

**MINIMI
CULTURA
COLLEZIONE
QUINTIERI**

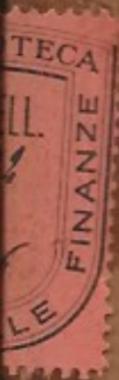
Ogni volumetto costa 0.45
e in abbonamento 0.35

19066

Comandante CARLO SOMIGLI



LE NAVI DA GUERRA



SERIE GENERALE

N. 10



QUINTIERI - Editore
MILANO

“MINIMI,, D'ATTUALITÀ

- A. CURTI - *La politica italiana del Risorgimento* L. 0,45
- G. CASTELLINI - *Fasi e dottrine del Nazionalismo Italiano* . . . L. 0,45
- G. ROCCA - *La preparazione spirituale della Germania* L. 0,45
- A. G. BRAGAGLIA - *Spionaggio militare, civile e commerciale (Minimo doppio)* L. 0,90

Dal limpido lavoro di Anton Giulio Bragaglia, che denuncia nomi e cifre, si apprendono tutti i tranelli, tutti gli inganni, in cui l'ingenuo può cadere, facendo il gioco dell'insospettata spia. Ci sembra quindi che la pubblicazione, eccezionalmente interessante, debba appassionare ogni cittadino che ami il proprio Paese, e che debba esser diffusa da ognuno, appunto per far opera patriottica: per combattere la misteriosa insidia turpe che il nemico tende alla vita ed alla vitalità della nostra nazione.

Comandante CARLO SOMIGLI
Capitano di Vascello nella Riserva Navale

Luigi Gargemini
1901



Le navi da guerra



MILANO
DOTT. RICCARDO QUINTIERI - EDITORE
Corso Vitt. Em., 26

INDICE

Nota dell'autore	Pag. 5
Nome delle navi da guerra italiane	6
Nave	7
Nave da battaglia	11
Navi leggere	15
Costituzione della flotta da battaglia	17
Mine subacquee	19
Aereonavi e velivoli	23
Telegrafia senza fili	25
Flotte da battaglia	26
Il frutto dello sviluppo dell'armata italiana.	28
La desiderata protezione alla flottiglia peschereccia italiana	29
La istruzione per gli equipaggi italiani	31
Utilizziamo l'emigrazione marinara italiana.	35
Riflessioni navali sulla guerra mondiale 1914-1915	40

PROPRIETÀ
LETTERARIA



Giugno 1915

Stampato
dalla

Tipografia « AGRARIA »
Via Agnello, 8 - Milano

NOTA

Firenze - 25 Maggio 1915

Questo mio scritto è un libretto elementare, come è stato richiesto, e con schiarimenti generali, come io, Capitano di vascello nella Riserva, credo poter scrivere senza incorrere nella censura. Medesimamente le mie riflessioni navali sulla guerra sono riassuntive e semplicemente accennate.

Un lettore interessato può ricorrere ad altri veri libri competenti e storici, come i 2 seguenti:

VECCHI - La guerra in mare. — Firenze, Beltrami.

ZINGARELLI - La marina nella guerra attuale. — Milano, Treves.

Nel mio libretto ho accennato qualcosa sui pescatori, che costituiscono il nocciolo della Marina da guerra e da commercio, e che fruttano all'Economia Nazionale in pace. Se il lettore vuole maggiormente interessarsene, ricorra alle seguenti 2 pubblicazioni:

MASSENET - Le grandi pesche marittime. — Chellamel, Paris, 47 Rue Jacob.

Bullettini trimestrali delle pesche marittime. — Paris, Rue Serpente Hôtel des Sociétés Savantes.

NOME DELLE NAVI DA GUERRA ITALIANE

8. - Corazzate Dreadnought:

*Caracciolo — Colombo — Duilio — Doria;
Cavour — Giulio Cesare — Leonardo da
Vinci — Dante.*

14. - Incrociatori corazzati:

*Elena — Vittorio — Roma — Napoli;
Margherita — Brin;
Filiberto — Saint Bon;
San Marco — San Giorgio — Pisa — Amalfi;
Garibaldi — Ferruccio — Varese;
Dandolo.*

20. - Incrociatori variati:

*Umberto — Sardegna — Sicilia;
Italia — Lepanto;
Carlo Alberto — Pisani — Marco Polo;
Etna — Bausan;
Campania — Puglia — Etruria — Calabria;
Piemonte — Liguria — Elba — Lombardia;
Minerva — Partenope.*

27. - Esploratori:

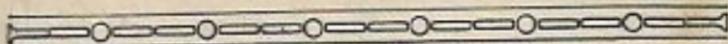
*Birio — Quarto — Marsala;
Libia — Basilicata;
Agordal — Coatit.*

46. - Cacciatorpediniere.

75. - Torpediniere.

118. - Sommergibili.

Varie navi per usi speciali.



NAVE

— Nella *Nave* si distinguono 3 misure metriche, lunghezza, larghezza, e puntale. Da queste si ricava il *dislocamento* in tonnellate metriche, che dà l'esatto peso della nave. Secondo il dislocamento si calcola la forza della motrice necessaria perchè la nave possa avere la voluta *velocità*, velocità che si computa nelle miglia da farsi in un'ora, miglia marine di 60 al grado equatoriale, cioè di 1852 metri.

— Le più piccole *navi da pesca* sono i battelli aperti sotto le 5 Tonnellate di dislocamento, e le barche pontate sotto le 50 T.; la più grande nave da pesca raggiunge le 1000 T.

Le più piccole *navi mercantili* sono quelle addette al traffico costiero (*cabotaggio*) e variano da 100 a 1000 T. di spostamento; le altre, pel traffico oceanico (*lungo corso*), sono sopra le 1000 T. se esclusivamente addette al trasporto delle merci,

e sono dette *navi commerciali*; e raggiungono anche 30.000 T. con velocità di 20 miglia, se oltre alle merci servono al trasporto dei passeggeri di classe e degli emigranti, e dette *navi da passeggeri*.

— Il guscio esterno della nave, detto *scafo*, deve avere ottime qualità nautiche, cioè, relativamente alla sua grandezza, ed in relazione alle missioni che è chiamata ad eseguire, deve avere *forme, divisioni stagne, e macchinari* tali da garantire la sicurezza in mare sotto qualunque temporale. In più, deve avere locali sufficienti per la *motrice, pel combustibile, per l'alloggio dell'equipaggio*, oltre alle *stive pel carico*, ed all'arredamento necessario ai passeggeri per loro comodità, come in un decoroso albergo.

— Tali navi, tutte create per la prosperità dei traffici commerciali in tempo di pace possono essere utilizzate anche in tempo di guerra, ma come *sussidiarie* od *ausiliarie* alle *navi da guerra*: *sussidiarie* se da pesca o da carico, *ausiliarie* (quali incrociatori o per trasporto di truppa) se *navi da passeggeri*.

— Le navi da guerra devono avere il loro scafo sguernito di stive proprie, ma sopraccaricato di cannoni protetti da corazze e vettovagliati da munizioni, oltre ad altre armi secondarie ma necessarie.

— Su tutte le navi, e specialmente sulle navi da guerra, sono integrate ed utilmente applicate

tutte le invenzioni dell'ingegneria moderna; su tutte vi sono apparecchi mossi dal vapore, da combustione di olii pesanti, dall'idraulica, dall'aria compressa, dall'elettricità, e dalla formazione artificiale del freddo, tutti accumulati per assicurare il benessere dei passeggeri, la conservazione della mercanzia, la manovra della nave e delle armi, la sicurezza in caso di avarie. Per la manovra di queste macchine occorrono uomini esperti nella pratica di bordo, sussidiata dall'insegnamento scolastico.

