I. S. A.
VENEZIA
BIBLIOTECA
1 · e · 30

LE·PAGINE·DELL'ORA·

48

PIETRO SILVA

DA LISSA A PREMUDA

712

M ATELLI·TREVES·EDITORI

DA LISSA A PREMUDA.

DEL MEDESIMO AUTORE:

Il Sessantasei. Studio storico. . . . . L. 4 —
I problemi fatali agli Absburgo . . . . . 1 —

PIETRO SILVA

DA LISSA A PREMUDA

CONFERENZA

tenuta nelle sue parti sostanziali a Livorno, il 7 luglio 1918, per la consegna delle medaglie d'oro decretate dalla Città di Livorno all'Accademia Navale e al comandante Costanzo Ciano

MILANO
FRATELLI TREVES, EDITORI
1918.

PROPRIETÀ LETTERARIA.

I diritti di riproduzione e di traduzione sono riservati per tutti i paesi, compresi la Svezia, la Norvegia e l'Olanda.

Milano — Tip. Treves.

AI MIEI ALLIEVI
USCITI DALL'ACCADEMIA NAVALE
A CONTINUARE LE TRADIZIONI
DELL'ARMATA D'ITALIA

DA LISSA A PREMUDA

I.

Lissa e le sue cause.

Quando, a meno di un mese di distanza l'una dall'altra, si diffusero le notizie delle imprese di Pola e di Premuda, le impressioni di entusiasmo, di orgoglio, di riconoscenza nazionale verso gli eroi delle imprese stesse e verso tutta la Marina, furono mirabilmente sintetizzate in un'affermazione semplice e precisa: Lissa è stata vendicata!

Lissa! La fosca ombra della sconfitta navale ha gravato durante tutto un cinquantennio sulla nostra storia, non tanto per le perdite subìte nella battaglia stessa, quanto per il modo col quale la lotta si svolse, e per lo spettacolo dell'impotenza in cui si accasciò la nostra Armata di fronte a un nemico pure inferiore di numero.

Appena mezz'ora durò lo scontro che per cinquant'anni doveva inchiodarci in una posizione di umiliante inferiorità nell'Adriatico. Perdute nell'urto col nemico due navi, la *Re d'Italia* e la *Palestro,* la flotta italiana era pur sempre superiore all'avversaria, sia per numero, sia per potenzialità, e aveva la possibilità di continuare la battaglia, di tramutare l'insuccesso iniziale in una vittoria: c'era il tempo, nelle lunghe ore pomeridiane di quella giornata di luglio; c'erano poderose forze intatte, quali quelle rappresentate dalla squadra dell'ammiraglio Albini, che inerte aveva assistito allo scontro; c'era la volontà di molti dei comandanti e degli equipaggi. Invece.... Invece fu dato l'ordine nefasto della ritirata su Ancona, che lasciava la bandiera dell'Austria padrona di quelle acque su cui avevano sventolato dominatrici le bandiere, e aleggiavano ancora i ricordi delle glorie di Venezia.

A chi addebitare la responsabilità del disastro? Fu la domanda che assillò gli animi di tutti gli italiani, dopo i tristi eventi, e che inasprì i dibattiti e le polemiche che ne seguirono.

Colpa dei capi, certo, inetti come il Persano, o traviati da astii personali come

il Vacca e l'Albini; ma anche, anzi, specialmente, colpa delle condizioni in cui si trovava tutta l'organizzazione della Marina, al momento della prova. Un critico francese, Emilio Forcade, nel dicembre 1866, mentre in tutta Italia imperversavano le polemiche intorno alle cause di Lissa, ebbe a scrivere sulla *Revue des Deux Mondes* questo giudizio: « Se si volesse colpire la responsabilità collettiva a cui si deve imputare lo scacco di Lissa, bisognerebbe tradurre alla sbarra tutta la flotta, il ministro della Marina, il governo medesimo ». Le serene ricerche storiche, susseguite alle veementi recriminazioni polemiche, hanno dimostrato la fondamentale verità di tale giudizio, mettendo in luce le condizioni materiali e morali della nostra Armata nel 1866.

Il materiale non era quale avrebbe potuto essere, dati i sacrifici compiuti per la flotta negli anni precedenti, appunto in previsione dell'inevitabilità di una lotta contro l'Austria anche sul mare.

In quegli anni, nel campo delle costruzioni navali, era stata dibattuta la questione circa la prevalenza da darsi alla corazza o al cannone; ossia se si dovessero preferire le navi in ferro, munite di

minor numero di cannoni, ma per la protezione della corazza meno vulnerabili dai colpi nemici e più capaci per l'urto contro le navi avversarie, o non invece le navi in legno, più esposte ad esser danneggiate dal tiro nemico, ma nello stesso tempo dotate di maggior capacità offensiva, perchè atte a portare maggior numero di cannoni.

Le opinioni dei tecnici erano in proposito divise; e disgraziatamente questa disparità di criteri si riflettè nei troppi ministri succedutisi alla direzione della Marina, nove in cinque anni, e nelle molte Commissioni da quelli nominate; sicchè, invece di seguire nelle costruzioni un piano metodico e ben coordinato nelle sue parti, si seguì ora un indirizzo, ora un altro, con la conseguenza fatale della dispersione di sforzi e di energie.

Per di più, non tutte le navi da cui era formato il nucleo della flotta si trovavano all'aprirsi delle ostilità nelle condizioni volute di preparazione e di armamento. Infine, in tutta la nostra costa adriatica, non esisteva una base che potesse servire d'appoggio all'Armata, in una lotta contro l'Austria padrona di Venezia, di Pola, di Sebenico, di Cattaro, nonchè di tutti i

porti delle isole dalmatiche. Inascoltati erano rimasti i molti incitamenti perchè si provvedesse a fare nel porto di Ancona quel lavoro che sarebbe stato necessario e possibile per rendere il porto stesso adatto, se non a tutte, ad alcune delle necessità di una flotta che doveva operare in Adriatico.

Anche le condizioni del personale non erano liete. La riunione del personale della Marina sarda e di quello della Marina napoletana, avvenuta nel 1861, non aveva determinato subito quella fusione di animi e di volontà che costituisce la vera forza di un organismo militare. Tra *sardi* e *napoletani* si disegnarono gravi attriti, che si vennero ad aggiungere a quelli già esistenti tra gli alti ufficiali della Marina sarda: gli ammiragli Persano e Albini, destinati il primo ad avere il supremo comando navale in caso di guerra, e il secondo a coadiuvarlo.

Questa mancanza di fusione e di concordia era così grave che lo stesso ministro della Marina, Cugia, era costretto a confermarne l'esistenza in un discorso tenuto alla Camera nel maggio 1863, nel quale, come rimedio al male, prospettò la possibilità, anzi la certezza, che il tempo

e la consuetudine delle navigazioni comuni e la migliore reciproca conoscenza, avrebbero fatto sparire tutti i malumori e tutte le screziature allora esistenti nel corpo degli ufficiali. Ma, purtroppo, questa trasformazione, auspicata dal ministro nel 1863, aveva bisogno, per compiersi, di un lungo lasso di tempo, e la guerra, invece, scoppiò dopo appena tre anni!

Inoltre, il numero degli ufficiali era inferiore al bisogno. E gli equipaggi erano insufficientemente addestrati, perchè, per economia, le navigazioni e i periodi di manovre erano stati ridotti al minimo.

A queste non buone condizioni materiali e morali non fu portato alcun miglioramento nel periodo dal 3 maggio al 16 luglio 1866, cioè nel periodo che separò il giorno in cui a Taranto fu iniziato il concentramento dell'Armata d'operazione, dal giorno in cui tale Armata lasciò il porto d'Ancona per tentare l'impresa di Lissa.

In quel periodo di due mesi e mezzo un capo geniale ed energico, con pronte misure, con espedienti suggeriti dalla necessità del momento, con esercitazioni e manovre, e sopratutto con la virtù suggestiva che il capo può sempre esercitare sui dipendenti dando l'esempio dell'atti-

vità e della fede, avrebbe potuto rendere meglio preparate le proprie forze al grave cimento. Lo dimostrano i miracoli di preparazione e di attività che in quello stesso periodo seppe compiere il Tegetthoff a Pola, per organizzare la flotta austriaca. Ma Carlo di Persano era insufficiente alla bisogna, e non aveva fiducia nè in se stesso nè nelle forze a cui era preposto. Perciò, assunto il comando, concentrò, si può dire, la sua attività a tempestare il Ministero di querimonie e di reclami sulle condizioni della flotta, e a chiedere rimedi che il Ministero non poteva certo dare. In questo scambio inutile di lettere e di relazioni tra il Comando di Taranto e il Ministero di Firenze trascorsero i giorni, senza che venisse nemmeno concretato un piano di operazione.

