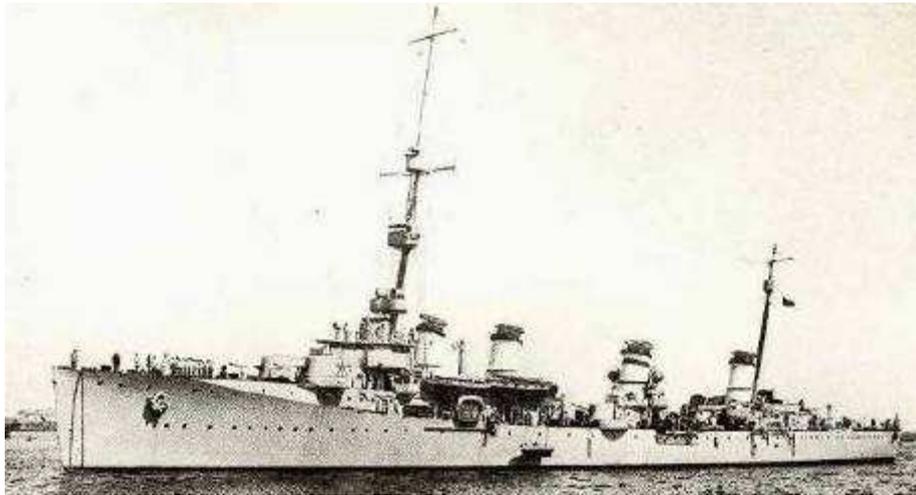


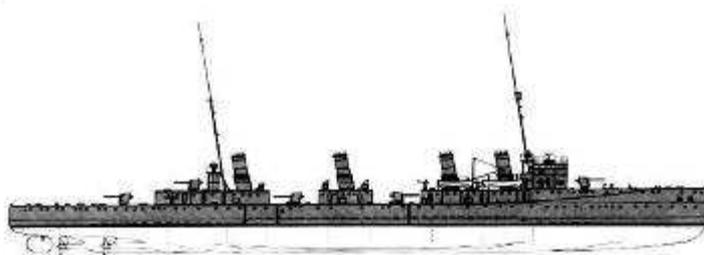
Regio Esploratore **NINO BIXIO**

All'inizio del XX secolo la tattica navale e, conseguentemente, le costruzioni militari subirono numerose modifiche anche in funzione degli ipotetici teatri di guerra marittima. Nel Mediterraneo, ad esempio, ed in Adriatico in particolare, sorse per la Regia Marina la necessità di pensare ad un naviglio sottile e veloce che, però, non era adatto ad affrontare né le corazzate e neppure gli incrociatori protetti.



Queste unità, veloci e manovrabili erano, dunque, deputate a contrastare naviglio simile sulla scorta dell'esperienza già fatta dall'Inghilterra con le unità tipo scout cioè esploratore.

La Regia Marina, quindi, chiese ai progettisti di approntare una nave veloce, ben armata e, necessariamente poco protetta per contrastare quelle in costruzione dalla Marina austro-ungarica che aveva già assimilato la tecnica inglese. Del naviglio sottile e leggero erano già stato costruiti in Italia con gli incrociatori tipo *Agordat* e *Coatit* (varati dagli scali del cantiere di Castellammare di Stabia) ma che, a causa della limitata velocità dovuta alle motrici alternative, non erano risultati soddisfacenti per le sopravvenute esigenze.



Al Maggiore del Genio Navale *Giulio Truccone*, nel 1908, era stato affidato il compito di progettare una nave lunga di scafo, con un castello che si prolungava fino alla tuga centrale di comando, bassa ed allungata.

Il poco sviluppo delle sovrastrutture doveva dare all'unità una certa stabilità. La velocità maggiore era data dall'utilizzo di turbine del tipo Parson in luogo delle motrici alternative a triplice espansione, alimentate da una decina di caldaie. Tutto l'apparato di propulsione, che occupava la gran parte dello scafo,