* * *

— La parte anteriore dello scafo si dice *prua*, la parte posteriore *poppa*, le parti laterali diconsi *fianchi*. Sotto la poppa vi sono le *eliche*, che animate dalle motrici, assicurano la velocità del cammino; e vi è il *timone*, che fa volgere a destra od a sinistra la nave. Lo scafo è ripartito in vari compartimenti stagni, detti così perchè a tenuta d'acqua; essi assicurano la galleggiabilità in caso di alcune avarie, o rallentano l'affondamento della nave in caso di più grosse avarie. Molti scafi hanno la parte inferiore rafforzata con una quantità di piccoli compartimenti stagni, questa parte allora dicesi *doppio fondo cellulare*, e serve per garantire maggiormente lo scafo in caso d'incaglio.

— Nella superficie esterna dello scafo si distingue quella parte che sta immersa da quella emersa, la prima dicesi opera viva o *carena*, la seconda opera morta, e comprende il *bordo* e superior-

mente la *murata*. La linea di divisione tra le 2 superfici dicesi *linea di galleggiamento* o linea di acqua.

— Il movimento delle onde imprime alla nave due movimenti distinti, l'uno da destra a sinistra detto *rollio* o barcollamento, l'altro da prua a poppa detto *beccheggio*.

— Il *puntale* è l'altezza dal ponte di coperta al piano di stiva (*pagliuolo*), esso è funzione dell'*immersione* media; con esso si ha, per la nave mercantile, il *tonnellaggio di stazza*, o la capacità cubica delle sue stive, che è la parte del dislocamento utile al traffico commerciale, per la quale quindi si pagano i diritti di porto, di passaggio per canali, ecc., al disopra della coperta vi sono le *soprastrutture* come torri, ponti volanti, alloggi, ecc.

— Le *motrici a vapore* sono a movimento alternativo e ad espansioni multiple se per navi di velocità moderata, sono turbo-motori per le grandi velocità. Le *caldaie* di dette motrici sono a tubi d'acqua dolce, ed usano carbone litantrace solo o con l'ausilio di getti di naftetine quando si vuole alzare repentinamente la pressione nelle caldaie per passare da una piccola o moderata velocità alla velocità massima. Con dispositivo di speciali polverizzatori tali caldaie a tubi d'acqua possono usare il naftetine da solo come combustibile.

Si hanno *motrici a carburazione* (comunemente dette a scoppio) tanto per le piccole che per le grandi velocità, e sempre allora è necessario usare

per combustibile il naftetine iniettato nei cilindri assieme ad un getto d'aria compressa. Infine si hanno *motrici elettriche*, normalmente attivate da accumulatori.

— Il *naftetine* si ottiene dal petrolio grezzo (come esce dai pozzi artesiani di alcune località) facendolo passare alla raffineria, ove con successivi riscaldamenti si ha prima la benzina, quindi il petrolio illuminante, l'olio d'ingrasso per macchine, la paraffina, la vaselina, ed infine la nafta, che è il combustibile per eccellenza, perchè senza pericoli d'incendio, occorrendo 120 gradi centigradi di calore per infiammarsi.

NAVE DA BATTAGLIA

— Qualunque Nazione Marittima ha necessità d'una competente *flotta da guerra* in relazione dello sviluppo delle sue coste, delle sue colonie, e delle nazioni colle quali può avere dispute politiche od interessi economici. Ed ancora in relazione della sua *flotta commerciale* atta al traffico delle materie prime da introdursi in patria e degli oggetti lavorati da esportare ai mercati mondiali, costituenti lo sbocco dei prodotti delle industrie patrie.

— I primi elementi della *flotta da battaglia* sono le *squadre* di corazzate e d'incrociatori corazzati con tutti i relativi loro connessi secondo il

progresso dell'ingegneria moderna. Le squadre si suddividono in *divisioni* di navi omogenee appunto per servirsene opportunamente.

— La *corazzata* moderna è del tipo comunemente detto Dreadnought o Superdreadnought, se più vigoroso. Quantunque con nome inglese (*senza paura*) essa corrisponde ai disegni concretati dall'ingegnere italiano Vittorio Cuniberti.

Si compone di uno scafo a doppio fondo suddiviso in compartimenti stagni occupati dai macchinari, dai depositi combustibile, acqua, munizioni e viveri, dagli alloggi ed altro. Emergono in coperta 4 o 5 torri corazzate, ciascuna con 2 o 3 cannoni da 305 a 381 m/m di calibro, in totale 12; ha ancora altra artiglieria secondaria, tubi lanciasiluri, cintura corazzata, ecc. La nave viene così a pesare da 23.000 a 28.000 T.; ha una velocità da 23 a 25 miglia-ora, e viene a costare da 60 a 70 milioni di lire.

— L'Italia ha 8 di queste corazzate da battaglia costituenti due divisioni.

— Gli *incrociatori corazzati* sono simili alle corazzate, ma hanno una minore *artiglieria principale*, con corazza un poco inferiore, hanno scafo un poco più lungo per avere motrici più potenti e maggiori depositi di combustibile, quindi risultano di maggiore velocità per un numero di ore maggiore. Così tali incrociatori, chiamati ad essere l'occhio vigile della flotta, a riconoscere il nemico, ed a ripiegare sul grosso delle forze, per

tornarne parte integrante vengono ad avere 8 cannoni principali da 343 m/m, macchina di 76.000 cavalli, velocità 28 o 30 miglia, scafo 27.000 T., costo 2600 lire per tonnellata di spostamento.

— L'Italia non ha di questi incrociatori da battaglia così potenti, ma ha 16 incrociatori corazzati buoni, perchè con un dislocamento da 7000 a 13.000 T. hanno una velocità da 20 a 23 miglia ed un buon armamento principale di cannoni da 305 e 254 m/m: essi costituiscono 4 Divisioni a norma dei loro differenti tipi.

* * *

— Il *calibro* del cannone è il diametro del suo *proiettile*, ordinariamente esplosivo detto perciò *granata*. Comunemente l'anima del cannone è lunga 45 calibri per utilizzare completamente l'impulso della carica, che è a lenta combustione per non danneggiare l'arma. La gittata massima utile è 15 Km.

— L'artiglieria secondaria serve contro le navi leggere e si compone di cannoni a tiro celere da 154 - 120 - 100 - 76 m/m sparanti da 7 a 50 colpi per minuto, oltre a mitragliere sparanti 400 colpi al minuto: i cannoni dell'artiglieria secondaria giungono ad essere lunghi 50 calibri, i cannoni dell'artiglieria principale sparano un colpo ogni 3 minuti.

Il massimo cannone di marina ha 381 m/m di calibro, è lungo 40 calibri cioè metri 15,24 e pe-

sa 84 T., ha una carica di 160 Kg. che costa lire 960, ha una granata lunga 5 calibri cioè metri 1.90, che pesa 885 Kg. e costa lire 2500. Può bombardare a 17 Km. di distanza, e collocandosi a 9 Km. di distanza si può battere un forte alto 2000 metri, l'affusto permettendo 20 gradi di elevazione. Per la punteria dei grossi cannoni si usa il telemetro inglese *Barr and Stroud*, che il tedesco *Zeiss* ha copiato.

— Il *siluro* serve alle navi da battaglia quale arma ausiliaria, ha una gittata utile di 5000 metri a 30 miglia di velocità, ed una carica di scoppio di 100 Kg. di fulmicotone compresso; è cioè una torpedine fusiforme con una macchina motrice ad aria compressa, 2 eliche e 2 timoni; una vera piccola nave automatica navigante a 3 metri di profondità in direzione prestabilita rettilinea, o angolare, o curva. Qualunque nave, benchè con molti compartimenti stagni, difficilmente continua a galleggiare dopo essere stata colpita da 2 siluri quasi contemporanei.

