

La breve vita del *Palestro*

di Franco Gay



Nel settembre 1865, nei *Chantiers de la Méditerranée* di La Seyne (vicino a Tolosa) venivano varate due cannoniere corazzate destinate alla Regia Marina. Queste unità, gemelle, avrebbero dovuto essere impiegate per bombardare fortificazioni terrestri; sarebbero stati imposti loro i nomi di *Varese* e *Palestro*. Osserviamo quest'ultima più da vicino.

La cannoniera corazzata *Palestro*

Lo scafo, lungo fuoritutto 64,80 m e largo al massimo 13, dislocava a pieno carico 2.302 t, era stato realizzato in ferro ed era protetto da una cintura corazzata dello spessore di 12 centimetri. Nonostante la propulsione fosse assicurata da una macchina a vapore a triplice espansione della potenza di 930 cavalli e da una velatura ausiliaria costituita da trinchetto e maestra a vele quadre e mezzana con randa e controranda, la velocità massima raggiungibile era di soli 8 nodi.

L'armamento era costituito da 4 cannoni da 200 mm ad avancarica, dei quali due di acciaio rigato e cerchiato e due in ferro liscio, e da un pezzo da 120 mm in acciaio rigato postato in caccia. I pezzi da 200 erano incavalcati su affusti circolari a scivolo, due per lato, e potevano sparare da due cannoniere che consentivano alle armi un campo di tiro molto ampio.

Queste unità possedevano anche un'arma allora ritenuta risolutiva nel combattimento navale,

Si conclude a Lissa la storia di una nave sfortunata

tanto che molti fra i suoi più entusiasti sostenitori ritenevano ormai superfluo addirittura l'impiego del cannone: lo sperone (o rostro) che sporgeva dall'estrema prora, riesumato da antiche reminescenze storiche da qualche progettista fantasioso durante la guerra civile americana.

L'equipaggio della nave era composto da 9 ufficiali e 241 tra sottufficiali e marinai

Affidato al comando del cap. di freg. Luigi Fincati, il *Palestro*, dopo la consegna alla Regia Marina avvenuta il 1° gennaio 1866, completò il suo allestimento a Napoli.

Alla guerra contro l'Austria

Negli anni 1860-1861, il Regno d'Italia aveva raggiunto, per una serie di avvenimenti forse imprevedibili, la quasi completa unità nazionale. Dopo la favorevole conclusione della guerra con l'Austria del 1859, con l'aiuto francese, il Regno Sardo si era annessa la Lombardia, pur dovendo rinunciare per il momento al Veneto e proprio per risolvere il problema di questa regione, non c'era altro modo, secondo la mentalità dell'epoca, che muovere nuovamente guerra all'Austria.

Nelle due Forze Armate che si approntavano a questo evento, i pareri sulle azioni da svolgersi erano diversi. L'Esercito era convinto che il conflitto dovesse essere combattuto e vinto sul fronte terrestre, con la Marina che doveva solo appoggia-

re, lungo la costa, le avanzate e, tutt'al più, eseguire sbarchi e bombardamenti come azione fiancheggiatrice.