Giuseppe Rota

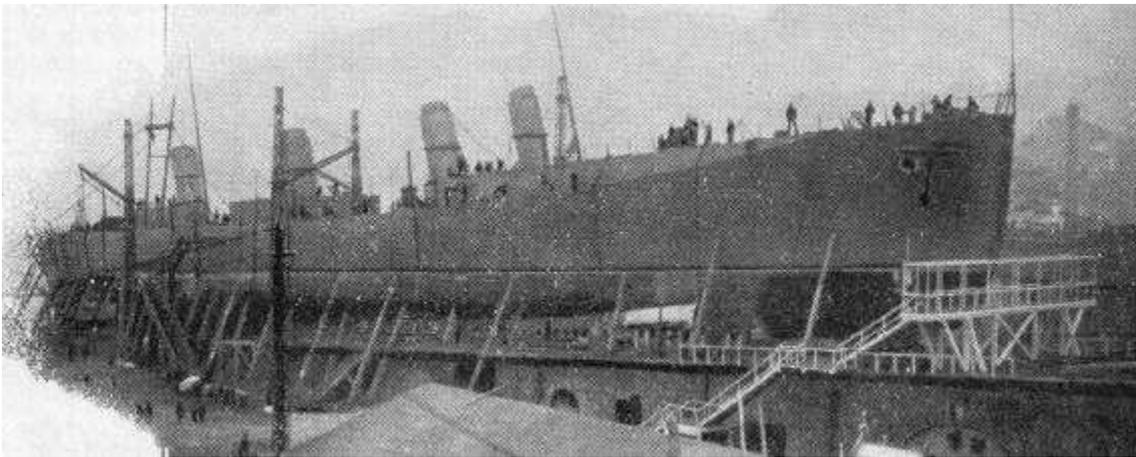
doveva imprimere alle 4 eliche, con pale di bronzo, una velocità di circa 28 nodi sviluppando una potenza di 29.000 cavalli. Su queste indicazioni fu costruito, nell'Arsenale di Venezia, il *Quarto*, primo esploratore della Regia Marina. Sulla scorta di tale unità sperimentale, furono costruiti a Castellammare di Stabia, gli esploratori *Bixio* e *Marsala*.(1) Il progettista fu l'ingegnere napoletano Generale del Genio Navale *Giuseppe Rota*.(2)



L'antica facciata del regio cantiere navale di Castellammare di Stabia

Il *Bixio* fu impostato nel 1911, varato nello stesso anno (30 dicembre) e consegnato alla Regia Marina nel 1913.

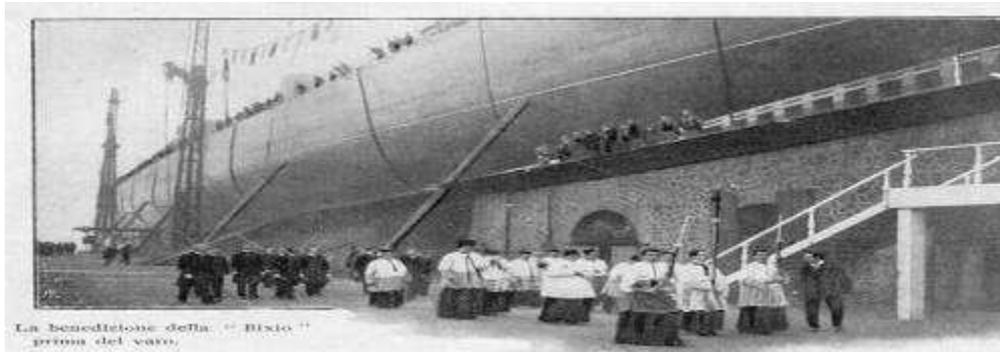
Al varo assistè, come di consueto, una immensa folla e madrina fu la stessa figlia di *Nino Bixio*.



La nave sullo scalo di costruzione, posata sull'invasatura e con i puntelli laterali

Come per tutti i vari, l'avvenimento ebbe eco nazionale ed il settimanale l'Illustrazione Italiana nel numero 1-7 gennaio 1912 così scrisse." *Una nuova e bella nave da guerra è stata varata la mattina del 30 dicembre dal cantiere di Castellammare di Stabia – l'esploratore Nino Bixio. Sebbene svoltasi senza le grandi forme ufficiali, la cerimonia è riuscita solenne. La nave è stata benedetta dal parroco, anzi che da monsigno De Juro; madrina ne è stata la signora Giuseppina Bixio vedova dei Conti, unica figlia del generale, accompagnata da altri parenti venuti da Parigi, cioè, signora Abeille Bixio, nipote del generale, dalla signorina Luisa Busetto e dal comandante Jean Léonard Kocklin caposquadra dell'esercito francese. Il varo è stato compito felicemente, con molta rapidità, e la nave è scesa in mare, quasi completa avendo già quattro fumaioli e due alberi. La propulsione della nave è ottenuta con tre turbo-motrici, capaci di*