— La *corazzatura*, che giunge fino a 30 cm. di spessore, ripara l'artiglieria, il munizionamento ed i macchinari nella parte superiore al piano di galleggiamento, ma lo scafo ha pure una cintura completa di corazza da prua a poppa, estendentesi lungo la verticale dalle basi delle torri sino a 3 metri sotto la linea di galleggiamento, appunto per difendere dai proiettili nemici quelle parti del fianco che possono emergere nei movimenti di rollio, al disotto delle quali l'acqua forma difesa.

NAVI LEGGERE

— Per scoprire e prendere contatto col nemico, per riconoscerne le mosse e la forza, le navi corazzate da battaglia hanno seco gli *esploratori* ed i *caccia-torpediniere*; navi leggere, cioè non corazzate, aventi per difesa i loro compartimenti stagni e la velocità, e per offesa dei siluri e qualche cannone leggero. I primi sono incrociatori sulle 5000 T., i secondi sono barche sulle 1000 T., gli uni e gli altri sono animati da turbo-motori che adoperano combustibile liquido e raggiungono una velocità massima di 35 miglia.

— Medesimamente le navi da battaglia hanno seco delle *torpediniere* e dei *sommergibili* per la offesa d'insidia giacchè sono barche sotto le 1000 T. di spostamento offendenti col siluro.

Il più recente sommergibile misura 1000 T., cammina a superficie 20 miglia-ora con motrice a combustione interna e ad olii pesanti, cammina sommersa a 12 miglia-ora con motrice elettrica animata da accumulatori. Ha 6 tubi per lancio di siluri, 2 cannoni da 76 mm. e 30 uomini d'equipaggio. Quando il sommergibile naviga a mezz'acqua un *periscopio* (canocchiale prismatico, che può allungarsi fino a 10 metri, e che ha una lente oculare di 18 cm. di diametro) permette al comandante di vedere tutto l'orizzonte a settori successivi di 60 gradi.

Il sommergibile immerso camminando alla velocità massima, può fare 1000 miglia, mentre ne può fare 4000 alla velocità media di 10 miglia-ora.

Il sommergibile immerso, camminando alla velocità massima, può fare 30 miglia, mentre ne può fare 200 in 48 ore a velocità minima.

Sul fondo può stazionare non oltre 20 metri di profondità.

Circa la respirazione dell'equipaggio, per le prime 6 ore non occorre alcun artificio, di poi per 24 ore sono sufficienti i serbatoi d'aria compressa, ed oltre le 24 ore si usano mezzi chimici. I serbatoi d'aria compressa si aprono un poco di tanto in tanto, mentre con una pompa si estrae l'aria viziata. I reagenti chimici sono bombole di *Oxilite* (biossido di calcio), che rotte in un bugliolo d'acqua danno ossigeno libero per la respirazione, ed assorbendo l'acido carbonico dell'aria viziata, producono altr'acqua e del carbonato di calce.

Un apparecchio segnalatore sottomarino fa distinguere l'avvicinarsi e l'allontanarsi di una nave in moto dall'intensità del rumore caratteristico delle eliche. Con esso un sottomarino navigò tra torpedini di uno sbarramento ancorato pel rumore caratteristico dell'ondulazione delle torpedini stesse.

Il sottomarino può attendere sul fondo tranquillamente, e se il fondo fosse alto, allora può navigare quasi sempre alla stessa profondità,

in attesa del momento dell'agguato. Potendosi mantenere in acqua tranquille al disotto delle ondate può sempre fare esatti lanci di siluri, e dopo 4 minuti avere i tubi ricaricati e pronti. Una cucina elettrica permette la cottura degli alimenti per servire il rancio caldo all'equipaggio. Il costo d'un sommergibile è sui due milioni di lire, quello d'un siluro di 10.000 lire.

— In oggi i migliori sommergibili escono dal Cantiere Fiat-San Giorgio a Muggiano presso Spezia, secondo i piani ideati dall'ing. Cesare Laurenti, e con periscopi di sua invenzione, che si costruiscono solo all'Officina Galileo a Rifredi presso Firenze.

Con piani del Laurenti oggi si costruisce in Italia il sommergibile di 1200 T., in Inghilterra quello di 1500 T., ed in Russia quello di 3000 T.

COSTITUZIONE DELLA FLOTTA DA BATTAGLIA

— Riepilogando, tra le *navi da guerra*, cioè navi dello Stato, si ha l'*Armata*, cioè *flotta da battaglia* destinata a muovere sul nemico in *Squadre di incrociatori corazzati* seguite da Squadre di *corazzate*, le une e le altre in *Divisioni* di navi omogenee, ogni Divisione preceduta da un *esploratore*, ogni nave corazzata fiancheggiata da 2 *caccia-*

torpediniere. Il tutto seguito da 3 *incrociatori leggeri*, ognuno appoggio del gruppo delle rimanenti *cacciatorpediniere*, del gruppo delle *torpediniere* e del gruppo dei *sommergibili* da farsi manovrare per l'attacco secondo i casi eventuali.

— Segue l'incrociatore leggero appoggio delle navi *posa-mine* e delle navi *pescamine*.

— Segue l'incrociatore leggero appoggio del *parco aereostatico*, cioè dirigibili, palloni frenati, idrovolanti e monopiani, atti ad esplorare ed occasionalmente ad offendere con bombe e con mitragliera: l'esplorazione dall'alto è utile al tiro delle artiglierie, e può servire a scoprire i sommergibili sommersi.

— Seguono gl'*incrociatori ausiliari*, navi mercantili armate per esplorazioni, per operazioni da sbarco, e per la guerra da corsa cioè da cattura.

— Seguono le *navi-sussidiarie*, atte a comporre il delicato problema logistico della guerra sul mare, cioè la *nave-officina* per le principali riparazioni dei molteplici macchinari; le *navi-carboniere* e *petroliere* pel rinnovo dei combustibili (navi con attrezzi speciali atti al rifornimento con agevolezza, celerità, ed anche in mare ed in moto); le *navi-cisterne* per l'acqua delle caldaie a vapore, ed infine *navi-ospedale*, e *navi da carico* per provviste di munizioni e viveri.

* * *

— Siccome tutte le *navi da guerra*, vanno conservate all'altezza del progresso moderno, esse si rinnovano nel *ruolo delle navi da battaglia* dopo un periodo d'anni di servizio, che la pratica ha fissato a 10 anni per le piccole navi, a 15 per le medie, ed a 20 per le corazzate. Ma siccome, entro il possibile, le piccole modifiche di progresso vengono eseguite annualmente, così le navi invecchiate passano sul *ruolo degli incrociatori leggeri*, perchè possono servire ancora utilmente qualche anno quali navi scuole, navi pel servizio alle colonie, e navi di rappresentanza all'estero, che completano l'istruzione degli equipaggi e fanno prendere pratica dei mari e porti esteri.

Di questi incrociatori leggeri l'Italia ne ha 20 ancora utili e di variati tipi.

MINE SUBACQUEE

— La rade, siano di raddobbo che di rifornimento, fisse od eventuali, basi d'operazioni della flotta da battaglia, ed i loro accessi, stretti, canali o passi, d'ordinario sono difesi con *batterie costiere*, siano stabili ultrapotenti, che eventuali, ma di grosse artiglierie. Questi passi sono sempre corredati di forti *proiettori elettrici* per illuminare di notte il bersaglio alle batterie, e di *gonio-stadio-*

metri per misurare le distanze tra batteria e bersaglio.

— A completare questa difesa, si usa minare le acque sottostanti con sbarramenti di torpedini.

