando della unità al cap. Castagnola e si reca a Roma per altri incarichi⁽⁴⁷⁾.

Il battello rimarrà ancora nelle acque dell'Alto Adriatico per servizi postali e logistici tra Ravenna e Venezia.

In Adriatico

Con il viatico della nuova bandiera tricolore, che forse era, ed è, prematuro chiamare bandiera navale⁽⁴⁸⁾ il primo gruppo di unità partì da Genova il 26 di aprile; il secondo (*Aquila*, *Aurora*, *Tripoli* e *Malfatano*) qualche giorno più tardi, riunendosi prima a Manfredonia e poi ad Ancona⁽⁴⁹⁾.

A proposito del trasferimento del secondo gruppo, qualche notizia può essere recepita dalle lettere che l'ufficiale al dettaglio del *Malfatano*, Emilio Faà di Bruno inviò al padre durante la campagna in Adriatico⁽⁵⁰⁾; in questa che si riporta descrive una parte della traversata:

Ancona, li 20 maggio 1848

Carissimo Padre

Ieri dopo mezzogiorno giunsi in Ancona ove ci fermeremo ad attendere l'arrivo della nostra squadra la quale è già in vista; come vede noi impiegheremo dieci giorni a venirvi, avendo però rimorchiato la corvetta *Aquila* sino davanti a Messina. Noi poi dovemmo approdarvi per fare carbone. In quel momento eravi ancora l'armistizio fra la cittadella e la città, che doveva terminare ai 21 del volg.te. La città è difesa da sette forti in tutto 69 bocche di fuoco benissimo disposte, contutto ciò non credo che la cittadella possa prendersi stante che essa è difesa dal mare che la circonda, e può sempre ricevere sussidii da Napoli.

I siciliani sinora non hanno forze di mare per impedire l'approdo dei piroscafi napoletani (...)

Partiti da Messina incontrammo la squadra sulle alture del Capo S. Maria mentre invece noi pensavamo che fosse giunta a Manfredonia luogo di riunione. Ma i venti contrari e la calma la tennero per 24 giorni in mare dimodoché allora fummo spediti dal Capo Squadra a Manfredonia per rimorchiare il *Tripoli* che colà si trovava in aspettazione della squadra. Ivi giunti ripartimmo dopo sei ore, ed io non scesi neppure a terra perché come tenente del dettaglio ho sempre tante cose da fare ed in generale bisogna che io rimanga a bordo. Incontrammo nuovamente la squadra e dopo aver ricevuti gli ordini dell'Ammiraglio venimmo ad ancorarci ad Ancona per far carbone ed attendervi gli altri bastimenti. Ieri poi quando la squadra giungeva alla vista di Ancona noi sortimmo dal porto per portargli dei dispacci importanti, per cui tosto volse le prore verso Venezia, e noi ritornammo in porto ad ultimare di far carbone e comprare buoi per la squadra che domani gli arrecheremo. Io spero che giungeremo a tempo per far qualche cosa, e sebbene il vapore non sii grande pure son certo che se l'occasione si presenterà farà bene il suo dovere. Venezia è tuttora sempre bloccata (...). Questa sera partiremo per Venezia probabilissimamente (...).

In una lettera non datata, me certamente scritta durante la campagna, Faà di Bruno relaziona sull'intervento dell'Arsenale di Venezia, da cui si può rilevare che l'attività lavorativa dello stabilimento era mantenuta da parte delle maestranze:

Per riparare un collo d'oca della macchina ci mandarono a questo bell'arsenale, avendo prima fatto venire il ricambio da Genova. Con tutto ciò per eseguire cotale operazione ci vorrà ancora un mese ed io mi tocca essere giornalmente nell'Arsenale ad attivare e dirigere per ciò che riguarda il dettaglio del bastimento (...) ⁽⁵¹⁾.

La squadra sarda, se dal punto di vista del materiale era in condizioni accettabili ⁽⁵²⁾ non altrettanto poteva dirsi da quello relativo al personale: come si è visto, erano stati arruolati ed imbarcati circa "1200 uomini con sollecitudine e senza molto istruirli il che non giovò alla buona disciplina di bordo né alla efficienza dei servizi" afferma il Romiti; tuttavia non risultarono evidenti deficienze per quanto attiene al comparto marinaro – come si può leggere nel giornale di bordo dell'*Aquila* o del *Datino* – specialmente nella manovra delle vele, numerosissime e tavolta con tempo sfavorevole; come si può riscontrare, si ebbe una risposta sempre positiva da parte del personale. Per contro la disciplina e le manifestazioni pseudo-politiche lasciarono molto a desiderare al momento del distacco delle unità napoletane, durante le soste ad Ancona e nell'occasione del tentato ammutinamento l'anno successivo ⁽⁵³⁾.

La squadra sarda, dunque, arrivò ad Ancona il 20 maggio e nelle acque di Venezia il 22.

Nella stessa giornata le navi austriache si erano allontanate verso Trieste. Albini, con le sue unità e quelle napoletane cercò di inseguirle ma, a seguito della sopravvenuta bonaccia e mancando un accordo chiaro tra i due ammiragli, pur disponendo di unità a vapore armate ed in condizioni di attaccare, non si raggiunse alcun risultato pratico.

Nella relazione spedita dallo Spinola al Ministero di Torino, qualche giorno dopo, sono esposti i fatti e giustificata la mancanza dell'attacco ⁽⁵⁴⁾.

Tuttavia, si ha ragione di ritenere che se la calata di vento aveva fermato le unità a vela, le navi a vapore sarebbero state sufficienti a garantire una superiorità su quelle austriache, tanto più che queste ultime soffrivano la mancanza di equipaggi completi ed esperti per l'espulsione dei veneti, come aveva comunicato lo Spinola; si preferì perdere tempo cercando di rimorchiare le unità a vela per portarle al tiro!

Non sufficit animus!

Dopo che nel pomeriggio ebbe modo di giustificare la sua presenza ad un parlamento austriaco – azione attuata dal Kudriaffsky per guadagnare tempo ⁽⁵⁵⁾ – (con alte parole rispose “essere suo compito di colare a picco le navi che non si arrendessero”) all'ammiraglio Albini non restò che dar fondo in rada in quanto le unità austriache erano già rientrate a Trieste – quelle più attardate erano state rimorchiate dai piroscafi del Lloyd – protette dalle batterie costiere; e ormai si era fatto buio ⁽⁵⁶⁾.

Intanto, già a conoscenza dell'arrivo della squadra napoletana, il Governatore di Trieste nelle prime ore del 23 maggio spedisce a Vienna un rapporto in cui, nel riferire della attività delle unità austriache e non conoscendo la presenza della squadra sarda, afferma:

(...) la forza della flotta nemica non è esattamente conosciuta. È composta di navi napoletane e veneziane; complessivamente 19 bastimenti all'incirca, tra cui quattro fregate, tre brigantini e sei vapori di guerra; forza contro la quale la nostra squadra non potrebbe competere in mare aperto (...).

L'algraviò di Salm, inoltre, era preoccupato per possibili sbarchi sulle coste istriane e dalmate. Così nel suo rapporto:

non sarebbe inverosimile che questa flotta andasse a prelevare a Venezia reparti insorgenti per sbarcarli sulle coste dell'Istria e della Dalmazia, che la nostra squadra troppo debole ormai non può più difendere.

Se non addirittura di uno sbarco a Trieste con la possibilità di perdere la città qualora ci fosse una contemporanea sommossa interna ⁽⁵⁷⁾.

In considerazione del fatto che i movimenti delle squadre sarda e napoletana erano controllati da unità inglesi e francesi che si appoggiavano a Trieste, il Governatore ricorre al comandante della fregata inglese a vapore *Terrible*, Ramsay, per sondare le intenzioni dell'Albini, ma la risposta dell'ammiraglio non è convincente, in quanto ribadisce la difesa del “nostro commercio da una forza navale austriaca, la quale, essendo nemica del mio governo, è mio debito di combattere”.

Dopo una puntata verso Pirano, il 24 la squadra navale sardo-napoletana è nuovamente nella rada di Trieste, e all'Albini giunge la protesta dei consoli stranieri; inoltre,

i consoli degli Stati componenti il Bund tedesco, richiamavano l'attenzione dell'ammiraglio sulla circostanza che Trieste faceva parte della Confederazione Germanica e che ogni attacco contro Trieste sarebbe stato di conseguenza un attacco contro la Confederazione Germanica.

La protesta rappresentava una mostruosità giuridica, perché Trieste, città non aperta ma fortificata, città non neutrale ma politicamente austriaca, doveva subire le sorti dello Stato a cui apparteneva e gli interessi dei sudditi esteri non potevano trovare altra protezione che quella garantita dalle comuni leggi e delle consuetudini internazionali⁽⁵⁸⁾.

Il console francese, però, riconoscendo il diritto del Governo Sardo non si associò; il console piemontese addirittura andò a bordo e successivamente fu ricevuto dal Governatore dove sarebbe stato latore della proposta – suffragata da una analoga conferma del console francese – di far uscire la squadra austriaca per una “singolar tenzione” di sapore medioevale per la quale Albini sarebbe stato disposto a rinunciare a far partecipare qualche unità per “giocare” ad armi pari.

Dopo qualche scambio epistolare con il Governatore e le repliche verbali e scritte ai consoli tramite il console degli Stati Uniti⁽⁵⁹⁾ le unità dell'Albini iniziano un “pendolamento” lungo le coste istriane sostando davanti a Cittanova, Rovigno, e Parenzo per “fare l'acquata” come al tempo delle galee e per acquistare viveri freschi. Durante le soste davanti ai sorgitori istriani si ebbero visite a bordo di sindaci e personalità locali e vennero addirittura arruolati non pochi marinai. Così scrive l'ammiraglio Albini:

(...) essendosi rifugiati in diverse epoche a bordo della Regia fregata *S. Michele* più individui abitanti dell'Istria, alcuni di questi essendo atti al servizio di mare, vennero a seconda delle loro domande arruolati al Regio Servizio per la durata di un anno⁽⁶⁰⁾.

Per quanto riguarda lo sbarco sulla costa istriana, se la popolazione lo aspettava, le autorità, come si è visto, lo temevano. Per evitare sorprese il Gyulai aveva emanato un proclama e utilizzato la stampa, in una specie di guerra psicologica, per ammonire gli abitanti del litorale, di chiari sentimenti italiani – i più anziani potevano ancora ricordare la appartenenza dei loro comuni alla Repubblica di Venezia – ed eccitare gli slavi dell'interno:

una massa inerte che non ha nobili desideri ed affetti, tranne quelli di non veder turbata la propria tranquillità. Non mancherebbero mezzi a chi sapesse valersene, onde scuotere le masse slave istriane, perché inveissero contro gl'Italiani dell'Istria e la più orrenda guerra civile ne sarebbe fatale conseguenza.

Noi desideriamo – scrive il giornale filogovernativo *Osservatore Triestino* – noi invociamo che l'Istria rimanga congiunta a Trieste e all'Austria con essa. Né questa congiunzione, tenendo lontano da lei sommi mali, e provvedendo invece ai suoi reali interessi, fa detrazione al sentimento di nazionalità, la quale vogliamo rispettata come in noi Triestini, così in tutti gl'Istriani⁽⁶¹⁾.

Durante il pendolamento e le soste, come già detto, non era raro il caso di visite a bordo. È significativa la lettera di un ufficiale imbarcato riportata dal Quarantotti nel suo lavoro sull'Istria nel 1848:

Noi stiamo costeggiando da Trieste a Pola e di tanto in tanto gettiamo l'ancora avanti a qualche paesotto della Dalmazia [intende Istria] ove troviamo somma simpatia. La nostra è una guerra veramente di nuovo genere, si va a terra in paesi nemici a far provvigioni e vi si trova somma accoglienza. Persone di terra vengono a bordo, gridando "Viva gli Italiani". Il sindaco di Piranzo, [Pirano? Parenzo?] grosso villaggio della Dalmazia [sic], va a far colazione a bordo or dell'uno or dell'altro, e vogliono supplicare Carlo Alberto a prenderli sotto la sua protezione. Or credo davvero che non tireremo un colpo di cannone, perché la squadra austriaca è a Trieste, e non ne sortirà più essendo colà protetta dalle batterie di terra, né pensando noi di attaccarla in Trieste. L'oggetto era di impedire uno sbarco sopra Venezia, e liberare questa dal blocco: ciò si è ottenuto senza un colpo di fucile.

Se ci riusciva di impegnare il combattimento colla flotta austriaca nel giorno 22 maggio pp.; sarebbe a questora finita, posciaché superiori di forze ⁽⁶²⁾.

Di fronte alle manifestazioni di accoglienza da parte delle popolazioni rivierasche si ebbe anche, da parte delle autorità austriache, inquisizioni, fermi e arresti per gli italo-fili più in vista, anche a causa di delazioni.

La squadra dell'Albini continua la sua perigrinazione costiera: il 31 maggio dirige da Cittanova verso nord ed ancora al largo di Pirano dove sosta fino al 3 di giugno, passa successivamente nelle acque di Capodistria e torna a Trieste il 7 di giugno.

Nel frattempo veniva pianificato il primo tentativo di attacco contro il forte di Caorle. Così lo racconta Faà di Bruno al padre in una lettera spedita dal Lido di Venezia il 31 di maggio:

Carissimo padre

sono giunto in questo istante che sono le sei di sera al Lido per andare domani assieme ad alcune barche cannoniere veneziane a fare un colpo di mano a Caorle ove trovansi dodici lancioni austriaci con 400 croati. Spero dunque che saremo i primi a tirare il cannone e senza dubbio la vittoria sarà nostra (...) ⁽⁶³⁾.

Il Marchesi riporta che:

A Caorle era una piccola squadra austriaca sotto il comando del capitano Apollinare Ujejsky, il quale, benché avesse fortificato la piazza, non se ne stava sicuro, potendo essere egli facilmente assalito da terraferma e le sue navi, a cagione del flusso e del riflusso, essendo costrette a tenersi cinque miglia lontane dalla costa ⁽⁶⁴⁾.

Un più dettagliato resoconto della preparazione della spedizione e degli avvenimenti si può leggere nella relazione che il comandante del *Roma* invia al suo superiore diretto, gen. Durando ⁽⁶⁵⁾.

In definitiva fu poca cosa.

Tre unità a vapore (*Tripoli*, *Malfatano*, *Roma*) con sei, tra "penizze" e cannoniere e sei "piroghe", a rimorchio diressero verso l'obiettivo dove trovarono all'ancora la fregata *Beroldo*, a bordo della quale fu tenuto un consiglio, senza il Cialdi perché in ritardo, con la decisione di attaccare, nonostante il tempo minaccioso.

L'intenzione era di effettuare gli sbarchi a cavallo della batteria per prenderla da due lati.

Vi fu un cannoneggiamento durato circa un'ora tra le imbarcazioni maggiori e la batteria che mise a bordo del *Tripoli* tre colpi senza danno.

Aumentato il mare "impossibile sarebbe stato uno sbarco sulla costa; le imbarcazioni minori furono rimorchiate fuori dalla zona, così come la fregata. La flottiglia si ritirò a passare la notte a Sacca di Piave ed il mattino successivo rientrò a Venezia".

Il Pezza riporta che "il comandante Villarey, che ne aveva la direzione, fu criticato per questa eccessiva prudenza"⁽⁶⁶⁾; Iachino scrive che "l'impresa fu condotta con scarso ardore combattivo dal Villarey, il quale, dopo poche salve sparate contro il forte, giudicò il mare troppo grosso per continuare l'operazione, e si ritirò senza aver concluso nulla. Per questo suo comportamento troppo prudente, il Villarey fu esonerato dal comando"⁽⁶⁷⁾; Romiti⁽⁶⁸⁾ si rifà ad una fonte austriaca concludendo che "il Villarey fu giudicato troppo prudente e privato del comando della fregata *Beroldo*" ma promosso contrammiraglio nel maggio 1849; Po è parziale ed assegna cinque proiettili a bordo del *Tripoli*; nessun accenno al Villarey⁽⁶⁹⁾.

Oltre al rapporto del Cialdi (che scambia le due unità), sul *Malfatano* c'era il giovane Faà di Bruno che così relaziona il genitore con una lettera datata Pirano Istria li 4 giugno 1848:

Carissimo padre

mi affretto a scrivere onde farle conoscere l'esito della spedizione di Caorle ch'io nell'ultima mia dal Lido di Venezia le annunciava. Avanti'ieri dunque in un col piroscalo *Tripoli* e *Roma* (piroscalo del Papa) rimorchiammo la fregata *Beroldo* sei lance cannoniere e vari lancioni per isbarco, il tempo non era troppo bello, con tutto ciò arrivammo alle ore 2 p.m. dinanzi a Caorle e subito il *Tripoli* e noi (*Malfatano*) avvicinandoci di più a terra di quel che poteva fare la fregata stante il basso fondo, cominciammo il fuoco contro una batteria nemica. Dopo un'ora di cannoneggiamento essa cessò dal tirare, ed intanto la fregata ci segnalava l'ordine di cessare il fuoco a motivo del mare che s'era ingrossato e dell'impossibilità di eseguire lo sbarco. Allora la batteria vedendo il nostro allontanarsi tirò ancora alcune vane cannonate ad una gran distanza di tempo l'una dall'altra, il che veramente fa supporre, l'averla noi quasi smantellata. Dovemmo dunque nuovamente rimorchiare li bastimenti (eccetto la fregata che rimase sul luogo) al Lido di Venezia, e finire così un'impresa che sarebbe andata a meraviglia se il tempo non veniva a molestarci. Io avevo già ottenuto d'imbarcarmi nella lancia per andare all'assalto dei lancioni nemici che trovavansi nel fiume lontani dalle nostre palle.

Il *Tripoli* ricevette a bordo tre palle nemiche senza però far male a nessuno. Noi invece neppur una ebbimo a soffrire. Ma bensì l'assicuro che quelle del mio cannone da 32 il nemico le dovette sentire bene, io stesso ne tirai più di 8 e le altre le diressi quasi tutte io, quelli a bordo che stavano a vedere ne dicevano il giusto mio colpire sicché io ne prendeva gusto e mi sembrava un bellissimo divertimento, che soffrii di dover lasciare così presto.

Conciossiaché noi fummo i primi della squadra che vedemmo il fuoco nemico, ed i miei compagni ben a ragione ne sono gelosi. Tutti aneliamo che il nostro Ammiraglio ci conduca una volta a distruggere la flotta nemica in Trieste, ma già ne disperiamo (...) ⁽⁷⁰⁾.

Come si può riscontrare da questa lettera, i giovani ufficiali erano animati da spirito combattivo, anche se non in possesso di una visione globale del problema. Lo mette in evidenza anche il Romiti che riporta una lettera del guardiamarina Vittorio Lamarmora alla madre scritta il 19 giugno ⁽⁷¹⁾.

Questo *animus pugnandi* dei giovani ufficiali era certamente trasmesso anche agli equipaggi, specialmente quando erano a tiro le unità da guerra austriache e quando vedevano navigare indisturbate le unità mercantili. Di fatto, quando il 10 di giugno le unità sardo-napoletane si ancorarono a Trieste ad una distanza di due miglia da quelle avversarie senza recare alcuna offesa, a bordo del *S. Michele* e del *Des Geneys* si ebbe un primo tentativo di ribellione ⁽⁷²⁾.

Quando le unità dell'ammiraglio Albini si presentarono a Trieste nella notte sul 7 giugno, qualche batteria austriaca aprì il fuoco e fu colpito il *S. Michele*. Nella circostanza degli ormeggi si ebbe qualche incidente per evitare di andare sotto il tiro delle batterie e fu necessario l'aiuto delle navi a vapore per i rimorchi.

La settimana dal 7 al 14 giugno fu piuttosto intensa sia dal punto di vista militare che da quello politico e diplomatico.

Tra le batterie della città e le unità in rada vi fu qualche sporadico scambio di colpi, ma le unità sarde e napoletane, a meno di qualche singola puntata sui sorgitori della costa istriana o del litorale veneto, rimanevano in attesa delle navi austriache, alla fonda ⁽⁷³⁾.

Uno scambio di colpi programmato, invece, avvenne tra il forte e le batterie di Caorle e il *Datno* al comando di Persano ⁽⁷⁴⁾.

Secondo Romiti, il *Datno* doveva scortare un convoglio che portava rinforzi alla fortezza di Palmanova e Persano "pensò di fare esercitare l'equipaggio al tiro al bersaglio contro il forte, per circa 40 minuti". Effettivamente questo è il pensiero di Persano esplicitato sul Giornale di bordo alla data dal 12 al 13 giugno ⁽⁷⁵⁾.

Al termine del cannoneggiamento effettuato come "nave isolata", ma con qualche via d'acqua causata da un colpo sotto il galleggiamento, gli viene proposto di reiterare l'attacco con altre forze nel frattempo pervenute da Venezia. Accetta di partecipare ma rifiuta il comando della operazione anche se più anziano dell'ufficiale incaricato della spedizione "anfibia", il Tenente Timoteo.

Al momento dell'attacco la batteria del forte colpisce la cannoniera veneta *La Furiosa*: si ebbero 16 morti e 14 feriti gravi. Dopo aver soccorso i feriti e recuperata una barca, ritenendo di aver "adempiuto in tal modo ad ogni mio dovere" il Persano si allontanò dalla zona.

Successivamente all'azione, il giorno 15, il Persano invia all'ammiraglio Albini

un rapporto, ma nello stesso tempo indirizza al Ministero lo stesso rapporto con la proposta di ricompense per il personale di bordo, senza informare il comandante della squadra; anzi il rapporto per il Ministero presenta qualche variante rispetto a quello per l'ammiraglio, e quest'ultimo differisce leggermente dal Giornale di bordo.

L'azione del Persano è esaminata dal Guerrini nel primo volume del suo lavoro su Lissa ⁽⁷⁶⁾ e fa riferimento non al Giornale di bordo, bensì ai due rapporti; egli critica fortemente il comportamento del comandante del *Datno*, tacciandolo di leggerezza e vanagloria e conclude:

L'Albini non approvò l'azione del Persano contro il forte di Caorle: ma lo lasciò capire più che non lo dicesse.

Tra gli altri commentatori della campagna del 1848, sempre a proposito dell'episodio, si riscontra che Po ⁽⁷⁷⁾ è poco preciso e lacunoso; il Marchesi ⁽⁷⁸⁾ è sarcastico, in quanto, riferendosi all'unità sarda precisa:

(...) esso rimase passivo o poco meno, e non altro fece che scagliare alcune palle contro le batterie nemiche. Ciò non impedì peraltro al vanaglorioso e non veritiero capitano di strombazzare come fatto di "poema degnissimo e di storia" le gesta poco serie da lui compiute (...)

Come riporta Bertuccioli, si ebbe anche un battibecco sulla stampa locale ⁽⁷⁹⁾ in quanto, avendo la *Gazzetta di Venezia* del 15 giugno esaltato:

l'intrepidezza del comandante Bucchia, nonché il comportamento degli ufficiali e degli equipaggi che avevano dato bella prova di coraggio e di filantropia nel salvataggio dei superstiti della *Furiosa*

e non era stato fatto cenno al concorso del *Datno*, perveniva al giornale la protesta di 'un ufficiale della Marina Sarda', che il Marchesi non esita ad identificare nel Persano, accusandolo di essere rimasto prossoché passivo.

Poco chiaro è anche il Romiti ⁽⁸⁰⁾ quando nota che "Albini invia il *Datno* idoneo al trasporto di 50 persone ma non ha mezzi per le altre 1950 neanche a Venezia: la spedizione fu annullata".

In conclusione, qualora non si consideri il tiro occasionale durante il blocco di Trieste, le batterie di Caorle possono considerarsi quale unico reparto che contrastò la forza navale congiunta sardo-veneta.

Anticipiamo qui un altro episodio che vide qualche scambio di cannonate, accaduto il 3 luglio ⁽⁸¹⁾.

Un'imbarcazione veneta, il pielago *Madonna del Rosario* spinto dal vento, andò sotto il forte di Pirano e non venne rilasciato dal comandante della guarnigione locale.

La corvetta veneziana *Civica* andata a riprenderlo, venne respinta e Albini dispose che il *Tripoli* con il brigantino *Crociato* e tre imbarcazioni minori armate provvedessero per il recupero.