Ma più che le nostre parole, a descrivere la situazione della flotta alla vigilia dello scoppio delle ostilità, vale una lettera del giornalista-deputato Boggio, che il 15 giugno si imbarcò sul *Re d'Italia* e su quella nave partecipò a tutta la campagna, trovando egli pure eroica morte nella catastrofe della nave stessa, a Lissa. Il giorno del suo imbarco il Boggio doveva osservare che: « l'apparenza della

flotta era magnifica, imponente; ma chi si addentrasse nei particolari, constatava facilmente le innumerevoli lacune». E affermava: «Le corazzate mancavano, quale affatto e quale in gran parte, di cannonieri; gli equipaggi per due terzi e più di reclute nuove assolutamente alla vita militare; un terzo dei colpi mancavano per difetto di cannelli; l'armamento incompleto per la più parte dei legni, il maggior numero degli ufficiali inesperti; le macchine di parecchie navi in pessimo stato; mancanti fino i meccanici».

Si aggiunga a tutto ciò il perdurare, anzi l'aggravarsi, degli attriti tra il Persano comandante supremo, l'Albini comandante delle navi in legno, il Vacca comandante di una delle divisioni di corazzate, e il D'Amico capo di Stato Maggiore della flotta; si aggiunga l'opera del ministro della Marina Depretis, avvocato chiamato a reggere un Ministero militare in tempo di guerra, assolutamente impreparato al còmpito; si aggiunga l'influenza deprimente di episodi quale quello del 27 giugno, quando il Tegetthoff con una parte della sua flotta venne fin davanti ad Ancona, dove tutta la nostra flotta era riunita da due giorni, e rimase quasi due

ore in attitudine di sfida e potè ripartirsene senza essere attaccato, episodio che diffuse e radicò nel personale la deleteria convinzione che il comandante supremo fosse inetto e pauroso; si aggiunga il fatto che l'impresa di Lissa fu imposta al Persano riluttante dal Governo, con la minaccia della destituzione; si aggiungano tutte queste circostanze, una più infausta dell'altra, e si comprenderà che quando, la sera del 16 luglio, lasciò la rada di Ancona per avviarsi a tentare l'espugnazione di Lissa, la nostra flotta salpò non verso la vittoria, ma verso la sconfitta.

Tre giorni durò la sfortunata impresa. Il 18 e il 19 fu tentata l'espugnazione dei forti dell'isola, il 20 fu combattuta la battaglia con la flotta di Tegetthoff, sopraggiunta assalitrice. Non mancarono episodi di fulgido valore. La lotta epica sostenuta da Simone di Saint-Bon con la sua sola nave, il cui nome *Formidabile* apparve allora ben giustificato, entro Porto San Giorgio contro tutte le batterie austriache che dominavano coi loro fuochi incrociati ogni angolo del porto stesso, lotta ìmpari sostenuta dalla nave italiana rispondendo colpo per colpo, bordata per bordata, resistendo nonostante i gravi danni subìti,

provocando l'ammirazione degli stessi avversari, giacchè nelle stesse relazioni ufficiali austriache si trova narrato come, essendo stata abbattuta per tre volte dai colpi la bandiera della *Formidabile,* per tre volte si trovò sulla nave italiana audacia e destrezza di marinaio, capace di salire a piantar di nuovo saldamente l'asta, perchè di fronte alla forza dell'Austria sventolassero i tre colori affermanti il diritto d'Italia. La fine gloriosa degli equipaggi del *Re d'Italia* e del *Palestro,* che con Faa di Bruno e Cappellini alla testa, continuano a resistere eroicamente sulle loro navi colpite a morte, e affondano tutti al proprio posto di combattimento, inneggiando alla Patria e al Re.

Ma questi episodi, mentre dimostrano le magnifiche qualità militari della nostra razza, non fanno se non rendere più amaro il rimpianto che colpe di capi e di circostanze abbiano impedito, nella fatale giornata, di trarre da tanto eroismo e da tanto spirito di sacrificio i frutti mirabili che se ne potevano trarre, per la fortuna e per l'avvenire della Patria.

È così compiuta l'analisi, per necessità di spazio tenuta ne' suoi tratti generali, delle cause che ci condussero a Lissa.

Se ora dall'analisi vogliamo assurgere ad un giudizio sintetico, dobbiamo dire che, nel 1866, perdemmo in mare, a Lissa, per le stesse ragioni per le quali perdemmo in terra, a Custoza: perchè nella flotta si avevano le stesse condizioni di impreparazione, di poca organizzazione che si avevano nell'esercito, nell'amministrazione civile, in tutta la vita nazionale; perchè, insomma, l'Italia era da troppo poco tempo formata, per poter affrontare una grande prova.

Cinque anni di vita unitaria, e dopo che l'unità era stata costituita rapidamente, in appena due anni, dal 1859 al 1861, attraverso vicende che hanno del miracoloso, cinque soli anni di vita unitaria formavano un periodo di spazio troppo breve, per permettere che si creasse e si saldasse la vera compagine nazionale, in un Paese, le cui provincie erano state divise per secoli, e molto spesso anche in lotta l'una contro l'altra.

L'Esercito e la Marina, risultanti di elementi di varia provenienza e tradizione e messi insieme frettolosamente, non potevano avere la forza, che è data dall'unione e dalla omogeneità. Le basi finanziarie dello Stato erano debolissime, e tali da

non permettere lunghi sforzi. Tutti i congegni della immane macchina burocratica, costituita con troppa precipitazione, si muovevano imperfettamente. Gli spiriti regionalistici si facevano sentire, e talvolta in modo preoccupante, quasi in ogni ramo dell'attività nazionale. Si avevano, insomma, quasi soltanto le muraglie esteriori del grande edificio del nuovo Stato; il lavoro formidabile per costituire l'organismo interno era appena agli inizi, e procedeva lentamente, tra difficoltà d'ogni genere.

E questa Italia, così giovane e così impreparata, doveva battersi con la Monarchia d'Absburgo, che era forte di un'organizzazione uscita vittoriosa da prove terribili, e che era sostenuta da un'armata e da una burocrazia fra le prime d'Europa. Come era possibile aver ragione di siffatto avversario, e far trionfare il nostro diritto ancor quasi inerme sulla sua forza secolare e tenace?

Le sconfitte dell'anno infausto furono come una grave lezione, che piombò sugli italiani a disperdere i troppo facili entusiasmi, le troppo rosee illusioni, a insegnare che la grandezza e la vittoria potevano essere il premio soltanto di un

lungo sforzo perseverante; a mostrare che l'avvenire della Patria era sicuro, ma lontano, al termine di una lunga strada cosparsa di triboli e di difficoltà, e che, per conquistarlo, occorreva pagare un prezzo adeguato di sacrificio e di dolore, occorreva lottare contro le difficoltà, occorreva insanguinarsi sui triboli.

Per nostra fortuna, la lezione non fu perduta. L'Italia sconfitta, ma non disperata, parve ripiegare su se stessa, a meditare e a prepararsi. E nel silenzio maturò la riscossa, e nell'umiliazione ritemprò le forze per l'ascesa, e a prezzo di rinunzie e di fatiche raccolse le energie necessarie, riparò le deficienze, rinsaldò la sua compagine, divenne degna del suo avvenire. Ed è spettacolo grandioso e commovente quanto altro mai, questo della faticosa e silenziosa, ma tenace ma instancabile ascesa dell'Italia in un cinquantennio, attraverso prove difficili, per opera di generazioni che conobbero le umiliazioni e le strettezze e le superarono, che, costrette a spargersi per il mondo in cerca di lavoro, non dimenticarono la Patria, che a prezzo di rinunzie accumularono le energie necessarie per il giorno della nuova lotta inevitabile.

In questa grande opera di elevazione e di rafforzamento nazionale, ha un posto notevolissimo e degnamente si inquadra la riorganizzazione, o, meglio, la formazione della nuova Marina italiana.

Gli uomini che a tale còmpito si dedicarono, e che all'altissimo scopo consacrarono le migliori energie e tutto l'animo e tutta la mente, meritano di essere ricordati e additati alla riconoscenza della Patria, fra gli artefici e i preparatori della grande ora presente.

II.

La formazione della nuova Marina italiana.

Chi primo si accinse a risollevare l'Armata dalle condizioni in cui l'aveva ridotta la sconfitta, fu il contrammiraglio Augusto Riboty, assunto alla direzione del Ministero della Marina nel 1868 e rimastovi, con l'interruzione di poco più di un anno, fino al 1873.

L'impresa era tale da far veramente tremare le vene e i polsi. L'infelice esito della campagna, i risultati delle due inchieste, le polemiche, le vicende del processo Persano, avevano determinato quasi una frenesia di demolizione, per la quale — come bene osserva il Prasca nel suo bel libro su *Simone di Saint-Bon* — il Paese perdeva ogni fiducia nell'Armata, e il corpo della Marina si demoralizzava e l'amministrazione andava verso lo sfacelo. In quello stato di umiliazione e di disor-

dine, cinque ministri, in meno di due anni, si erano avvicendati alla testa della Marina, prima di Augusto Riboty.

Assunto alla carica, Riboty si mostrò pari all'impresa. Già nella giornata di Lissa egli aveva dato prova di serena prontezza e di tenace energia, quando, investita la sua nave, *Re di Portogallo,* dal vascello austriaco *Kaiser,* egli aveva impavidamente resistito alla furia dell'assalitore, danneggiandolo in modo da costringerlo, sconquassato, a rifugiarsi rapidamente entro Porto San Giorgio per non affondare. Con la stessa serenità, con la stessa tenacia, l'ammiraglio si consacrò all'immane logorante fatica che lo attendeva al Ministero.