Gli *sbarramenti fissi*, dei passi necessari alle proprie navi, si fanno con *ginnoti sferici* ancorati in varie linee ed a scacchiera, e sommerse 12 metri in modo da non essere rimosse dalle navi che vi passano sopra. Da 2 stazioni costiere, mediante elettricità, si può far esplodere quel gruppo di ginnoti che si desidera, e che corrisponde al punto occupato dalla nave nemica che passa. Ogni ginnoto ha 100 kg. di esplosivo, che entro un raggio di 50 metri, è capace di affondare o danneggiare gravemente la nave bersaglio.

— Gli *sbarramenti eventuali* dei passi chiusi, cioè proscritti alle proprie navi, sono di *torpedini tronco-coniche* con la base superiore maggiore a calotta sferica, torpedini ancorate a 3 metri sott'acqua in varie linee ed a scacchiera, che esplodono per urto. Di sovente esse sono collegate tra loro con corde (marinairescamente *cavi*) che incontrate dalla nave nemica fanno convergere simultaneamente 2 torpedini ad urtare sui suoi 2 fianchi.

— Si usano altri sbarramenti di torpedini ad urto, ordinariamente di forma cilindrica con una calotta sferica alla base superiore, e detti *sbarramenti da blocco*. Essi, come i precedenti, vengono ancorati da navi speciali dette *navi posamine*, ma queste torpedini hanno la particolarità

di prendere automaticamente ancoraggio a 3 metri sott'acqua, di potersi ancorare per minare alcuni tratti di costa da bloccare, e di essere più sollecitamente messe a posto per eventualità urgente di difesa.

— Si usano *torpedini semi-galleggianti*, pure ad urto, ma di forma cilindrica a 2 calotte sferiche, e senza alcun ancoramento. Esse vengono gettate a mare, collegate a coppia da un cavo d'erba galleggiante, rilasciatole contemporaneamente dai 2 fianchi della nave presso la sua poppa, quando la nave fugge la caccia di nave nemica che guadagna cammino. Queste torpedini galleggiano per una mezz'ora, dopo la quale, se non hanno servito, vanno a fondo. Esse sono naturalmente destinate ad avere il cavo di collegamento preso dalla prua della nave in caccia, per riversarsi con urto sui suoi 2 fianchi, ed esplodere.

— Infine, le navi da battaglia, quando si ancorano, sogliono difendersi da uno sbarramento di travi galleggianti sorreggenti reti metalliche parasiluri, di facile trasporto, collocamento, e ripiegamento, per parte di navi apposite.

— Il miglior sistema per distruggere uno sbarramento fisso del nemico è quello delle *contro-mine*, sistema di piccole torpedini elettriche, collegate tra di loro, lasciate cadere in acqua in determinato modo sul luogo presunto dello sbarramento, e fatto esplodere inosservatamente.

— Il distruggere uno sbarramento di torpedini

ad urto è sempre pericoloso, ma vi si arriva facendo rastrellare il fondo da un cavo di canapa, trainato ai 2 estremi da 2 torpediniere. Il cavo rimorchiato prende i cavi d'ormeggio delle torpedini, tra le torpedini ed il suo peso-àncora, sposta le torpedini in massa, e le ricupera a fascio. Molte torpedini esplodono per urto fra di loro o per reciproca esplosione, le rimanenti si avvicinano con precauzione per sopraccaricarle di altri pesi-àncora, onde rilasciate in gran fondale, vadano a riposare inerti sul fondo.

— Migliore però è il sistema di avere delle barche da pesca con motrice, e di pescare, con la rete a sacco, i pesi-àncora delle torpedini. Disarmeggiate così le torpedini, e riunite a fasci, varie esploderanno, e le altre, avvicinate con precauzione, potranno essere rese innocue come sopra, oppure essere anche recuperate dopo averle disarmate svitando i congegni ad urto. In tale operazione questa *nave pesca-mine* non deve mai avvicinare il sacco della rete, ma farlo avvicinare da un suo battello con solo 2 uomini pratici.

— Tali barche da pesca con motrice servono pure alla flotta da battaglia per provvederla di viveri freschi o mantenuti tali dai loro frigoriferi.

— Le grosse mareggiate spostano gli sbarramenti, massime se fatti precipitosamente, oppure distaccano le torpedini dal loro peso-àncora mediante il lavoro creato agli ormeggi. Così si dà il caso frequente di torpedini vaganti in galleggia-

mento, dannose a tutti, compreso ai neutri. Ad ovviare ciò è necessario che con una convenzione umanitaria internazionale ci si obblighi ad applicare alle torpedini ad urto un congegno che le disarmi quando vengono a galleggiare.

Speriamo in un avvenire più civile!

— Nella presente guerra, gl'inglesi hanno adoperato, su vastissima scala, la pesca di mine galleggianti, ed hanno noleggiato all'uopo una quantità di piroscafi pescherecci, di cui sono rimasti soddisfatti.

Questo fatto inviti l'Italia a proteggere vigorosamente la pesca nazionale, ed a promuovere la riforma in maniera che, se il nostro paese fosse impegnato in una guerra, avesse modo di giovarsi di un materiale solido ed adatto allo scopo quale il *naviglio peschereccio meccanico*.

AEREONAVI E VELIVOLI

— La flotta da battaglia ha pure bisogno delle aereonavi e dei velivoli, per le esplorazioni d'informazione, per scoprire i sommergibili sommersi, e per rettificare i tiri delle artiglierie segnalando posizione e distanza del nemico.

— E' qui il caso di ripetere, anche a sazietà, che dal momento che i sommergibili han fatto già parecchie vittime, e che le navi, qualunque sia la loro mole, non sono riuscite a scorgarli in tem-

po, la sola difesa che queste possono avere contro l'avversario nuovissimo è di essere avvistate in tempo della prossimità di uno o più sommergibili in agguato. Quest'avviso lo possono dare gli aereoplani esploratori, alla cui vista non sfugge il sommergibile anche quando navighi a grande profondità, come dall'alto si scorgono sempre i banchi scogliosi.

— In oggi l'Italia ha per uso navale alcuni palloni frenati, delle aereonavi e vari idrovolanti e monoplani, tutti muniti di pilota e di aviatore provvisto di bombe, mitragliera e mezzi di segnalazioni.

— Non bisogna esagerare la potenza del naviglio aereo, credendolo capace d'una azione militare decisiva, esso può però appoggiare le navi e danneggiare l'entroterra, cioè può servire alla flotta per esplorare e per localizzare le divisioni beligeranti nemiche, e può compiere incursioni sui cantieri navali, sui forti e sui magazzini; ma occorre essere esatti nell'offendere.

— Certo è da augurarsi che col progresso della navigazione aerea vengano limitati i dedicati alla morte e le offese disumane, con una convenzione umanitaria internazionale, che assegni alle aereonavi ed ai velivoli solo missioni d'esplorazioni, con proibizione di qualsiasi arma da essi e contro essi.

— Nel secolo attuale la civiltà deve mitigare la barbaria della guerra, e la guerra deve mantener-

si contro il Governo e le sue forze militari; mai si deve poter offendere gl'inermi cittadini, ne' distruggere monumenti o città libere da artiglieria. Qualunque siano le ragioni, da cui possa essere diretto uno Stato Maggiore Generale, esso commetterà sempre un gravissimo errore ogni qualvolta farà eseguire atti inutili. Tali sono quelli commessi da dirigibili e da aereoplani contro città non fortificate.

TELEGRAFIA SENZA FILI

— In oggi varie navi da pesca, molte navi mercantili, e tutte le navi da guerra, hanno il dispositivo a bordo della telegrafia senza fili, progresso moderno utile, resosi necessario, certamente per vari vantaggi, non ultimo quello del salvataggio di navi avariate in mezzo all'Oceano.

