

LE·PAGINE·DELL'ORA·

27

ORESTE ARENA

LE BASI DEL  
PROBLEMA  
MARINARO  
IN ITALIA



LVEM

ABIT



ILANO·FRATELLI·TREVES·EDITORI

STUDI  
O  
MO

6

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
SALERNO

FONDO CUOMO

XV

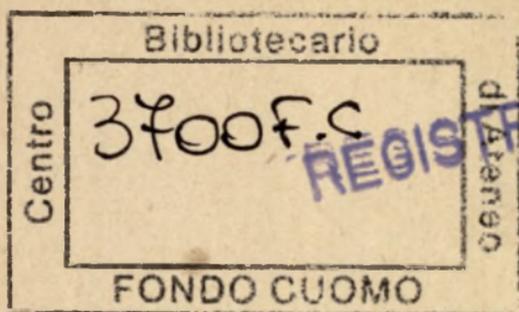
2

B

20.16

VOL.

Vol.



LE BASI DEL PROBLEMA MARINARO  
IN ITALIA.

I - B - 74

SISTEMA BIBLIOTECARIO DI ATENE-SALERNO



00342594



ORESTE ARENA

---

LE

BASI DEL PROBLEMA  
MARINARO IN ITALIA

BIBLIOTECA  
"GIOVANNI CUOMO"  
SALERNO

MILANO

FRATELLI TREVES, EDITORI

1917.

PROPRIETÀ LETTERARIA.

*I diritti di riproduzione e di traduzione sono riservati per tutti i paesi, compresi la Svezia, la Norvegia e l'Olanda.*

Copyright by Fratelli Treves, 1917.

---

Tip. Fratelli Treves,

## LE BASI DEL PROBLEMA MARINARO IN ITALIA

---

Il nostro Paese o sarà una grande nazione marittima, o non potrà essere una grande nazione.

PAOLO BOSELLI.

Nell'odierna conflagrazione i vari popoli hanno preso le armi ciascuno per uno scopo particolare, o politico, o economico, o di difesa. L'Italia forse più degli altri, combatte una vera e propria guerra di indipendenza, politica, in quanto tende a liberare dallo straniero le sue terre; economica, in quanto ha sentito e sente la imperiosa necessità di affrancarsi da ogni ulteriore soggezione; marinara soprattutto, in quanto mira all'egemonia dei suoi mari nei quali stava per essere imprigionata.

Il problema più grave, più urgente e più formidabile per la nuova Italia è indubbiamente il problema marinaro.

Durante l'ultimo decennio per il quale si posseggono dati statistici ufficiali (1905-914) il rendimento delle somme che l'Italia ha speso per lo sviluppo della sua Marina Mercantile si può indicare nei seguenti risultati:

1.<sup>o</sup>) Se si tiene conto delle navi da trasporto, degne di questo nome, che figurano nella Marina Mercantile italiana in numero di 165, si può dimostrare che lo Stato Italiano ha speso più di 700 milioni per 670.000 tonnellate di naviglio; e cioè, che per ogni tonnellata di trasporto sono state pagate lire *mille, il triplo del suo costo*: in altri termini, con i denari spesi finora, lo Stato si sarebbe potuto costituire una flotta da carico tripla dell'attuale e potrebbe esserne il proprietario.

2.<sup>o</sup>) Ogni 1 % di aumento nella partecipazione della bandiera italiana

nel traffico dei porti italiani è stato pagato 100 milioni di lire.

3.º) Ogni 1 % di aumento nella partecipazione della bandiera italiana nell'importazione del carbon fossile è stato pagato 25 milioni di lire.

4.º) Siamo entrati in guerra con 43 tonnellate di stazza lorda per ogni 1000 abitanti. Ciò di fronte alle 824 tonnellate della Norvegia, alle 425 dell'Inghilterra, alle 179 della stessa Grecia.

Con una spesa di più di 800 milioni, assorbiti dal 1862 ad oggi dai suoi armatori e costruttori navali (premi, sovvenzioni, ecc.) l'Italia è la *nona* come tonnellaggio di stazza rispetto alle marine mercantili delle altre nazioni, come risulta dalle cifre statistiche del 1913. Questa graduatoria però non rende, in tutto il suo reale aspetto, la situazione, perchè considera il naviglio mercantile, alla sola stregua della quantità, senza tenere conto del coefficiente qualitativo, il quale ha, per le navi mercantili, un

così alto valore. Se noi teniamo conto dell'età del materiale, del suo tonnellaggio medio, delle condizioni di adattamento al traffico; e se noi teniamo presente che le spese di armamento aumentano presso a poco come i quadrati delle dimensioni delle navi, mentre il reddito aumenta come i cubi delle medesime, la Marina Mercantile italiana non soltanto si distanzia enormemente di più dalle Marine Mercantili d'Inghilterra, Stati Uniti, Germania, Giappone, Norvegia, Olanda, Francia e Svezia; ma è quasi superata dalla Marina Mercantile Austro-ungarica, raggiunta dalla Spagnuola e superata dalla Greca.

Tenendo poi conto delle costruzioni in corso, si può, senza tema di smentita, affermare che, qualitativamente, la nostra Marina sarà, alla ripresa del traffico marittimo, fra le ultime del Mediterraneo.

Oggi, tirando le somme di quello che ha speso per la sua Marina Mercantile, l'Italia non fa altro che con-

statare quale è stato il *rendimento* di quelle spese: dopo aver dato più di 800 milioni alla sua Marina Mercantile, paga oggi alle Marine Estere, sotto forma di nolo, il 28<sup>0</sup>/<sub>0</sub> del prezzo del pane ed il 42<sup>0</sup>/<sub>0</sub> di quello del carbone, per *un miliardo e mezzo in oro all'anno*.

Da una originale statistica sul pensiero dei Relatori del bilancio della Marina Mercantile negli ultimi dieci anni risulta che, dal 1903 al 1910, il Relatore on. Arlotta, pur esprimendo, con un crescendo impressionante, le lamentele più vive a riguardo della apatia del Paese e del Parlamento rispetto al problema della Marina Mercantile, su 100 pagine di relazione ne dedicò appena 7 in media alla mercantile e 93 alla militare. Col relatore on. Del Balzo, dal 1910 al 1914, la percentuale si abbassa a 5, 6 per risalire rapidamente a 30 nella Relazione per l'anno 1914-15 del compianto on. Di Palma — il quale sintetizzava così il suo pensiero: « La

nostra flotta commerciale *non ha potuto nemmeno conservare il suo posto*, stretta dalla invadente concorrenza della bandiera limitrofa. *Una buona metà del nostro Commercio marittimo è dominio della bandiera estera.* Questa è purtroppo nella sua sconsolante sintesi, la situazione attuale della nostra Marina Mercantile e del nostro commercio marittimo, e, *per raggiungere questi non lieti risultati, lo Stato spende 35 milioni all'anno.*



Che il Paese abbia sentito e senta, per le dolorose e incalzanti constatazioni che fa giornalmente, la gravità ed urgenza del problema, e che gli uomini che sono al governo ne siano consci non v'ha dubbio. Basterebbe per tutti il Presidente del Consiglio, on. Boselli, il quale, quasi quarant'anni or sono, nella sua prima

giovinezza parlamentare, chiamò con ardore e dottrina l'Italia marittima alla riscossa; e, nella seduta del Senato del 5 luglio ultimo scorso, rispondendo ai senatori Marconi e Maggiorino Ferraris, sintetizzò, come meglio non si sarebbe potuto, le nostre imprescindibili necessità marinare colle seguenti parole: *il nostro Paese o sarà una grande nazione marittima, o non potrà essere una grande nazione.*

Della buona volontà degli uomini di governo, a riguardo del problema di cui c'intratteniamo, fanno fede i provvedimenti intesi a favorire l'incremento immediato del nostro naviglio, approvati col decreto dell'8 agosto 1916 e i più recenti relativi al credito navale.

Autorevoli scrittori, e, tra i primi, il Direttore della *Nuova Antologia* on. Ferraris, in una serie di pregevoli studi su l'argomento, hanno prospettato alcuni lati del problema, come la ricostituzione del naviglio e la necessità di un credito navale largo e

semplice nelle modalità, indispensabili alla creazione del materiale da trasporto. Ma, da tutto quello che abbiamo letto, al riguardo del problema della Marina Mercantile, non ci pare che balzi fuori l'essenza del problema stesso; essenza che per noi si basa su due elementi fondamentali, e cioè:

1.<sup>o</sup>) La organizzazione di una industria navale, la quale, nel corso di un decennio, ci possa dare, se non tutto, per due terzi almeno il materiale che ci necessita, da servire pel *commercio proprio* e per una marina libera atta a battere le vie delle navigazioni lontane che ci sono proprie e naturali.

2.<sup>o</sup>) Una organizzazione scolastica tale da fornire al paese un personale di terra e di mare che, dai più umili, ai gradi più elevati, sia veramente all'altezza dei tempi.

La formazione e organizzazione di una industria navale atta a ricostruirci almeno i due terzi del materiale che

ci necessita implica anche un problema di siderurgia e di forza motrice a buon mercato; e la formazione di un personale di terra e di mare all'altezza dei tempi implica un problema di istruzione ed educazione marinara, problema che a sua volta domina anche il precedente.

Secondo i dati del Lloyd, la marina mondiale si componeva al 1.<sup>o</sup> luglio 1915 con bastimenti da 100 tonnellate in su:

	Totale	Italia	per 100
Tonnellaggio lordo			
a vapore . . .	45.729.208	1.513.631	3.6
Tonnellaggio e vela			
a vapore . . .	49.261.769	1.736.545	3.5

Dunque l'Italia non possiede che il 3 e mezzo per cento del naviglio mondiale, e, oltre a ciò, solo il 17 per cento supera le 3000 tonnellate, mentre in Germania, ad esempio, tale percentuale sale circa al 30 per cento; e dippiù da noi buona parte del naviglio è stravecchio, come sanno tutti quelli che ispezionano il materiale per

conto di Registri di Classificazione, di Capitanerie di porto e di Società di Assicurazioni. Ora, basta essere un modesto tecnico per sapere che materiale di piccola mole e materiale vecchio voglion dire oggidì materiale supremamente anti-economico.