Il momento era decisivo per i destini marinari d'Italia. Nel 1869, infatti, l'apertura del canale di Suez, mentre ridava al Mediterraneo tutta la sua importanza di grande via per i traffici mondiali, poneva i paesi mediterranei, e fra questi in prima linea l'Italia lanciata come un grande ponte attraverso il mare latino pieno di fati, di fronte al dilemma di svilupparsi sul mare o di vedersi irrimediabilmente precluso l'avvenire.

La necessità più urgente che si presentò

al Riboty fu quella di sollevare le demoralizzate condizioni del personale. Ad essa il ministro seppe provvedere in modo che « sotto il suo rigido governo la Marina riacquistò coll'ordine, colla disciplina, col lavoro, la coscienza di se stessa e la considerazione altrui » (Prasca). E l'esempio della sua vita austera e tutta dedicata al bene dell'Armata valse a rendere al personale non duri i sacrifici imposti, e riaffermanti nel Personale stesso quella nobilissima tra le virtù militari che è il disinteresse. E quando, dopo quattro anni di lavoro, il Riboty si ritirò nell'austerità della vita privata, designando a suo successore il Saint-Bon, i risultati del lavoro stesso potevano riassumersi nella constatazione che la Marina si era ben risollevata dallo stato in cui era caduta dopo la sconfitta.

La designazione del Saint-Bon, appena promosso contrammiraglio, alla carica di ministro, fu un ultimo servigio, non meno insigne degli altri, reso dal Riboty alla Marina. Coll'amministrazione Saint-Bon si iniziò un fecondo periodo di rinnovamento, caratterizzato da fervore di fede, da tenacia di lavoro, da audacie sapienti e geniali, da discussioni appassionate, periodo attra-

verso al quale la Marina italiana fu condotta a un posto eminente fra le Marine europee. L'uomo che giungeva al Ministero ancor giovane, con l'aureola di eroismo di cui la sua figura era circonfusa dall'episodio glorioso di Porto San Giorgio, doveva rapidamente affermarsi come innovatore coraggioso, doveva far seguire all'opera di riorganizzazione del personale, merito del Riboty, l'opera del rinnovamento del materiale.

È fama che suo motto preferito fossero le bibliche parole *destruam et aedificabo*. Certo è che il concetto contenuto in queste parole informa tutto il famoso ordine del giorno col quale, il 12 luglio 1873, il Saint-Bon annunziava alla Marina la sua assunzione al Ministero. Egli dichiarava che suo còmpito sarebbe stato: « quello di rendere la Marina militare intieramente degna di una grande e gloriosa Nazione quale è l'Italia, d'infondere nell'animo di tutti la coscienza che la forza sta nell'unione delle volontà, di cancellare l'ultima traccia di gare di regioni e di campanili. »

E a quel còmpito tenne fede in tutti i vent'anni che seguirono, nei quali egli, come ministro dal 1873 al 1875, poi come

comandante di dipartimento alla Spezia, come comandante di squadra, come capo di Stato Maggiore, e poi ancora come ministro dal 1890 fino al giorno della sua morte, ebbe somme responsabilità direttive e si affermò come la persona preminente dell'Armata.

In quei vent'anni la trasformazione rinnovatrice fu compiuta secondo le grandi linee tracciate dal Saint-Bon nel discorso-programma, pronunciato alla Camera il 6 dicembre 1873. Quello storico discorso, che ben può definirsi l'atto di nascita della nuova Marina italiana e che portò con la sua rude schiettezza nell'aula di Montecitorio quasi una ventata d'aria sana, provocando tanto fervore di discussioni e tanto calore di consensi, preannunciava radicali riforme coraggiose, come l'alienazione del vecchio naviglio di legno, dai progressi del tempo e della tecnica reso inadeguato agli scopi della guerra navale e inutilmente ingombrante; prospettava espedienti geniali, per cui le risorse al bilancio della Marina avrebbero avuto notevole aumento; dimostrava la necessità di innovazioni profonde nei tipi di navi da costruire, ed era tutto vibrante di sincerità e di fede.

La fortuna d'Italia volle che l'uomo insigne non fosse solo nel lavoro formidabile. Vi sono momenti, nella storia dei popoli, in cui un provvidenziale destino fa sì che per l'assolvimento di còmpiti d'importanza decisiva si abbiano gruppi di uomini, tutti cospiranti con tutte le energie verso lo stesso scopo, e quasi completantisi l'un l'altro. Uno di questi periodi ebbe la Marina italiana, tra il 1873 e il 1892.

Se Saint-Bon è convinto della necessità di costruire il grande tipo di nave corazzata, esiste vicino a lui, pronto a collaborare, capace di tradurre nella realtà le di lui concezioni geniali, l'ingegnere Benedetto Brin. Già scoperto dal Riboty e disegnatore dei piani del *Duilio* e del *Dandolo*, il Brin saprà, sotto l'amministrazione Saint-Bon, lanciarsi ancor più oltre nelle innovazioni geniali, e creare con l'*Italia* e con la *Lepanto* il tipo di navi a torri, che le altre marine invidieranno all'Italia e dovranno imitare.

E se alle nuove grandi navi occorrono adeguate artiglierie, ecco il Cottrau che, coadiuvato efficacemente dal comandante Guevara, sa risolvere il problema della grande artiglieria, e si svincola dalla sog-

gezione alla produzione straniera facendo venire Armstrong in Italia, e dà le direttive per la riorganizzazione dell'artiglieria nella Marina, e fonda un sistema originale di puntamento e di tiro, e crea una scuola, preparando un allievo e continuatore, l'Avallone, ben conosciuto da tutti, ed un altro quale il Ronca, autore di un sistema di tiro che sarà poi copiato dai giapponesi, e che dopo aver avuto sanzione pratica nelle battaglie navali della guerra russo-giapponese, verrà adottato da tutte le Marine europee.

E navigatori e animatori come l'Arminjon si dedicano alla preparazione dei nuovi ufficiali. E quando le mutevoli vicende della politica costringono Saint-Bon a lasciare la suprema direzione della Marina, si trovano, per succedergli, uomini come Benedetto Brin, come Ferdinando Acton, che sanno continuare l'opera feconda di bene.

In quel periodo di nobile attività, le antiche gelosie e rivalità regionali si attutiscono, ed in una fraterna gara di emulazione le migliori energie del Nord e del Sud si uniscono a lavorare insieme per lo sviluppo della Marina. A quest'opera benefica di fusione, giovano iniziative prov-

vide, quali l'istituzione dell'Accademia Navale di Livorno, dovuta a Benedetto Brin.

L'Accademia fu creata al posto delle vecchie Scuole di Marina di Napoli e di Genova, nell'intento di costituire una scuola degna dello sviluppo della nuova Armata d'Italia, e nell'intento di riunire insieme, fin dall'inizio degli studi, i giovani d'ogni parte d'Italia desiderosi di consacrarsi alla carriera del mare, perchè fra loro si sviluppasse quello spirito di *cameratismo* che più forte si radica, quanto più risale addentro negli anni della prima giovinezza. Si può dire a ragione che mai più pienamente agli intenti corrisposero i risultati.

Da più di trent'anni l'Istituto di Livorno prepara gli ufficiali della Marina d'Italia, e si rivela mirabile fucina, dove si temprano saldi cuori ardenti di patriottismo e coscienze adamantine, tutte devote al culto del dovere e dell'onore. All'infuori di qualcuno degli ammiragli più anziani, tutti gli altri ufficiali che servono nelle nostre belle navi e le comandano e le conducono alla vittoria, sono stati allievi dell'Accademia di Livorno: l'opera mirabile da loro esplicata durante l'attuale guerra, opera tutta intessuta di prove diuturne di

eroismo, di abnegazione, di spirito di sacrificio, dimostra l'eccellenza dell'Accademia, e giustifica il sempre crescente sviluppo del glorioso Istituto, avviato ormai ad assurgere all'importanza di vera e propria Università marinara.

Tutto il lavoro rinnovatore del periodo caratterizzato da personalità quali quelle del Saint-Bon, del Brin, dell'Acton, non si svolse senza polemiche e contrasti: ogni passo avanti provocava necessariamente discussioni appassionate. Ma queste stesse discussioni giovavano allo sviluppo delle nuove energie marinare. Il Paese tornava ad interessarsi, come prima del 1866, alla Marina; era orgoglioso dei suoi progressi, era pieno d'ansia per il suo avvenire; i migliori ingegni si occupavano con geloso amore delle questioni attinenti alla flotta e al suo sviluppo.

Documento di ciò la polemica, che si accese verso il 1880, intorno alla questione dei tipi di navi da preferirsi, polemica riassunta nel dilemma: *navi grandi o navi piccole*. La questione fu lungamente dibattuta: di fronte ai sostenitori della necessità di continuare nella costruzione di grandi navi a torre, tipo *Italia*, si levarono coloro che, preoccupati della scar-

sezza numerica del nostro naviglio, sostenevano come più conveniente partito quello di appigliarsi ad altri tipi di navi, di minori dimensioni, di minor costo e di costruzione più rapida. Anche il Saint-Bon e il Brin discesero nell'aringo; il primo con lo scritto intitolato *« La questione delle navi »*; e l'altro con quello su *« La nostra marina militare »*.