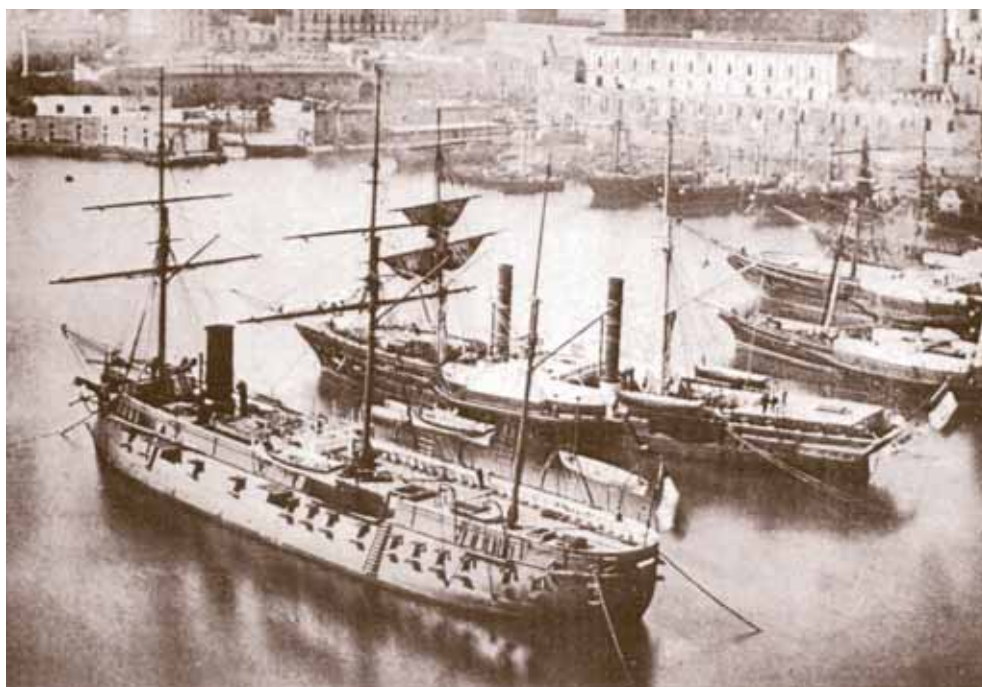
Quest'ultima, invece, intendeva fiaccare l'orgoglio nemico sul mare conquistando il dominio dell'Adriatico, favorendo così l'avanzata dell'Esercito sulla terra. Proprio in questa ottica era nato da pochissimi anni un nuovo tipo di navi da battaglia che, a causa del peso della corazza e dell'apparato motore, erano armate con un numero esiguo di bocche da fuoco disposte su un unico ponte, considerate inaffondabili dalle cannonate.

Queste "fregate corazzate", così chiamate per via della loro unica batteria che le rendeva simili alle vecchie fregate, erano dotate del già citato sperone.

Tutte le principali Marine che avevano qualche ambizione di potenza ne stavano costruendo, e anche la Regia Marina, pur nelle croniche ristrettezze di bilancio, se ne stava provvedendo. Ne aveva nove in servizio o prossime ad entrarvi, più un ariete corazzato in costruzione in Inghilterra. La Marina austriaca, dal canto suo, si stava provvedendo di nove fra fregate corazzate e navi corazzate minori.

In vista di tali obiettivi, l'ammiraglio Persano, ministro della Marina dal marzo al dicembre 1862, aveva proposto un ambizioso Piano Organico nel quale la prevalenza nel campo delle nuove costruzioni era data al naviglio d'altura (24 corazzate di 1° ordine e 10 di 2° ordine); erano però previste anche 6 cannoniere corazzate e 6 batterie corazzate per venire incontro ai desideri dell'Esercito.

Un piano così vasto, però, non poteva essere attuato, sia per motivi finanziari che per il poco tempo disponibile, in quanto era stato deciso appena tre anni e mezzo prima di quella che sarebbe stata la terza Guerra di Indipendenza contro l'Austria.



Non esistendo alcuna immagine del *Palestro*, dobbiamo "osservarlo" nel suo gemello *Varese*, in questa immagine ormeggiato in porto a Napoli nel 1867; in apertura, sottocchiere al fischio e marinaio della Regia Marina in tenuta ordinaria di quell'epoca

I ministri della Marina poi, per l'instabilità dei Governi, si succedevano con tale frequenza che per loro era impossibile dedicarsi a questioni di ampio respiro. Dopo Persano fu ministro, solo per poco più di un mese, nel novembre 1865, Giovanni Ricci, già capitano di vascello, poi a lui, dopo l'interim di tre giorni del Menabrea, successe per quattro mesi il viceammiraglio Giuseppe di Negro, e infine, per altri cinque, il generale dell'Esercito Efisio Cugia.

