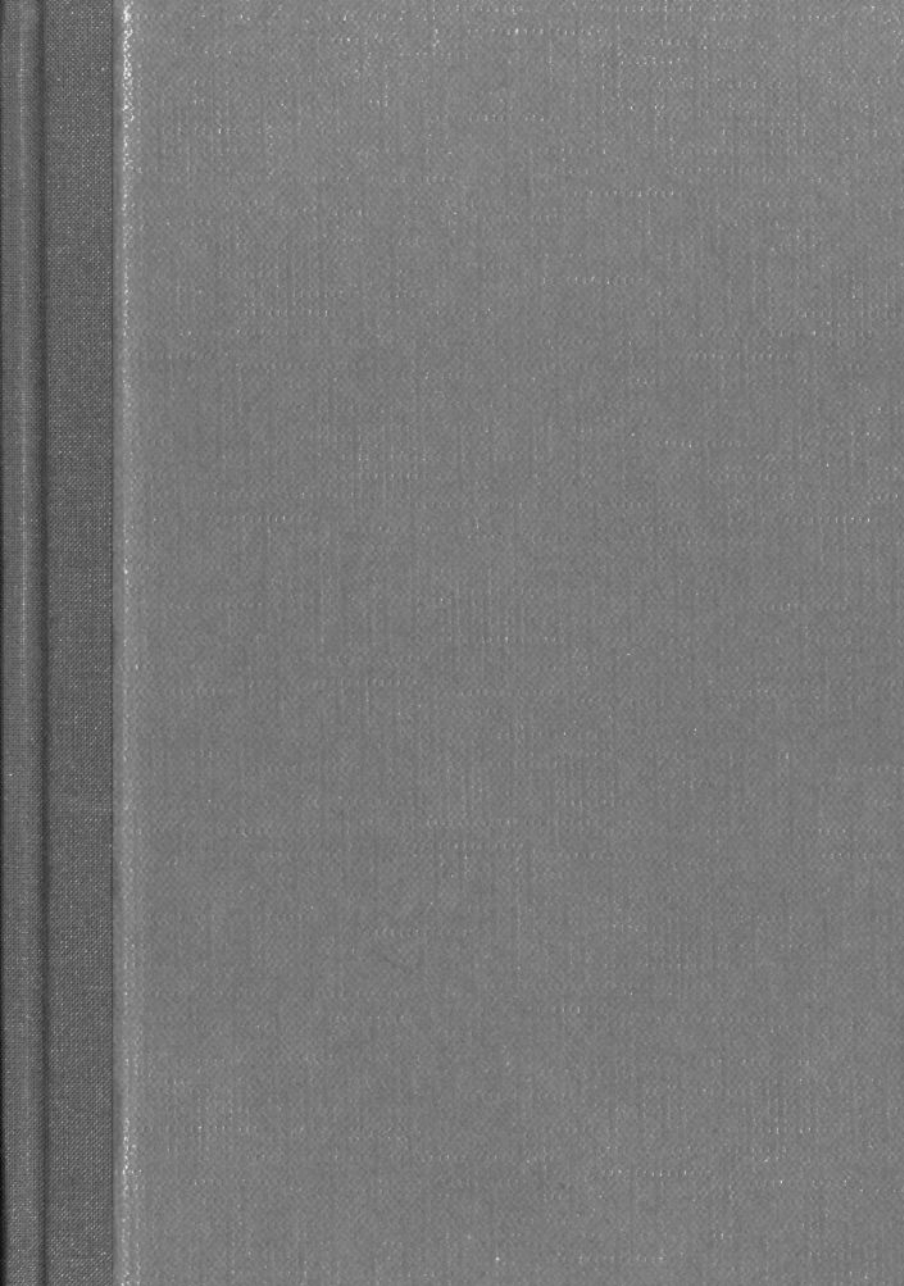






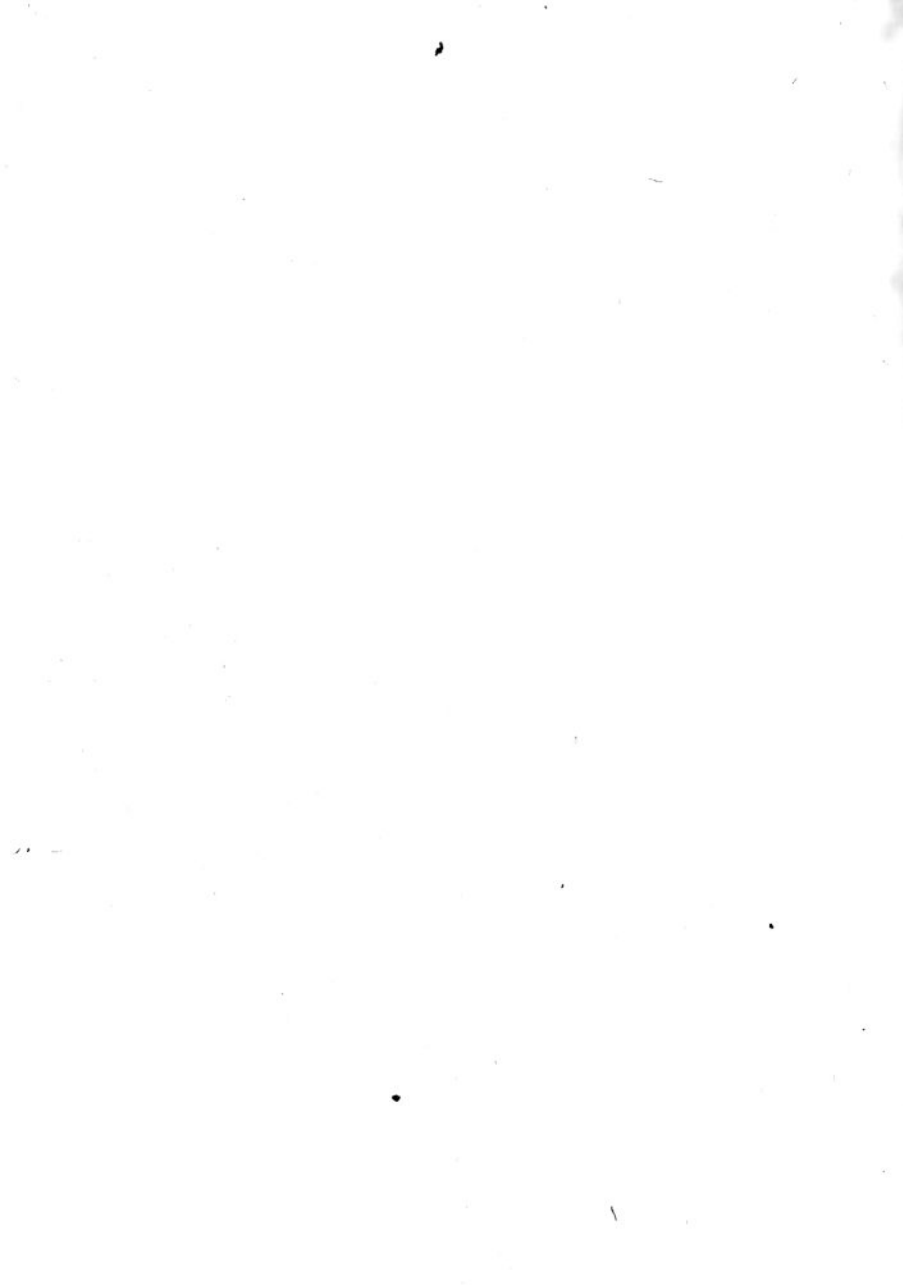
Pagine commemorative dell'i. e r. marina di guerra.

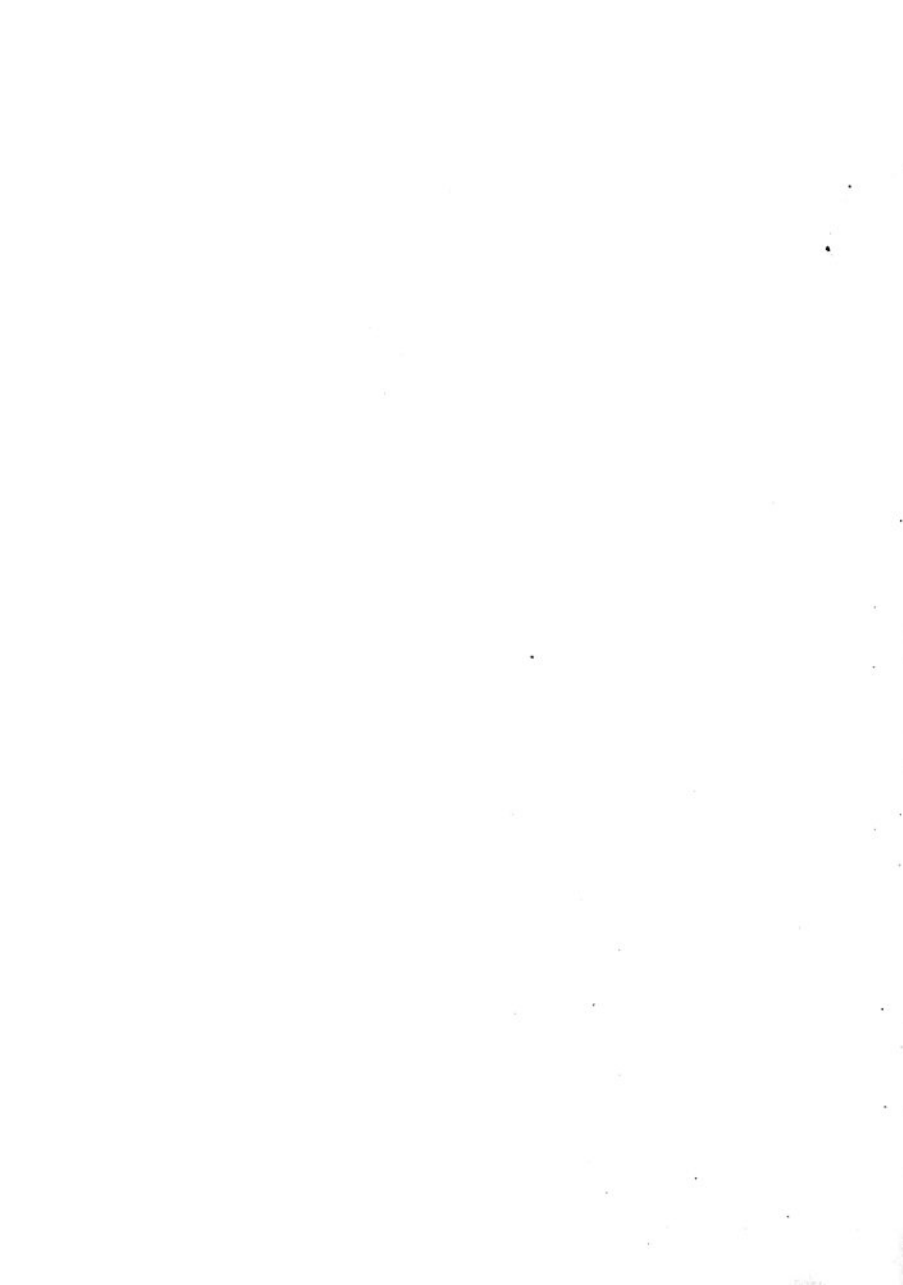
Volume I.

SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310148514







Arciduca Ferdinando Massimiliano.

Pagine commemorative
della
I. E R. MARINA DI GUERRA
edite
dalla Redazione delle
„Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“

Tradotte in italiano
da
LUIGI RIBOLI
i. e r. capitano di corvetta



Volume I. — II. edizione.

POLA 1909.

Deposito commissionale della Tip. Jos. Krmpotić, Pola.

100 425 027 / 1

110 409 090

D $\frac{837}{1991}$

F-569



~~10 = 478 3625~~

~~10 = 478 3881~~

~~10 = 478 4393~~

~~10 = 478 4393~~

Indice del volume I.

	Pag.
Prefazione	VII
L' Arciduca Ferdinando Massimiliano. Cenni biografici di Ferdinando Cav. de Attlmayr, consigliere di governo	1
1829, 3 giugno. El-Araisch. Del capitano di vascello Giulio Heinz	27
1840, 4 novembre. San Giovanni d' Acri. Di Ferdinando cav. de Attlmayr, consigliere di governo	40
1848, 2 e 13 giugno. Attacchi contro Caorle respinti. Del capitano di vascello Girolamo barone Benko de Boinik	48
1852, 4 marzo. Naufragio dell' i. e r. piroscafo a ruote „Maria Anna“. Del tenente di vascello Arturo Lengnick	61
1854, 4 e 5 febbraio. Rapporto del comando dell' i. e r. divisione navale al comando superiore della marina sullo scagliamento di due navi arenate	72

- 1859, 10 giugno. La bandiera rossa d'onore del capitano Celestino Ivancich.** Di Ernesto Becher, presidente dell' i. e r. governo marittimo 75
- 1866, 3 maggio. Incendio dell' i. e r. fregata „Novara.“** Del tenente di vascello Dušan de Preradović 83
- 1866, 20 luglio. Conquista di una bandiera nemica.** Dell' i. e r. tenente di vascello Giuseppe Fleischer 96
- 1869. Il viaggio in Oriente di Sua Maestà l'Imperatore e Re Francesco Giuseppe I.** Di Eduardo de Normann-Friedenfels, emerito tenente di vascello 99
- 1886, 3 febbraio. Infortunio di una lancia dell' i. e r. corvetta „Donau“, nel porto di Nuova-York.** Di Giuseppe Freiburger, maestro dell' i. e r. scuola di marina . . 108
- Il monumento dell'Arciduca Ferdinando Massimiliano presso Dignano.** Di Giuseppe Freiburger, maestro dell' i. e r. scuola di marina 119
-

Prospetto delle illustrazioni.

Ritratto di Sua Altezza imperiale l'Arciduca Ferdinando Massimiliano	Frontispizio
	Pag
Schizzo dell' assalto di El-Araisch	31
MARIA-ANNA, piroscabo a ruote di S. M. . . .	66
L'imbarco di Sua Maestà l'Imperatore e Re Francesco Giuseppe I. a Jaffa, addì 14 no- vembre 1869	104
Il monumento dell'Arciduca Ferdinando Massi- miliano presso Dignano	120



PREFAZIONE

Queste „Pagine commemorative dell' i. e r. marina di guerra“, compilate per ordine del ministero della guerra (sezione marittima) tendono a conservare integralmente alle future generazioni, quale prezioso retaggio, le tradizioni della i. e r. marina militare.

Con ciò si vuole anzitutto eccitare nell' equipaggio il vero spirito marineresco e militare, insieme al sentimento del dovere, la molla più efficace ed indispensabile affinchè questo sentimento, in ogni singolo si conservi e si rafforzi perennemente.

Queste „Pagine“ usciranno in singoli volumetti e conterranno biografie e descrizioni di avvenimenti cronologicamente disposti ed altri fatti memorabili concernenti l' i. e r. flotta, nonchè

speciali gesta ed azioni di singole persone e d'interi equipaggi di navi d'ogni genere, i quali pel contegno veramente ammirabile di cui hanno dato prove, meritano di essere esaltati e proposti all'altrui modello.

I racconti furono compilati in base ad atti ufficiali od attinti a fonti autentiche e schiariti in parte con annessevi illustrazioni.

Vista l'utilità comune e lo scopo patriotico, si prega ognuno che fosse al caso di farlo, di voler contribuire alle sorti felici di queste „Pagine commemorative“ dell'i. e r. marina di guerra.

Pola, addì 2 dicembre 1898.

La redazione delle

„Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.

Arciduca Ferdinando Massimiliano.

Cenni biografici.

L'Arciduca Ferdinando Massimiliano, figlio secondogenito dell'Arciduca Francesco Carlo e della Signora Arciduchessa Sofia, nata principessa di Baviera, nacque addì 6 luglio 1832 nel castello di Schönbrunn presso Vienna.

Il ragazzo si sviluppava bene, dando precoci prove di non comuni doti. Istruito da ottimi maestri, in breve s'arricchì di vasto sapere, dimostrando una spiccata inclinazione per la poesia e per le arti belle.

La lettura dei grandi fasti degli eroi medioevali destò in lui la bramosia di agire; la natura con le sue bellezze eccitò la sua fantasia e la voglia di viaggiare, che lo spinse al mare.

Questa sua brama si effettuò nel 1850, epoca in cui l'Arciduca fece il suo primo viaggio per mare sul piroscafo a ruote VULCAN.

Questa nave lo condusse in Grecia e a Smirne. L'effetto immediato di questo viaggio fu, che l'Arciduca Ferdinando Massimiliano, seguendo la sua inclinazione, si dedicò al servizio della marina. E già l'anno dopo imbarcavasi l'Arciduca sulla fregata a vela NOVARA, sulla quale fece la sua prima guardia come ufficiale, visitando i porti principali delle coste occidentali dell'Italia e della Spagna meridionale: L'anno 1852 l'Arciduca, a bordo del piroscafo a ruote VOLTA, lo passò di bel nuovo sul mare, viaggiando alla volta di Lisbona, Madera ed Algeri. L'annuncio dell'iniquo attentato alla vita di Sua Maestà, che fortunatamente per l'Austria andò fallito, lo richiamò a Vienna il 18 febbraio 1853.

E la città residenziale sull'Istro deve ai sentimenti religiosi dell'Arciduca, all'intenso suo amore fraterno e al culto per l'arte uno dei più magnifici edifici, la chiesa votiva.

Nell'aprile dell'anno stesso l'Arciduca Ferdinando Massimiliano fu promosso a capitano di corvetta e nominato comandante della corvetta a vela MINERVA, colla quale navigò lungo le coste dalmate ed albanesi.

Nominato addì 10 settembre 1854 da Sua Maestà a contr'ammiraglio e comandante in capo della marina, l'Arciduca assunse tosto il supremo comando dell' i. e r. marina di guerra, per la quale cominciò d' allora un' era novella.

Pieno di giovanile entusiasmo l'Arciduca Ferdinando Massimiliano si mise a compiere l' opera affidatagli, di creare cioè una flotta austriaca, capace di corrispondere in ogni senso alla sublime vocazione militare, politico-commerciale e scientifica d' una marina di guerra. Per lui dovevasi la flotta di guerra austriaca procacciare un' onorifica posizione accanto alle antiche illustri marine europee. A conseguire tale scopo era anzitutto mestieri di destare nella i. e r. marina uno spirito prettamente marineresco, liberandola dalle meschine condizioni che la opprimevano, e di accendere in ogni singolo la coscienza della vocazione marittima nel suo più ampio senso.

E questo scopo dovevasi raggiungere per due vie: mediante una corrispondente istruzione del personale nelle diverse stazioni patrie e togliendolo dall' angusta cerchia in cui si ritro-

vava finora; nonchè facendolo solcar alti mari lontani, ove si viene a contatto con le grandi nazioni marittime, e s' impara il modo di rendere grandi servigi alla propria patria.