Il forte iniziò a tirare colpendo il rimorchio, il *Tripoli* rispose al fuoco, i marinai sbarcarono mettendo in fuga il presidio e recuperarono la imbarcazione

veneta. Si ebbe un morto e qualche ferito (gli austriaci persero dodici uomini); il *Tripoli* fu colpito da una decina di colpi con qualche danno, meno ne ebbe il *Crociato*⁽⁸²⁾.

Il pendolamento lungo le coste dell'Istria, in definitiva, costituiva un blando controllo del traffico mercantile austriaco, mentre le unità da guerra stavano in porto a Trieste. Tuttavia il controllo era così blando che i giovani ufficiali imbarcati erano piuttosto sfiduciati dal comportamento dell'ammiraglio⁽⁸³⁾, a maggior ragione per il fatto che aveva dato assicurazione al Lloyd

che non avrebbe molestato le navi commerciali, a condizione che avessero a bordo, nel viaggio di andata, una dichiarazione consolare comprovante il viaggio da compiersi, gli scali, l'orario e non trasportassero truppe, armi, munizioni; al ritorno analoga dichiarazione di un console sardo⁽⁸⁴⁾.

Rendendosi conto della ambiguità (ma fino ad un certo punto) delle disposizioni pervenutagli, l'Albini – sostenuto dallo Spinola – propone al Governo l'attuazione del blocco. Nelle more, in previsione di una possibile ma poco probabile sortita delle unità austriache, dispone un piano di combattimento, ma prende in considerazione solo la squadra sarda e la veneta. Ci si può chiedere perché abbia escluso le navi dell'ammiraglio De Cosa, considerato che la pianificazione è del 4 giugno, prima del distacco di queste⁽⁸⁵⁾.

L'autorizzazione al blocco perviene da Re Carlo Alberto e viene preparata la dichiarazione ufficiale da presentare al Governatore di Trieste, a firma dei tre ammiragli (Albini, Bua, De Cosa) il giorno 12 giugno. La dichiarazione deve essere ritoccata e tolta la firma dell'ammiraglio napoletano in quanto nel mattino dello stesso giorno arriva nella rada di Trieste il piroscafo napoletano *Capri* con il brigadiere Cavalcanti con l'ordine perentorio per l'ammiraglio De Cosa di lasciare le acque dell'Alto Adriatico dirigendo per la Sicilia; in caso di resistenza egli stesso avrebbe surrogato il De Cosa.

Esultanza degli equipaggi napoletani, ingiurie di quelli sardi, ma presa di coscienza degli ufficiali piemontesi che fanno pubblicare sul giornale di Venezia una lettera di saluto, avendo recepito che la decisione veniva dal re e non dall'ammiraglio.

Il bando del blocco è ben noto⁽⁸⁶⁾, però è da notare che l'Albini, nell'elencare le cause che ne avevano provocato l'attuazione, scrive:

(...) continuando, malgrado il silenzio delle batterie della flotta, a tirare molti colpi di cannone, alcuni dei quali giunsero di rimbalzo sulla fregata sarda *San Michele* (...)

È piuttosto strano che il comandante in capo della squadra sarda reputi i colpi di rimbalzo una specie di anomalia del tiro.

Le batterie costiere sistemate sul litorale triestino, ed in particolare la batteria Lengo, erano addestrate per effettuare i tiri di rimbalzo aumentando le probabilità di colpire il bersaglio⁽⁸⁷⁾.

L'attuazione del blocco è piuttosto simbolica che reale, in primis per l'allontanamento delle unità napoletane e anche per i continui movimenti delle unità che dovrebbero attuarlo, vedasi ad esempio il *Daino*.

La dichiarazione di blocco, però, con quella postilla che suona a minaccia per la città ("siccome potrebbe darsi il caso che durante il blocco, le Divisioni navali italiane dessero una qualche fazione militare sopra di Trieste, perciò gli Ammiragli hanno l'onore di avvertirLa per quelle misure che riterrà opportune") innesca una catena di azioni locali e a distanza.

Gyulai proclama lo stato d'assedio a Trieste che mantiene fino al 9 di settembre e assume tutti i poteri: controllo dei forestieri in città, delle navi in partenza e in arrivo, eccetera. Il Governatore Salm cerca di arrivare ad un accordo con l'Albini anche attraverso l'intermediazione di Francia ed Inghilterra, che avevano notevolissimi interessi commerciali in città, ma i suoi tentativi non sono coordinati con quelli del responsabile militare della città ⁽⁸⁸⁾.

La dichiarazione di blocco ha un notevole risonanza a Monaco, quando giunge il rapporto del Governatore Salm, dove la cosa è vista come "una vera e propria apertura di ostilità" nei confronti della Confederazione Germanica per cui si parla di rottura dei rapporti diplomatici con il Regno di Sardegna.

In quella occasione il rappresentante piemontese, Pallavicini, non fa una delle figure migliori, tanto che anche la diplomazia inglese si dà da fare per "ammorbidire" la situazione, che, di suo, era già morbida, anche per frequenti comunicazioni che intercorrevano tra il Salm e l'Albini.

L'attività della squadra sardo-veneta successivamente alla dichiarazione di blocco ⁽⁸⁹⁾ non si discosta da quanto precedentemente messo in atto: pendolamenti e soste nei sorgitori istriani. Viene anche ipotizzato uno sbarco nella cittadina di Umago, sorgitore che vedeva spesso alla fonda le unità dell'Albini in quanto è buon ridosso con vento di bora, ma non se ne fece niente in quanto il comandante delle unità venete era di parere contrario ⁽⁹⁰⁾.

Dopo la partenza delle navi napoletane, alle unità sarde si erano aggiunte *Gulnara*, *Ichnusa*, *Aubion*, *Aurora*, *Colombo*, *Goito* e *Monzambano*, mentre *Malfatano* e *Staffetta* erano state richiamate a Genova.

Sentendosi in grado di poter fare qualcosa di utile, l'Albini propose di battere le difese di Pirano e, su suggerimento di Spinola, occupare l'isola di Lissa, ma il Governo si oppose per timore dell'intervento della Confederazione Germanica.

Da notare che il 28 luglio si era formato il nuovo Gabinetto Casati, con Collegno alla Guerra.

Nel presentare il programma del Governo il presidente del Consiglio così si era espresso:

Signori, ci presentiamo dinnanzi a voi, consci della gravità dei tempi, con quella fiducia che ispira il sentimento di chi adempie un dovere e consacra ogni suo affetto alla patria.

Il nostro primo pensiero sarà rivolto alla guerra: intendiamo spingerla con tutta energia e col più grande ardore, convinti che non v'ha sacrificio che sia grave quando è richiesto per la nostra indipendenza. Vi domanderemo senza tema quei mezzi, che sono necessari per difenderla ed assicurarla, poiché non verremo a patti col nemico, se non consente a lasciare libero e sgombro il suolo d'Italia (...) ⁽⁹¹⁾.

La dichiarazione dell'armistizio del 9 agosto, però, azzerò tutti i programmi, – ammesso che ne avesse predisposti – dell'Albini. Anche la sua partenza dalle acque di Venezia per dirigersi ad Ancona fu oggetto di una polemica giornalistica ⁽⁹²⁾.

La squadra sarda era stata preceduta ad Ancona dal vapore pontificio *Roma*, il 25 agosto.

Giunse pure la goletta sarda la *Staffetta*, proveniente da Malamocco. Ieri sera [30] vennero i vapori sardi il *Tripoli* e il *Malfatano*, ed ora entra in porto il *Gulnara*, tutti e tre provenienti dalla squadra, la quale sembra verrà in Ancona sino a che passi il tempo dell'armistizio ⁽⁹³⁾.

Mentre le unità sarde tergiversavano, il 23 di agosto Guglielmo Pepe emanava l'ordine del giorno per la difesa di Venezia:

(...) Noi difenderemo Venezia, questo baluardo d'Italia, che in tanti secoli non cadde mai, sebbene combattuto più volte da nemici superiori a quelli, che or ci fronteggiano. Noi la difenderemo finché ci giungeranno gli attesi aiuti. Anziché abbandonare nel servaggio i fratelli veneti, incontreremo la morte, non deplorando la nostra fine. Le difese che ci offre l'Estuario non ci farebbero cadere invendicati, ed i veri figli d'Italia invidierebbero la sorte dei difensori della Venezia ⁽⁹⁴⁾.

Dopo l'armistizio

Per le disposizioni armistiziali le forze sardo-piemontesi terrestre e navali dovevano abbandonare i territori e le acque veneti.

Non appena a conoscenza dell'avvenuto armistizio, fu il Gyulai che ne diede avviso all'Albini, tramite il capitano di corvetta Burguignon che imbarcò sul *Vulcano* per andare a cercare l'ammiraglio sardo; ma la sua risposta fu interlocutoria, in quanto affermava di non aver ricevuto istruzioni dal suo governo.

Queste arrivano tramite un ufficiale piemontese, che imbarca a Trieste per una identica missione a quella del suo collega austriaco, ma anche in questa occasione l'Albini nicchia.

Terzo messaggero è il generale Della Marmora, comandante delle forze sarde a Venezia; ma non ottiene risultati positivi, tanto che Albini gli comunica che
ho spedito per mezzo di corriere straordinario un mio dispaccio al Ministero di Marina per avere ordini e istruzioni in proposito.

Nelle intenzioni dell'ammiraglio c'era la possibilità di rimanere nelle acque venete per impedire la ripresa del blocco di Venezia da parte degli austriaci.

Anche Radetzky si dà da fare per far giungere a bordo il dispaccio del Governo di Torino, ma l'Albini riesce a protrarre la sua presenza in Alto Adriatico fino all'8 settembre ⁽⁹⁵⁾.

A Venezia, dopo aver ricevuto la notizia dell'armistizio ed assunto i pieni poteri, Manin aveva inviato Tommaseo a Parigi (11 agosto) per richiedere l'intervento francese per sostenere Venezia, anche se erano in corso contatti diplomatici tra Austria ed Inghilterra per frenare l'azione francese.

Da Parigi Tommaseo aveva scritto al Governo Provvisorio di Venezia lasciando aperte delle possibilità, in quanto

la bontà, con la quale il ministro Barstide accolse le mie domande, le opinioni sue politiche e religiose, il sentimento ch'è in lui della dignità della Francia, operarono ed opereranno buoni effetti per noi (...)

Le mie domande intorno al cessare degli atti ostili, ed all'invio di altri legni francesi nell'Adriatico, hanno già prevenuto il vostro desiderio (...) ⁽⁹⁶⁾.

L'azione di un comparto filoitaliano nell'Assemblea parigina sembrava aver avuto successo, tanto che

alla fine di agosto i francesi decisero di preparare una spedizione militare a Venezia. A Marsiglia più di tremila uomini furono messi in pre-allarme e a Tolone le fregate della flotta del Mediterraneo imbarcarono provviste per tre mesi (...) Nel corso di una riunione segreta del consiglio dei ministri francese, tenutasi probabilmente il 3 o 4 settembre 1848 (...) la questione fu messa ai voti e la tesi [del non intervento] si impose con la maggioranza di un solo voto ⁽⁹⁷⁾.

Mentre Albini dirige verso Ancona, le navi austriache escono da Trieste e riprendono il blocco di Venezia. Nel darne comunicazione ai consoli, il Governatore di Trieste specifica:

Essendosi riattivato il blocco di Venezia dichiarato coll'antecedente notificazione 3 maggio numero 1575, e rimasto interrotto per qualche tempo in seguito agli avvenimenti della guerra, vengono contemporaneamente impartiti ordini agli uffizii di porto ed alle deputazioni di sanità di non rilasciare più spedizioni per Venezia, col quale ordine cessa quell'antecedente interinale di cui fece comunicazione a codesto spettabile consolato in data 2 giugno n. 2099. Mi pregio di porgere a ciò avviso a codesto spettabile consolato.

Trieste, 16 settembre 1848
firmato Salm ⁽⁹⁸⁾

Già il 14 settembre, come riportano i giornali, la squadra austriaca si fa vedere ad una decina di miglia dal porto, ma Venezia confida nella possibilità dei forti di tenerla lontana "se volesse tentare qualche cosa" ⁽⁹⁹⁾.

E qualcosa tentano il 25 settembre, ma sul fronte a terra, con un attacco contro un forte della difesa, però i "tiraglieri" austriaci sono respinti ⁽¹⁰⁰⁾.

In compenso, le navi austriache che attuano il blocco catturano un trabaccolo proveniente da Ravenna con una compagnia di volontari destinati alla

difesa di Venezia. Su pressione della Francia e dell'Inghilterra gli austriaci non trattengono l'imbarcazione né i volontari, ma

[il trabaccolo] venne respinto fino alla punta estrema dell'Istria, e colà fu rimesso in libertà in direzione verso la sua provenienza ⁽¹⁰¹⁾.

La ripresa del blocco è comunicata all'Albini il 4 di ottobre. La *Gazzetta Piemontese*, infatti, riportando notizie da Ancona, scrive:

Questa mattina, giunse all'imboccatura del porto proveniente da Trieste, il vapore austriaco *Vulcano*. Colà pervenuto, staccò un battello con bandiera parlamentaria, e si recò sottobordo del *S. Michele* per consegnare dispacci all'Ammiraglio Albini: e dopo averne ritirati altri in concambio, circa un'ora dopo l'arrivo ripartì per Trieste.

In una corrispondenza da Venezia si accenna all'arrivo di volontari ("non passa giorno che non giungano o da Ravenna o da Ancona nuove armi e nuovi armati. Oggi sono giunte alcune compagnie del battaglione Melara di Bologna") e della modesta consistenza del blocco, oltre che della citata azione contro il forte:

Qui si parla di blocco; ma o questo non esiste, o è molto largo. La posta ha corso un po' irregolare, ma corre: la città poi viene provveduta ad esuberanza dalle provenienze delle Romagne. Il solo *Vulcano* tedesco va facendo qualche corsa e giorni sono mentre io mi trovava a Chioggia dovette ricoverare in quel porto un vapore veneziano, il *Mocenigo*, perché da quello inseguito. Il giorno dopo il *Pio IX* andò in cerca del *Vulcano* coll'intenzione di misurarsi, ma non lo poté incontrare.

La settimana scorsa per tre o quattro giorni si videro nelle acque di Palestina [Pellestrina] tre grossi vascelli francesi; sono due o tre giorni che hanno ripreso il largo. Oggi però è giunto il vapore francese l'*Ocean* con circa seimila fucili ordinati già dal nostro governo. Si dice che possa tornare nelle acque di Venezia la flotta sarda sotto il comando dello stesso ammiraglio Albini ⁽¹⁰²⁾.

Come si può constatare, i francesi mantenevano in Adriatico una sorveglianza continua, ma non erano i soli a controllare gli avvenimenti, anche gli inglesi avevano inviato i loro controllori, come già si è visto; ma anche navi americane giungono nelle acque di Venezia e vi sostano: la fregata a vapore *Princeton*, addirittura, viene visitata dall'ammiraglio Graziani con ufficiali di marina e delle forze terrestri di difesa ⁽¹⁰³⁾.

Le previsioni di movimento della squadra sarda prendono consistenza il 28 di ottobre, quando fu inviata a Venezia dal ministro degli Esteri sardo con la scusa della mancata restituzione del parco d'assedio rimasto a Peschiera ⁽¹⁰⁴⁾.

Le autorità austriache, temendo uno sbarco in Istria, a Trieste e a Pola, prepararono misure difensive, ma le navi sarde non presentavano più una minaccia. Progetti di "mostrare la bandiera" in Istria e Dalmazia e la rinviata richiesta di occupare Lissa furono negati dal Governo di Torino.

Durante la sosta ad Ancona, prima della puntata per ritornare nelle acque di Venezia, avvenne una manifestazione particolare: erano giunte dal Comando

Generale della Marina di Genova disposizioni perché ufficiali e marinai prestassero giuramento allo Statuto.

La formula era la seguente:

Io giuro d'esser fedele a S.R. Maestà ed ai suoi reali successori di osservare lealmente lo Statuto e le leggi dello Stato, e di adempere a tutti li doveri che sono inerenti alla mia qualità di militare col solo scopo del bene inseparabile del Re e della Patria ⁽¹⁰⁵⁾.

L'ammiraglio Albini dava le opportune disposizioni per la cerimonia da tenersi il 1° ottobre 1848:

Gli stati maggiori saranno in grande uniforme. Il distaccamento del battaglione Real Navi sotto le armi in gran tenuta. Le divisioni dei marinai saranno armate con sciabole e fucili per quanto lo permetterà la quantità delle armi che si trovano a bordo, il rimanente sarà posto in rango senz'armi formando divisioni a parte.

L'altare sarà preparato sulla coperta all'arrivo dell'ammiraglio.

Appena ultimata la cerimonia del giuramento, l'ammiraglio impartì un ordine del giorno che si ricollegava alle disposizioni ricevute prima della partenza da Genova:

Domani, essendo il giorno della nascita di S.M., tutti i bastimenti della squadra faranno il gran pavese sostituendo la bandiera italiana alla Sarda e Mauriziana che per l'addietro s'inalberavano alla cima degli alberi di trinchetto e mezzana (...).

Con queste nuove risorse morali, come detto sopra, gli equipaggi dei "regi legni" diressero verso nord per un "pendolamento" più ampio di quello attuato nei mesi estivi.

Durante la sosta invernale ad Ancona ⁽¹⁰⁶⁾ si ebbe il trasferimento temporaneo di ufficiali e altri sbarcarono definitivamente "originando così un giustificato malumore negli altri che rimanevano a bordo sui quali andava a gravare interamente il peso del servizio" ⁽¹⁰⁷⁾.

Malumore, e forse qualcosa di più, suscitò l'intervento di un prete imbarcato sul *Beroldo*, don Luigi Grillo, per un suo articolo pubblicato sul giornale di Ancona, con cui richiedeva di migliorare la situazione del personale imbarcato.

A peggiorare l'atmosfera, il Governo richiamava da Ancona il *Gulnava* e l'*Ichnusa* per il servizio con la Sardegna, suscitando lo sdegno di chi seguiva le cose navali, tanto che a Torino furono spedite lettere anonime con la richiesta di rinforzare la squadra, e la disposizione fu revocata.

Alla fine di gennaio fu accoltellato un marinaio; ma fu la notizia del decreto del 20 gennaio 1849 (che stabiliva: "i piloti della Regia Marina faranno parte d'ora innanzi del Quadro Generale dello Stato Maggiore") che fece suscitare non poco scalpore tra i giovani ufficiali "di carriera" che, il 2 febbraio

fecero un'azione collegiale rassegnando le dimissioni⁽¹⁰⁸⁾. Ulteriori disordini avvennero all'inizio di febbraio tra marinai delle unità e soldati locali che misero in agitazione l'intera cittadinanza, con riusciti tentativi di ricomporre la vertenza.

Un benefico apporto fu prodotto dalle notizie che venivano da Roma e riscirono a flemmatizzare gli animi.

Un'ultima manifestazione si ha il 1° marzo, quando avviene il cambio del comandante del *Des Geneys*: l'equipaggio tributa una calorosa espressione di simpatia ed acclamano il cedente, il neo promosso ammiraglio Mameli, ritenuto da loro quale capo più idoneo dell'Albini a portare al combattimento le navi sarde.

L'ammiraglio Albini viene informato il 20 marzo che il Re aveva intenzione di denunciare l'armistizio e continuare la guerra, ma non ha direttive chiare sul da farsi. Non ne ha neanche il capo delle forze terrestri, come traspare evidente dal messaggio inviato al Presidente del Consiglio dei Ministri:

N. 61 confidenziale

Dal Quartier Generale Principale in Novara
addì 22 marzo 1849

Mi reco a premura di accusare ricevuta del foglio di V.S. Ill.ma in data del 21 corrente riguardante l'intenzione del Consiglio dei Ministri di far attaccare dalla flotta nostra quella Austriaca anche nel porto di Trieste e di parteciparLe che avendo comunicato tal foglio a S.M. mi fece conoscere non essere di tal parere tanto più che la Confederazione Germanica ha già protestato altre volte contro un simile progetto e che ciò sarebbe accrescere il numero dei nostri nemici senza trovar verun vantaggio essenziale nelle attuali circostanze.

Riguardo al modo di utilizzare la flotta per trarne il miglior partito ed anche il maggior soccorso indiretto per l'Esercito di terra, non saprei per ora cosa suggerire, parmi però, che codesto Ministero potrebbe darle quelle istruzioni più confacenti; la esperienza poi, del Vice Ammiraglio cav. Albini supplirà poi all'emergenza.

Ho l'onore di reiterare a V.S. Ill.ma i sensi del mio devoto ossequio.

Il tenente generale maggiore dell'Esercito
f.to Czarnowski⁽¹⁰⁹⁾

Dopo Novara Albini scrive a Manin in modo sconsolato: non sa cosa fare, se non prestare giuramento al nuovo Re.

Intanto a Genova ci sono tumulti, una nuova forma di rivoluzione tanto che si costituisce un governo provvisorio della città e si assalta l'Arsenale: Venezia ha fatto scuola.

Le carceri sono minacciate, il Tenente Colonnello Del Santo, il 6 di aprile chiede aiuto al Generale La Marmora; anche Ancona è in subbuglio e il sindaco chiede alla Squadra di rimanere in porto.

Ma arrivano ordini da Torino, portati dal comandante Spinola che arriva da Trieste su nave austriaca ad Ancona il mattino del 7 aprile, con stupore del personale imbarcato.

L'articolo 5 del nuovo armistizio impone l'uscita della squadra sarda dall'Adriatico, per cui lascia Ancona al tramonto dello stesso giorno tra la rabbia della popolazione. A Genova La Marmora sta mettendo a posto le cose; volontari genovesi, su una nave americana vanno a Civitavecchia per sostenere la Repubblica Romana.

Nel mattino del 9 aprile la squadra sarda è davanti a Venezia; c'è maltempo e ridossa sotto la costa istriana, dove trova la squadra austriaca. Ci sono i tradizionali scambi di saluti e l'Albini fa alzare la bandiera austriaca. L'armistizio sta per scadere, forse è già scaduto e Albini è a colloquio con il capo della flotta nemica, forse per concordare l'evacuazione dei soldati piemontesi da Venezia; sospetti di tradimento si insinuano negli equipaggi dei "regi legni", che sembrano materializzarsi quando vedono *Des Geneys*, *Euridice* e *Malfatano* dirigersi per Venezia.

Sul *S. Michele* non ci vedono più: salpano e mettono in vela; stessa scena sul *Beroldo*: o contro gli austriaci o a Genova, come aveva scritto un corrispondente da Ancona sulla *Gazzetta di Venezia* l'8 di aprile.

La squadra dirige a sud; il piroscafo *Aubton*, che non era a conoscenza della situazione, mentre sta carbonando ad Ancona, riferisce che la squadra sarda fronteggia quella austriaca; ci credono ed è entusiasmo, ma non è vero.

Il fortunale sparpaglia le navi sarde, qualcuna appoggia a Corfù, altre a Malta, ma sono tutte dirette a Genova.

Il 5 maggio vi giunge il *S. Michele*, il 9 il *Des Geneys*, *Euridice* e *Malfatano*.

Non furono genovesi festanti quelli che accolsero le unità provenienti dall'Adriatico dopo oltre un anno di assenza e che all'arrivo trovarono un ordine perentorio di La Marmora:

1. Che tutte le navi da guerra che si presentano in vista di questo porto vengano spedite immediatamente a La Spezia senza lasciarle avvicinare qui.
2. Tutte le dette navi rimangano colà ad aspettare ordini.
3. Che non lascino naturalmente sbarcare gli equipaggi, e che non li lascino mettere menomamente in comunicazione colle truppe lombarde che sono acquarterate lungo la Riviera.
4. Che le dette navi abbiano ad evitare ad ogni costo, usando all'occorrenza anche la forza, l'imbarco o transito di tutte o parte delle mentovate truppe lombarde sulle coste della Toscana e degli Stati Pontifici.
5. Che il comandante le forze in discorso abbia a mettersi in relazione colle forze francesi presenti nelle vicine acque, ed abbia a dargli comunicazione di queste istruzioni⁽¹¹⁰⁾.

