

Orlando, esuli palermitani, ingegneri navali e meccanici di eletta mente e di caldo cuore che iniziarono in Genova la costruzione di macchine motrici e di scafi in ferro. Capitano mercantile del *Salvatore*, vapore di quella casa, per qualche tempo fu Giuseppe Garibaldi; ed impiegati del cantiere Giacomo Medici, Francesco Crispi ed il barone Natoli da Messina, esuli che in Genova preparavano sè ed altrui alle guerre del riscatto. Frequentavano quel ritrovo di patrioti un capitano mercantile, Girolamo Nino Bixio da Genova, ed anche Salvatore Castiglia di Palermo, capitano di vascello nel 1848 in Sicilia ed uomo di mare di pregio non comune. L'azienda del Rubattino aveva a direttore amministrativo un esule di Venezia, il Fauché.

In Napoli l'antico arsenale fondato da Carlo III conteneva un vascello ad elice, una fregata ad elice, 9 fregate, 4 corvette e 6 avvisi a ruote. Tralascio il naviglio a vela. Lo stato maggiore componevasi di quindici ufficiali generali e di sopra trecento ufficiali tra superiori ed inferiori dei quali centotto piloti. Questi erano un lascito dell'antico ordinamento spagnuolo, ufficiali cioè cui erano adibite le mansioni di navigazione, mentre agli ufficiali di vascello propriamente detti erano affidate quelle di combattimento. Questi uscivan dal grembo di famiglie privilegiate; ed il corpo degli ufficiali di vascello aveva la destra su tutti gli altri corpi militari e godeva favori ed immunità. Il corpo dei piloti era invece democratico e come tale umiliato. Costruttore in capo della marina era un uomo d'insigne merito, Giuseppe de Luca, cui obbediva un personale eccellente. Il cantiere stava a Castellammare. Ministro della marina del giovane re Francesco II, esaltato al trono nel 1859, era il brigadiere De Gregorio, uomo disadatto a tempi che s'annunziavano torbidi. La bassa forza, per lo più volontaria, era al di sopra di qualunque elogio. Re Ferdinando aveva usato secoli la carezza; in tutto erano duemila cinquecento marinari suddivisi in due sezioni, di marinari cioè e di cannonieri. Quanto a regolamenti, leggi *et similia* la marina di Napoli era superiore alla settentrionale; dirò anche che non volgare cagione di primato era lo avere tutti macchinisti paesani, laddove in Genova le macchine