

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 16. Novembre 2023
Storia Militare Contemporanea

a cura di
VIRGLIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis BIRTHACAS, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Giocchino Strano, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta FIOCCHI MALASPINA (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020
Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597).
Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023)



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 9788892957930

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 16. Novembre 2023
Storia Militare Contemporanea

a cura di
VIRILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare



Distintivo speciale del Dipartimento della Guerra concesso agli addetti al Progetto Manhattan per la Bomba A(Atomica) che hanno lavorato almeno sei mesi tra il 19 giugno 1942 e il 6 agosto 1945

Foto 1198 DOE Ed Westcott 1945 Oak Ridge Tennessee (Wikimedia Commons)

La Pirofregata corazzata *Re d'Italia*

di ALDO ANTONICELLI

ABSTRACT: Characteristics and service data of the ironclad *Re d'Italia* (sunk in the battle of Lissa) have been thoroughly dealt with by Franco Gay in the book *Le navi di linea italiane (1861-1875)* published in 2011 by Ufficio Storico della Marina Militare. This article presents the original plans of the *Re d'Italia*, drawn by her builder William Henry Webb, which had not ever been published either in Italy or elsewhere; they show the internal arrangements of the ship, never before known. Furthermore, the article shows the highly favourable comments the ironclad received from the American press. The article also dwells upon the reasons why the Italian Prime Minister and Minister of the Navy count Camillo Benso di Cavour decided to order two ironclad and why he ordered them to an American shipyard, not without some opposition from Italian politicians, naval officers and shipbuilding engineers. From the scant sources available this article also try to cast some light about how it was that count Cavour become acquainted with Webb, a matter very little explored in the past.

KEYWORDS: IRONCLAD, ITALIAN NAVY, SHIP PLANS, POLITICAL BACKGROUND, NEW YORK SHIPYARDS, BATTLE OF LISSA.

Prologo

Delle caratteristiche e della vita operativa delle pirofregate corazzate *Re d'Italia* (affondata nel corso della battaglia di Lissa) e *Re di Portogallo* si è occupato con grande competenza e dovizia di particolari Franco Gay nel volume *Le navi di linea italiane (1861-1875)*, edito nel 2011 dall'Ufficio storico della Marina Militare.

Questo articolo presenta invece i disegni originali della *Re d'Italia* eseguiti dal costruttore delle due fregate, il newyorkese William Henry Webb, che, per quanto è noto, non sono mai stati pubblicati in Italia. I disegni (una sezione longitudinale, le viste in pianta dei ponti e una semisezione trasversale), sono contenuti in un album nel quale Webb raccolse i progetti delle principali navi da lui costruite e fece pubblicare nel 1895¹. Questi disegni permettono di esaminare in dettaglio

1 William H. WEBB, *Plans of Wooden Vessels built by William H. Webb in the City of New*

le sistemazioni interne delle due grandi corazzate, finora noti solo a grandi linee grazie al contenuto dei documenti della Marina relativi a queste due grandi unità.

Qui indaghiamo però anche le motivazioni che portarono Cavour a ordinarne la costruzione ad un cantiere d'oltreoceano, un argomento sul quale poco si è scritto e ricostruiamo la genesi del progetto e i commenti della stampa statunitense che dedicò molto spazio alla vicenda, malgrado la concomitante Guerra di Secessione.

Rilevo infine la scarsa attenzione dei media italiani per il ritrovamento, avvenuto nel maggio 2005 al largo di Lissa, del relitto della *Re d'Italia*, da parte di una spedizione archeologica navale congiunta franco-croata².

Il costruttore

La sera del 2 dicembre 1863 il ponte di coperta di una grande nave da guerra ormeggiata ad un molo del porto di Hoboken (cittadina che sorge sulla riva destra del fiume Hudson, prospiciente l'isola di Manhattan, New York) era illuminato a giorno da potenti lampade al carburo di calcio. Si trattava della fregata corazzata *Re d'Italia*, recentemente completata. La nave era stata progettata e costruita da William Henry Webb (1816-99) che all'epoca aveva raggiunto l'apice della sua fama come architetto e costruttore navale. Tra il 1840 e il 1869 dal suo cantiere uscirono 135 navi in legno, sia a vela che a propulsione mista vela e vapore, tra le quali molti famosi clipper.

Come era sua consuetudine, Webb aveva organizzato un grande evento pubblico in vista della prossima partenza della nave per l'Italia. Dal primo pomeriggio, la fregata era stata visitata da un gran numero di appartenenti alla borghesia new-yorkese accorsa ad ammirare quello che il New York Times definì un "magnifico vascello". Alle sette di sera nel quadrato aveva avuto inizio un ricco banchetto, al quale avevano partecipato l'ambasciatore, il console generale e gli ufficiali italia-

York, 1840-1869, 2 vol., 1895.

2 Il 20 luglio 2016, in occasione della commemorazione organizzata dal governo croato per ricordare il 150° anniversario della battaglia, alla quale in rappresentanza del Ministero della Difesa italiano partecipò il capitano di fregata Fabrizio Rossi, un team di subacquei croati ha nuovamente ispezionato e filmato il relitto e ha collocato su una delle piastre della cintura corazzata una targa e una corona a ricordo dei marinai morti nell'affondamento della nave.

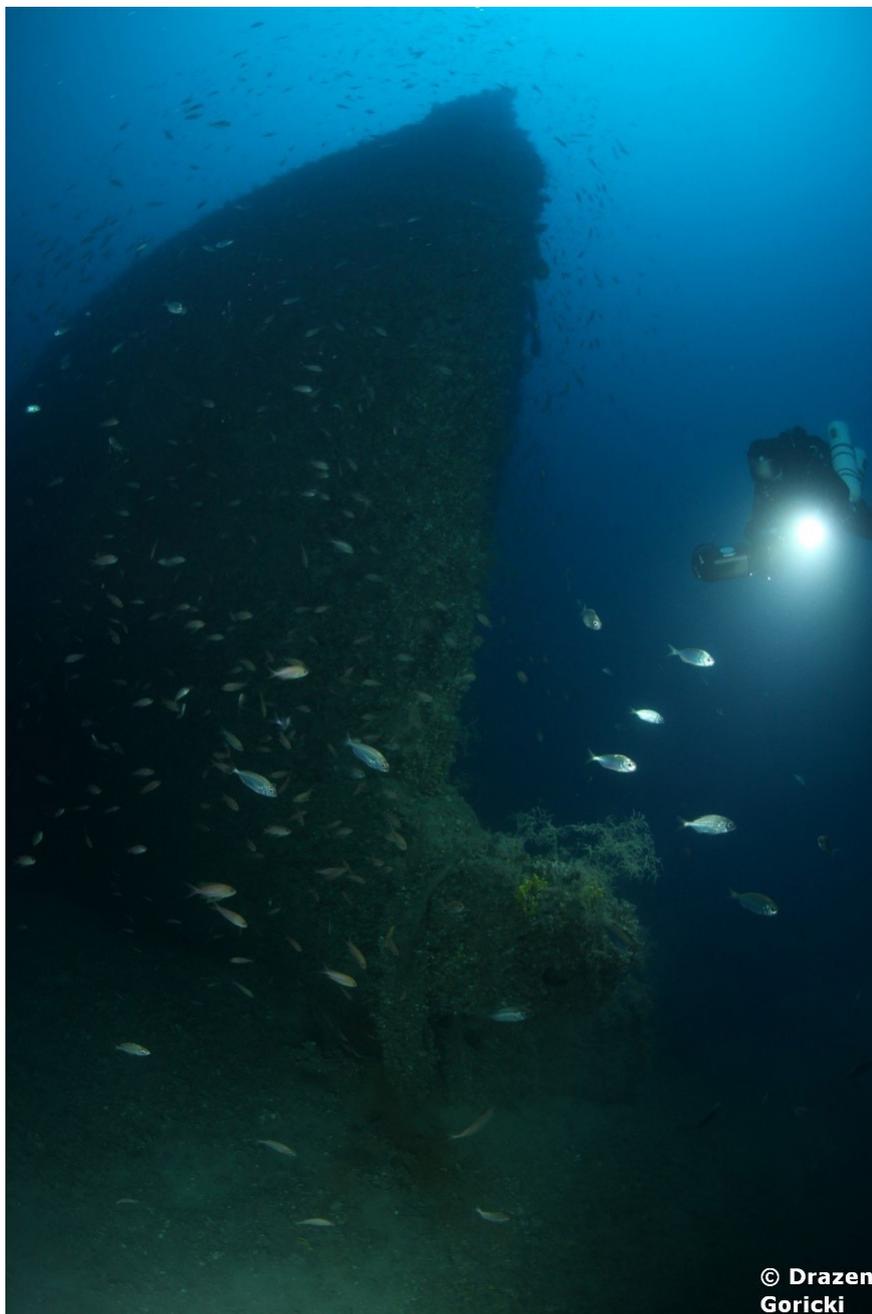


Fig. 1 La prua del relitto della *Re d'Italia* con il caratteristico rostro; manca invece la polena, che era costituita da una statua a figura intera del re Vittorio Emanuele II. Foto di Drazen Goricki via Jurika Bezak.

ni che avrebbero preso in carico la nave, oltre a molti illustri personaggi politici di New York e numerosi ufficiali sia della Marina Unionista che della squadra navale russa che all'epoca si trovava nel porto newyorkese. Dopo il banchetto, sul ponte di batteria si aprirono le danze che durarono fino alla mezzanotte. Per tutta la giornata le macchine della nave erano state mantenute ininterrottamente in funzione a lento moto per consentire ai visitatori di osservarle in movimento³.

Se Webb aveva una grandissima esperienza nella costruzione di navi mercantili e passeggeri, la sua esperienza nel campo delle navi da guerra era invece molto limitata; prima delle due unità italiane aveva realizzato solamente altre due navi da guerra in legno e non corazzate, entrambe per la Marina Russa. La prima era la corvetta a vapore da 1.500 tonnellate *La Giapponese*, la seconda era la grande fregata ad elica *Ammiraglio Generale*, che era stata completata nel 1859. L'*Ammiraglio Generale* dislocava 5.760 t ed aveva l'eccezionale lunghezza di 93 m; poteva contare su un poderoso armamento di 66 cannoni, suddivisi tra il ponte di batteria e quello di coperta.

Nel corso del viaggio di consegna alla volta del porto di Kronstadt la fregata, che aveva a bordo lo stesso Webb con la sua famiglia, effettuò la traversata da New York a Cherbourg nel tempo record di 12 giorni. Ad agosto del 1859, dopo aver consegnato la nave alle autorità russe e prima di far ritorno a New York, Webb visitò alcune città europee nella speranza di ricevere ordinazioni per altre navi, sfruttando la sensazione che la sua fregata aveva prodotto in Europa.

Secondo i suoi biografi, in quell'occasione entrò in contatto anche con il conte di Cavour, il quale gli avrebbe prospettato la possibilità di affidargli la costruzione di due fregate, un evento del quale non si è però trovato alcuna conferma sia nei documenti archivistici che nella corrispondenza privata e pubblica del conte ad oggi edita⁴.

3 «*Soiree on Board the Italian Frigate Re d'Italia*». New York Times, 3 dicembre 1863.

4 E. L. DUNBAUGH, W. DU BARRY THOMAS, *William H. Webb: Shipbuilder*, Webb Institute of Naval Architecture, New York, 1989, p. 81. Un incontro tra Webb e Cavour ad agosto del 1859 sembra d'altronde alquanto improbabile in quanto in quel periodo, per protesta contro le condizioni dell'armistizio concluso dall'Imperatore Napoleone III con l'Austria, armistizio che pose fine alla II Guerra di Indipendenza, il conte di Cavour si era dimesso da presidente del Consiglio e si era ritirato nelle proprietà di famiglia nel vercellese. Ritournerà alla guida del Regno di Sardegna solamente a gennaio del 1860.

Cavour e il potenziamento della Marina.

Alla fine del 1860 la nave corazzata era nella sua prima infanzia: la Francia, dopo l'esperimento delle batterie corazzate galleggianti della classe *Lave*, che ebbero il battesimo del fuoco nella guerra di Crimea, nell'agosto del 1860 aveva messo in servizio la prima vera e propria nave corazzata d'alto mare, la fregata *Gloire* con scafo in legno. La risposta britannica, la fregata *Warrior*, che a differenza della nave francese aveva lo scafo interamente in ferro, fu invece varata negli ultimi giorni del 1860 e entrò in servizio il 1° agosto del 1861⁵.

Il conte di Cavour era stato da sempre aperto all'innovazione tecnologica, sia in campo civile che militare. Una volta tornato alla presidenza del Consiglio dei Ministri del Regno di Sardegna e assunta anche la titolarità dei dicasteri degli Affari Esteri e della Marina, decise di dotare la Marina sabauda di unità corazzate e alla metà del 1860 ordinò al cantiere francese *Forges et Chantiers de la Méditerranée* due batterie corazzate galleggianti, la *Terribile* e la *Formidable*. Come era sua abitudine, condusse personalmente le trattative con il cantiere francese, scavalcando lo Stato Maggiore della Marina, composto da ufficiali perlopiù esitanti, tradizionalisti e per temperamento poco propensi ad adottare le innovazioni tecnologiche⁶.

Come è noto, dopo la sua consegna alla Marina, la *Terribile* fu ritenuta in grado di essere utilizzata anche come unità d'alto mare, previa esecuzione di alcuni lavori di adattamento, e fu riclassificata "pirocorvetta corazzata" (la *Formidable* fu modificata quando ancora era in via di completamento). Ciononostante non potevano essere considerate unità di prima linea all'altezza di quelle francesi e britanniche e neppure di quelle che il Governo sabauda supposeva fossero state ordinate dalle Marine austriaca e spagnola.

Cavour era conscio che all'ingrandimento territoriale dello stato doveva far riscontro anche il potenziamento delle sue Forze Armate e, in particolare, della Marina; ritenne perciò indispensabile potenziare la flotta nel più breve tempo possibile, sia numericamente che qualitativamente, decidendo la trasformazione

5 Le prime grandi navi corazzate furono classificate fregate in quanto avevano l'armamento disposto, oltre che in coperta, su un unico ponte di batteria; in seguito saranno più generalmente definite con il termine anglosassone "ironclads".

6 A questo proposito si veda Aldo ANTONICELLI, «Un pirovascello o una fregata corazzata?», *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina*, Roma, settembre 2012; pp 31-73.

di alcune fregate a vela in navi a propulsione mista e l'acquisizione di navi corazzate di prima linea⁷.

Le circostanze che portarono il Cavour a contrattare la costruzione delle due corazzate con Webb non sono molto chiare, sia perché la trattativa fu avviata proprio nel periodo in cui il Regno di Sardegna, dopo l'annessione degli altri stati preunitari italiani, si stava avviando a diventare il Regno d'Italia, sia perché dopo soli pochi mesi, a giugno del 1861, la morte colse inaspettatamente il conte. Poiché Cavour, insofferente delle lungaggini burocratiche e dell'inerzia dei suoi sottoposti militari e politici, era solito gestire gli affari di stato in totale autonomia, senza informarne gli altri ministri, alla sua morte il suo successore al dicastero della Marina, il generale Luigi Menabrea, ereditò una situazione della quale conosceva poco o nulla.

Poiché come detto in precedenza, nessun riferimento al costruttore statunitense è stato rintracciato né nei documenti d'archivio del Ministero della Marina sarda né nella corrispondenza pubblica e privata del conte, per ricostruire le vicende che portarono il Governo italiano ad ordinare le due corazzate al cantiere d'oltreoceano le uniche fonti sono costituite dalle dichiarazioni, a volte contraddittorie, rese da vari ministri e deputati – che si basavano spesso unicamente sulla propria memoria - nel corso di alcuni dibattiti parlamentari riguardanti la Marina avvenuti tra il 1861 e il 1872.