L'appassionarsi dell'opinione pubblica alle questioni navali continuò anche negli anni seguenti, stimolato dalle molte campagne giornalistiche dedicate alle questioni stesse; tra le quali è da ricordarsi quella dovuta alla penna di uno scrittore destinato poi a librarsi come aquila sovrana nei cieli dell'arte e della poesia: Gabriele d'Annunzio. Gli articoli da lui pubblicati sulla *Tribuna* nel 1888, sono ancora oggi in gran parte vivi e freschi e pieni di attualità. Tratti egli delle navi, dei capi, degli equipaggi, degli arsenali, della leva di mare, della disciplina, sempre sa trovare l'argomento essenziale, la nota giusta acuta, e sempre riesce ad animare la discussione tecnica di un alito possente di bellezza e di poesia. Si ascolti la pagina che rievoca il fatto che noi abbiamo tentato di delineare: il magnifico fervore di

attività e l'audacia d'iniziative da cui uscirono le nuove navi d'Italia:

« Ad una ad una discesero nel mare le grandi navi che sono tra le più meravigliose macchine ideate dall'ingegno umano e tra i più terribili stromenti di distruzione e tra i più veloci. Parve che l'Italia le partorisse da' suoi fianchi laboriosi e le spingesse nel mare sopra una immensa onda di amore, e le guardasse come figliuole predilette, nudrite del miglior sangue, animate da' più caldi spiriti.

« O navi — parve ella dicesse col poeta — o belle navi materiate del più fulgido acciaio, che raccogliete in voi gran sogni di gloria e speranze ed auguri di milioni d'anime accese dalla religion di patria, come le navi de' templi cristiani raccolgono in sè le preghiere e le estasi di milioni di anime al conspetto del Signore Uno e Trino. »

« O mie navi, spiegate tutte le bandiere, spiegate visibili come sempre i vari segnali di bordo, ma specialmente per voi e per l'anima umana spiegate una bandiera sopra tutte le altre, uno spirital segno intessuto per tutte le Nazioni, simbolo dell'uomo innalzato sopra la Morte; memoria di tutti i miei prodi capitani, di

tutti gli intrepidi marinai, di tutti quelli che si affondarono compiendo il dover loro; di tutti insomma i miei eroi taciturni, cui il Fato ormai non può più sorprendere, nè turbare la morte; presi senza strepito da te, sacro mare, scelti da te, o mare, che prendi e vagli nel tempo le razze. Splenda quel segno, o mie navi, su voi sempre, ondeggi sottilmente come una fiamma, si vegga da presso e da lungi, al sereno ed alla fortuna; sia per i giovani e per i vecchi capitani e per gli intrepidi marinai e per tutti i miei figli, o navi, il segno della Vittoria e della Gloria. »

La passione per le cose del mare che vibra in questa pagina giovanile di Gabriele d'Annunzio, rimase poi sempre una delle caratteristiche del poeta sovrano, una delle note dominanti della sua arte. Tanto che attraverso l'opera d'annunziana, opera sorprendente per multiforme genialità, noi possiamo seguire lo sviluppo della tendenza marinara della nuova Italia, e sentir celebrati i fasti, le audacie, e le speranze della nostra Marina.

Tale passione, che gli fa scegliere il motto: *vivere non è necessario, necessario è navigare,* e che lo spinge ad avventurose peregrinazioni, quali la traversata del

Tirreno su un fragile scafo e la crociera nelle acque incantate dell'Egeo dove il poeta raccoglie l'ispirazione delle prime *Laudi*, gli fa trovare accenti mirabili per celebrare le vicende e le glorie della nostra Marina. Egli intuisce la potenza della torpediniera, e scolpisce in modo indimenticabile il

> Naviglio d'acciaio, diritto veloce guizzante
> bello come un'arme nuda,
> vivo palpitante
> come se il metallo un cuore terribile chiuda.

Egli nei versi stupendi delle *Odi Navali* sa rendersi interprete del cordoglio nazionale per la morte di Saint-Bon. E salendo poi alle vette dell'arte, nella *Nave* esalta il destino marinaro di Venezia e d'Italia; nelle seconde *Laudi* intona il solenne epicedio pei marinai d'Italia morti in Cina; nelle *Canzoni d'Oltremare* esalta la Patria continuatrice delle glorie marinare di Pisa, di Genova, e di Venezia. E nella guerra attuale, non più soltanto poeta ma soldato glorioso d'Italia, mentre lega il suo nome a fantastiche imprese marinaresche, come quella compiuta a Buccari, trova accenti sublimi per celebrare gli eroi travolti dal mare, sciogliendo quella

Preghiera per i morti del Mare, semplice e solenne come un inno della Chiesa, nella quale invoca che il mare conservi nei suoi gorghi profondi le salme degli eroi, fino al giorno auspicato in cui la vittoria riparatrice di Lissa ne permetta la risurrezione nella gloria:

Mare di Dio, che sceveri le sorti
dei combattenti nella sacra guerra,
io ti prego, non rendere i tuoi morti,
mare, alla terra.

Non rendere i cadaveri che il sale
macera, nè l'ossame che tra flutto
e flutto imbianca, al lido, o trionfale,
e al nostro lutto;

ma sì, nel gorgo acerbo come il pianto
funebre, tieni le profonde some,
perchè noi più t'amiamo, e a noi più santo
duri il tuo nome;

ma sì, tieni le spoglie nell'intorto
abisso, pari al nostro amor rapace,
perchè non sia rifugio in te, nè porto
in te, nè pace

in te, nè tregua, nè salute a noi
alcuna, se la servitù non cessi,
e in te Roma non chiami i glauchi eroi
al resurressi.

III.

Dalla morte di Saint-Bon alla guerra mondiale.

Simone di Saint-Bon, il creatore della nuova Marina italiana, tornò a dirigerne le sorti nel 1890, quando per il valore dei tipi di grandi navi in cui l'Italia aveva precorso le altre Nazioni, per l'addestramento degli equipaggi, per le qualità degli ufficiali superiori ed inferiori, per l'organizzazione di tutti i servizi militari e civili, la Marina italiana era stata portata ad uno dei primi posti tra le Marine mondiali.

Poco prima di essere colpito dal morbo violento, da cui fu tratto alla tomba nel novembre 1892, il Saint-Bon ebbe la soddisfazione di assistere ad uno spettacolo indimenticabile di bellezza e di forza, che dovette gonfiare d'orgoglio il suo cuore di marinaio e di patriota. Imbarcato sulla nave stessa che portava i Reali d'Italia a

Genova per le feste colombiane, egli navigò in testa a tutta la magnifica rinnovata flotta italiana, la quale, recandosi a Genova ad onorare il grande navigatore ligure, pareva affermare superbamente che la nuova Italia sentiva i suoi destini marinari ed era capace di compierli.

Ma un altro spettacolo sognava l'eroe di Porto San Giorgio, e sognavano con lui i milioni d'Italiani che con gioia avevano assistito alla risurrezione della flotta. Lo spettacolo scolpito in versi indimenticabili dal poeta delle *Odi Navali,* lo spettacolo della vittoria riparatrice dell'onta di Lissa, lo spettacolo a cui noi, generazioni più fortunate, assistiamo, e che è preparato dai soldati e dagli eroi della Marina d'Italia.

A pochi anni di distanza dal Saint-Bon, scendeva nella tomba anche Benedetto Brin. Ma già i frutti dell'opera riorganizzatrice e rinnovatrice, avevano cominciato a rivelarsi.

Nel 1897 a Creta, quando si tratta di difendere e di far trionfare contro la barbarie e la prepotenza turca i diritti e le aspirazioni nazionali degli indigeni, una poderosa rappresentanza della Marina italiana è al fianco delle flotte delle altre

Potenze europee. E l'azione delle nostre navi è tale da meritare lodi e distinzioni singolari, mentre i reparti di marinai, sbarcati a tener fronte a situazioni delicate e difficili, sanno mirabilmente unire il coraggio e la generosità, nel reprimere i disordini e nell'assicurare il rispetto della giustizia e del diritto.

Tre anni dopo, in Cina, in mezzo alla feroce insurrezione dei Boxers, sono marinai delle navi italiane quelli che, insieme a reparti di altre Marine alleate, compiono la prodigiosa marcia da Tientsin a Pechino, superando insidie e difficoltà indicibili, segnando con un combattimento ogni tappa, e giungendo in tempo per soccorrere e difendere la Legazione assediata.

E quando, nel dicembre 1908, l'ira del terremoto si scatena a distruggere Reggio Calabria e Messina, nell'ora tragica e in mezzo all'orribile confusione del disastro immane, la Marina italiana è pronta e ammirevole all'opera di soccorso; i suoi uomini si espongono sereni al pericolo e al sacrificio per portare l'aiuto; la regolarità della sua organizzazione si rivela preziosa là dove tutto è sconvolto, e dove urge portare qualche riparo.