Per dotare il paese di una marina modesta, ma decorosa, occorrono, a un dipresso, come programma minimo, dice l'on. senatore Maggiorino Ferraris, le seguenti quantità di tonnellaggio moderno:

## NAVI DA CARICO.

Per i commerci nazionali	Tonn. lordo	500.000
Marina libera . . . .	” ”	500.000

## SERVIZIO D'EMIGRAZIONE.

10 grandi piroscafi . . . .	” ”	200.000
Somma	Tonn. lorde	<u>1.200.000</u>

Aggiungendo a questo il materiale da cabottaggio, vela e pesca, per 200 milioni, si giungerebbe a una spesa di circa 800 milioni di lire. Ora, dalla Relazione ufficiale sulla Marina Mer-

cantile, nel quadro indicante le costruzioni metalliche eseguite nei cantieri nazionali dal 1882 al 1913, limitandoci al periodo 1900-913, nel quale le cifre sono più alte, troviamo che la produzione dei nostri cantieri ha oscillato da un massimo di 63.000 tonnellate, nel 1900, ad un minimo di 17.000 nel 1911, per risalire a 47.000 tonnellate nel 1913, nel quale anno sono stati varati appena *sette* cargo-boats stazzanti dalle 4 alle 6000 tonnellate. Nel 1914 tale numero di piroscafi è disceso a *quattro*.

In Italia il numero dei Cantieri in grado di costruire e allestire piroscafi da carico della portata di 6000 tonnellate in su sale a *nove*, con un personale di lavoro che supera appena i 20.000 operai, e con un personale tecnico e amministrativo che non raggiunge i mille impiegati. Con questa entità dei nostri stabilimenti navali si potranno al massimo mettere in mare una dozzina di cargo-boats all'anno della portata di 6000 tonnellate

e più. Dato il programma minimo dell'on. Ferraris i nostri cantieri dovrebbero essere in grado di produrre almeno il doppio di soli cargos, senza contare il tonnellaggio di minor mole e quello per l'aumento del nostro materiale da emigranti e passeggeri. Qui dunque sorge *evidente ed impellente* il problema della nostra industria navale, che si deve risolvere, non solo con l'accrescere la capacità produttiva dei nostri cantieri, ma con l'aumentarne il numero, raddoppiandolo per lo meno. E, come contraccollo, bisogna aumentare le officine meccaniche per la produzione degli apparati motori sia a vapore che a combustione interna.

Ed, oltre a ciò, bisogna fin da ora, come si dice, *standardizzare* i tipi e imitare i costruttori americani che da un pezzo hanno ricorso, tanto nelle industrie a terra, che a mare, alla riproduzione in serie. Con ciò non solo si riducono al minimo le spese per progetti, disegni, garbi, modelli, ecc.,

ma si ottiene l'enorme vantaggio di ridurre quasi di un terzo il costo delle costruzioni; e, ciò che vale di più, di ridurre notevolmente la durata delle costruzioni.

Da noi bisognerebbe studiare almeno 6 tipi, dalle 6000 alle 18.000 tonnellate di portata, per le merci di maggior importazione, come carbone, grano, cotone, olii pesanti, minerali di ferro, carne congelata, in relazione alle linee di navigazione, agli approdi, da riprodurre in quel numero, proporzione e quantità che, prima di tutto, risultano necessari per i nostri approvvigionamenti.

In Italia, ad esempio, è già stato riprodotto in parecchi esemplari il tipo «Armando», che ha una portata di circa 8000 tonnellate, e che si è dimostrato bene adatto al traffico del grano e del carbone. Ebbene, stante l'urgenza del materiale da trasporto, questo tipo potrebbe riprodursi in una cinquantina di esemplari. Attualmente la costruzione di uno di questi cargos

importa una durata di tempo di più di nove mesi; con la produzione in serie, in un cantiere che avesse a disposizione parecchi scali, e macchinario da lavoro a sufficienza, si potrebbe ridurre la durata di costruzione per ogni unità a meno di sei mesi. Il risparmio di tempo apporterebbe il non disprezzabile vantaggio di ripartire le spese generali su un maggior numero di unità: così diminuirebbe notevolmente il costo di produzione con grande vantaggio del costruttore e dell'armatore.

La più autorevole rivista tecnica *Engineering* nel numero del primo dicembre ultimo scorso, tratta molto diffusamente l'importante quistione affermando la necessità impellente di venire senz'altro per l'Inghilterra alla *standardizzazione* del materiale da trasporto. La Rivista appoggia le idee di Mr. W. L. Hichens, il quale propone addirittura che la soluzione del presente problema navale mercantile venga affidata a un « Board of Ship-

building Control» all'uopo costituito, il quale dovrebbe essere composto di rappresentanti dell'Ammiragliato, del « Board of Trade » di Armatori e Costruttori navali. Questa speciale Commissione dovrebbe avere per principale compito:

1.<sup>o</sup>) Collocare tutte le ordinazioni di navi mercantili in modo da assicurare il massimo lavoro e la massima efficienza dei cantieri navali.

2.<sup>o</sup>) Studiare e risolvere il problema della standardizzazione delle navi da trasporto in relazione ai vari approvvigionamenti.

3.<sup>o</sup>) Sussidiare la costruzione di navi per armatori singoli, o gruppi di armatori, oppure farsi promotrice di una politica mercantile di Stato.

Le necessità della più grande economia nella spesa, e la rapidità colla quale l'opera dovrebbe essere effettuata, sono fattori che, nella situazione presente, e anche di prossimo avvenire, rendono specialmente appropriata l'applicazione del principio

della *standardizzazione* secondo l'auto-revole proponente.



La guerra ha cagionate a poche industrie effetti così estesi ed intensi come quelli subiti dagli affari marittimi. La scomparsa delle marine mercantili della Germania e dell'Austria-Ungheria dall'alto mare, e le perdite continue delle navi appartenenti alle potenze alleate e neutrali, unitamente alle enormi domande fatte dalla guerra al tonnellaggio disponibile, hanno prodotto una ristrettezza la quale ha stimolato la costruzione di navi in ogni paese libero di impegnarsi nelle costruzioni mercantili. Nel Regno Unito la costruzione delle navi mercantili è tuttora limitata dalla necessità di provvedere navi da guerra di tipi diversi; e, benchè si sia verificato recentemente un acceleramento nel pro-

gresso della costruzione di navi, la produzione rimane di molto inferiore a quella conseguita nei tempi normali. Negli Stati Uniti d'America, si è fatto e si fa ogni sforzo, estendendo gli stabilimenti esistenti e coll'impianto di nuovi stabilimenti, onde fare fronte alla domanda sempre crescente del tonnellaggio.

L'evidenza del buon successo di questi sforzi è manifestata dal fatto che il tonnellaggio ora in cantiere, sotto la sorveglianza dei tecnici del Lloyd's Register, è il più alto totale che sia mai stato raggiunto da questo Istituto, e cioè 620 navi per complessive 2.282.700 tonnellate.

Dalla relazione ufficiale del vecchio Istituto per l'anno 1915-16 si rileva che le navi del sistema Isherwood, come i due magnifici campioni costrutti a Palermo, e varati di recente, e che sono le uniche navi di tale struttura costruite finora in Italia, hanno raggiunto la cifra di 470 con una

stazza lorda complessiva di 2.650.000 tonnellate.

Queste navi sono bene adatte per trasporto di petrolio alla rinfusa, e noi dovremmo possederne di uguali per lo meno una cinquantina.

È degna di nota la ripresa delle costruzioni di navi di legno nei cantieri americani: oltre la velatura queste navi sono munite di motori ad olio, con una o due eliche, da servire come ausiliari in caso di necessità.

Questo esempio andrebbe da noi largamente imitato, anche per la educazione delle classi marinare, educazione che è stata ed è completamente trascurata nel nostro Paese, con danno veramente incalcolabile.

Un tratto della meccanica navale pure degno di nota si è l'impiego crescente di turbine a vapore con trasmissione ad ingranaggi, impiego che importa notevoli vantaggi nel consumo del combustibile. Purtroppo in Italia un solo esempio possiamo appena registrare per i bastimenti da

carico, ed è dovuto alla iniziativa della Ditta Ansaldo.

Ma gli Americani vogliono addirittura mettersi alla testa del progresso, anche per le costruzioni navali; e, difatti, essi hanno già in cantiere due navi che saranno munite dell'apparato propulsore turbo-elettrico «Ljungstrom», la prima, ad un'elica, della potenza di 1500 cavalli, e l'altra a doppia elica con una potenza totale di 5400 cavalli. Un altro progresso da rilevare, e che dovrebbe ammaestrarci, si è quello dell'applicazione sempre crescente, sebbene ancora con una certa meditata lentezza, del motore ad olio per le navi da carico. Finora il Libro Registro annota 46 navi di questo tipo; di esso noi dovremmo rapidamente impadronirci, perchè indubbiamente destinato a un grande avvenire, e perchè ci farebbe guadagnare in buona parte il tempo perduto.

Ed oltre agli Stati Uniti, tra le Nazioni che più seriamente ed accanita-

mente si preparano a lottare per mantenere ed affermare, dopo la guerra, la posizione eminente assunta nei traffici marittimi durante l'attuale conflitto, figura la Norvegia. Tutti gli enormi profitti ricavati dagli armatori norvegesi, dalle condizioni attuali dei traffici, vengono destinati — accresciuti da capitali che affluiscono *popolarmente ed entusiasticamente* all'impiego marittimo — a rendere la Marina Mercantile norvegese più ricca di navi, più solida di riserve finanziarie, più estesa nelle sue iniziative in tutti gli Oceani; ad aumentare insomma, in misura veramente impressionante, la efficienza offensiva e difensiva della flotta mercantile norvegese.

E a tal riguardo l'« Associazione degli Armatori norvegesi » ha chiesto al Governo l'abolizione delle imposte sull'armamento. Attualmente essi hanno in costruzione, nei propri cantieri e all'estero, per 1.260.000 tonnellate che devono essere pronte pel primo semestre del 1918.

A simiglianza dei norvegesi, anche i giapponesi, con alacrità sempre crescente, stanno per dare un formidabile impulso alla loro marina; ma, a differenza della Norvegia, il Giappone ha pensato di accrescere fortemente la produttività dell'industria navale nazionale costruendo e vendendo navi per realizzare fortissimi guadagni.

Ed anche la Spagna non rimane inerte nella lotta per la produzione del materiale, tanto che, nel 1915, i cantieri spagnuoli hanno costruito per ben 86.800 tonnellate lorde di navi mercantili, lasciando a una buona distanza la produzione dei cantieri italiani.

