
LE CONDIZIONI E LE OPERAZIONI DELLA MARINA SARDA DURANTE LA SECONDA GUERRA D'INDIPENDENZA.

FREDERICK C. SCHNEID

A mezzanotte del 26 aprile 1859 il capitano Valzi, del vapore *L'Insulaire*, appartenente alla ditta commerciale Valery Père et fils, arrivò a Genova da Livorno. Nel porto toscano aveva lasciato una fregata statunitense a elica e, cosa più importante, una città piena di voci che le truppe toscane stessero preparandosi a partire per il Piemonte e che gli ambasciatori britannico e austriaco vi si opponessero.^(*)

Poiché la guerra si avvicinava, voci come queste si levavano dovunque. Mentre stava a Genova, Valzi sentì dire che le truppe francesi erano sbarcate il giorno prima, e i giornali riportavano l'arrivo di 5500 soldati, però non vide alcuna traccia di navi da guerra nel porto. Alle tre del pomeriggio *L'Insulaire* partì da Genova per Marsiglia. Dodici ore dopo, a mezza strada per Marsiglia, scorse quattro vapori in rotta su Genova e, due ore più tardi, alle cinque del

(*) Frederick C. Schneid, dopo il dottorato di ricerca ottenuto alla Purdue University con lo storico militare Gunther Rothenberg, è professore ordinario di Storia e direttore del Dipartimento di Storia alla High Point University nella Carolina del Nord. È un esperto internazionale del periodo napoleonico e in particolare del Regno italiano. Attualmente è anche direttore della serie Editor, History of Warfare, della casa editrice olandese Brill e membro del collegio dei direttori dell'organizzazione interuniversitaria internazionale "Consortium on the Revolutionary Era, 1750-1850". Dal 1998 è inoltre direttore e coordinatore regionale della Società di Storia Militare americana per la zona del sud degli Stati Uniti.

L'autore desidera sottolineare l'estensivo e importante lavoro fornito dal suo assistente di ricerca Joshua Stutts.

mattino, alle Isole di Hyères, Valzi vide una fregata e tre vapori carichi di truppe.⁽¹⁾

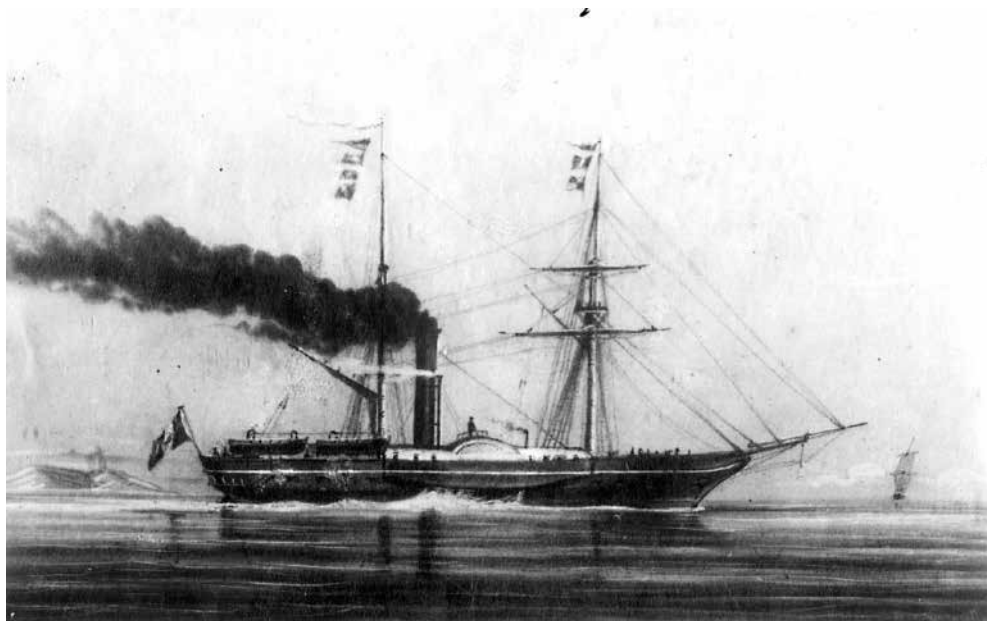
Poco dopo il suo arrivo nel porto di Marsiglia, Valzi redasse un rapporto per Félix Chabrié, capo del Servizio Navale. La ricapitolazione degli eventi capitati durante il suo viaggio fu la prima di quelle chieste da Chabrié, il quale stabilì che le compagnie di commercio con la centrale a Marsiglia ordinassero ai loro capitani in arrivo dall'Italia, dall'Africa e dal Levante di fornire rapporti sui movimenti di tutti i natanti incontrati nel corso del loro viaggio.⁽²⁾ Questo consentì ai Francesi sia di determinare la situazione delle squadre che stavano trasportando le truppe in Italia, sia, forse, di raccogliere informazioni sui movimenti delle navi austriache. Per questo il rapporto di Valzi è particolarmente importante per capire l'organizzazione e la valutazione dei trasporti via mare, ma è solo parzialmente corretto, perché c'erano nove navi in rotta da Tolone e Marsiglia su Genova nella notte dal 27 al 28 aprile 1859: sei erano francesi e tre sarde. Poiché il primo avvistamento fu a metà della notte e l'altro prima dell'alba, le osservazioni di Valzi furono comprensibilmente imprecise.

Questa squadra, sotto il viceammiraglio francese Romain Defossés, era il primo convoglio integrato franco-sardo della guerra. Partito da Tolone alle dieci del mattino del 27 aprile, comprendeva due vascelli a elica francesi, il *Bretagne* – battente l'insegna dell'ammiraglio – e il *Napoléon*. Le rimanenti unità includevano le pirocorvette sarde *Monzambano* e *Malfatano* e il trasporto a elica *Dora*. In origine faceva parte della squadra una quarta unità sarda, il trasporto a elica *Tanaro*, ma era stato trattenuto a Tolone in attesa dell'arrivo di un treno di truppe francesi.⁽³⁾ Una quinta nave, la pirofregata a ruote *Governolo*, era partita con

(1) Rapporto del capitano Valzi, 28 aprile 1859 a Marsiglia. Parigi, Château de Vincennes, Archives de la Marine [d'ora in poi ADM], BB3 715, Service général Correspondance. Anche se Valzi disse di non ricordare il nome della nave americana, H. Busk, nella sua *History of Navies of the World*, London, Warne and Routledge, 1859, appendice, 98, indica la *USS Wabash* come la fregata a elica (screw-frigate) di stazione nel Mediterraneo in quell'anno.