L'ordine aveva il duplice scopo di impedire che ci fosse un flusso di soldati della disciolta divisione lombarda verso la Toscana e la zona di Roma e nello

stesso tempo preparare il Consiglio di Guerra per gli ammutinati del *Des Geneys* e del *Beroldo*, sbarcati ed imprigionati.

Già con un ordine del giorno del 4 maggio il Comando Generale della Marina aveva disposto il divieto di sbarco degli equipaggi, con l'ordine d'arresto per coloro che avessero partecipato a dimostrazioni.

All'Albini venne tolto il comando; chiamato a Torino è rimproverato per mancanza di energia.

Alcuni ufficiali furono dimessi d'autorità ed altri furono sbarcati.

I marinai ammutinati sul *Beroldo* e sul *S. Michele* furono imprigionati in attesa del procedimento.

Il Consiglio di Guerra Ordinario Marittimo si riunì a Genova nei giorni 26 e 27 settembre 1849 e "il Divino Spirito invocato" condannò otto membri dell'equipaggio del *Beroldo* a pene variabili: dalla degradazione alla catena militare marittima e galera fino a dieci anni,

per avere il giorno 12 aprile pp. nelle acque di Pirano con grida sediziose, e particolarmente col dire, – che i superiori tradivano l'equipaggio e volevano darlo in mano agli austriaci – provocato la immediata partenza verso questa città della R. Fregata il *Beroldo*, dando per tal modo segno di un esempio pernicioso al rimanente dell'equipaggio della suddetta squadra.

A questa accusa era aggiunta quella di disubbedienza ai superiori rifiutando di eseguire le manovre per andare a La Spezia.

Simili imputazioni furono contestate a dieci uomini del *S. Michele* che furono condannati ad analoghe pene⁽¹¹¹⁾.

Dopo la cessazione dei tumulti genovesi tutte le unità della flotta, che si trovavano ormeggiate in parte a Genova nella Darsena ed in parte a La Spezia, nei seni del Varignano e delle Grazie, vengono disarmate, ad eccezione del *S. Michele* e del *Beroldo* che "si volle tenere alcun tempo ancora armate per misura disciplinare punitiva"⁽¹¹²⁾.

La repressione, oltre che un atto disciplinare, ebbe un movente politico, stante il timore che l'idea repubblicana potesse avere preso piede nel personale imbarcato e nella Marina in generale.

C'è un ultimo atto che interfaccia le unità sarde della campagna adriatica con il Re che le aveva inviate nella zona di operazioni per combattere la marina austriaca.

Il 18 di agosto 1849 salparono da Genova i piroscafi *Goito* e *Monzambano* per recarsi ad Oporto e riportare in Italia la salma del Re Carlo Alberto, in esilio dopo Novara con il nome di Conte di Barge.

Le due unità, alle quali si erano unite quelle ormeggiate a La Spezia, entrano a Genova il 4 di ottobre 1849.

Conseguenze

Per quanto concerne l'Austria – ci sia consentita questa fugace invasione in un settore esaminato da altri, ma necessaria per sottolineare il confronto – successivamente alla campagna, si ebbero notevoli dispute sulla stampa di Trieste, circa l'“inerzia” della flotta, a confronto del comportamento “offensivo” di Nelson, scelto a paragone.

In quei frangenti si distinse un armatore dalmata, Spiridone Gropceovich, che sferzava le alte sfere affermando

che se una flotta non vale a prestare assistenza al commercio e alla navigazione nemmeno contro le piccole potenze europee, sarebbe meglio per lo Stato di non averla; almeno quei milioni che costa potrebbero essere impiegati più utilmente.

Se gli imprenditori guardavano al capitale, i giovani ufficiali avevano uno stato d'animo altrettanto esacerbato, ma per altri motivi; ne fa fede la testimonianza di una lettera, scritta il 3 giugno 1848, dall'allora Alfiere di vascello Guglielmo Tegethoff al padre:

Bella figura che facciamo con la nostra marina. Di qui non possiamo muoverci. È disgustoso e mortificante che l'Impero austriaco debba fuggire in mare davanti a simili Stati come la Sardegna. Non vorrei fare una seconda volta una così miseranda figura⁽¹¹³⁾.

La lezione del 1848-49 fu ben assorbita dal Governo di Vienna e ne conseguirono decisioni ed attuazioni in tempi più o meno lunghi.

Si ebbe la presa di coscienza sulla necessità di disporre di un valido strumento navale da contrapporre non solo agli Stati italiani – praticamente al regno di Sardegna – ma anche alle altre potenze mediterranee⁽¹¹⁴⁾.

Fu deciso il trasferimento della base navale principale da Venezia in località distante da zone di possibili crisi: dapprima fu trasferita a Trieste la scuola e fu messa allo studio la costruzione di un arsenale militare a Pola ed infine fu trasferita in questa località anche la scuola e tutte le attività navali militari per evitare interferenze con l'emporio commerciale triestino.

Inoltre, considerato che Trieste poteva essere un obiettivo di interesse con possibile blocco delle attività marittime e conseguente interruzione delle operazioni commerciali vitali per l'Impero, fu deciso di fortificare la città dal lato terrestre e sul fronte marittimo per contrastare eventuali sbarchi ed attacchi dal mare⁽¹¹⁵⁾.

Infine, fu dato impulso all'arruolamento di ufficiali e marinai provenienti dall'interno dell'Impero e, dopo il '48-'49, la lingua ufficiale di bordo divenne la tedesca, anche se gli equipaggi continuarono ad usare il dialetto veneto-istriano-dalmata⁽¹¹⁶⁾.

Nel Regno di Sardegna, dopo la campagna del 1848-49, la marina iniziò un rinnovamento del materiale, ma rimase piuttosto statica per quanto concerneva la formazione degli ufficiali e degli equipaggi.

Come scrive Gonni ⁽¹¹⁷⁾, gli ufficiali mantenevano un “malsano individualismo” che costituiva

la piaga che corrose la marina sarda, che infettò la marina italiana, che causò i più tristi effetti disciplinari, che impedì alle anime di fondersi in quella armonia d'intenti, la sola che conduca alla formazione di rigorosi istituti militari.

Staccata dal Ministero della Guerra, la Marina fu aggregata al Ministero di Agricoltura e Commercio, ci furono critiche sui giornali, ma Cavour iniziò un'opera risanatrice, ad iniziare con la riabilitazione e la riammissione in servizio degli ufficiali giubilati nel 1849 e contemporaneamente fu messa allo studio la revisione del codice marittimo con modalità simili a quello dell'esercito.

Una ristrutturazione della Scuola di Marina, con introduzione dell'insegnamento dell'“Etica Sociale”, non ebbe grande successo; qualcosa di meglio si ottenne per quanto riguarda gli equipaggi, stanziando fondi per l'istruzione. Erano “tempi in cui si pensava che il soldato quanto meno fosse colto, tanto più saldo, agguerrito si sarebbe dimostrato nell'azione”. Non pochi sottufficiali e marinai del Corpo Equipaggi e del battaglione Real Navi era analfabeta.

Prima delle dimissioni, Cavour presentò il progetto del trasferimento della Marina da guerra da Genova a La Spezia, ma si ebbero molti contrasti sia nell'ambiente politico che in quello della Marina ⁽¹¹⁸⁾, ma alla fine si passò dal progetto dell'arsenale modesto del Varignano a quello più grande del Chiodo.

Sul piano tecnico la marina da guerra iniziò a migliorare sia le unità che il materiale.

Furono introdotte navi dotate di propulsione mista sia a ruote che ad elica (le pirocorvette *S. Giovanni* e *Monzambano*) e acquistate all'estero le pirofregate *Governolo* e *Costituzione* e quindi l'*Indipendenza*. Vennero poi la *Carlo Alberto* e la *Vittorio Emanuele*, potentemente armate, varate rispettivamente in Inghilterra e a Genova, con motrice inglese.

L'armamento fu migliorato con l'introduzione di cannoni rigati e il munizionamento passò dalle palle sferiche piene alle granate esplosive ed ai proiettili ogivali.

Già cinque anni dopo la campagna del '48-'49, con l'acquisto o il noleggio di alcune navi ausiliarie, la marina piemontese si presentava di consistenza adeguata, pronta ad intervenire, seppure non in forma prioritaria rispetto a marine più solide, alla guerra di Crimea ⁽¹¹⁹⁾.

Qualche considerazione conclusiva e storiografica

Che la campagna navale della squadra sarda in Adriatico nel 1848-49 sia stata poca cosa è ormai acquisito dagli storici militari e navali in particolare.

Lo stesso Piero Pieri, nella ponderosa *Storia Militare del Risorgimento* dedica poche righe alle operazioni navali. Inoltre, nell'ampia bibliografia non cita lavori specifici sull'argomento ⁽¹²⁰⁾.

Silenzio anche da parte del Morselli nella sua breve analisi della campagna del 1848. Egli si scaglia solo contro la politica incerta:

Una conseguenza di movimenti rivoluzionari e democratici è che la politica demagogica pretenda assolutamente di guidare la guerra e non riesca che ad imbrogliarla (...)

La politica (...) ha diritto di assegnare lo scopo delle operazioni militari; ma non di esercitare quell'azione tirannica ed arbitraria, che è quasi sempre funesta e dissolvente ⁽¹²¹⁾.

Oltre a coloro che avevano inserito la campagna in Adriatico in lavori di più ampio respiro come il Randaccio, il Vecchj ed in particolare il Guerrini – per il comparto che si interfaccia con il comandante Persano –, e qualcuno più recente come il Romiti, c'è chi ha dedicato un più attento esame agli avvenimenti in Adriatico nel corso del 1848-49, per non parlare di coloro che hanno scritto sulla “rivoluzione di Venezia”, a cominciare da chi aveva partecipato ai fatti o ne era stato testimone oculare ⁽¹²²⁾.

Credo che il primo ad analizzare in dettaglio la campagna del 1848-49 sia stato il maggiore commissario della R. Marina Giuseppe Gonni che nel 1915 pubblicò *La campagna adriatica del 1848-49 e la famiglia Mameli* ⁽¹²³⁾ giovandosi anche di documenti di archivi privati: anche se non tanto accurato nei dettagli della componente navale (unità presenti, armamento, comandanti, date di arrivo delle navi nei sorgitori, eccetera – evidentemente non ha consultato i giornali di bordo, come fece, ad esempio il Radogna per compilare le schede delle navi napoletane), ma con buone fonti, anche se con intenti agiografici, il Gonni giustifica parzialmente l'ammiraglio piemontese, accusando il Governo di “mancanza di idee precise”. Definisce “azione incerta” quella dell'Albini, che non ha trovato la possibilità di attaccare, “come se l'atteggiamento suo fosse più di chi attenda ordini piuttosto di chi si slancia nell'azione colla propria ispirazione e calcolo militare” ⁽¹²⁴⁾.

Circa un decennio più tardi sull'argomento è intervenuto il Capo dell'Ufficio Storico della Marina, comandante Guido Po, che ha presentato *La campagna navale della Marina Sarda in Adriatico negli anni 1848-49* in occasione del congresso storico di Bologna (8.11.1928). La relazione è stata pubblicata negli Atti del Congresso, sul Bollettino dell'Ufficio Storico dell'Esercito e nella Rassegna Storica del Risorgimento.

Sviluppata dalla consultazione di documenti provenienti dall'Archivio di Stato di Torino e ceduti temporaneamente all'Ufficio Storico della Marina, fa riferimento anche al lavoro del Gonni, ma è pervasa da un sentimento giustificatorio e partigiano, tanto che la sua parzialità ha dato adito ai rilievi di Rosario Romeo ⁽¹²⁵⁾.

In occasione del centenario degli avvenimenti ricordati l'Ufficio Storico dell'Esercito pubblicò una raccolta di saggi sulla prima guerra di indipendenza ⁽¹²⁶⁾ dove sono analizzate, a cura rispettivamente del gen. F.S. Grazioli e del gen. C. Geloso, le operazioni militari del 1848 e del 1849: nessun accenno viene fatto alla campagna navale. Per contro, un breve cenno all'attività della squadra napoletana

è fatto, nello stesso volume, nel saggio del Gen. M. Caracciolo di Feroletto che tratta del contributo militare degli Stati italiani.

Nello stesso anno, l'Ufficio Storico della Marina raccolse in un volume una serie di articoli sulle marine preunitarie intervenute nel 1848 e già pubblicati sulla Rivista marittima:⁽¹²⁷⁾ Alberto Pezza traccia il profilo della Marina Sarda, della Marina del regno delle Due Sicilie e di quella Veneta, riassumendo gli avvenimenti in Adriatico.

Ancora, in occasione del centenario, è pubblicata un'opera in tre volumi che raccoglie numerosi saggi di carattere monografico, ed in particolare lo studio di Giuseppe Stefani. *La flotta sardo-veneta nell'Adriatico ed il blocco di Trieste* che si avvale di documentazione austriaca⁽¹²⁸⁾.

L'ammiraglio Iachino, nel suo volume sulla campagna in Adriatico nel 1866⁽¹²⁹⁾ riferendosi alla precedente attività dell'ammiraglio Persano, ed accennando alla campagna della squadra sarda in Adriatico nel '48-'49, afferma che "languì senza alcuno splendore". E ancora,

di notevole, in quella campagna, per la biografia del Persano, non v'è che il combattimento tra il *Daino* e il forte austriaco di Caorle, avvenuto per iniziativa del primo, il 13 giugno 1848.

Bisogna premettere che, pochi giorni prima, l'ammiraglio Albini aveva ordinato a un gruppo di navi sarde e venete, agli ordini del comandante Villarey, di attaccare dal largo quel forte e possibilmente di impadronirsene con le truppe da sbarco che gli aveva appositamente assegnate. (...)

Dieci giorni dopo, Persano, che, al comando del *Daino*, si trovava a Venezia per attendere un convoglio che doveva scortare a Palmanova, pensò di approfittare del ritardo di questa operazione per fare una esercitazione di tiro al bersaglio col suo equipaggio, che non era ancora sufficientemente addestrato al maneggio delle artiglierie. (...)

Si avvicinò infatti bordeggiando a Caorle e, giunto a distanza di tiro dal forte, aprì il fuoco con i suoi pochi cannoni sul nemico, il quale rispose subito piuttosto vivacemente. Il tiro degli austriaci era ben diretto e riuscì a colpire la nave una quindicina di volte; uno dei primi proiettili colpì anzi il brigantino mentre era sotto vela sbandato sulla dritta, e gli aprì una via d'acqua sotto il galleggiamento. Per nulla scoraggiato da questo incidente, il Persano fece serrare le vele, ancorò a distanza ravvicinata dal forte, e per circa 40 minuti gli scaricò contro un centinaio di colpi della sua batteria. (...)

Di questa sua azione di guerra egli fece un rapporto piuttosto altisonante all'amm. Albini, e ne mandò copia direttamente al ministero della Guerra, proponendo che fossero concesse ricompense e distinzioni onorifiche agli ufficiali e agli uomini del suo equipaggio.

Egli si rivelò così, anche questa volta di carattere vanitoso ed esibizionista, ma bisogna riconoscere che, specialmente dopo l'insuccesso del Villarey, Persano fece bene a dimostrare che le navi sarde, per quanto piccole e poco armate, non avevano timore di affrontare un forte austriaco, ed erano anzi animate da spirito aggressivo.

Il Persano si mostrò dunque in tale occasione uomo ardito e pronto ad assumersi iniziative e responsabilità piuttosto gravi. (...)

Qualora Iachino intendesse dare un aspetto positivo all'uomo e all'azione, personalmente non ci trova concordi: ci si domanda se ha letto il giornale di bordo del *Datino*, considerato che non si accenna all'attacco successivo. Decisamente siamo più propensi ad accettare il giudizio del Guerrini, che dall'insieme della documentazione e dai fatti riportati dalla lettura del Giornale di bordo, permette di recepire nell'azione di Caorle i prodromi di Lissa⁽¹³⁰⁾.

Come si è già visto, il Guerrini non è certamente favorevole al Persano⁽¹³¹⁾ e, sull'uomo, non lo è neanche A.V. Vecchj (Jack la Bolina) che ne dà un giudizio adeguato, anche se sbaglia la data del bombardamento del forte⁽¹³²⁾.

Nel 1950 l'Ufficio Storico della Marina dà alle stampe il saggio di Romiti, in cui vengono esaminati gli avvenimenti del 1848-'49⁽¹³³⁾. Egli si serve abbondantemente dell'opera del Gonni e dello Stefani, ma trascurava gli aspetti critici evidenziati da quest'ultimo specialmente quando non mette in buona luce l'operato dell'ammiraglio Albini.

Per quanto ci consta, lo scritto più recente, in ordine cronologico, dedicato alla squadra sarda in Adriatico è l'articolo del col. Marcheggiano pubblicato sulla Rivista Marittima⁽¹³⁴⁾.

Le operazioni sono trattate in modo frammentario ed in alcuni punti inesatto. È un riassunto di modesto spessore che non apporta nulla di nuovo a quanto conosciuto.

Qualche novità (le lettere di Faà di Bruno) invece, nelle pagine che trattano la campagna del '48-'49, nel recente volume che tratteggia la storia navale del Piemonte⁽¹³⁵⁾.

Che dire dell'ammiraglio Albini, del suo comportamento, del suo concetto operativo (ammesso che ne avesse uno) durante i lunghi mesi trascorsi nell'Alto Adriatico?

Valoroso soldato, arditissimo marinaio, Albini non aveva l'intelletto del suo grado afferma Gonni⁽¹³⁶⁾, definendolo, più avanti, "il più disgraziato ammiraglio della storia". E aggiunge:

(...) Se quell'ammiraglio si mostrò inferiore al proprio compito non fu già, come dai più accesi fu detto, per oblique mene o peggio, ma per deficiente cultura storica militare navale (...).

Egli avrebbe dovuto combattere il commercio austriaco come una forma della attività nemica (...) avrebbe dovuto sapere che ogni qualvolta un condottiero s'appalesa ai gregari privo di un lucido e logico piano d'azione, in essi si allentano i freni disciplinari⁽¹³⁷⁾.

Anche Stefani, che tenta in parte di giustificare il comportamento dell'ammiraglio piemontese, afferma che

il giudizio dei contemporanei non fu favorevole a Giuseppe Albini: privato del comando, anche se non collocato subito a riposo, egli conobbe le amarezze dell'uomo a cui la volubile fortuna aveva negato l'agognato successo⁽¹³⁸⁾.

Eppure non gli era andata proprio male: come si è visto, era già stato nominato senatore; con il dispaccio ministeriale n. 1638 in data 14 ottobre 1848 era stato insignito della Commenda del R. Ordine Militare dei SS. Maurizio e Lazzaro, con i relativi emolumenti,

pel valoroso contegno e pella condotta lodevole da lui tenuta nelle difficili congiunture del comando sostenuto della R. Squadra nell'Adriatico, e al blocco di Trieste (...)

Successivamente, con decreto 20 gennaio 1849 fu nominato Cavaliere dell'Ordine al Merito civile di Savoia, con rendita di £ 600 annue. Anche se

in dipendenza della ministeriale disposizione per il disarmo di un considerevole numero di bastimenti della R. Squadra di cui al Disp. Min.le del 5 maggio 1849 n. 622/M. M.le cessò dal comando della flotta sbarcando dalla R. Fregata *S. Michele* (...), S.M. in udienza delli 3 aprile 1850 si è degnata di conferirgli il titolo di conte trasmissibile ai suoi discendenti maschi per ordine di primogenitura⁽¹³⁹⁾.

Se si vuole dare una caratterizzazione più scientifica alle operazioni navali del 1848-'49, ossia associarle al potere marittimo e al potere navale, possiamo prendere in esame il teorico navale italiano quasi contemporaneo agli eventi.

Nel suo volume sul potere marittimo il Bonamico⁽¹⁴⁰⁾, dopo aver analizzato le opere dei due teorici navali Mahan e Callwell⁽¹⁴¹⁾ elenca le varie categorie che interagiscono nei fattori e nelle funzioni del potere marittimo e del potere navale⁽¹⁴²⁾.

Molti dei tasselli del Bonamico trovano la loro corretta posizione nello scenario in cui agiva l'ammiraglio Albini, sia con una valenza positiva sia con altrettanta negativa: tanto per elencarne qualcuno di segno negativo:

- *l'azione del Governo*, incapace di sviluppare in modo adeguato le energie in una linea d'azione in cui il potere navale poteva raggiungere i suoi obiettivi ai fini di un positivo risultato della guerra combattuta sul territorio del Lombardo-Veneto;
- *l'azione del vertice militare*, non adeguatamente coordinata per definire gli obiettivi strategici e la corretta gestione e cooperazione delle forze⁽¹⁴³⁾;
- *l'impreparazione della gerarchia navale*, a confronto della decisione e volontà di combattere dei livelli gerarchici inferiori.

Per contro, appaiono molto più numerosi i fattori positivi propri, sia quelli commensurabili che quelli non dipendenti dalla volontà del Capo:

- dominio della zona di operazioni: nessun contrasto attivo dopo l'arrivo in Alto Adriatico;
- supremazia del numero delle unità, anche successivamente alla partenza della squadra napoletana;
- vantaggio di artiglierie imbarcate;

- stagione di massima favorevole nel teatro d'operazione, anche se con qualche temporale di troppo;
- popolazioni non ostili in caso di operazioni di sbarco sul litorale istro-veneto (ma a cui avrebbe dovuto seguire un'adeguata forza terrestre per conseguire e mantenere gli obiettivi);
- condizioni geografiche del teatro d'operazione favorevoli al blocco totale, in quanto permettevano il concentramento delle unità, con Venezia quale supporto logistico;
- possibilità di distruggere o catturare le unità mercantili in partenza e in arrivo.

E allora perché la campagna navale della squadra sarda non è stata fruttuosa, anzi, come si è visto, è stata negativa sul piano bellico ed ancora di più sul piano morale? ⁽¹⁴⁴⁾

Se posso esprimere una considerazione personale, credo che l'ammiraglio Albini abbia avuto paura, un onesto timore del combattimento.

Fino al 1848 la marina piemontese non si era mai confrontata con una omologa, limitandosi a poche e sporadiche attività di intervento diretto in situazioni di chiara supremazia "politico-tecnica".

Non si può certo fare riferimenti e confronti con lo scontro di Capo Malfatano, l'occupazione della Capraia o gli attacchi a Tripoli o a Tunisi.

Per la prima volta nella sua storia, nel 1848 si aveva un confronto tra flotte organizzate nell'ambito di un conflitto fra Stati di più vasta portata.

Nemo timendo ad summum pervenit locum

scrisse Publilio Sirio ⁽¹⁴⁵⁾, e questo stato d'animo rinunciatario chiaramente emerso durante la campagna in Adriatico sarà nuovamente presente a Lissa nel 1866, nella nuova marina italiana. E qui gli attori in primo piano saranno molti di coloro che nel 1848-'49 si erano, chi più chi meno, messi in luce: sarà presente lo stesso Persano e ancora un Albini.

Ma questa è un'altra storia.

NOTE

(1) Vedasi il Giornale di Bordo della R. Fregata *Beroldo*, p. 44. Il Giornale è conservato presso il Museo Navale di La Spezia.

Circa l'evoluzione della bandiera navale, vedasi G. Galuppini, *La bandiera tricolore nella Marina Sarda*, USMM, Roma, 1971. Alle p. 55-57 Galuppini riporta che secondo il Michellini (*Storia della Marina Militare del cessato Regno di Sardegna*, p. 188) la bandiera tricolore fu alzata sulle navi da guerra il 22 aprile 1848.

Note sulla evoluzione della bandiera negli Stati pre-unitari si trovano in *Armi Antiche*. Numero speciale per il 4° Congresso internazionale di vessillologia, a cura dell'Accademia di S. Marciano, Torino, 1971; e, in particolare per il Regno di Sardegna, in *Bandiere in Piemonte*, documentazione storica a cura di Paolo Edoardo Fiora, Accademia di S. Marciano, Torino, 1971.

Vedasi anche P. Manuele, *Il Piemonte sul mare. La Marina Sabauda dal medioevo all'unità d'Italia*, L'Arciere, Cuneo, 1997, Tavola XV.

Una cerimonia analoga, di cui si dirà più avanti, si svolgerà ad Ancona il 2 di ottobre 1848. Vedasi anche la n. 48.