Ora, in questa lotta gigantesca, imposta dalle circostanze, e mai vista, per la produzione del materiale navigante e per l'accaparramento dei mercati, quale sarà la posizione dell'Italia, nel primo decennio che seguirà la conclusione della pace? — *Questo è il problema da porsi e da affrontare colla*

BIBLIOTECA  
"GIOVANNI CUOMO"  
SALERNO

*stessa energia e colla stessa ferma volontà  
colle quali abbiamo affrontato la guerra  
di redenzione che stiamo combattendo.*



Potrà l'Italia creare e sviluppare una poderosa industria navale e tale da poterle fornire in un decennio il materiale navigante in quantità e qualità tali da costituire una marina mercantile, non solo adeguata ai suoi traffici, ma anche corrispondente al posto che le competerà fra le grandi nazioni marinare del mondo?

Quali sono gli ostacoli che si oppongono alla creazione di una grande organizzazione dell'Industria navale nel nostro Paese?



Nell'anno in cui Roma fu restituita all'Italia, noi avevamo 88 cantieri di costruzione in piena attività che vararono 724 navi per un tonnellaggio lordo di circa 100.000 tonnellate. Allora i piroscafi costrutti dai nostri cantieri si contavano sulle dita di una mano, e quasi tutto il tonnellaggio era costituito di materiale di legno a vela.

Nello stesso anno l'Inghilterra varava 120.000 tonnellate di velieri e 260.000 tonnellate di piroscafi. Epperò l'Italia, per tonnellaggio costruito, occupava il terzo posto e lasciava dietro di sè a grande distanza la Francia e la Germania; ma per materiale di legno veniva immediatamente dopo la Gran Bretagna.

A quest'epoca noi possedevamo 118 navi a vapore, per 32.100 tonnellate, comperate quasi tutte all'estero.

La superiorità del ferro come materiale costruttivo, e l'autonomia data al bastimento dalla motrice a vapore, dovevano fatalmente dare il tracollo all'industria navale italiana, la quale doveva trascinare con sè, volente o nolente, nel suo decadimento, anche quello della Marina italiana, che dal terzo o quarto posto, fra le marine mondiali, è finita col passare all'undecimo, e sta per essere relegata fra le ultime bandiere che battono e batteranno gli Oceani, se non si provvederà a tempo.

Auspice il Ministro Castagnola, nel 1870 cominciò a funzionare in Genova la Scuola Superiore navale, che doveva fornire i tecnici di grado superiore atti a trasformare l'industria navale del nostro paese. E che l'Italia, malgrado la deficienza di carbone e di ferro, ma, più che altro, per la mancanza di una industria siderurgica adeguata, abbia sempre posseduto delle maestranze tali da gareggiare con le migliori dell'estero lo prova il

fatto che esse si adattarono, con mirabile prontezza, al nuovo materiale e ai nuovi metodi di lavoro; tanto che, nel R. Cantiere di Castellammare, quelle maestranze, che avevano sempre costruito corvette, fregate e vascelli di legno, in pochissimo tempo riuscirono a darci il *Duilio*, la più grande nave da guerra dell'epoca, e che fu la progenitrice delle moderne dreadnoughts. Lo stesso miracolo fecero le maestranze liguri, che, nel cantiere della Foce, ci dettero il primo bastimento a scafo metallico.

E, a conferma di quanto ho detto, lascio ben volentieri, per un momento, la parola ad un illustre tecnico navale della nostra grande alleata, l'Inghilterra, l'ingegnere Charles de Grave Sells, il quale, portando il saluto dei Colleghi inglesi al primo Congresso degli Ingegneri navali, tenuto a Roma nel settembre 1911, disse:

« È coi più cordiali sentimenti che noi Inglesi ci uniamo a Voi nella celebrazione del giubileo dell'Unità Ita-

liana, e a questa celebrazione prendiamo tanto più viva parte noi che abbiamo assistito, con tanto intenso interesse, al meraviglioso progresso che l'Italia ha fatto in questi cinquant'anni, simpatizzando come noi Inglesi simpatizziamo, così interamente colle vostre aspirazioni nazionali.

. . . . .

« Ma non è solo un messaggio di benevolenza che io vi porto dall'Inghilterra, più di questo è un messaggio di vero affetto. Onde rendere più chiaramente il mio pensiero, sarà bene che io spieghi a quelli di voi che non sono stati in Inghilterra, come colà l'educazione tenda a rendere più stretti i vincoli che uniscono l'Inghilterra e l'Italia; più stretti che non sia possibile con qualsiasi altra nazione. Presso di noi l'educazione comincia colla grammatica latina; e, per certo, io ho speso nello studio della grammatica latina, venti volte il tempo che io spesi nello studio dell'inglese. Si stu-

dia la Storia Romana prima dell'inglese, cosicchè una delle prime cose che si impara è l'ammirazione per gli antichi Romani, per il loro amor di patria, per il loro meraviglioso coraggio ed intrepidità, onde avviene che Roma ed i Romani diventano tanto familiari a noi come a qualunque alunno delle scuole di Roma moderna.

. . . . .  
« Così è che fra l'Inghilterra e l'Italia esiste oggi, ed io fermamente confido esisterà ed aumenterà in avvenire, una corrente di simpatia, un vincolo d'affetto quale non esiste tra altre due nazioni. »

L'ingegnere De Grave Sells, che recava in dono al Collegio degl'Ingegneri navali italiani tutta la collezione degli « Atti della Associazione degli Architetti navali » fondata a Londra più di cinquant'anni or sono, così continuò:

« Come istituzione noi possiamo considerarci relativamente antichi, ma, presi separatamente ed individual-

mente come Ingegneri Navali, dobbiamo considerarci ancora nel periodo dell'infanzia dell'industria nostra in confronto di voi; poichè noi sappiamo che i Romani erano già una potenza navale nelle loro guerre coi Cartaginesi, duecento cinquantasei anni avanti Cristo, quando divenne una vera necessità per essi di avere il dominio dei mari. A quell'epoca però essi non erano così esperti architetti di navi, ed i loro scafi erano principalmente copie di quelli dei Cartaginesi. Presto però essi conobbero i vantaggi della potenza marittima, ed i loro costruttori navali diventarono, col tempo, i primi del mondo; cosicchè noi troviamo che, nell'anno trentuno prima di Cristo, Augusto sconfisse le flotte riunite di Antonio e Cleopatra, e che la sua vittoria fu dovuta principalmente al tipo nuovo delle sue navi che erano molto più maneggevoli che quelle dei suoi avversari.

« Da quel tempo sono trascorsi quasi venti secoli e gl'Ingegneri Italiani

hanno ancora il primato per le navi da guerra. Anche il più recente e più grande tipo di nave da guerra è dovuto ad un italiano, al vostro generale Cuniberti.

« E l'ammiraglio Leonardi Cattolica allora Ministro della Marina, inaugurando il Congresso ricordò:

« La nostra marina da guerra alla costituzione del Regno non contava che 42 bastimenti a vapore con un dislocamento complessivo di 71.000 tonnellate, mentre ora il nostro naviglio combattente novera 165 unità con un dislocamento di 420.000 tonnellate. La maggior nave da battaglia della nostra flotta del 1861, il vascello ad elica *Re Galantuomo* era di tonnellate 3800 ed il costo approssimativo di tre milioni, la potenza dell'apparato motore ne era di 450 cavalli nominali, la velocità sotto vapore di appena sette miglia all'ora. Nel 1861 due sole nostre navi da battaglia, la *Terribile* e la *Formidabile*, costruite in Francia, avevano lo scafo in ferro con corazze

dello stesso metallo, dello spessore di appena 12 centimetri ed una potenza di macchina di 400 cavalli nominali che imprimevano la velocità di circa 10 nodi. I più potenti cannoni allora esistenti erano quelli da 20 centimetri, lunghi meno di tre metri, pesanti tonn. 5 circa ed aventi potenza balistica di 166 dinamodi. Ora, dopo un cinquantennio, le maggiori navi da battaglia della nostra Marina, tutte costruite in Italia, sono veri colossi con dislocamento di più che 22.000 tonnellate, potenza propulsatrice di 26.000 cavalli asse, velocità di 22 o 23 miglia e costano oltre 60 milioni; le corazze che le proteggono sono di acciaio cementato di 20 e 35 centimetri di grossezza ed i maggiori cannoni che le armano, pesanti oltre 60 tonnellate, e lunghi meglio che 14 metri, hanno la potenza balistica di circa 16.000 dinamodi.

« Per molti anni ancora, dopo il 1860, l'Italia fu tributaria dell'estero per le costruzioni delle navi in ferro, prima,

per la fornitura degli acciai per gli scafi, delle macchine, delle artiglierie, delle corazze, poi; ma in seguito le navi da guerra sono state costruite in paese completamente, e, gradualmente, ci siamo quasi del tutto emancipati dalla industria straniera per tutto il materiale e gli apparecchi occorrenti. In tal modo, la nostra ingegneria navale propriamente detta, ha conquistato un degno posto di onore, e, spesso, le sue concezioni, la sua genialità furono apprezzate ed imitate all'estero, mentre una industria affine a quella delle costruzioni, la metallurgica, raggiungeva un grandioso sviluppo, superando difficoltà non lievi, date dalla mancanza del carbon fossile. »

Dal 1911 a tutt'oggi i nostri progressi nel campo meccanico sono stati notevoli; e la guerra, da questo lato, ci ha fatto percorrere in un biennio tutto un cammino che, in tempi normali, avrebbe richiesto un quarto di secolo. Epperò se l'Italia non ha avuto,

nella trasformazione del materiale da trasporto, come in quella del materiale da guerra, quello sviluppo e progresso che avrebbe dovuto avere dal 1870 a tutt'oggi, la colpa non è da imputarsi nè ai tecnici, nè alle maestranze; come fan fede, oltre l'autorità delle persone citate, la bontà e la bellezza delle nostre navi da guerra e anche quelle di alcuni nostri transatlantici, che reggono il confronto colle migliori navi straniere; ma ad una mancata coscienza industriale nel paese, e soprattutto nelle sfere dirigenti, le quali, imbevute di teorie economiche campate in aria, non hanno saputo incoraggiare a tempo, e bene, le industrie siderurgiche e di forza motrice idroelettrica, permettendo che le nostre miniere, che non sono povere, venissero sfruttate a tutto vantaggio dell'industria straniera e che noi continuassimo a consumare, in tempi normali, carbone per circa 400 milioni all'anno, quando Galileo Ferraris col suo campo rotante aveva risolto feli-

cemente il formidabile problema del trasporto dell'energia elettrica a distanza.