(2) Lettera di Chabrié al ministro della Marina, Hamelin, 28 aprile 1859, ADM BB3 715.

(3) La disposizione della squadra di Defossés è fornita da una lettera del capitano Jacquinet, prefetto marittimo del porto di Tolone, al ministro della Marina di Francia, del 27 aprile 1859, ADM BB3 714. L'ora di partenza e la composizione del convoglio si trovano in un rapporto del capitano della pirocorvetta *Malfatano* al viceammiraglio Enrico Serra, comandante la Regia Marina, in data 28 aprile 1859, e nel rapporto del capitano della pirocorvetta *Monzambano* al viceammiraglio Serra, in pari data; per quanto riguarda il ritardo del *Tanaro*, si veda il rapporto del comandante del *Monzambano*, Augusto Riboty, al



L'avviso a ruote, poi corvetta di 2° grado della Regia Marina sarda, *Monzambano*.

le altre navi sarde da Genova per Tolone, ma non ne era ripartita con la squadra.

Queste nove unità formavano la seconda ondata di navi da Marsiglia e Tolone per Genova. La prima aveva già sbarcato le truppe di cui si parlava nei giornali a Genova e di cui Valzi aveva riferito.⁽⁴⁾

L'integrazione delle navi sarde e francesi per il trasbordo di più di metà dell'esercito francese destinato in Italia rifletteva tanto l'accurata coordinazione e preparazione delle rispettive Marine quanto la fruttuosa modernizzazione della Marina sarda nel decennio precedente la seconda guerra d'indipendenza. L'ammodernamento della Marina era stato fondamentale nei piani di Cavour per proteggere ed espandere il commercio nazionale e assicurare che il Regno di Sardegna fosse visto dai suoi vicini e dalle Potenze europee come uno stato pienamente moderno.⁽⁵⁾

viceammiraglio Serra a Genova, sempre in data 28 aprile 1859; Roma, *Archivio Ufficio Storico della Marina Militare, Raccolta di base* [d'ora in avanti AUSMM, RB], busta 82, fascicolo 1.

(4) Charles Jacquinet al ministro della Marina, 27 aprile 1859, ADM BB3 714.

(5) S. Romiti, *Le Marine italiane nel Risorgimento (1748-1861)*, Roma, Italgraf, 1950, p. 264, 268 sg.

Il capitano di porto di Genova, capitano di vascello Giuseppe Carlo de Rey conte di Villarey, gestì l'arrivo e lo sbarco delle navi francesi e sarde, e spedì regolarmente telegrammi per avvertire i suoi colleghi comandanti di porto di Tolone e di Marsiglia del movimento marittimo durante questa operazione critica. Il 26 aprile l'ammiraglio Charles Jacquinet, prefetto marittimo di Tolone, aveva scritto a Rey in risposta a un precedente telegramma che annunciava l'imminente arrivo di cinque vascelli piemontesi, informandolo che erano arrivati "per cooperare al trasporto delle truppe" e che sarebbero "partiti alle 7 del mattino" del giorno seguente, fornendo a Rey i dettagli dei manifesti di carico dei soldati da trasportare e notando poi che il *Governolo* non sarebbe stato rimandato con le altre quattro navi perché di lì a breve gli sarebbe stata assegnata una missione.⁽⁶⁾

La squadra di Defossés partì da Tolone il 27 aprile, lasciando in porto parecchie navi in attesa d'essere caricate. Il *Tanaro* non era l'unica nave sarda in attesa di truppe: c'erano anche la fregata *Governolo* e la nave da guerra più nuova, la pirofregata a elica di 1° rango *Carlo Alberto*, preparata per imbarcare i soldati e navigare verso est il giorno dopo.⁽⁷⁾ Queste, ad ogni modo, non costituivano la seconda squadra di navi scorta avvistate da Valzi nella notte dal 27 al 28 aprile, composta invece dai mercantili francesi a vapore *Asmodée*, *Helvétie*, *Provence* e *Indus*, noleggiati per trasbordare forze da Marsiglia a Genova.⁽⁸⁾

La decisione d'impiegare la Marina sarda per aiutare quella francese nel trasporto delle truppe imperiali era stata specificatamente tratta in un incontro segreto tenuto a Parigi il 15 aprile fra il generale Alfonso della Marmora e il generale Adolphe Niel.⁽⁹⁾ La discussione iniziale sull'utilizzazione del trasporto per mare era avvenuta alla fine di gennaio durante i colloqui preliminari a Torino fra il generale Niel, La Marmora e lo stato maggiore piemontese,

(6) Il prefetto marittimo di Tolone, ammiraglio Charles Jacquinet al capitano del porto di Genova, Giuseppe Carlo Rey, AUSMM, *RB*, 82/1.

(7) Rapporto del capitano di vascello Provana del *Governolo*, 27 aprile 1859, *RB*, b. 82, f. 1, e rapporto del comandante del *Malfatano* sull'arrivo del *Carlo Alberto*, 28 aprile 1859, *RB*, b. 82, f. 1; il *Carlo Alberto* giunse a Tolone mentre le altre navi sarde stavano caricando e uscendo da Tolone.

(8) Elenco delle navi e truppe imbarcate 25 aprile-20 maggio 1859, compilato dal capo del Servizio della Marina, F. Chabrié, ADM *BB3* 715.