— Il continuo uso ha fatto progredire la Marconigrafia; infatti con *coherer* speciali serve al sommergibile come all'aereoplano; per la stessa antenna si possono lanciare due dispacci simultanei senza che le onde *herziane* si accavallino; anche le piccole antenne servono allo scopo, per limitate distanze, per cui si è potuto applicare alle comunicazioni tra reparti di truppa campeggiante. Dalla telegrafia, si è passati anche alla telefonia a filo.

— La Marconigrafia ha dato un potente aiuto alla strategia Navale, perchè un cavo telegrafico può

essere tagliato, oppure servire al nemico per le proprie comunicazioni, talora artificiose, mentre una stazione marconigrafica, finchè rimane salda e profetta, assicura le comunicazioni tra flotte naviganti, tra queste e le loro basi strategiche, e con i possedimenti lontani.

Un buon apparecchio, servito da un personale scelto ed esperto, riesce sempre a comunicare, comunque il nemico tenti d'impedirlo o semplicemente di ritardarlo. In oggi solo le perturbazioni atmosferiche possono momentaneamente ostacolare una trasmissione.

FLOTTE DA BATTAGLIA

— Dagli annuari navali ritraggo il naviglio delle principali flotte da battaglia, che espongo nel quadro qui appresso.

— Nei cento anni da Trafalgar a Tsuscima si registrano combattimenti navali, ma non vere battaglie come in quella della guerra Russo-Giapponese; in quel periodo le flotte quindi progredirono stentatamente più per forza dei progressi tecnici che pratici.

Nell'ultimo decennio, per l'esperienza di Tsuscima, si può affermare che il naviglio mondiale è stato rinnovato.

FLOTTE DA BATTAGLIA	Naviglio d'un campo			Naviglio del campo opposto				Naviglio in guardia	
	Germania	Austria	Turchia	Inghilterra	Giappone	Francia	Russia	Italia	Grecia
Corazzate da battaglia . . .	24	4	3	36	16	12	7	8	1
Incrociatori id.	24	8	3	40	14	10	14	16	4
Id. leggeri	60	8	3	48	20	18	18	20	4
Esploratori	4	2	—	12	2	6	4	1	—
Cacciatorpediniere	150	20	4	100	50	60	80	46	14
Torpediniere.	50	60	10	130	100	100	100	75	12
Sommergibili	40	10	—	70	15	80	70	18	4

IL FRUTTO DELLO SVILUPPO DELL'ARMATA ITALIANA

— Le spese per la Marina, cioè per la flotta da guerra, clamorosamente chiamate *improduttive*, hanno creato dal nulla un'industria che produce milioni di lire.

La siderurgica.

— Le costruzioni navali traevano tutto dall'estero, mentre oggi in Italia tutto è lavoro patrio; le più possenti navi escono complete da elementi tratti dal grembo della Patria.

— L'Elba fornisce il materiale elementare, l'Elba stessa, Piombino e Savona il ferro omogeneo, Savona le lamiere ed i ferri angolati, Cornigliano dall'Ansaldo e Livorno dalla Metallurgica il rame ed il *della*, Terni e Cornigliano l'acciaio, gli elementi dei cannoni e le piastre di corazze.

Sestri dall'Ansaldo, Livorno dall'Orlando e Napoli da Pattison le navi e le macchine, Muggiano dalla Fiat i sommergibili, Sampierdarena dall'Ansaldo, Spezia dal Vickers, Pozzuoli dall'Armstrong le artiglierie ed i proiettili, Avigliana ed il Liri gli esplosivi, Venezia i siluri, Firenze dal Galileo i riflettori elettrici, i telemetri, i periscopi, Genova carte marine e portolani italiani.

— Sono escite da cantieri nostrali, e completamente arredate, oltre tutte le nostre navi, i seguenti incrociatori corazzati esteri: Cristobal Colon

Spagnuolo, Averoff Greco, Kassuya e Nisshim Giapponesi, General Garibaldi, General Belgrado, General San Martin e Pueyrredon Argentini, oltre navi minori per altre nazioni.

— I cantieri di Genova, Sestri, Riva Trigoso, Livorno, Napoli, Palermo, Ancona, Chioggia hanno continuato lavoro di navi mercantili.

— Questa industria rinnovellata ai progressi moderni, ci ha riportata ad essere preferiti costruttori dei navigli da guerra e da commercio, ciò che frutta milioni di lire.

LA DESIDERATA PROTEZIONE ALLA FLOTTIGLIA PESCHERECCIA ITALIANA

— Il progresso delle costruzioni, conseguito, per le flotte da guerra e da commercio, con premi governativi, non è stato ancora esteso alla flottiglia da pesca, nonostante quanto segue:

— 1° In Italia occorre all'anno tanto pesce del valore di più di 100 milioni di lire, di cui solo 30 forniti dalla pesca costiera italiana, per cui più di 70 milioni di lire all'anno emigrano all'estero pel consumo, contro forte danno all'economia nazionale.

— 2° I 100 mila pescatori italiani producono 30 milioni di lire all'anno, mentre i 100 mila pescato-

ri francesi ne producono 155, ed i 100 mila pescatori inglesi ne producono 295, perciò l'organizzare la pesca italiana sulle direttive della pesca estera porta sicuramente una forte remunerazione all'economia nazionale.

— L'organizzazione della pesca moderna necessita la protezione alla pesca d'altura, la quale può farsi solo con moto-barche pontate munite di murata, atte a tenere il mare, ed a permettere con sicurezza, all'equipaggio, le manovre necessarie al proprio mestiere.

— Il Giappone c'insegna a premiare le moto-barche a seconda della velocità in miglia ottenute dall'applicazione del motore, ed a premiare le grosse barche pontate e con murata a seconda del tonnellaggio di spostamento.

— L'organizzazione della pesca a vera industria conduce a proteggere le società di pesca con vantaggi sui dazii, sui trasporti, sui frigoriferi e sulle fabbriche di pesce conciato (preparato in scatole).

Tutte le varie nazioni oceaniche ci presentano protezioni varie, sperimentate anche da più di 30 anni. Si scelgano perciò le più convenienti da applicarsi tra noi.

— In tutto ciò si abbia per stimolo che tutte le società da pesca delle nazioni oceaniche ricavano all'anno lautamente il 20 % sul capitale impiegato, da poter distribuire ai loro azionisti.

LA ISTRUZIONE PER GLI EQUIPAGGI ITALIANI

— Stante il progresso delle costruzioni navali, stante l'accumulamento sulle navi dei molteplici macchinari presentati dall'ingegneria moderna, facilmente si constatano le difficoltà del comando, e le responsabilità di tutti quelli, ufficiali, sotto ufficiali e marinari, che concorrono al buon andamento della nave.

Tanto nella pesca, che nella navigazione costiera, quanto nella navigazione a lungo corso, la condotta della nave esige che tutti i marinari, dal Capitano al marinaio, abbiano un'istruzione professionale proporzionata alle loro incombenze di bordo, cioè distinte per specialità.

— Le scuole di pesca devono essere le scuole primarie marittime, le scuole marittime professionali devono impartire l'insegnamento secondario, le scuole superiori nautiche devono formare alla moderna, gl'ingegneri, i capitani, i macchinisti ed i meccanici marittimi.

Questa è la riforma necessaria per la prosperità delle industrie marittime, perchè mentre occorre formare buoni stali maggiori, necessita pensare alla formazione dei marinari e dei sotto ufficiali, dando alle scuole, in varia epoca, il mezzo di fare delle escite pratiche in mare, onde gli allievi non debbano sempre contemplare il mare dalla costa

in tutto il periodo dei loro studi. Tali scuole accresceranno considerevolmente il valore intellettuale morale e tecnico degli equipaggi, delle navi sia da guerra, sia da commercio e da pesca.