E, per quanto riguarda l'industria siderurgica, non sarà mai venerata abbastanza la memoria di Benedetto Brin, che promosse e volle l'impianto della prima grande acciaieria italiana, quella di Terni, per emancipare il nostro paese dalla soggezione straniera anche per le corazze delle nostre navi da guerra.

Ma il guaio maggiore si è che, per colmo di insipienza, abbiamo avuto in Italia, per parecchi anni, una lotta accanita fra le tre industrie: quella dell'armamento, quella dei cantieri e quella siderurgica. Esse, invece di accordarsi fra loro, per opporsi alla invadenza straniera, si sono contese con tutt' i mezzi i favori del Governo, come sovvenzioni, premi di costruzione, dazi di protezione, ecc., ognuna per conto proprio; e la lotta, fomentata e aggravata dalla formidabile e subdola influenza tedesca, è stata veramente

deleteria. Di modo che, dopo che il Paese aveva pur dato circa un miliardo per la sua marina, ci siamo trovati, allo scoppiare della guerra, con poche navi, con cantieri insufficienti per numero e per organizzazione, e con una industria siderurgica che, per reggersi, aveva dovuto ricorrere al *rimedio eroico* di limitare la produzione a un terzo.

E qui è il caso di recitare tutti il *mea culpa*: armatori, costruttori e siderurgici, uomini politici e governo, e decidersi finalmente a far punto e a battere altra strada.

Ora, se le somme spese per conseguire i risultati che tutti deploriamo le avessimo date a tempo, e anche a *fondo perduto*, ma con una chiara visione delle nostre necessità, e non a spizzico e a bocconi, e soltanto sotto pressioni non sempre legittime, noi avremmo ora una flotta da carico capace almeno dei nostri approvvigionamenti, la quale costrutta tutta in casa, e con materiale nazionale, ci avrebbe fatto risparmiare non solo pa-

recchi miliardi, ma ci avrebbe messo in ben altre condizioni pel dopo guerra.

Colle sovvenzioni abbiamo incoraggiato il parassitismo marinaro e politico, coi premi di costruzione abbiamo indotti i nostri cantieri a non migliorare e perfezionare la loro organizzazione industriale, per produrre più rapidamente e più a buon mercato, e con una completa assenza di una politica del ferro, alla quale la Germania ha ispirate tutte le sue azioni politiche in questi ultimi cinquant'anni, abbiamo, se non impedito, per lo meno fortemente intralciato un saldo e vigoroso sviluppo siderurgico.

E a tutto ciò, bisogna pure avere il coraggio di dirlo, si deve aggiungere la debolezza intellettuale, tecnica ed economica di parecchi nostri armatori, i quali, appunto per queste deficienze, non hanno saputo e potuto far di meglio che arricchire la marina italiana di tutt'i rifiuti delle marine straniere, lesinando sulle povere classi marinare, nella loro quasi totalità

analfabete, le quali, col loro lavoro e coi loro sacrifici, hanno dovuto rendere redditizie le smunte e arrugginite carcasse, che, per età, consumo di carbone e deficienza di portata, si presentavano sotto ogni aspetto assolutamente antieconomiche.



E veniamo ora a rispondere alle domande che ci siamo fatte poco fa:

*Potrà l'Italia creare e sviluppare una poderosa industria navale e tale da poterle fornire, in un decennio, il materiale navigante in quantità e qualità tali da costituire una marina mercantile, non solo adeguata ai suoi traffici, ma anche corrispondente al posto che le competerà fra le grandi nazioni marinare del mondo?*

*Quali sono gli ostacoli che si oppongono alla creazione di una grande organizzazione dell'industria navale nel nostro Paese?*

La risposta io l'ho rintracciata nelle memorie di Cavour. Nel 1850 il Grande fu chiamato dal Re al Governo e vi assunse appunto, insieme con quello dell'agricoltura industria e commercio, il Ministero della Marina. Williams de la Rive, il biografo più attendibile del Conte, afferma che dei dicasteri diretti da lui, che successivamente finì col dirigerli tutti e, qualche volta, tutt'insieme, nessuno ebbe un'attrattiva così viva e persistente, come quello della Marina. Ei vi prendeva un interesse quasi personale e si mostrava curioso di tutto ciò che vi si riferiva, mettendo un amor proprio d'autore ai progressi e allo sviluppo della Marina così commerciale come militare. Il disegno che più vagheggiò, caldeggiò e sostenne fino ad assicurarne il trionfo, fu quello della creazione d'un grande arsenale marittimo, alla Spezia. L'idea se ne era prima affacciata alla mente del Buonaparte; ma questi, distratto da altre cure, non aveva più pensato ad effettuarla.

Cavour, tra lo stupore e la diffidenza d'ogni parte della Camera proclamò, nel gennaio 1851, presentando il bilancio della Marina « indispensabile al progresso della Marina il trasporto dell'arsenale marittimo alla Spezia ». Fin allora nel porto di Genova si stipavano navi da guerra e navi da commercio, con grande disagio delle une e delle altre. La proposta parve una follia, e quel primo disegno di legge naufragò negli uffici. Ma Cavour ve lo ripescò più tardi, nel 1853, ma l'opposizione non disarmò. Si capisce: la proposta toccava insieme cogli interessi materiali, pur quei sentimenti di suscettibilità locale, che non erano allora meno formidabili di adesso. Ma Cavour tenne duro, e nel 1857 ripresentò ancora il disegno di legge.

Contro le nuove ostilità pronunciò due discorsi mirabili per vigore, per logica, per arguzia. A un deputato di Genova che pretese additare nel progetto intendimenti poco benevoli verso la sua città, il Ministro osservò: « Una

convinzione che dura da sette anni e che non è stata indebolita da infinite difficoltà, da opposizioni molto forti di ogni maniera; una convinzione potente, che ha le sue radici nelle più alte considerazioni politiche ed economiche, è stata la sola nostra consigliera ».

E a un altro oppositore, il Conte Solaro della Margherita, il più testardo sostenitore delle tradizioni conservatrici, che mostrò di preoccuparsi del sorriso di compiacenza che avrebbero avuto, a parer suo, gli Austriaci nell'apprendere il nuovo sproposito del Governo piemontese, il Cavour dichiarò con maliziosa bonomia:

« In quanto all'impressione che questo progetto sia per fare sul gabinetto di Vienna, io dichiaro d'ignorarla completamente. Io non so se gli argomenti posti innanzi, per provare alla Camera che questo progetto dovrebbe trarre a rovina il Paese e le nostre finanze, possano colà produrre un'impressione molto favorevole. Però io dubito assai

che uno stabilimento, il quale, qualunque possano essere le altre sue conseguenze, deve necessariamente favorire d'assai lo sviluppo della nostra marina militare possa essere molto bene accetto al di là del Ticino. Comunque sia, se, cadendo in errore, il conte di Buol si dimostra sodisfatto di questo progetto, io non me ne affiggerò, giacchè io non ho niente in contrario alla sodisfazione dell'onorevole conte di Buol ».

Il parlamento del 1857 approvò il progetto e votò la spesa. E, dal passaggio dell'arsenale da Genova a Spezia, si inizia indubbiamente la formazione della Marina da guerra nazionale, la quale, principalmente per merito di un grande ammiraglio, il Saint-Bon, e di un grande architetto navale, il Brin, potè, nel giro di un trentennio, assurgere ai fastigi di una delle più potenti marine del mondo. E, per quanto le vicende parlamentari le avessero impedito di conservare il posto rapidamente raggiunto, pur tut-

tavia essa è in grado oggi di assolvere, come lo assolve infatti, silenziosamente e gagliardamente l'altissimo suo compito.

Ma il Cavour non aveva pensato soltanto alla Marina militare, ma aveva preso grandemente a cuore anche il problema della Marina mercantile. E qui mi piace riportare quello che un giudice quanto mai competente, il capitano Gambier della Real Marina britannica, scriveva nella rivista *The Engineer* di Londra il 26 marzo 1886 in un articolo intitolato: *I nostri competitori nelle costruzioni navali in ferro.*

« Dieci anni or sono sarebbe sembrato ridicolo ai costruttori della Clyde, il dir loro che un paese quasi senza carbone, e dove il ferro, per quanto abbondante, era difficile ad ottenersi, e dove inoltre non più che una mezza dozzina di uomini sapevano fare il più semplice lavoro relativo alle costruzioni di ferro, li avrebbe, nel corso di questi anni, non solo battuti nella qualità ma anche nel prezzo, ed avreb-

be prodotto i più grandi, i più potenti e i meglio costrutti navigli del mondo. Pure così è avvenuto.

« Il sorgere delle costruzioni in ferro in Italia, è quasi un romanzo. Deve le sue origini agli sforzi oculati del grande statista Cavour, ed è da osservarsi che questo Uomo meraviglioso basò le sue ragioni, per desiderare di sviluppare le costruzioni in Italia, sopra due fatti, che si sono in seguito ampiamente realizzati, e che mostrano quanto straordinario fosse il suo colpo d'occhio anche in materie che si crederebbe dovessero essere fuori della portata di un uomo che era occupato nel vasto progetto di creare un regno. Questi fatti erano:

« 1.<sup>o</sup>) Che l'Italia doveva per necessità diventare una potenza navale;

« 2.<sup>o</sup>) che i salari e il costo della vita in Inghilterra erano così alti e dispendiosi, che il prezzo attuale delle navi non poteva essere in giusta conseguenza, epperò le altre nazioni do-

vevano guardarsi attorno e lavorare per proprio conto.

« Fu nell'anno 1860, uno dei più memorabili della storia d'Italia, che Cavour, l'unico Uomo la cui mano fosse abbastanza forte per guidare i destini del suo Paese, fece la risoluzione che questo divenisse una potenza navale.

« Era un lavorare contro difficoltà enormi, perchè l'Italia non era in posizione di costruire bastimenti, ed era troppo povera per comprarne. Egli sapeva, tuttavia, dover esserci un principio a tutto, e, senza punto scorgersi di fronte alle immense difficoltà, pensò a due italiani, nati a Palermo, chiamati Orlando, che a quell'epoca avevano fondato un piccolo opificio presso Genova, e si sforzavano di persuadere i loro connazionali che essi potevano costruire locomotive tanto bene quanto gli inglesi ed a miglior prezzo, ed erano già riusciti ad adempiere un contratto o due con piena soddisfazione.