Il 6 luglio 1861 il generale Menabrea riepilogò in una seduta della Camera gli eventi che l'avevano portato a firmare il contratto con Webb dopo la morte di Cavour.

Alla base dell'urgenza con la quale fu stipulato il contratto per la costruzione di due fregate corazzate vi era la diffusa convinzione che una nuova guerra contro l'Austria fosse non solo probabile ma imminente. Poiché le informazioni di cui disponeva il Governo davano per certo che la Marina austriaca avesse avviato la costruzione di alcune unità corazzate, era necessario ammodernare la Marina italiana al più presto possibile.

Le industrie e gli unici due cantieri italiani in grado di costruire navi di grandi

7 A Nino Bixio, deputato al Parlamento italiano da febbraio 1861 a novembre 1870, che era contrario alle navi corazzate, Cavour molto pragmaticamente rispose che «gli altri fanno, e bisogna fare anche noi». *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, Sessione del 1861 - 1° periodo dal 18 febbraio al 23 luglio*, p. 1841.

dimensioni, quello della Foce di Genova e quello di Castellammare di Stabia, non erano ritenuti in grado di realizzare in tempi brevi gli scafi, le corazze e le macchine propulsive necessarie; l'unica alternativa era quindi rivolgersi all'estero. Si dovette rinunciare ad utilizzare i cantieri inglesi a causa della vigente legislazione britannica, che proibiva di consegnare le navi costruite per conto di governi stranieri qualora questi si fossero trovati in stato di guerra⁸, un evento ritenuto come si è detto molto probabile. Il cantiere *Forges et Chantiers de la Méditerranée* dichiarò invece di non poter costruire le navi entro i 30-36 mesi richiesti dal Governo italiano. Esclusi i cantieri europei, gli unici in grado di realizzare grandi navi rimanevano quelli statunitensi, che però erano completamente privi di esperienza nel campo delle navi corazzate.

Secondo quanto dichiararono i ministri della Marina Guglielmo Acton nel 1871 e Luigi Federico Menabrea nel 1872, alla fine del 1860 il conte di Cavour, una volta presa la decisione di far costruire le corazzate nei cantieri d'oltre Atlantico, aveva chiesto informazioni su quale fosse il costruttore più affidabile al quale rivolgersi; quando fonti non meglio identificate gli raccomandarono il Webb, lo invitò a recarsi a Torino⁹. Al contrario il deputato Giovanni Ricci, ex ufficiale della Marina del Regno di Sardegna, che quale Aiutante Generale della Marina era stato anche collaboratore di Cavour, dichiarò che Webb si era presentato a Cavour di sua iniziativa¹⁰. Secondo Ricci, il costruttore inizialmente aveva proposto di costruire una sola grande fregata in legno ma, su richiesta di Cavour, aveva modificato la sua offerta in quella di una unità corazzata. Dopo aver chiesto l'opinione dell'ing. Felice Mattei, ex Ingegnere direttore delle costruzioni della Marina Sarda e Ispettore generale del Genio Navale di quella d'Italia e anch'egli deputato, il conte decise di portare l'ordine a due unità, in modo da ottenere un prezzo unitario più vantaggioso.

8 Proprio per evitarne la requisizione da parte del Governo britannico, l'ariete corazzato *Affondatore*, costruito in Inghilterra, allo scoppio della III guerra d'Indipendenza lasciò le acque inglesi anche se il suo allestimento non era ancora ultimato e si recò nel porto di Cherbourg in Francia, dove furono terminati i lavori.

9 *Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, Sessione del 1861* cit, seduta dell'1/5/1871, pag. 1.845; *Rendiconti del Parlamento italiano, discussioni del senato del Regno (XI Legislatura), Sessione del 1870-71 dal 5 novembre 1870 al 5 novembre 1871*, seduta del 6 giugno 1871, p. 1.052.

10 *Rendiconti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, Sessione del 1870-1871 dal 22 marzo al 20 maggio 1871*, seduta del 2 maggio 1871, p. 1.878.

Il primo riferimento ad un eventuale utilizzo di cantieri newyorkesi per le necessità della nuova Marina italiana si trova in una lettera che il Ministero della Marina inviò al Comandante Generale della Marina a febbraio del 1861, nella quale lo si informava dell'intenzione del Governo di trasformare le fregate a vela *San Michele* (ex-sarda), *Regina* e *Partenope* (ex-borboniche) in unità a propulsione mista. Poiché i cantieri nazionali erano impegnati, l'intenzione del ministro era di far eseguire i lavori di trasformazione da un cantiere di New York. Il ministero invitava perciò il Comandante della Marina ad inviare i disegni delle tre navi al console italiano residente in quella città che li avrebbe poi inoltrati al costruttore che sarebbe stato scelto tra quelli che godevano della migliore reputazione¹¹.

E' probabile che proprio in seguito agli eventuali contatti avuti con il console italiano Webb abbia inviato al governo di Torino l'offerta di costruire una o più navi. Inizialmente le trattative furono probabilmente condotte da un agente di Webb, in quanto quest'ultimo si imbarcò per l'Italia solo a luglio del 1861, dopo la morte di Cavour¹².

Se Webb si recò a Torino su sua iniziativa o perché precedentemente invitato da Cavour non è chiaro, ma la seconda ipotesi appare la più probabile. Nella sentenza di una causa civile intentata contro Webb da un certo Mauro, che pretendeva da Webb il pagamento di una commissione sul contratto ottenuto dallo statunitense per una sua asserita opera di intermediazione con il conte di Cavour, il giudice, nel respingere le pretese del Mauro scrisse che il costruttore aveva dimostrato che il conte di Cavour aveva preventivamente ottenuto ottime informazioni sul suo conto e di essere partito dall'America “*dietro il di lui [Cavour] interpello [...] munito di lettera di introduzione del Console Generale italiano di New York*”¹³.

11 Archivio di Stato di Torino, Sezioni Riunite, *Ministero della Marina*, Materiale, registro n. 343, 20 febbraio 1861 n. 2.822, dal Ministro della Marina al Comandante Generale della Marina. Delle tre navi, solamente la *Partenope* fu effettivamente trasformata in bastimento a vapore dalla *Forges et Chantiers de la Méditerranée*.

12 DUNBAUGH, DU BARRY THOMAS, cit., p. 91.

13 Archivio di Stato di Genova, *Regno d'Italia poi Repubblica italiana, Tribunale di Commercio di Genova, Sentenze 1861-1888, Sentenze dal n° 822 al n° 835, anno 1865*, sentenza causa Mauro – Webb 29 maggio 1865. Purtroppo non sono stati conservati i documenti relativi alla causa. E' quasi certamente da ritenersi del tutto frutto di fantasia quanto scritto dallo storico e scrittore di marina Augusto Vecchi, più noto con il suo *nom de plume* di Jack

Una volta giunto a Torino Webb continuò la trattativa con Menabrea¹⁴, il quale affidò ad una commissione¹⁵ l'incarico di esaminare la proposta dello statunitense. Il ministro interpellò anche il famoso ingegnere navale francese Dupuy de Lôme, il progettista della *Gloire*, chiedendogli quale fosse il tipo di corazzata da costruire; l'ingegnere rispose che alla luce del continuo e rapido progresso tecnologico in materia di naviglio corazzato tutto ciò che fosse stato realizzato in quel periodo dopo soli quattro o cinque anni sarebbe comunque risultato obsoleto, ma che "...la rivoluzione era cominciata e ... bisognava andare avanti"¹⁶.

Un ufficiale della Marina, inviato da Menabrea a visitare *l'Ammiraglio Generale*, che si trovava all'ancora nella rada di Villefranche-sur-Mer, vicino a Nizza, riportò un giudizio positivo sulle qualità della fregata. Confortato da questo risultato il ministro incaricò l'ingegnere della Marina Giuseppe De Luca, direttore delle costruzioni navali, di preparare il capitolato d'appalto e la commissione riformulò il contratto che fu infine firmato da Menabrea e Webb il 7 agosto 1861¹⁷. Il costruttore newyorkese si impegnava a realizzare due fregate ad elica corazzate da 32 cannoni di 5.790 t di dislocamento e della velocità di 12 nodi. La prima uni-

la bolina, che, in un articolo pubblicato sul numero 110 del febbraio 1904 della rivista *Emporium*, pp 134-39, asserì che Cavour aveva offerto a Webb il titolo di conte e la nomina a senatore se avesse acconsentito ad installare un cantiere navale a San Bartolomeo nel golfo della Spezia. Che lo scrittore non fosse pienamente al corrente dei fatti è testimoniato dalla sua asserzione che Webb era divenuto padrone del suo cantiere iniziando da semplice operaio: in realtà William Webb ereditò il cantiere del padre Isaac.

14 La presenza di Webb a Torino ad agosto del 1861 è confermata da un articolo pubblicato dal quotidiano napoletano *Il Sole – Giornale politico-letterario della sera* nel numero 5 del 6 agosto 1861 che riportata la lettera inviata da Torino il 10 di agosto da Webb al Ministro della Marina nella quale annuncia di voler contribuire con la somma di 5.000 franchi all'erezione di un monumento in onore di Cavour; nella lettera Webb dichiara che il carattere e la grande intelligenza del Conte di Cavour avevano prodotto su di lui una grande impressione nel corso delle trattative che aveva avuto con lui per la costruzione delle due fregate corazzate a New York. Sfortunatamente, come già detto, non si è trovata traccia di eventuali contatti epistolari tra Webb e Cavour.

15 La Commissione era composta dal contrammiraglio Baldassarre Galli della Mantica, dal contrammiraglio Gioacchino Boyd, segretario generale del Ministero della Marina, e dal marchese Francesco Serra Cassano, all'epoca Segretario Generale del Ministero della Marina.

16 *Rendiconti del Parlamento italiano, discussioni del Senato del Regno (XI Legislatura), Sessione del 1870-71*, sessione del 6 giugno 1871, p. 1053.

17 Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi ACdS), *Ministero della Marina, Uffici Diversi (1861-1884), Direzione Generale materiale 1867-1882*, busta 60; *Marché de Gré à Gré pour la fourniture de deux fregates à helice*, Turin, 7 agosto 1861.

tà avrebbe dovuto essere consegnata entro 27 mesi e la seconda entro 30, obiettivi che non vennero poi rispettati.

La decisione del ministro non incontrò un favore unanime: sia l'ingegner De Mattei che Ricci erano contrari in quanto ritenevano preferibile costruire le unità nei cantieri nazionali¹⁸; una delle principali obiezioni riguardava il pericolo che, a causa della Guerra Civile scoppiata nell'aprile 1861, il governo federale decidesse di requisire le due navi per incorporarle nella propria marina, una eventualità che fortunatamente non si verificò¹⁹.

Tornato in patria, Webb ottenne la necessaria autorizzazione del Governo statunitense per costruire navi da guerra per uno stato estero mentre il paese si trovava in guerra, e preparò i progetti dettagliati.

La costruzione, prove in mare e arrivo in Italia

La *Re d'Italia* fu impostata il 21/11/1861 nel cantiere Webb che si trovava sul lato orientale dell'isola di Manhattan. Il varo avvenne il 18 aprile 1863, alla presenza di più di 10.000 spettatori²⁰ come era abituale in occasione del varo delle più grandi navi costruite dall'americano. La nave fu completata a settembre dello stesso anno²¹, dopo essere stata rimorchiata alle officine Novelty Iron Works per l'installazione della macchina e l'applicazione della corazza.

La prima uscita in mare della *Re d'Italia* per le prove ufficiali di macchina ebbe luogo il 12 novembre 1863; la nave aveva a bordo l'equipaggio italiano, arrivato a New York a bordo del pirovascello *Re Galantuomo*²², ma era al comando

18 Nel 1860 Mattei su richiesta del Cavour aveva già preparato una bozza di progetto di una fregata corazzata. Si veda Aldo ANTONICELLI, *Un pirovascello o una pirofregata corazzata? La Marina del Regno di Sardegna a un bivio tecnologico nel 1859*, Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Della Marina Militare, Roma, Settembre 2012, pp 31-73.

19 E' possibile che a salvare le navi italiane dalla requisizione sia stata la loro grande immersione. Quando la Marina Unionista aveva emesso una richiesta pubblica di progetti per navi corazzate, aveva richiesto un'immersione non superiore a 4,8 m, per consentire loro di operare nei bassi fondali antistanti le coste e i porti degli stati confederati. W. H. ROBERTS, *USS New Ironsides*, Naval Institute Press, 1999, p 5.

20 DUNBAUGH, DU BARRY THOMAS, cit., p. 93.

21 La gemella *Re di Portogallo* fu invece impostata il 31/12/1861, varata il 29/8/1863 e completata ad agosto dell'anno successivo.

22 Il vascello *Re Galantuomo*, l'ex *Monarca* della Marina del Regno delle Due Sicilie, giunse a New York nei primi giorni di novembre; «Our Italian Visitors». *New York Herald*, 6 novembre 1863.

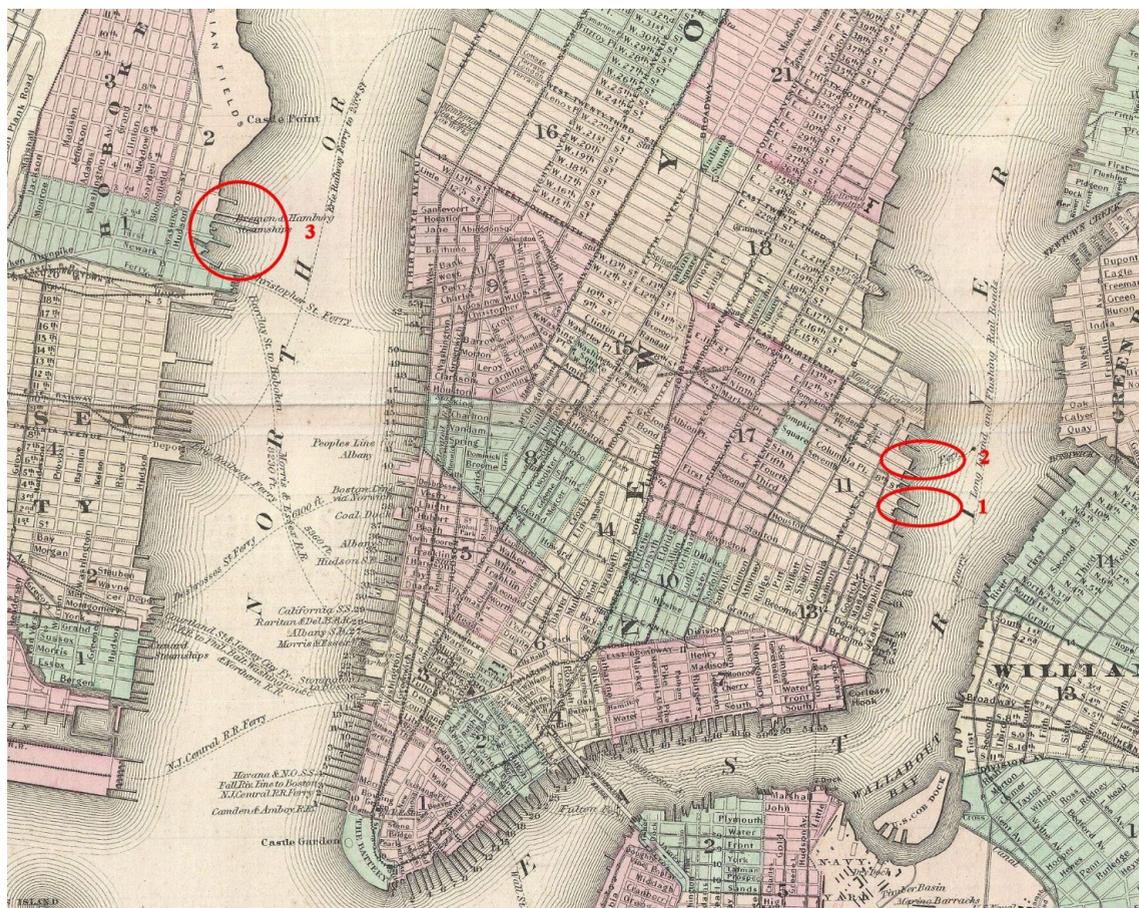


Fig. 2. Dettaglio della “Colton Map of New York City – 1865” con la parte meridionale dell’isola di Manhattan e delle sue adiacenze. 1: cantiere navale Webb; 2: officine Novelty Iron Works; 3: Bremen Docks della cittadina di Hoboken, nel New Jersey, dove fu terminato l’allestimento interno della *Re d’Italia*. Wikimedia Commons.

dello statunitense Joseph Comstock, un marinaio di fiducia di Webb. Il 26 dicembre, sempre al comando di Comstock, salpò per effettuare un’altra navigazione di prova durante la quale, a causa della nebbia, si arenò su un bassofondo senza fortunatamente riportare danni, anche se dovette attendere due giorni per poter riprendere la navigazione²³.