— Alla realizzazione delle scuole marittime professionali è legato un interesse nazionale superiore avvenire, non solamente per le nostre industrie marittime, ma anche, in una certa misura, per la nostra marina da guerra, che è l'anello che congiunge e salda tutte le energie d'un paese marittimo.

— Per l'insegnamento industriale propriamente detto, lo Stato ha organizzati studi primari, medii e superiori con scuole pratiche e conservatori d'arti e mestieri, mentre per l'insegnamento marittimo esiste qualche primordiale scuola di pesca e varie scuole nautiche per capitani e macchinisti, nessuna scuola media per gli scelti ed i sotto ufficiali.

— Per l'agraria esistono circa 2 cattedre ambulanti per ogni provincia, mentre per la pesca, che è l'agraria del mare, non si ha nessuna cattedra ambulante in tutto il litorale costiero, che è di circa 7000 Km.

Nessuna scuola di pesca è munita di mezzi per la pesca moderna meccanica.

— E' necessario un'organizzazione metodica che assicuri una rendita più utile, accogliendo le scuole libere esistenti; lo Stato deve aprire scuole di pesca con programmi pratici. Il ragazzo deve es-

sere preparato per tappe, cioè interpolando gli studi con la pratica, ma per tutti i gradi della carriera marittima; gli studi devono trattare dell'allevamento dei pesci, della pesca costiera e d'altura, per cui il mozzo potrà diventare successivamente, marinaio, padrone, capitano.

— Codeste scuole devono essere completate con una scuola gratuita serale da farsi ai marinari adulti.

Questa scuola dovrebbe comprendere:

— 1° Un insegnamento scritto, cioè riassunto delle materie studiate nelle scuole elementari, dettatura, problemi circa la pesca e la navigazione, riassunto delle conversazioni fatte dal maestro.

— 2° Un insegnamento orale, cioè conversazione sul mare e sulle sue ricchezze, vantaggi della professione del marinaio, iscrizione marittima, igiene del marinaio, cure da farsi ai malati e feriti, scuole di nuoto e soccorso ai naufraghi, uso delle barche di salvataggio, barche pescanti con rete galleggiante od a sacco, scandagli, solcometri, bussole, termometri, barometri, differenti specie di pesci, ambienti da loro preferiti, e mezzi di pescarli.

— Il Belgio, la Francia ed il Giappone, ci presentano l'organizzazione scolastica marittima degna del più alto encomio; quella dobbiamo imitare.

— Il Giappone ha in Odawara, nella provincia di Kanagava, un istituto detto Suisan Koshujo che impartisce ai giovani l'istruzione e l'allevamento

pratico in tutte le discipline scientifiche ed industriali della pesca, cioè insegna: costruzioni navali, macchine, navigazione, elementi di diritto, contabilità, matematica, chimica, botanica, zoologia, oceanografia, meteorologia, batteriologia, tecnologia peschereccia, piscicoltura marina e d'acqua dolce.

— L'insegnamento è impartito in 3 corsi primari ed in 3 di perfezionamento; dopo i quali un corso accelerato serve per gli studi industriali riferentisi alle conce dei pesci, alla loro conservazione in scatole, alla fabbricazione degli olii, del brumeggio e dei concimi di pesci, alla manifattura delle reti; ed un corso superiore serve a costituire i maestri delle scuole di pesca.

— L'istituto è tenuto dal Ministero della Pubblica istruzione, con sovvenzione del Ministero d'Agricoltura e del Ministero Marina, è considerato pari alle scuole medie, ed è obbligato a sostenere le scuole di pesca primarie disseminate lungo le coste, le scuole serali gratuite agli adulti, e le conferenze nelle stazioni peschereccie quali cattedre ambulanti.

UTILIZZIAMO L'EMIGRAZIONE MARINARA ITALIANA

— Il marinaio costiero, e più ancora il marinaio pescatore emigra dall'Italia; l'Italia, eminentemente nazione marittima perde con ciò un forte capitale per l'economia nazionale. L'Italia non si accorge ancora quale ricchezza essa abbandoni nel non voler comprendere il valore economico nazionale dei suoi marinari.

— La navigazione costiera ha risentito danni dai regolamenti, massime dal traffico internazionale, per cui i marinari costieri non trovano più da ingaggiarsi.

Le modificazioni portate dalla vita del marinaio e dalle risorse del mestiere diminuiscono il numero dei pescatori.

— Il pescatore cerca un'esistenza meno pericolosa e più comoda. Una volta dal prodotto della pesca aveva un prezzo remuneratore, oggi, sia pei suoi attrezzi, sia perchè i pesci migratori sono stati devianti dalla costa per la navigazione a vapore, egli pesca molto meno, e vende male i suoi pesci, onde il mestiere non nutrice più l'uomo.

Una volta il pescatore guadagnava all'anno 500 lire, oggi ne guadagna circa 200, e molti bisogna che si contentino di 150. In queste condizioni il mestiere concede lacrime e privazioni nella famiglia del pescatore, dove per grazia di Dio, i figli sono la sola sua ricchezza.

— Quando la miseria attacca i pescatori, essi disertano dal mare e cercano guadagno altrove più comodo. Alcuni si danno alle industrie, e fanno perfino gli sterratori ed i minatori. Altri, cioè quelli che sentono la necessità della vita alla grande aria, ed al soffio vivificante del vento e del mare, si arruolano pescatori sulle grosse barche estere.

— Il nostro pescatore con piccola barca a vela non può lottare col suo prodotto contro la concorrenza estera del pesce pescato in abbondanza dalle grosse barche pontate ed a macchina, e spedito a poco prezzo così bene condizionato in ghiaccio e frigoriferi da sembrare fresco dopo più settimane dalla cattura.

Queste barche estere, dette volgarmente *motorbot*, sono di proprietà di cittadini esteri associati, sono equipaggiate quasi in totalità da italiani a lauta paga, perchè le Ditte armatrici fanno lauti guadagni per l'abbondanza del raccolto igienicamente conservato.

La barca a vela non può pescare oltre 30 braccia di fondo, pari a metri 54,87, mentre la barca a macchina pesca oltre 100 braccia.

— In generale sono pescatori siciliani quelli che vanno nell'America settentrionale, come al Canada, all'Alaska, alla Florida, in California, al Messico ed al Guatemala; sono adriatici quelli che vanno nell'America meridionale, come al Brasile, all'Uruguay ed all'Argentina; sono pugliesi quelli

che vanno in Australia, come nella Nuova Galles; ed adriatici-siciliani quelli che vanno nel Sudafrica, come al Capo di Buona Speranza ed al Natal. Sono calabresi-siciliani quelli che vanno al Marocco, in Algeria e Tunisia; sono adriatici quelli che vanno in Istria, Dalmazia, Albania, Grecia, Siria, Egitto.

— Nel Mediterraneo, capitali francesi armano flottiglie di barche a macchina sulle coste spagnole e del Marocco; capitali austro-ungarici armano flottiglie di moto-barche sulla costa adriatica; capitali germanici armano golette, che intercettano anguille dai pescatori sardi, per mandarle a Stuttgart e Berlino, via Marsiglia, con vagoni-vivai.

— Non veggio ancora una Società italiana, che, con mezzi moderni, metta in valore il *mare nostrum*.

E' sacrilegio lasciare infruttuoso, o meno fruttifero del possibile, qualsiasi tratto del nostro mare, poichè esso è fondo datoci dalla Natura per il nostro sostentamento materiale, e benessere morale, progresso civile.

— Tanto i marinai costieri che i pescatori costituiscono la pepiniera umana della gran flotta commerciale e della forte flotta da guerra; agli uni ed agli altri va provveduto con radicali miglioramenti e con vaste agevolazioni, onde non manchino uomini agli equipaggi, e non si paralizzino la prosperità, la ricchezza e la forza nazionale.