Già nel 1855 l' Arciduca, alla testa di 14 navi, la più grande squadra austriaca che sinora avesse solcato il mare, intraprese un lungo viaggio nel Mediterraneo. La partenza ebbe luogo da Trieste, e la squadra, composta fra altre delle fregate a vela SCHWARZENBERG, NOVARA, VENUS e la pirofregata RADETZKY, si diresse verso la Grecia e l' Egitto, toccando il porto di Napoli.

Fu d' allora decretato di mantenere in armo navigli uniti tatticamente o formanti squadre d' evoluzione, i cui viaggi si dovessero estendere in appresso più in là del ristretto golfo Adriatico. Di tal guisa si provvide non solamente al modo d' esercitare ufficiali ed equipaggi in senso militare e tattico, ma si cercò, mettendo questi a continuo contatto con le altre marine, di sviluppare in essi una nobile gara e maggior fiducia di sè stessi.

Col mezzo di missioni navali scientifiche e commerciali-politiche, mirava l' Arciduca di

risvegliare nel corpo de' nostri ufficiali la loro attività marinaresca, a merito della quale la nazione arrivasse ad apprezzare, anche in tempo di pace, l'importanza d'una marina di guerra.

E ciò si è messo in pratica quando fu allestita la spedizione della fregata NOVARA e della corvetta CAROLINA nell' America meridionale e nell' Africa occidentale.

La NOVARA, fregata a vela, condotta dal Barone Wüllerstorff fu il primo legno da guerra austriaco che intraprendesse un viaggio intorno al globo. I risultati scientifici di tale viaggio mondiale furono pubblicati in un' opera di più volumi, edita con gran lusso. Questa spedizione procurò alla giovane flotta imperiale un posto d'onore fra quelle marine i cui nomi sono congiunti coll' ampliamento delle nozioni geografiche e naturali. L' Arciduca Ferdinando Massimiliano s' eresse con ciò un monumento perenne, mostrando quanto sapesse apprezzare ogni sorta d' esplorazioni scientifiche.

Altra importante spedizione per l' ordinamento e lo sviluppo tecnico della nostra marina fu quella della pirofregata RADEZKY. Il capo

dipartimento per gli affari tecnici presso il comando superiore della marina d'allora, capitano di vascello Preu, fu inviato con questa nave in Inghilterra, in Francia e in Olanda, a studiarvi personalmente e sopra luogo l'organizzazione delle diverse istituzioni marittime e di acquistare in tal modo pratiche cognizioni, utili a porre in assetto i diversi porti patri.

In quanto all'organizzazione del personale marittimo giova menzionare anzitutto la riforma scolastica. Partendo dalla convinzione che l'ufficiale marittimo, a bordo della sua nave, deve trovarsi dirò così, come a casa propria, ragione per cui era mestieri abituare quanto prima gli aspiranti marittimi alla vita di bordo, ordinò l'Arciduca, che i giovani candidati apprendessero a terra soltanto le nozioni preparatorie della matematica, e s'insegnasse loro la nautica e il servizio della navigazione su d'una nave. In seguito a tale disposizione, l'ultimo corso dell'accademia di marina fu imbarcato nell'anno 1858.

Dopo la guerra del 1859 entrò in vigore un nuovo ordinamento dell'accademia di marina. Gli alunni s'imbarcarono tutti in qualità d'allievi

marittimi di 2^a classe sulla nave-scuola fregata VENUS, a tal uopo allestita ed ancorata nella valle di Muggia presso Trieste. L'istruzione nelle discipline pratiche, marittime e militari la si affidò ad ufficiali, e la teoretica ad impiegati del cosiddetto istituto idrografico.

Siccome poi, in seguito all'incremento della marina, gli allievi dell'accademia di marina più non bastavano, si cominciò a reclutare giovanetti dotati di una corrispondente coltura scolastica elementare, d'età abbastanza matura distribuendoli per l'ulteriore ammaestramento marittimo su diverse navi-scuole; questi furono chiamati alunni marittimi di 1^a classe.

A ottenere valenti marinai si badò più attentamente all'educazione di questi e dei mozzi, imbarcati su apposite navi-scuole. E per avere possibilmente più bravi marinai negli equipaggi di tutti i legni, l'arciduca si studiò di fissar norme all'uopo opportune, e si attenne in ciò al metodo vigente in Francia „*all'inscription maritime*“.

L'inaugurato nuovo istituto idrografico aveva il compito di educare gli ufficiali nelle diverse

discipline dell'arte marittima. Formava parte di questo istituto un corso di cadetti, nel quale, oltre la matematica e la fisica, s'insegnava la nautica ed altre scienze relative.

Il corpo degli ufficiali di costruzione navale fu dall'arciduca Ferdinando Massimiliano trasformato in corpo d'ingegneri navali, e in tal guisa esso perdette il primiero suo carattere militare. A ciò lo guidò il convincimento che il costruttore navale, vista la grande responsabilità che pesava su di lui, doveva pur godere di maggiori vantaggi materiali, cosa non facile quando gli fosse stato conservato il carattere d'ufficiale, e specialmente se di rango inferiore. Con ciò intendevasi pure assicurare a talenti speciali una miglior carriera di prima.

Per accentuare nel personale della marina il pretto suo carattere marineresco, l'arciduca ne mutò anche il vestiario assomigliandolo alle uniformi usate nelle marine delle grandi potenze.

E per tutto ciò fu detto ben a ragione l'arciduca Ferdinando Massimiliano fondatore dell'austriaca potenza marittima.

Delle sue creazioni nel ramo tecnico con-

viene annoverare in primo luogo le costruzioni di navi alle quali egli diede mano. Sui cantieri Tonello in Trieste furono costruite, giusta i piani della pirofregata ad elice RADETSKY — allestita nel 1853—54 in Inghilterra — le fregate ad elice ADRIA e DONAU. Nel 1857 s'ebbe a Venezia il varo della corvetta ad elice ERZHERZOG FRIEDRICH, cui seguì l'anno dopo quello della pirocorvetta DANDOLO, intanto che a Pola si metteva sul cantiere il vascello KAISER.

E già nell'anno 1857 si vide la prima squadra austriaca, composta di sole navi ad elice, navigare lungo le coste del Mediterraneo. Con queste costruzioni si fondò in certo modo l'industria marittima nazionale, a cui fra breve s'avrebbe dovuto ricorrere con domande grandi e inattese, e si rese l'Austria indipendente affatto dall'estero nella fabbricazione delle sue navi e delle relative macchine.

Intanto si cercò con tutto lo zelo di condurre a buon fine tutte le istituzioni ed i fabbricati indispensabili alla creazione, all'allestimento e alla manutenzione della flotta. Anzitutto si lavorò energicamente nel nuovo porto cen-

trale di Pola ad allestire un arsenale marittimo e ad erigervi un bacino asciutto d'indispensabile necessità.

Le prime prove fatte con mine del terreno predestinato in una posizione adatta entro la riva dell'arsenale, fecero conoscere che l'impianto di un dock in quei paraggi, causa diverse affluenze d'acque sotterranee, renderebbe l'impresa assai ardua, costosa e troppo lunga. Si mise perciò in costruzione nell'arsenale di Venezia un dock galleggiante, che compito si trasportò poi a Pola, ove si preparò il necessario bacino su di un punto adatto dell'„Isola degli olivi“, che ora forma parte integrante dell'arsenale.

E conveniva pure migliorare le condizioni sanitarie di Pola. Si fornì quindi la città di miglior acqua potabile, mediante una nuova condotta, e si cercò in pari tempo di asciugare alcuni punti paludosi circostanti.

In occasione d'un viaggio che l'arciduca intraprese nell'anno 1856--57 in Francia e nel Belgio, imparò a conoscere due persone che ebbero di poi ad influire potentemente sulle sue sorti future: Napoleone III e Carlotta, principessa

belga, figlia del re Leopoldo I. L'illustre principessa Carlotta l'arciduca impalmò più tardi, ed a Napoleone si sentì fin d'allora stretto da vincoli d'amicizia.

Promosso nel 1856 a viceammiraglio, l'arciduca Ferdinando Massimiliano fu nominato da S. M. l'Imperatore, addì 28 febbraio 1857, governatore generale del Lombardo veneto, conservando pur sempre il comando supremo della marina, ed ebbe allora sua sede in Milano.

Ad onta del grave peso che gli era stato addossato colla nuova posizione, pure la sua solerzia a pro della marina non scemava punto. Intanto l'orizzonte politico occidentale s'offuscava ed era necessario armarsi per scongiurare l'imminente pericolo. L'attività di Sua Altezza quale governatore generale nella provincia da lui diretta, ebbe con ciò fine e i preparativi bellicosi arrestarono il continuo sviluppo della marina imperiale.

Non c'era più dubbio che Venezia non diverrebbe il punto principale degli assalti nemici, ond'è che furono fatti grandi sforzi per renderla inespugnabile; compito che in gran parte venne affidato alla flotta

Si armarono i bastimenti delle lagune — gli stazionari, le cannoniere a remi e i piroscafi lagunari — disponendoli nei diversi canali sui punti di maggiore importanza.