(9) Lettera al comandante della Marina a Genova da parte del ministro della Marina di Francia, Hamlin. Parigi, 15 aprile 1859, AUSMM, *RB*, 82/1.

formalizzati l'11 aprile 1859 in un piano coerente che integrava il trasporto marittimo con quello ferroviario.⁽¹⁰⁾

La Marina imperiale francese rivaleggiava con quella britannica, ed era la seconda più grande del mondo. Nondimeno le necessità di muovere rapidamente le truppe francesi verso Genova eccedevano le possibilità della flotta del Mediterraneo, perciò il ministro francese della Marina, Ferdinand-Alphonse Hamelin, aveva ordinato al comandante del Servizio Navale a Marsiglia, Félix Chabrié, di fornirgli un rapporto chiaro sulla disponibilità di mercantili privati da noleggiare per completare lo sforzo navale. In effetti, sei giorni prima Hamelin aveva scritto a Chabrié che La Marmora e Niel avevano concordato l'impiego della Marina sarda per concorrere alla spola da Tolone a Genova.⁽¹¹⁾

Chabrié informò Hamelin che più di 100 vapori mercantili erano disponibili nel porto di Marsiglia per il trasporto e potevano fornire lo spazio adeguato per 18 000-20 000 uomini. Aggiunse poi che se fossero state impiegate anche le navi a vela potevano essere trasportati altri 12 000-15 000 uomini. Tuttavia, benché la distanza da Marsiglia a Genova fosse assai breve, le navi a vela avrebbero preso più tempo per il viaggio di quelle a vapore, che richiedevano solo da 22 a 24 ore per arrivare a Genova.⁽¹²⁾

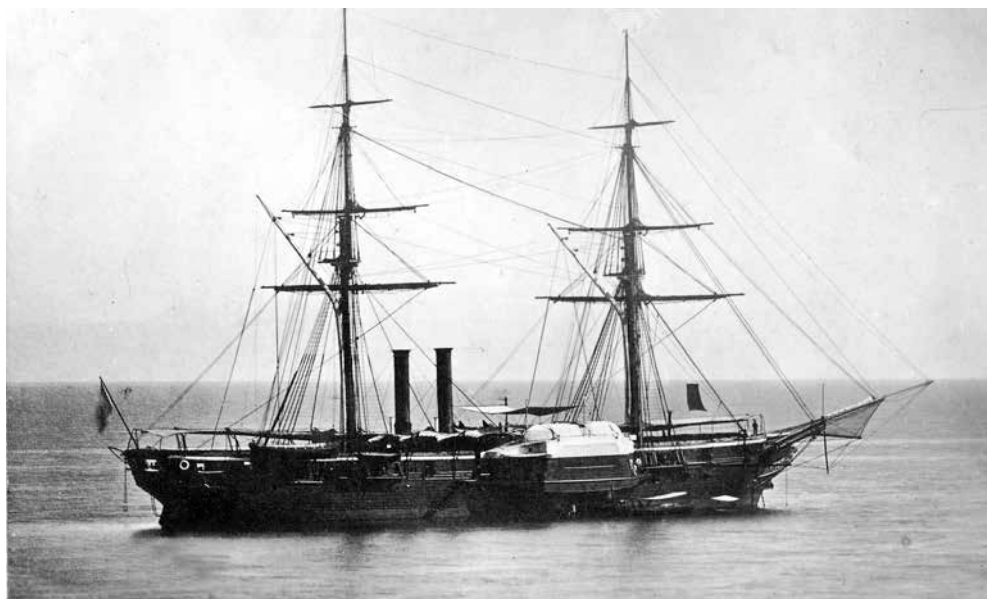
La marcata vastità del trasporto marittimo previsto necessitava di un'attenta coordinazione fra le potenze alleate. A questo fine i piemontesi avevano mandato il capitano di fregata Pompeo Provana del Sabbione a Tolone il 9 marzo per tenere Torino informata dei preparativi navali francesi.⁽¹³⁾ Provana comandava la fregata a ruote sarda *Governolo*, e il tempo da lui passato a Tolone prima dello scoppio della guerra gli permise di mantenere ottime comunicazioni col comandante francese del porto di Tolone nel corso delle prime

(10) Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito [d'ora in avanti AUSSME], G-17, b. 57/D, n. 322, *Itinerarii per le truppe francesi ad Alessandria e Torino*. Il piano completo fu redatto il 10 aprile, ma le note al piano indicano che l'incontro iniziale era stato tenuto alla fine di gennaio, che era lo stesso periodo degli incontri segreti fra Niel e i capi militari piemontesi.

(11) Félix Chabrié, capo del Servizio Navale a Marsiglia al ministro della Marina di Francia, Hamelin. Parigi, 21 aprile 1859, ADM BB3 715. La lettera comincia con l'affermazione che è la risposta a un telegramma spedito da Hamelin all'1:30 del mattino del 21 aprile.

(12) *Ibidem*, Chabrié a Hamelin, 21 aprile 1859.

(13) S. Romiti, *op. cit.*, p. 241.



1860. La pirofregata di 2° rango a ruote *Governolo*.

settimane di guerra. Ad ogni modo i francesi mandarono il capitano di vascello Chaigneau a Genova solo a metà aprile. Sia Provana sia Chaigneau tennero informati per telegrafo i rispettivi ministri e gli altri interessati nei porti coinvolti.⁽¹⁴⁾ Il 15 aprile il ministro della Marina di Francia scrisse a Rey, capitano del porto di Genova, una lettera classificata “Très confidentielle”:

Signor Comandante,

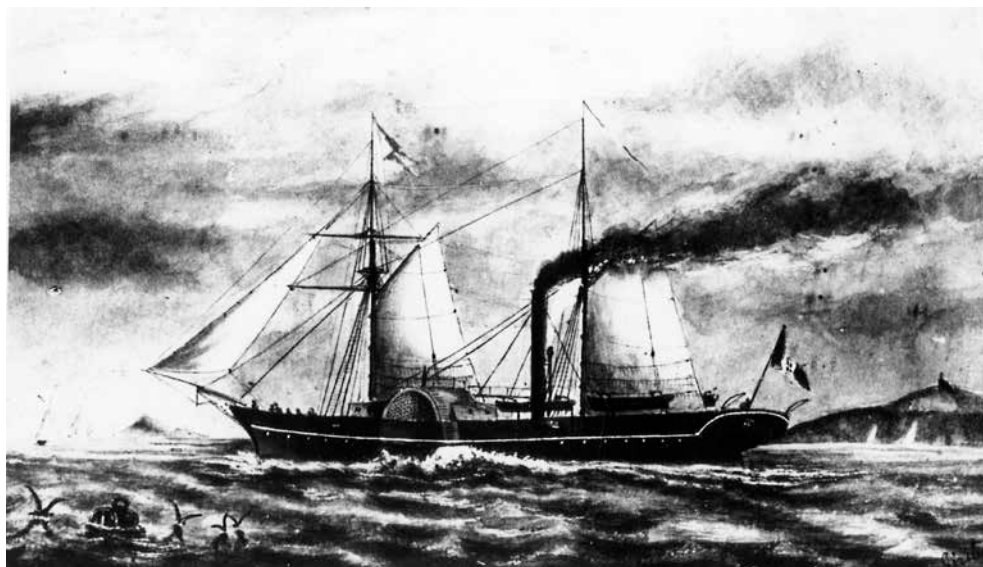
ho l'onore di annunciarvi che, in seguito a ciò che è stato concordato fra i generali La Marmora e Niel, ho incaricato il Capitano di vascello Chaigneau di venire a Genova dove, dopo aver discusso questo argomento con voi, prenderà tutte le misure possibili per consentire – tanto in fretta quanto sarà possibile – lo sbarco di truppe, cavalli, munizioni e materiali che il governo dell'Imperatore dovrà inviare a Genova e per facilitare lo stabilimento di caserme magazzini a disposizione a San Pier d'Arena.

(14) Francia e Regno di Sardegna avevano stabilito il collegamento fra i loro servizi telegrafici con un accordo nel 1853, seguito da una nuova intesa nel 1856. Vedi M. Block, *Statistique de France comparée avec les autres États de l'Europe*, Paris, D'Amyot, 1860, p. 10 e 351.

Io non ho dubbio che voi avrete ricevuto dal vostro governo le istruzioni sull'oggetto di questa missione e mi attendo che vogliate gentilmente assistere il Capitano Chaigneau nell'espletamento di essa con tutti i mezzi in vostro potere.

La missione di questo ufficiale superiore è di natura altamente confidenziale. Io suggerisco che voi evitiate qualsiasi cortesia di quelle che potrebbero dare al suo soggiorno a Genova un carattere ufficiale: apprezzerò il vostro aiuto in questo, in modo che non si attiri alcun interesse sul suo viaggio.⁽¹⁵⁾

Le operazioni navali piemontesi furono veloci ed efficienti e condotte senza intoppi. La coordinazione e la comunicazione tra gli ufficiali francesi Chaigneau e Jacquinet e i sardi ammiraglio Serra e capitano Rey assicurarono la rapidità del movimento. I vascelli sardi trasportarono 7458 soldati francesi nelle prime settimane di guerra, come evidenziato nella seguente tabella. Per di più i Piemontesi parteciparono al trasporto del generale francese Uhlich e della sua divisione a Livorno alla fine di maggio.



La corvetta di 2° rango a ruote *Malfatano*, varata nel 1844, nella Marina sarda fino al 1861.

(15) Il ministro della Marina di Francia, Hamelin, al comandante del porto di Genova, Rey, 15 aprile 1859, AUSMM, RB, 82/1.

Trasporto navale piemontese: 28 aprile-11 maggio 1859⁽¹⁶⁾

DATA	NAVE	PORTO DI PARTENZA	UNITÀ TRASPORTATA	UOMINI	CAVALLI
28-apr	<i>Monzambano</i>	Tolone	98° di Linea	259	17
28-apr	<i>Malfatano</i>	Tolone	91° di Linea	383	
28-apr	<i>Dora</i>	Tolone	91° di Linea	597	36
29-apr	<i>Tanaro</i>	Tolone	98° di Linea	634	19
29-apr	<i>Carlo Alberto</i>	Tolone	71° di Linea	924	20
30-apr	<i>Governolo</i>	Tolone	13° di Linea	600	4
1-mag	<i>Mozambano</i>	Tolone	65° di Linea	377	
2-mag	<i>Carlo Alberto</i>	Tolone	Gendarmeria della Guardia Imperiale e 3° Volteggianti della Guardia Imperiale	882	24
2-mag	<i>Dora</i>	Tolone	3° Volteggianti della Guardia Imperiale e militari vari	656	17

(16) Tabella ricavata da A. Beccaria, "Lo sbarco francese a Genova 1859", *Rassegna storica del Risorgimento*, anno XII, fasc. II, aprile-giugno 1925, p. 413-418, sviluppata ed emendata secondo i documenti d'archivio e i rapporti dei capitani delle navi e dei prefetti marittimi di Tolone, ADM BB3 714; Marsiglia, ADM BB3 715; e del capitano di porto di Genova, AUSMM, RB, 82/1.

2-mag	<i>Tanaro</i>	Tolone	3° Volteggiatori della Guardia Imperiale e Stato Maggiore del I Corpo d'Armata	626	20
4-mag	<i>Governolo</i>	Tolone	72° di Linea	414	12
6-mag	<i>Vittorio Emanuele</i>	Tolone	Diversi di Linea e "isolati"	230	31
8-mag	<i>Tanaro</i>	Tolone	Truppe diverse	117	46
11-mag	<i>Dora</i>	Tolone	Truppe diverse	91	17
11-mag	<i>Tanaro</i>	Bastia	1° Reggimento della Legione Straniera	668	34

La movimentazione delle truppe fu effettuata senza incidenti, e bisogna ricordare che la velocità del trasporto e il numero dei vascelli francesi e piemontesi che facevano i viaggi "d'andata e ritorno" fra Marsiglia, Tolone e Genova avrebbero di per sé portato a incidenti. A dire il vero, questa fu una preoccupazione per entrambe le autorità navali francesi e sarde, ma, prima della partenza della sua squadra combinata franco-sarda, il 26 aprile De Fossés scrisse al capitano Provana, comandante del *Governolo* e responsabile della parte piemontese del trasporto, chiare istruzioni sulla condotta delle operazioni.⁽¹⁷⁾

[1]

Squadron d'Evolution
Commandant en Chef

Tolone 26 April 1859

Nave di linea: *La Bretagne*
Monsieur le Commandant

(17) I due ordini citati per esteso qui possono essere trovati in Lettera da Defossés a Provana, con istruzioni da Louis Narcisse Chopart a Provana AUSMM, *RB*, 82/1.