L’incertezza riguardante l’influenza che il peso della corazzatura avrebbe avu-

23 «The Italian Iron-Clad», *Harper’s weekly*, 16 gennaio 1864.

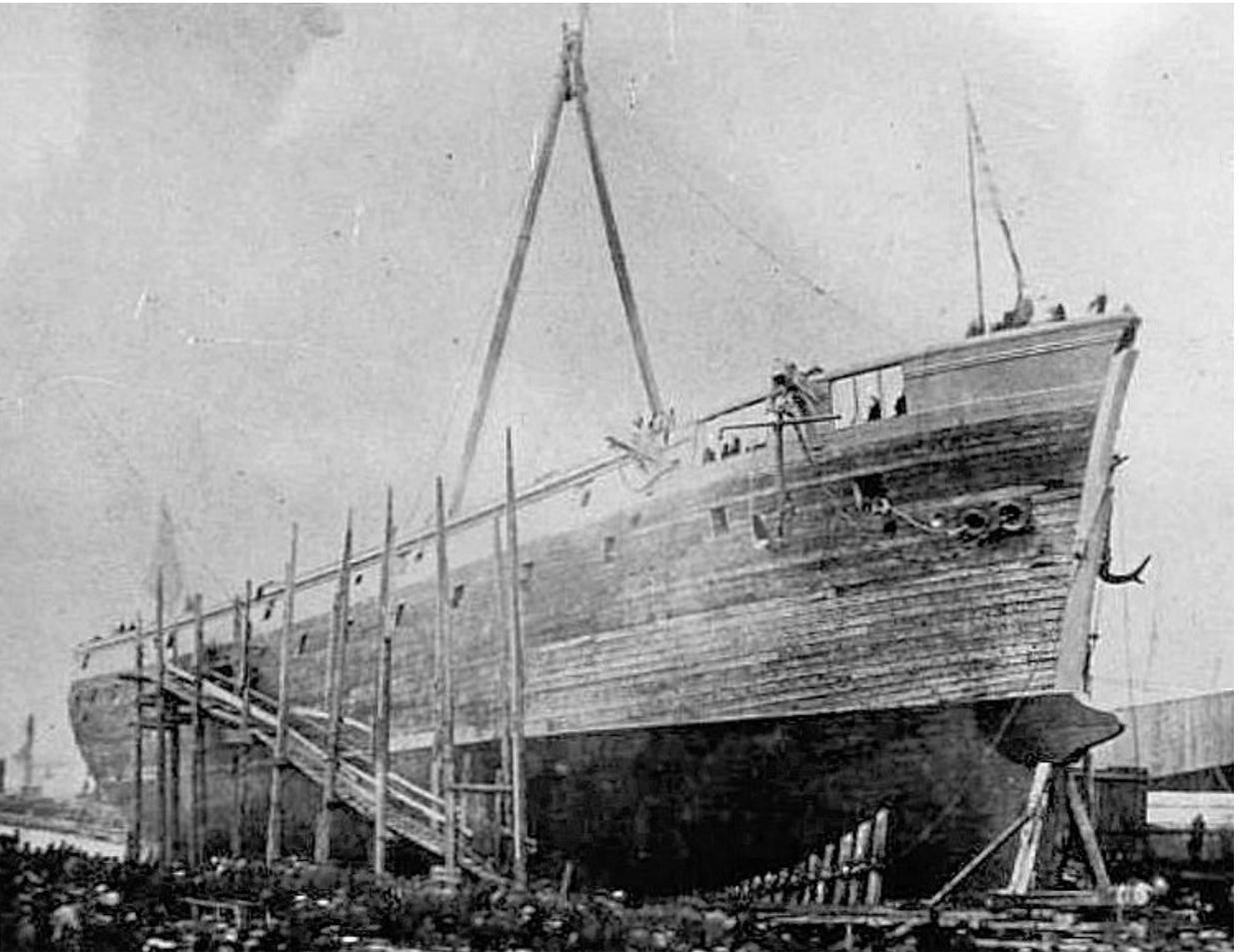


Fig. 3 Questa fotografia del *Re d'Italia* datata 18 aprile 1863 lo raffigura il giorno del varo, come si può desumere anche dalla grande folla che si accalca intorno all'invaso in attesa di assistere all'evento. Il fasciame della parte inferiore dello scafo, che appare più scuro nella foto, e quello più chiaro del bastingaggio sono già rifiniti, mentre quello della parte centrale dello scafo fino all'altezza del trincarino del ponte di coperta è stato lasciato allo stato grezzo in quanto sarà poi ricoperto dalle piastre di corazzatura. La linea che separa la parte inferiore più scura da quella superiore grigia, e che si trova all'altezza dello sperone, non segna perciò la linea di immersione ma il limite inferiore della corazzatura che si estendeva per circa 1,5 m al di sotto del galleggiamento.

Nella sezione centrale dello scafo è evidente l'accentuata rientranza dell'opera morta all'altezza del ponte di batteria. In evidenza anche la forma particolare dello sperone di ferro. Bergamo, Biblioteca Civica Angelo Mai e Archivi Storici, Fondo Elio Occhini, Collezione di fotografie, IT001, 1/17

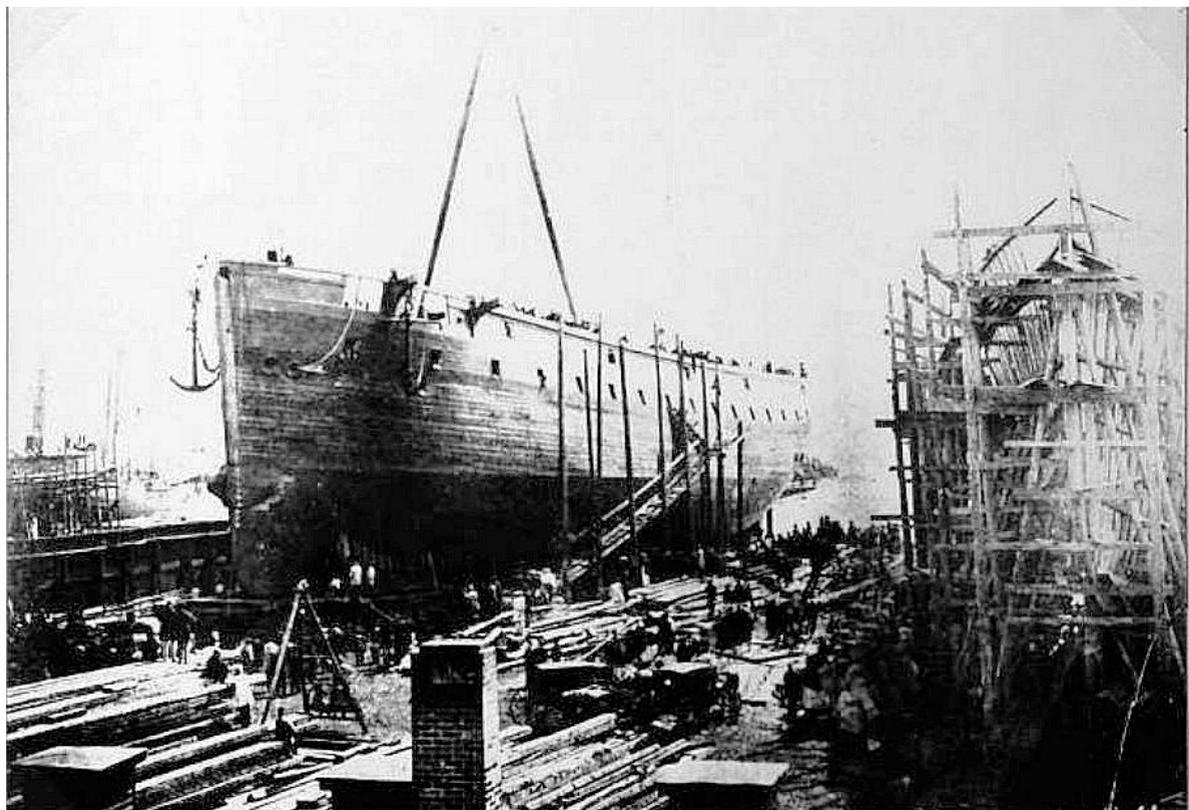


Fig. 4 La *Re di Portogallo* fotografata il 28 agosto 1863, il giorno precedente quello del varo: è evidente la lunga coda di persone che si snoda tra le due navi in costruzione in attesa di salire a bordo della fregata per visitarla e quelle già a bordo che si affacciano dal bastingaggio. Il bastimento in costruzione sulla destra è il piroscampo a ruote *Colorado* della Pacific Mail Steamship Co. H. Johnson e F. S. Lighfoot, *Maritime New York in Nineteenth-Century Photographs*, Dover Publications, New York, 1980. Bergamo, Biblioteca Civica Angelo Mai e Archivi Storici, Fondo Elio Occhini, Collezione di fotografie, IT001, 1/23.

to sulla stabilità della nave nel corso della traversata dell'Atlantico, che sarebbe stata compiuta in pieno inverno (la *Re d'Italia* fu la prima corazzata ad attraversare l'oceano senza un bastimento di scorta), indusse a prendere precauzioni straordinarie: per non appesantire eccessivamente la parte superiore dello scafo le piastre della corazza vennero applicate solo fino al livello delle soglie inferiori

delle cannoniere del ponte di batteria; le restanti piastre, per un peso di circa 250 t, furono imbarcate in stiva come zavorra, per essere poi messe in opera in Italia²⁴; inoltre sulla nave furono collocati solo otto cannoni, prelevati dal vascello *Re Galantuomo*²⁵.

Il 17 febbraio 1864 la *Re d'Italia* salpò da Oboken per effettuare un'ultima prova. La navigazione durò circa 60 ore; al termine gli ufficiali italiani si dichiararono soddisfatti delle prestazioni della fregata che, lungo una base misurata, aveva raggiunto, con 45 giri al minuto dell'elica, una velocità stimata di 13 nodi²⁶, superiore a quella contrattuale di 12 nodi.

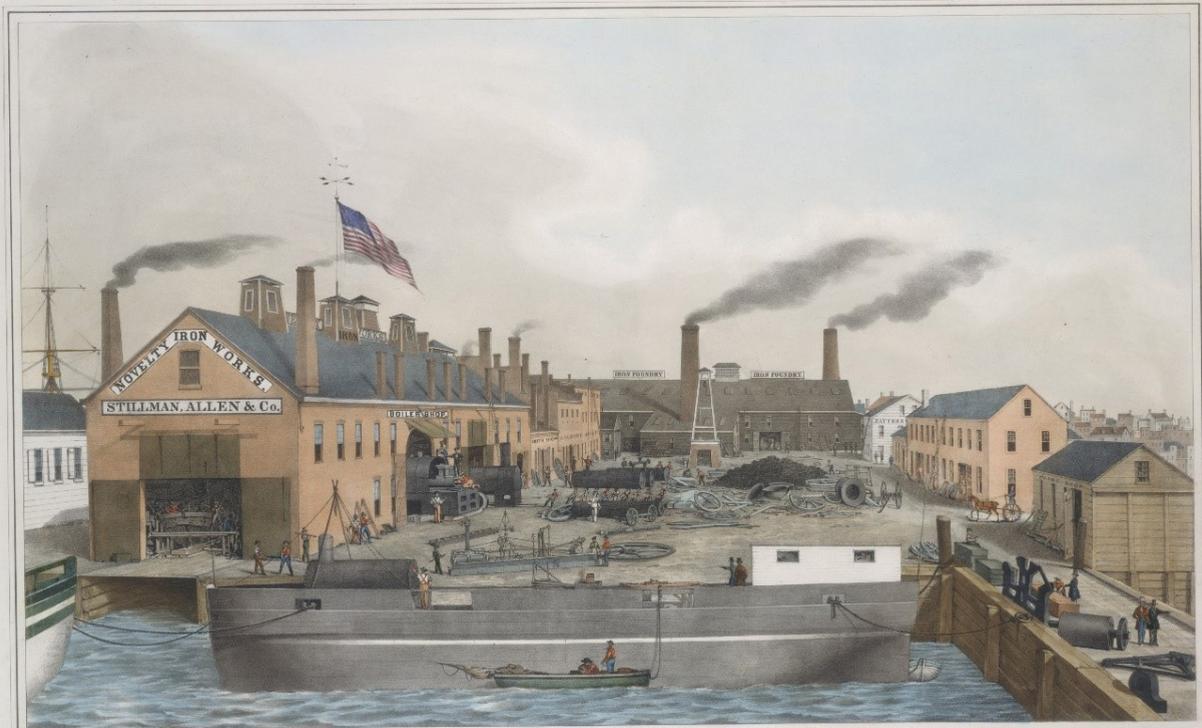
Nel suo resoconto un cronista del *New York Times* che era a bordo elogiò particolarmente le doti di stabilità della nave pur in presenza di mare formato e la sua manovrabilità che venne dimostrata in due occasioni quando la nave virò, presumibilmente di 180°, in uno spazio pari alla sua lunghezza. Questo resoconto giornalistico, come altri cui accenneremo in seguito, deve tuttavia essere preso *cum granu salis*, in quanto teso a dimostrare come l'industria navale statunitense fosse pari a quella europea nel campo delle navi corazzate e a sottolineare l'abilità del progettista²⁷.

24 L'eventualità di non installare l'intera corazzatura era già stata contemplata nel contratto, dove si davano cinque mesi di tempo a Webb e al Governo italiano per prendere una decisione in merito. ACdS, *Ministero della Marina, Uffici Diversi 1861-1884*, busta 60, *Marine Royale Italienne, Marché de Gré a Gré pour la fourniture de Deux Frégates a Hélice*.