E negli intervalli fra l'una e l'altra di queste prove culminanti, le cento altre difficili imprese compiute felicemente dalle singole navi, quali le operazioni nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano; la protezione e l'assistenza e la voce della Patria portate ai connazionali emigrati nell'America del Sud; il contegno mirabile per abnegazione dell'equipaggio della *Calabria*, che nel 1903, dopo l'imperversare di uno spaventoso ciclone, porta soccorso agli indigeni delle isole Tuamotù rimasti privi di tutto, in terribili condizioni; il viaggio meraviglioso della *Stella Polare*, che portò di un balzo i marinai italiani tanto vicino alla mèta misteriosa, verso la quale da secoli anelavano i desideri e gli sforzi dei popoli d'Europa.

Mentre però queste prove venivano a dimostrare l'eccellenza dell'organizzazione marinara italiana, che ebbe capi di grande valore in uomini quali Napoleone Canevaro, Enrico Accinni, Enrico Morin, lo sviluppo della Marina subiva un ristagno per cause dolorose, vive nel ricordo di tutti. Fu, quel ristagno, negli anni tristi che seguirono Adua, allorchè le energie della Nazione parvero inaridirsi, e con l'inaridimento delle energie parve vacillare la

fede nell'avvenire della Patria; fu negli anni delle polemiche che portarono poi a inchieste e a vicende giudiziarie clamorose.

Ma il nuovo secolo era da poco iniziato, quando un nuovo afflusso di sangue vigoroso venne a vivificare l'organismo della Marina, e a determinare in esso un nuovo sviluppo. Si formò un nuovo fascio di energie direttive, che ripresero le tradizioni gloriose del periodo di Simone di Saint-Bon, fascio formato da uomini cresciuti appunto alla scuola del grande Ammiraglio e de' suoi collaboratori, e giunti alla testa della Marina durante l'amministrazione Mirabello.

Intorno a Carlo Mirabello, intorno a quest'organizzatore di valore altissimo, pieno di fede e di amore per la Marina, tutto dedito, fino al sacrificio, al suo còmpito considerato come una missione, ecco, a rinnovare le glorie di Benedetto Brin, gli ingegneri navali Masdea e Cuniberti, ideatori delle *dreadnoughts;* ecco le doti più belle di capo di Stato Maggiore impersonate in Giovanni Bettòlo, quelle di un tecnico valentissimo e di un appassionato cultore del tiro navale rappresentate dall'Avallone, quelle di un tattico

e di un educatore di ufficiali (i nostri impareggiabili attuali comandanti) realizzate nella figura modesta e nobilissima del comandante Passino.

Il lavoro tenace di questi uomini benemeriti e dei cento loro valorosi collaboratori alti e bassi, che non è possibile qui ricordare, preparò le nostre forze navali per la grande prova che dovevano esser chiamate a dare nell'impresa di Libia.

Le gesta compiute dall'armata durante la guerra di Libia, ben possono dirsi rivelatrici del grado di eccellenza raggiunto dalla Marina, per l'opera tenace e geniale continuata attraverso i precedenti decenni.

La lunga impresa faticosa mise in fulgida evidenza che si era saputo realizzare il miracolo di mettere in valore, con un'organizzazione sapiente e possente, con una perfetta armonia tra capi e subordinati, tra organi direttivi e organi esecutivi, lo spirito d'abnegazione, l'impeto eroico, la straordinaria capacità di resistenza, le antiche tradizionali virtù del soldato e marinaio italiano, quelle virtù che rifulsero pur tra le sventure del 1866.

Se gesta, che ben possiamo chiamare garibaldine, come lo sbarco a Tripoli, lo

sbarco a Derna e il forzamento dei Dardanelli, provarono che è sempre vivo nella nostra gente lo spirito ardimentoso dei marinai di Venezia, di Genova e di Pisa; vaste imprese, richiedenti organizzazione perfetta e magistralmente eseguite, come l'espugnazione delle piazze forti, il trasporto dei corpi di spedizione, mostrarono a qual punto di eccellenza fossero giunti i congegni dei servizi; e operazioni importantissime, compiute insieme alle forze dell'Esercito, come lo sbarco a Bengasi e l'impresa delle isole dell'Egeo, rivelarono che tra Marina ed Esercito si era saputa raggiungere una cooperazione perfetta.

Questa cooperazione perfetta dei due formidabili organismi a cui la Patria affida il proprio onore e la propria difesa, questa ammirevole concordanza di intenti e di opere tra le forze combinate di terra e di mare, realizzata durante la guerra di Libia, mentre ha mostrato al mondo la forza della nuova Italia, ha servito come di preparazione per le nuove e più vaste gesta compiute durante l'attuale guerra, quali, ad esempio, la mirabile difesa sul Piave, dove i marinai-soldati del Reggimento e delle Batterie di Marina, in

stretta unione, in nobile gara con i soldati della III armata, hanno contribuito a improvvisare la formidabile barriera, contro la quale si è infranta rabbiosamente impotente l'ondata dei barbari minacciante Venezia.

La guerra di Libia ha coinciso col cinquantenario della costituzione del regno d'Italia. Nè può negarsi profondo valore di simbolo al fatto che la felice prova della forza militare della nuova Italia, abbia cominciato proprio quando le feste del cinquantenario e le grandi Esposizioni di Torino e di Roma, documentavano al mondo il cammino percorso dalla Nazione. Mentre a Torino e a Roma si ammiravano gli spettacoli offerti dai risultati del lavoro e degli studi della nuova Italia, nel golfo di Genova quasi contemporaneamente scendevano nelle onde due nuove superbe navi della flotta, e in tutta la penisola febbrilmente e ordinatamente si compieva la mobilitazione delle forze militari e navali per l'impresa d'oltremare.

Di fronte a questo spettacolo meraviglioso poteva ben dirsi che non vano era stato il lavoro faticoso e doloroso delle generazioni precedenti, che la Nazione italiana era finalmente formata e

temprata; inclita per progresso di studi e di scienze, sonante per il fervido lavoro di cento officine, poderosa per armi, conscia della grandezza della sua tradizione e del suo diritto, tutta tesa verso il suo avvenire radioso, preparata a conquistare questo avvenire anche a prezzo degli sforzi e dei sacrifici più ardui.

E quando l'ora di questi sforzi sonò, in mezzo ai bagliori del gigantesco incendio di guerra; quando da Trento la voce di Dante parve levarsi a dire: *Ora o mai più,* e sulle acque dell'Amarissimo i morti di Lissa parvero affiorare a chiedere vendetta e riscossa, oh! allora la sacra terra d'Italia fu pronta a rispondere all'appello con tutte le energie.

Così l'Italia è entrata nella epopea, che si svolge faticosa e gigantesca, con la sua fatale alterna vicenda di sforzi fortunati e di sforzi dolorosi, di vittorie e di sventure.

Ma anche la sventura ha un suo profondo significato nello svolgersi della nuova epopea italica, significato che giova raccogliere, mentre sulla Patria incombono le ore decisive. La sventura dimostra che se lo Stato italiano potè formarsi in due soli anni, con meravigliosa rapidità e fortuna e senza sacrifici proporzionati al ri-

sultato conseguito, il compimento dell'unità, il raggiungimento di confini assegnati alla Patria dalla natura e dal diritto, deve essere premio di uno sforzo adeguato all'altissimo scopo. La legge fatale, incombente sullo sviluppo dei popoli, vuole che lo sviluppo stesso sia caramente pagato col sacrificio e col dolore; le fosche, tragiche giornate di Caporetto sono venute a ricordare al popolo italiano che esso pure deve piegare a tal legge.

Ma la resistenza meravigliosa dopo il disastro immeritato, gli sforzi incredibili di tenacia, di energia, di coraggio, coi quali le conseguenze del disastro sono state contenute e riparate, la incrollabile fede e volontà opposta al trionfante nemico e scolpita nei secoli dalla frase del Presidente del Consiglio: « Piuttosto che cedere rinculeremo fino alla Sicilia »; tutta la storia, insomma, del periodo che va dal cupo inizio del novembre 1917 alla primavera del 1918 apportatrice della riscossa iniziata sul Piave, storia di mesi che valgono per decenni, ha mostrato al mondo che il popolo italiano ha ormai robusti i nervi e ben salde le ossa, che l'Italia non può e non vuole morire!

E in questo periodo, la Marina d'Italia

ha aggiunto pagine stupende alla sua storia gloriosa. La sua azione si è mirabilmente integrata con quella dell'Esercito, per la salvezza della Patria.

Ho già accennato alla resistenza improvvisata sul Piave, nel novembre, quando plotoni di marinai, usciti da Venezia con lo strazio nel cuore per il crollo immane che pareva tutto travolgere, decisi a morire piuttosto che assistere allo strazio della divina Venezia caduta in preda del barbaro, si saldarono con gli eroi della III Armata, e contribuirono a formare quella barriera formidabile non tanto per i cannoni e i fucili e gli altri ordegni di guerra, quanto per la saldezza dei petti e per l'eroismo dei cuori; barriera che permise il miracolo di evitare a Piazza San Marco la profanazione della bandiera gialla e nera.