L'emigrazione sottrae robuste braccia al lavoro nostro, e disperde la popolazione marinara nostra, di un valore assai cospicuo per la vita del mare, sul quale per un secolare allenamento, si sono esercitati di padre in figlio alla scuola pratica del marinaio. Perdita grave di braccia, perchè non si possono paragonare a braccianti ed a sterratori, di più facile rimpiazzo, poichè non si può improvvisare una popolazione marinara, che deve essere nata al mare da genitori marinari. Perdita dolorosa lamentata, che nessuna nazione marittima può impunemente trascurare.

— Si consideri quale forza di produzione, e quale ricchezza per l'Italia, se questa emigrazione fosse stata organizzata dal capitale nostro ed aiutata dalla madre patria. Le nazioni aventi tradizione marinara, come l'Inghilterra e la Francia, armano vere flottiglie per la gran pesca in regioni lontane, da cui portano in patria un ricchissimo prodotto, che diffondono anche negli altri Stati.

I nostri pescatori, non avendo che il capitale delle loro braccia, hanno dovuto porre queste al servizio del capitale estero, sempre proclivi al ritorno in Patria, colla quale rimangono uniti per sentimento.

Coll'insegnamento e col credito marittimo, i nostri pescatori potranno darsi alla pesca d'altura nel Mediterraneo, e Dio voglia anche alla gran pesca sulla costa africana atlantica da Dakar, ove

natura offre tanta abbondanza di squisiti pesci, e dove ogni barca può pescare in un giorno fino 100 quintali di dentici, cernie, sogliole, triglie, araguste, tonni, muggini, sardine, acciughe e molti altri.

Possa l'Italia, in un avvenire prossimo, utilizzare i nostri valenti pescatori, che ora sono ricercati all'estero, quali lavoratori appassionati e resistenti, di gran coraggio in mare, e grandemente sobri; possa raccogliarli ed organizzarli alla moderna per tutelarli nel periglioso loro lavoro.

La nazione, col favorire la pesca ed i pescatori, raccoglie profitto commerciale e industriale per le costruzioni, l'attrezzatura, i macchinari e per la pesca stessa, che assorbe le innumerevoli ricchezze del mare, che sono del primo arrivato, e che fornisce, nel pesce, un nutrimento appetitoso e sano, che industrializzato nelle officine, spedito nelle città e campagne, può diventare, per la sua abbondanza, un elemento prezioso della vita a buon mercato, ed un regolatore dei prezzi dei generi di consumazione.

Dalle barche da 6000 a 20.000 lire si arriverà alle navi da 150 mila a 200 mila lire; dalle cooperative di pescatori si passerà alle società di armatori, ma le une e le altre, col profitto della pesca, arriveranno a pagare quei grossi pescherecci in un anno d'esercizio.

La pesca dev'essere la grande industria della nazione perchè il mare ammalia il corpo e genera

le virtù morali, che fanno i popoli liberi, sviluppando nelle anime l'abitudine alle sofferenze, il coraggio, l'audacia, il sacrificio eroico; lo sfruttamento del mare è una sorgente di ricchezza e di prosperità per la nazione.

RIFLESSIONI NAVALI SULLA GUERRA MONDIALE 1914-1915

La presente guerra appare motivata dall'antagonismo commerciale marittimo tra Germania ed Inghilterra, per la prevalenza della Germania, basata sulla sua perfetta organizzazione economico-militare, onde acquisire, pei Tedeschi, il primato industriale tra le Grandi Nazioni Mondiali.

La scintilla fu accesa il 2 agosto 1914 dall'Austria sotto il pretesto di dare una correzione alla Serbia per l'assassinio del Principe Ereditario d'Austria, avvenuto in Serrajevo, cioè in provincia serba mal governata da 30 anni dall'Austria; assassinio che avrebbe dovuto essere punito solo da tribunali locali.

La Russia domandò all'Austria cosa intendeva fare alla Serbia, sua pupilla slava, e Germania ed Austria dichiararono la guerra alla Serbia, Russia e Francia. La Germania occupò il Belgio neutrale per fare impeto su Parigi, e l'Inghilterra dichiarò la guerra per difendere l'indipendenza

del Belgio. Il Montenegro sostenne la causa della Serbia, mentre la Turchia fece causa con le due Nazioni Tedesche.

Il Belgio resistette un mese all'invasione Germanica, e sventò i piani del Kaiser, che voleva arrivare a Parigi in 15 giorni, percui, organizzate le resistenze, fu fatta guerra.

In *Europa*, guerra d'assedio di trincee, ad occidente tra Belgi-Inglesì-Francesi contro Germania su terreno Belgo-Franco-Alsazia; ad oriente tra Russi contro Germano-Austriaci in Prussia-Polonia-Galizia-Bucovina; a mezzogiorno tra Serbi-Montenegrini contro Austriaci in Bosnia-Erzegovina.

In *Asia* tra Russi-Inglesì contro Turchi sulle frontiere del Caucaso e della Persia. In *Africa* tra Inglesi contro Turchi sulla frontiera Egiziana del Canale di Suez.

Contemporaneamente, nei primi 6 mesi, alcuni incrociatori inglesi ebbero lavoro su tutti gli Oceani per catturare le navi da guerra e da commercio Germaniche-Austriache od obbligarle a disarmare nei porti di Nazioni neutrali.

E guerra di conquista di tutte le colonie Tedesche d'Africa e Cina, in cui l'Inghilterra fu aiutata dalla Francia, dal Portogallo e dal Giappone.

* * *

La Marina Germanica dette prova di solidità per la resistenza di alcuni incrociatori ausiliari,

e pel sapiente maneggio dei sommergibili, ma perse ogni padronanza sugli Oceani. Il blocco dei sommergibili tedeschi sulle coste inglesi è stato crudele, come è stata vandalica la condotta dell'esercito tedesco in Belgio: l'effetto morale del blocco è stato superiore all'effetto materiale, il quale è risultato di una nave affondata sopra 100 navi commerciali immuni che hanno trafficato. Detta marina Germanica, pur non disarmando la sua flotta patria da battaglia, e pur non deponendo il pensiero di dare all'avversaria una giornata navale, quando le si offrirono circostanze favorevoli, utilizzò le sue riserve di marinari per tenere guarnigioni nelle città costiere Belge, e mandò, sulla linea di fuoco, battaglioni fucilieri e batterie di grosso calibro servite da marinari di riserva.

La Marina Franco-Inglese del Mediterraneo tenne pressione nell'Adriatico alla flotta Austriaca; poco fece a Cattaro in aiuto ai Montenegrini; e nei Dardanelli, per difetto di competente esercito, non ha ancora riportato un trionfo segnalato, benchè la Russia loro abbia portato qualche aiuto dal Mar Nero.

La flotta oceanica Inglese è riuscita a dominare assolutamente tutte le vie commerciali, ed ha scortato i convogli di truppe coloniali dall'Australia, dall'India e dal Canada.

La grande flotta Inglese patria, esercitò pressione tale sulla grossa flotta Germanica, da non

farla muovere dalle sue difese di Helgoland e Kiel, ivi pure segregata dalla pressione della flotta Russa del Baltico. Detta flotta Britannica trovò modo di distaccare le riserve marine perchè servissero in Belgio e Francia a fianco dell'esercito, e vegliò a che un milione di soldati volontari, istruiti in Inghilterra, passassero incolumi in Francia a dare buona prova sulla linea di battaglia.

— Quest'esempio d'improvvisazione d'una forza nazionale è stato seguito in piccola scala dalla Francia nell'organizzazione della legione volontaria straniera, in cui presero posto anche volontari italiani.