(2) F.S. Grazioli, "Le operazioni militari del 1848" in *Il primo passo verso l'unità d'Italia. 1848-1849*, USSME, Roma, 1948, p. 14.

Da notare l'antinomia tra "i vostri desideri" e "le nostre truppe".

(3) Forse il primo fu quello emanato dal Comitato Direttore rivoluzionario di Palermo il 10 gennaio 1848. Vedasi S.F. Romano, "Il '48 in Sicilia", in *Il 1848. Raccolta di saggi e testimonianze*, Quaderni di Rinascita, N. 1, Roma, 1948, p. 101. Per la genesi dei moti siciliani si rimanda a R. Romeo, *Il Risorgimento in Sicilia*, Laterza, Bari, 1973, in particolare p. 312-335.

A Genova, però, già il 3 e 4 gennaio 1848 si ebbero violente agitazioni antigesuitiche, anche se non si hanno documenti per conoscere se la Commissione che si recò a Torino era stata preceduta da proclami.

Vedasi R. Romeo, *Cavour e il suo tempo. 1842-1854*, Laterza, Bari, 1984, vol. II p. 281.

(4) Senza contare la Repubblica di S. Marino, l'Italia del 1848 era costituita dal Regno di Sardegna (circa 5 milioni di abitanti), Regno Lombardo-Veneto (idem), Ducato di Parma (500 mila), Ducato di Modena (idem), Granducato di Toscana (1.700 mila), Stato della Chiesa (circa 3 milioni), Regno delle Due Sicilie (circa 8.500 mila).

(5) La tendenza *albertista* (o *monarchico piemontese*) affidava a Carlo Alberto l'iniziativa unitaria considerando il Piemonte il "motore primo", con Balbo, D'Azeglio, Cavour.

La tendenza *liberale riformista* era per riforme democratiche a favore del popolo; diffusa in Toscana e sostenuta da Capponi, Ricasoli e Lambruschini.

La tendenza *neo-guelfa*, rappresentata dal Gioberti, auspicava una confederazione di Stati sotto la presidenza del Papa.

La tendenza *democratica - rivoluzionaria - unitaria - repubblicana* era sostenuta da Mazzini e affiliati, opposta alla precedente.

La tendenza *repubblicana federalista* con Cattaneo e Ferrari.

La tendenza *neo-ghibellina*, con Nicolini e Guerrazzi si opponeva alla neo-guelfa e alla gestione politica da parte del Papa.

Vedasi R. Corselli, *Le rivoluzioni del 1848-1849 in Italia*, in "Il primo passo ..." cit., p. 211-212. Per quanto riguarda le pubblicazioni e gli opuscoli del periodo si rimanda alla bibliografia riportata o citata nei volumi che trattano il Risorgimento; oltre ai lavori del Romeo già citati, vedasi, ad esempio, L. Salvatorelli, *Pensiero e azione del Risorgimento*, Einaudi, Torino, 1944; I. Montanelli, *L'Italia del Risorgimento*, Rizzoli, Milano, 1972; P. Pieri, *Storia Militare del Risorgimento*, Einaudi, Torino, 1962; eccetera.

(6) Manuele, *Il Piemonte sul mare*, cit., p. 136.

(7) Archivio di Stato (AS) Torino, Sez. IV, Marina, Materiali, cart. 361, riportato da M.A. Prolo nell'articolo "La R. Corvetta *l'Aquila* (1838-1869) e il suo Giornale di bordo del 1848", in *Rivista di Cultura Marinara*, Nov.-Dic. 1937, pag. 1066-1096. (Devo un ringraziamento all'Avv. Tixi di Recco per l'informazione). Vedasi anche, per gli ordini e la corrispondenza in francese, G. Ferrari, *La prima operazione della Marina Sarda dopo la restaurazione (1815)*, Fasc. 1° delle Memorie Storiche Militari, pubblicate dall'Ufficio Storico dell'Esercito, 1915.

(8) G. Gonni, *Cavour ministro della Marina*, Zanichelli, Bologna, 1926, p. 10, 16, 63 eccetera; Romeo, *Cavour e il suo tempo*, cit., passim.

(9) A. Cappa, *Cavour*, Laterza, Bari, 1932, p. 147-148.

(10) Vedasi D. Guerrini, *Lissa*, vol. I. *Come ci avviammo a Lissa*, Casanova, Torino, 1907, p. 126, nota.

(11) Per la situazione generale della Marina Sarda ci sono numerose pubblicazioni che ne tracciano lo sviluppo ed il profilo, alcune qui richiamate. Per quanto attiene più direttamente le unità, vedasi l'articolo di A. Pezza, "La Marina Sarda", pubblicato sulla *Rivista Marittima*, Gennaio 1948. Utili, per una conoscenza più allargata, gli articoli di N. Brancaccio, "Il naviglio della Marina Sabaudo-Piemontese dal 1431 al 1850", in *Rivista Marittima* lug.-set. 1912, p. 17-35; e di A. Manno, "La Marina Sabauda dal Conte Rosso a Carlo Alberto, 1388-1848", in *Rivista Marittima* lug.-ago. 1966, p. 35-62.

Per una dettagliata descrizione della vita operativa delle unità del Regno di Sardegna vedasi le schede delle singole navi in L. Radogna, *Cronistoria delle Unità da guerra delle marine preunitarie*, USMM, Roma, 1981, Cap. III, *Cronistoria del naviglio da guerra del Regno di Sardegna dal 1815 al 1860*, p. 315-547.

In allegato 1 si riporta il quadro riassuntivo delle unità inviate in Adriatico per la campagna 1848-49.

(12) L'ammiraglio Des Geneys fu incaricato del Comando Generale della Marina, istituito con le Regie Patenti del 17 aprile 1815, e lo tenne fino al 1839.

Con il trasferimento da Villafranca a Genova, il cambio della bandiera, l'istituzione di un Consiglio di Ammiragliato, eccetera, la Marina Sarda iniziò una lenta trasformazione.

Dopo il Des Geneys il comando della Marina passò al Conte Luigi Serra (in sede interinale), all'ammiraglio Alberti di Villanova dal 1839 al 1841; al vice-ammiraglio De Viny dal 1841 al 1844, ed infine al principe Eugenio di Savoia Carignano dal 1844 al 1851.

Vedasi Manuele, *Il Piemonte sul mare*, cit., p. 134-152; S. Romiti, *Le marine militari italiane nel Risorgimento (1748-1861)*, USMM, Roma, 1950, p. 111-132.

(13) R. Romeo, *Cavour e il suo tempo*, cit., p. 521-522.

(14) Circa l'autorità sugli equipaggi, al tempo era prevista la punizione corporale. Alla data del 30 maggio 1848 sul giornale di bordo della R. Corvetta *Aquila* si legge: "Alle 8 dopo aver ottenuto l'autorizzazione dell'ammiraglio, faccio dare, in presenza dell'Equipaggio, 15 colpi di garzette al M° di 4 Pistoia, per aver rubato L. 5 in camera del pilota, e, un'altra volta, del formaggio al 1° Nocchiero".

(15) A.V. Vecchj, *Storia generale della Marina Militare*, Livorno, 1915, vol. III, p. 309.

(16) Vedasi M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano, 1958, cap. II, p. 107 e seg. e cap. IV, p. 190 e seg.

(17) G. Ferrari, cit., passim e documenti allegati.

(18) Vedasi G. Stefani, *Il problema dell'Adriatico nelle guerre del Risorgimento*, Del Bianco, Udine, 1965, p. 9-16.

(19) Vedasi D. Bonamico, "La strategia nel secolo XIX" in *Rivista Marittima*, apr.-giu. 1901, p. 61-82.

(20) Vedasi P. Del Negro *Guerre et Civilisation dans la pensée militaire italienne du XIX siècle*, relazione presentata al XXIV Congresso internazionale di Storia Militare, Lisbona, agosto 1998.

Il volume di Clausewitz venne tradotto in Italia solamente nel 1942.

(21) Vedasi F. Sanfelice di Monteforte, "Jomini e il mare. L'attualità degli insegnamenti di uno studioso di strategia marittima del XIX secolo", in *Rivista Marittima*, luglio 1998, p. 13-23.

(22) Dal volume del Radogna (cit., p. 546) si riportano gli avvicendamenti nel 1848-49:

8 marzo 1848	Cesare Balbo
16 marzo 1848	Magg. Gen. Antonio Franzini
27 luglio 1848	L. Ten. Gen. Giacinto Provana
19 agosto 1848	Magg. Gen. Antonio Franzini
22 agosto 1848	Magg. Gen. Giuseppe Da Bormida
27 ottobre 1848	L. Ten. Gen. Alfonso Ferrero della Marmora
16 dicembre 1848	L. Ten. Gen. Ettore Gerbaiz de Sonnaz
3 febbraio 1849	L. Ten. Gen. Alfonso Ferrero della Marmora
10 febbraio 1849	L. Ten. Gen. Agostino Chiodo
27 marzo 1849	Magg. Gen. Enrico Morozzo della Rocca
7 settembre 1849	L. Ten. Gen. Eusebio Bava
2 novembre 1849	L. Ten. Gen. Alfonso Ferrero della Marmora.

(23) Pezza, cit. p. 13; Romiti, cit., p. 164 indica in 1200 i marinai reclutati ed imbarcati.

(24) G. Gonni, *La campagna adriatica del 1848-49 e la famiglia Mameli*, Rassegna Nazionale, fasc. 16 gennaio, 1 e 16 febbraio, 1-16 marzo 1915; p. 9-11.

A meno di indicazioni specifiche, le citazioni del Gonni si riferiscono a questo lavoro che riunisce i fascicoli indicati.

(25) L'ammiraglio Albini era già vecchio, anche se con quasi cinquanta anni di servizio: nato a Villafranca il 29.9.1780 era entrato al R. Servizio come allievo pilota a dieci anni (!) il 26.2.1790. Era stato designato ad assumere il comando della R. Squadra del Mediterraneo con disposizione reale del 1° aprile 1848 e prese imbarco sulla R. Fregata *S. Michele* il 3.4.1848. Qualche giorno dopo, con Dispaccio 7.4.1848 è nominato senatore.

Con l'ammiraglio partecipano alla campagna anche due suoi figli: Giovanni Battista (1812-1876) ed Augusto (1830-1909). Il primo imbarca sull'*Authion* (1.2.48 - 19.2.48), sul *Malfatano* (29.2.48 - 16.4.48), sul *Beroldo* (17.4.48 - 1.1.49) dove è promosso Capitano in 2ª di vascello - grado corrispondente a Capitano di Corvetta - ed infine sul *Monzambano* (2.1.49 - 19.5.49).

Il secondo, promosso guardiamarina di 2ª classe l'1.7.47 e di 1ª classe l'1.3.49, imbarca sul *Beroldo* (22.4.48 - 21.9.48) e successivamente sul *S. Michele* (21.9.48 - 4.8.49).

Vedasi AUSMM, Biografie Ufficiali, cart. A.1, fasc. 16 ed il Dizionario Biografico degli Italiani, alle voci.

(26) Il Gonni riporta la richiesta del Magg. Gen. Alberto Ferrero della Marmora del 26.3.1848 al Re perché sia richiamato in servizio attivo (comandava la scuola di Marina di Genova). La domanda è accolta e il Della Marmora è inviato a Venezia "alla disposizione del Governo ora detto per coadiuvarlo nell'ordinamento e comando delle milizie che ivi si stanno raccogliendo".

(27) Il Mameli partecipò all'attacco notturno a Tripoli comandando quattro lance. Vedasi Manuele, cit., p. 142-145.

(28) Circolare 104 in data 31 marzo 1848 a firma del Ministro Segretario di Stato per gli Affari Esteri L.N. Pareto ed estesa ai Consoli del Regno di Sardegna.

(29) Gonni non le cita. Po, già Capo dell'Ufficio Storico della Marina, aveva presentato *La Campagna navale della Marina sarda in Adriatico negli anni 1848-49*, avvalendosi di documenti dell'Archivio di Stato di Torino, in occasione del Congresso storico di Bologna (vedasi, Atti del XVI Congresso sociale di Bologna, p. 60-77; Rassegna Storica del Risorgimento, a. XV (1928) fasc. spec. p. 60-82; Stato Maggiore del R. Esercito, Bollettino dell'Ufficio Storico, a. IV, 1929, p. 41-62. - Nelle citazioni si fa riferimento a quest'ultima pubblicazione). Po, si diceva, (p. 44) non indica la fonte, né lo fa Stefani nel suo saggio, che si avvale della relazione del Capo dell'Ufficio Storico della Marina. Vedasi G. Stefani, *La flotta sardo-veneta nell'Adriatico e il blocco di Trieste* in "La Venezia Giulia e la Dalmazia nella rivoluzione nazionale del 1848-1849", Del Bianco, Udine, 1949, 3 voll.; il saggio di Stefani nel vol. II, p. 7-103.

(30) Po, cit., p. 44-45; Stefani, cit., p. 11, che aggiunge: "Il Governo attendeva la cattura o la distruzione della flotta austriaca e di tutti i legni da guerra dell'Austria, la padronanza dell'Adriatico per la libertà delle operazioni che si volessero eseguire. (...) Pur con qualche titubanza era già una norma di preciso carattere offensivo; ma come si conciliava con le direttive diametralmente opposte ricevute quarantott'ore prima dal disgraziato ammiraglio?"

Il Gonni, cit., p. 13, - ma non si sa se si riferisce alle "istruzioni ufficiali" o a quelle "segrete" - (tuttavia, considerato che accenna "che egli combatta la flotta nemica, fermo restando il principio che nessuna offesa debbasi fare al commercio", è probabile che si riferisca alle prime) scrive che "queste nuove istruzioni raggiungono col piroscampo *San Giorgio* la squadra sarda due giorni dopo ch'era partita da Genova, verso l'altura di Bastia, in calma di mare, con leggero vento di libeccio".

(31) Stefani, cit., p. 11-12.

(32) Per conoscere le vicissitudini della marina austriaca prima e dopo gli avvenimenti del marzo 1848 a Venezia, vedasi E. Michel, *Notizie storiche sulla marina austriaca (1829-1844)* in *Rivista Marittima*, gen.-mar. 1922 p. 57-77; S. Gropcevic, *La Marina Austriaca in Rivista Marittima*, lug.-set. 1882, p. 161-171; A. Pezza, *La Marina Veneta in Rivista Marittima* n. 6, 1948, ripubblicato nel citato volume dell'USMM, *Le Marine Italiane nel 1848*; N. Agostinetti, *L'Imperial Regia Veneta Marina in Rivista Dalmatica*, Roma, (58) n. 3, 1987; S. Romiti, cit., P. II, cap. III, p. 141-148.

(33) Vedasi V. Marchesi, *Storia documentata della rivoluzione e della difesa di Venezia negli anni 1848-49 tratta da fonti italiane e austriache*, Venezia, s.d. (1913) p. 204.

Il comandante della squadra austriaca era il CF in pensione Luigi Kudriaffsky, già direttore del Marine Collegium di Venezia, e successivamente addetto al Ministero delle Finanze a Vienna per la navigazione sul Danubio e molto stimato dagli ufficiali di marina austriaci. Infatti, Tegethoff scrive al padre "con vero entusiasmo riceviamo la notizia che Kudriaffsky ritornerà da Vienna per prendere il comando della flotta".

Vedasi G. Gonni, *L'Austria Navale* in Rassegna Storica del Risorgimento, a. V, fasc. II-III, 1918, p. 30. Altre notizie sul Kudriaffsky nell'articolo di E. Michel citato nella nota precedente.

(34) Po, cit., p. 45.

(35) Gonni, cit., p. 13, n. 1.

(36) Gonni, cit., p. 11 e 13.

(37) Gonni, cit., p. 13. Successivamente l'ammiraglio Albini su delibera del governo di Torino avrebbe accettato di imbarcare sulle navi sarde ufficiali "italiani" già imbarcati sulle navi austriache e lasciati liberi di tornare a Venezia.

Gonni, cit., p. 34.

(38) Stefani, cit., p. 13-14; Marchesi, cit., p. 208; Gonni, cit., p. 14.

(39) Gonni, cit., p. 17.

(40) Vedasi Marchesi, cit., p. 208; Gonni, cit., p. 14-16 che riporta le lettere di Manin e Tommaseo e quella di Poerio alla madre che descrivono le calorose accoglienze.

(41) Gonnì, cit., p. 19.

(42) Stefani, cit., p. 14.

(43) In effetti la situazione non era delle più chiare dal punto di vista diplomatico. Il Gyulai porta a conoscenza del Governatore che il Ministro austriaco ha abbandonato Napoli e che quello napoletano aveva lasciato Vienna. Ma il Re di Napoli il 15 di maggio riuscì ad eliminare il governo liberale restaurando il potere assoluto: ovvio il richiamo delle unità navali e terrestri già inviate. Pepe non ubbidì e rimase a Venezia.

(44) Stefani, cit., p. 35.

(45) Queste notizie sono mutate dall'articolo sulla marina pontificia di R. Lefebvre pubblicato sulla Rivista Marittima n. 3, 1948 e successivamente nel volume edito dall'USMM, p. 37-54. L'autore, mentre cita lavori che riguardano la partecipazione delle forze pontificie alla campagna nel Veneto, afferma: "Ne tace invece completamente il Randaccio nella *Storia delle Marine italiane dal 1750 al 1860*."

Le caratteristiche del *Roma*, ivi, p. 43, n. 1.

(46) Erano fucili francesi a luminello che dovevano sostituire le armi a pietra focaia del Corpo di spedizione del Gen. Durando.

(47) Il Ten. Col. Cialdi fu un notevole studioso di nautica e oceanografia. Vedasi il necrologio di P. Rezzadore in Rivista Marittima, lug.-set. 1882, p. 303-308 in cui sono citati molti dei suoi lavori scientifici.

(48) Vedasi Romiti, cit., p. 165 che richiama la lettera n. 374 in data 29.3.1848 con cui "Cesare Balbo, presidente del Consiglio dei Ministri ed interim alla Guerra e Marina diceva a S.A.R. il Principe Comandante Generale della Marina, tra l'altro:

(...) incontrando legni da guerra con bandiera austriaca, si avrà prima di tutto ad innalzare la bandiera tricolore italiana, con lo stemma dei Savoia in mezzo, lasciando pure inalberata la nazionale azzurra al solito suo posto a poppa (...) Incontrando bastimenti mercantili con bandiera austriaca, i comandanti dei nostri legni alzeranno bensì la bandiera tricolore italiana qual segno di unione di tutti gli italiani (...).

(49) Il Romiti, cit., p. 164, a proposito del secondo gruppo, scrive che partì "successivamente e fu nelle acque venete alla fine del mese di luglio".

Ciò non è esatto, in quanto dal Giornale di bordo dell'*Aquila* si può leggere, alla data di lunedì 22 maggio 1848:

A mezzogiorno siamo per la lat. Nord 45° 23' long. Est 10° 9', siamo a 4 miglia dalla costa. Malamocco ci resta al S.O. e la cupola di S. Marco [il campanile?] all'ONO. Il tempo è fosco e piovosso, il vento al Sud (...)

E, alla data del 23 maggio: "(...) Alle ore 6 giungono i vapori *Tripoli e Malfatano* (...)"

Vedasi più avanti la lettera del Faà di Bruno. Vedasi anche il rapporto dell'ammiraglio Albini al Ministero, pubblicato sulla *Gazzetta di Venezia* il 2 giugno: "Oggi 23 (...) I regi piroscafi raggiunsero oggi la squadra. Probabilmente il Romiti confonde l'arrivo del secondo gruppo con quello del *Gulnara* ed *Ichnusa, Aubion* (Cte Francesco Millelire) e il Brigantino *Colombo* giunti in Adriatico più tardi (le prime due unità furono successivamente richieste dal Ministero per ristabilire il servizio postale con la Sardegna, ma l'ordine fu annullato).

La corvetta *Euridice* è già disponibile fin dai primi giorni di giugno, visto che è inclusa nel piano di combattimento stilato il giorno 2 giugno.

Vedasi Romiti, cit., p. 176, 178 n. 1 e Gonnì, cit., p. 29 e 59.

(50) Emilio Faà di Bruno, *Epistolario e fonti di Archivio inedite*, a cura di Renato Lanzavecchia, Il Platano, Asti, 1987.

Ringrazio l'ing. Manuele per avere messo a mia disposizione la copia di alcune lettere del periodo relativo alla campagna in Adriatico del 1848-49.

(51) A Genova era stabilita una specie di "succursale" tecnica dell'industria navale inglese; e nelle unità a vapore delle marine italiane erano spesso imbarcati tecnici inglesi. A Genova operavano anche palombari inglesi a contratto, con la marina sarda (vedasi la relazione a S.M. in data 23 luglio 1849 "Per far allievi nella professione di Palombaro" in A.S. Torino, Marina, Reg. 104, Relazioni a S.M. 1848-1849, riportata in T. Moro, *I subacquei della Marina Militare Italiana*, P. I, *Dalle origini alla I Guerra Mondiale (1849-1918)*, Edizione provvisoria fuori commercio a cura dei subacquei in congedo, 1994.

(52) Il Marchesi, cit., p. 208, riportando una affermazione del Michelini, scrive che "la flotta sarda peraltro non era bene armata ed equipaggiata e specialmente era difettosa nelle artiglierie, perché in queste non erano stati introdotti quei miglioramenti, che, da tempo erano stati adottati nelle navi da guerra degli altri Stati".

I cannoni delle fregate impiegavano un munizionamento di palle piene, in ferro, del peso da 24 a 36 libbre, con gittate di circa 3000 metri, con una carica di polvere nera pari a circa un terzo del peso della palla.

(53) Vedasi anche Gonni, cit., p. 55-56, n. 1, che accenna ad una situazione climatologica anomala per il maltempo che imperversò nell'Adriatico nella seconda metà del 1848.

(54) Il 26 di maggio, vedasi Gonni, cit., p. 19-20 dove sono citati anche le versioni ed i commenti critici del Randaccio e del Vecchj.

(55) Kudrialfsky aveva inviato a parlamentare il Tenente di Fregata Preu con il piroscavo *Imperatore*.

(56) La manovra austriaca è descritta da Stefani (p. 40) e non dagli altri autori (Gonni, Romiti, Po, ecc.).

Il rientro durò tutta la notte terminando alle 5 del mattino del 23 maggio.

(57) Stefani, cit., p. 37.

(58) Stefani, cit., p. 45-46.

(59) Sulla documentazione relativa al periodo 1848-'49 originata a Venezia e/o dalla squadra sarda e diretta agli austriaci, vedasi F. Salata, *Venezia nel 1848-'49 e la politica austriaca* in Archivio Veneto, a. LVIII, V s., n. 78, 1928, Atti della Deputazione, p. 28-43.

(60) Lettera dell'ammiraglio Albini al Comandante Generale della Marina a Genova.

Gonni, cit., p. 33; Stefani, cit., p. 55; Gonni, *L'Austria navale*, cit., p. 32-33.

(61) G. Quarantotti, *L'Istria nel 1848 alla luce di nuove testimonianze*, in "La Venezia Giulia", ecc., vol. II p. 371.

Circa il problema della nazionalità, che sarà un elemento del programma del Ministero Gioberti il 16 dicembre 1848, vedasi l'ampia introduzione di Flavio Lopez de Oñate al volume di P.S. Mancini, *Saggi sulla nazionalità*, Sestante, Roma, 1944, che studia il problema in epoca quasi contemporanea.

Qualora dalla nazionalità si passi all'irredentismo, per le zone dell'Alto Adriatico, sono disponibili i lavori di epoche successive che si riportano, in quanto possono costituire un riferimento sulla evoluzione della struttura sociale della regione: C. Schiffrer, *La Venezia Giulia nell'età del Risorgimento*, Del Bianco, Udine, 1966; id., *La questione etnica ai confini orientali d'Italia*, Ed. Italo Svevo, Trieste, 1990; G. Cervani, *Nazionalità e stato di diritto per Trieste nel pensiero di Pietro Kandler*, Del Bianco, Udine, 1975; id., *La borghesia triestina nell'età del Risorgimento*, Del Bianco, Udine, 1969; G. Negrelli, *Al di qua del mito. Diritto storico e difesa nazionale nell'autonomismo della Trieste asburgica*, Del Bianco, Udine, 1978; A. Vivante, *Irredentismo Adriatico*, Libreria della voce, Firenze, 1912 (Edizioni più recenti: Italo Svevo, Trieste, 1984; Graphos, Genova, 1997); C. Schiffrer, *Le origini dell'irredentismo triestino (1813-1860)*, Del Bianco, Udine, 1978; E. Sestan, *Venezia Giulia. Lineamenti di una storia etnica e culturale*, Bari, 1947 (Edizione recente, Del Bianco, Udine, 1997); G. Cervani, (a cura di), *Il movimento nazionale a Trieste nella prima guerra mondiale*, Del Bianco, Udine, 1968.