sviluppare 22.500 cavalli. È questa la prima nave italiana varata con le caldaie e tre eliche in bronzo. L'autore del progetto, colonnello Rota, premiato con medaglia d'oro per l'incremento delle scienze navali, dirige attualmente l'arsenale di Spezia. Costruttori furono il colonnello Padrone, il capitano Capaldo e i tenenti Dardanoni, Celentano, Barpi, Sculteci. Prima del varo, accanto alla Nino Bixio su un altro scalo vedevasi maestosa la Marsala, che sarà varata fra due mesi”.



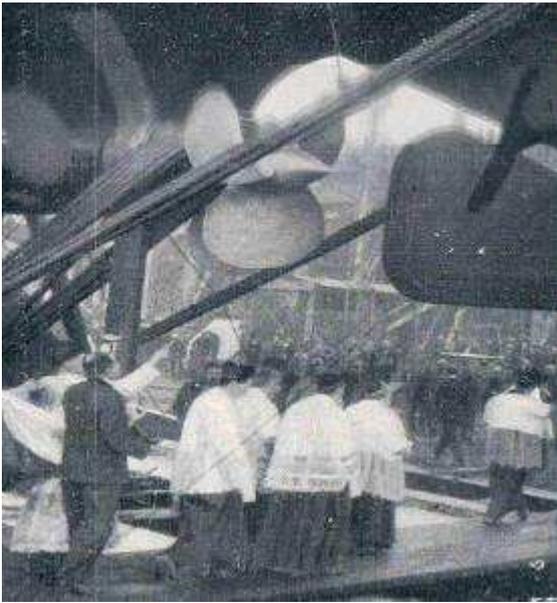
Si benedice l'unità pochi istanti prima di togliere gli ultimi puntelli

Il giornalista della Cronaca Illustrata, con un linguaggio poco tecnico, così descrisse l'avvenimento:

“A Castellammare di Stabia ebbe luogo il giorno 30 dicembre il varo dell'esploratore “Nino Bixio” la nave gemella del “Quarto” già in mare e del “Marsala” che toccherà le onde nel prossimo febbraio. La manovra riuscita benissimo venne diretta dal colonnello Martinez direttore delle costruzioni navali di Napoli. Madrina è stata la signora Bixio vedova Conti. La cerimonia si svolse davanti alle autorità marinare e civili, tutte le maestranze di Castellammare e una larga rappresentanza degli operai dell'arsenale napoletano. La mattina era splendida. Pochi gl'invitati; numerosa folla assisteva fuori dal cantiere e su varie imbarcazioni nello specchio d'acqua di fronte all'arsenale. (...) La costruzione della “Nino Bixio” è durata poco più di dieci mesi, durante i quali le laboriose maestranze del cantiere oltre ai lavori della “Marsala”, sono stati adibiti a quelli della nuova chiglia del “San Giorgio” ed alla lavorazione del ferro occorrente per la impostazione della super dreadnought Duilio (...)

La “Nino Bixio” appartiene al tipo scout (esploratrici) perché avrà una velocità di 29 nodi all'ora e quindi potrà agevolmente disimpegnare il servizio di avanscoperta di una divisione navi da battaglia di prima classe; e per questo è il tipo intermedio fra un gruppo di siluranti, ed un incrociatore velocissimo. Lo scafo della nuova nave è in acciaio in resistenza elevata, ha tre ponti di coperta, di corridoio e quello di protezione che assicura la galleggiabilità della nave stessa contro le invasioni d'acqua delle brecce aperte in murata nella zona sottostante alla linea di galleggiamento.

Tre potenti turbine tipo Curtiss, azionanti ciascuna un'elica costituiscono lo apparato motore. Esse sono installate in tre locali indipendenti e separati dai locali delle caldaie che, come ho detto, sono quattordici, tipo Blexinder e sono raggruppate in modo da mandare i prodotti della combustione in quattro direzioni. Lo scafo è completo con i fumaioli anche a posto e pesa poco più di 2000 tonnellate. Il progetto della “Bixio” è del colonnello del genio navale cav. Giuseppe Rota. I lavori di costruzione sono stati diretti dal tenente colonnello del genio navale cav. Gaetano Padrone efficacemente aiutato dai suoi ottimi collaboratori (...)