A rinforzo delle opere fortificatorie disposte lungo le sponde fra il Lido e Chioggia e l'imboccatura dell'Adige e del Po, se ne improvvisarono delle nuove, armandole di cannoni da flotta. Ufficiali di marina furono addetti ai forti di mare. Si chiusero gli accessi ai porti in diversi punti opportuni mediante barricate e disponendovi anche torpedini fisse subacquee ed affondando navi all'entrata presso Malamocco. Le fregate ad elice RADETSKY, ADRIA e DONAU, il veliere SCHWARZENBERG nonchè la corvetta ad elice ERZHERZOG FRIEDRICH presero posizione nelle lagune fra il Lido e Venezia, formando così la seconda linea di difesa mentre la corvetta DANDOLO si ancorò dinanzi la piazza S. Marco.

Il vascello KAISER, da poco varato, senza macchina e senza allestimento di sorta fu rimorchiato nella rada di Spignon e là ancorato, disponendo tutto in modo che, in caso estremo,

potesse essere colato a fondo e servire così di impedimento alle navi nemiche.

L'arciduca alzò la sua bandiera di comandante sul Yacht FANTASIE, collocandosi in mezzo ai suoi entro l'ingresso di Malamocco, presso la fregata SCHWARZENBERG e la corvetta ERZHERZOG FRIEDRICH capitanata da Tegetthoff, ed entrambe ormeggiate nelle vicinanze delle barricate.

Si tennero pronti sulle navi alcuni distaccamenti di truppe di sbarco per rinforzare con questi le truppe imperiali di presidio. Allo stesso scopo s'improvvisò presso il forte „Alberoni“ una batteria di cannoni di sbarco, cui erano addetti marinai sotto il comando di un ufficiale della fanteria marina.

Lungo la costa orientale dell'Adriatico si aggiravano navi a vela che, a guisa di batterie galeggianti, servissero d'appoggio o completamento alle fortificazioni della costa, mentre alcuni vapori a ruote stavano a disposizione per il servizio di crociera.

La flotta francese, che a base delle sue operazioni si era impossessata di Lussinpiccolo,

da prima si mantenne semplice osservatrice. Un vascello ed una grande fregata ad elice vedeano stabilmente nella rada di Pelorosso, dirimpetto all'ingresso di Malamocco. Di tratto in tratto vedevansi delle navi, contro le quali facevano fuoco i forti, quando si avvicinavano alla costa.

Di combattimenti più seri non se ne ebbero che soltanto lungo la costa orientale adriatica.

Fatta la pace, l'arciduca Ferdinando Massimiliano convocò un comitato d'ammiragli ed ufficiali di marina anziani a Trieste per consultare circa le necessarie riforme e misure da prendersi. Ciò gli sembrò tanto più necessario essendochè lo stato di salute di sua moglie, l'arciduchessa Carlotta, richiedeva a soggiorno invernale un clima mite, e gli premeva stabilire in modo sicuro l'andamento d'ogni cosa della marina durante la sua assenza.

Nell'autunno del 1859 l'arciduca intraprese, con Sua Altezza Imperiale l'arciduchessa Carlotta, a bordo dell'ELISABETH un lungo viaggio, visitando Madera e le Isole canarie. Da queste

l'arciduchessa ritornò a Madera, e l'arciduca, accompagnato dal capitano di fregata Tegetthoff, proseguì il viaggio alla volta del Brasile, dimorando a lungo in quei porti.

Col ritorno dell'arciduca a Trieste, seguito in sul principio dell'aprile 1860, si inaugurò un'epoca di maggior importanza per lo sviluppo e l'avvenire della marina imperiale e per gli ulteriori destini di Sua Altezza Imperiale.

In Italia intanto avevano avuto luogo grandi riforme; questa era in procinto di alzarsi a potenza di prim'ordine, e ben riflettendo che a riescirvi le era indispensabile aumentare le forze navali, s'affrettò a crearsi una formidabile flotta.

L'arciduca Ferdinando Massimiliano s'accorse tosto del pericolo e fece tutto ciò ch'era possibile per dar pure all'Austria una flotta con cui si potesse degnamente imprendere una lotta col nemico, e con ripetuti memoriali ed argomenti da non potersi confutare, provò la necessità per l'Austria d'avere una forte flotta. E senza indugio si mise all'opera per crearne una.

S'affrettò subito l'allestimento del vascello KAISER; le fregate SCHWARZENBERG e NOVARA

furono poste su d'uno scalo per trasformarle in navi a vapore; fu ordinata la costruzione di 7 cannoniere ad elice di 900 tonnellate e 3 cannoniere di 350 tonnellate di spostamento, in sostituzione al minor naviglio della flotta veliera. Le cannoniere furono varate nel 1861 e 2 scooner ad elice erano stati compiuti già nel 1860.

Su proposta di Sua Altezza Imperiale ebbe luogo la fusione del corpo della cosiddetta flotta con quella della marina da guerra.

A Venezia che, d'ora impoi, qual porto di guerra, ebbe un'importanza secondaria, s'erano impostate nel cantiere 3 cannoniere ad elice e 6 a ruote, e sul lago di Garda si diede mano alla costruzione di 6 cannoniere ad elice le quali, venuto il 1866, seppero rendere sì segnalati servigi.

Ma l'Italia aveva iniziato la costruzione di navi corazzate, e l'arciduca ben comprese che in una prossima azione navale la palma spetterebbe a queste. Era quindi assolutamente necessario che anche l'Austria possedesse le sue corazzate.

Infatti la prima nave corazzata austriaca

di tal genere, la SALAMANDER, fu varata già nel 1861, e a questa tennero dietro le corazzate DRACHE, PRINZ EUGEN, KAISER MAX ed il DON JUAN D'AUSTRIA.

Due di queste hanno potuto far parte della squadra imperiale spedita nel mare del Nord nell'anno 1864. Le corazzate ERZHERZOG FERDINAND MAX ed HABSBURG solcarono il loro elemento solo allora, quando l'arciduca aveva diggià abbandonato il suolo austriaco.

Al fine di compilare un regolamento tattico, corrispondente alle esigenze d'una flotta a vapore, nell'anno 1862 si formò una squadra composta delle cannoniere ad elice e di uno schooner pure ad elice, capitanata dal commodore barone de Pöckh, la quale imprese a tal uopo ad esercitarsi lungo le coste della Dalmazia meridionale.

Se si esamina la lunga serie di tutte le suaccennate costruzioni navali, e se si pensa che esse tutte vennero incoate ed armate su cantieri patri; che la corazza, meno quella del SALAMANDER, era un prodotto austriaco, mentre a quell'epoca l'Italia era costretta ricorrere all'estero per quasi tutto ciò che le abbisognava, di

leggeri, si comprenderà come l'Austria celasse in sè una ricca sorgente di mezzi, unita ad uno spirito d'intraprendenza che attendeva soltanto un risveglio.

Si converrà del pari che la creazione d'una flotta degna dell'Austria ebbe a contribuire non poco allo sviluppo della patria industria marittima. Senza temer disinganni, si poteva ben a diritto sperare che la stessa con ciò si formerebbe una solida base, capace di reggersi in seguito da sola, creandosi così al Nord dell'Adriatico uno scalo principale per ogni ramo dell'industria marittima del Mediterraneo.

Non v'ha dubbio che l'arciduca aveva ben tosto compreso l'intimo nesso fra la forza armata navale e l'industria marittima. Seppe egli perciò trasformare le cosiddette sterili spese dello stato in fruttifere.

I sacrifici che lo stato faceva pel momento dovevano quanto prima recare frutti abbondanti. Questi sforzi finanziari non erano atti soltanto a garantire la sicurezza dell'impero; essi avevano eziandio per iscopo di promuovere potentemente il benessere del proprio paese.

Nei paesi costieri austro-ungarici vivrà perenne la memoria dell'arciduca Ferdinando Massimiliano, come d'un sommo benefattore.

Oltre a tutti i preparativi guerreschi, l'arciduca non aveva mancato di provvedere a tutte quelle bisogna della marina, che per altri motivi sembravano indispensabili.

Così la compilazione di un regolamento del servizio marittimo che, corrispondendo alle particolarità della vita marineresca, determinasse il più esattamente possibile i doveri e i diritti di ogni singolo. A tale scopo aveva nel 1860 l'arciduca convocato una commissione che li regolasse, alla quale prese pur parte il vecchio ed emerito viceammiraglio Dahlerup. Durante la guerra del 1859 s'erano scoperte irregolarità o sbagli nelle carte della costa veneta, perciò, a pace fatta, s'impresero una nuova revisione di quelle, iniziando così la serie dei lavori idrografici che poscia abbracciarono tutto il mare Adriatico. Prevedendo l'arciduca Ferdinando Massimiliano il suo distacco dalla patria, volle rendersi garante verso la sua diletta marina e gli interessi marittimi dell'Austria più che gli fosse

possibile, e non solo pel momento ma anche per l'avvenire. Tenendo giusto conto degli avvenimenti politici, che lasciavano intravedere una prossima riforma interna dell'Impero, Egli di leggeri s'accorse abbisognare la marina di una rappresentanza autonoma nell'organismo dello Stato. La marina militare e mercantile e tutto quello che riguarda la marineria in generale, doveva centralizzarsi e sottoporsi ad un dicastero indipendente — ad un ministero della marina. — L'arciduca era pienamente convinto, che solo in tal guisa verrebbero ad essere compresi gl'interessi generali e la loro grande importanza pel benessere dell'Austria, la quale poi non mancherebbe di apprezzarli convenientemente.

Sua Maestà, apprezzando appieno le premure dell'illustre Suo fratello, acconsentì, e con sovrana risoluzione del 20 novembre 1862, l'organizzazione dell'i. r. ministero della marina era un fatto compiuto.