Nel dicembre, nei giorni in cui tutta l'anima nazionale era tesa verso le balze degli Altipiani e del Grappa, dove si svolgeva una lotta titanica, e quando tutti vivevano nell'ansia della buona notizia quotidiana che venisse ad alimentare la fede, ecco il bollettino portare un laconico annunzio: Luigi Rizzo, con una silurante, è penetrato nel porto di Trieste ed ha af-

fondato la corazzata *Wien*. In quell'audacissima impresa, oltre che un atto di grande valore e abilità, si potè vedere anche un simbolo profondo: il simbolo della volontà d'Italia tesa verso le terre irredente, tenace, nonostante la sventura.

Eventi malaugurati e tremendi avevano costretto l'esercito italiano a retrocedere dalle porte di Trieste, quasi raggiunte dopo due anni di lotta titanica, e la città che aspetta e spera non udiva più al di là dell'Hermada il rombo del cannone liberatore, sempre più avvicinantesi. Ma se la lotta era portata più indietro, e se la fortuna pareva pericolare, la piccola nave italiana, penetrando audace nel porto vietato, portandovi i colori fatidici della sua bandiera e il colpo vittorioso della sua arma, tornava a ripetere, a ribadire più forte che mai, nel cuore delle stesse difese nemiche, l'affermazione del diritto italiano su Trieste, diritto imprescrittibile, perchè immortale.

E all'inizio del nuovo anno, quando le fortunate azioni di Col del Rosso e di Monte Valbella vengono a mostrare la ricostituita forza dell'Esercito, la Marina rinnova l'affermazione della sua forza e della sua audacia con l'impresa di Buc-

cari, nella quale l'eroismo prende anche il sapore amarognolo della beffa giocata all'austriaco.

E quando, finalmente, si avanza la primavera fatidica, apportatrice di nuove corone di lauro alla fronte augusta della Patria, che così nobilmente aveva saputo sopportare la immeritata corona di spine della sventura, quando l'Esercito con le gesta di Capo Sile e del Tonale dà come il preannuncio dei nuovi miracoli di eroismo che, di lì a poco, nella seconda metà di giugno, saprà compiere infrangendo sulle montagne e sul Piave la più formidabile offensiva austriaca, la Marina offre alla riconoscenza della Patria e all'ammirazione del mondo le imprese di Pola e di Premuda.

IV.

Pola e Premuda.

Si annoverano a tratti, nella storia dell'eroismo umano, gesta alte e stupende al punto che la loro celebrazione più degna è quella che si riduce alla narrazione semplice e schematica delle vicende attraverso le quali si sono svolte. Tali certo le imprese compiute da Mario Pellegrini, da Luigi Rizzo e dai loro compagni.

A gloria imperitura di Mario Pellegrini, di Antonio Milani, di Francesco Angelini e di Giuseppe Corrias, basta dire semplicemente: con una fragile piccola barca sono penetrati nel porto di Pola, in mezzo alle grandi navi della flotta nemica, e contro queste hanno lanciato i loro siluri.

Penetrare nel porto di Pola: significa superare il più formidabile e complesso sistema di difese che astuzia d'uomo, acuita dal senso della prudenza e della paura,

abbia potuto costituire, traendo profitto dalle condizioni dei luoghi singolarmente favorevoli, e da tutti i progressi della scienza e della tecnica.

Munitissima per natura è la posizione di Pola, situata entro i recessi di un porto profondo e assai ristretto all'imboccatura, tra Punta Cristo e Capo Compare, dotato inoltre di un sistema di difese avanzate quale è quello costituito dal canale di Fasana, che ha tutte le aperture tra le isole di Brioni, l'isola di San Giorgio e la costa, ostruite da sbarramenti, e che ospita al suo interno le navi minori della flotta austriaca. E il sistema di difese del canale di Fasana è completato da quello del porto di Pola propriamente detto. L'imboccatura di questo porto, per natura ristretta, è stata dall'arte umana ancor più rimpicciolita, con una diga che si protende da Capo Compare verso Punta Cristo, lasciando alle acque un brevissimo tratto. E questo tratto è sbarrato con tutti i mezzi perfezionati e terribili. Tra Punta Cristo e l'estremità della diga si tendono catene e cavi d'acciaio, sostenuti a fior d'acqua da gavitelli e tronchi di legno, e sostenenti a lor volta diversi ordini di reti contro i sommergi-

bili e di mine subacquee, disposti a varia profondità. E la diga è seminata di mitragliatrici e di cannoni. E seminate di cannoni sono le rupi scoscese che circondano il porto, e quaranta occhi di proiettori sono aperti la notte, a scrutare e a rompere le tenebre.

Insomma, un sistema di difese da far ritenere il porto assolutamente inviolabile. E difatti, dietro tali difese, nella presunzione della sicurezza, stavano ancorate le navi che formano il nerbo della flotta nemica: *dreadnoughts* e *predreadnoughts*, e ancor più internamente le siluranti e i sommergibili.

La presunzione della sicurezza si presentava ben fondata. Impresa ardua quanto altra mai sembrava essere quella di arrivare al canale di Fasana: parve miracolo quando, il 2 novembre 1916, Ildebrando Goiran riuscì a penetrarvi con una torpediniera, e a lanciare i suoi siluri contro una nave da guerra nemica. Ancor più ardua impresa giungere sotto la diga di Capo Compare; addirittura impossibile superare lo sbarramento irto di difese. Ad aprirsi la via nello sbarramento, tagliandolo o passandovi sotto, non era nemmeno da pensare. Il solo tentativo di tagliare i cavi metallici

avrebbe richiesto un tempo lunghissimo; un urto un po' forte contro uno solo dei molteplici elementi del sistema di difese avrebbe prodotto un'esplosione formidabile; un'operazione subacquea sarebbe stata follìa, perchè avrebbe condotto il sottomarino che l'avesse tentata a impigliarsi nelle reti, o a frantumarsi dando di cozzo in una mina.

Bisognava trovare un mezzo nuovo, che riuscisse a superare in ingegnosità e a sventare tutte le difese escogitate dall'austriaco; un mezzo nuovo che permettesse di passar sopra gli ostacoli, dal momento che era impossibile passare sotto o attraverso di essi. L'impresa richiedeva insieme cuore e audacia leonina di eroi capaci di osare l'inosabile, e genialità di menti inventrici, capaci di creare un ordigno rispondente agli scopi. Ebbene, la razza italica ha dato l'una cosa e l'altra: ha creato l'ordigno necessario, ha prodotto gli uomini capaci di servirsene. È questa una fulgida prova della vitalità, della genialità della nostra vecchia immortale razza latina, una prova da agitare per schiaffeggiare l'insolenza della razza alemanna, quando viene avanti a blaterare di propria superiorità!

E quali tempre di eroi si sono rivelate al cimento! È lecito ormai dire che quello della notte dal 13 al 14 maggio non era il primo tentativo. Altre volte, sei volte, la spedizione si era avviata verso la meta agognata, e per circostanze avverse aveva dovuto tornarsene, senza aver condotto a fine l'impresa. Altre volte, prima del 13 maggio, Mario Pellegrini e i suoi compagni avevano conosciuto il tumulto di sentimenti, che scuote il cuore di chi s'imbarca per un viaggio senza ritorno.

Il gesto della suprema rinuncia alla vita, dell'offerta suprema di tutto l'essere; il gesto, insomma, sublime che compie il fante quando balza dalla trincea incontro alla morte, e che riesce in certo senso più pronto, se fatto in un momento improvviso e nell'impeto di un assalto, fu da Mario Pellegrini e da' suoi compagni fatto non una volta, ma più volte, e fu fatto freddamente, consciamente, durante la minuzia dei preparativi, e ripetuto nelle attese logoranti, e rinnovato dopo ogni tentativo infruttuoso, alla vigilia del nuovo tentativo.

I quattro da un mese sapevano che dovevano superare pericoli ed ostacoli fantastici, e che non potevano tornare in

alcun modo, perchè uno dei loro còmpiti era di distruggere con le loro mani il mezzo stesso con cui sarebbero penetrati nel cuore della fortezza nemica. Sapevano tutto questo, i quattro. E si sono offerti. E dopo ogni tentativo hanno rinnovato l'offerta, hanno difeso la loro offerta come un loro diritto, giacchè altri a decine erano pronti, erano anelanti di offrirsi in loro vece e di andare al cimento! Ora tutto ciò tocca le vette sublimi dell'eroismo.

I particolari dell'impresa sono semplici come quelli di una gesta di epopea. Piccola la spedizione. Una sezione di torpediniere incaricata della scorta al largo, una sezione di motoscafi incaricata di accompagnare la fragile imbarcazione dei quattro fino al punto possibilmente più prossimo allo sbarramento fatale. E su quei motoscafi alcuni dei più mirabili marinari d'Italia. Costanzo Ciano, primo di tutti, magnifica tempra di eroe, capace di affrontare le più arrischiate prove, e di organizzatore geniale dal colpo d'occhio pronto e dalla mente acuta, animatore e duce di quella flottiglia di motoscafi che hanno dato così fieri colpi alla potenza navale austriaca. E insieme col comandante Ciano, il comandante Scapin, il

comandante Berardinelli, gli eroi delle imprese di Durazzo, di Trieste, i frugatori della costa nemica, venuti a scortare i nuovi fratelli in eroismo fino al limite estremo dell'impresa tanto audace da parer folle.