« Cavour mandò a chiamare quegli uomini, e, con la prontezza che caratterizzava tutto ciò che faceva, diede loro la commissione di costruire una nave in ferro.

« — L'Italia ora non fabbrica che navi di legno — disse Cavour ai fratelli Orlando. — Vi ha egli qualche ragione perchè non ne debba fare di ferro ?

« — Nessuna, eccellenza — risposero gli Orlando.

« — Allora costruirete una nave, ad esempio, di mille tonnellate, adatta al commercio italiano e col minimo consumo possibile di carbone, giacchè in Italia non ne abbiamo.

« — Ma riguardo al prezzo ? — chiesero gli Orlando — poichè non possiamo adesso competere con l'Inghilterra; non abbiamo nè l'impianto necessario, nè la materia prima.

« — *Mandatemi le vostre stime ed i vostri piani* — replicò Cavour — *questo è argomento d'interesse nazionale ed io avrò cura che i miei colleghi del Mini-*

*stero accettino la vostra offerta.* Siate onesti, ricordatevi che lavorate per la Patria, siate onesti soprattutto e vi verrà più lavoro di quello che non pensiate.

«Così, i piani furono fatti ed accettati, ed uno degli Orlando venne alla Clyde per studiare il genere più economico di macchine e caldaie di marina, mentre l'altro rimase in Italia e riunì il materiale.»

Veramente il Gambier ignorava, o dimenticava, che il primo vapore in ferro gli Orlando lo avevano dato all'Italia sino dal 1855 e si chiamava *Sicilia*. A ogni modo è da quell'epoca che, attraverso mille difficoltà, si inizia la storia della costruzione metallica mercantile nel nostro Paese.

Il Gambier fa tutta la storia della ditta Fratelli Orlando, e finisce il suo interessante articolo con queste parole, che noi accogliamo come un vaticinio per l'industria italiana: «Non è lontano il giorno in cui l'Italia sarà indipendente dall'aiuto straniero per la

materia prima, così il sogno dei fratelli Orlando, che essi possano un giorno fabbricare navi per proprietari britannici può non essere poi tanto chimerico.»

Il sogno non si è ancora avverato, ma l'Italia è già sulla buona via; poichè l'industria siderurgica concepita da Luigi Orlando fin da quando era a Genova, facendo presente a Cavour la possibilità e l'utilità di far servire all'armamento nazionale il ferro della Lombardia, e proseguita in Toscana nel 1879, in questi ultimi anni ha raggiunto uno sviluppo veramente ragguardevole, tanto che, mentre nel quinquennio 1870-75 noi producevamo, in media, 25.000 tonnellate di ghisa, e nel 1908 113.000 tonnellate dello stesso materiale, nel 1913 noi siamo arrivati a produrre 426.000 tonnellate di ghisa e 933.500 tonnellate di ferro omogeneo. E la guerra, colla sua richiesta insauribile di materiale bellico, ha dato alla nostra industria siderurgica un

impulso tale, e l'ha così ben rinsanguata, che non c'è da porre dubbio che essa si troverà in grado, a pace conclusa, di poter provvedere, per quantità e prezzo, alla forte richiesta che le verrà fatta per la costruzione del nostro materiale da trasporto.

E giustamente Cavour, quando commetteva a Luigi Orlando il piroscafo mercantile di 1000 tonnellate, gli raccomandava di dotarlo di un apparato motore che consumasse poco carbone, poichè di questo combustibile noi siamo poveri in Italia. Ma il genio italiano non è stato inoperoso ed ha fatto anche un altro miracolo; poichè Pacinotti e Galileo Ferraris hanno dato al nostro paese la possibilità di liberarsi finalmente anche dalla schiavitù del carbone nero. Epperò noi possiamo affermare che oggi nessun serio ostacolo si oppone in Italia allo sviluppo di una poderosa industria navale. Ed, invero, superato l'ostacolo siderurgico, e data la possibilità di una forza motrice a buon mercato,

con una mano d'opera abbondante, intelligente e assai duttile a ogni specie di lavoro, noi non vediamo che una sola barriera, perchè in un decennio il nostro paese possa conquistare il posto che gli compete fra le grandi nazioni marinare: *la mancanza di animo e di fede nei nostri uomini di governo nello affrontare il problema.* Avranno essi, quando giungerà il momento, il coraggio di dare un poderoso frego alla politica marinara che ci ha funestati per tanti anni, con un continuo sperpero di milioni senza alcun costrutto, e di instaurarne un'altra, *ab imis*, fondata su altre basi e tale da dare l'impulso capace di produrre gli effetti benefici che invociamo?

— *Mandatemi le vostre stime ed i vostri piani* — disse Cavour agli Orlando — *questo è argomento nazionale ed io avrò cura che i miei colleghi del Ministero accettino la vostra offerta.*

Ebbene un miliardo almeno è necessario per ricostituire il naviglio da

carico che ci necessita. *Esso deve essere speso in un decennio, e tutto in casa.* E siccome gli attuali cantieri non ne hanno la potenzialità, bisogna ripartirlo in due: una metà da assegnarsi ai cantieri esistenti, col patto che aumentino gli scali e si corredano degli opportuni attrezzi ed officine per costruire presto e a buon mercato, e l'altra metà da assegnarsi a non meno di *dieci* enti da costituirsi per l'impianto di altrettanti grandi stabilimenti navali. Fissato il fabbisogno del materiale da costruire, che è di molto superiore al milione di tonnellate, e, fissati i tipi di navi adatti ai nostri approvvigionamenti, e per ogni tipo, le categorie di portata crescente da 8 a 18.000 tonnellate, il lavoro dovrà essere ripartito fra i cantieri in atto, e quelli che sorgeranno rapidamente, adottando la riproduzione in serie. Lo Stato verrà così a spendere cento milioni all'anno.

Affidando il materiale, pronto alla navigazione, parte alle Società in atto,

e parte ad armatori, o gruppi di armatori, che dessero buon affidamento di capacità e onestà, lo Stato, nel periodo di trent'anni, colle quote annue di ammortamento calcolate per venti anni, verrebbe a reintegrare interamente il miliardo anticipato. E, mettendo in concorrenza i vari esercenti, con oculato discernimento, lo Stato potrebbe riuscire anche a percepire un modico interesse del capitale anticipato, interesse che, per quanto modico, avrebbe il beneficio di ridurre anno per anno l'anticipo dei cento milioni, sicchè, alla fine del decennio, lo Stato non avrebbe anticipato che poco più di 800 milioni, cioè quanto ha speso dal 1862 ad oggi senza alcun risultato.

Cavour disse agli Orlando: *Siate onesti, ricordatevi che lavorate per la Patria, siate onesti soprattutto e vi verrà più lavoro di quello che non pensiate.*

Ebbene io non dubito che, quando il Governo si deciderà, e non potrà fare altrimenti, poichè le circostanze

sono più forti degli uomini, a seguire gl' insegnamenti del Grande, chiamando a raccolta i siderurgici, i costruttori e gli armatori per affidare loro il miliardo per la rinascita della nostra marina da trasporto, io non dubito, ripeto, che essi si mostreranno all'altezza del compito, essendo i loro interessi di produttori in perfetta armonia con quelli di cittadini dell'Italia più grande.

*Signore e Signori,*

L'ora è già trascorsa ed io ho abusato fin troppo della vostra benevolenza. Avendo cercato di lumeggiare, il meglio che ho saputo, il primo degli elementi fondamentali, che ho messo a base del problema della nostra marina, mi sono indugiato un po' troppo e non mi resta tempo per trattare degnamente il secondo.

Ma anche qui mi viene in aiuto il grande statista, e io riprodurrò le sue parole scritte a proposito della questione meridionale: « *L'educazione pro-*

*fessionale è uno dei più urgenti bisogni di tutto il nostro Paese, ma in special modo delle provincie meridionali, nelle quali disgraziatamente si è meno provveduto a questa necessità. La preponderanza dell'educazione classica è in contraddizione coi bisogni.... È d'uopo crescere una generazione di abili e capaci produttori, che siano capaci di sollevare e aiutare l'agricoltura, l'industria e il commercio, non lavorare a formare dei letterati o degli uomini di toga, dei dottori e dei retori ».*

Ma, se il problema generale della istruzione professionale è grave, specialmente nel mezzogiorno, quello dell'istruzione ed educazione delle classi che vivono in mare e per il mare è grave ugualmente tanto per il mezzogiorno come per il settentrione dell'Italia.

Al 31 dicembre 1913, tra personale navigante e personale addetto alle arti e alle industrie marittime, si trovavano iscritti nelle matricole della gente di mare 386.083 persone: l'aumento annuo è superiore a 10.000,

sicchè è da ritenersi che attualmente gli iscritti abbiano superato la cifra di 420.000.

Ebbene, tolti i poco più di 2000 alunni che frequentano gl'istituti nautici, e i poco più di cento allievi appartenenti alle due scuole d'ingegneria navale, quella di Genova e di Napoli, per tutto il rimanente, cioè per 418.000 persone e più, non esiste alcuna scuola professionale; e fra queste la classe dei pescatori, che supera i 120.000 individui, è priva quasi completamente dell'alfabeto. In Italia abbiamo più di 3000 *padroni*, i quali sono autorizzati dal codice a comandare piroscafi di qualunque grandezza nel Mediterraneo. Ad essi si sarebbe potuto affidare il comando del *Lusitania*: ebbene, questa classe così numerosa, e che è autorizzata ad assumere responsabilità non lievi, è poco più che alfabeto. E gli stessi Istituti nautici, se non fosse pel grande amore che gli insegnanti prodigano in queste scuole, darebbero risultati ancora inferiori, dato lo stato

di abbandono in cui sono lasciati, sia per deficienza di mezzi adeguati, che per anni di studio, come per programmi, che risalgono al 1891. Eppure ai licenziati di queste scuole vengono, dopo un breve tirocinio, concesse responsabilità di prim'ordine per gl'ingenti capitali ad essi affidati, per le migliaia di persone che devono governare, durante i tragitti di navigazione, e per il prestigio della bandiera che devono tenere alto fuori della Patria.

E così per le maestranze dei nostri cantieri; per queste non esiste alcuna scuola professionale. Date le loro meravigliose attitudini al lavoro di quanto se ne potrebbe accrescere il rendimento con una adatta e accurata preparazione?