Ma all'arciduca Ferdinando Massimiliano non fu dato d'assistere qual testimonio alle gloriose gesta della flotta ch'egli aveva creato, ed ai servigi che la stessa, animata del Suo spirito,

fra breve doveva rendere all'Imperatore ed alla Patria.

Già dall'anno 1861 — 62 s'era iniziato uno scambio d'idee tra l'arciduca Ferdinando Massimiliano e Napoleone III, il quale intendeva d'affidargli la corona dell'impero messicano — che si doveva formare.

L'imperatore Napoleone, che dal 1862 faceva guerra al Messico, credeva esser giunto il momento di erigere in quel paese un trono su base monarchica, tanto più che negli Stati Uniti dell'America settentrionale ferveva la guerra nazionale, sicchè non aveva a temersi che l'Unione se ne ingerisse.

Addì 10 giugno 1863 ebbe luogo nella capitale del Messico l'ingresso del generale francese Forey, che stabilì un governo provvisorio, convocando un'assemblea di notabili allo scopo di decretare definitivamente la forma di governo da scegliere.

Essa dichiarò doversi stabilire lo stato monarchico ereditario limitato, concludendo d'inviare una deputazione all'arciduca Ferdinando Massimiliano per offrirgli la corona del Messico.

L'arciduca Ferdinando Massimiliano accolse la deputazione nel suo castello di Miramare il giorno 10 aprile 1864, dalla quale udì che, per suffragio universale, Egli venne acclamato imperatore del Messico.

L'arciduca accettò la corona, credendosi in dovere di seguire l'invito di una nazione infelice, in preda a continui dissidi di partiti troppo discordi tra loro, e sperando che apporterebbe loro la pace e i benefici della civiltà.

Accettata la regal corona del Messico, depose il comando supremo dell' i. r. marina da guerra nelle mani di Sua Maestà, lieto d'aver contribuito a tutt'uomo e sino all'ultima ora al progresso di essa. Anzi i primi allori, di cui si fregiò l'imperiale marina durante la guerra nel mare del Nord nel 1864 erano dovuti all'iniziativa dell'indimenticabile suo comandante supremo.

Addì 14 aprile Sua Maestà l'imperatore Massimiliano e Sua Maestà l'imperatrice Carlotta, s'imbarcarono a bordo della pirofregata austriaca NOVARA.

Il 28 maggio la NOVARA ancorò a Vera Cruz; il 7 giugno la Coppia imperiale, ossequiata

dal popolo giulivo, fece il suo ingresso nella capitale del Messico.

Ciò sembrava un buon augurio per l'avvenire, intanto che poco più tardi sparsasi la novella del combattimento navale di Helgoland fece sì che l'Imperatore ammirasse con soddisfazione il frutto della sua precedente operosità.

Oltrepasserei di troppo il compito mio, ch'è quello d'illustrare l'opera dell'arciduca Ferdinando Massimiliano in patria, se m'accingessi a seguire la soluzione delle cose nel Messico; basti dire che l'imperatore Massimiliano ad onta di tutte le difficoltà, fu sempre intento a realizzare l'ideale della sua vita, sacrificando tutto al benessere della sua nazione.

Ma allorquando nel 1865 la guerra civile riuscì favorevole alle sorti degli Stati nordici, la situazione politica nell'America settentrionale cangiò d'aspetto. I primi s'affrettarono di respingere qualsiasi intromissione degli Stati europei nelle loro faccende continentali.

L'antagonismo insorto in Europa fra l'Austria e la Prussia provocò fatalmente una guerra. Napoleone, che sotto tali auspici vedeva sfumare

le sue speranze nel Messico, considerata l'attitudine ostile della grande Unione, nonchè l'imbrogliata situazione politica in Europa, decise di ritirare le sue truppe dal Messico.

L'imperatore Massimiliano mandò la Sua Consorte in Europa a protestare presso Napoleone, in base ai patti contro il ritiro delle truppe francesi, o ad ottenere almeno una dilazione per poter organizzare un'armata messicana d'indigeni; ma tutto invano. In questa critica epoca l'imperatore Massimiliano riseppe della vittoria di Lissa.

I sentimenti di vera gioia ch'egli provò li espresse di proprio pugno in un autografo diretto al viceammiraglio Tegetthoff, ricordandogli in modo il più cordiale la sua soddisfazione per la valorosa condotta della flotta imperiale.

L'imperatore Massimiliano non poteva risolversi d'abbandonare i suoi fidi, e tentò convocare un congresso nazionale per stabilire un accomodamento pacifico tra i diversi partiti, pronto a sottomettersi al verdetto di quello, ove si decretasse la repubblica. Ma Juarez, alla testa dei repubblicani, sapendo di poter contare sul-

l'aiuto dell'Unione intera, senza dover temere punto della Francia, respinse tali proposte, e le inimicizie continuarono.

L'imperatore, alla testa delle sue truppe, andò incontro all'armata repubblicana ed a Queretaro ebbe luogo la battaglia decisiva. Dopo respinti ripetutamente gli attacchi nemici, Queretaro cadde in mano del nemico, per tradimento di Lopez, imperiale colonnello messicano, e l'imperatore Massimiliano fu fatto prigioniero. Un consiglio di guerra condannò a morte il Sovrano. Juarez respinse ogni protesta intentata dai difensori dell'imperatore contro l'illegalità di quel procedere e confermò la condanna a morte, che fu consumata addì 19 luglio 1867.

Giunta l'ora del supplizio, l'imperatore Massimiliano, a fronte alta e con voce chiara e tonante, pronunciò le memorande parole: „*Muoio per una causa giusta, per la indipendenza e libertà del Messico. Possa il mio sangue scongiurare ogni sventura dalla mia patria novella. Viva il Messico!*“ Appena dette queste parole s'udì il comando „fuoco!“ Colpito da sei palle, l'imperatore ed i suoi fidi generali Miramon e Mejia caddero

morti da eroi. La salma dell'imperatore ebbe tomba nella chiesa di S. Andrea nel Messico, e solo cinque mesi più tardi, dopo lunghe trattative fu consegnata al viceammiraglio de Tegelthoff, inviato della nostra famiglia imperiale. La fregata imperiale NOVARA, con la quale l'imperatore nel fior degli anni aveva solcato l'Oceano, ricondusse le sue ceneri al suolo nativo.

1829.

3 giugno.

El-Araisch.

Il 31 giugno 1828 il brigantino austriaco VELOCE, capitano Gaspare Blasinich, venne catturato a 30 miglia fuori di Cadice dal brik di corsari del Marocco RABIA-EL-CHEÏR. Veniva il VELOCE da Trieste, carico principalmente d'olio e di vino, diretto per Rio di Janeiro. La nave corsara si portò la sua preda a Rabat-Sali, ove si tenne l'equipaggio in dura schiavitù.

Blasinich, stretto dal bisogno, si rivolse al console sardo di Tangeri, che realmente si prestò molto a lenire le sofferenze dell'equipaggio del VELOCE, procurandogli anzitutto le indispensabili vettovaglie.

Il summenzionato funzionario ebbe anche la cura d'informare dell'atto di violenza toccato

al VELOCE tanto il consolato generale in Gibilterra, quanto l'ambasciata austriaca di Madrid e di Lisbona, le quali ne diedero tosto avviso al comando supremo della marina a Venezia e finalmente al cancelliere dello stato a Vienna.

A fine di vendicar l'offesa fatta alla bandiera austriaca, il governo risolse di spedire nelle acque occidentali del Mediterraneo una divisione navale composta delle corvette CAROLINA ed ADRIA, del brik VENETO e dello scooner ENRICHETTA, le quali navi si trovavano in Levante, sotto gli ordini del comandante della CAROLINA, ch'era il capitano di corvetta Bandiera.

Il viaggio di codesta divisione navale, causa il tempo sfavorevole ch'incontrò, andò tanto alla lunga, che la stessa giunse a Gibilterra appena nel gennaio 1829.

Vedendo il governo del Marocco nell'equipaggio del VELOCE un mezzo sicuro di rappsaglie, Bandiera dovette per il momento desistere da qualunque atto ostile e limitarsi a trattative, coadiuvato in ciò dai consoli residenti a Tangeri.

Intanto la divisione navale restò incrociando nell'Oceano Atlantico, servendo così di

tutela ai nostri bastimenti che rimpatriavano e catturando, ove potesse, navi corsare del Marocco.