A questi volumi, che trattano il problema nazionalità/irredentismo al tempo della amministrazione austriaca si aggiungono quelli relativi al periodo 1918-1945 che si tralasciano.

(62) Quarantotti, cit., p. 374.

(63) Epistolario, cit., p. 169.

(64) Una distanza eccessiva se intende riferirsi alle navi di altura austriache, considerato che il *Daino* si ormeggia ad una distanza inferiore a mille metri; altrettanto se si riferisce ai "lancioni" che pescavano molto poco, tanto da rifugiarsi nel fiume. Non è da escludersi un errore di traduzione della fonte tedesca (Benko von Boinik Jerolim, *Geschichte der K.K. Kriegs - Marine während der Jahre 1848 und 1849*, Wien, 1884). Vedasi Marchesi, cit., p. 210, n. 153.

(65) Vedasi l'allegato 2.

(66) Pezza, cit., p. 14.

(67) Iachino A., *La campagna navale di Lissa 1866*, Il Saggiatore, Milano, 1966, p. 49.

(68) Romiti, cit., p. 191-192.

(69) Po, cit., p. 47-48.

(70) Epistolario, cit., p. 171. Evidentemente il Cialdi aveva scambiato le unità (vedasi l'allegato 2 (n. 65)).

(71) Romiti, cit., p. 180-182, n. 1.

(72) Romiti, cit., p. 180.

(73) Stefani, cit., p. 56-57, ne dà la disposizione su due file.

(74) Romiti, cit., p. 192 e n. 1, 193 e n. 1.

(75) Il giornale di bordo è conservato presso il Museo Navale di La Spezia; a causa di precedenti esposizioni delle pagine di cui trattasi, la scrittura è molto sbiadita. Ringrazio il conservatore del Museo, Amm. Cusmai, per la cortesia usatami autorizzando la copiatura del testo, che si riporta in allegato 3.

(76) D. Guerrini, *Lissa (1866)*, vol. I, *Come ci avviammo a Lissa*, Casanova Torino, 1907.

L'autore fa un rapido esame della campagna in Adriatico, affermando che "La campagna del 1848, adunque, non diede alla flotta sarda da guerra nessuna occasione di esercitarsi, o di illustrarsi, in vere operazioni guerresche: il pochissimo che la squadra fece consisté in azioni spicciolate di navi spicciolate" (p. 123), ma si sofferma più a lungo nelle situazioni che videro impegnato il Persano nella circostanza. L'episodio del *Daino* a Caorle è analizzato da p. 124 a p. 132 e si riportano in allegato 4.

(77) Po, cit., p. 47-48.

(78) Marchesi, cit., p. 210.

(79) U. Bertuccioli, *La difesa navale di Venezia nella insurrezione del 1848-'49* in *Giornale economico della Camera di Commercio di Venezia*, luglio 1957, p. 14 e seg.

(80) Romiti, cit., p. 192-193.

(81) Romiti, p. 193, lo anticipa al due giugno (errore di stampa?), mentre Stefani, cit., p. 68-69, lo colloca al 3 di luglio, e il Marchesi "diciotto giorni dopo" [l'attacco a Caorle].

(82) Romiti, cit., p. 193-194.

(83) Romiti, cit., p. 180-182 n. 1, riporta la lettera del Guardiamarina Vittorio Lamarmora che riferisce di essersi trattenuto a stento dal rispondere per le rime all'ammiraglio: "(...) Il generale Albini mi stette a sentire, poi cambiò il discorso ed io feci un bel saluto e me ne ritornai a bordo mordendomi i pugni dalla rabbia".

(84) Romiti, cit., p. 175.

(85) Romiti, cit., p. 176; Gonni, cit., p. 29-30 riporta l'intero documento con le modalità operative. In chiusura l'Albini richiama il messaggio di Nelson a Trafalgar.

(86) È riportato in allegato 5.

(87) La batteria Lengo, armata con otto pezzi da 48 libbre, costruita nel 1841 era situata poche decine di metri dall'attuale cavalcavia ferroviario di viale Miramare. Il tiro di rimbalzo era effettuato con l'alzo del cannone a circa 7 gradi e la palla poteva fare più rimbalzi sull'acqua, come il tiro con i sassi piatti.

La tecnica non era certo nuova, avendola già usata qualche secolo prima i portoghesi. Vedasi N. J. Varela Rubim, *D. Joao II e o Artilhamento das Caravelas de Guardacostas. O tiro de Ricobete Naval* in *Revista de Artilharia*, 1990, p. 13-16 dell'estratto.

La stessa tecnica del tiro a rimbalzo era stata adottata anche dai veneziani per aumentare le probabilità di colpire con il tiro di bordata nelle prime sistemazioni delle batterie sulle fiancate dei galeoni, come a Prevesa, sul galeone di Condulmer, di questi giorni 460 anni addietro, il 28 settembre 1538.

(88) Stefani, cit., p. 72-73, riporta l'incontro con il Gyulai e il Salm mentre quest'ultimo era a colloquio con il comandante Ramsey del *Terrible* e Ricaudy dell'*Asmodel*, rispettivamente inglese e francese, e ne seguì una animata discussione.

(89) Il Gonni, cit., p. 49, riporta una lettera della moglie del comandante Mameli al figlio Goffredo dove si dice che "il giorno 14 del corrente vi fu una forte dimostrazione contro Albini e Persano".

(90) È da Umago che l'Albini il 20 luglio risponde al Salm da cui era pervenuta una ulteriore proposta di accordo, ed è ad Umago che, successivamente all'armistizio Salasco, le navi sarde avrebbero potuto rifornirsi di viveri ed acqua prima di lasciare le acque istriane.

(91) Supplemento alla *Gazzetta Piemontese*, sabato 29 luglio 1848, n. 195.

(92) Gonni, cit., p. 43-49. Po, cit., p. 60, app. 2^a.

(93) *Gazzetta Piemontese*, 31 agosto 1848, n. 30. Il *Malfatano* partirà per Genova il giorno 20 successivo, mentre due giorni dopo arriva da Venezia il vapore francese *Brasier*. *Gazzetta Piemontese*, 28 settembre.

(94) *Gazzetta Piemontese*, 31 agosto 1848, n. 30.

(95) Da notare che dopo la partenza delle unità sardo-piemontesi a Trieste arrivarono due navi francesi, il vascello di linea *Jupiter* da 86 cannoni al comando del CV Lugeul con 850 uomini di equipaggio e la fregata *Psyche* (30 cannoni, 350 uomini) al comando del CV Gordon. Le unità erano in osservazione in Adriatico e avevano toccato Messina, Corfù e Ragusa.

Gazzetta Piemontese, 20 settembre 1848, n. 247.

Vedasi anche Gonni, cit., p. 72, n. 1 dove sono riportate le unità francesi in pattugliamento nell'Adriatico e nel Tirreno.

(96) Lettera da Parigi in data 30 agosto 1848 al Governo Provvisorio di Venezia, pubblicata sulla *Gazzetta Piemontese* del 20 settembre 1848, n. 247.

(97) P. Ginsborg, "Venezia, l'Italia e l'Europa nel 1848-1849" in *Venezia 1848-1849 la rivoluzione e la difesa*, Venezia 1978, p. 9-41.

(98) *Gazzetta Piemontese*, venerdì 6 ottobre 1848, n. 261.

(99) *Gazzetta Piemontese*, giovedì 28 settembre 1848, n. 254.

(100) *Gazzetta Piemontese*, giovedì 5 ottobre 1848, n. 260.

(101) *Gazzetta Piemontese*, venerdì 6 ottobre 1848, n. 261.

(102) Supplemento alla *Gazzetta Piemontese*, mercoledì 11 ottobre 1848, n. 266.

(103) *Gazzetta Piemontese*, giovedì 28 settembre 1848, n. 254.

(104) Romiti, cit., p. 183. Vedasi anche Po, cit., p. 60 che pubblica (appendice 3^a) il '*Bullettino della guerra*' alle "ore 5 pom. del giorno 27 ottobre 1848" del Governo Provvisorio di Venezia; a firma Zennari:

“La giornata si è compiuta col trionfo delle armi nostre. (...) Al Comando generale della Marina viene fatto in questo momento rapporto dalla Stazione degli Alberoni, che fuori del porto di Malamocco stanno 14 legni da guerra sardi, tra vapori e bastimenti a vela”.

(105) La formula, mutata nell'essenziale, sarà conservata anche dopo il passaggio dalla Monarchia alla Repubblica:

Giuro di essere fedele alla Repubblica Italiana e al suo Capo, di osservare lealmente le leggi e di adempiere tutti i doveri del mio stato al solo scopo del bene della Patria.

Anche se non pertinente all'argomento della presente relazione, non si può fare a meno di accennare alla variante della formula disposta con l'art. 2 della legge 382/78:

Giuro di essere fedele alla Repubblica Italiana, di osservarne la costituzione e le leggi e di adempiere con disciplina ed onore tutti i doveri del mio stato per la difesa della Patria e la salvaguardia delle libere istituzioni.

(106) Si era pensato addirittura all'occupazione della città nel gennaio 1849, ma l'Albini rispose che la cittadinanza, prima favorevole al Piemonte “non si dimostrava propensa a questa operazione”. Po, cit., p. 56.

(107) Gonni, cit., p. 56.

(108) Gonni, cit., p. 62-63.

(109) Po, cit., p. 62 (appendice 3^a).

(110) Gonni, cit., p. 85-87.

(111) Gonni, cit., p. 88-91 riporta le sentenze pubblicate dalla tipografia Ferrando, stampatore della Regia Marina in Genova.

(112) Gonni, cit., p. 92.

(113) Stefani, cit., p. 100-102. Tegethoff aveva studiato al Marine Collegium di Venezia dal 1840 al 1845. Da notare che il Bonamico, teorico di strategia navale della fine del XIX secolo, non considera mortificante il fatto che una flotta sia ferma in un porto. Nella sua opera *Maban e Callwell* Edizioni Roma, 1938, p. 359, egli afferma: “La mariniera che può conseguire il suo obiettivo rimanendo in istato potenziale, non compromette il suo onore rifiutando la battaglia”. Pertanto, considerato che le unità mercantili erano libere di navigare, la flotta austriaca rimanendo in porto a Trieste, stava impegnando quella sarda, costretta a logorarsi con dispendio di viveri, energie e, per quanto poco, di munizionamento.

(114) Già alla fine del 1848 l'Austria “mandò emissari all'estero per l'acquisto di navi in rinforzo alla squadra imperiale”. Vedasi Po, cit., p. 55.

(115) Vedasi, a tale proposito, il saggio di Leone Veronese jr. “Fortificazioni austriache dell'Ottocento a Trieste” in *Archeografo Triestino*, s. IV, vol. XXXIV, 1974, dove sono illustrati anche alcuni episodi riferiti alle batterie austriache durante la campagna del 1848.

Altre iniziative per la fortificazione delle zone di particolare interesse militare, successive alla campagna del 1848-'49 si trovano in G. Perbellini, “Le fortificazioni austriache nel veronese”, in *Vita veronese*, a. XXXIV, n. 1-2, 1981.

(116) Gonni, *L'Austria navale*, cit., p. 38. Vedasi anche N. Agostinetti, cit., p. 176-187.

(117) Gonni, *Cavour ministro della Marina*, Zanichelli, Bologna, 1926, p. 49.

(118) Gonni, *Cavour ...* p. 68-69.

(119) Vedasi Manuele, cit., p. 192-203.

(120) Piero Pieri, *Storia Militare del Risorgimento*, Einaudi, Torino, 1962, p. 401-402. Egli scrive: “(...) meno che mai l'Albini, pur sempre superiore di forze, ritenne di dover impegnare battaglia, e si limitò ad ostacolare le navi mercantili dell'Austria”. L'osservazione è forzosa, in quanto gli ordini erano di non ostacolare il commercio.

(121) N. Marselli, *La guerra e la sua storia*, USSME, Roma, 1986, p. 543-545.

(122) C. Randacco, *Storia delle Marine Militari Italiane*, 2 voll. Tipografia del Senato, Roma, 1891. Vol. I p. 314-315, fa un brevissimo riassunto, in parte inesatto e lacunoso;

A.V. Vecchj (Jack la Bolina), *Storia Generale della Marina Militare*, Coop. Firenze, 1895;

D. Guerrini, *Lissa (1866)*, 2 voll. Casanova, Torino, 1907; in particolare il vol. I, *Come ci avviammo a Lissa*, p. 88-164.

Per la bibliografia sulla difesa di Venezia, vedasi V. Marchesi, *Storia documentata della rivoluzione e della difesa di Venezia negli anni 1848-'49 tratta da fonti italiane e austriache*, Venezia, s.d. (ma 1913).

(123) G. Gonni, *La campagna adriatica del 1848 e la famiglia Mameli*, Rassegna Nazionale, fascicoli 16 gennaio, 1 e 16 febbraio, 1-16 marzo, riuniti successivamente in volume. Il Gonni ne fa cenno anche in *L'Austria Navale*, Rivista storica del Risorgimento, a. V, fasc. II-III, 1918, p. 30.

(124) Gonni, cit., p. 108.

(125) Vedasi, Atti del XVI Congresso Sociale di Bologna, p. 60-77; Rassegna Storica del Risorgimento, XV, (1928), fasc. spec. p. 60-82; Stato Maggiore del R. Esercito, Bollettino dell'Ufficio Storico, a. IV, 1929, p. 41-62.

I rilievi dello storico catanese in R. Romeo, *Cavour e il suo tempo*, vol. II 1842-1854, Laterza, Bari, p. 521, n. 193.

(126) USSME, *Il primo passo verso l'Unità d'Italia 1848-1849*, Roma, 1948.

(127) USMM, *Le Marine Militari Italiane nel 1848*, Roma, 1948. Gli articoli del volume erano stati pubblicati nei primi sei numeri della Rivista Marittima del 1948.

(128) *La Venezia Giulia e la Dalmazia nella rivoluzione nazionale del 1848-1849*, Del Bianco, Udine, 1949; il saggio di G. Stefani, *La flotta sardo-veneta nell'Adriatico e il blocco di Trieste* nel vol. II, p. 7-103.

(129) A. Iachino, *La campagna navale di Lissa 1866*, Il Saggiatore, Milano, 1966.

(130) Iachino, cit., p. 49-50.

(131) Guerrini, cit., p. 124-132. Vedasi anche la recensione del volume, a cura di E. Prasca, in Rivista Marittima, lug.-set. 1907, p. 447-457 che si sofferma sul fatto.

(132) Vecchj, cit., vol. III, cap. XXXIII, p. 144-155.

Il Vecchj giustifica gli ammiragli e critica il Ministero di Torino, ma fa confusione circa il combattimento di Caorle ed è approssimativo per quello di Pirano. Mette in evidenza la im-preparazione strategica dei piemontesi e, per contro, sottolinea positivamente la linea d'azione degli austriaci. Tuttavia nella prefazione al volume del Gonni *Cavour ministro della Marina* qualifica "indecorosa" la campagna del 1848-'49.

Vedasi, in allegato 6, il giudizio di Vecchj su Persano nel suo libro di memorie, riportato da Iachino.

(133) S. Romiti, *Le Marine Militari nel Risorgimento*, Roma, 1950. Vedasi la parte terza (p. 151-263).

(134) Col. a.s.S.M. Arturo Marcheggiano, "Le operazioni navali italiane nella prima guerra di indipendenza (1848-'49)", *Rivista Marittima*, a. CXVII, gennaio 1984, p. 43-62.

(135) Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare. La Marina sabauda dal Medioevo all'Unità d'Italia*, L'Arciere, Cuneo, 1997. Vedasi il capitolo *La prima guerra d'indipendenza*, p. 155-180.

(136) Gonni, cit., p. 40 e p. 84.

(137) Gonni, *Cavour Ministro della Marina*, Zanichelli, Bologna, 1926, p. 3-4.

(138) Stefani, cit., p. 95.

(139) AUSMM, Biografie ufficiali.

(140) D. Bonamico, *Mahan e Callwell*, a cura di G. Fioravanzo, Edizioni Roma, 1938.

(141) A.T. Mahan, *Influence of Sea Power upon History (1660-1812)*; C.E. Callwell, *Effect of Maritime Command on Land Campaigns since Waterloo*.

(142) Bonamico, cit.; vedasi in particolare i capitoli V (*La ragione politica e militare*) e VI (*Le Sintesi*). Da notare che il Bonamico non esamina la campagna del 1848, limitandosi a richiamare quella del 1866.

(143) Sfogandosi contro la direzione politico-militare della campagna, Cavour scriverà: "Il est impossible de concevoir une plus funeste réunion d'incapacité de tout genres, soit à l'armée, soit dans le ministère", chiamando in causa, in primo luogo, "les chefs, et surtout le chef suprême"; in R. Romeo, *Cavour e il suo tempo*, cit., p. 319.

(144) "Una marineria colpita d'impotenza morale difficilmente si ritempra". Bonamico, cit., p. 358.

(145) La paura non ha mai portato nessuno alla vetta.

Abstract of the Report of the

1. The Commission on the Organization of the Executive Branch of the Government, created by Executive Order 11828, July 11, 1975, has the honor to submit to you this report. The Commission was established by Executive Order 11828, July 11, 1975, and its mandate was to study the organization of the Executive Branch of the Government and to recommend such changes as it deemed necessary to improve the efficiency and effectiveness of the Executive Branch. The Commission's report is divided into two parts: a general report and a report on the Department of Health, Education and Welfare. The general report contains the Commission's findings and recommendations, and the report on the Department of Health, Education and Welfare contains the Commission's findings and recommendations for that department. The Commission's findings and recommendations are based on a study of the Executive Branch of the Government, and on a study of the Department of Health, Education and Welfare. The Commission's findings and recommendations are based on a study of the Executive Branch of the Government, and on a study of the Department of Health, Education and Welfare. The Commission's findings and recommendations are based on a study of the Executive Branch of the Government, and on a study of the Department of Health, Education and Welfare.

1976

Elenco degli allegati

- Allegato 1.* Quadro riassuntivo delle unità sarde, napoletane e pontificie partecipanti alle operazioni in Adriatico nella campagna 1848-1849.
- Allegato 2.* Relazione del comandante Cialdi sulla prima spedizione a Caorle.
- Allegato 3.* Estratto dal Giornale di bordo del brigantino *Datno*.
- Allegato 4.* Estratto dal volume di D. Guerrini, *Come ci avviammo a Lissa*.
- Allegato 5.* Dichiarazione del Blocco di Trieste.
- Allegato 6.* Giudizio sull'ammiraglio Persano di A. Vecchj.
- Allegato 7.* Carta dell'Alto Adriatico con i movimenti delle squadre.

Quadro riassuntivo delle unità sarde, napoletane e pontificie

Nave	Tipo	Costruzione		Dislocamento (Tonn.)
		Cantiere	Anno (3)	
S. MICHELE	Fregata 1ª cl.	Ge - Foce	1841	2386
DES GENEYS	Fregata 2ª cl.	Ge - Foce	1827	1508
BEROLDO	Fregata 2ª cl.	Ge - Foce	1827	1510
DAINO	Brigantino	Ge - Foce	1844	450
STAFFETTA	Goletta	Ge - Foce	1831	200
EURIDICE	Fregata 3ª	Ge - Foce	1828	1450
AQUILA	Corvetta 1ª cl.	Ge - Foce	1838	750
TRIPOLI	Pirocorvetta - Avviso a ruote	Ge - Foce	1840	660
MALFATANO	Avviso a ruote	Ge - Foce	1844	800
AURORA	Corvetta trasp.	Ge - Foce	1827	642
ICHNUSA	Piroscafo a ruote	Ge - Foce	1837	450
AUTHION	Avviso a ruote	Inghilterra	1847	800
GULNARA	Piroscafo a ruote	Inghilterra	1834	450
COLOMBO	Brigantino	Ge - Foce	1843	480
GOITTO	Avviso	Francia	1846 (1848)	850
MONZAMBANO	Avviso	Inghilterra	1841 (1848)	900
REGINA	Fregata	Napoli	1840	2913
ISABELLA	Fregata	Castellammare	1827	2592
PRINCIPE CARLO	Brigantino	Castellammare	1828	400
ROBERTO	Pirocorvetta	Inghilterra	1843	1200
GUISCARDO	Pirocorvetta	Inghilterra	1843	1018
SANNITA	Pirocorvetta	Castellammare	1846	1300
CARLO III	Pirocorvetta	Castellammare	1846	1300
RUGGERO	Pirocorvetta	Inghilterra	1842	1018
ROMA	Piroscafo	Inghilterra	1843	80

Note:

(1) - (A) (B) (C) (D) Gruppi di unità partite e/o arrivate successivamente nella zona di operazioni. guerra delle marine preunitarie USMM, Roma, 1981. Tra parentesi sono indicate le armi riportate da altre

partecipanti alle operazioni in Adriatico nella campagna 1848-1849

N. bocche da fuoco (2)	Comandante	Partenza (1)	Note
54 (50) (60)	CF G.B. Millelire	A - 26.4	Sostituito dal D'Auvare 1.3.49 Fino al 25.2.49 Dal 25.2.49 CF C. Persano 160 Hp 180 Hp 120 Hp 500 Hp 100 Hp 200 Hp 220 Hp Ex Mongibello
50 (44)	CV G. Mameli	A - 26.4	
50 (44)	CF M.A. di Villarey	A - 26.4	
14 (12) (18)	CF C. Persano	A - 26.4	
8 (12)	LTV Leuchantain	A - 26.4	
44	CF A. Corporandi d'Auvare	B - fine maggio	
24	CV 2 ^a De Rochette	B - primi maggio	
4 (7)	CF O. Di Negro	B - primi maggio	
4 (5)	CF A. Ceva di Noceto	B - 9.5	
24 (8) (16) (20)	CV 2 ^a Molaussena	C - primi luglio	
4	LTV Cavagnaro	C - primi giugno	
4	LTV F. Millelire	C - primi giugno	
4	LTV A. Millelire	C - fine giugno	
16 (18)	CF Tholosano	D - giugno	
2 (4)	LTV Moro	D - giugno	
4	LTV Scoffiero	D fine giugno	
60	CF V. Lettieri	27.4	300 Hp 300 Hp 300 Hp 300 Hp 300 Hp
46	CF Ferd. Pucci	27.4	
30	TV C.E. Pietromasi	27.4	
10	CF P. Costantino	27.4	
10	CF G. Ducarné	27.4	
10	CF Fit. Pucci	27.4	
10	CF O. Spasiano	27.4	
10	CF GB Lettieri	27.4	
1 R-650	TC A. Cialdi AV R. Castagnola	26.3	Modifica e aumento armamento a Venezia

- (2) Per quanto concerne l'armamento si riportano i valori indicati dal Radogna in *Cronistoria delle Unità da fonti*. - (3) Tra parentesi è indicato l'anno di incorporamento nella Marina Sarda.

Table 1: Summary of the data for the first part of the study.