Ho l'onore di mandarvi comunicazione dell'istruzione, che è stata data in modo da evitare collisioni di note fra tutte le navi da guerra francesi e quelle mercantili, che stanno venendo usate come trasporto truppe da Tolone e Marsiglia a Genova.

Ho pensato che sarebbe stato d'interesse per voi conoscerle e informare le navi della Marina Sarda che saranno chiamate a fare lo stesso viaggio, così che da entrambe le parti siano prese tutte le misure per evitare sfortunate collisioni che, considerando il gran numero di navi in mare sulla rotta da Tolone a Genova, sarebbero inevitabili se non agissimo in anticipo per prevenirle.

Vice Ammiraglio, Senatore,
Comandante in Capo della Squadra d'Evoluzione
firmato Romain Defossés

[2]

Tolone 26 aprile 1859

Squadra d'Evoluzione

Ordini per la notte durante la navigazione da Tolone a Genova

Con calma o venti da Ovest:

Le navi navigheranno da Tolone a Genova passando al di fuori delle Isole d'Hyerès e, in linea spezzata, passando a 9 miglia dai Capi Taillat e Melle, da questo punto direttamente su Genova.

Al ritorno da Genova a Tolone passeranno in linea spezzata partendo da Genova e passando a 3 miglia dai Capi Noli, Melle, La Garoupe e Taillat. Entreranno nelle Isole d'Hyerès dal passo orientale e usciranno per il passo piccolo.

Con venti da Est e da Nord Est

Le navi navigheranno da Tolone a Genova passando all'interno delle Isole d'Hyerès, seguitando in linea spezzata, passando a 3 miglia dai Capi Taillat, La Garoupe, Melle, Noli e puntando su Genova.

Al ritorno procederanno seguendo in linea spezzata partendo da Genova e passando a 9 miglia dai Capi Melle, Taillat e lasciando le Isole d'Hyeres.

6° Ammiraglio, Capo di Stato Maggiore: firmato Chopart

Copia mandata a e firmata da Provana

Sfortunatamente i documenti d'archivio, i giornali di bordo o anche il rapporti di Valzi non ci dicono il tipo di venti o la rotta presa dai rispettivi convogli. È ad ogni modo chiaro che gli ordini impartiti non furono limitati alla singola squadra comandata da Defossés, ma eseguiti da tutte le navi in viaggio per e da Tolone, Marsiglia e Genova.

Il trasporto della divisione Uhlrich

Il trasbordo marittimo iniziale trasferì felicemente a Genova più di 79 000 soldati francesi in tre settimane; molti dei soldati furono trasportati nella prima settimana della guerra.⁽¹⁸⁾ Dopo che le armate franco-piemontesi presero l'offensiva nel corso della terza settimana di maggio, fu deciso di distaccare una delle due divisioni del V corpo del principe Napoleone Gerolamo a Livorno. L'altra divisione, d'Autmarre, era sbarcata in precedenza a Genova e in quel momento era in Valle Scrivia. La divisione Uhlrich era sbarcata di recente a Genova e ancora ci si trovava quando fu presa la decisione di trasportarla in Toscana, operazione che avrebbe permesso ai Francesi di marciare attraverso i ducati di Modena, Parma e Piacenza e minacciare gli Austriaci, che avevano una guarnigione a Bologna. Del resto Cavour in origine aveva pianificato di sostenere le rivoluzioni nei Ducati, ma lo spiegamento delle truppe francesi avrebbe avuto maggiore efficacia nel controllare la transizione del potere piuttosto che dover avere a che fare col disordine di una rivoluzione.

Il 18 maggio il capitano di vascello Chaigneau scrisse all'ammiraglio Serra chiedendo informazioni circa il numero di navi disponibili per trasportare truppe, cavalli e carriaggi a Livorno. Chaigneau disse a Serra che il principe Napoleone era ancora al Quartier Generale Imperiale ad Alessandria, ma sarebbe arrivato presto a Genova per viaggiare con una parte del suo Corpo

(18) Cfr. A. Beccaria, *op. cit.*, p. 413-418, e i rapporti dei capitani e dei prefetti marittimi di Tolone, ADM BB5 714; Marsiglia, ADM BB3 715, e del capitano di porto di Genova, AUSMM, RB, 82/1.



Il trasporto a elica di 2^a classe *Dora*.

d'Armata.⁽¹⁹⁾ Una seconda lettera di Chaigneau a Serra annunciava che stava mandando il suo capo di stato maggiore, il tenente di vascello de Beaulieu a Livorno per coordinare le operazioni in quel porto.⁽²⁰⁾ Chaigneau indicò in entrambe le lettere che il *Tanaro* e l'*Authion* sarebbero stati richiesti per le operazioni in aggiunta alle altre navi disponibili. L'*Authion* fu chiesto per necessità straordinarie, per un simile motivo.

Nella notte del 21 maggio il principe Napoleone Gerolamo partì per Livorno sulla nave personale di Napoleone III, la *Reine Hortense*, col *Tanaro* che portava il suo stato maggiore, i cavalli e i bagagli.⁽²¹⁾ Dal 24 al 26 maggio 1859 le navi sarde *Tanaro*, *Dora*, *Monzambano*, *Malfatano* e il *Carlo Alberto* trasferirono approssimativamente 1000 uomini a Livorno. Successivamente le navi dovevano cooperare con la flotta francese che si stava preparando a condurre le operazioni nell'Adriatico, per le quali comunque i piemontesi dovevano fornire sostegno logistico: il *Carlo Alberto* fu designato per il trasporto truppe,

(19) Lettera da Chaigneau a Serra, 18 maggio 1859, AUSMM, RB, 82/1.

(20) *Ibidem*.