Commovente nella sua semplicità il distacco dei quattro dai loro compagni, avvenuto nelle tenebre notturne, all'altezza della Punta Peneda a sud dell'isola di Brioni. Il breve saluto augurale dei marinai: *in bocca al lupo!* scambiato da una parte all'altra; la voce di Costanzo Ciano che attraverso il megafono manda ai partenti gli ultimi saluti di coloro che rimangono ad attendere; poi la piccola barca scivola via silenziosa, evitando le luci dei proiettori nemici, confondendosi tra le lame argentee che quei proiettori suscitano nelle onde increspate, avanzandosi verso lo sbarramento pauroso. Poco dopo, i rimasti non la vedono più; è sotto lo sbarramento; la sua azione si occulta fra le tenebre, donde poi balzerà, quasi in fulgore di gloria, quando sprizzeranno nell'aria le luci dei razzi lanciati da Mario Pellegrini ad annunciare compiuta l'impresa.

Passa un'ora, interminabile per l'ansia

di coloro che son rimasti fuori con le orecchie tese a cogliere l'invocato fragore dell'esplosione dei siluri, con gli occhi fissi verso i fasci dei proiettori che esplorano a vicenda le onde e invocanti i bagliori dei razzi di Pellegrini.

Poi gli occhi colgono la vampata di un cannone, e quasi contemporaneamente gli orecchi intendono il fragore dello scoppio dei siluri, quel fragore caratteristico che l'orecchio esperto dei marinai non può confondere con alcun altro; fragore come quello di migliaia di piatti di bronzo e d'argento precipitanti giù da una rupe scoscesa. E poi l'inferno scatenato dall'artiglieria nemica, e lo sprizzare dei due razzi luminosi che Mario Pellegrini lancia verso il cielo per annunziare ai compagni che tutto si è svolto secondo il convenuto.

Due circostanze da rilevare nell'impressione concorde di chi, a bordo dei motoscafi e delle torpediniere, potè seguire lo svolgersi della gesta nella indimenticabile notte. Prima, la circostanza che i fuochi dei cannoni della costa e delle mitragliatrici della diga e i fasci di luce dei proiettori rimasero a lungo rabbiosamente concentrati verso un punto ben oltre la diga,

ben all'interno del porto, il che dimostra una volta di più come lo scafo italiano sia penetrato effettivamente oltre lo sbarramento, dentro il porto, e come mentano gli austriaci, quando affermano di aver distrutto lo scafo prima che fosse riuscito a superar lo sbarramento. Poi la circostanza che lo sparo del colpo di cannone d'allarme avvenne quasi contemporaneamente all'esplosione dei siluri; il che prova che il nemico vegliava, che i quattro riuscirono a penetrare non in mezzo a difese addormentate nella sicurezza, ma tese nella sorveglianza, che la piccola fragile nave montata da quattro uomini compiè la sua missione, in onta delle navi gigantesche e delle formidabili difese veglianti e pronte a rintuzzare il nemico.

Non passa un mese; l'eco dell'impresa di Pola è ancor vivo in tutto il mondo, e il telegrafo diffonde un'altra notizia così straordinaria da sembrar sulle prime incredibile: Luigi Rizzo, con due motoscafi e tredici compagni, ha affrontato in mare aperto una divisione navale nemica formata di due *dreadnoughts* e di dieci torpediniere, e l'ha sconfitta e sgominata, infliggendo alla potenza navale austriaca un colpo mortale.

Se l'impresa di Pola rimarrà classico esempio di violazione di un porto nemico, l'impresa di Premuda sarà ricordata come la più straordinaria battaglia navale — giacchè vera e propria battaglia navale deve chiamarsi questo attacco contro una formazione nemica navigante in aperto mare — la battaglia navale in cui il piccolo ordegno, senza subire danni, ha sconfitto il mostruoso nemico, sventandone i piani e infliggendogli irreparabili danni.

Pochi tratti bastano a descrivere l'azione con cui, all'alba dell'11 giugno, Luigi Rizzo scolpì il suo nome tra quelli dei grandi marinari di tutti i tempi; pochi tratti, perchè l'azione durò complessivamente un quarto d'ora: alle 3,20, tra i primi incerti albori, Luigi Rizzo scorgeva la formazione nemica, alle 3,35 la marina austriaca era battuta. Ma in quel quarto d'ora si rivelarono ad una potenza estrema le qualità del comandante e dell'eroe: la temerarietà del progetto di attaccare il nemico formidabile; la fulminea decisione di tradurre in atto il progetto stesso; la maestria della manovra con cui i due scafi furono portati oltre la siepe delle siluranti, fin sotto le sagome poderose

delle *dreadnoughts;* la fredda precisione con cui fu presa la mira e l'abilità insuperata del tiro; la prontezza con cui, compiuto il colpo, il piccolo scafo fu sottratto all'urto nemico, prontezza caratterizzata dall'ordine dato da Rizzo di far cadere al momento giusto nella scìa dello scafo fuggente la torpedine su cui urtò, ferendosi a morte, la silurante nemica lanciata all'inseguimento. Tutto questo in un breve quarto d'ora, che ha fatto fiorire una gloria imperitura.

Si è detto: è stato il caso che all'alba del 10 giugno ha fatto passare la divisione nemica in vista delle due siluranti di Rizzo in agguato. È vero, fu il caso. Ma bisogna tener presente che le due piccole navi, come tutte le loro compagne dell'Adriatico, tutte le notti, instancabilmente, escono dalle basi per le loro audaci crociere fin sotto la costa nemica, e frugano e rifrugano il mare. L'azione di sorpresa, con cui è stato assalito e battuto il formidabile avversario, è quindi frutto di tutto un lungo infaticabile lavoro. E se la fortuna ha secondato Luigi Rizzo, bisogna riconoscere che mai fortuna fu più meritamente afferrata, perchè ad afferrarla contribuirono e una meravigliosa audacia

e perizia marinara, e strumenti e armi e metodi adeguati al cimento.

Nel rievocare le imprese di Pellegrini e di Rizzo, si è richiamato il confronto con le gesta dell'epopea. Ma anche l'epopea impallidisce al confronto. Quale delle imprese scolpite nei rudi versi di Omero, quale delle fantasmagorie cavalleresche scaturite dalla fantasia di Lodovico Ariosto, può stare a paragone di quelle compiute dai quattro di Pola e dai quattordici di Premuda, o presenta con tanta evidenza e tanta drammaticità la circostanza che più colpisce nei racconti di battaglie di quei poeti: il contrasto tra l'intelligente audacia e la forza mostruosa, la vittoria dell'eroe uomo contro il gigante bruto, di Davide contro Golia, di Ulisse contro Polifemo? La piccola barca montata da quattro uomini, che supera difese credute insuperabili, e rimane un'ora a preparare il suo colpo, entro una cerchia di migliaia di cannoni, sotto immani mostri d'acciaio. I due gusci di noce, che con quattordici uomini attaccano e sconfiggono una divisione di *dreadnoughts*.

E nessuna delle frasi famose con cui è scolpito nei secoli l'atteggiamento di eroi foggiati dalla fantasia dei poeti o balzati

dai fatti della storia, è più mirabile dell'ordine lanciato da Rizzo attraverso il megafono ad Aonzo, nel momento che in vista ai due piccoli scafi si profilò in tutta l'evidenza la sagoma formidabile delle due *dreadnoughts,* scortate da dieci torpediniere: « pronti ad attaccare la formazione nemica! »

Certo, nel momento in cui, sia nelle acque di Pola, sia nelle acque di Premuda, i siluri lanciati da mani sicure partirono gorgogliando diretti a ferire il nemico, certo in quel momento meraviglioso l'anima degli eroi dovette tendersi verso altezze raramente toccate, nella coscienza di aver superato l'insuperabile, di avere osato l'inosabile, di aver tradotto in realtà il più fantastico dei sogni.

V.

L'opera complessiva della Marina nella guerra mondiale.

Pola e Premuda sono i nomi che basterà d'ora innanzi richiamare, per ricacciare in gola al nemico la gloriola di Lissa, sono le risposte sonore e sferzanti che la Marina italiana ha saputo dare a un avversario, che alla lotta leale in campo aperto ha più volte mostrato di preferire le vie tortuose del tradimento e della frode.

Ma Pola e Premuda sono da ricordare anche come i fiori meravigliosi sbocciati a rivelare tutto il lungo, tenace, sistematico, fecondo lavoro dell'intera Marina italiana. E su ciò occorre insistere, per mettere in giusta luce l'importanza dell'opera dell'Armata, nella grande e tremenda ora che attraversa la Patria.

È noto a tutti che l'esperienza dei primi mesi di guerra adriatica, funestata dai lutti

della *Garibaldi* e dell'*Amalfi*, mostrando in piena evidenza il proposito del nemico di giovarsi de' suoi comodi rifugi, per evitare la lotta aperta e per impiegare l'insidia dei sottomarini e delle mine, pose alla nostra Marina il formidabile problema di creare mezzi adeguati per colpire e abbattere sul mare il nemico, nonostante la tattica da questo adottata e l'inferiorità della nostra situazione in Adriatico, dalla quale il nemico stesso sapeva trarre tutti i possibili vantaggi.