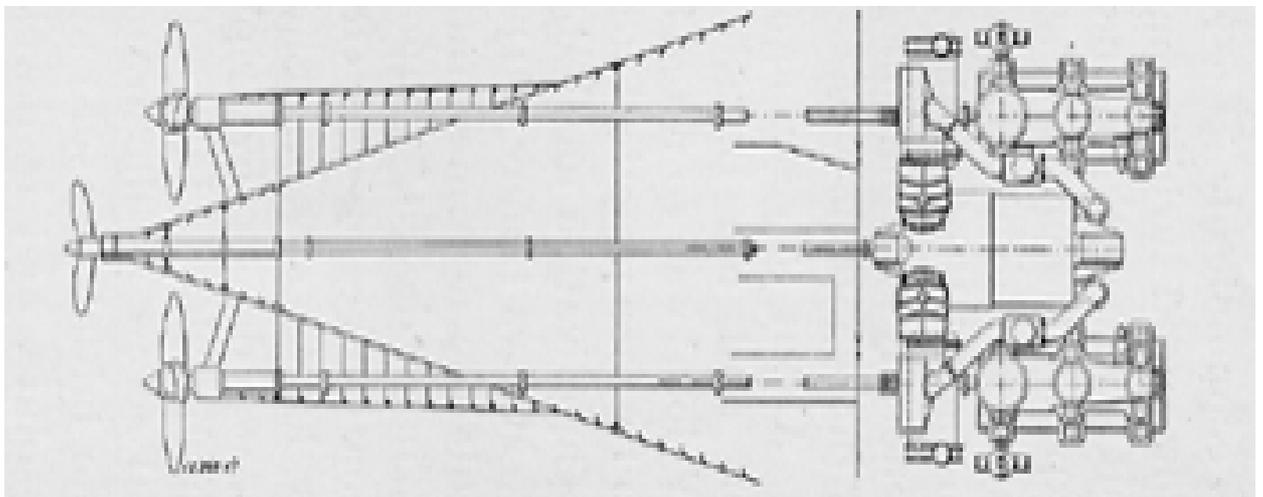


La benedizione a poppa



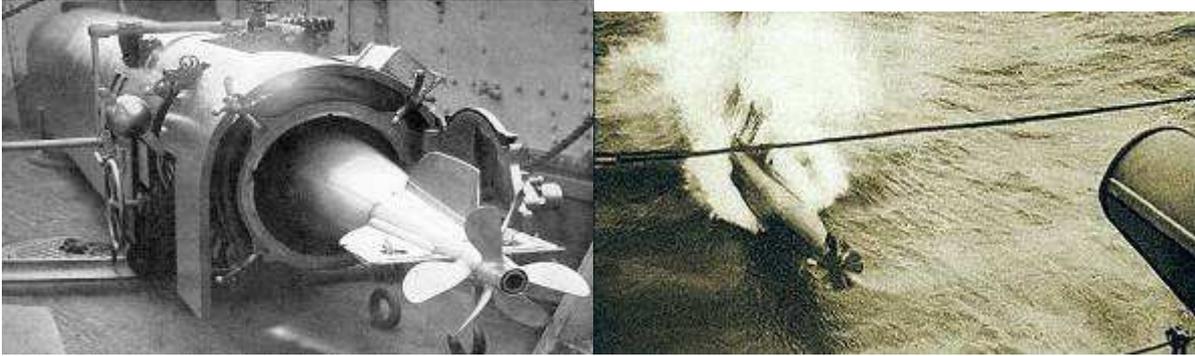
La figlia di Nino Bixio madrina della nave

Il dislocamento a pieno carico era di 4.141 tonnellate, quello normale di 3.575. le dimensioni dell'unità erano: 140,3 metri fuori tutta e 131,4 fra le perpendicolari, larghezza 13 metri ed immersione 4,7 metri. 13 caldaie a tubi d'acqua alimentate a carbone (750 tonnellate) ed nafta (180 tonnellate) facevano girare 3 turbine che imprimevano alle 3 eliche una velocità di 26,5 nodi; la potenza dell'apprato motore era pari a 22.500 cavalli.