Ricordate il detto, odioso per noi, attribuito a Bismarck: « L'Italia è stata fatta da tre grandi S: Solferino, Sadowa, Sedan. » Con questo egli voleva evidentemente dire che la Lombardia la dovemmo a una vittoria francese, il Veneto a una vittoria prussiana, Roma, non sappiamo bene se a una vittoria germanica, o a una sconfitta francese. Anche se non autentico, il detto rispecchia il pensiero della maggior parte degli stranieri.

Dal 1815 al 1870 fra cospirazioni e battaglie di truppe regolari e irregolari caddero, per la indipendenza e unità della Patria, dalle 5 alle 6 migliaia di uomini, quanti ne consuma oggi breve spazio del duro Carso. Lo sappiamo. Ma nessun Bismarck potrà da oggi in poi avventare un giudizio men che riguardoso verso una nazione

che, tra le rocce dell'Alpe e nei gorghi del mare, profonde, vittoriosa, il suo sangue più puro!

L'unità della Nazione si è cementata veramente sul fango vischioso del Carso; da questo cemento è nata la grande Italia, e perchè essa si affermi e si conservi tale, è necessario, è indispensabile, è urgente dare ad essa una marina degna, e tale che la liberi dal giogo economico straniero. Così, e soltanto così, la nostra bandiera potrà sventolare in ogni Oceano, segnacolo di ricchezza, di prestigio, di gloria.

---



*Sono usciti* **43** *fascicoli*

# La Guerra delle Nazioni

nel 1914-15-16-17.

Storia illustrata.

*Esce a fascicoli di 32 pagine, in grande formato,  
su carta di lusso, riccamente illustrati:*

CENTESIMI **60** IL FASCICOLO.

SONO COMPLETI:

- Vol. I. Dall'assassinio di Serajevo alla battaglia della Marna. 440 pag. in-8 grande, su carta di lusso, con 338 inc., legato alla bodoniana: **L. 7,50**
- Vol. II. Dall'avanzata russa nella Prussia orientale all'entrata in scena della Turchia. 416 pagine, in-8 grande, su carta di lusso, con 256 incisioni, legato alla bodoniana . . . . . **L. 7,50**
- Vol. III. Dalla lotta accanita della fine del 1914 nelle Flandre all'entrata dell'Italia in guerra. 448 pagine, in-8 grande, su carta di lusso, con 233 incisioni, legato alla bodoniana. . . . . **L. 9—**
- 

*Sono usciti* **30** *fascicoli*

# La Guerra d'Italia

nel 1915-16-17.

Storia illustrata.

I nuovi auspici eventi, la storia sospirata dal rinnovato popolo vien narrata fedelmente, documentata, illustrata in quest'opera pubblicata a fascicoli nello stesso formato e con uguale ricchezza di illustrazioni della **GUERRA DELLE NAZIONI**; ed ottiene lo stesso grande successo, ed anche maggiore.

*La Guerra d'Italia esce a fascicoli di 32 pagine, in grande formato, su carta di lusso, riccamente illustrati:*

CENTESIMI **60** IL FASCICOLO.

SONO COMPLETI:

- Vol. I. Dalla Triplice alla Neutralità e alla Guerra. 420 pag. in-8 grande, su carta di lusso, con 249 incisioni e una grande carta a colori dei confini d'Italia, legato alla bodon. . . . . **L. 7,50**
- Vol. II. Dall'inizio delle ostilità italo-austriache alla dichiarazione di guerra alla Turchia. 408 pagine in-8 grande, su carta di lusso, con 277 incisioni, legato alla bodoniana . . . . . **L. 9—**
- 

Dirigere commissioni e vaglia ai Fratelli Treves, editori, Milano.

## QUADERNI DELLA GUERRA

1. **Gli Stati belligeranti** nella loro vita economica, finanziaria e militare alla vigilia della guerra, di **GINO PRINZIVALLI**. Terza edizione con appendice per il Portogallo, la Turchia e gli Stati balcanici (*Romania, Bulgaria e Grecia*). . . . . L. 1 50
2. **La Guerra.** Conferenza tenuta a Milano il 5 febbraio 1915 per incarico dell'Associazione Liberale Milanese, da **ANGELO GATTI**, Capitano di Stato Maggiore . . . . . 1—
3. **La presa di Leopoli** (LEMBERG) e la guerra austro-russa in Galizia, di **ARNALDO FRACCAROLI**. Con 22 incisioni fuori testo e 2 cartine. . . . . 3 50
4. **Cracovia** - antica capitale della Polonia - di **SIGISMONDO KULCZYCKI**. In appendice: Per i monumenti di Cracovia, di **UGO OJETTI**. Con 16 incisioni . . . . . 1 50
5. **Sui campi di Polonia**, di **CONCETTO PETTINATO**. Con prefazione di **ENRICO SIENKIEWICZ**, 37 incisioni fuori testo e una carta . . . . . 2 50
6. **In Albania.** SEI MESI DI REGNO. Da Guglielmo di Wied a Esad Pascià. Da Durazzo a Vallona, di **A. ITALO SULLIOTTI**, inviato speciale della "Tribuna" in Albania. Con 19 incisioni fuori testo . . . . . 2 50
7. **Reims e il suo martirio.** Tre lettere di **DIEGO ANGELI**. Con 25 incisioni . . . . . 1—
8. **Trento e Trieste** - l'irredentismo e il problema adriatico - di **GUALTIERO CASTELLINI**. Con una carta . . . . . 1—
9. **Al Parlamento Austriaco e al Popolo Italiano.** Discorsi del dottor **CESARE BATTISTI**, deputato di Trento al Parlamento di Vienna . . . . . 2 50
10. **La Francia in guerra.** *Lettere parigine* di **DIEGO ANGELI**. . . . . 2 50
11. **L'anima del Belgio**, di **PAOLO SAVJ-LOPEZ**. In appendice: la Lettera pastorale del Cardinale **MERCIER**, arcivescovo di Malines (*Patriottismo e Perseveranza* - Natale 1914). Con 16 incisioni fuori testo . . . . . 1 50
12. **Il Mortaio da 420** e l'Artiglieria terrestre nella Guerra Europea, di **ETTORE BRAVETTA**, Capitano di Vascello. Con 26 incisioni fuori testo. . . . . 1 50
13. **La Marina nella guerra attuale**, di **ITALO ZINGARELLI**. Con 48 incisioni fuori testo. . . . . 1 50
14. **Esercito, Marina e Aeronautica nel 1914**, dei Capitani **G. TORTORA**, **O. TORALDO** e **G. COSTANZI**. Con 29 incisioni. . . . . 1—
15. **Paesaggi e spiriti di confine**, per **G. CAPRIN**. . . . . 1—
16. **L'Italia nella sua vita economica di fronte alla guerra.** Note statistiche raccolte e illustrate da **GINO PRINZIVALLI**. . . . . 2 50

17. **Alcune manifestazioni del potere marittimo**,  
di **ETTORE BRAVETTA**, Capitano di Vascello . . . . L. 1 —
18. **Un mese in Germania durante la guerra**, di **LUIGI AMBROSINI**. Con un'appendice sul Movimento dei Partiti Politici, a cura di **FELICE ROSINA** . . . . . 1 50
19. **I Dardanelli**. **L'Oriente e la Guerra Europea**, di **GIUSEPPE PIAZZA**. Con 10 incisioni e una carta. . . . . 2 —
20. **L'Austria e l'Italia**. Note e appunti di un giornalista italiano a Vienna (**FRANCO CABURI**) 1 50
21. **L'aspetto finanziario della guerra**, di **U. ANCONA**, deputato. . . 1 50
22. **Il Libro Verde**. *Documenti diplomatici* presentati dal Ministro **SONNINO** il 20 maggio 1915. Con ritratto. 1 —  
*In appendice: la Risposta del Governo Austriaco alla denuncia del trattato della Triplice Alleanza; la Replica italiana; il testo della Dichiarazione di guerra, e la Nota Circolare dell'Italia alle Potenze.*
23. **La Turchia in guerra**, di **E. C. TEDESCHI** . . . . 1 50
24. **La Germania** nelle sue condizioni militari ed economiche dopo nove mesi di guerra. di **M. MARIANI**. 2 —
25. **A Londra durante la guerra**, di **E. MODIGLIANI**. *In appendice: il discorso di Lloyd GEORGE, Cancelliere dello Scacchiere, tenuto a Londra ai 19 settembre 1914. Con 20 incisioni e 6 pagine di musica* . . . . 2 —
26. **La Marina italiana**, di **ITALO ZINGARELLI**. Con 49 incisioni fuori testo . . . . . 3 —
27. **Diario della Guerra d'Italia (1915)**. *Raccolta dei Bullettini ufficiali e altri documenti a cui sono aggiunte le notizie principali su la guerra delle altre nazioni, col testo dei più importanti documenti.* Prima Serie (dal 24 maggio al 18 giugno). Con 4 ritratti. . . . . 1 —
28. **La Guerra vista dagli scrittori inglesi**, di **ALDO SORANI**.  
Con prefazione di Richard BAGOT . . . . . 2 —
29. **La Triplice Alleanza** *dalle origini alla denuncia (1882-1915)*, di **A. ITALO SULLIOTTI** . . . 1 50
30. **La Serbia nella sua terza guerra**. Lettere dal camposerbico di **ARNALDO FRACCAROLI**. Con 2<sup>a</sup> incisioni e una cartina della Serbia . . . 2 —
31. **L'Adriatico - Golfo d'Italia. L'Italianità di Trieste**, di **ATTILIO TAMARO**. . . . . 2 —
32. **2.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 31 luglio 1915). Con 4 piante. . . . . 1 —
33. **Oro e Carta. - Prestiti e Commerci nella guerra europea**, di **FEDERICO FLORA**, professore alla Regia Università di Bologna . . . . . 2 —
34. **A Parigi durante la guerra**. *Nuove lettere parigine (9 maggio a luglio 1915)*, di **DIEGO ANGELI** . . . . . 2 50