Quest'ultimo, essendo dell'Esercito, presentò subito alla Camera una progetto di legge per la costruzione di due cannoniere corazzate, due batterie corazzate e trenta natanti atti agli sbarchi, giustificandolo con la necessità di avere un nucleo di unità atte ad appoggiare operazioni contro coste fortificate, che si sarebbe affiancato alle due batterie corazzate *Formidabile* e *Terribile* costruite in Francia e già operative. Le quattro unità in programma, le due cannoniere *Palestro* e *Varese* e le due batterie *Voragine* e *Guerriera*, entreranno in servizio tra il 1866 e il 1869.

Questa è la genesi della decisione di costruire le cannoniere che però, contrariamente agli originari propositi, furono impiegate nella Squadra navale come navi da battaglia. Persano, d'altra parte, inseguendo il sogno di una vittoria navale, avrebbe inserito nella sua Squadra qual-



Ancora il *Varese*, a Napoli, visto con un'angolazione di prora che consente di valutare appieno le dimensioni e la prevedibile "energia di sfondamento" del suo sperone, sulle quali tanti facevano, inutilmente, affidamento

siasi mezzo capace di navigare e di sparare cannonate.

Anche il suo avversario, l'ammiraglio Tegetthoff, inserì nella propria Squadra quanto aveva a disposizione, compreso un avviso a ruote disarmato, lo *Stadium*, che a Lissa navigò in testa alla sua formazione navale.

Il contratto per la costruzione di *Palestro* e *Varese* fu stipulato con la società *Forges et Chantières de la Méditerranée* di La Seine al prezzo di lire 1.700.000 ciascuna. I tempi di costruzione andarono ben oltre i termini del contratto, tanto che il *Palestro*, varato nel settembre del 1865, fu consegnato il primo gennaio 1866 ma l'allestimento venne completato solo nell'imminenza della guerra, mentre il *Varese*, varato nel dicembre del 1865, nel maggio 1866 era ancora in bacino, non completato e da sottoporre alle prove di collaudo.

Per evitare che la nave, con l'inizio della guerra, potesse essere requisita dal Governo francese, il comandante designato, cap. di freg. Luigi Fincati, la fece uscire da Tolone e diresse verso Napoli, dove fu completato l'armamento.

Lo scoppio delle ostilità

Nel 1866 il Regno d'Italia era giunto ad una strana alleanza con la Prussia in vista di una imminente guerra fra questa e l'Austria: era il coro-

namento delle manovre di Bismark che da tempo tessava la sua tela per togliere a Vienna il primato fra gli Stati germanici e attribuirlo al proprio Paese.

Questa alleanza, che sarebbe decaduta se la guerra non fosse scoppiata entro tre mesi, serviva a ottenere, in caso di vittoria, l'annessione del Veneto ancora facente parte dell'Impero austriaco.

Il conflitto iniziò il 18 giugno 1866: l'esercito prussiano, invase con rapidità l'Assia, la Sassonia e l'Hannover, penetrò in Boemia e il 3 luglio batté l'Esercito austriaco nei pressi del

villaggio di Sadowa. Nello stesso tempo, sconfiggeva le truppe del Baden, della Baviera e del Württemberg e, in meno di un mese, aveva vinto la sua guerra.

In Italia invece, l'Esercito, diviso in due gruppi comandati dai generali Lamarmora e Cialdini, senza un piano comune e privo di iniziativa, il 24 giugno fu battuto a Custoza, quindi rimase pressoché inoperoso anche quando gli Austriaci, per fronteggiare la minaccia prussiana, si ritirarono verso il nord abbandonando parte del Veneto.

La delusione per la sconfitta subita spinse il bellicoso ma inabile Governo italiano a ricercare una vittoria sul mare per rialzare l'onore delle nostre armi intimando all'ammiraglio Persano di occupare l'isola fortificata di Lissa, presso la costa dalmata.

La flotta si concentrò intorno all'isola eseguendo per due giorni vane azioni di bombardamento dei forti, tentando poi uno sbarco che non fu neppure iniziato perché il mattino del 20 luglio comparve la flotta austriaca comandata dall'ammiraglio Tegetthoff ed ebbe inizio la famosa battaglia.

La battaglia di Lissa

Tutta l'impresa contro Lissa fu disposta affrettatamente, mal preparata e si concluse in un vano

consumo di energie e di munizioni contro le difese austriache. Il progetto, non portato a termine, di prendere l'isola, fece perdere di vista lo scopo vero che doveva essere quello di provocare lo scontro con la flotta avversaria.