25 Molto probabilmente queste precauzioni non furono eccessive: il *Re Galantuomo* che salpò da New York il 4 marzo, quattro giorni prima del *Re d'Italia*, incappò in una violenta tempesta e il suo ritardo nell'arrivare a Gibilterra destò molte preoccupazioni; secondo quanto scrisse il periodico britannico *Illustrated London News* del 9 aprile 1864 il vapore da guerra britannico *Styx*, che era stato inviato alla sua ricerca, al suo ritorno a New York riferì che il 10 di marzo un brigantino aveva avvistato il vascello che pareva in difficoltà anche se non issava alcun segnale di richiesta di aiuto. Successivamente il *Re Galantuomo* fu avvistato al largo delle Azzorre da un clipper statunitense, che lo definì in «sinking condition». Il vascello arrivò a Gibilterra solo il 25 di aprile; Lamberto RADOGNA, *Cronistoria delle unità da guerra delle Marine preunitarie*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1981, p 210.

26 «An Interesting Trial Trip; Decisive Test of the Broadside Frigate Re d'Italia». *New York Times* 21 febbraio 1864.

27 Ad esempio il già citato articolo del *New York Herald* del 6 novembre 1863 riportò che l'ordine iniziale contemplava due fregate non corazzate, e che il contratto fu modificato su iniziativa di Webb dopo il combattimento di Hampton Roads del 9 marzo 1862 tra la corazzata confederata *Virginia* e quella unionista *Monitor*. La notizia era completamente priva di fondamento, in quanto il contratto firmato l'anno precedente specificava chiaramente



NOVELTY IRON WORKS, FOOT OF 12th ST. E. NEW YORK.

*Steam Boilers, Iron Ships and Boats, Sugar Mills, Straight Iron, Sugar Kettles,
Imperial Steam, Crankshafts and Engines, Steam, Horse and*

STILLMAN, ALLEN & C^o
Iron Founders, Steam Engine and General Machinery Manufacturers.

*and every other description of Iron Work, Iron and approved
patterns. Prices of every description of Iron.*

5 L'officina Novelty Iron Works come si presentava negli anni '40 del 1800.
Online metmuseum.org/art/collection/search/357218, Public Domain.

La *Re d'Italia* salpò da New York l'8 marzo e giunse a Napoli il 1° di aprile, dopo aver fatto scalo a Gibilterra, compiendo una traversata che *l'Illustrated London News* definì considerevolmente rapida. L'installazione della corazzatura fu completata nell'arsenale di Castellamare di Stabia. In una prova di velocità eseguita il primo di agosto 1864 la velocità della nave risultò di soli 11 nodi²⁸.

che le due navi dovevano essere corazzate, ma essa è stata accettata dai biografi di Webb.

²⁸ ACdS, busta 60, 24 settembre 1865 n. 3.194, Dir. delle Regie Costruzioni Navali del 2° Dipartimento.

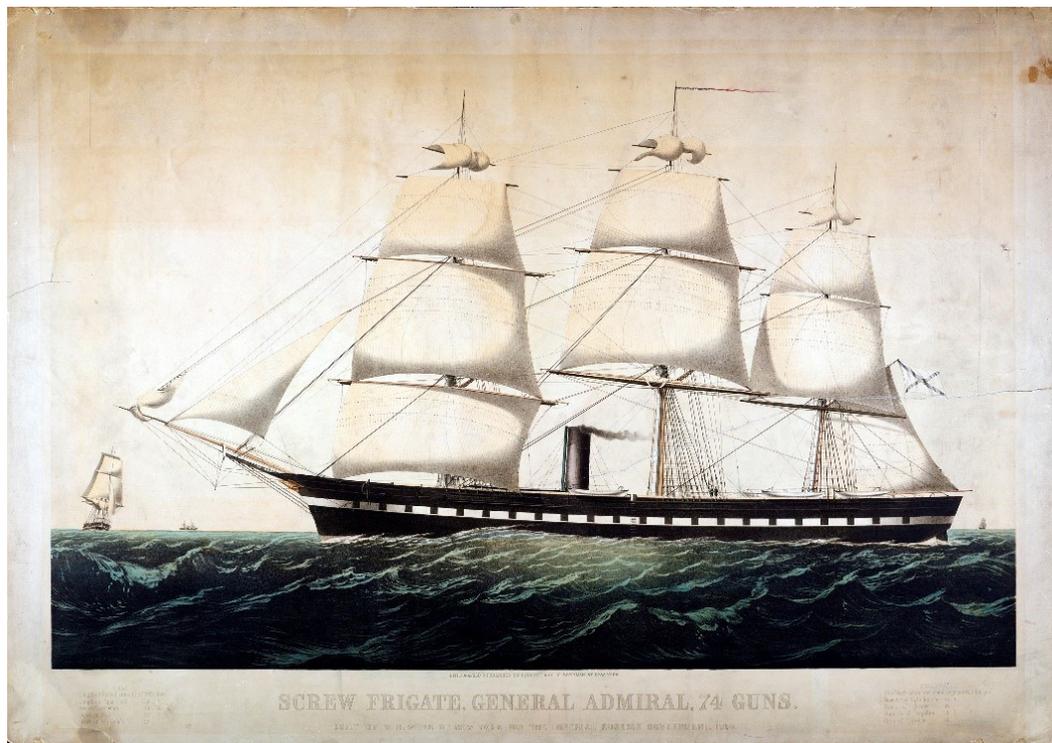


Fig. 6 La fregata russa *Amiraglio Generale*. Collezione autore.

Caratteristiche

Le dimensioni della *Re d'Italia*, indicate sui piani originali, erano le seguenti: lunghezza tra le perpendicolari 86,5 m, larghezza massima 16,15 m; dislocamento a pieno carico 6.248 t, delle quali 2.600 costituivano il peso del solo scafo; l'altezza metacentrica era di 3,14 m²⁹. L'immersione ovviamente variava a seconda delle condizioni di carico della nave: nel viaggio di trasferimento in Italia, con a bordo 1.026 tonnellate di carbone³⁰ e provviste per tre mesi per 300 uomini, era di 6,8 m a prua e 7,21 a poppa. L'armamento previsto era di 32 cannoni.

Lo scafo era molto slanciato con ruota di prua rettilinea e leggermente inclina-

²⁹ Le dimensioni effettive superarono quelle stabilite dal contratto che erano: lunghezza 83,8 m, larghezza 15,8, dislocamento 5.791 t.

³⁰ Come risulta dalla nota presente sul piano verticale della *Re d'Italia* In quell'occasione erano stati riempiti di carbone anche i depositi delle granate e la parte poppiera della stiva.



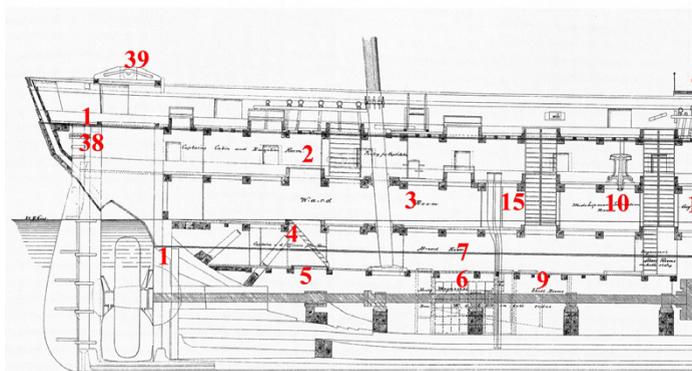
Fig. 7 La *Re d'Italia* in una litografia pubblicata sul numero di *Harper's Weekly* del 16 gennaio 1864. A parte la minore estensione dell'alberatura, è evidente la somiglianza con l'*Ammiraglio Generale*.

ta; le sue linee eleganti e la forma concava delle linee d'acqua a prora erano simili a quelle delle navi mercantili disegnate da Webb, anche se meno accentuate. Anche la sezione trasversale dello scafo era molto più massiccia per poter sostenere il maggior peso derivante dalla corazzatura e dall'armamento.

L'accentuata rientranza delle murate, evidente nella fotografia n. 3, aveva lo scopo di avvicinare maggiormente all'asse longitudinale della nave il peso della sezione più alta della corazza, aumentando la stabilità e riducendo il rollio. Secondo i resoconti giornalistici statunitensi era la prima volta che un tale accorgimento veniva applicato ad una corazzata, ma in realtà anche le murate delle altre corazzate europee coeve alla *Re d'Italia* presentavano una rientranza simile, anche se forse meno accentuata.

Fatta eccezione per la lunghezza inferiore, il profilo delle *Re d'Italia* era molto simile a quello dell'*Ammiraglio Generale*.

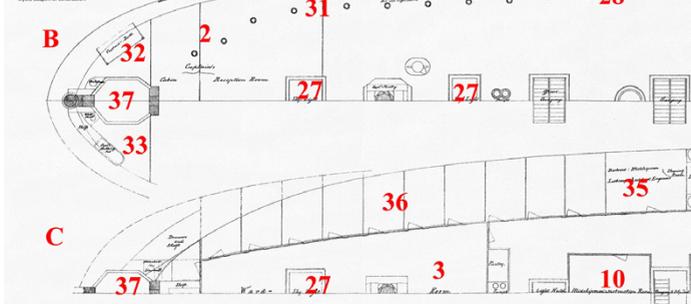
Legenda: A: ponte di coperta. B: ponte di batteria. C: ponte di corridoio. 1: bordi della cintura corazzata. 2: alloggio del comandante. 3 quadrato ufficiali. 4: magazzino del comandante e degli ufficiali. 5 boccaporto di accesso all'asse dell'elica. 6: depositi munizioni. 7: magazzini del pane. 8: serbatoi dell'acqua. 9: depositi delle granate. 10 locale scuola guardiamarina. 11 cabina del capo-macchinista. 12: macchina alternativa a due cilindri. 13 caldaie. 14: carboniere. 15: pompa. 16: apparato di distillazione dell'acqua. 17: pozzo delle catene. 18: magazzini del vino. 19: magazzini viveri. 20: magazzino delle vele. 21: ripostiglio degli ufficiali. 22: latrine infermeria ufficiali. 23: infermeria equipaggio. 24: cucina equipaggio. 25: canna della cucina. 26 latrine equipaggio. 27: osteriggi e carabottini. 28: occhi di bue per l'illuminazione del ponte di corridoio. 29: boccaporti delle carboniere. 30: locale equipaggio. 31: casse vestiario equipaggio. 32: cuccetta del comandante. 33: armadio e vasca da bagno del comandante. 34: vasche da bagno degli ufficiali (a dritta) e dei fuochisti (a sinistra). 35: camerini dei guardiamarina e del secondo macchinista. 36: camerini degli ufficiali. 37: pozzo dell'elica. 38: testa del timone. 39: apparato di sollevamento dell'elica. 40: "palco di comando". 41: fumaiolo retratto. 42: portelli per eventuali cannoni di coperta.



Screw Ram Frigate RE DITALIA.



DO NOT REPRODUCE
This drawing is the copyrighted publication
of the United States Government
and is not to be reproduced in any form
without the express permission of the
Government.



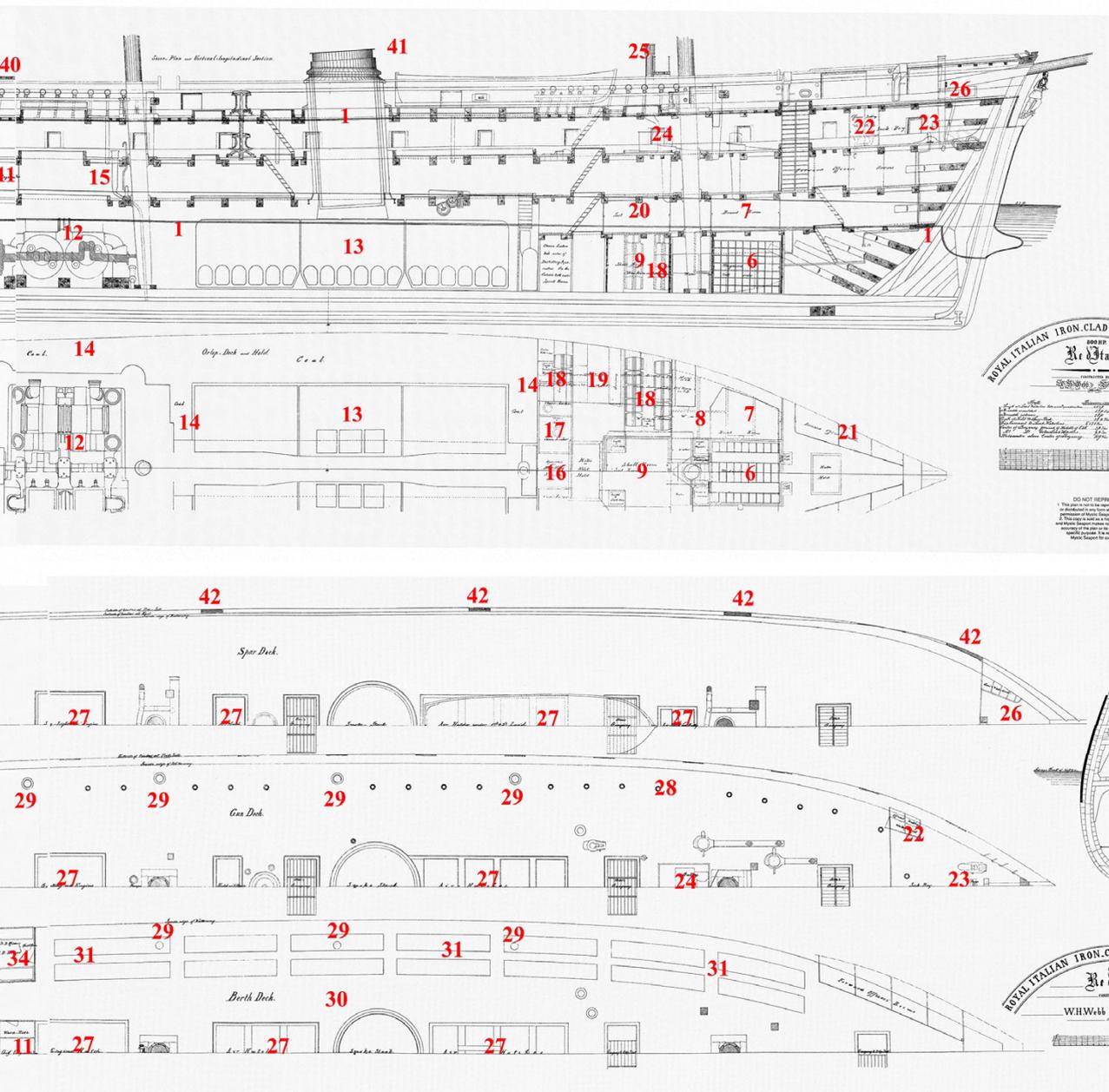


Fig. 8-9 Sezione trasversale e piante dei ponti della Re d'Italia dai piani originali di William Webb; non sono ovviamente riportate le modifiche apportate alla fregata dopo il suo arrivo in Italia. Plans of Wooden Vessels built by William H. Webb in the City of New York, 1840-1869, 1895; © Mystic Seaport, Daniel S. Gregory Ships Plans Library.

Lo scafo fu costruito con legno di quercia bianca americana. Le ordinate raggiungevano lo spessore massimo di 50 cm a centro nave e nella sezione coperta dalla corazza erano affiancate senza spazi vuoti tra l'una e l'altra. Lo spessore del fasciame esterno in corrispondenza della cintura corazzata avrebbe dovuto essere di 22,8 cm, ma Webb di sua iniziativa ridusse quello delle tavole sottostanti i corsi superiori di corazza a 20,3 cm, per formare un "dente" di sostegno alle piastre. Un secondo "dente" era costituito da un "bottazzo" dello spessore di 45 cm fissato alle ordinate in corrispondenza dell'estremità inferiore della corazza. Secondo un appunto scritto presumibilmente dal costruttore su uno schizzo della prua della nave lo spessore complessivo della fiancata sottostante la corazza variava tra 61 e 76 cm.