Year	Country	Population (Millions)	GDP (Billion USD)
2000	USA	280	100000
2001	USA	282	105000
2002	USA	284	110000
2003	USA	286	115000
2004	USA	288	120000
2005	USA	290	125000
2006	USA	292	130000
2007	USA	294	135000
2008	USA	296	140000
2009	USA	298	145000
2010	USA	300	150000
2011	USA	302	155000
2012	USA	304	160000
2013	USA	306	165000
2014	USA	308	170000
2015	USA	310	175000
2016	USA	312	180000
2017	USA	314	185000
2018	USA	316	190000
2019	USA	318	195000
2020	USA	320	200000
2021	USA	322	205000
2022	USA	324	210000
2023	USA	326	215000
2024	USA	328	220000
2025	USA	330	225000
2026	USA	332	230000
2027	USA	334	235000
2028	USA	336	240000
2029	USA	338	245000
2030	USA	340	250000
2000	China	1200	10000
2001	China	1210	11000
2002	China	1220	12000
2003	China	1230	13000
2004	China	1240	14000
2005	China	1250	15000
2006	China	1260	16000
2007	China	1270	17000
2008	China	1280	18000
2009	China	1290	19000
2010	China	1300	20000
2011	China	1310	21000
2012	China	1320	22000
2013	China	1330	23000
2014	China	1340	24000
2015	China	1350	25000
2016	China	1360	26000
2017	China	1370	27000
2018	China	1380	28000
2019	China	1390	29000
2020	China	1400	30000
2021	China	1410	31000
2022	China	1420	32000
2023	China	1430	33000
2024	China	1440	34000
2025	China	1450	35000
2026	China	1460	36000
2027	China	1470	37000
2028	China	1480	38000
2029	China	1490	39000
2030	China	1500	40000
2000	India	1000	5000
2001	India	1010	5200
2002	India	1020	5400
2003	India	1030	5600
2004	India	1040	5800
2005	India	1050	6000
2006	India	1060	6200
2007	India	1070	6400
2008	India	1080	6600
2009	India	1090	6800
2010	India	1100	7000
2011	India	1110	7200
2012	India	1120	7400
2013	India	1130	7600
2014	India	1140	7800
2015	India	1150	8000
2016	India	1160	8200
2017	India	1170	8400
2018	India	1180	8600
2019	India	1190	8800
2020	India	1200	9000
2021	India	1210	9200
2022	India	1220	9400
2023	India	1230	9600
2024	India	1240	9800
2025	India	1250	10000
2026	India	1260	10200
2027	India	1270	10400
2028	India	1280	10600
2029	India	1290	10800
2030	India	1300	11000

Source: World Bank, International Development Indicators (2000-2030). GDP is in constant 2010 USD. Population is in millions.

**Relazione del tenente colonnello Cialdi
comandante della "Flottiglia addetta al Corpo di Operazione"
al generale Durando, sulla spedizione di Caorle (*)**

Presi in precedenza li dovuti concerti per la spedizione di Caorle, fu stabilito di partire un'ora innanzi la mezza notte dietro un segnale di partenza che doveva fare il Comandante de' Legni Veneti Signor Timoteo Tenente di Vascello. Debbo credere che per l'incertezza del tempo l'ordine di partenza non ebbe luogo prima delle ore 4,30 antimeridiane di ieri. La Divisione era composta dai due Vapori Sardi, il *Tripoli* ed il *Malfatano*, del nostro Piroscalo la *Roma*, da sei fra Penizze e Cannoniere, e sei Piroghe, i quali ultimi legni furono presi a rimorchio dai tre vapori partitamente. Giunti sulla Piave, trovammo ivi ancorata la Fregata Sarda, il *Beroldo* comandata dal Cav. Villarey. Il tempo era tutto imbozzato, ed il mare agitato, fu perciò tenuto consiglio a bordo della Fregata se si doveva o no continuare la spedizione. Restato io in dietro per il forte rimorchio delle 6 Piroghe, giunsi a bordo alla Fregata quando il consiglio era disciolto, ed aveva risoluto di continuare ed attaccare. Mi fu dal sullodato Comandante comunicato il piano d'operazioni, e fu destinato il mio piroscalo al rimorchio di quattro piroghe; fui altresì prescelto all'onorevole incarico di entrare pel primo colle dette piroghe dentro la rada di Falconera dopo che avesse cessato il fuoco la batteria di Caorle e dopo aver protetto lo sbarco fra S. Margherita ed il detto paese, nello scopo di mettere il nemico fra due fuochi e di far tacere la Batteria di Falconera ove si aveva notizia che vi potessero essere dieci pezzi da 12.

Preso dal *Tripoli* a rimorchio anche la Fregata si continuava la rotta con vento dall'Ostro, quando alle ore 6³/₄ pomeridiane saltò il vento alla Buriana da N.E. ma il mare cresceva da S.E. Non prima delle 3 pomeridiane si giunse al traverso di Caorle. L'armamento che potei osservare a terra si fu una piccola batteria presso S. Margherita, ove nei dintorni presso la medesima contai una cinquantina di teste; ed una Batteria sulla punta di Caorle. Da un pescatore partito la mattina da Caorle mi è stato detto che i croati erano 400 nel Paese. Giunti al traverso di questa seconda Batteria una parte dei legni furono rimorchiate nella loro linea di Battaglia. La Fregata occupava il centro fra li due Vapori Sardi. Condotte al posto le piroghe da me rimorchiate e fatte ancorare, mi diressi a prendere a rimorchio tre Penizze lasciate da uno dei Vapori fuori di linea onde condurle al loro posto. Intanto il Vapore il *Tripoli* cominciò il fuoco alle ore 3¹/₄ al quale fu immediatamente risposto dalla Batteria di Caorle, a questo tennero dietro gli altri legni, e parimente la batteria fece altrettanto. La fregata anchessa lanciò qualche tiro ma benché ben diretti, non fecero danno, perché molto lontani. Il Vapore il *Malfatano* ricevè tre palle nemiche ma non gli produssero verun danno nocievole. Dal tempo che la Batteria impiegava a fare i tiri e dalla distanza cui giungevano le palle opino che fosse guernita di quattro pezzi e fra questi ve ne fosse uno da 18. Quasi tutti i tiri della Flottiglia furono ben diretti e tre o quattro dei Vapori devono aver

segue: *Allegato 2*

fatto gran danno nella Batteria. Poco dopo cominciato il fuoco cessa istantaneamente il vento di N.E. e salta nuovamente in S.E. ove il mare era sempre più cresciuto. L'aria già molto burrascosa aumenta, ed i piloti presagiscono il tempo sempre più cattivo. Giunto io presso le Penizze che io dovevo rimorchiare sulla linea di battaglia, queste profittando del vento da S.E. vanno da se stesse a prender posto e mentre tornava a prender la mia posizione una lancia spedita dalla fregata mi ordina andare a bordo della medesima. Colà giunto il Comandante mi comunicò il suo pensiero di salvare le Piroghe troppo esposte al mare agitato, domandò il mio parere sul tempo ed io ripetei quello che aveva sentito dire dai piloti e che quella qualunque mia esperienza confermava. Intanto il mare andava sempre più crescendo ed impossibile sarebbe stato uno sbarco sulla costa. Il cannoneggiamento durava da un'ora circa eseguito soltanto da una parte della nostra Flottiglia, quando il Comandante fece segnale di sospendere l'attacco e di pensare alla sicurezza dei legni. Contemporaneamente a me ordinava di procurare di salvare almeno tre Piroghe. Tornai al mio bordo e mi diressi subito a dare il rimurchio a tre Piroghe, numero massimo che poteva rimorchiare con vento e mare contrario. Uno dei Vapori Sardi diede il rimurchio alla Fregata per condurla ove poterci servire delle sue vele. L'altra allontanava da terra gli altri legni. Posto io in rotta alle ore 4,40 con le dette tre Piroghe non prima delle 9,30 potei dar fondo in Sacca di Piave per passarvi la notte, mentre dopo quell'ora non era più permesso d'entrare nel lido donde era partito. Nella notte il mare si è sostenuto da S.E., il vento bonaccia. All'alba si è continuato il nostro viaggio. Poco distante da noi vennero ad ancorarsi anche i vapori sardi con tutti gli altri legni di Flottiglia, meno la Fregata che deve aver preso il largo. Uno dei vapori sardi si diresse verso la Fregata, mentre l'altro rimurchiava verso Venezia, tre delle Penicie. Alle ore 4,30, avendo condotto le tre piroghe ai tre porti ove erano dirette, sono tornato indietro a prendere le tre cannoniere lasciate dal Vapore Sardo. Il vento è tornato fresco da S.E. ed alle ore 7,40 entravo colle medesime entro il porto del lido.

NOTE

(*) Arch. Stato Roma - Arch. Pol. Cost. fasc. 182/n. 856.

**Dal Giornale di bordo del Brigantino DAINO
(dal 12 al 13 giugno 1848)**

Situazione meteorologica: Corrente forte che va all'OSO
Calma di vento. Bello. Alle 7 torbido

[Il punto è fatto rilevando il telegrafo di Caorle e di Piave]

Dalle 12 alle 4

Si dirige verso Caorle con tutte le vele quadrate aperte a sinistra e flocchi e Brig.na [brigantina?] stante piccolo al SO. Mare calmo aria chiara. Si prepara al combattimento contro la Batteria di Caorle e prende il comando il Comandante.

Canessa

Volendo esercitare l'equipaggio al bersaglio pensai non esservi meglio che il farlo tirare su un forte nemico. Il forte di Caorle sul quale aveva ordinato dirigere mi veniva a proposito. Avvicinatomi al tiro in bianco delle mie carronadi di 4 gomene e mezzo in 20 piedi d'acqua, il forte mi lanciò una palla che venne a battere e penetrare a 4 pollici sotto la linea di galleggiamento della guancia prodiera di sinistra. Spiegai allora il piccolo pavese nazionale, ed abbozzatomi da presentare il mio fianco al forte che doveva servire di mira all'esercizio della mia gente, aprii il fuoco della mia batteria, ed in meno di 40 minuti eransi già lanciate, e bene, da 100 palle, quando il 1° tenente venne a rapportarmi che si faceva acqua e molta; gli risposi di cattivo piglio, ma egli giustamente mi osservò che era suo dovere l'avvertirmi. Bisognava prendere il largo per non stare inoperosi, di segno al nemico che ben lentamente ancora sparava. Filai per occhio gli ormeggi e mi portai ad ancorare fuori tiro. Verificai le avarie sofferte ma non eransi ricevuti che una quindicina di colpi, e tutti di pochissimo danno. Il più di conseguenza fu quello sotto la linea di galleggiamento che era causa dell'acqua che si faceva e che si turò. Uno nella vela di parrochetto, uno nel secondo canotto, un altro che tagliò le due caliorne di prora, uno che traversò il bastingaggio mandando schegge da ogni lato, e gli altri di rimbalzo nel corpo del bastimento senza forarlo.

Nessun morto né ferito.

Devo lodarmi di tutti, io fui quello che feci meno bene.

I miei capipezzi fecero colpi da maravigliare.

Nella notte recuperai gli ormeggi e le ancore filate per occhio.

Il GM Sig. I Buono che avevo incaricato di simile lavoro lo fece in modo commendevole.

segue: *Allegato 3*

Alle 10 p.m. mentre si era fuori col mio canotto venne a bordo un ufficiale di marina veneto, tenente del corpo di armatella di cinque lancia cannoniere e disse al mio primo tenente che veniva per preavisarmi che il suo comandante intendeva di attaccare il mattino seguente il forte battuto nella giornata da noi. Il mio tenente, al quale aveva lasciato gli ordini in proposito, rispose che io vi avrei pure preso parte dal mio meglio, ma che non voleva averne il comando e che mi sarei messo ove sarebbe piaciuto al capo della flottiglia indicarmi.

Alle 3 era alla vela dirigendo verso la lancia cannoniera veneta ancora ancorata; il vento spirava leggero da terra.

Scoprendosi un vapore che prolungava la costa senza bandiera, assicurai la mia con un colpo di cannone, dirigendovi sopra; si mostrò allora essere papalino.

Alle 4 mi recai a bordo del legno capo flottiglia veneto, assicurai il comandante di tutta la buona volontà mia e del mio equipaggio di seco lui cooperare nella sua impresa, e da lui mostrarmi il posto ove voleva collocarsi, e quello che avrebbe addotto a me se io voleva, lo lasciai stringendogli la mano e tornai al mio bordo.

Alle 9 a.m. eravamo in posto ed il fuoco principiato. Il vento che da terra spirava, passò dal largo; bisognava che cambiassi imbozzamento e stava per farlo quando uno scoppio improvviso mi mostrò che una delle lancia cannoniere saltava in aria per avere preso fuoco alla santa Barbara.

Continuava a far fuoco quando qualche pezzo poteva giudicare, e intanto si salpava l'ormeggio di prora per imbozzarmi più convenevolmente a seconda del vento cambiato.

Le lancia cannoniere rimaste prendevano tutte il largo. Spedii loro il mio primo ufficiale col dottore di bordo, quello per dire al comandante della flottiglia che io ero sempre a sua disposizione e che solo aveva a dirmi che intendeva di fare, il secondo per sollievo dei feriti.

Ritornarono dopo due ore e l'ufficiale mi rapportò che le lancia cannoniere se ne ritornavano a Venezia e dopo il successo il comandante la flottiglia giudicava di prendere porto. Non restando più nulla da fare per me mi allontanai a mio giro, ma mandai una mia imbarcazione per vedere se eranvi feriti da raccogliere in giro al legno che saltò in aria le cui cime degli alberi spuntavano dal mare in fiamme e per recuperare la loro barcaccia che se ne andava in deriva sul suolo nemico.

Alle 10 la imbarcazione era di ritorno colla barcaccia recuperata a parte della bandiera che ancora sventolava sul legno disgraziato.

Adempiuto in tal modo ad ogni mio dovere misi in rotta per la mia volta.

Il Comandante
C. di Persano

**Dal volume di D. Guerrini *Come ci avviammo a Lissa*
(pag. 124 -132)**

Ed ora è da parlare alquanto distesamente di un episodio, nel quale campeggia la figura del Persano, allegando prima un brano del discorso dell'avvocato Giacosa, difensore del Persano nel 1867.

14. "... Nel 1848 la squadra italiana... si trovava a Venezia; comandante d'un brigantino, il *Daino*, era il conte di Persano. Un giorno il suo comandante gli dà ordine di recarsi a fare esercizi di bersaglio: esce e, costeggiando la foce della Livenza, trova che il miglior bersaglio erano le fortezze nemiche; quindi si abbozza in vicinanza grandissima del forte Caorle, lo cannoneggia e vi rimane finché il fuoco nemico non è cessato e che una palla di cannone non gli ha forata la chiglia del brigantino... (*Pr.*, 262)".

Come ho detto poc'anzi, il forte costiero di Caorle fu attaccato dai Sardo-veneti il 2 giugno ⁽¹⁾. L'Albini affidò la piccola impresa al Villarey, comandante della *Beroldo*, e gli diede per compierla anche le due pirocorvette, sei cannoniere venete e sei *piroghe* cariche di soldati veneti da sbarcare se il successo fosse felice. Il Villarey andò: come il forte ebbe principiato a trarre cannonate e la *Tripoli* del bravo Di Negro ne ebbe ricambiata qualcuna, il Villarey giudicò che il mare fosse troppo grosso e comandò la ritirata. Per questa prudenza che parve, e fu, sicuramente eccessiva, al Villarey fu tolto il comando ⁽²⁾: alla squadretta sarda fu tolta l'occasione di acquistare una tradizione di gloria.

Dieci giorni dopo, navigando solo, dalle acque di Trieste a Venezia (dirò poi il motivo della navigazione), il Persano passò col *Daino* in vista del forte di Caorle: gli venne allora l'idea di ritentare col brigantino l'impresa che la fregata, le due pirocorvette e le sei cannoniere non avevano saputo compiere.

Come andasse il tentativo fu ampiamente narrato dal Persano in un rapporto del giorno 15 giugno all'Albini.

15. "... Vengo di ancorare alla fonda detta dei Giardini. Ho avuto appena il tempo di fare le visite di dovere...

Il giorno 12 corrente ⁽³⁾ volendo esercitare il mio equipaggio al bersaglio col cannone, pensai non esservi meglio che il farlo tirare su di un forte nemico. Il forte di Caorle sul quale mi portava la bordata mi veniva in proposito.

Avvicinatomi al tiro in bianco delle mie carronade (quattro gomene in 19 piedi d'acqua), il forte mi lanciò una palla che venne a battere e penetrare a quattro pollici circa sotto la linea di galleggiamento della guancia proviera di sinistra; spiegai allora il piccolo pavese nazionale, ed abbozzatomi da presentare il mio traverso al forte che doveva servire di mira d'esercizio alla mia gente, aprii il fuoco della mia batteria, ed in meno di 40 minuti, con soli 7 pezzi, eransi di già lanciate, e bene, da 100 palle; quando il 1° tenente venne a rapportarmi che si faceva acqua, e molta, gli risposi di cattivo piglio, ma egli giustamente mi osservò che era suo dovere l'avvertirmene ⁽⁴⁾. Bisognava dunque riprendere il largo per non restare inoperosi di segno al nemico che poteva riprendere il fuoco già cessato. In conseguenza filai per occhio gli ormeggi ⁽⁵⁾, e mi portai ad ancorare fuori tiro.

segue: *Allegato 4*

Verificate le avarie sofferte non eransi ricevuti che una quindicina di colpi e tutti di pochissimo danno. Il più di conseguenza fu quello sotto la linea di galleggiamento, che era causa dell'acqua che si faceva, e che si turò; uno nella vela di par-rochetto, uno nel 2° canotto... Nessun morto, né ferito.

Devo lodarmi di tutti, e sinceramente io fui quello che feci meno bene.

Il mio 1° tenente ⁽⁶⁾ ed i miei ufficiali tutti meritano elogi; più particolarmente il cav. di Clavesana ed il barone De Viry, che si condussero in modo da invidiare. I due guardiamarina si distinsero pure. I miei capi pezzo, nessun eccettuato, fecero colpi da meravigliare. Il 1° nocchiere Tramonello è uomo raro.

Nella notte ricuperai gli ormeggi e le ancore filate per occhio. Il guardiamarina di 1^a classe signor di S. Buono ⁽⁷⁾, che aveva incaricato di simile importante lavoro, lo fece in modo commendevolissimo ⁽⁸⁾.

Alle ore 10 p.m., mentre io era fuori col mio canotto ⁽⁹⁾, venne a bordo del *Daino* un ufficiale di marina veneto, tenente del capo di un'armatetta di 5 lance cannoniere... per dire che veniva per prevenirmi che il suo comandante intendeva di attaccare nel mattino seguente il forte da noi battutosi nella giornata.

Il mio 1° tenente, al quale aveva lasciati gli ordini in proposito, l'armatetta essendo in vista, rispose che io avrei pure preso parte del mio meglio ⁽¹⁰⁾, ma che non voleva averne il comando e che mi sarei messo ove avrebbe piaciuto al capoarmatetta di indicarmi.

Alle 3 a.m. ero alla vela dirigendo verso le lance... ancora ancorate... Alle 4 mi recai a bordo del legno veneto capoarmatetta: accertai il comandante di tutta la buona volontà mia e del mio equipaggio di secolui cooperare alla sua impresa; e da esso lui indicatomi il posto ove mi divisava collocarsi e quello che avrebbe ad-detto a me, se io voleva, lo lasciai stringendogli la mano e rientrai al mio bordo. Alle ore 9 a.m. eravamo in posto ed il fuoco principiato... Una delle lance cannoniere saltava in aria per aver preso fuoco alla Santa Barbara ⁽¹¹⁾.

Io continuai intanto a far fuoco con quei pezzi che... Le lance cannoniere prendevano tutte il largo... Nulla dunque restando più a fare dal canto mio, mi allontanai a mio giro... (*Arch. di st. di Torino, Sez. IV, Marina, mazzo 316*)".

Non bastò al Persano di avere così informato il proprio ammiraglio: anche sentì di dovere, o potere, direttamente scrivere al ministro della guerra e marina per mandargli copia del rapporto indirizzato all'Albini. Qui è da citare un brano della lettera al ministro.

16. "... Osando raccomandare alla M. S. gl'individui che in esso rapporto nomino, i quali non saprei abbastanza lodare che non meritino molto più. Noi marini, a meno di arrembaggi, non possiamo distinguerci che per sangue freddo, nessuna confusione e speditezza nei tiri, e queste tre qualità posso francamente accertare l'E. V. che furono in tutta la forza del termine effettuate dal mio stato maggiore ed equipaggio; e il secondo non conta più di 50 giorni d'istruzione guerresca... (*Arch. di st. di Torino, Sez. IV, Marina, mazzo 316*)".

Da queste parole (ed ogni lettore vede da sé come siano esuberanti e sconclusionate) balza fuori nitida la gran leggerezza commessa dal Persano, proponendo per ricompense ufficiali e gratifi del *Daino*, all'insaputa del comandante

segue: *Allegato 4*

della squadra. E conviene poi aggiungere che quantunque il Persano scriva al ministro che gli manda la copia del rapporto spedito all'ammiraglio, invece la copia ha aggiunte e varianti⁽¹²⁾: per esempio addita al ministro, fra i maggiormente segnalatisi, un ufficiale che nel rapporto all'ammiraglio neanche è ricordato, sicché, se il ministro, per ipotesi, avesse ottenuta dal re la concessione delle ricompense chieste dal Persano, l'Albini avrebbe veduto premiato un ufficiale che nemmeno gli era stato indicato come meritevole d'encomio.

Considerando ora la sostanza dell'episodio, a me pare che possa essere prima di tutto notata la leggerezza colla quale il Persano si cimentò ad un'impresa che indubbiamente era troppo maggiore dei mezzi dei quali il Persano disponeva. Certo nessuno si sentirà, almeno per ora, di biasimarlo con severità, ché almeno nella decisione di cannoneggiare il forte di Caorle è un baleno di ardire, sia pure irragionevole, che rompe la tenebria delle comuni inerzie e della pavidità di qualcuno. Ma se così può essere non solo escusata ma anche un poco lodata l'azione del 12 giugno, che almeno mostrò agli Austriaci che una nave italiana andava risolutamente al fuoco, non altrettanto credo che possa dirsi del tentativo rinnovato il 13. Fatta già la prova dell'ardimento, l'insistenza mostrava voglia e speranza di riuscire a domare il forte col piccolo brigantino: e l'una e l'altra erano manifestamente vane.

Più importante mi sembra la considerazione che si può fare sul comando non voluto assumere il 13 giugno dal Persano. È comandante delle cinque cannoniere venete il Timoteo, tenente di vascello e quindi inferiore di due gradi al Persano, che già era capitano di fregata. A malgrado di ciò, il Persano si pone sotto il comando del Timoteo: va di persona a trovarlo a bordo, scambio di chiamarlo: si fa assegnare da lui il posto pel combattimento. Di questa che a dir poco è una stranezza non si riesce a capire la ragione⁽¹³⁾: certo il Persano è biasimevole, quasi come sarebbe un comandante che nascondesse la propria insegna di comando per non assumersi la responsabilità di esercitare gli uffici del proprio grado.

L'Albini non approvò l'azione del Persano contro il forte di Caorle: ma lo lasciò capire più che non lo dicesse.

17. (*L'Albini al min. di guerra e mar.: 17 giugno*). "...Trasmetto due rapporti, uno del marchese Ceva e l'altro del conte Persano, relativi entrambi ad uno attacco contro il forte di Caorle. Il marchese Ceva faceva parte della spedizione di cui era discorso nel mio foglio...⁽¹⁴⁾. Il conte di Persano era invece spedito in stazione a Venezia. Nella sua navigazione, siccome egli accenna nel suo rapporto, il vento portando la bordata sopra Caorle, intese di prender per punto di mira il forte sud-detto per fare esercitare il suo equipaggio al tiro del cannone, esercizio però che fallì poco non gli tornasse spiacevole... (*Arch. di St. di Torino. - Sez. IV, marina, mazzo 316*)".

segue: *Allegato 4*

Qui si comincia a intravedere una cosa che nessuno dei narratori dell'episodio di Caorle ha cercata, o, almeno, ha detta⁽¹⁵⁾. Perché il *Datno* si è trovato il 12 di giugno nelle acque di Caorle, mentre la squadra sarda era in quelle di Trieste? Perché, scrive l'Albini, era stato mandato a Venezia: e qui si comincia a vedere che il Persano, di proprio capriccio, si attardò due giorni sotto Caorle, mentre aveva una diversa missione da compiere. Ma il più grave è che la missione era notevolmente importante, giacché l'Albini aveva mandato il *Datno* a Venezia, perché il governo provvisorio gli aveva richiesto un bastimento per scortare un convoglio di 2000 uomini che si dovevano mandare per mare a rimpatriare il presidio di Palmanova, colla quale le comunicazioni per le vie di terra erano impedito o malsicure⁽¹⁶⁾.