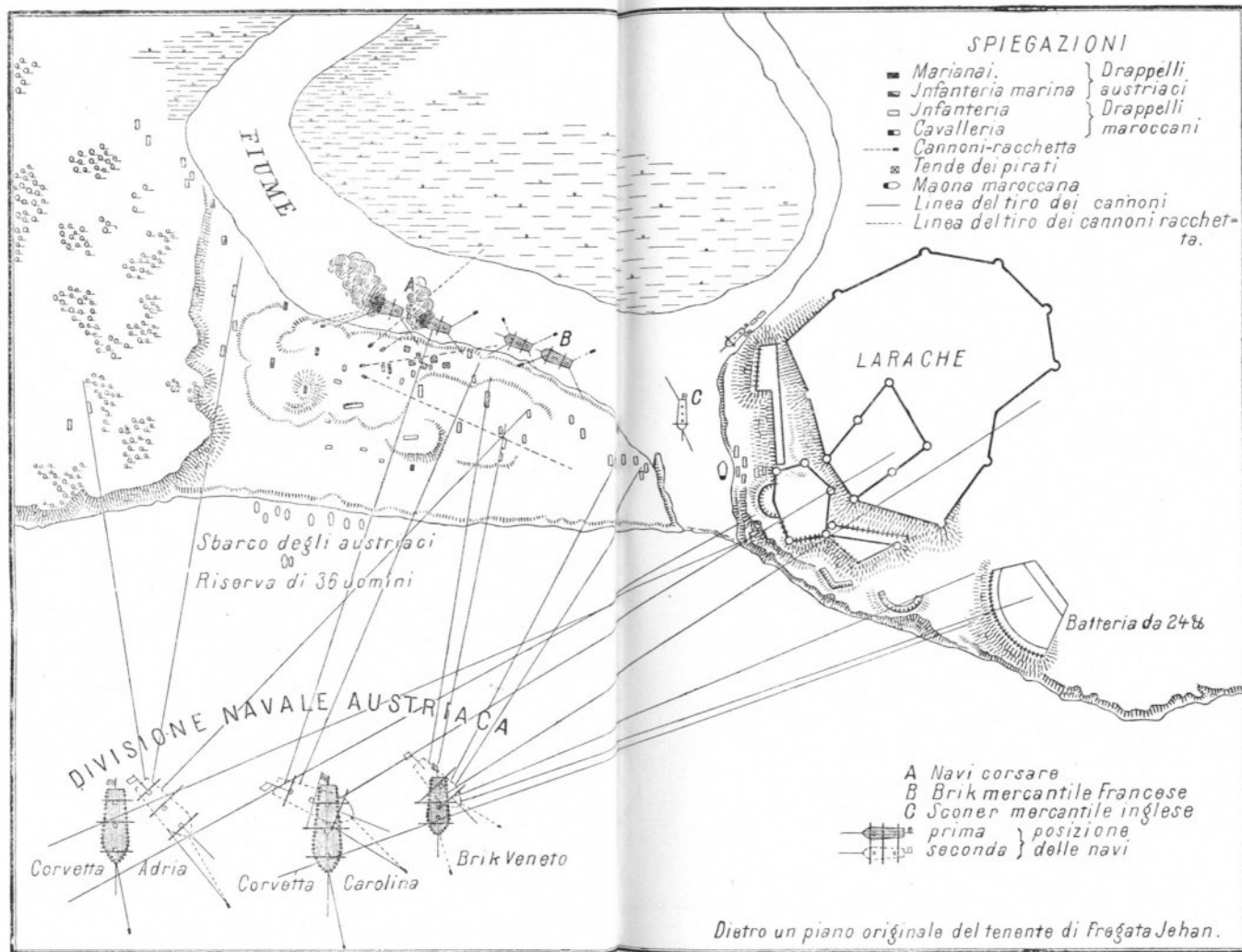
Ma troppo accorti erano quei corsari, per non evitare il pericolo d'essere presi da una nostra nave da guerra, sicchè si tennero nascosti nel fiume Luecos, che sbocca nel mare vicino El-Araisch (recte Larache). Le trattative diplomatiche ottennero in breve che fosse ridonata la libertà all'equipaggio del VELOCE. Il gran vezir del Sultano del Marocco, Ben Gelun, dichiarò in iscritto, doversi attribuire la cattura del VELOCE ad un atto arbitrario del capitano corsaro del Marocco, e promise di fargliene pagare il fio. Allorquando poi si chiese la restituzione della nave e un relativo indennizzo, il vezir cambiò tuono, respingendo le mosse pretese e servendosi di pretesti addirittura puerili.

Bandiera videsi costretto d'ottener colle armi ciò che in via diplomatica non si poteva raggiungere. Ei rivolse la sua attenzione su El-Araisch, ove, giusta sicure notizie, si tenevan nascosti i due brik corsari, invano finora attesi in alto mare dalla divisione navale austriaca. Egli deliberò per conseguenza di distruggere questi

due brik, e a tale scopo gettò l'ancore con il suo naviglio, addì 2 giugno, a poca distanza dalla costa settentrionale di El-Araisch, come vedesi nello schizzo annesso a pagina 32.

Questa città, vista dal mare, è disposta a foggia d'anfiteatro, sul pendio di un colle, appiè del quale scorre il fiume Lu e c o s. La muraglia, che attornia la città, è guarnita di torrette crenellate, erette nella cinta stessa. Fra queste erano disposte allora delle batterie e, lungo la costa stessa, c'erano cannoni. A occidente delle foci del Lu e c o s c'è una lingua di terra, lunga un chilometro circa, formante la riva occidentale del fiume, in tutta la sua estensione guarnita di una catena di colli. Il suolo di questa sporgenza, che dalla parte del mare prende un dolce pendio, è tutto formato di sabbia. Sulla sua punta, rivolta verso la città, a proteggere l'ingresso, c'erano cinque cannoni e vicino a questi scorrevasi una grande maona, destinata al trasporto di truppe. I due brik corsari, ancorati nel fiume e protetti dai suaccennati colli, non potevano essere veduti dal naviglio austriaco.

La notte dal 2 al 3 giugno, Bandiera, con



Schizzo dell'attacco delle navi corsare da parte degli austriaci.

un'imbarcazione della CAROLINA, intraprese una perlustrazione di quel luogo; non riescì però che a scorgere i fuochi degli avamposti maroccani e a udire alcune grida delle vedette nemiche.

Il mattino del 3 giugno furono incontrati alcuni pescatori spagnuoli, dai quali si riseppe, come i maroccani attendessero un attacco, senza però aver mezzi sufficienti a respingerlo.

Ciò bastò perchè Bandiera si decidesse tosto ad un'azione aggressiva. Chiamò a consulta sulla CAROLINA i comandanti dei drapelli di sbarco, impartì loro le necessarie istruzioni, ed ordinò l'attacco. Le truppe s'imbarcarono in otto imbarcazioni, quattro delle quali erano forniti dei necessari cannoncini, con in tutti 180 uomini fra marinai, racchettieri (cannonieri), e infanteria marina, i quali si diressero verso le sponde della summenzionata lingua di terra. A disposizione dell'impresa c'era ancora una riserva di 37 uomini. Stava a capo di queste truppe il comandante dell'ADRIA, capitano di corvetta Zimburg de Reimerz.

Il comando dei cannoni-racchetta fu affidato al tenente di fregata Fecondo de Früchtenthal e

furono nominati duci dei diversi drappelli gli alfieri di vascello de Kudriaffsky, Schmidt e Belli, nonchè il cadetto di marina Hinterholzer. L'alfiere di vascello Attajan avea il comando delle imbarcazioni e della riserva.

Più tardi lo stesso comandante in capo, capitano di corvetta Bandiera, si recò a terra per prendere, occorrendo, disposizioni nelle manovre di sbarco delle truppe, senza perder d'occhio le sue navi.

Affidò il comando della CAROLINA, durante la sua assenza, al tenente di fregata Pasqualigo.

Non appena le lance, che portavano le truppe per lo sbarco, si erano raccolte, le batterie di El-Araisch le salutarono con un energico cannoneggiamento, il quale però non ebbe nessun esito.

Alle 8 ore del mattino approdarono, ma lo sbarco delle truppe, ad onta del bel tempo, presentava non lievi difficoltà, causa la bassa marea che trovarono. Prima di giungere a terra fu necessario percorrere a guado un bel tratto, portando fucili e munizioni sul capo. Le truppe da

sbarco furon di bel nuovo bersagliate dalle batterie della città, ma senza perdite.

Altri ostacoli allora non v'erano a temere, perchè un forte distaccamento di fanti nemici, che probabilmente dovevano proteggere la grande maona all'estremità della punta summenzionata, era passivo.

Senza perder tempo si marciò verso le navi corsare. Gli avamposti maroccani si ritirarono in gran fretta. Tutto faceva credere che i maroccani attendessero non l'attacco contro le navi corsare, ma quello della città.

Le nostre truppe, dopo d'aver traversato con grande fatica ardenti campi di sabbia, raggiunsero la catena dei colli, dal dosso dei quali videro nel fiume i due legni pirati. Discesi fino a quelli, ecco che inaspettatamente si vedono assaliti da una divisione di cavalleria maroccana dalla parte del Nord. Ciò si compì sì presto, che non c'era più tempo sufficiente a formare un carrè. Le nostre truppe avrebbero subito una completa disfatta, ma pochi tiri dei nostri cannoni a racchetta, fatti entrari per tempo in azione, bastarono a disperdere la cavalleria nemica e

costringerla alla fuga. Le due navi pirate stavano ancorate in fila; erano due bei bastimenti ammattati a brik, uno dei quali aveva 14, l'altro 16 cannoni a bordo, ma entrambi abbandonati dall'equipaggio.

I cannoni a racchetta diressero da prima il loro fuoco verso le navi corsare; ben presto però lo dovettero dirigere contro drappelli nemici, che s'appressavano dalla punta della lingua di terra e che avevano di già colpito mortalmente parecchi austriaci. Il fuoco dei cannoni a racchetta, coadiuvato dal distaccamento della CAROLINA, impedì al nemico di molestare gli austriaci coi suoi cinque cannoni, piantati alla parte destra della foce del fiume. Nullameno questo distaccamento maroccano, che sempre teneasi al riparo, procurò non lievi disturbi alle nostre truppe.