(21) Lettera da A. du Buisson, aiutante di Sua Altezza Imperiale il principe Napoleone all'ammiraglio Serra a Genova, 21 maggio 1859, e rapporto del capitano del *Tanaro* del 22 maggio 1859, AUSMM, RB, 82/1.

mentre il *Monzambano* e il *Malfatano* avrebbero rifornito la flotta in Adriatico di carbone e polvere da sparo.⁽²²⁾

Infrastrutture portuali

Il trasporto per mare nel 1859 fu facilitato dalla fortunata vicinanza dei tre porti che erano i punti focali dei movimenti militari. Marsiglia, Tolone e Genova distano meno di 180 miglia nautiche, e sono perciò ben all'interno d'un ragionevole raggio di trasporto rapido. I piani iniziali di trasporto richiedevano lo spiegamento via mare d'un solo corpo d'armata nella prima settimana di guerra, anche se entro dieci giorni, secondo i piani ultimati a Torino, i Francesi avevano deciso di raddoppiare quel numero, come evidenziato dalla richiesta relativa alla disponibilità dei mercantili a Marsiglia.⁽²³⁾ Marsiglia era il più grosso porto francese, con più di 124 vapori mercantili e oltre 640 altre navi registrate da compagnie della città. Quando Chabrié scrisse ad Hamelin il 21 aprile e riferì la disponibilità di oltre 100 vapori per il trasporto, non stava esagerando.⁽²⁴⁾ Il porto poteva sbrigare il movimento delle navi con relative facilità, anche se Chabrié sottolineava che le sue stime sulla disponibilità di navi non potevano essere confermate finché non avesse avuto il permesso di discuterne coi rispettivi armatori.⁽²⁵⁾

A differenza della sua controparte commerciale, Tolone era un porto militare. Questo non limitava l'ampiezza delle operazioni navali, poiché la Marina francese aveva espanso le strutture portuali di pari passo coll'aumento delle ambizioni oltremarine di Napoleone III. I Francesi avevano già una squadra nelle acque dell'Indocina e stavano preparandosi per un'operazione congiunta coi Britannici in Cina.⁽²⁶⁾

(22) Sulle operazioni per Livorno si vedano i rapporti dei capitani del *Monzambano*, il 24 maggio 1859, del *Malfatano* e del *Tanaro*, il 25 maggio 1859 e del *Dora*, il 26 maggio 1859, AUSMM, RB, 82/1; sulla richiesta francese per un sostegno piemontese alle operazioni adriatiche, Lettera del prefetto marittimo di Tolone all'ammiraglio Serra, il 26 maggio 1859.

(23) AUSSME G-17, b. 57/D, Itinerarii per le truppe francesi; Chabrié ad Hamelin, 21 aprile 1859, ADM BB3 715.

(24) M. Block, *op. cit.*, p. 265.

(25) Chabrié ad Hamelin, 21 April 1859, ADM BB3 715.

(26) Lo studio più dettagliato sulla Marina di Napoleone III è quello di M. Battesti, *La Marine de Napoléon III: Une politique navale. Thèse de doctorat d'histoire*, 2 vol., Paris, Service historique de la Marine, 1997.

Tolone era diviso fra la Nouvelle Darse, che era il porto militare, e l'Ancienne Darse, usata per i mercantili, e poteva accogliere 28 navi di linea di primo rango (vascelli) e, se erano ormeggiati ben affiancati nella Nouvelle Darse, “ci sarebbe stato ancora spazio per ventiquattro fregate delle maggiori dimensioni e per un buon numero di naviglio minore”.⁽²⁷⁾ Un accurato esame della mappa indica che la linea ferroviaria per il porto terminava all'Arsenale di Castigneau, vicino alla Nouvelle Darse.

Nei primi anni del suo governo, Cavour aveva deciso di espandere il commercio piemontese e di sviluppare un sistema portuale simile a quello francese. Perciò Marsiglia come il principale porto commerciale e Tolone come quello militare divennero il modello del Piemonte. Genova sarebbe stata il porto commerciale centrale, collegato per ferrovia a Torino, mentre Spezia sarebbe stata sviluppata come principale porto militare.⁽²⁸⁾



Il porto di Genova dalla Scuola di Marina, così come lo vide lo scrittore Augusto Vittorio Vecchi (Jack la Bolina) all'arrivo dei francesi. Immagine del 1860.

(27) H. Busk, *op. cit.*, p. 178.

(28) S. Romiti, *op. cit.*, p. 268.

Il porto di Genova non aveva conosciuto alcuna significativa espansione nel corso degli anni '50, nonostante l'aumento del volume di commercio e i suoi collegamenti ferroviari col resto del Regno. Nel 1856 erano stati fatti alcuni piani, ma il porto non fu allargato fino alla fine degli anni '80. Comunque le sue infrastrutture furono sufficienti ad accogliere le navi francesi e piemontesi che traghettavano le truppe nell'ultima settimana d'aprile e fino alla metà di maggio.

Il porto era diviso in Molo Vecchio e Molo Nuovo. In quest'ultimo potevano essere ormeggiati dieci vascelli di linea di primo rango, mentre altre otto navi di linea di secondo rango e parecchi piroscafi potevano essere ancorati senza disturbare la normale attività commerciale.⁽²⁹⁾ C'erano due moli, che servivano innanzitutto da protezione del porto in caso di cattivo tempo, ma anche per ormeggio mercantile. All'interno della rada c'erano quattro ponti di carico e scarico, che potevano servire pure come banchine d'ormeggio, se necessario. Infine, il porto aveva cinque banchine. La rada interna aveva due ancoraggi e altri tre erano disponibili all'esterno.⁽³⁰⁾

Anche se le navi erano ormeggiate ai moli per imbarcare truppe a Tolone e Marsiglia, sembra che le truppe fossero sbarcate a Genova sui moli e sulle banchine, e per mezzo di piccole imbarcazioni. Il dipinto dello sbarco nel porto



Sbarco delle truppe francesi nel porto di Genova. (Dipinto di C.F. Dubreuil)

(29) E. Molinari, A. Descazzi, *Di un progetto di Massima relativo al porto di Genova*, Genova, s.e., 1856, p. 7.

(30) L'autore desidera ringraziare il personale dell'Ufficio Storico della Marina Militare per questa informazione.



Sbarco di Napoleone III a Genova il 12 maggio 1859. (Dipinto di C.F. Dubreuil)

di Genova, dell'artista francese del XIX secolo Cheri François Dubreuil, mostra chiaramente diversi vascelli a elica francesi e alcuni piroscafi sullo sfondo che portano truppe a terra per mezzo di barconi o di lance a remi.