A me pare che ora non basti più l'ardimento dell'azione, cui nessuno può contestare, per scusare la decisione del Persano: dimentico dello scopo per quale è stato mandato, egli si attarda a tentare un'impresa che può dare qualche gloria, ma certo nessun vantaggio e probabilmente danni.

Anche per la campagna del 1849 si cercò di trarre qualche partito dalla squadra dell'Albini che era rimasta nell'Adriatico, come s'è visto⁽¹⁷⁾. Colle operazioni terrestri ridotte al Ticino, certo era assai difficile che la squadra potesse comunque loro essere utile: di questo bisogna tener conto nel giudicare il seguente documento, il quale è però assai caratteristico: suono di parole, senza sostanza d'idee.

18. *(Il generale Chrzanowski al pres. del cons. e min. di guerra e mar.: da Novara: 22 marzo 1849)*. "...Riguardo al modo di utilizzare la flotta per trarne il miglior partito, ed anche il maggior soccorso indiretto per l'esercito di terra, non saprei per ora che cosa suggerire; parmi però che codesto ministero potrebbe darle quelle istruzioni più confacenti; l'esperienza poi del vice-ammiraglio cav. Albini supplirà poi all'emergenza (*Arch. di St. di Torino. - Sez. IV, marina, marzo 318*)".

In questo modo, il 22 marzo, si parlava delle operazioni navali, tra Novara e Torino! L'indomani era la tragica giornata, ultima della guerra: perciò è naturale che la squadra sarda nulla potesse fare; le sarebbe mancato il modo: ma prima le mancò il tempo.

NOTE [Le note sono del G.]

(1) Il Randaccio e il Vecchj scrivono che l'attacco fu il 3: i documenti che ho veduti hanno invece la data del 2.

(2) Il Villarey fu però promosso al grado di C.A. nel maggio del 1849.

(3) Il Prasca assegna all'episodio la data del 10 giugno (p. 24).

(4) Si noti come il Persano continui ad ostentare d'essere severo giudice di sé stesso.

(5) Si filano gli ormeggi quando la furia di andarsene toglie modo e tempo al salpamento dell'ancora.

(6) Era il T.V. Teulada.

segue: *Allegato 4*

(7) Cioè il Pacoret de Saint Bon. - Io sospetto che il Persano ne abbia così rabberciato il cognome per far pompa di italianità di sentimenti. Infatti nell'opuscolo che il Persano pubblicò nel 1863 (*Osservazioni sugli studi...*) già discorso altrove (pag. 66), è una divagazione la quale non ha relazioni di sorta coll'argomento tecnicissimo di quella scrittura, cacciata là a forza per far sapere che il Persano ha "patito arresti sopra arresti per la sua insistenza nel voler comandare le nostre manovre in italiano, mentre da tutti lo si faceva in francese, e ciò in tempi in cui il dimostrare un sentimento italiano era delitto". Pare adunque che la italianità del Persano si compiacesse di manifestarsi nelle forme.

(8) Ho sentito più volte rimproverare al Persano l'aver mandato il Saint Bon a ricuperare le ancore, scambio di andarvi lui: in verità non capisco la ragione di questo rimprovero.

(9) È assai difficile trovare una ragione soddisfacente di questa uscita notturna del Persano in canotto.

(10) Anche questo particolare della previsione di quello che il comandante delle cannoniere venete avrebbe mandato a dire è stranissimo. Ho gran sospetto che qui il Persano abbia azzeccato assai bugie.

(11) La cannoniera saltata in aria era la *Furiosa* comandata dal T.V. Tommaso Bucchia che troveremo poi, nel 1866, capo di stato maggiore del C.A. Vacca.

La *Furiosa* era montata da 32 uomini: 16 furono morti, 14 gravemente feriti: soli incolumi, il Bucchia e il capotimoniere.

(12) P. es.; nel rapporto all'Albini è scritto che il primo tenente del *Daino* rispose all'ufficiale veneto che il Persano avrebbe partecipato al novo attacco del 13, "ma che non voleva averne il comando": nella copia spedita al ministro, a queste parole sono aggiunte le seguenti: "*anche quando mi venisse per grado*": al capoverso della lettera all'Albini che è trascritto ultimo nel doc. 15, nella copia spedita al ministro è sostituito quest'altro: "Non restando più nulla a farsi da noi, la batteria non sparandomi più contro e non avendo gente per effettuare uno sbarco, mi allontanai...". È meravigliosa la sufficienza colla quale il Persano così dà a credere di aver ridotto al silenzio il forte in modo da poterlo prendere se avesse avute truppe da sbarcare!

(13) Le già notate stranezze della passeggiata in canotto fatta dal Persano la notte sul 13 e della precisa risposta che questi dice d'aver lasciata a bordo del *Daino* per una domanda che ancora non era stata fatta, mi suggeriscono l'ipotesi che non il Timoteo abbia chiesta la cooperazione del Persano, ma bensì il Persano sia andato di notte a domandare la cooperazione del Timoteo. Contro questa ipotesi sta la notizia data dal Vecchj (*St. g. m.*, II, 441) che le cinque cannoniere erano state mandate dal governo di Venezia "sotto il forte di Caorle per fare una dimostrazione ostile": ma se l'ipotesi si apponesse al vero, allora potrebbe darsi che il Timoteo avesse ricusato di partecipare all'azione del 13 e che il Persano, per smuoverlo, gli avesse detto che egli non voleva assumere il comando generale dell'attacco, ma si accontentava di intervenire come in azione altrui, onde il Timoteo fosse bene libero di togliersi dall'impresa quando avesse voluto.

(14) Cioè la spedizione del 2 giugno condotta dal Villarey.

(15) Il Randaccio scrive: "Veleggiando il *Daino* in quei paraggi, Persano, il quale doveva esercitare la sua gente a tirare a segno... (*St. m. m.*, I, 48)". - Il Vecchj scrive: "Il 10 veleggiava intorno Caorle il brigantino *Daino*...; il conte Carlo di Persano... volendo esercitare al bersaglio i suoi marinari... (*St. g. m.*, II, 441)". - E il Prasca: "Venne a passare, il giorno 10, per quelle acque il *Daino* e il... Di Persano volle provare... contro quei forti l'abilità dei propri cannonieri... (p. 24)". - Come ora si vedrà, l'affermazione del Giacosa (doc. 14) che il Persano avesse ordine di tirare al bersaglio (e, caso mai, tirare al bersaglio non vuol dire attaccare un forte) è falsa: però il Randaccio non la esclude.

segue: *Allegato 4*

(16) Di questo sono i doc. nell'*Arch. di St. di Torino, sez. IV, marina*, mazzo 316.

(17) Qualche episodietto del Persano può essere qui opportuno. – In un giorno della seconda metà di gennaio del 1849, il Persano arrenò il *Daino* presso l'entrata del porto di Malamocco: di ciò gli fu fatto carico perché aveva "assolutamente rifiutato il pilota"; egli si scolpò dicendo che il pilota è prescritto a chi non è pratico delle acque in cui naviga, e che anche i piloti talora arrenano i bastimenti. Nella sua discolpa è questa frase caratteristica: "Se si è perché non presi pilota che mi si vuol far carico esagerato di un successo neanche da badarsi, dirò che... (*Arch. di St. di Torino: Sez. IV, Marina*, mazzo 319)". – Certo nessun male derivò al Persano dall'arrenamento del *Daino*, perché pochi giorni dopo fu promosso al grado di CV di 2^a (doc. 7), eppoi súbito, alla fine di febbraio, ebbe il comando dell'*Euridice*, corvetta di 1^o rango, da 1400 tonnellata. Nel *giornale* del Persano è scritto: "25 febbraio... Rimetto il comando (del *Daino*) e mi separo con rincrescimento da un equipaggio con cui si erano scambiate alcune palle col nemico e del quale non aveva che a lodarmi (*Ib.*)".

Dichiarazione del blocco di Trieste

Rada di Trieste, 11 giugno 1848

I due ammiragli comandanti le divisioni navali sarda e veneta, guidati dalle filantropiche intenzioni de' loro rispettivi governi, e compresi da quel rispetto pel sacro diritto de' popoli, che onora e distingue le nazioni incivilite, si hanno a principale pensiero, incrociando nell'Adriatico per difendere la causa dell'italiana indipendenza, quello di non arrecare alcun disturbo al commercio, né molestare il traffico di legni mercantili di qualsivoglia bandiera, l'austriaca compresa.

E però, in conformità di tali principi, essi si terrebbero obbligati ad ogni specie di riguardi a favore della città di Trieste, ove la medesima, intenta a' soli affari commerciali, durando nel suo pacifico carattere, si fosse astenuta ad ogni militare operazione.

Considerando ora che la città di Trieste, lungi dal rimanere esclusivamente commerciale, ha assunto l'ufficio di una città di guerra;

Essendo fortificata da un castello e da varie batterie;

Trovandosi presidiata da numerosa guarnigione;

Accogliendo una divisione di legni da guerra, che, fuggente dalla squadra italiana mercé l'opera de' vapori del Lloyd austriaco, tiensi ora imbozzata sulla rada in posizione di attacco;

Guernendo di cannoni il litorale e le alture, onde afforzare il sistema di fuochi incrociati;

Servendosi di vapori della commerciante compagnia del Lloyd armati in guerra, per mantenere il blocco di Venezia ed agevolare ogni maniera di guerresche intraprese;

Essendo stata sinora centro delle operazioni ostili contro i lidi della Venezia, e punto di mossa delle spedizioni di truppe, approvvigionamenti e materiali per la guerra;

Nella notte 6 giugno aprando il fuoco contro la squadra italiana, senza la menoma provocazione, nell'atto che questa disponevasi a prendere l'ancoraggio per intavolare il giorno appresso trattative col Governo;

Continuando, malgrado il silenzio delle batterie della flotta, a tirare molti colpi di cannone, alcuni de' quali giunsero di rimbalzo sulla fregata sarda il San Michele;

Considerando inoltre con quale e quanta ferocia dalle armate austriache si combatta sul suolo italiano:

segue: *Allegato 5*

I due ammiragli, forti del loro diritto di guerra, ed appoggiati alle opinioni dei più riputati e popolari pubblicisti, dichiarano il blocco alla città e rada di Trieste, per tutte le navi di bandiera austriaca, a cominciare dal giorno 15 del volgente mese di giugno.

Dichiarando definitivamente la data del blocco per tutte le altre bandiere col giorno 15 luglio.

Albini, Bua, contrammiraglio

**Giudizio sull'ammiraglio Persano
dello scrittore A. Vecchj (Jack la Bolina) dal suo libro
Memorie di un luogotenente di vascello, pp. 131 sgg.^(*)**

Persano fu di un impasto molto complesso. Doti squisite, difetti enormi. Lo rassomiglio a quei palazzi che mostrano all'esterno una bella facciata e che dentro cadono in ruina. Su di un corpo, cui la giovane elasticità fu sino a tarda età serbata, libravasi una testa di poca significanza; e l'insieme formava una persona attraente, che piaceva subito. Colto più dei colleghi, Persano aveva conversazione geniale; e questa figurava anche più per cagione di maniere squisite e cortigiane, e dell'agevolezza nell'esprimersi correttamente in francese, in inglese e in italiano. Ma dietro quel sipario così lusingatore dello sguardo quanta misera incoerenza! La bugia era per l'ammiraglio Persano abito inveterato, segno esteriore e palese di poca zavorra! Mentiva naturalmente, senza bisogno, per cedere ad impulso più potente del suo volere.

* * *

Persano era povero, pomposo e sobrio.

* * *

La mano che, con sapiente intelletto di italianità, tese agli ufficiali della Marina napoletana nel 1860 (quantunque in disaccordo per ciò con Cavour) gli procurò il livore dei colleghi suoi e della regione sarda. E il livore si esternò in calunnie d'ogni sorta e in rimproveri acerbi. Ebbene, Persano ignorava il sentimento della vendetta. Colmò sempre di cortesie i nemici suoi, e ne aveva molti. Anche nel procedimento giudiziario che subì davanti al Senato costituito a Corte giustiziera, Persano si limitò a discolarsi senza nulla dire a carico altrui; soffrì la più crudele umiliazione senza aprir bocca a pronuncia di parola alcuna che suonasse acerba agli inferiori non immuni tutti da colpa.

Chi gli era stato benevolo o grato esaltava anche al di là del merito. Il suo diario suona lode a molti che odiavano a morte.

Fu un tantino teatrale anche da giovane per tendenza; lo fu per calcolo nel 1860; lo fu al ministero per vanità.

* * *

Amò sinceramente i marinai. Fu indulgente alle loro colpe consuete; non abusò del castigo; si fece amare: tanto che, nei torbidi della squadra, durante il 1849, l'*Euridice* che egli comandava fu posta da lui in obbedienza senza eccessive misure di rigore.

* * *

In cose del mestiere era maestro, piuttosto audace che temperato; e pronto ai rimedi. La sua entrata nel Tamigi senza soccorso del pilota pratico gli dié

segue: Allegato 6

nome di valente; il duello del *Daino* con le batterie di Caorle nel 1848, di valoroso; l'uscita da Genova di non so più qual piroscifo con la poppa invece che con la prora, di strano; l'investimento del *Governolo*, col re a bordo, sulle secche dei Razzoli, d'imprudente; ma il modo col quale fé al *Governolo* un'imbracatura di tela e così lo trasse a Tolone, di espertissimo. Nel maneggio delle lance sotto vela era addirittura maestro.

Era sempre un uomo molto in vista, giusto per quel suo impasto strano di pregi e di difetti.

In un corpo chiuso, aristocratico, gretto come quello della Marina sarda ...il conte di Persano ebbe presto nome di eretico. Perché? Frequentava i liberali... La frequentazione amichevole col re, col Cavour e col D'Azeglio, la consuetudine amorosa con la De Solms..., le relazioni con inglesi e francesi di chiaro nome e coi profughi delle regioni schiave d'Italia, spiegano come Persano pensasse politicamente diverso dai compagni; e chiariscono ancora come Cavour gli affidasse quella missione militare e diplomatica del 1860 che è gloria di Persano aver condotta a termine egregiamente sotto tutti i riguardi. Ma codeste cose spiegano anche il morso dell'invidia...

Persano fu prode o codardo? L'argomento merita di essere trattato con molta delicatezza allo scopo di rintracciare la verità.

Ebbe, senza dubbio, quella forma di coraggio che chiamasi *coraggio marino*, che non è molto frequente tra la gente che va per mare senza buon corredo di studi professionali.

In mare fu intrepido quanto Mantica o Albini o Vacca, gente che nella lotta con gli elementi sapevano d'aver, come strumento di vittoria o rimedio alla forza maggiore, la nozione professionale.

Studio sui fatti avverati qual contegno tenesse al fuoco.

Tra il 1840 e il '60 la generale opinione relativamente al valore del cannone da muro e del cannone di bordo formulavasi così nel trattato dell'ammiraglio Jeffery:

Quattro cannoni da 18 o da 24 protetti da un muro e serviti convenientemente equivalgono a un vascello di linea (80 a 120 cannoni); è da ritenersi pressoché impossibile il fuoco dei vascelli distrugga un forte ancorché quelli si imbozzino.

Così stando le cose, il giovane comandante del *Daino* che il 10 giugno 1848 andò spontaneamente ad impegnare duello col cannone contro una batteria a Caorle e lo interruppe quando fu percosso al bagnasciuga; e nella notte mandò un guardiamarina, il Saint-Bon, a ripescare l'ancora e la catena filata per occhio, non è da riputarsi codardo. I codardi in certi gineprai non si buttano!

Né io so chiamare codardo l'ufficiale generale che nel 1860 propose in consulta di capitani l'assalto alle batterie di Ancona, nonostante il parere contrario

segue: *Allegato 6*

di Mantica, e, forte del parere favorevole di Battista Albini solo, condusse la nostra scarsa squadra al suo primo scontro vittorioso.

L'impresa di Ancona, dicasi ciò che si vuole, è originata nel cuore di Persano. L'aver tenuta la *Maria Adelaide* (sua capitana) lontana dal campo di tiro, l'aver nonostante proposto ad alte ricompense gli ufficiali che componevano lo stato maggiore fu prima e unica cagione che si creasse tra i malcontenti la leggenda della codardia dell'ammiraglio. Quando la notte sopra il 25 settembre fu tentato, con scarsa sapienza se vuoi, il taglio della catena che sbarrava il porto di Ancona, la baleniera di Persano fu alla testa delle lance armate, come quella di Nelson a Teneriffe e a Boulogne. Questa la verità sgorgante dall'esame dei casi.

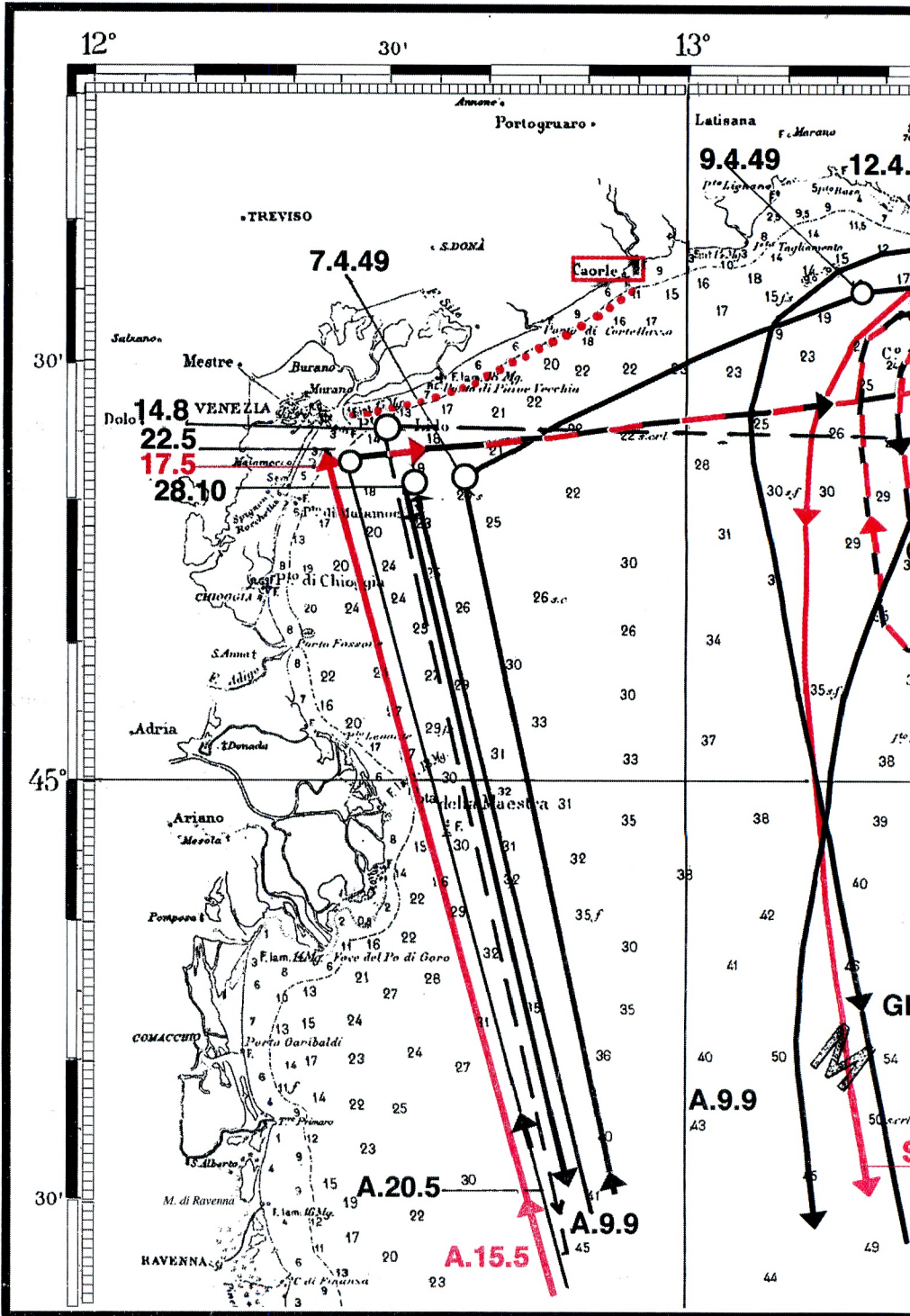
Ma... il beneviso a Cavour, l'uomo che si era posto in relazione stretta col *filibustiere* Garibaldi, e specialmente colui che nel reame meridionale aveva veduto non un naviglio da catturare, bensì un corpo di ufficiali da stringere coi sardi nel grembo di un'Italia nuova, destava invidie e dispetti profondi. Pagò allora il fio della sua leggerezza, delle sue facili bugie, e intorno al suo capo coronato di alloro si mormorò "è un codardo".

Non vantò certo l'intrepidezza di Baldassarre della Mantica né la conscia audacia di Albini. Fu uno dei molti cui la natura diede il coraggio medio per l'esecuzione ed il coraggio alto per la preparazione. Per un buon generale di forze disciplinate e che non hanno bisogno della lezione dell'esempio, basta e ne avanza.

La calunnia covata in Ancona si dischiuse a Gaeta, dove la *Maria Adelaide* entrò in azione capitanata da Guglielmo Acton. Quel giorno (il 22 gennaio 1861) fu dai raccoglitori di pettegolezzi osservato che l'ammiraglio discese dal ponte di coperta in batteria per qualche istante; che prima di giungere nel campo di tiro bevette un bicchierino di cognac. No, non si macchia la fama di un soldato con sì meschini argomenti!

NOTE

(*) Ripreso dal volume di A. Iachino *La campagna navale di Lissa 1866*, Il Saggiatore, Milano 1966.





Movimenti delle squadre in Alto Adriatico

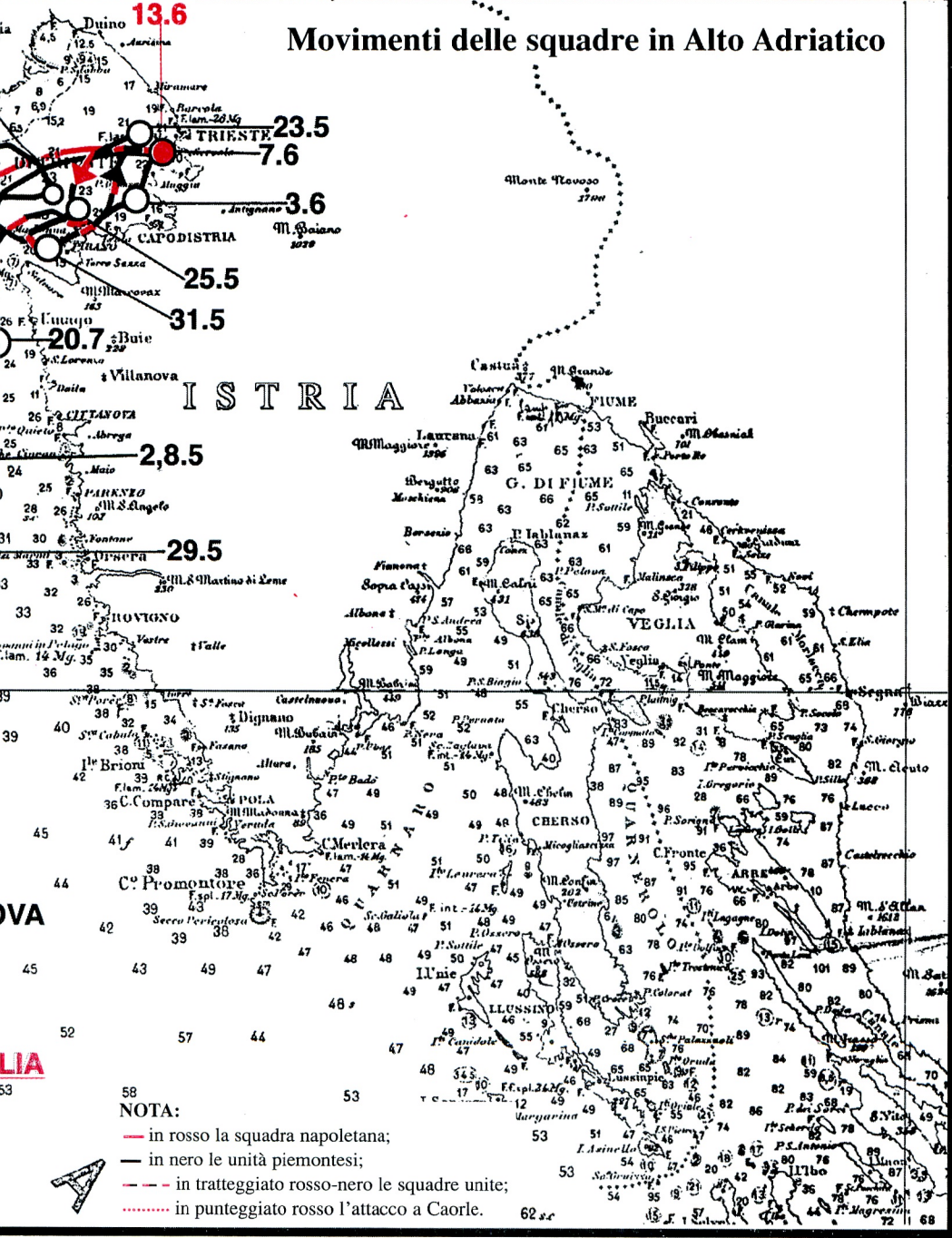


TAVOLA ROTONDA

PROBLEMI STORICI E FATTORI EVOLUTIVI
COLLEGATI AL POTERE MARITTIMO

TAVOLA ROTONDA

PROBLEMI STORICI E FATTORI EVOLUTIVI COLLEGATI AL POTERE MARITTIMO

Presentazione di: Mario Buracchia

“L’Arsenale di Venezia è stato il teatro del primo e cruciale episodio (l’uccisione del direttore dello stabilimento Giovanni Von Marinovich) della rivoluzione Veneziana del 22 marzo 1848: la Marina si trova dunque subito al centro degli eventi di quella giornata convulsa culminata nella cacciata delle autorità austriache e nella proclamazione della Repubblica Veneta di Daniele Manin”.