In pari tempo le due navi nemiche furono tempestate da racchette che ben colpivano, ma non erano al caso d'incendiarle. Fu qui che due bravi sott'ufficiali ed ottimi marinai, il quartiermastro Giuseppe Garabini ed il gabbiere Nicolò Tonin, i cui nomi meritano di essere tramandati ai posteri, s'offersero di raggiungere nuo-

tando la biù vicina delle due nave nemiche, un 100 metri circa discosta dalla sponda, e darle fuoco. Detto, fatto. I due bravi si gettarono nel fiume, portando seco sopra il capo racchette ed altre cose incendiarie. Con queste raggiungono felicemente la nave, montano a bordo della stessa, ammucchiano della stoppa catramata, già prima pronta, e poco dopo il brik dai 16 cannoni era in preda alle fiamme.

I due valorosi, compiuta l'opra l'oro, ritornarono felicemente a terra del tutto incolumi, abbenchè i maroccani dai loro nascondigli non avessero cessato di sparar su di loro. Subito si dichiararono pronti d'incendiar anche la seconda nave, lontana da terra circa 140 metri; ma il capitano di corvetta Zimburg non vi aderì. Pure a forza di racchette riuscirono finalmente a fare colare a fondo anche il secondo legno, apertagli una bella falla al bagnasciuga.

Lo scopo della spedizione fu di tal guisa raggiunto; e visto che la truppa si trovava esposta da ben cinque ore al fuoco nemico, con un sole che l'abbruciava, il capitano di corvetta Zimburg ordinò la ritirata.

Ciò però ai maroccani, che intanto avevano ottenuto rinforzi da El-Araisch mediante la maona suaccenata, servì di segnale a lasciare i loro nascondigli e slanciarsi da tutte le parti contro le truppe austriache di sbarco. Queste resistettero valorosamente, ad onta della superiorità numerica delle forze nemiche, del ben aggiustato loro fuoco da fucile e dell'intervento della cavalleria, che di nuovo entrò in azione, riportando però delle perdite considerevoli. Solo allor che si giunse combattendo alla portata dei cannoni della CAROLINA, che fecero strage nelle linee dei maroccani, poterono i nostri dirsi salvi, sebbene il fuoco della nostra nave, nel momento in cui le nostre truppe s'avvicinavano alla costa, s'era dovuto rallentare per non colpire i propri.

A rendere difficile l'imbarco delle nostre truppe, il vento fatalmente si mise a soffiare con forza da ponente, producendo un mar grosso.

Così anche quest'ultima fase del combattimento si compl con perdite non lievi, onde in complesso s'ebbero 22 morti e 14 feriti.

I più dei morti appartenevano alla fanteria-marina, ch'ebbe il compito di proteggere il grosso

della spedizione durante l'imbarco, compito che ella eseguì con eroica abnegazione. Fra i morti c'erano i marinai: Lorenzo Scarsin di Porto Secco (Venezia); Luigi Marchetti, Messina (Sicilia); Pietro Spagnoletto, Venezia; i caporali: Francesco Caucich, Gorizia; Lazzaro Morandini, Venezia; indi gl'infanteristi: Antonio Armsteiner, Vienna; Bartolomeo Reggio, Bojan; Giovanni Deponti, Smigna; Cesare Trentin, Noventa; Giovanni Armarevoli, Venezia; Pietro Pazetto, Noventa; Agostino Mazzucato, Treviso; Lorenzo Torresan, Cavano; Giuseppe Veratti, Ponte Algo; Luigi Zamparo, Portogruaro; Luigi Baorollo, Portogruaro; Pietro Gentin, Portogruaro; Santo Costanzo, Strà; Engelberto Gobato, Lido; Matteo Boldrin, Bojan; Engelberto Sisti, Venezia; finalmente il cannoniere Matteo Heindel di San Ulrich.

Le perdite del nemico non si seppero mai; devono però essere state considerevoli, perchè oltre che le truppe da sbarco, anche i cannoni delle navi e delle imbarcazioni austriache avevano fatto grandi guasti nelle colonne nemiche.

La CAROLINA, durante la ritirata delle nostre

truppe, aveva fatto 33 tiri, prima a palla, poscia a mitraglia.

Finche la truppa combatteva a terra, fu bombardato il brik VENETO, ch'era il più vicino alla città, senza danni però. Il VENETO alle salve nemiche rispose sì felicemente, da far tacere una delle batterie costiere ed incendiare diverse case della città.

La corvetta CAROLINA non potè cooperare che con soli tre cannoni, chè il resto della sua batteria sinistra era coperto dal VENETO.

Alle 5 pom. la squadra salpò per ritornare nella baia di Gibilterra.

Sua Maestà il defunto Imperatore Francesco I, a riconoscere i meriti del fatto d'armi di El-Araisch, si degnò accordare al capitano di corvetta Bandiera la commenda ed al capitano di corvetta de Zimburg la piccola croce dell'ordine di Leopoldo. Il tenente di vascello Bocco fu promosso a capitano di corvetta e il cadetto di marina Hinterholzer ad alfiere di vascello. I due sott'ufficiali ch'incendiarono la nave corsara, vennero fregiati della medaglia d'oro al valore militare. Oltrecciò furono rimesse al capitano di

corvetta Bandiera quattro medaglie d'argento al valore militare, per distribuirle fra coloro che nel servizio delle racchette si erano in special modo distinti. Al tenente di fregata Pasqualigo, come pure agli alfieri di vascello Kudriaffsky, Schmidt, Attajan e Belli, non meno che a tutti quelli della ciurma che presero parte al fatto d'armi fu espressa la sovrana soddisfazione.

All'impresa di El-Araisch tenne dietro il bombardamento di Arsila e Tetuan, finchè il sultano del Marocco videsi alla fine costretto di cedere appieno a tutte le pretese dell'austriaco governo.

1840.

4 novembre.

San Giovanni d'Acri.

Ad assistere la Turchia, che correva pericolo di soggiacere nella lotta contro il suo vassallo Mehmed Ali, Vicerè d'Egitto, l'Austria, l'Inghilterra, la Russia e la Prussia si erano collegate in suo favore. Una flotta, composta di navi inglesi, austriache e turche, capitanate dall'ammiraglio inglese Stopford, s'era fatta vedere nelle acque della Siria per impadronirsi dei porti e tagliare all'Egitto le comunicazioni marittime con la sua armata nella Siria. Uno dei punti più importanti e bene armati della costa siriana era San Giovanni d'Acri.

Giace questo luogo su d'un promontorio che si estende verso libeccio. Le sue fortificazioni contavano circa 150 pezzi, in buona parte da 24, 18 e 12 libbre, dei quale 107 erano rivolti

verso il mare. La guarnigione constava di ben 5000 uomini. La profondità dell'acqua lungo quelle coste è minima.

La flotta alleata constava di 7 vascelli, 4 fregate, 2 corvette e 4 vapori inglesi; di più delle fregate MEDEA e GUERRIERA, nonchè della corvetta LIPSIA, bastimenti austriaci, e di un vascello turco.

La squadra austriaca era capitanata dal contr'ammiraglio Bandiera; Sua Altezza imperiale l'arciduca Federico comandava la fregata GUERRIERA.

La notte dal 2 al 3 novembre due fregate inglese scandagliarono il fondo, segnando i punti d'acqua più bassi con appositi cavitelli.

L'ammiraglio Stopford aveva fissato il 3 novembre per l'attacco; e a poter meglio dirigere le operazioni s'era imbarcato sul vapore PHÖNIX, inalberandovi la sua bandiera.

Da principio l'ammiraglio Stopford non aveva compreso le navi austriache nel suo piano d'attacco, perchè le loro artiglierie erano di minima portata, tanto da non poterne trarre nessun vantaggio. L'arciduca Federico e il suo maggior-

domo, il colonello de Lebzeltern, si dichiararono pronti di prendere parte al combattimento di San Giovanni d'Acri a seconda dei mezzi disponibili e di non volersi assolutamente sottrarre da nessun pericolo, cui protebbero incorrere gli altre alleati.

Alle 10 antimeridiane tutte le navi, formate in due colonne indipendenti, giusta il segnale del comandante in capo, fecero rotta verso terra. Alle 2 pomeridiane la flotta aveva raggiunte le posizioni prestabilite per il bombardamento, a mezzo miglio circa dalla sponda. Cinque vascelli inglesi si postarono di fronte alla parte occidentale della città; 2 vascelli inglesi, 3 fregate, 2 corvette nonchè le fregate imperiale MEDEA e GUERRIERA, la corvetta LIPSIA e il vascello turco presero posto davanti la parte meridionale; i 4 vapori, che primi ed a grande distanza avevano aperto i fuoco dei loro cannoni (Paixhans), si tennero dirimpetto alle fortificazioni del suaccennato promontore.

Raggiunte ch'ebbero le navi le loro posizioni, e gittate le ancore, s'iniziò il fuoco, che da terra venne energicamente corrisposto. Ma i

colpi egiziani erano male aggiustati; i loro tiri erano troppo alti, tanto che lo scafo della GUERRIERA non fu colpito che da una sola palla, mentre la sua alberatura ne ebbe parecchie. Il fuoco nemico durò due buone ore.

Dopo le 4 circa saltò per aria il magazzino principale delle munizioni della fortezza, il che produsse in città grande scompiglio. Le conseguenze di questa esplosione furono ben disastrose, e le truppe tenute in riserva vi subirono grandi perdite.

I cannoni per qualche tempo tacquero d'ambo le parti; la flotta però riaperse ben tosto il fuoco, a che il nemico corrispose da prima molto lentamente e alla fine cessò del tutto.

Il bombardamento cessò al cader della notte; l'indomani si voleva riprenderlo e sbarcar le truppe per prendere d'assalto la piazza.