Un secondo dipinto di Dubreuil, sullo sbarco di Napoleone III a Genova il 12 maggio 1859, mostra le truppe che sbarcano usando scialuppe o lance a remi, come pure navi ormeggiate lungo i moli mercantili.

Carbone

La linfa vitale della guerra nell'età del vapore era la disponibilità di carbone per alimentare le macchine.

La Marina sarda beneficiava in costi e disponibilità del carbone scoperto in Sardegna nel 1851 e dell'intenso uso di carbone sulle proprie navi. Il carbone sardo forniva un potere calorifico relativamente alto, ma inferiore rispetto a quello dei carboni acquistati in Scozia, o a Newcastle o Lancaster in Inghilterra.⁽³¹⁾ Ciò nondimeno, la differenza non era estrema ed esso forniva

(31) Statistiche di raffronto dei carboni sardi, scozzesi e inglesi possono essere reperite in *The Transactions of the Society of Engineers*, Londra, E. & F. Spon, 1880, p. 105. Lo studio delle qualità del carbone sardo lo collocava in buona posizione per ferrovie e vapori se il costo di quello britannico era alto.

un'economica fonte d'energia solida, perciò i Piemontesi non acquistavano carbone britannico per alimentare la loro flotta, come invece facevano i Francesi. Questi ultimi adoperavano il loro carbone nazionale per la flotta mercantile, ma la Marina militare francese usava quello britannico perché bruciava con meno scorie e forniva un'energia maggiore del loro carbone nazionale.⁽³²⁾

La quantità di carbone adoperata dalle navi sarde durante il primo mese di guerra è la seguente:

Consumo di carbone⁽³³⁾

Monzambano

23-28 aprile 1859: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
42 h 15 m	52 000	27	46 h 55 m	36

28 aprile al 1° maggio 1859: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
47 h	54 000	28	52	20

(32) Busk, *op. cit.*, p. 158.

(33) I dati sono una compilazione di elementi specifici relativi ad alcune navi scelte che navigarono da Genova a Tolone e a Livorno per servizio ufficiale. Le navi summenzionate con dati mancanti o inconcludenti non sono state incluse. Tutte le informazioni sulle ore di moto, il consumo di carbone, le macchine accese o fredde sono state tratte da una molteplicità di rapporti dei capitani delle navi sarde dopo il loro ritorno a Genova, trovati in AUSMM, *RB*, 82/1. Nessun dato è risultato disponibile per il *Carlo Alberto* e il *Vittorio Emanuele*. I dati per il *Governolo* non sono stati esposti perché non danno la quantità di carbone consumata dalla nave.

2-25 maggio 1859: Genova a Tolone a Livorno a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
52 h 30 m	58 000	30	59 h 45 m	16 h 30 m

Dora

24 aprile-29 aprile 1859:(*) Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
45 h	40 000	43	N/D	N/D

29 aprile-3 maggio 1859: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
42 h	40 000	42	N/D	N/D

3-11 maggio 1859: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
45 h	53 000	57	N/D	N/D

17-26 maggio 1859: Genova a Tolone a Marsiglia a Livorno a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
N/D	72 162	57	N/D	N/D

Tanaro

24 aprile-29 aprile: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
43 h	49 797	41	N/D	N/D

29 aprile-2 maggio: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
41 h 50 m	41 000	40	N/D	N/D

3-8 maggio 1859: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
48 h	46 438	47	N/D	N/D

9-11 maggio 1859: Genova a Bastia a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
32 h	29 612	34	N/D	N/D

16 maggio 1859: Genova a Livorno a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
23 h	23 764	30	N/D	N/D

22 maggio 1859: Genova a Livorno a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
N/D	21 000	30	N/D	N/D

Malfatano

26 aprile-30 aprile 1859: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
49 h	45 000	13	49 h	N/D

29 aprile-24 maggio 1859: Genova a Tolone a Genova:

ORE DI MOTO	CARBONE (KG)	OLIO (KG)	ORE DI FUOCO (MACCHINE ACCESE)	ORE DI FUOCO INDIETRO (MACCHINE SPENTE)
59 h	61 000	30	59 h	N/D

Questi rapporti dei comandanti di nave indicano che furono usati approssimativamente 670 000 kg o 670 t di carbone dalle navi sarde per traghettare le truppe francesi durante le prime settimane della guerra e poi, nel corso della terza settimana di maggio, per trasportare la divisione Uhlrich del V corpo del principe Napoleone Gerolamo a Livorno.

La flotta francese fu rifornita a Marsiglia e a Tolone, ma il 7 giugno, nel corso della preparazione delle operazioni in Adriatico, i Francesi richiesero che le loro navi a Genova avessero libero accesso alle munizioni dell'arsenale e al carbone dei magazzini locali.⁽³⁴⁾



La pirofregata di 1° rango a elica *Vittorio Emanuele*.

(34) Lettera al viceammiraglio Serra dal *Sous-Intendant* dell'*Armée d'Italie*, Genova, 7 giugno 1859, AUSMM, RB, 82/1.

La Marina sarda nell'aprile-maggio 1859

La Marina piemontese non era limitata ai sette vapori che parteciparono al trasbordo durante i tre mesi della guerra nel 1859. La Regia Marina constava di 24 navi, di cui metà erano a vela e l'altra metà a vapore.

Anche se Cavour fu la forza direttrice della modernizzazione della Marina sarda, un certo numero di navi a vapore era stato costruito negli anni precedenti la prima guerra d'Indipendenza del 1848.

Di seguito è riportata una tabella relativa alle navi impiegate nel 1859:

NOME E ANNO DI VARO	TIPO DI NAVE	EQUIPAGGIO (PIEDE DI PACE)	EQUIPAGGIO (PIEDE DI GUERRA)	CAVALLI VAPORE	PEZZI	DISLOCAMENTO (T)
<i>Carlo Alberto</i> (1853)	Fregata a elica	434	556	400	51	3283
<i>Vittorio Emanuele</i> (1856)	Fregata a elica	437	556	500	51	3126
<i>Governolo</i> (1849)	Fregata a ruote	281	365	450	12	1700
<i>Monzambano</i> (1841)	Corvetta a ruote	67	81	200	4	900
<i>Malfatano</i> (1844)	Corvetta a ruote	67	81	160	4	682
<i>Dora</i> (1855)	Trasporto a elica	70	88 ⁽³⁵⁾	240	2	N/A

(35) Numeri precisi per il piede di guerra non sono stati reperiti per il *Dora* e il *Tanaro*; solo il piede di pace. Per le cinque navi in cui entrambi i dati erano noti è stata fatta una media. Questi numeri rimasero sostanzialmente gli stessi in tutte le occorrenze e ci si è accorti che nel periodo di pace ogni nave portava all'incirca il 79% della sua capacità bellica. Adoperando questo dato, sono state preparate le stime per la capacità bellica del *Dora* e del *Tanaro*.