Lo scafo era irrobustito da una doppia maglia di bande di ferro incrociate a X, spesse 2,2 cm, che si estendeva lungo tutta la superficie interna dello scafo stesso. Una maglia era annegata nella superficie esterna delle ordinate e l'altra, collocata sulla superficie interna delle ordinate, era annegata nel fasciame interno. Una fascia longitudinale di ferro dello stesso spessore, fissata alle estremità superiori delle bande diagonali ed alle ordinate, correva lungo tutta la lunghezza dello scafo.

La cintura corazzata si estendeva per l'intera lunghezza dello scafo; in verticale andava dal trincarino del ponte di coperta fino al disotto della linea di galleggiamento dove a centro nave arrivava alla profondità massima di circa 1,8 m, mentre si riduceva a circa 1,2 m all'estrema prua e a 1,37 all'estrema poppa (valori approssimativi ricavati dal piano longitudinale). Il suo spessore era di 12 cm fino al galleggiamento e di 11 al di sotto di esso, mentre a poppa e a prua si riduceva a soli 9 cm³¹; il suo peso totale era di circa 900 t. Per quanto riguardava la fornitura, il contratto lasciava libero Webb di ricorrere ad una fonderia europea o statunitense. Nel primo caso il Governo italiano si sarebbe fatto carico del costo del trasporto delle piastre a New York. Poiché Webb ebbe difficoltà nel reperire negli Stati Uniti piastre della qualità richiesta per superare le prove di resistenza prescritte dalla Marina italiana, mutate da quelle della Marina francese, si dovette rivolgere alle fonderie francesi Marrel. Solo le piastre dell'estrema poppa e prua furono prodotte negli Stati Uniti dalla Nashua Company³².

31 ACdS, busta 60, n. 7.524, Ministero della Marina, Direzione Generale, *Informazioni circa la perdita del Re d'Italia e circa le costruzioni e l'artiglieria navale italiana*.

32 ACdS, busta 60, 23/9/1863 New York, *Articoli addizionali al contratto per la costruzione di due fregate corazzate*.

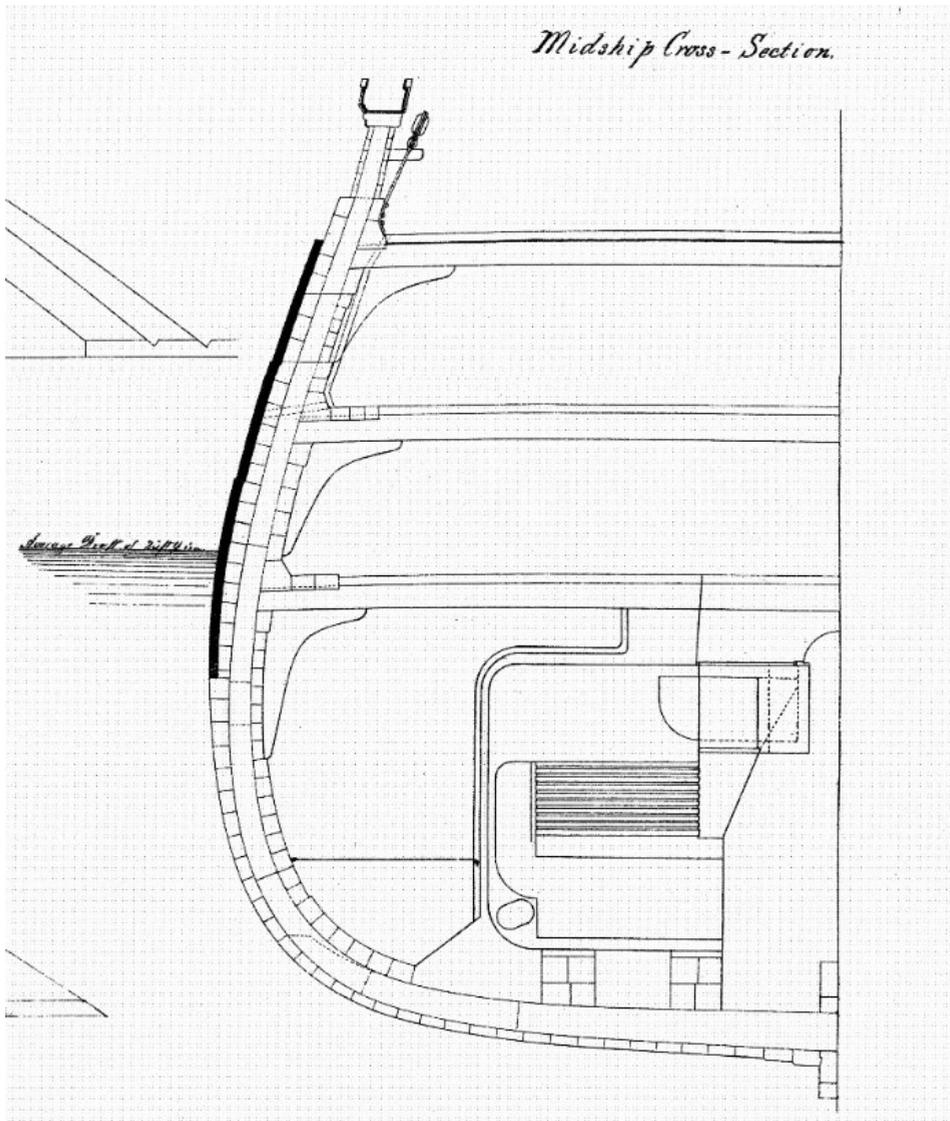


Fig. 10 Semisezione maestra della *Re d'Italia*. *Plans of Wooden Vessels* cit.

La macchina, costruita dalle officine Novelty Iron Works, era simile a quella che la stessa ditta aveva realizzato per la *Ammiraglio Generale*. Era del tipo a “cilindri orizzontali con tirante motore capovolto” (*back-acting* nel lessico tecnologico anglosassone), così denominato perché le gambe dello stantuffo agivano sull’albero a gomito tramite un “tirante” che si trovava dalla parte opposta

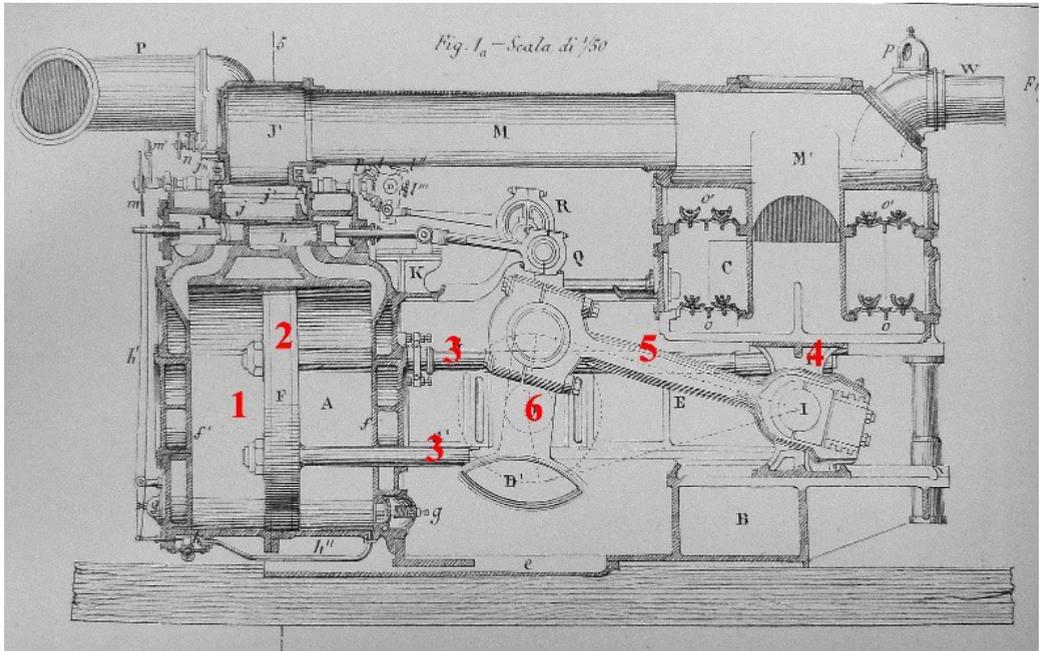


Fig. 11 Macchina a vapore a cilindri orizzontali con “tirante motore capovolto” dello stesso tipo di quelle installate sulle *Re d'Italia*. Legenda: 1 cilindro; 2 stantuffo; 3 gambe dello stantuffo; 4 traversa di collegamento delle gambe al tirante; 5 tirante; 6 albero a gomito. Agostino Cavallero: *Atlante di macchine a vapore*, vol. II, Pietro Briola Editore, 1870; elaborazione grafica dell'autore.

dell'albero rispetto ai cilindri. Era composta da due cilindri affiancati di 2,13 m di diametro che avevano una corsa di 1,14 m³³; la potenza nominale sviluppata era di 800 CV.

La macchina era alimentata da 6 caldaie cilindriche orizzontali dotate di 6 fornaci ciascuna. L'elica bipala aveva un diametro di 5,8 m ed un passo di 9,14 m; durante la navigazione a vela poteva essere ritirata in un apposito pozzo ricavato nello scafo. Anche l'unico grande fumaiolo era telescopico e veniva abbassato durante la navigazione a vela.

Dopo l'arrivo della fregata in Italia si riscontrò che l'albero motore era incrinato e che non era possibile ripararlo; ad aprile del 1865 la *Re d'Italia* dovette

³³ Nel gergo tecnico dell'epoca un singolo cilindro e i suoi relativi apparati costituiva una “macchina”, per cui tecnicamente le *Re d'Italia* avevano due macchine.

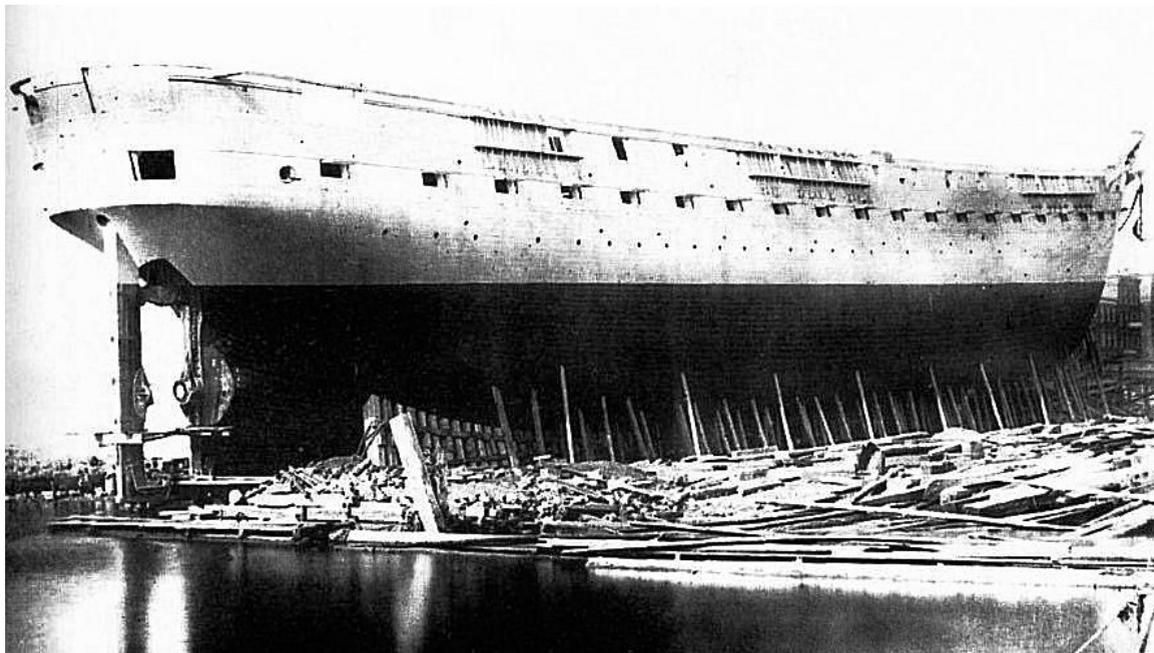


Fig. 12 La fregata russa *Ammiraglio Generale* poco prima del varo. E' evidente la notevole sporgenza al di sopra della linea di galleggiamento del contro-dritto di poppa sul quale era imperniato il timone, una caratteristica che Webb riproporrà nelle *Re d'Italia*. Военное обозрение (Rassegna militare), on line topwar.ru/96866-parusno-vintovoy-fregat-general-admiral-istoriya-odnoy-sdelki.html

quindi essere inviata a Marsiglia presso la Forges et Chantieres che installò un nuovo albero ed eseguì altri lavori richiesti dalla Marina.

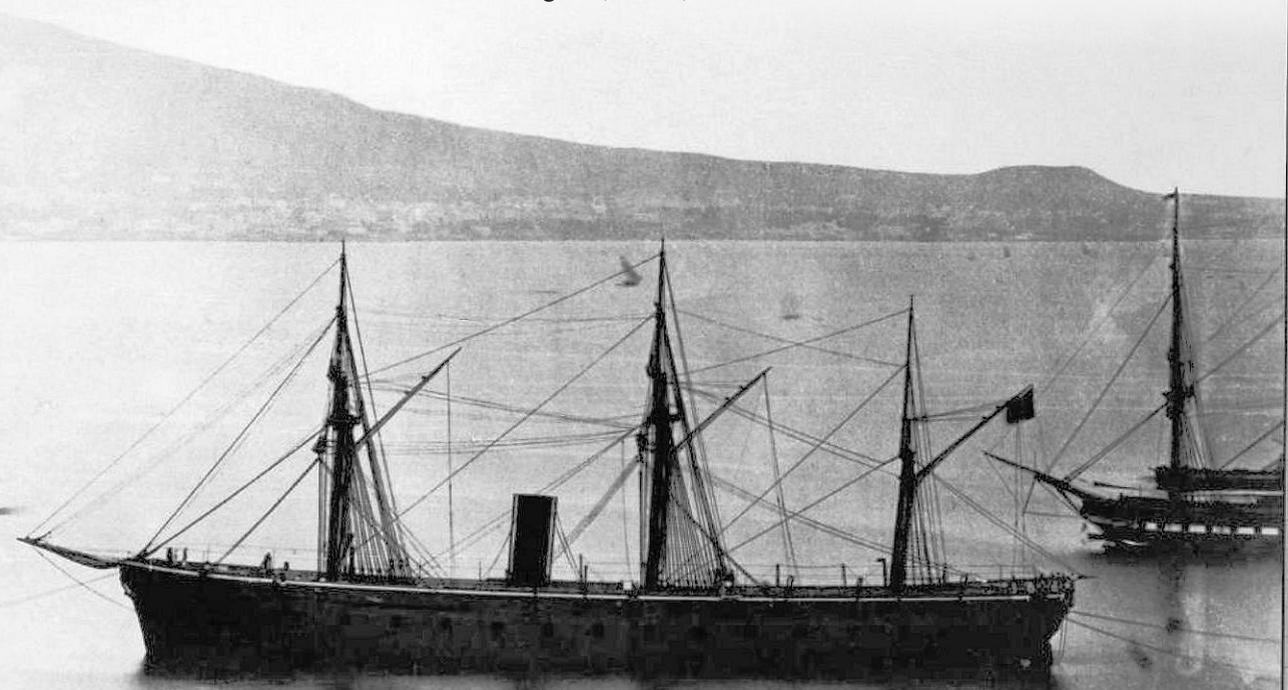
La forma della poppa e la sistemazione del timone delle *Re d'Italia* erano identiche a quelle della *Ammiraglio Generale*: buona parte della testa del timone, prima di penetrare nella volta di poppa dove era protetta dalla corazza, si trovava al di sopra del galleggiamento ed era completamente esposta all'offesa dell'artiglieria.