Quando questo avvenne, rivelò grossi errori tattici da entrambe le parti, giustificati solo in parte dalla scarsa conoscenza delle possibilità dei nuovi materiali a disposizione che, non ancora sperimentati, avevano fatto nascere teorie di tattiche di combattimento che si rivelarono molto poco aderenti alla realtà.

Fra queste la presunzione che lo sperone fosse l'arma risolutiva, cosa che si rivelò infondata, e il combattimento si trasformò in una mischia confusa sul mare mosso e con cattiva visibilità anche perché su entrambi i contendenti in breve si stese una coltre di fumo causato dalle cannonate.

I capi non si rivelarono dei buoni tattici, ma mentre gli austriaci combatterono tutti sotto la guida di Tegetthoff, che aveva un grande ascendente sugli equipaggi, Persano era oggetto di disistima e rivalità da parte dei suoi sottoposti.

Tutte le 27 navi austriache parteciparono al combattimento secondo le loro possibilità, sia le navi corazzate che quelle in legno. Da parte italiana, invece, presero parte allo scontro solo 10 delle 12 corazzate perché due se ne sottrassero con diversi e deprecabili motivi. Le navi in legno, agli ordini dell'amm. Albini, non combatterono disobbedendo agli ordini del Persano, che fu costretto ad alzare un segnale che non dovrebbe mai essere trasmesso: "chi non combatte non è al suo posto".

I cannoni rivelarono la loro inefficienza contro le corazze, e i danni che causarono furono molto pochi. Le perdite umane durante lo scontro, sarebbero state assai contenute, 43 morti da parte austriaca e 8 da parte italiana, ma furono aggravate per noi dallo speronamento, a nave ferma per una avaria al timone, del *Re d'Italia*, dove si



L'ammiraglio Carlo Pellion di Persano, già ministro della Marina e comandante le forze navali italiane a Lissa, figura alquanto controversa e ancora oggi discussa

persero 408 uomini, e dall'esplosione del *Palestro*, dove ne morirono 204.

Palestro e Varese a Lissa

Il *Palestro*, al comando del cap. di freg. Alfredo Cappellini e il *Varese*, al comando del cap. di freg. Luigi Fincati, arrivarono nelle acque di Lissa il 17 luglio 1866, assieme a tutte le altre navi della flotta e per due giorni parteciparono alle operazioni di bombardamento contro le difese dell'isola.

Nelle prime ore del 20 luglio, quando stava per essere effettuato lo sbarco, fu avvistata la squadra austriaca che veniva in soccorso di Lissa. L'operazione fu subito sospesa e Persano ordinò alle navi di allinearsi per la battaglia

fronteggiando il nemico che avanzava schierato in tre formazioni successive a cuneo, con le corazzate nel primo, e le navi in legno negli altri due.

Le corazzate italiane presero lentamente la formazione ordinata divise in tre gruppi, uno di testa, uno al centro ed uno a retroguardia, tranne, come si è detto, *Formidabile* e *Terribile*.

Il giorno prima era arrivato nella Squadra l'ariete corazzato *Affondatore*. Con questa unità Persano era convinto di poter fare grandi cose, ma la nave, troppo nuova e con personale poco esperto, lenta e scarsamente manovriera, non concluse niente. Allora Persano vi si volle imbarcare lasciando il *Re d'Italia* che dovette fermarsi per il trasbordo.

L'operazione rallentò il dispiegamento delle forze e si formò così un ampio varco fra le navi del primo gruppo e il gruppo di centro; il primo cuneo della squadra austriaca, sopraggiungendo, trovò il vuoto, e attraversò la linea italiana per poi trovarsi isolato dagli altri che le seguivano.

Tegetthoff tornò allora indietro con le sue corazzate e a quel punto la battaglia, avendo tutti abbandonato le elaborate teorie tattiche, si tramutò in una mischia confusa e ravvicinata dove ogni nave combatteva per suo conto o si teneva lontano dalla mischia, come fece la squadra dell'amm. Albini che si limitò a tirare qualche cannonata.