Così esordisce il Dr. Alvise Zorzi nella sua relazione, sottolineando che il grosso della flotta si trovava a Pola, rimanendo saldamente in mano austriaca e facendo così mancare a Venezia un grande aiuto nella disparata resistenza all’assedio austriaco.

La situazione della Marina pre-unitaria sarda (o sabauda), toscana, pontificia è modesta, ad eccezione di quella napoletana, che durante le guerre napoleoniche è stata in contatto con la Marina britannica guidata per un certo periodo dallo stesso Nelson e che ha combattuto contro i pirati barbareschi. In particolare l’ordinamento della Marina sabauda viene rinnovato proprio il 28 giugno 1848 prevedendo: uno Stato Maggiore Generale, Corpo Reale equipaggi, Genio Marittimo, Battaglione Real navi, Corpo d’Artiglieria costiera, Servizio sanitario e Regia Scuola di Marina, con tre dipartimenti marittimi: uno superiore a Genova e due “sulbaterni” a Villafranca e a Cagliari.

La campagna della squadra navale in Adriatico nel 1848-49 non ha un chiaro programma operativo come sostiene il Sommi, che tacciò il Governo di “mancanza di idee precise”.

E, ad eccezione del combattimento tra il *Daino* e il forte austriaco di *Caorle* del 13 giugno 1848, per iniziativa del Persano che riceve dagli austriaci una pronta risposta, non si hanno altri episodi salienti; si ha così l’impressione che le Marine in contrapposizione siano poco risolte che non cerchino un vero scontro, vogliano piuttosto mostrare le proprie potenzialità.

Intervento di: Pier Paolo Ramoino

L’esame della strategia marittima degli stati italiani pre-unitari può essere proposta sia dal punto di vista esclusivamente storico-militare (esame delle fonti), come hanno brillantemente fatto i miei predecessori in questo Convegno, od

anche utilizzando una metodologia nota all'Istituto di Guerra Marittima come "strategico-induttiva", che noi impieghiamo con qualche successo nell'analisi della strategia marittima della Marina militare dei nostri giorni. Il metodo consiste solamente nell'esaminare uno strumento navale in aderenza ad alcuni "modelli" prototipici e cercare di capire perché un certo Stato si è costruito una certa Marina.

Questo mio intervento, rigorosamente limitato a 15 minuti, può essere quindi considerato solo un esercizio metodologico e non pretende di dire certamente cose nuove, ma solo esaminare i "modelli" delle Marine italiane dalla restaurazione al 1848 e cercare di individuare dal modello le idee politico-strategiche che lo hanno prodotto.

Delle cinque Marine "italiane" che vengono a solcare i mari dopo il Congresso di Vienna, solamente quelle sarda, borbonica e "l'*Imperiale e Regia Veneta Marina*" possono considerarsi veri strumenti navali, in quanto le due Marine pontificia e toscana, pur di antiche e nobili tradizioni, sono nel periodo considerato poco più di modeste guardie costiere legate alla vigilanza di polizia della costa più per il mantenimento di una sorveglianza doganale che per una volontà di "mostrar bandiera".

Il modello di riferimento, che come ho detto è in uso nell'analisi strategica odierna, è visto attraverso l'insieme di tre categorie d'indagine distinte, ma sovrapposte: il tipo e numero delle unità, la quantità e la qualità del personale e l'organizzazione di comando e controllo, ci consente di dire che le tre Marine, pur in modo differenziato, cercavano di ritagliarsi un certo "potere navale" legato a quattro cardini strategici interessanti.

1° - "rispondere alla minaccia", vale a dire essere pronti ad interventi di *power projection ashore* contro gli Stati barbareschi, allora rappresentanti una reale minaccia per le coste ed i traffici italiani, allo scopo di far rispettare i trattati ed eliminare la pirateria. A mio giudizio quest'ultima minaccia poteva essere affrontata con uno strumento più idoneo al *sea-control*, ma avrebbe richiesto probabilmente più mezzi (fregate e corvette) ed un maggior numero di personale di alta qualità.

2° - "mostrar bandiera", vale a dire esercitare soprattutto in periodi di crisi una discreta, ma reale presenza navale non solo in Mediterraneo, ma anche negli oceani per assicurare un indispensabile sostegno alla politica estera dei tre Stati, la cui credibilità internazionale era uscita fortemente provata dall'occupazione napoleonica della Penisola. Si tratta della tipica politica navale delle piccole/medie potenze ancor oggi spesso utilizzata come affermazione internazionale.

3° - sostenere il proprio commercio, la propria immigrazione e la propria Marina Mercantile". Questo compito legato certamente agli altri, era tipico ed obbligato per i tre Stati che si affacciavano pur se timidamente ad una certa "rivoluzione industriale" e commerciale. L'esempio della costruzione a spese dei commercianti genovesi di una fregata sarda può essere di sostegno a questa tesi.

4° - "svolgere il ruolo di *constabulary force*" in modo da evitare l'ingresso e la fuoriuscita di "portatori di idee rivoluzionarie" minanti la stabilità interna di Stati

abbastanza reazionari ricreati dal Congresso di Vienna sulle ceneri della grande rivoluzione, le cui idee covavano nelle classi dotte del tempo.

Queste quattro funzioni, che ho definito "cardini strategici", e che sono tipiche espressioni di un potere marittimo inteso nel senso classico, oserei dire mahaniano *ante litteram*, sono state svolte dalle Marine italiane considerate nel periodo che va dal 1820 al 1848 in modo sostanzialmente simile, pur differenziandosi non tanto per seguire la politica estera dei tre Stati certamente mirante ad obiettivi di corto e medio periodo abbastanza particolari, ma soprattutto per il sostanzialmente differente sviluppo tecnologico. Infatti il periodo considerato è un momento critico per tutte le Marine: si passa dalla vela al vapore e si migliorano notevolmente le artiglierie di bordo con conseguenze importanti sugli ordinamenti tattici ed organici.

Ad esempio la Marina sarda nel 1822 è composta da tre fregate (due da 44 cannoni ed una da 20), due brigantini, alcune corvette e golette, oltre a cannoniere e perfino mezze-galere, in pratica una forza navale minore di tipo quasi settecentesco, ma già nel 1837 entrano in servizio gli avvisi a ruote e nel 1840 le pirocorvette, nel 1847 la flotta sarda era ancora composta da 4 fregate, due corvette e tre brigantini a vela, ma anche da 2 pirocorvette e 3 avvisi a vapore.

Più o meno negli stessi anni la Marina delle Due Sicilie è invece da considerarsi all'avanguardia: nel 1820 la 1^a divisione comprendeva un vascello, una fregata e anche una bombarda oltre a numerose unità minori d'altura, con una buona capacità di proiezione di forza, ma soprattutto già dal 1818 la marineria napoletana aveva in servizio il piroscifo *Ferdinando*, che se pur appartenente ad una compagnia mercantile era comandato dall'alfiere di vascello Libetta. Nel 1830 l'impulso alla modernizzazione era notevole e si riuscì in dieci anni a costituire anche una imortante "Scuola di Ingegneri Meccanici" a Pietrarsa ed a varare a Castellammare pirocorvette ed avvisi decisamente all'altezza dei migliori prodotti stranieri.

L'Imperale Veneta Marina, pur se condizionata dalla mentalità continentale del governo di Vienna, ebbe un'ottima divisione navale d'altura agli ordini del Dandolo con fregate, corvette e brigantini, mentre dal 1836 si iniziò a far entrare in servizio nel Lloyd piroscifi a vapore che fornirono un certo appoggio sinergico alle più convenzionali unità militari.

Può essere interessante dal punto di vista strategico ricordare quanto il Michel scrisse su Rivista Marittima del 1922, l'ammiraglio Bandiera proponeva negli anni 1837-39 un consistente aumento della flotta austro-veneta allo scopo di:

“- poter fare con le unità progettate un efficace dimostrazione navale contro i barbareschi... (*naval diplomacy*)

- poter eguagliare le forze unite delle Marine napoletana e sarda (*two power standard*)

– non essere costretti a chiedere ad altre nazioni il concorso per azioni marittime in caso di guerra (*sea-control*)”.

Su quest'ultimo punto considero importante trattenermi. Le tre Marine italiane ebbero sempre bisogno della benevola protezione della *Royal Navy*, soprattutto nei riguardi della sempre difficile politica di relazioni con gli Stati barbareschi. Può essere significativa, ed ancor oggi esemplare, questa idea del Bandiera di investire denari in forze navali per non essere troppo legati alla politica della superpotenza nella soluzione di propri problemi strategici siano essi propriamente militari come di fatto erano le spedizioni contro i *Bey* o comunque nell'area ottomana (vedi la spedizione austriaca in Siria) o puramente di presenza come le crociere in Oriente e nelle Americhe a protezione dei traffici commerciali.

Concludo confermando che nelle Marine pre-unitarie l'idea fondamentale della strategia marittima, *creare e mantenere un Potere Marittimo Nazionale*, era certamente presente e probabilmente dalla successiva fusione di queste Marine nella nostra Marina Militare tale concezione è giunta giustamente sino ai giorni nostri.

Intervento di: Riccardo Nassigh

Durante la campagna del Quarantotto i fattori evolutivi – come si è visto – non mancarono di certo. Pensiamo per esempio alla decisiva importanza del vapore, che avrebbe sempre più condizionato la mobilità delle forze navali, e dunque le caratteristiche delle navi, la preparazione del personale, e poi la tattica e la stessa strategia, per non dire della logistica: le basi sarebbero divenute elemento ancor più fondamentale per l'operatività delle flotte e fulcro delle loro capacità offensive (cosa che non sembra apparisse molto chiaramente ai responsabili navali del Regno sardo).

Un altro fattore destinato ad assumere per noi italiani grande rilievo fu la difficoltà di gestire i rapporti fra uomini di marine diverse, con tradizioni e regolamentazioni aspettative e abitudini diverse: un problema non solo operativo, ma soprattutto organico e morale. Lo si vide quando si presentò il problema di far confluire nella Real Marina sarda una parte del personale della veneta Marina: anticipo – benché in scala ancora ridotta – dei gravi problemi sorti quando le marinierie napoletana, pontificia e toscana vennero assorbite dalla Marina sarda.

In questa sede vorrei però soffermarmi – data anche la brevità del tempo disponibile – su alcuni aspetti strategici particolarmente connessi col potere marittimo. Il tempo trascorso non cancella infatti alcune indicazioni a mio giudizio validissime anche oggi. Del resto: perché studiamo la storia, se non per cercare se vi sia un nocciolo permanente capace di insegnarci qualcosa anche nel presente? È noto che i fatti non si ripetono mai, mentre i modi in cui l'uomo pensa,

sente e reagisce di fronte agli eventi presentano analogie o addirittura identità sconcertanti anche in tempi e circostanze diversissime. C'è un che di costante nell'essere umano, che giustifica appunto lo studio della storia.

Lo Stato Maggiore sardo mancava certamente di una chiara visione strategica che collocasse in prospettiva unitaria le operazioni navali e quelle terrestri, facendole concorrere a un comune obiettivo. Non si andava oltre la concezione di operazioni navali volte a proteggere le coste e i traffici, e si concepiva la guerra in mare come un fatto a se stante. Si giungeva – come dimostrano le istruzioni date all'ammiraglio Albini – a concepire una battaglia decisiva contro la flotta nemica, ma essenzialmente per mettersi al sicuro dalle sue possibili offese. Non certo per assicurarsi l'uso del mare a scopi offensivi. Per conseguenza non era neppure molto chiara la valenza politica delle operazioni marittime, soprattutto dal punto di vista dell'influsso che potevano esercitare sui rapporti internazionali. Lo si vide in occasione del blocco di Trieste e, in genere, delle operazioni che coinvolgevano la navigazione mercantile.

La prima seria conseguenza militare di tutto ciò fu l'assoluta impreparazione a concepire una strategia combinata, che – nella situazione geopolitica di quella irripetibile primavera – permettesse all'Esercito di creare un secondo fronte, mettendo in crisi l'intera organizzazione militare del nemico.

Se rileggiamo la serrata critica strategica del Pieri nella sua eccellente opera sulla storia militare del nostro Risorgimento ce ne accorgiamo assai presto (anche se il Pieri sviluppa la sua analisi da un punto di vista prettamente terrestre). In quelle prime settimane di guerra le forze del maresciallo Radetzky si trovavano in grave crisi operativa, logistica e morale: disperse in tanti piccoli presidi sparpagliati in mezzo a focolai d'insurrezione (dei quali Milano, Brescia e Venezia erano soltanto i principali); le fortezze del Quadrilatero erano scarsamente presidiate e non approntate a difesa. E infatti, anche ragionando in termini puramente terrestri, vi fu qualche generale piemontese che, durante i vari consigli di guerra tenuti da Carlo Alberto, ebbe la lucidità di consigliare una rapida avanzata in profondità attraverso la Lombardia per isolare il Quadrilatero o addirittura prendere Mantova, e congiungersi poi con Venezia per farne la base operativa delle ulteriori operazioni. Radetzky sarebbe stato così costretto ad aprirsi la via della ritirata – ammesso che avesse il tempo di riorganizzarsi – attraverso il Veneto in rivolta. L'ultima volta che emersero concetti del genere fu ad aprile, quando ancora le sorti della guerra non erano affatto compromesse. Non se ne fece nulla a causa della totale incapacità dello Stato Maggiore di ragionare in termini realistici. Al contrario si accumularono ritardi inconcepibili, a cominciare da quello dovuto al Re che passò il Ticino nove giorni dopo la dichiarazione di guerra! E si lasciò all'abile comandante austriaco tutto il tempo per riprendere in mano la situazione e sfruttare l'insipienza del nemico.

Sarebbe ovviamente occorsa una preparazione di lunga mano, che permettesse di imbarcare un corpo d'esercito prima ancora che le ostilità avessero

inizio, per trasferirlo nel Golfo di Venezia approfittando dell'eccezionale disponibilità di una catena continua di basi lungo i litorali italiani: Livorno, Civitavecchia, Napoli e tutto il Regno delle Due Sicilie, fino ad Ancona e Venezia coi rispettivi arsenali. Mai più le vicende politiche avrebbero messo a disposizione del Piemonte una tale catena logistica, e per di più con l'appoggio di truppe alleate e di una considerevole forza navale napoletana!

In questo quadro anche la ricerca e l'eventuale distruzione della flotta austriaca avrebbero assunto un preciso significato strategico. Ben altra cosa risultarono invece le istruzioni date il 18-20 aprile all'ammiraglio Albini, che limitavano le operazioni alla vigilanza sul traffico e finirono con l'enfatizzare indebitamente il problema degli interessi neutrali. È nota la macchinosa vicenda del blocco di Trieste con tutte le relative complicazioni internazionali. (E chissà poi perché la flotta austriaca avrebbe dovuto accettare battaglia in condizioni sfavorevoli di latività: per far piacere a chi?).

In sostanza i piemontesi rinunciarono a usare le basi navali fortificate come strumenti tipicamente offensivi volte a sostenere le operazioni della flotta, e persero un'eccezionale occasione di impiegare il potere navale per incidere militarmente e politicamente sull'esito della guerra. Né si dica che si sarebbe comunque trattato della lotta della pulce contro l'elefante: in realtà l'Austria versava in seria crisi anche dal punto di vista politico. Nella stessa Vienna scoppiarono ben due insurrezioni. Una campagna favorevole al Re di Sardegna avrebbe potuto avere conseguenze difficilmente calcolabili.

Dicevo all'inizio che nella storia ricorrono talvolta insegnamenti permanenti. Sono convinto che ancora oggi, in Italia, si fatichi a realizzare la fondamentale unità fra politica estera e politica militare, e fra politica estera e strategia, e che negli stessi ambienti militari fatichi a emergere l'intrinseca unità fra terra, mare e aria. Pur in circostanze politiche e militari diversissime – voi militari mi insegnate quanto siano cambiate le cose da quei tempi – non possiamo dimenticare che in ogni caso *una deve essere l'azione dello Stato, con idee chiare circa l'obiettivo da perseguire, i mezzi, le modalità e i tempi*. La relazione spazio-tempo non ha perso nulla del suo tradizionale valore; ha soltanto mutato gli ordini di grandezza dei suoi componenti. In particolare la tempestività – a parità di ogni altro fattore – resta la vera linea di demarcazione tra successo e fallimento. Tutto ciò, in linguaggio più propriamente militare, si esprime in termini di concentrazione degli sforzi, iniziativa, sorpresa, informazioni.

Intervento di: Giorgio Giorgerini

L'esercizio del Potere Marittimo, nel Mediterraneo come altrove, è un fatto di geopolitica e di geostrategia. L'intera storia ci dice, che chi controlla il Mediterraneo influenza le vicende dell'intera corona geografica che gravita sul Mediterraneo:

dall'Europa occidentale al Maghreb, dalle regioni danubiane-balcaniche al Vicino Oriente, dai territori caucasici e anatolici sino al Mare Arabico, dal Medio Oriente sino al Corno d'Africa e all'Oceano Indiano sino a lambire il subcontinente indiano e il sud-est asiatico.

Questo stato di fatto è molto importante: siamo oggi in presenza di una sorta di *consociativismo* internazionale istituzionalizzato che si arroga l'autorità di intervenire e di interferire anche nelle crisi interne dei paesi quando siano ritenute a rischio le regole e l'ordine riconosciuti dalla comunità internazionale. La regola non è però assoluta, è solo relativa a seconda degli interessi coinvolti: talvolta si interviene, talvolta ci si astiene pur essendo di fronte a uguaglianza di crisi. Talvolta non si tiene conto delle implicazioni geopolitiche e geostrategiche e ciò contribuisce a spiegare certi deludenti risultati quali quelli ottenuti in Somalia o nella drammatica successione di indecisioni nei conflitti dell'area croato-balcanica.

L'area oggi esaminata, quella dell'Adriatico, è, tornata nuovamente critica. Impossibile dominarlo dalla costa italiana, possibile invece da quella balcanica. La sua porta d'accesso è data dal Canale d'Otranto che può essere solo controllato dalle due posizioni opposte di Otranto (Italia) e Valona (Albania). Le conseguenze della frantumazione del vecchio Stato jugoslavo propongono scenari critici in cui questo mare può diventare facilmente sede di crisi politico-militari.

Vi è inoltre da rilevare che è aumentato l'affollamento delle nazioni rivierasche, aggiungendo crisi a crisi. Si pensi, a esempio, alla nazionalista Croazia che è venuta ad affacciarsi su un lungo e importante tratto dell'Adriatico, fatto che potrebbe anche riproporre una qualche nuova questione adriatica.

Per migliorare la sua posizione geostrategica e consolidare un suo grado di potere marittimo, al di là della volontà politica, l'Italia ha poche carte favorevoli: l'Albania e l'utilizzazione del porto di Trieste, una rivitalizzazione della propria marina mercantile nell'insieme del suo sviluppo economico, uno strumento militare marittimo integrato che le possa consentire una credibile immediatezza e reazione in ogni punto dell'*area* allargata del Mediterraneo. Presentando un conglomerato geopolitico, geostrategico ed economico degno di chi vuole aspirare a essere una *media potenza regionale con interessi globali*, l'Italia potrà portare in Europa un forte elemento di marittimità mediterranea, vitale sia per l'Unione sia per essa, assieme a elementi fondamentali per la creazione e l'esercizio di un potere marittimo soprattutto di comunità e di coalizione.

Sino al 1989 la situazione nel Mediterraneo era molto più chiara, stabile e definita di quanto non sia oggi. La fine della guerra fredda e del bipolarismo ci ha dato uno stato permanente di crisi geograficamente esteso e variabile. Fervono guerre e guerriglie, le politiche sono contraddittorie andando da spinte verso comunioni di nazioni ad atroci conflitti di nazionalità ed etnie, con un crescendo di estremismi religiosi e una progressiva invadenza di organizzazioni criminali internazionali.

Sino a pochi anni addietro il Mediterraneo era sotto controllo del dispositivo aeronavale della Nato, relativamente contrastato dalla presenza di una squadra navale sovietica. Questa condizione di sicurezza marittima rappresentata dalla Nato esiste ancora oggi e buona prova ne è stata data fino ad ancora poche settimane or sono con la missione in Adriatico volta a imporre per conto dell'Onu la misura di *embargo* nei confronti dei territori dell'ex Jugoslavia. Di fronte ai rischi di crisi latenti e future si pone oggi il problema della sicurezza nel Mediterraneo. A più riprese si è parlato di un sistema di sicurezza nel Mediterraneo: sono sempre stato scettico in proposito. In quest'area si concentrano o sono comunque influenti troppi e differenti focolai di crisi, vecchi e nuovi.

Anche animati dalla più convinta fiducia, una certa dose di scetticismo rimane verso la durata di accordi raggiunti o in via di discussione per risolvere crisi e turbolenze. Siamo certi che gli accordi di Dayton sulla Bosnia continueranno nel medio-lungo periodo nel quadro di una situazione balcanica non certo stabile? Siamo proprio convinti che un accordo definitivo tra israeliani e palestinesi assicurerà la pace definitiva in Medio Oriente? In quanto alla messa in atto di misure internazionali di sicurezza e di fiducia quali quelle attuate con la *Partnership for peace* (il *Partenariato per la pace*), esse possono avere una loro utilità sul piano della conoscenza, dell'informazione e di una saltuaria cooperazione militare, ma non avviano certo all'insorgere di crisi mosse da motivi e radici spesso profonde.

Il problema della sicurezza nel Mediterraneo è un esempio ideale per l'esercizio di potere marittimo dove insieme ad accordi politico-diplomatici – che valgono per quello che sono sempre valsi nella storia –, e a una vivace dinamica economica si manifesti la predisposizione e l'esercizio di strumenti di dissuasione e repressione che nel Mediterraneo non possono che avere una prevalente connotazione marittima.

La domanda che si pone è quali aspetti può avere oggi il potere marittimo, se gli elementi per il suo esercizio sono ancora quelli esposti da Alfred T. Mahan poco più di un secolo fa, oppure se essi si sono modificati di fronte alla realtà delle nuove crisi.

FINITO DI STAMPARE NEL
MESE DI AGOSTO 2000

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY



STAMPATO NELLO
STABILIMENTO GRAFICO MILITARE - GAETA
(20114) del 2000 Pubbl. 1.000 di 38 ff.