All'indomani della battaglia di Lissa, questa sistemazione fu molto criticata in quanto si ritenne che fosse stata la causa della rottura del timone colpito da un proietto austriaco nella parte esposta, rottura che rese la nave ingovernabile e portò, grazie anche ad una decisione errata del suo comandante, al suo affondamento per speronamento da parte della fregata austriaca *Erzherzog Ferdinand Max*.

E' però da notare che anche sulle due coeve fregate corazzate britanniche *Warrior* e *Black Prince* il timone era collocato in modo del tutto analogo, come si vede nella fotografia del *Black Prince*, senza che ciò suscitasse alcuna critica o apprensione, forse perché non parteciparono mai ad azioni belliche.

Internamente, lo scafo del *Re d'Italia* era suddiviso in tre ponti continui: coperta, batteria e corridoio. Al di sotto di quest'ultimo la parte centrale era occupata dall'unico grande locale che ospitava le caldaie e la macchina; le carboniere si estendevano ai lati e alle due estremità della sala macchine. A proravia e a poppavia della sala macchina si trovavano i depositi delle polveri e dei proietti, le cale dei viveri e delle attrezzature varie e i serbatoi di ferro dell'acqua potabile. I pozzi delle catene delle ancore erano collocati immediatamente a proravia del locale macchine. Non esistevano paratie stagne e i diversi locali erano separati solamente da paratie di legno.

Fig. 13 In questa foto, che secondo lo storico Franco Bargoni non ritrae la *Re d'Italia* - come sempre ritenuto - bensì la *Re di Portogallo* all'ancora nella baia di Napoli, si può notare la forma della poppa molto simile a quella della *Ammiraglio Generale*. . Bergamo, Biblioteca Civica Angelo Mai e Archivi Storici, Fondo Elio Occhini, Collezione di fotografie, IT001, 1/22.



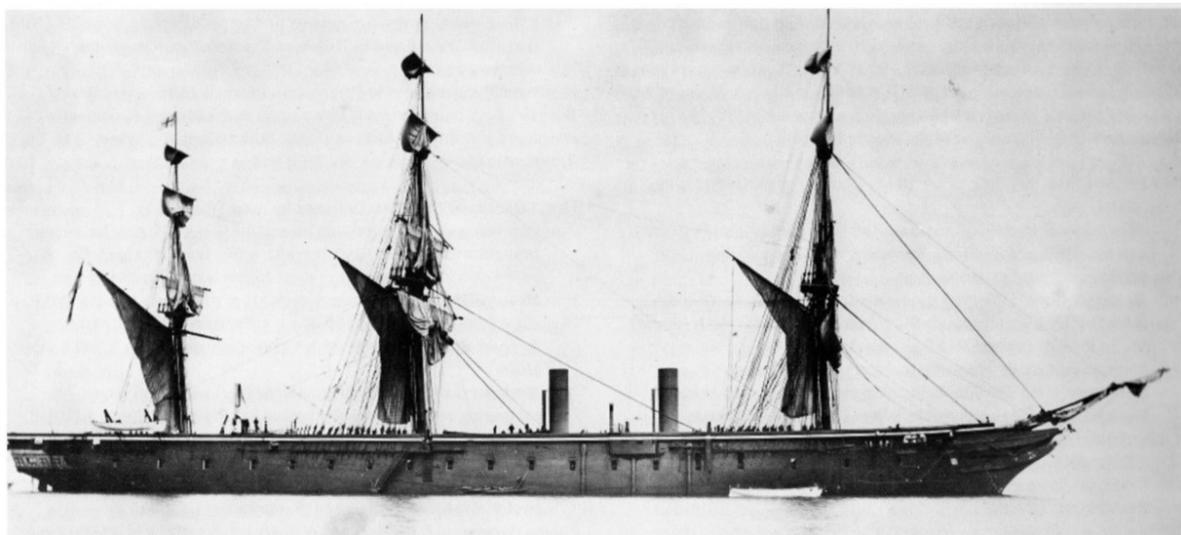


Fig. 14 La fregata corazzata britannica *Black Prince*; è chiaramente visibile la testa del timone che emerge dall'acqua prima di penetrare nella volta di poppa, in una sezione dello scafo che, a differenza delle *Re d'Italia*, non era corazzata. Wikipedia.

I due terzi anteriori del ponte di corridoio erano occupati dal locale dell'equipaggio, dove trovavano posto anche le casse del vestiario, mentre a poppavia, su entrambi i lati della nave, si trovavano le cabine degli ufficiali e dell'assistente macchinista e il locale destinato ai guardiamarina. Tra le due file di cabine era ricavato il quadrato ufficiali.

L'estremità di poppa del ponte di batteria, per la sua intera larghezza, era occupata dal salotto e dall'ampia cabina del comandante; a seguire si aprivano il pozzo nel quale veniva retratta l'elica durante la navigazione a vela e quello nel quale passava la testa del timone. Nella sezione longitudinale della nave non sono indicati i frenelli del timone, ma poiché la testa del timone terminava appena al di sotto dei bagli del ponte di coperta, è da ritenere che essi corressero sotto questi ultimi, lungo il cielo della cabina del comandante e della parte poppiera del ponte di batteria³⁴.

³⁴ Ciò è confermato dalla testimonianza dell'ufficiale pilota Giuseppe Russo che, dopo aver constatato che la ruota del timone era bloccata, si recò nel ponte di batteria e nella cabina del comandante per verificare lo stato dei frenelli e del timone, Carlo Randaccio, *Storia della Marina Italiana, Vol II 1860-1880*, Forzani e C. Tipografi del Senato, Roma 1886, Libro V, Nota p. 170-171.

Il ponte di coperta era quasi completamente sgombro, ad eccezione delle latrine dell'equipaggio collocate all'estrema prua, il cui cielo, stando alla sezione longitudinale, formava probabilmente una piccola piattaforma di manovra.

Numerosi boccaporti aperti sui tre ponti lungo l'asse longitudinale della nave davano luce ed aria ai vari locali e alla sala macchine, che dovette rivelarsi però insufficiente in quanto gli ufficiali italiani che sorvegliarono la costruzione chiesero a Webb di installare un sistema di ventilazione meccanica, cosa che il costruttore rifiutò di fare.

Nel 1862 il Ministero della Marina fece apportare due importanti modifiche al progetto delle due corazzate.

La prima venne decisa all'inizio dell'anno e consistette nell'inserimento di uno strato di lamiera di ferro spesso 10 mm tra i bagli e il tavolato del ponte di coperta. Esperimenti condotti dalla Marina francese avevano dimostrato come questo strato di lamiera faceva sì che le granate che avessero colpito il ponte con traiettoria ficcante, invece di conficcarsi nel tavolato, dove esplodendo avrebbero causato ingenti danni, rimbalzavano su di esso esplodendo innocuamente.

La seconda modifica venne decisa in seguito alla battaglia di Hampton Roads dell'8-9 marzo 1862, nella quale per la prima volta si affrontarono due navi corazzate, la confederata *Virginia* e l'unionista *Monitor*. Nel primo giorno della battaglia la *Virginia*, dotata di rostro, aveva speronato ed affondato la fregata in legno unionista *Cumberland*, dimostrando così le nuove possibilità di impiego che il vapore e la corazza consentivano ad un'arma da secoli divenuta obsoleta.

La Marina italiana fu molto rapida nel recepire la novità tecnologica che per un decennio riscosse un grande favore in tutte le Marine, e verso la metà dell'anno ordinò che le due fregate fossero dotate di un rostro di ferro fuso. A settembre fu approvato il disegno del rostro e dei necessari rinforzi interni della struttura di prora elaborati da Webb³⁵; i rinforzi erano costituiti da un massiccio riempimento di legno dello spessore di circa 3 m fissato alla controruota e da un certo numero di robuste travi diagonali, ben visibili nella sezione longitudinale della nave.

Lo sperone fu installato immediatamente al di sotto del lembo inferiore della corazza e la sua estremità anteriore veniva a trovarsi a circa 2 metri di profondi-

35 ACdS, busta 60, 3 maggio 1863, *Promemoria intorno alle due fregate corazzate costruentesi in America*.

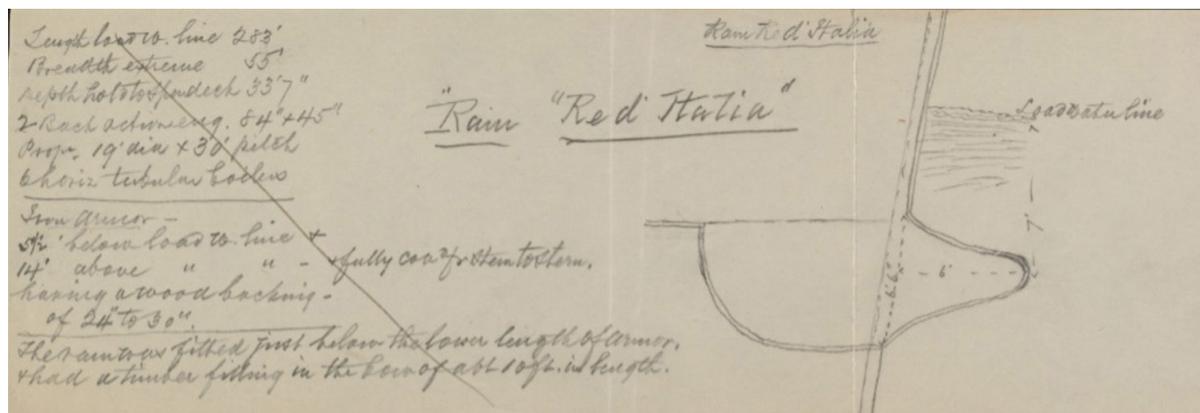


Fig. 15 Disegno dello sperone della *Re d'Italia*, probabilmente di pugno dello stesso Webb. The Mariners Museum and Park, Newport News, online catalogs.marinersmuseum.org/object/ARI125268.

tà³⁶; secondo le indicazioni scritte su uno schizzo dello sperone della *Re d'Italia*, probabilmente di pugno dello stesso Webb, la parte aggettante oltre il tagliamare era lunga 1,8 m. Poiché era troppo tardi per modificare la forma della prua l'estremità dello sperone non aggettava oltre la parte superiore della prua che perciò, come ha sottolineato Franco Gay³⁷, in caso di speronamento di una nave avversaria avrebbe certamente riportato seri danni.

I giornali statunitensi sottolinearono l'elevato livello di finitura delle cabine del capitano e degli ufficiali, le quali "... avevano l'aspetto delle cabine dei più nostri lussuosi vapori oceanici... una volta a bordo è molto facile immaginare di trovarsi in un hotel di lusso..."³⁸. Ma il lusso più grande era certamente costituito dalle quattro vasche da bagno collocate in due locali del ponte di corridoio: quello di sinistra era riservato agli ufficiali mentre quello di dritta era a disposizione del personale della sala macchine: si trattava molto probabilmente di installazioni ancora del tutto inusuali sulle unità da guerra.

Quando l'unità giunse in Italia, la sistemazione dell'infermeria sul ponte di batteria a prua si rivelò insoddisfacente a causa della scarsa ventilazione. Il Con-

36 E' quindi errato il posizionamento dello sperone immediatamente al di sotto della linea di galleggiamento come disegnato da Franco Gay nella tavola III del volume *Le Navi di Linea Italiane*, cit.

37 *Le navi di linea Italiane*, cit., p 163.

38 «*Soiree on Board*», cit.

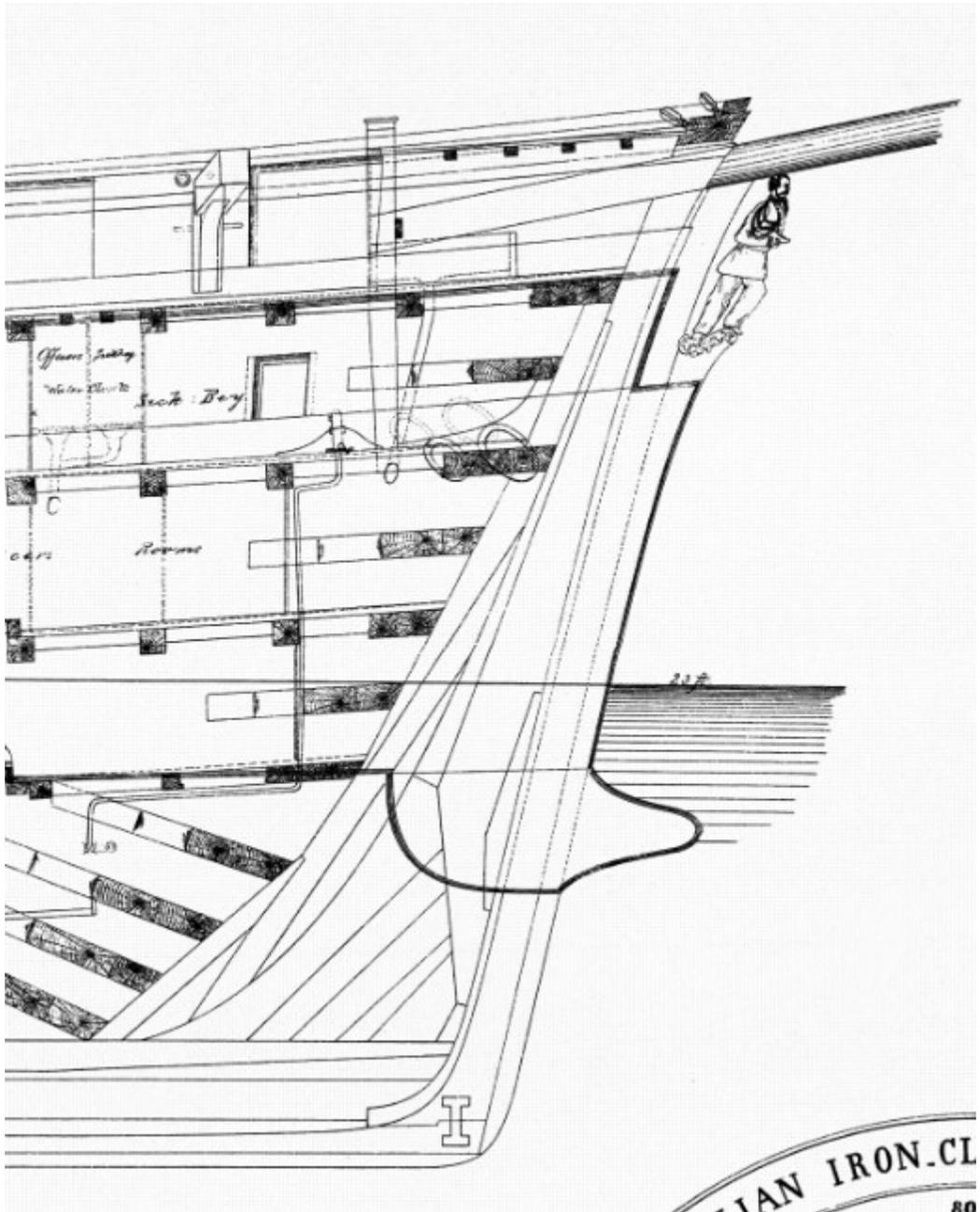


Fig. 16 Dettaglio della sezione longitudinale: è evidente il massiccio riempimento di elementi in legno collocati posteriormente alla controruota di prora per sostenere l'eventuale urto dello sperone. *Plans of Wooden Vessels* cit.

siglio d'Ammiragliato decise perciò di trasferirlo in coperta, sempre a prua, spostando le latrine e costruendo un corto castello. A poppa venne invece realizzato, sempre sul ponte di coperta, un alloggio per un ammiraglio composto da diverse camere e in batteria fu modificato l'alloggio del comandante. Tutti questi lavori furono eseguiti durante la permanenza della nave a Marsiglia³⁹.