35. **L'Austria in guerra**, di **CONCETTO PETTINATO** L. 2 —
36. **L'Impero Coloniale Tedesco** *come nacque e come finisce*, di **P. GIORDANI** L. 2 —
37. **3.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 4 settembre 1915). Col ritratto di Barzilai e 2 piante . . . . . 1 —
38. **L'Ungheria e i Magiari** *nella Guerra delle Nazioni*, di **ARMANDO HODNIG**. Con una cartina etnografica. . . . . 1 50
39. **Alsazia e Lorena**, di \* \* \*. Con prefazione di Jean **CARRÈRE** e numerosi documenti. . . . . 1 50
40. **Il Dominio del Mare nel conflitto anglo-germanico**, di **ITALO ZINGARELLI**. . . . . 2 50
41. **4.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 19 ottobre 1915). Con 4 ritratti e 4 piante . . . . . 1 —
42. **5.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (al 1.<sup>o</sup> dicembre 1915). Con 4 ritratti e 2 piante . . . . . 1 —
43. **La battaglia di Gorizia**, di **BRUNO ASTORI**. Note scritte col lapis, dalle narrazioni raccolte sulle retrovie nei giorni della lotta. Con 16 incisioni e 2 cartine. 2 —
44. **Salonico**, di **ALARICO BUONAIUTI**. Con 16 incisioni fuori testo . . . . . 2 50
45. **Il Patto di Londra**, firmato dall'Italia il 30 novembre 1915, col resoconto ufficiale delle sedute della Camera dei Deputati (1, 2, 3, 4 dicembre), e del Senato (16 e 17 dicembre). 2 —
46. **L'industria della guerra**. Conferenza tenuta a Roma il 19 dicembre 1915, e a Milano il 6 gennaio 1916, da **ETTORE BRAVETTA**, Capitano di Vascello. 1 —
47. **Il costo della guerra europea**. **Spese e perdite. Mezzi di fronteggiarle**, di **FILIPPO VIRGILII**, Prof. nella R. Università di Siena. 2 —
48. **6.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 19 gennaio 1916). Con 4 ritratti e due piante . . . . . 1 —
49. **I trattati di lavoro e la protezione dei nostri lavoratori all'estero**, di **LUCIANO DE FEO**. Con prefazione di Luigi **LUZZATI**. . . . . 2 —
50. **7.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 29 febbraio 1916). Con 2 ritratti e 2 piante . . . . . 1 —
51. **La rieducazione professionale degli invalidi della guerra**, del dott. **LUIGI FERRANNINI**, incaricato per l'insegnamento di Malattie da lavoro e da infortuni nella Regia Università di Napoli. Con 40 incisioni. . . . . 2 50
52. **Vita triestina avanti e durante la guerra**, di **HAYDÉE** [IDA FINZI]. . . . . 1 50
53. **8.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 13 aprile 1916). Con 4 ritratti e una pianta . . . . . 1 —

54. **Le pensioni di guerra**, di **ALESSANDRO GROPPALI**, della R. Università di Modena L. 1 25
55. **L'Egitto e la guerra europea**, di **Os. FELICI** . 3 —
56. **Le questioni economiche della guerra** discusse alla Camera dei Deputati. Resoconti ufficiali. 420 pagine a Roma . 5 —
57. **9.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 24 maggio 1916). Con 2 ritratti e 2 piante . . . . . 4 —
58. **La Politica estera di guerra dell'Italia**, discussa alla Camera dei Deputati. Resoconti ufficiali. . . . . 2 —
59. **Gorizia nella vita, nella storia, nella sua italianità**, di **BRUNO ASTORI**. . . . . 2 —
60. **10.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 24 giugno 1916) Con 8 ritratti. . . . . 1 —
61. **11.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 5 agosto 1916). Con 6 ritratti. . . . . 1 —
62. **La lotta economica del dopo guerra**, di **LUCIANO DE FEO**. Con prefazione di S. E. GIUSEPPE CANEPA . . . . . 1 50
63. **La nostra guerra nei commentarii di Polybe** (GIUSEPPE REINACH) . . . . . 1 50
64. **12.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino al 5 settembre 1916.) Con 5 ritratti e una pianta . . . . . 1 —
65. **13.<sup>a</sup> Serie del Diario della Guerra d'Italia** (fino all'11 ottobre 1916). Con 5 ritratti. . . . . 1 —
66. **La politica italiana di guerra e la manovra tedesca per la pace.** Vol. I. Dalla mozione dei socialisti ufficiali italiani al discorso del ministro degli Esteri, Sonnino . . . . . 5 —
67. **Le ferite in guerra ed i servizi sanitari dell'esercito e della marina**, dei prof. R. ALESSANDRI, dott. M. FEA, dott. F. GOZZANO, e prof. F. RHO. Con 78 incisioni fuori testo. . . . . 3 —

## DIARIO DELLA GUERRA D'ITALIA

*Raccolta dei Bullettini ufficiali e di altri documenti a cui sono aggiunte le notizie principali su la guerra delle altre nazioni, col testo dei più importanti documenti.*

ANNO I (Serie I a IX) 24 maggio 1915 - 24 maggio 1916, con 24 illustrazioni e 19 piante.

*Un grosso volume di compless. 1060 pag. legato in tela rossa e oro:*

**DIECI LIRE.**

## ALTRE OPERE SULLA GUERRA EUROPEA.

- Germania Imperiale**, del principe **Bernardo di BULOW**. Traduzione dal tedesco autorizzata e riveduta dall'autore. In-8, con ritratto 2.<sup>o</sup> migliao . . . L. 10 —
- La Russia come Grande Potenza**, del Principe **Gregorio TRUBEZKOL**. Traduzione di Raffaele Guariglia. In-8 . . . . . 7 50
- L'America e la guerra mondiale**, di **Teodoro ROOSEVELT**, ex-presidente degli Stati Uniti d'America. Traduzione di **ARTURO SACCHI**, unica autorizzata. In-8 . . . . . 7 50
- Italia e Germania**. Il Germanesimo. L'Imperatore. La guerra e l'Italia, di **G. A. BORGESE**. In-16 4 —
- La guerra delle idee**, di **G. A. BORGESE**. In-16 . 3 50
- Storia della Russia** dalle origini ai nostri giorni, secondo gli studi più recenti, di **Francesco Paolo GIORDANI**. Due volumi in-16, di complessive 850 pag. 8 —
- Storia della Polonia** e delle sue relazioni con l'Italia, di **Fortunato GIANNINI**. Con una carta geografica della Polonia e il ritratto di **BONA SFORZA**. . . . . 4 —
- Ciò che hanno fatto gli Inglesi** (agosto 1914-settembre 1915), di **Jules DESTREE**. In-16, con copertina a colori di Golla . . . . . 3 —
- L'Italia per il Belgio**, di **Jules DESTREE**. In-16, con copertina a colori di G. PALANTI. 3 —
- Dalla Serbia invasa alle trincee di Salonicco**, di **Arnaldo FRACCAROLI**. Un volume in-16. . . . . 3 50
- La grande retrovia**, di **Federico STRIGLIA**. In-16 3 50
- Scene della Grande Guerra** (Belgio e Francia) 1914-1915, di **Luigi BARZINI**. Due volumi in-16, di complessive 654 pagine. . . . . 7 —  
— Legato in tela all'uso inglese . . . . . 8 50
- La Guerra d'Italia:**
- Al fronte** (maggio-ottobre 1916). di **Luigi BARZINI**. Un volume in-16, di 456 pagine . . . . . 5 —  
— Legato in tela all'uso inglese . . . . . 5 75
- Sui monti, nel cielo e nel mare.** (gennaio-giugno 1916) di **Luigi BARZINI**. In-16, di 360 pagine . . . . . 4 —  
— Legato in tela all'uso inglese . . . . . 4 75
- Dal Carso al Trentino** (agosto-novembre 1916). di **Luigi BARZINI**. In-16, di 360 pag. 4 —  
— Legato in tela all'uso inglese . . . . . 5 —
- Guerra Russo-Giapponese degli anni 1904-05:**
- Il Giappone in armi**, di **Luigi BARZINI**. Diario di un giornalista italiano al campo giapponese. Volume I, di 328 pagine. . . . . 4 —  
— Legato in tela all'uso inglese . . . . . 4 75
- Dai campi di battaglia**, di **Luigi BARZINI**. Diario di un giornalista italiano al campo giapponese. Volume II, di 376 pagine . . . . . 4 —  
— Legato in tela all'uso inglese . . . . . 4 75

- La Guerra senza confini**, osservata e commentata da **An- zelo GATTI**, Capitano di Stato Maggiore. I primi cinque mesi (agosto-dicembre 1914). In-8. L. 5 —
- L'invasione respinta** (aprile-luglio 1916), di **Arnaldo FRACCAROLI**. In-16. . . . . 4 —
- Venezia in armi**, testo, e copertina di **BRUNELLESCHI**. 3 50
- La ricchezza e la guerra**, di **Filippo CARLI**. In-8, di 320 pagine. . . . . 5 —
- L'altra guerra**, di **Filippo CARLI**. In-8, di 350 pagine. . . . . 5 —
- J'accuse!** di **UN TEDESCO**. Traduzione dall'edizione tedesca, con note ed aggiunte, a cura di R. Paresce. In-8. 4 —
- L'Adriatico**. *Studio geografico, storico e politico* di \* \* \*. In-8. . . . . 5 —
- Il Mediterraneo e il suo equilibrio**, di **Vico MAN- TEGAZZA**. In-8, con prefazione di Giovanni BETTIOLO e 15 incisioni. . . . . 5 —
- La Guerra nel cielo**, del conte **Francesco SAVORGNAN DI BRAZZA**. In-8, con 105 incis. 5 —
- Sottomarini, Sommergibili e Torpedini**, di **Etto- re BRAVETTA**, capitano di vascello. In-8, con 78 incisioni. . . . . 5 —
- Nel solco della guerra**, di **Paolo ORANO**. In-16. 4 —
- La nuova guerra** (Armi - Combattenti - Battaglie), di **Mario MORASSO**. Con 10 dis. di D. DOVICH. 4 —
- Viaggio intorno alla guerra**. *Dall'Egeo al Baltico* (luglio 1915-marzo 1916), di **Giulio CIVININI**. . . . . 5 —
- Città Sorelle**, di **Anna FRANCHI**. In-8, con 54 incisioni 4 —
- L'Altare**. Carme di **Sem BENELLI**. Elegante edizione in-8, su carta di lusso. . . . . 2 —
- Per la più grande Italia**. *Orazioni e Messaggi* di **Gabriele D'ANNUNZIO**. Elegante edizione aldina. 6." migliaio. . . . . 2 —
- A Guglielmo II, Imperatore e Re** *nell'anno di grazia 1916*. Pagine di versi di **Paolo SCURO**. In-8. . . . . 1 50
- Da Digione all'Argonna**. *Memorie eroiche* di **Ricciotti GARI- BALDI**, raccolte da **G. A. CASTEL- LANI**. In-16, con 22 incisioni. . . . . 2 —
- Il Germanesimo senza maschera**, di **ARIEI**, (F. STENO). In-8, con coperta a colori. . . . . 1 50
- La Pace automatica**. *Suggerimento di un americano* (**Harold MCCORMICK**). In-8. . . . . 1 —
- L'Italia e il Mar di Levante**, di **Paolo REVELLI**. In-8, con 104 inc. e 3 carte. 6 50
- 
- Annali d'Italia**. *Gli ultimi trent'anni del secolo XIX (1870-1900)*. Storia narrata da **Pietro VIGO**. Sono usciti 7 volumi (1871-1898). . . . . Ogni volume 5 —
- Storia dell'unità italiana** dal 1814 al 1871, di **Bolton KING**. Due volumi in-16, di complessive 900 pagine, con una carta a colori e sei cartine in nero. . . . . 8 —