<i>Tanaro</i> (1854)	Trasporto a elica	70	88 ⁽³⁶⁾	200	2	N/A
-------------------------	----------------------	----	--------------------	-----	---	-----

Le rimanenti navi a vapore della Marina e le loro condizioni allo scoppio della guerra erano come segue:⁽³⁷⁾

<i>Costituzione</i>	Fregata a ruote	ai lavori a Genova
<i>Tripoli</i>	Corvetta a ruote	ai lavori a Genova
<i>Authion</i>	Brigantino a ruote	in mare e non disponibile
<i>Gulnara</i>	Brigantino a ruote	a Cagliari
<i>Ichnusa</i>	Brigantino a ruote	al Varignano



La Regia Marina Sarda aveva perciò dodici navi a vapore costruite fra la metà degli anni '40 e gli anni '50. In pratica, una tredicesima nave, la fregata a elica *Maria Adelaide*, era in costruzione e non ancora disponibile quando la guerra scoppiò.

Verso la metà del XIX secolo, i Piemontesi non avevano le strutture per costruire navi a vapore, e le loro erano fatte nei cantieri inglesi. Come risultato, la progettazione delle navi piemontesi fu molto influenzata dai modelli britannici, ed

L'avviso a ruote in legno *Authion*.

(36) Vedi la nota precedente.

(37) Ufficio Storico, *La guerra del 1859*, 5 vol., Roma, Comando del Corpo di Stato Maggiore, 1910-1912, vol. I, p. 60, 168 sg.

ebbero macchine marine e relative dimensioni comparabili a quelle delle navi inglesi del tempo.

Per poter collocare la Marina sarda del 1859 nel contesto del tempo, quanto segue è una lista delle summenzionate navi piemontesi e dei loro equivalenti britannici più simili.

Le comparazioni sono state fatte consultando e analizzando le specifiche relative al dislocamento, ai cavalli vapore, all'equipaggio e al numero di pezzi. Dato che questi numeri erano strettamente correlati sia nelle navi sarde sia in quelle britanniche, si può desumere che le regie navi elencate (o i vascelli ad esse paragonabili) rispecchiassero una progettazione similare.

Comparazione dei vascelli sardi e inglesi⁽³⁸⁾

NOME	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO (T)	PEZZI	CAVALLI VAPORE
<i>Carlo Alberto</i>	434/556	3 283	51	400
<i>Vittorio Emanuele</i>	437/556	3 126	51	500
<i>HMS Euryalus</i>	515	3 125	51	400

(38) Le informazioni per la comparazione fra vascelli britannici e sardi derivano da una varietà di fonti, inclusi siti web, che hanno tratto le loro informazioni da fonti a stampa. Le citazioni relative ai siti e alle fonti a stampa sono qui riportate per il lettore:

Carlo Alberto e *Vittorio Emanuele*: HMS *Euryalus* (1853)

<http://www.pbenyon.plus.com/18-1900/E/01682.html>

Governolo: HMS *Basilisk* (1848)

<http://www.pdavis.nl/ShowShip.php?id=1108>

<http://www.pbenyon.plus.com/18-1900/B/00479.html>

Monzambano e *Malfatano*: HMS *Hermes* (1835)

<http://www.pdavis.nl/ShowShip.php?id=1564>

<http://www.pbenyon.plus.com/18-1900/H/02240.html>

Dora e *Tanaro*: HMS *Surprise* and HMS *Arrow*

<http://www.pdavis.nl/ShowShip.php?id=1077>

<http://www.pdavis.nl/ShowShip.php?id=2140>

Secondo gli autori sui siti succitati, i dati sono stati trovati in D. Lyon, *The Sailing Navy List*, Londra, Conway Maritime Press, 1993. I dati per le navi a ruote vengono da D.K. Brown, *Paddle Warships*, Londra, Conway Maritime Press, 1993.

NOME	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO (T)	PEZZI	CAVALLI VAPORE
<i>Governolo</i>	281/365	1 700	12	450
<i>HMS Basilisk</i>	N/D ^(*)	1 710	6	400

NOME	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO (T)	PEZZI	CAVALLI VAPORE
<i>Monzambano</i>	67/81	900	4	200
<i>Malfatano</i>	67-81	682	4	160
<i>HMS Hermes</i>	N/D ^(*)	789	2	220

NOME	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO (T)	PEZZI	CAVALLI VAPORE
<i>Dora</i>	70-88	N/D ^(*)	2	240
<i>Tanaro</i>	70-88	N/D ^(*)	2	200
<i>HMS Surprise</i>	80	680	4	200

(*) Dati sull'equipaggio/dislocamento non disponibili. Si presumono simili all'equipaggio/dislocamento delle navi con cui sono paragonati.

Conclusione

La modernizzazione della Marina sarda le permise di operare al massimo livello possibile nel 1859. Questo fu particolarmente importante durante la *campagne* del 1859, poiché la capacità di muovere almeno 80 000 soldati francesi su Genova fra il 26 aprile e il 12 maggio impedì agli Austriaci di effettuare con successo la loro invasione del Piemonte. Le operazioni navali per portare la divisione di Uhlrich a Livorno aprirono un altro fronte contro le guarnigioni austriache a sud del Po. La capacità del Piemonte di fornire adeguate strutture portuali a Genova e il possesso di un proprio approvvigionamento indipendente di carbone incrementarono la sua capacità d'operare allo stesso livello della Marina francese.

In definitiva, questo fu qualcosa che Cavour aveva desiderato, particolarmente dopo la Guerra di Crimea, e la Marina sarda rivestì un ruolo fondamentale nella seconda guerra d'Indipendenza.