Sul ponte di batteria si aprivano 17 portelli per cannoni per ciascuna fiancata; i portelli erano molto stretti e i loro lati verticali presentavano un profilo sganciato, simile a quello delle cannoniere delle fortificazioni terrestri. Sul ponte di coperta si trovavano invece 5 portelli per fiancata, ma non risulta che essi siano mai stati utilizzati per installarvi dei cannoni; all'estrema prua e poppa vi erano i portelli per l'eventuale installazione di un cannone su affusto a perno collocato per chiglia sull'asse longitudinale della nave.

In base a quanto dichiarato dalla Commissione d'Inchiesta parlamentare istituita dopo la battaglia di Lissa, alla partenza da Ancona alla volta dell'isola l'armamento del *Re d'Italia* era composto da due cannoni Armstrong rigati ad avancarica d'acciaio da 300 libbre (250 mm), 30 cannoni rigati ad avancarica da 40 N° 1 (165 mm), di cui 16 cerchiati e 14 ordinari, e 4 cannoni lisci ad avancarica da 80 (200 mm), per un totale di 36 pezzi⁴⁰. Molto probabilmente nel numero di cannoni rigati ordinari erano compresi anche i due pezzi che durante la permanenza ad Ancona erano stati sostituiti con gli Armstrong e che, per mancanza di tempo, non poterono essere sbarcati e furono invece depositati in coperta, legati al piede dell'albero maestro⁴¹.

Ad aprile del 1865 fu valutata la possibilità di installare sul ponte di coperta a prua un "cannone da 160 R.A.C." (Rigato, Acciaio, Cerchiato) su affusto a perno. In navigazione il cannone avrebbe trovato posto tra il castello e l'albero di trinchetto mentre in combattimento sarebbe stato collocato nel nuovo locale dell'ospedale, la cui disposizione era studiata in modo tale da consentire il collocamento del pezzo, e avrebbe fatto fuoco dai quattro portelli esistenti nei bastinaggi. La movimentazione del pezzo avrebbe richiesto la posa di un sistema di

39 ACdS, busta 60, 18/10/1865, Regia Marina, 2° dipartimento, rapporto della Commissione incaricata della visita della corazzata Re d'Italia passata in disponibilità.

40 Commissione d'inchiesta sul materiale della Regia Marina, *Stato della flotta*, Giuseppe Pellas, Firenze 1868, allegato n° 3, p. XI.

41 Commissione d'inchiesta, cit., testimonianza del luogotenente di vascello Enrico Gualterio, p. 229.

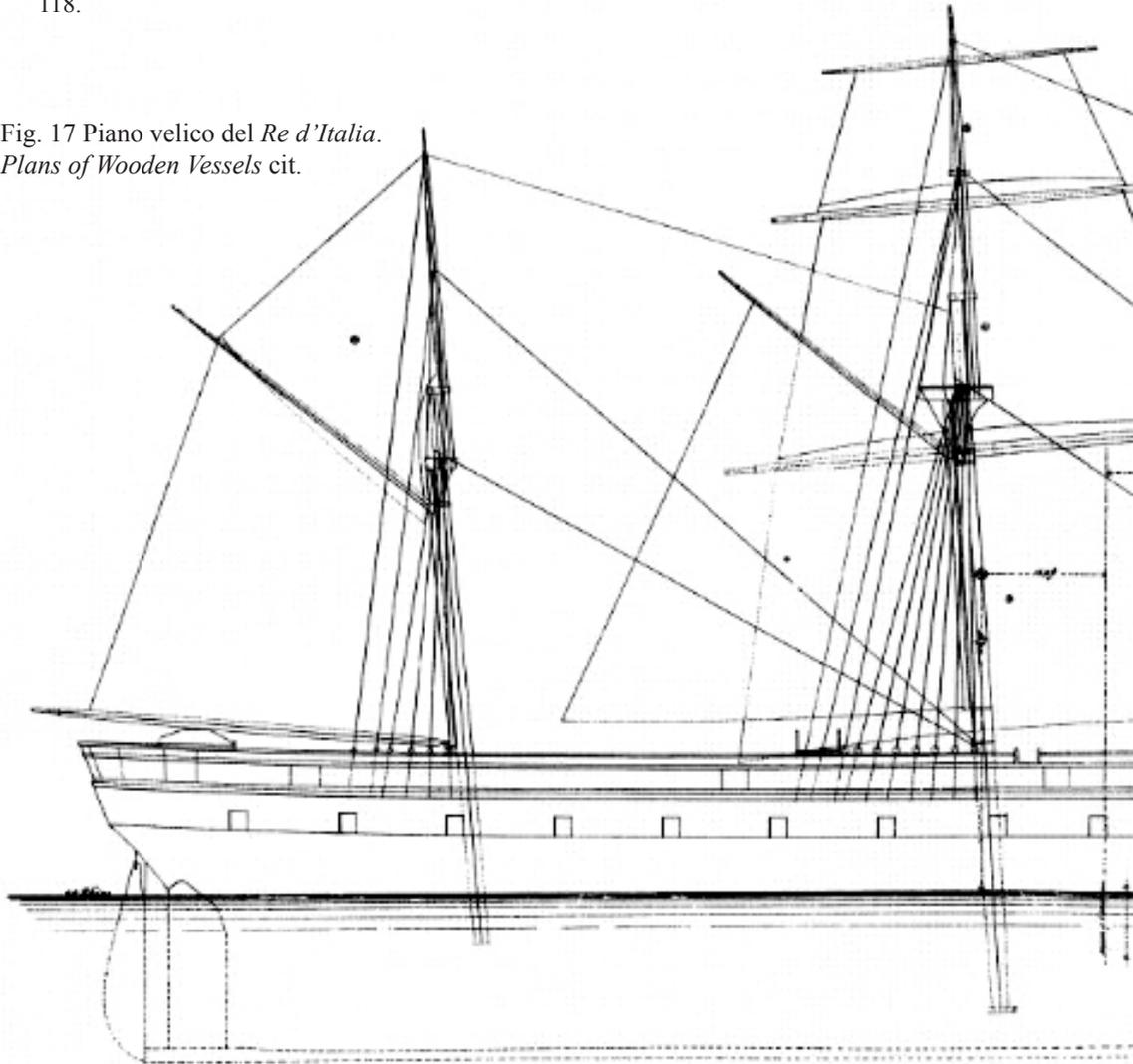
circolari, ossia piatte lamine di ottone inchiodate al tavolato del ponte, che però al momento non venne progettato, perché non si avevano ancora i disegni del pezzo e dell'affusto⁴². E' molto probabile che questo pezzo non sia mai stato installato.

Completavano l'armamento 3 cannoni da sbarco di bronzo, rigati e ad avanca-rica, da 8,65 cm, uno tipo N° 1 e due tipo N° 2, con i relativi affusti da campagna. Questi pezzi, comuni a tutte le unità della squadra, erano solitamente posti, con i relativi affusti, sui ponti di coperta; sulla *Re di Portogallo* erano collocati sul castello di prua⁴³.

42 ACdS, busta 60, 18/10/1865, Regia Marina, 2° dipartimento, *rapporto della Commissione*.

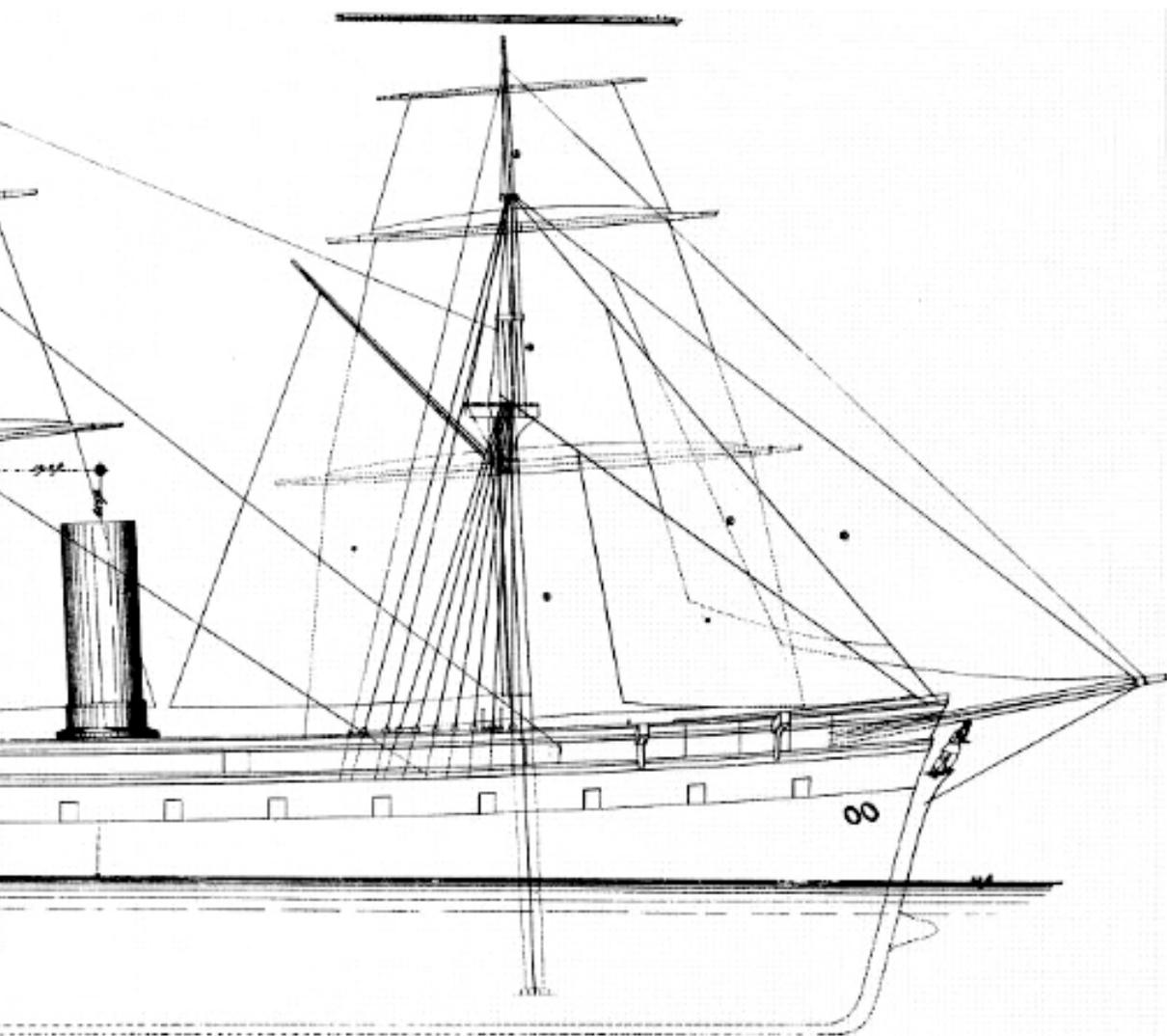
43 Commissione di inchiesta, cit., dichiarazione del capitano di vascello Augusto Riboty, p 118.

Fig. 17 Piano velico del *Re d'Italia*.
Plans of Wooden Vessels cit.



L'attrezzatura velica era a brigantino a palo, con un corto bompresso e tre alberi di altezza molto ridotta; le sartie e i paterazzi degli alberi erano arridati al ponte di coperta all'interno dei bastingaggi, lasciando così le fiancate della nave prive di qualsiasi protuberanza.

I commenti dei giornalisti statunitensi furono unanimemente entusiastici e definirono il *Re d'Italia* uno dei migliori esempi di architettura navale dell'epoca; essi evidenziarono anche l'alto standard qualitativo della sua costruzione con il quale il Webb intendeva "sostenere la reputazione dei costruttori statunitensi" agli occhi del mondo. Si trattava di affermazioni non certo imparziali e molto enfatizzate, da inquadrare nel particolare momento storico che l'Unione



stava vivendo: le sorti della guerra civile erano tutt'altro che decise e, con la Gran Bretagna ostile e la Francia che non nascondeva i suoi disegni su un Nord-America diviso, un segno di fiducia da parte di una nazione europea, anche se di second'ordine, contribuiva a sollevare il morale della popolazione⁴⁴. Secondo i resoconti giornalistici, il fatto che una nazione estera avesse ordinato le due navi ai cantieri nordisti dimostrava non solo la fiducia che all'estero si aveva nella causa dell'Unione, ma anche la potenza industriale dell'Unione, perché le nazioni europee non avrebbero potuto non rilevare che nel momento in cui l'Unione

«avrebbe dovuto logicamente utilizzare tutte le sue risorse per preservare la sua unità, la nostra industria cantieristica navale sia in grado di costruire per conto di altre nazioni navi della grandezza delle due fregate italiane»⁴⁵

In Italia, negli anni immediatamente seguenti la battaglia di Lissa, le due fregate furono invece molto criticate: oltre all'installazione del timone, venne messa in discussione la qualità del legname che, sulla *Re di Portogallo*, in alcune sue parti venne trovato deteriorato già all'indomani della battaglia.

Su questo aspetto, l'opinione largamente condivisa dai costruttori navali europei era che la quercia bianca americana avesse una durata considerevolmente inferiore a quella dei legnami utilizzati in Europa, opinione che sembra confermata dal fatto che lo scafo della *Ammiraglio Generale* si deteriorò molto rapidamente e l'unità fu ritirata dal servizio nel 1869⁴⁶. Nel caso delle unità italiane il proble-

44 In questa stessa ottica va visto anche l'entusiasmo popolare con la quale a New York e a San Francisco fu accolto l'arrivo di due squadre navali russe. La squadra che giunse a New York a settembre del 1863, e i cui ufficiali parteciparono al ricevimento a bordo del *Re d'Italia*, era composta dalle fregate ad elica *Osliba*, *Alexander Nevsky* e *Peresviet*, e dalle corvette ad elica *Variag*, *Vitiaz* e *Almaz*. In realtà, le navi russe furono inviate nei porti dell'Unione non per una dimostrazione di solidarietà, ma per porle al sicuro in caso di scoppio di una nuova guerra contro l'Inghilterra e la Francia, guerra che il governo russo dava per probabile dato l'appoggio che le due nazioni stavano dando ad una insurrezione polacca. Di questo il governo Federale era perfettamente consapevole. E. S. POMEROY, *The Myth after the Russian Fleet, 1863*, New York History, vol. 31, n° 2 aprile 1950, pp 169-176.

45 *New York Herald*, cit.

46 La scarsa qualità della quercia bianca fu menzionata anche in un rapporto del comandante Del Santo, l'ufficiale incaricato di controllare la costruzione del *Re d'Italia*, ma il contratto ne prevedeva chiaramente l'utilizzo. Commissione d'inchiesta sul materiale della Regia Marina, Sull'amministrazione della Regia Marina, Giuseppe Pellas, Firenze e Genova, 1867, p 30.