Tre linee d'assi con eliche all'estremità

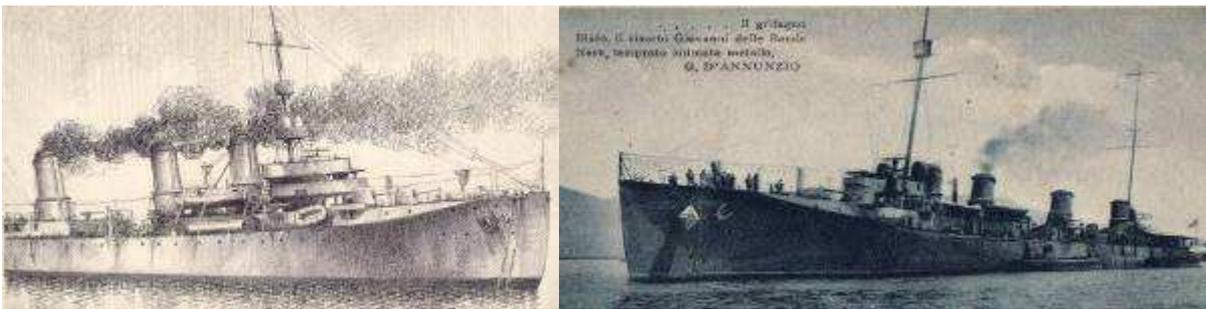
L'autonomia della nave era 1.400 miglia con una velocità di 13 nodi. Solo il ponte di coperta era protetto con una corazza di orizzonate di 40 millimetri. L'armamento era costituito da 6 cannoni singoli da 120/50 mm., 6 cannoni singoli da 76/50mm. e due tubi lanciasiluri, da 450 mm. 336 uomini formavano l'equipaggio.



Tubo lanciasiluri in caricamento e lancio del siluro

Il motto della nave era:” *Obbedire e tacere*” riferendosi ad un episodio della vita di *Nino Bixio* quando, in occasione di un tentativo di ammutinamento dei suoi uomini, disse loro:” *domani mi ucciderete, ma oggi mi dovete obbedire*”.

All’inizio della prima guerra mondiale, il *Bixio* si trovò dislocato a Brindisi nella Divisione navale al comando dell’Ammiraglio *Millo* e formata dagli esploratori *Palermo, Siracusa, Messina, Quarto, Marsala, Agodart, Luguria, Puglia* e *Libia*, da 10 cacciatorpediniere e 6 sommergibili



Alla fine del mese di dicembre 1915 e fino al successivo mese di febbraio, gran parte della flotta supportata da piroscafi, fu impegnata nel salvataggio dell’esercito serbo incalzato dalle armate austroungariche che con diverse sortite, tentarono di ostacolare il traghettamento dall’Albania a Brindisi.

Grandissima parte della flotta italiana fu impegnata per la scorta a piroscafi di rifornimento e trasporto truppe, per i servizi di vigilanza e pattugliamento e per il traghettamento di circa 200.000 uomini e 10.000 cavalli dell’esercito serbo. Gli austriaci ostacolarono la complessa operazione con attacchi di aerei, sommergibili, con squadriglie di cacciatorpediniere appoggiati da incrociatori ed esploratori, nonché con la posa di campi minati.

Il 29 dicembre 1915 il *Bixio* guidò una gruppo navale di cui facevano parte anche unità francesi ed inglesi per affrontare la flotta nemica che insidiava le operazioni salvataggio. Il naviglio alleato causò alla Marina austriaca la perdita dei cacciatorpediniere *Lika* e *Triglav*, il danneggiamento dell’*Helgoland* e di altre tre unità.



Reparti dell'esercito serbo traghettati a Brindisi

A ricordo del salvataggio, nel 1924 fu posta sul lungomare di Brindisi una lapide che ricorda tale avvenimento: "Dal dicembre MCMXV al febbraio MCMXVI le navi d'Italia con cinquecento ottantaquattro crociere protessero l'esodo dell'esercito serbo e con duecentodieci viaggi trassero in salvo centoquindicimila dei centottantacinquemila profughi che dall'opposta sponda tendevano la mano". Ad onore del vero contribuirono al salvataggio anche le navi francesi, con 101 viaggi ed inglesi con 19.