— Sia nella guerra a terra che in quella di mare, non si potettero ancora avere scontri tali da motivare una cessazione di ostilità. Strano davvero non studiarci ad ottenere battaglie decisive, e solo quelle. Nella guerra a terra tutti i progressi vennero sperimentati, marconigrafia ed aviazione, treni blindati e moto-carri, grosse artiglierie. Il servizio logistico si avvantaggiò con le cassette-termos per presentare il rancio caldo ben condizionato alla truppa, in qualunque momento abbia luogo l'istante possibile del rancio.

— Forse non è stata un'assennata idea portare a combattere la guerra Europea anche in Africa, tra gente di colore con mentalità limitata; forse ne avremo delle conseguenze nella civilizzazione che l'Europa si è proposta di portare in quelle contrade di abbondante popolazione.

E' lecito domandarsi, come mai, due organismi potenti, come le forze Navali degli Imperi, Britanico e Germanico, non sono ancora discesi alla prova della battaglia navale grandiosa, che assicuri al vincitore il dominio assoluto del mare. La spiegazione di questo paradosso può essere la seguente: Il naviglio moderno ha raggiunto la perfezione straordinaria rivolta all'unico scopo dell'azione risolutiva. Tutto è stato predisposto perchè ogni nave risulti invincibile nella propria categoria, ma questa stessa perfezione ha frenato l'ardore del rischio. Esso non primeggia più. Ogni marina attende di logorare la sua avversaria per poterla assalire nella circostanza più favorevole. Siccome qualunque situazione fuori della normale non può prolungarsi indefinitamente, si può vaticinare che uno scontro accadrà. L'esito di questo scontro proverà il valore sincero della nave moderna, e la tormentata Umanità finalmente avrà cognizione di quanto valga la nave moderna, prodigio tecnico indiscutibile; e proverà a cosa servono le dispendiose corazzate, i velocissimi incrociatori, e perchè si è profuso in esse milioni di lire a centinaia.

* * *

Quale è il compito dell'Italia e della sua Armata nella contingenza presente? Sottrarre le popolazioni di sangue italiano e di lingua italiana al

giogo dell'Austria, la quale ha sempre governato odiosamente. A quest'uopo la nostra forza navale è temprata. Fidenti di essere aiutati da Inglesi e Francesi in Adriatico, i nostri marinai ardono di desiderio di entrare in un conflitto verso il quale li sospinge un sacro entusiasmo.

Ricordiamo che la guerra è un atto in sè stesso barbaro, che la coscienza moderna vorrebbe e dovrebbe restringere nei limiti, se non cavallereschi, almeno civili ed umanitari. Ricordiamo però che la guerra è fatta sempre al solo scopo di ottenere vittoria; quindi essa deve essere fatta e condotta nelle circostanze che si presumono più favorevoli. Così l'Italia ha atteso per 10 mesi queste circostanze, ed oggi viene ai fatti.

Ricordiamo i bellissimoi « *Inni alle Navi* » di Giacomo Ungarelli, pubblicati or sono pochi mesi. (Edizione Quintieri - L. 3). Ecco i nomi delle navi: Dante Alighieri — Giulio Cesare — Conte di Cavour — Leonardo da Vinci — Andrea Doria — Duilio.

N. dell'E.

I LIBRI DELLA SALUTE

(Edizioni Quintieri).

- HORACE FLETCHER - *L'arte di mangiar poco*
(Noi mangiamo troppo!). II ediz. - X mgl. L. 2.50
- HORACE FLETCHER - *L'appetito, i cibi e lo stomaco* (seguito all'*Arte di mangiar poco*) " 3.50
- Dott. E. PICCOLI - *Norme d'Igiene Nuova*. Due volumi " 4.—
- Dott. H. ZBINDEN - *Consigli ai nervosi ed alle loro famiglie*. II edizione " 2.—
- Dott. L. MONGERI - *Come si nasce*. Il problema sessuale e l'igiene della pubertà spiegati ai giovani d'ambo i sessi " 1.25
- Dott. PAUL GASTOU - *Tutto ciò che si può fare per il Cuolo Capelluto* (con *Formulario cosmetico* per lozioni, frizioni, ecc.) " 2.50
- Dott. MONTEUUIS - *La cucina in casa nostra*. Quale è e quale deve essere perchè si ottenga una perfetta alimentazione " 2.—
- Dott. G. AMBRON - *Per fare a meno del medico* " 2.—
- Dott. P. PICCININI - *L'azione dei medicamenti spiegata ai profani* (Medaglia d'Oro all'Esposizione d'Igiene di Buenos Ayres) " 3.50
- Dott. G. AMBRON - *Perchè i bimbi crescan sani* " 2.—
- Dott. F. STURA - *Aspettando il medico*. (Chirurgia popolare di urgenza). " 2.—
Adottato dal R. Istituto Nautico di Catania.
- Dott. G. GUELPA - *Digiuno e purga - Canizie e calvizie ed igiene dei capelli*. II ediz. con aggiunte " 1.50
- Dott. E. LAHMANN - *Malattie infettive curate secondo Natura*. Traduttori Dott. E. Piccoli ed A. Romano. " 2.50
- Dott. F. RUCH - *Cura morale della Nevrastenia nelle sue principali forme*. " 2.—
- Dott. GARNIER - *Nubili e Celibi*. (Inconvenienti e pericoli del celibato) " 2.50
- Dott. GARNIER - *Nevrastenia sessuale* " 2.50
- G. B. UGHETTI - *L'arte di riposare* " 2.—

"Minimi,, di cultura

Ogni numero L. 0.45 e in abbonamento L. 0.35

"MINIMI,, PUBBLICATI:

SERIE GENERALE.

1. G. L. PASSERINI - *Dante narrato agli italiani.*
2. A. CURTI - *La politica italiana del Risorgimento.*
3. G. CASTELLINI - *Fasi e dottrine del Nazionalismo italiano.*
4. G. DI BELSITO - *Per conoscere Balzac.*
5. G. BINETTI - *Per la carriera lirica. (Gli illusi - I prescelti - I maestri di canto - Gli agenti).*
6. G. ROCCA - *La preparazione spirituale della Germania.*
- 7-8. A. G. BRAGAGLIA - *Spionaggio militare, civile e commerciale. (Volumetto doppio).*
9. Dott. Rag. V. BONTADINI - *La cambiale ed altri effetti di commercio.*
10. Comandante CARLO SOMIGLI - *Le navi da guerra.*

SERIE SPECIALE.

1. MANASSERO (con la collaborazione tecnica dei proff. A. D'Aquino, A. Strocco, Nardini e Miss Suretha) - *I balli moderni: Tango - One step - Maxixe brésilienne - Furlana - La valse poudrée e langoureuse.*
- 2-3. Dott. F. MARTA - *Quando e come non bisogna aver figli. (Volumetto doppio).*

ABBONAMENTI.

Per 30 "Minimi,, della Serie generale . . . L. 10.50

Si può far decorrere l'abbonamento da qualsiasi numero, ma è obbligatorio non interrompere fino al 30° "Minimo,, spettante.

Per 30 "Minimi,, della Serie generale e speciale . . . L. 12.—

L'abbonato può scegliere liberamente fra quelli pubblicati ed è avvisato della pubblicazione di ogni nuovo "Minimo,,.

CASA EDITRICE
Dott. RICCARDO QUINTIERI
MILANO

*Chiedete il
Catalogo Generale*

*S'invia gratis
e franco*

Poesie

Romanzi

Novelle

Teatro

Musica

Varia letteratura

LA NOSTRA RIVISTA

e le seguenti collezioni:

I Romanzi nella Storia ogni vol. L. 0.95

I libri d'un fiato . . . » L. 2.—

Biblioteca varia . . . » L. 1.—

I libri della salute . . . Prezzi vari

Minimi di cultura . . . ogni vol. L. 0.45

... namento L. 0.35

BIBLIOTECA STORICA



INV. 55671