## LE PAGINE DELL'ORA

---

VOLUMI PUBBLICATI:

1. *L'Italia in armi*, di **Angelo Gatti**, colonnello di Stato Magg.
2. *Il pensiero scientifico tedesco, la civiltà e la guerra*, del prof. **Ernesto Bertarelli**, della R. Università di Parma.
3. *Le presenti condizioni militari della Germania*, di **Angelo Gatti**, colonnello di Stato Maggiore.
4. *L'insegnamento di Cavour*, di **Francesco Ruffini**.
5. *Quel che la guerra ci insegna*, di **Piero Giacosa**.
6. *Gli Alpini*, di **Cesare Battisti**. Col ritratto dell'autore.
7. *La città invasa (Lilla)*, di **Paul de Saint Maurice**.
8. *Le prerogative della Santa Sede e la guerra*, di **Mario Falco**.
9. *Il miracolo francese*, di **Victor Giraud**.
10. *La filosofia e la guerra*, di **Erminio Trollo**.
- 11-12. *Il giudizio della storia sulla responsabilità della guerra*. Discorsi del Senatore **Tommaso Tittoni** (vol. doppio).
13. *Risonanze di mare e di guerra*, di **Alfonso B. Mongardini**.
14. *Il reddito nazionale e i compiti di domani*, di **Filippo Carli**.
15. *L'Inghilterra e i suoi critici*, di **Mario Borsa**.
16. *Per l'aspra via alla mèta sicura*, di **Angelo Gatti**, colonnello di Stato Maggiore.
17. *Due massime forze d'Italia: l'uomo e l'acqua*. Conferenza di **Francesco Coletti**.
18. *L'Italia e la nuova alleanza*, di **G. A. Borgese**.
19. *Un anno d'ospedale*. Note di un'infermiera (**Maria Luisa Perduca**).
20. *Mitologia e Germanesimo*, del prof. **Alfredo Galletti**.
21. *Servire!* Discorso di **Angelo Gatti**, colonnello di Stato Maggiore.
22. *La crisi del dopo guerra*, di **Arnaldo Agnelli**.
23. *L'anima del soldato*, di **Franco Chiarantini**.

Ciascun volume: UNA LIRA.

DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE:

**ALESSANDRO LUZIO**. *Francesco Giuseppe e l'Italia*.

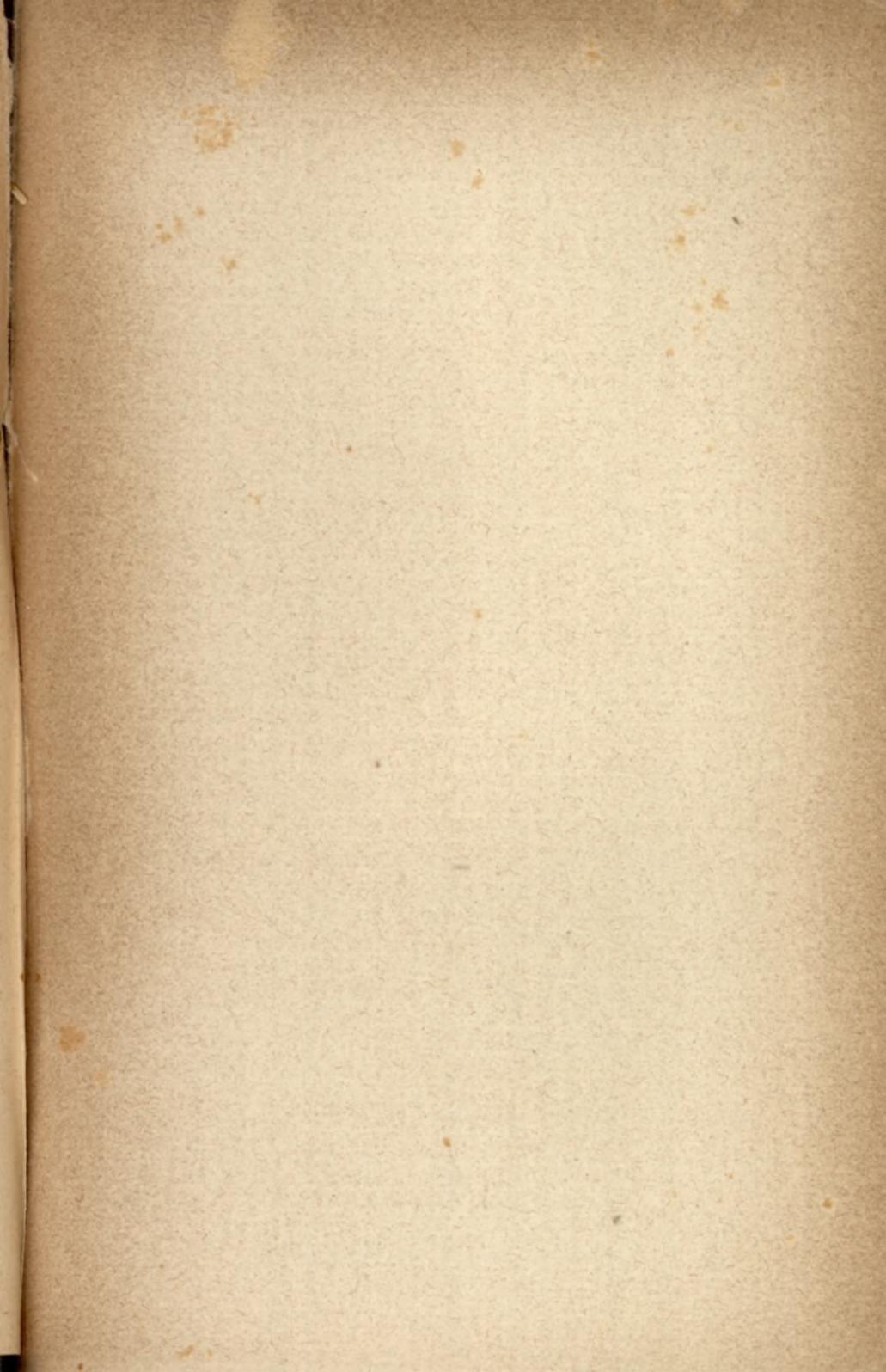
**ALESSANDRO GROPPALI**. *La vecchia e la nuova Internazionale*.

**GAETANO SALVEMINI**. *Delenda Austria*.

**ANTONIO RENDA**. *I valori della guerra*.

---

Dirigere commissioni e vaglia ai Fratelli Treves, editori, Milano.



## LE PAGINE DELL'ORA

VOLUMI PUBBLICATI:

1. *L'Italia in armi*, di **Angelo Gatti**, colonnello di Stato Magg.
2. *Il pensiero scientifico tedesco, la civiltà e la guerra*, del prof. **Ernesto Bertarelli**, della R. Università di Parma.
3. *Le presenti condizioni militari della Germania*, di **Angelo Gatti**, colonnello di Stato Maggiore.
4. *L'insegnamento di Cavour*, di **Francesco Ruffini**.
5. *Quel che la guerra ci insegna*, di **Piero Giacosa**.
6. *Gli Alpini*, di **Cesare Battisti**. Col ritratto dell'autore.
7. *La città invasa (Lilla)*, di **Paul de Saint Maurice**.
8. *Le prerogative della Santa Sede e la guerra*, di **Mario Falco**.
9. *Il miracolo francese*, di **Victor Giraud**.
10. *La filosofia e la guerra*, di **Erminio Tollo**.
- 11-12. *Il giudizio della storia sulla responsabilità della guerra*. Discorsi del Senatore **Tommaso Tittoni** (vol. doppio).
13. *Risonanze di mare e di guerra*, di **Alfonso B. Mongiardini**.
14. *Il reddito nazionale e i compiti di domani*, di **Filippo Carli**.
15. *L'Inghilterra e i suoi critici*, di **Mario Borsa**.
16. *Per l'aspra via alla mèta sicura*, di **Angelo Gatti**, colonnello di Stato Maggiore.
17. *Due massime forze d'Italia: l'uomo e l'acqua*. Conferenza di **Francesco Coletti**.
18. *L'Italia e la nuova alleanza*, di **G. A. Borgese**.
19. *Un anno d'ospedale*. Note di un'infermiera (**Maria Luisa Perduca**).
20. *Mitologia e Germanesimo*, del prof. **Alfredo Galletti**.
21. *Servire!* Discorso di **Angelo Gatti**, colonnello di Stato Maggiore.
22. *La crisi del dopo guerra*, di **Arnaldo Agnelli**.
23. *L'anima del soldato*, di **Franco Ciarlantini**.
24. *Francesco Giuseppe e l'Italia*, di **Alessandro Luzio**.
25. *Delenda Austria*, di **Gaetano Salvemini**.
26. *La vecchia e la nuova Internazionale*, di **A. Groppali**.
27. *Le basi del problema marinaro in Italia*, di **O. Arena**.

Ciascun volume: **UNA LIRA.**

DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE:

- ANTONIO RENDA.** *I valori della guerra.*  
**NICCOLÒ RODOLICO.** *Le colonne dell'Austria.*  
**MASSIMO PANTUCCI.** *La terra, monopolio di Stato?*

Dirigere commissioni e vaglia ai Fratelli Treves, editori, Milano.

UNIVERS

S A

FOR

VOL.