Si aprì così un periodo di intenso studio e di lavoro infaticabile e geniale, periodo in cui, nel silenzio e nel segreto, ufficiali della R. Marina pensarono e disegnarono i tipi delle microscopiche siluranti, officine italiane li costruirono con materiale italiano, li munirono delle macchine e delle armi necessarie. Lentamente, ma continuamente, la nostra flotta si arricchì di decine e decine di nuove unità, piccole e fragili in apparenza, ma destinate a rendere inestimabili servigi. E mentre si preparavano gli strumenti, si allenavano gli uomini capaci di impiegarli, si organizzavano i servizi e le basi. Tutto questo mentre molti, troppi stolti uscivano a dire che *la Marina non faceva nulla*.

Ora che i colpi clamorosi sono venuti a suscitare l'ammirazione del mondo, è giusto e sacrosanto celebrare, insieme alle imprese compiute, tutti gli elementi che ne hanno reso possibile il compimento ed hanno permesso di trarne i massimi risultati. Non mai, come nelle recenti gesta della nostra Marina, è apparso a viva luce che l'azione eroica è frutto non solo di ardimento di cuori, ma anche di perseveranza, di preparazione, di studio.

La gesta dei quattro di Pola è stata possibile per il sublime spirito di eroismo e di sacrificio di Mario Pellegrini e de' suoi compagni, e, insieme, per la genialità e perfezione dei mezzi escogitati e creati dalla Marina, per la bontà dell'organizzazione che ha permesso di preparare l'impresa fin nei più minuti particolari con minuzia e precisione scrupolose, per la tenacia con cui l'impresa fu tentata e ritentata, giacchè, giova ripeterlo, Mario Pellegrini per ben sei volte affrontò, prima di superarle, le difese di Pola.

Luigi Rizzo, con due gusci di noce, è penetrato in mezzo ad un'intera divisione navale nemica, e vi ha portato la distruzione e lo scompiglio. Esaltiamo l'eroe e i compagni degni di lui, ma ricordiamo

anche che perfettamente ideati e foggiati e animati da perfetti motori dovevano essere i due piccoli scafi su cui fu possibile l'impresa, che di buona tempra e di fabbricazione perfetta dovevano essere gli ordegni lanciati con risultato così grande contro le moli nemiche; ricordiamo che tutto questo è prodotto italiano, dall'idea e dai disegni, che uomini della nostra Marina concepirono, al materiale e alla esecuzione, che uomini delle nostre officine portarono a compimento; ricordiamo che la crociera, durante la quale fu compiuta la bella impresa, rientra in tutto un complesso continuo infaticabile lavoro diretto a colpire il nemico, nonostante la sua prudente inazione dietro i ripari dei porti; lavoro i cui piani sono usciti dagli organi direttivi della Marina, e alla cui esecuzione si sono consacrati, con instancabile spirito di eroismo e di sacrificio, gli ufficiali effettivi e di complemento e i marinai della flotta.

Ricordare tutto questo, significa far brillare di una luce anche più fulgida il valore degli eroi, perchè si dimostra che la loro vittoria non fu dovuta al cieco caso, ma fu risultato di sforzo costante, in cui l'eroismo dei cuori si assomma con la

genialità delle menti e con la tenacia della preparazione; significa anche rendere il doveroso tributo di plauso al lavoro della industria italiana, che ha saputo costruire i mezzi necessari, e all'eccellenza dell'organizzazione della Marina italiana, che ha saputo portarsi all'altezza richiesta dalle esigenze dei nuovi metodi di guerra, e che in imprese quali quelle di Pola e di Premuda può con giusto orgoglio salutare i risultati dei sistemi nuovi e geniali, che essa ha saputo ideare, preparare, e con sforzo perseverante tradurre in atto e far servire alla vittoria.

Così le gesta di Pola e di Premuda si sono venute ad aggiungere alla ormai lunga serie di gesta, con cui la Marina italiana da tre anni dimostra la poderosità de' suoi mezzi, la bontà della sua organizzazione, la bravura de' suoi uomini; gesta presenti alla memoria di tutti: il salvataggio del popolo e dell'esercito serbo nel gennaio 1916, salvataggio compiuto in condizioni tragiche e tra somme difficoltà, senza che una nave andasse perduta; le imprese sempre più audaci e sempre più frequenti compiute dagli idrovolanti; le violazioni dei più muniti porti nemici, Trieste, canale di Fasana, Parenzo, Du-

razzo, Buccari, compiute ripetutamente da Nazario Sauro, Costanzo Ciano, Pagano di Melito, Ildebrando Goiran, Berardinelli, Gravina.

Ma non su queste sole imprese dobbiamo arrestarci. Esse, nel complesso dell'azione esplicata in guerra dalla Marina, sono come le meteore che solcano il silenzio e le tenebre di una notte profonda, giacchè al silenzio e alle tenebre di una notte può giustamente essere paragonato il mistero da cui, per necessità di cose, deve circondarsi l'opera dell'Armata.

A ragione la Marina è stata definita la *grande silenziosa*. Poco, infatti, o nulla, può ancora esser detto di ciò che forma l'aspro còmpito ininterrotto delle forze navali d'Italia; le crociere dei sottomarini, le crociere dei motoscafi antisommergibili, che hanno costituito intorno alle nostre coste come una cintura inviolabile, e che hanno reso malsicuri ed infidi perfino i più formidabili rifugi dell'austriaco; il sacrificio, la fatica logorante degli equipaggi delle torpediniere, che scortando i convogli assicurano alla Patria il grano per vivere, e il ferro per combattere e vincere; la tensione continua della vita a bordo delle grandi navi che, apparente-

mente, stanno inattive nei porti, ma che sono montate da uomini che si preparano, invocando il giorno in cui sia possibile la grande battaglia sull'aperto mare, contro il nemico snidato da' suoi rifugi.

In quest'opera vasta e complessa e d'essenziale importanza per l'avvenire della Patria, la Marina mercantile sta degnamente a fianco della Marina militare. I suoi uomini, chiamati a còmpiti nuovi e gravissimi, si sono mostrati in tutti i modi all'altezza delle esigenze dell'ora; la sua azione è ormai un elemento di primo ordine per assicurare la vittoria; le sue prove sono state tali da giustificare le più magnifiche previsioni per lo sviluppo marinaro d'Italia.

Così la Marina, militare e mercantile, contribuisce al grande sforzo della Patria in armi.

Ad essa, che è come la scintillante corazza protettrice dei fianchi della Patria, ad essa che è poderosa e tenace ed audace e instancabile, sale meritamente l'inno della lode e della riconoscenza nazionale, arride meritamente la vittoria fugatrice dei foschi fantasmi di Lissa e annunziatrice sicura di un meraviglioso avvenire sul mare.

NOTA BIBLIOGRAFICA.

Credo opportuno indicare le opere che mi hanno servito di fonti principali nei primi due capitoli di questo breve studio, e che possono essere utili a chi desiderasse approfondire la mia trattazione, di necessità contenuta nelle linee generali.

Per il I capitolo: le opere di O. GUERRINI, *Lissa*, Torino, Casanova, 1907, e di A. LUMBROSO, *Il processo dell'ammiraglio Persano*, Roma, Bocca, 1905; *La battaglia di Lissa nella storia e nella leggenda*, Roma, 1910. In questo primo capitolo si trovano riassunte osservazioni e idee già da me sviluppate nei capitoli VIII, XII e XIV del *Sessantasei*, Milano, Treves, 1917.

Per il II capitolo: PRASCA, *L'ammiraglio Simone de Saint-Bon*, Roma-Torino, 1906; D'ANNUNZIO, *Per l'Armata d'Italia*, Carabba, Lanciano, 1917 (è la raccolta degli articoli pubblicati nel 1888 su *La Tribuna*); G. B. CASA, *Marinai e soldati d'Italia a Creta*, Livorno, Giusti, 1906; MARIO VALLI, *Gli avvenimenti in Cina nel 1900 e l'azione della Marina italiana*, Milano, Hoepli, 1905; MINISTERO DELLA MARINA, *L'opera di soccorso prestata dalla R. Marina nelle regioni devastate dal terremoto del 28 dicembre 1908*, Roma, *Rivista Marittima*, 1909; LUIGI DI SAVOIA-U. CAGNI-A. CAVALLI, *La Stella Polare nel Mare Artico*, Milano, Hoepli, 1903; G. RONCAGLI, *La Marina nella guerra italo-turca*, Roma, Ministero della Marina, 1912.

INDICE.

Pag.

DEDICA VII

I. Lissa e le sue cause 1

II. La formazione della nuova Marina italiana. 15

III. Dalla morte di Saint-Bon alla guerra mondiale 29

IV. Pola e Premuda 42

V. L'opera complessiva della Marina nella guerra mondiale 55

NOTA BIBLIOGRAFICA 62

I. S. A.
VENEZIA
BIBLIOTECA
240