In quella situazione il *Re d'Italia*, isolato e circondato da tre corazzate austriache che lo tempestavano di cannonate, con una avaria al timone, rallentò il suo moto fin quasi a fermarsi e fu speronato dall'*Erzherzog Ferdinand Max*, la nave di Tegetthoff, affondando in pochi minuti.

Intanto il *Palestro*, che con la sua scarsa velocità stava cercando di riunirsi al *Re d'Italia*, fu respinto dalle navi austriache più vicine, quattro corazzate e la fregata in legno *Novara*, che gli si erano concentrate attorno.

Il *Ferdinand Max* tentò di speronarlo, ma il *Palestro*, manovrando, trasformò l'impatto in un blando abbordo, che causò solamente la rottura dell'alberetto di mezzana in cima al quale sventolava una delle bandiere nazionali del piccolo pavese che le navi innalzavano in combattimento.

Questo cadde sulla prora della corazzata austriaca e un marinaio, incurante delle fucilate sparate da bordo del *Palestro*, fu lesto ad assicurare la sagola della bandiera ad una bitta, guadagnando alla sua nave l'ambito trofeo.



L'ammiraglio Wilhelm von Tegetthoff, antagonista di Persano, era, al contrario di questo, dotato di un notevole carisma che lo rendeva popolare fra gli equipaggi

Sfuggito alla minaccia e ad analoghi vani tentativi di altre navi austriache, il *Palestro* fu investito dalle bordate del *Novara* le cui granate provocarono un principio di incendio a poppa, dove il comandante Cappellini aveva fatto sistemare circa 20 tonnellate di carbone in coperta per aumentare la scorta di combustibile della nave.

L'incendio non fu notato subito, ma quando assunse proporzioni maggiori, divampando al di sopra della Santabarbara, fu dato l'ordine di allagare quest'ultima, operazione che, per la scarsa portata delle valvole, si rivelò molto lenta, mentre dal vicinissimo *Novara* si gettavano sul *Palestro* materiale infiammabile e granate a

mano; quindi le navi austriache si allontanarono nel caos della battaglia e il *Palestro* restò isolato mentre l'equipaggio proseguiva la sua lotta contro l'incendio.

L'avviso a ruote *Governolo* e il pirotrasporto, pure a ruote, *Indipendenza* si avvicinarono alla nave offrendo aiuto e proponendo, se l'incendio non poteva essere domato, di imbarcare l'equipaggio, ma Cappellini, fiducioso, volle rimanere a bordo e i suoi uomini condivisero la sua decisione.

Pertanto, solo i feriti furono trasbordati sul *Governolo*, che stava preparando i cavi per rimorchiare il *Palestro* mettendone la prora al vento per limitare l'estendersi del fuoco.

I cavi furono stabiliti e il *Governolo* mise in moto ma si ruppero subito; mentre se ne disponevano altri l'incendio raggiunse la Santabarbara che esplose con grande fragore lanciando i rottami della sfortunata cannoniera in tutte le direzioni.

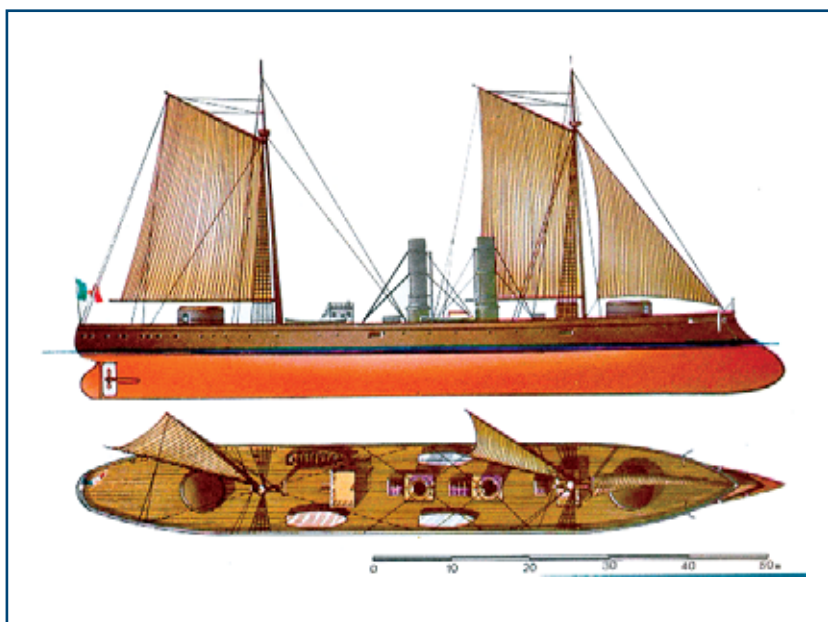
Il comandante, 19 ufficiali e 193 fra sottufficiali, marinai e soldati dei reparti da sbarco morirono nello scoppio o in mare; si salvarono solo i 19 marinai che erano a prora per maneggiare i cavi di rimorchio, il cuoco degli ufficiali, due timonieri e il sottotenente di vascello Fa-