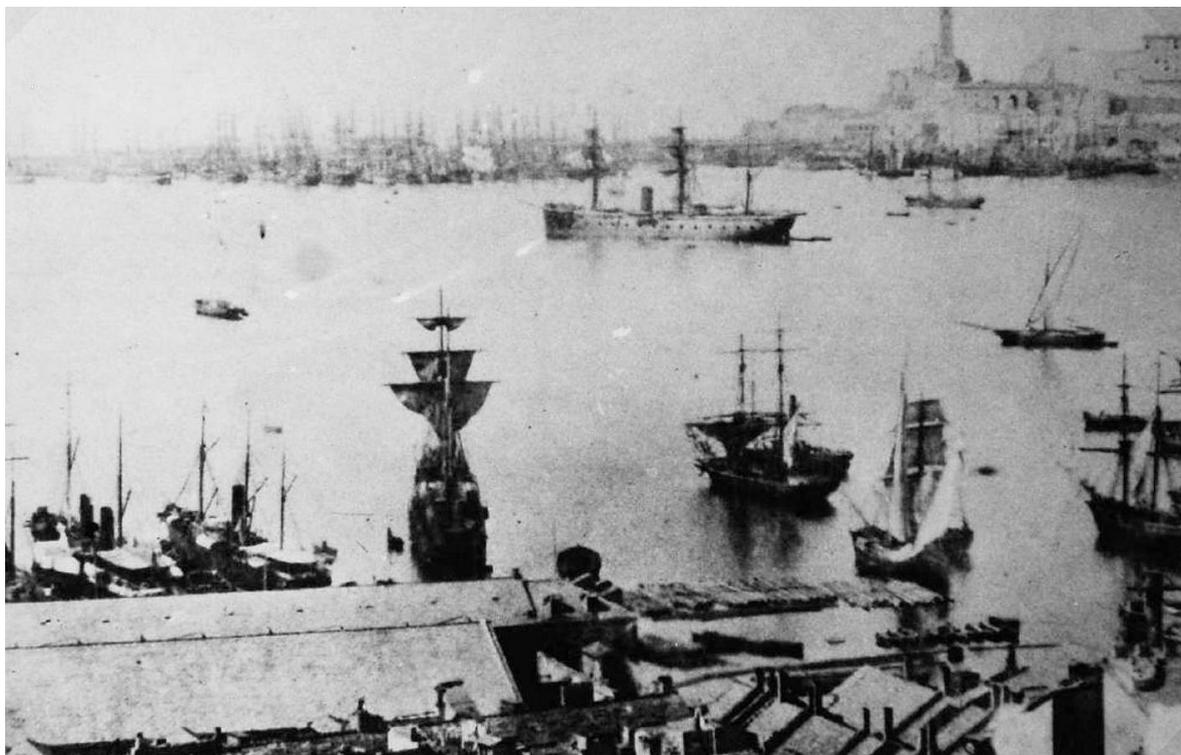


Fig. 18 Fotografia inedita della fregata corazzata *Re di Portogallo* alla fonda nel porto di Genova a maggio del 1866. Bergamo, Biblioteca Civica Angelo Mai e Archivi Storici, Fondo Elio Occhini, Collezione di fotografie, IT001, 1/24.

ma fu probabilmente esacerbato dal fatto che all'epoca della loro impostazione negli Stati Uniti il legno di quercia bianca stagionato era molto scarso, per cui è possibile che il Webb abbia dovuto far ricorso a legno appena tagliato, come dovette fare anche il costruttore della fregata corazzata unionista *New Ironsides*, impostata a Filadelfia alla fine del 1861⁴⁷.

Un altro difetto evidenziato fu che, a differenza di quanto avveniva sulle navi a vapore costruite in Italia e in Europa, le pareti delle carboniere che toccavano quelle delle caldaie non avevano una fodera di legno che le isolasse dal calore, con conseguente pericolo di un incendio del carbone⁴⁸.

⁴⁷ ROBERTS, cit., p. 19.

⁴⁸ Commissione d'inchiesta sul materiale della Regia Marina, Stato della flotta, interrogatorio del luogotenente di vascello Enrico Gualterio, p 230.

Il danneggiamento del timone della Re d'Italia

Come ricordato in precedenza, nel corso dello scontro di Lissa, il timone della Re d'Italia si bloccò rendendo la nave ingovernabile. L'avaria fu attribuita alla rottura della parte esposta del timone in seguito ad una salva di una nave austriaca che colpì la poppa della corazzata. Da qui le critiche alla sistemazione troppo vulnerabile del timone.

Le testimonianze su quello che realmente accadde sono solamente due: quella dell'ufficiale pilota Russo, riportata dal Randaccio, e quella del sottotenente Isola nella deposizione che rese davanti all'Alta Corte di Giustizia che giudicò la condotta dell'Ammiraglio Persano.

Russo dichiarò che, quando i timonieri annunciarono che la ruota del timone era bloccata, discese nel ponte di batteria, dove constatò che i frenelli erano intatti, dopodiché entrò nella cabina del comandante dove vide che il timone era spezzato ed inutilizzabile.

Il sottotenente Isola riferì che la bordata che aveva reso inutilizzabile il timone aveva “guastato tutto il cassero”; la fiancata austriaca dovette quindi colpire approssimativamente tra il ponte di batteria e quello di coperta. Isola non constatò personalmente il danno al timone, ma dichiarò di aver sentito “il primo pilota”, che era andato a controllare il timone (presumibilmente si trattava di Russo), annunciare che erano rotti sia i frenelli che la testa del timone⁴⁹

Se si prendono alla lettera le affermazioni dei due testimoni si deve concludere che il timone sia stato spezzato all'altezza del ponte di batteria, dove si trovava la sua testa che - come si vede dalla sezione longitudinale - arrivava fino ai bagli che sostenevano il ponte di coperta e dove era protetto dalla corazza, e non nella parte esposta compresa tra la volta di poppa e il galleggiamento. Se questa ipotesi fosse corretta, si dovrebbe presumere che uno o più proiettili abbiano perforato la corazza di poppa, dove era più sottile che sulle fiancate, e colpito la testa del timone, la cui collocazione, per quanto vulnerabile, risulterebbe quindi incolpevole.

Naturalmente non è possibile escludere che la frase del pilota si riferisse invece genericamente a tutta la parte superiore del timone e che effettivamente un

⁴⁹ *Rendiconti delle udienze pubbliche dell'Alta Corte di Giustizia nel dibattimento della causa contro l'Ammiraglio Senatore Conte Carlo Pellion di Persano*, seconda edizione ufficiale riveduta, Tipografi del Senato del Regno, Firenze 1867, p 188.

singolo proietto, forse sparato con maggiore depressione degli altri, abbia colpito la parte esposta del timone.

Conclusione

Per quanto non perfette e molto probabilmente inferiori alle fregate corazzate che furono successivamente ordinate ai cantieri francesi, le due fregate “americane” rappresentarono quanto di meglio si potesse ottenere all'epoca nei tempi molto brevi ritenuti necessari dal Governo italiano. Anche la scelta di un cantiere statunitense fu dettata dalla impossibilità di costruirle in patria e dalla indisponibilità momentanea dei cantieri francesi e/o britannici.

Più che nell'installazione del timone le criticità consistettero nella scarsa qualità del legno con il quale furono costruite e nei difetti riscontrati nella macchina della Re d'Italia.

FONTI E BIBLIOGRAFIA

«An Interesting Trial Trip; Decisive Test of the Broadside Frigate Re d'Italia». *New York Times* 21 febbraio 1864.

ANTONICELLI, Aldo, «Un pirovascello o una fregata corazzata?», *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina*, Roma, settembre 2012.

Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, Sessione del 1861 - 1° periodo dal 18 febbraio al 23 luglio.

Commissione d'inchiesta sul materiale della Regia Marina, *Stato della flotta*, Giuseppe Pellas, Firenze 1868,

DUNBAUGH, E. L., W. DU BARRY THOMAS, *William H. Webb: Shipbuilder*, Webb Institute of Naval Architecture, New York, 1989.

FRKA Danijel, JASEN MESIĆ, *Treasures of the Adriatic Sea, A diver's guide to the wrecks of the Croatian Adriatic*, Adamić, Rijeka, 2013.

GIORGERINI, Giorgio, *Le navi di linea italiane, 1861-1961*, Roma, USMM, 1962.

«Our Italian Visitors». *New York Herald*, 6 novembre 1863.

POMEROY, E. S., *The Myth after the Russian Fleet, 1863*, *New York History*, vol. 31, n° 2 aprile 1950, pp 169-176.

RADOGNA, Lamberto, *Cronistoria delle unità da guerra delle Marine preunitarie*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1981.

RANDACCIO, Carlo, *Storia della Marina Italiana Vol. II 1860-1880*, Forzani e C. Tipografi del Senato, Roma 1886.

Rendiconti delle udienze pubbliche dell'Alta Corte di Giustizia nel dibattimento della causa contro l'Ammiraglio Senatore Conte Carlo Pellion di Persano, seconda edizione ufficiale riveduta, Tipografi del Senato del Regno, Firenze 1867.

ROBERTS, W. H., *USS New Ironsides*, Naval Institute Press, 1999.

WEBB, William H., *Plans of Wooden Vessels built by William H. Webb in the City of New York, 1840-1869*, 2 vol., 1895.

«The Italian Iron-Clad», *Harper's weekly*, 16 gennaio 1864.

*L'autore ringrazia la Biblioteca Angelo Mai di Bergamo
per aver cortesemente concesso a titolo gratuito la riproduzione
delle fotografie tratte dal Fondo fotografico Elio Occhini*



Lev Nikolaevič Tolstoj in uniforme di capitano d'artiglieria

Storia Militare Contemporanea

Articoli / Articles

- Place and the Nature of Battle,
by JEREMY BLACK
- The Philosopher as the Strategist,
by EMANUELE FARRUGGIA
- Les Français et les Bourbons restaurés face à la mer. 1815-1830,
par GAËTAN OBÉISSART
- European Cavalry, 1815-1871,
by GERVASE PHILLIPS
- I battaglioni provvisori dell'esercito borbonico,
di FERDINANDO ANGELETTI
- Sbandata e fuga di un esercito. Cittaducale, pomeriggio del 7 marzo 1821,
di LINO MARTINI
- Venice alone. The last to stand 1848-1849,
di FEDERICO MORO
- La Pirofregata corazzata *Re d'Italia*,
di ALDO ANTONICELLI
- Cristeros en el siglo XIX. La guerra de los Religioneros 1873-76,
por ULISES INIGUEZ MENDOZA
- La struttura della popolazione militare italiana durante la Grande Guerra,
di ALESSIO FORNASIN e GIULIANA FRENI
- Le polizze speciali di assicurazione per i combattenti della Grande Guerra
di PIETRO VARGIU
- Douglas Haig's Reports about the Battle of the Lys: A Critical Analysis,
by JESSE PYLES
- Il potere aereo e la Regia Aeronautica nel primo dopoguerra,
di DAVIDE BORSANI
- Proteste inascoltate l'uso dei gas durante la guerra d'Etiopia,
di CHRISTIAN CARNEVALE
- Reactionaries or Realists? The British Cavalry and Mechanization in Interwar Period,
by ALARIC SEARLE
- The Road to Defeat, The Reorganisation of the Italian Army After the Winter 1940-41,
by PIERPAOLO BATTISTELLI
- Eric Axelson and the History of the Sixth SA Armoured Division in Italy, 1943-45,
by IAN VAN DER WAAG
- Pubblica sicurezza e ordine sociale. (1941-1952),
di GIOVANNI CERCHIA
- L'esercito di Roma antica alla Mostra Augustea della Romanità,
di ANNA MARIA LIBERATI

Studi • Caserta sede del Quartier Generale delle Forze Alleate (AFHQ) di IPPOLITO GASSIRÀ

• Il Progetto Calabrone (Bumblebee) di MARIO ROMEO

Recensioni / Reviews

- LOUIS-FERDINAND CÉLINE, *Guerre*
(di RICCARDO GIOVANNETTI)
- EMIL LEDERER, *Sociologia della GM*
(di ALVISE CAPRIA)
- MICHAEL O'HANLON, *Military History for the Modern Strategist*.
(by JEREMY BLACK)
- JEREMY BLACK, *History of Artillery*
(by MATTEO MAZZIOTTI DI CELSO)
- ALESSANDRO BONVINI (cur.), *Men in Arms Insorgenza e contro-insorgenza*
(di LUCA DOMIZIO)
- ALDO ANTONICELLI, *L'evoluzione dell'artiglieria navale 1780 - 1862*
(di GIAMPAOLO ALMIRANTE)
- ALDO ANTONICELLI, *L'odissea della fregata La Regina 1838-39*
(di COMESTOR)
- MAURO FERRANTI, *Eugenio di Savoia-Carignano*
(di ALDO ANTONICELLI)
- UMBERTO BARDINI, *Tra i Mille di Garibaldi. I fratelli Bronzetti*
(di LIVIANA GAZZETTA)
- ERCOLE RICOTTI, *Scritti sull'istruzione militare* a cura di F. Iéva
(di GIAMPIERO BRUNELLI)
- ALESSANDRO CAPONE (cur.), *La prima guerra italiana. Il brigantaggio*
(di LUCA DOMIZIO)
- GIULIO TATASCIORE, *Briganti d'Italia. Storia di un immaginario romantico*
(di LUCA DOMIZIO)
- MARCO ROVINELLO, *Fra servitù e servizio. La leva in Italia 1861-1914*
(di LUCA GOMIERO)
- ROLF WÖRSDÖRFER, *Isonzo 1915-1917. Völkerschlachten am Gebirgsfluss*
(by PAOLO POZZATO and MARTIN SAMUEL)
- OTTO GALLIAN, *Monte Asolone 1917-18: il 99. k. u. k. IR sul Monte Grappa*
(di VIRGILIO ILARI)
- DAVIDE BORSANI, *Potere Aereo e disarmo. La Regia Aeronautica e diplomazia*
(di VIRGILIO ILARI)
- TIM LUCKHURST, *Reporting the Second World War. The Press and the People*
(by GRAHAM MAJIN)
- KLAUS H. SCHMIDER, *Hitler's Fatal Miscalculation. Why Germany Declared War on the United States*
(by JEREMY BLACK)
- WILLIAM J. NUTTAL, *Britain and the Bomb: Technology, Culture and the Cold War*
(di DAVIDE BORSANI)
- MATTEO DE SANTIS, *Fantasmia dalla Russia. Il mistero dei dispersi italiani*
(di ANNA MARIA ISASTIA)
- CARMELA ZANGARA, *10 luglio 1943 testimonianze dei Licatesi*
(di VIRGILIO ILARI)
- ROBERTO SPAZZALI, *Il disonore delle armi. Settembre 1943 alla frontiera orientale*
(di VIRGILIO ILARI)
- LORENZA POZZI CAVALLO, *Luigi Cavallo. Da Stella Rossa al 1953*
(di LUCIANO BOCCALATTE)
- GIANLUCA BONCI, *Controguerriglia. Un'analisi di casi storici*
(di LORENZO LENA)
- MARIO CALIGIURI, *La Questione Meridionale 1918-1946*
(di RENATA PILATI)
- LILIOSA AZARA, *Un nuovo corpo dello Stato. La polizia femminile in Italia*
(di ANNA MARIA ISASTIA)
- SILVIO LABBATE, *L'Italia e la missione di pace in Libano 1982-84*
(di FEDERICO IMPERATO)
- FABRIZIO VIELMINI, *Kazakistan fine di un'epoca*
(di ANTHONY TRANSFARINO)