Dopo la prima guerra mondiale, con la Conferenza di Parigi, si crearono situazioni di tensione, specie per i confini e per le aspettative delle nazioni vincitrici. Terreno di coltura per lo scoppio del secondo conflitto. Drammatici furono i contrasti tra la Jugoslavia e l'Albania e la situazione dei numerosi cittadini italiani in quelle aree tumultuose, era piuttosto critica. I Balcani continuarono a rappresentare un nodo cruciale per il mantenimento della pace. Nel 1919 una Commissione interalleata si recò a Spalato. La costa meridionale della Dalmazia e Spalato erano state escluse dall'occupazione italiana anche se in città viveva una nutrita comunità italiana.



Lato destro dell'esploratore Nino Bixio visto da poppa

A tutela della summenzionata Commissione, formata dagli ammiragli di: USA (*Albert Niblack*), G.B. (*Edward Burton Kiddle*), Francia (*Jean E.C.M. Ratyè*) ed Italia (*Umberto Cagni*) fu inviato anche il *Nino Bixio* che ormeggiò nel porto di Spalato per difendere anche la comunità italiana. Nel pomeriggio del 24 febbraio 1919, infatti, i rappresentanti della popolazione italiana, mentre passeggiavano con *Giulio Menini*, comandante del *Puglia*, furono aggrediti da una folla inferocita.

L'indomani, a bordo del *Bixio*, il presidente del governo provvisorio jugoslavo ed il sindaco di Spalato, presentarono le scuse ufficiali per l'increscioso avvenimento. Fu deciso che l'ordine

pubblico fosse affidato all'ammiraglio americano attraverso l'uso di pattuglie interalleate. Dopo tale missione il **Bixio** ritornò alla base e non partecipò a missioni di rilievo.

Fu radiato e conseguentemente demolito il 15 marzo del 1929

Antonio Cimmino

Note

(1) Il **Quarto** (motto: *Ho confidenza in Dio e nel coraggio*) entrò in servizio nel 1912. Dopo lavori di riparazione a causa di un incendio, nel 1914 ricevette a Genova la bandiera di combattimento. Partecipò alla prima guerra mondiale senza, però, scontrarsi mai con la flotta nemica. Dopo la guerra effettuò numerose missioni in Cina e nel Mar Rosso. Partecipò alla guerra civile di Spagna nel 1936. Radiato nel 1939 fu adibito a bersaglio per le esercitazioni. Il suo relitto fu messo, nel 1944, davanti al porto di Livorno per ostruirne l'ingresso.

Il **Marsala** - motto: *Stat magni nominis umbra* cioè *adombra un grande nome*, frase latina, riferita a Garibaldi, fu presa dal poeta Lucano – partecipò alla prima guerra mondiale e nel 1916 le caldaie furono tutte alimentate a nafta. Durante l'impresa di Fiume effettuata da Gabriele D'Annunzio, fu inquadrato nella così detta Flotta del Carnaro agli ordini della M.O.V.M. Luigi Rizzo. Fu radiato nel 1927.

(2) Titoli ed incarichi di **Giuseppe Rota**: Tenente generale ispettore (21 dicembre 1924)

Generale ispettore del Genio navale (4 novembre 1926)

Delegato italiano ai congressi internazionali per la navigazione (Bruxelles, 6 agosto 1898) (Dusseldorf, 25 giugno-18 luglio 1902) (Milano, 19 settembre -14 ottobre 1905)

Membro della giuria all'Esposizione universale di Parigi (12 giugno 1900)

Membro della Commissione internazionale permanente dell'associazione internazionale dei congressi di navigazione (Bruxelles, 5-14 giugno 1903) (Bruxelles, 23 maggio-2 giugno 1906)

Membro della Commissione reale per le modificazioni al Regolamento per l'emigrazione (22 aprile 1904)

Vicedirettore generale della Direzione generale delle costruzioni navali (1° luglio 1917-31 agosto 1920)

Direttore generale della Direzione generale delle costruzioni navali (1° settembre 1920-1° settembre 1922)

Membro del comitato per l'esame dei progetti di navi (1° settembre 1922)

Giudice effettivo presso il Tribunale supremo di guerra e marina (25 dicembre 1923)

Presidente del Comitato per i progetti delle navi (21 dicembre 1924)

Presidente dell'Ente vasca nazionale (23 settembre 1927)

Socio della Società geografica italiana (1926)