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL PALESTRO

Dimensioni: lunghezza f.t. m 64,80, larghezza m 13,00, immersione a carico normale m 5,60.
 Dislocamento: carico normale 2.165 t, pieno carico 2.559.
 Scafo in ferro protetto da cintura corazzata continua dello spessore di 12 cm.
 Apparato motore: una macchina alternativa della potenza di 300 Hp nominali (951 effettivi); 1 elica.
 Velocità massima: 8 nodi.
 Attrezzatura velica: brigantino a palo.
 Armamento: 2 cannoni da 20 cm di acciaio rigato e cerchiato ad avancarica; 2 cannoni da 20 cm di ferro liscio ad avancarica; 1 cannone da 16 cm in acciaio rigato postato in caccia.
 Equipaggio: 9 ufficiali, 241 tra sottufficiali, marinai, soldati e maestranze.

brizio Fabrizi che fornirà la testimonianza di quanto era accaduto sulla nave.

Il comportamento del comandante Cappellini e di tutto il suo equipaggio non fu, come spesso affermato, un volontario sacrificio per non abbandonare la nave ormai condannata, anche se il loro eroismo rimane un dato di fatto, in quanto la morte li colse nel tentativo di salvare il *Palestro*. In realtà se non fosse avvenuto lo scoppio della *Santabarbara*, che non si riuscì ad allagare, la nave si sarebbe potuta salvare; Cappellini era convinto di questo ed era anche sicuro che il suo equipaggio avrebbe fatto ogni sforzo per riuscire nell'intento, ma le cose andarono diversamente.



Disegno di lato e in pianta dell'ariete corazzato *Affondatore*, la nuovissima unità che a Lissa deluse tutti per le sue scarse capacità e la mancanza di risultati che ottenne durante l'azione



La pirofregata *Principe Umberto* soccorre i naufraghi del *Re d'Italia*, l'ammiraglia della squadra italiana speronata e affondata dalla nave su cui era imbarcato Tegetthoff, *Herzherzog Ferdinand Max*, mentre era immobile a causa di un'avaria al timone

La gemella del *Palestro*, il *Varese*, ebbe nella battaglia un ruolo marginale. A causa dell'imminente sbarco, si trovava lontana quando ricevette l'ordine di riunirsi alle altre navi della squadra, in seguito all'avvistamento del nemico e per la sua bassa velocità, raggiunse la coda dello schieramento quando lo scontro era già iniziato da oltre 20 minuti ed ebbe un limitato impiego nel combattimento.

In seguito, nel 1870, partecipò al blocco dimostrativo che causò la resa di Civitavecchia, poi compì alcune crociere in Levante e, dopo alcuni periodi di disarmo, fu impiegata a Venezia come nave ospedale, in occasione di una epidemia di colera.

Nel 1885 fu temporaneamente aggregata alla Forza Navale stazionante nel Mar Rosso quindi, tornata a Venezia, riprese il suo servizio come nave ospedale, in posizione di disarmo. Fu radiata nel 1891 e adibita per qualche tempo a caserma delle Scuole Equipaggi. ■