Alle 3½ del mattino il contr'ammiraglio turco Walker Bey si recò a bordo della GUERRIERA e raccontò all'Arciduca d'aver inteso, che circa 1500 uomini del presidio avevano preso la fuga; essere quindi il momento per un assalto molto propizio. Aggiunse inoltre non disporre lui stesso

di truppe sufficienti al caso, accennando pure alla possibilità che la notizia potrebbe essere una semplice astuzia del nemico. Invocava perciò l'appoggio dell'Arciduca Federico. Questi si dichiarò tosto pronto d'appagarlo, e senza por tempo in mezzo allestì tutto per lo sbarco. La nave ammiraglia MEDEA, che a mezzanotte erasi messa alla vela per incrociar la costa nemica, si trovava per caso vicina alla GUERRIERA. L'Arciduca inviò a bordo della MEDEA l'alfiere di vascello Pörtl per ottenere dall'ammiraglio Bandiera il consenso per lo sbarco, che fu senz'altro accordato.

L'arciduca Federico affidò il comando della sua nave al capitano di corvetta Marinovich e si sbarcò con un distaccamento di 114 uomini tra marinai, soldati d'infanteria marina ed artiglieri, prendendo seco 116 racchette e due apparati per iscagliarle. Seguirono Sua Altezza imperiale il colonello Lebzelter, il primotenente Dumont, l'alfiere di vascello Dembowsky, il tenente d'artiglieria Schewczik, che, sebbene febbricitante, pure volle essere della partita; indi i cadetti di marina Hochkofler e Kohen, il medico Dr. Minonzio e finalmente i suoi servitori Barakovich e Ranzi,

che avevano pregato l'Arciduca di poterlo accompagnare.

Le lance, con la truppa di sbarco a bordo, vogarono a più non posso, e raggiunsero in tutto silenzio quel punto d'approdo presso la porta marina, indicato loro da Walker-Bey. L'Arciduca trovò lì il conte Nugent con 4 marinai inglesi e 10 o 12 turchi.

La porta era chiusa e tutto all'intorno regnava una quiete sepolcrale. Presso la porta si scorre una larga fessura a guisa d'archibugiera, per la quale gli austriaci s'introdussero, trovandosi poi in un vasto cortile. Delle truppe di Walker-Bey non c'era traccia alcuna.

L'Arciduca Federico era deciso d'inoltrarsi colla sua gente possibilmente fino alla cittadella sita nell'interno della città, d'assalirla e tenerla, finchè giungessero altri rinforzi.

Per aver libera la ritirata, si provò aprire la porta della città. Questa però era troppo ben chiusa a catenacci, e per di più barricata con grandi macigni. Ci volevano ben adatti ordigni a forzar codesto ingresso e si spedì tosto una lancia alla GUERRIERA a prenderli. Per non per-

dere tempo, l'Arciduca Federico ordinò al suo distaccamento di entrar tosto in città.

Strada facendo incontrarono dei piccoli drappelli di truppe egiziane che l'Arciduca, per consiglio del colonello de Lebzeltern, lasciò passar inosservati, affine di evitare l'allarme di tutta la guarnigione.

In grazia alla regnante oscurità, gli austriaci s'inoltrarono anch'essi, senza molestie di sorta. Sebbene alcune volte si fosse smarrita, pure la piccola schiera raggiunse felicemente la cittadella, prima che l'alba la tradisse. Trovata questa senza presidio, fu tosto presa e messa in istato di difesa; cosa non punto difficile, giacchè la torre non aveva che una sola scala d'accesso e tutto all'intorno si presentava ben isolata. S'occupò per bene la scala d'accesso e si appostarono i due affusti delle racchette in modo da poter respingere ogni assalto.

Sorto il sole — era il dì onomastico del glorioso genitore di Sua altezza imperiale, l'Arciduca Carlo — l'Arciduca Federico fece piantare sulla cittadella la bandiera turca, con a dritta il vessillo austriaco ed a sinistra l'inglese, che Nugent aveva portato seco. Tosto che la GUERRIERA

vide sventolar sul forte le tre bandiere le salutò con 21 colpo di cannone. Questo esempio fu seguito tosto dal vascello turco, dal vascello inglese *PRINCIPESSA CARLOTTA*, nonchè dalla nave ammiraglia austriaca *MEDEA*. L'Arciduca col suo solo distaccamento tenne per più di un'ora il forte, finchè giunsero rinforzi dalla *MEDEA*, dalle navi inglesi e dal vascello turco, che poi presero possesso della città.

Intanto il resto della guarnigione egiziana aveva abbandonato la fortezza per la porta di terra, e poi si arrese, lasciando San Giovanni d'Acri, contro ogni aspettativa, in nostro potere.

Gli alleati ebbero tra morti e feriti 60 uomini. Piccoli erano i danni riportati dai bastimenti. Le perdite delle truppe nemiche non si poterono fissare con precisione, però devono essere state assolutamente considerevoli (ritiensì 2000 uomini); la sola esplosione del magazzino-munizione costò molto sangue. Furono catturati più di 3000 egiziani, facendo bottino di molti materiali da guerra.

Delle fortificazioni convien dire, che, vista la potente artiglieria degli alleati, ne soffrirono meno di quanto si avrebbe dovuto prevedere.

1848.

2 e 13 giugno.

Attacchi contro Caorle respinti.

Il comandante militare di Trieste, tenente maresciallo conte Gyulai, in seguito all'indebolimento della i. r. marina di guerra per l'abbandono di Venezia, fu costretto d'agire a seconda dei mezzi per porre in sicuro il tratto della costa fra Venezia e Trieste.

Egli risolvette di affidare la sorveglianza e difesa della costa friulana ad una flottiglia composta di navi leggere col minimo pescaggio, e ciò dietro iniziativa dell' i. r. generale d'artiglieria conte Nugent.

Questi stava formando un esercito, la cui avanguardia si trovava di già a Gorizia e lungo l'Isonzo, e il quale da una parte potesse dar

mano al maresciallo Radetzky, chiuso in Verona e dall'altra eventualmente operare per la via di terra contro Venezia.

Il compito di codesta flottiglia a remi ed a vela, giusta il desiderio del detto generale di artiglieria, doveva consistere nell'accompagnare ed eventualmente sussidiare le operazioni della truppa lungo la costa procedendo fino all'altezza dell'ala sinistra dell'armata dell'Isonzo, tanto nel golfo stesso quanto nei canali affluenti. Siccome però le piccole navi disponibili, le penici e le bombardiere dell'i. r. marina da guerra non corrispondevano all'uopo a cui doveva servire la flottiglia ordinata, causa il loro troppo rilevante pescaggio, una commissione, convocata per ordine di Gyulai, e composta dei signori tenente di vascello Ivanossich, alfiere di vascello de Wüllerstorff e il controllore portuario Pörtl, propose l'acquisto di piccoli pieleghi, che tosto fu concesso e senza indugio eseguito.

Diffatti si comperarono a Trieste i pieleghi AMICO, GUGLIELMO, VINCITORE, VULCANO, FIORENTINO e S^{ta} EUFEMIA di 44—23 tonnellate, e del valore complessivo di 12.675 fl., cioè da 2900

a 950 fl. circa per cadauno. Il magazzino-materiali di Trieste ne fornì in parte i mezzi ed attrezzi per allestirli; alcuni cannoni furono presi dal brigantino DROMEDAR e il rimanente si ebbe dai depositi di Zara.

Il tenente maresciallo conte Gyulai affidò il comando di questa flottiglia al capitano della fanteria marina Apollinare cavaliere de Uiejsky, dalle cui conoscenze delle condizioni guerresche per terra, si poteva attendere ch'egli, in caso di bisogno saprebbe mantenersi in modo conveniente in continuo contatto con l'armata terrestre del generale d'artiglieria Nugent.

Sotto il comando d'Uiejsky si trovavano come capitani delle singole navi: il capitano di fanteria marina Brettner, l'alfiere di vascello Lang, l'alfiere di fregata Milossicz ed il tenente Hålbjg. Il 24 aprile la flottiglia lasciò Trieste. La sua presenza lungo le coste friulane produsse il miglior effetto sugli animi di quella popolazione, i cui sentimenti politici non ispiravano dappertutto troppa fiducia. Non trascorse lungo tempo che un drappello, guidato dal capitano Brettner raggiunse l'avanguardia dell'armata del-

l' Isonzo e ciò precisamente nei pressi di Cervignano, che già si trovava in possesso delle i. r. truppe confinarie.

Addì 21 maggio s' ebbe l' annunzio dal capitano Uiejsky, la cui flottiglia si trovava ancorata nel porto di Falconera presso Caorle, che 5 piroscafi erano in continua crociera davanti Caorle. Quelle dovevano essere navi napoletane, giacchè il naviglio di guerra sardo si mostrò appena il 22 dello stesso mese dinanzi Venezia, donde, assieme alle forze napoletane, prese la rotta non già verso le coste del Friuli, bensì verso quelle dell' Istria.

La comparsa dei sovraccennati vapori a Caorle confermò l' Uiejsky nella sua opinione, che fra breve dovrebbe seguire l' attacco di quel punto, perciò prese le misure opportune. E difatti ebbe luogo a quell' epoca una viva corrispondenza tra i comandi delle forze napoletane ed il comando generale della marina veneta, allo scopo d' imprendere una dimostrazione ostile contro Caorle. Il memoriale relativo alla progettata impresa stabiliva d' impossessarsi del naviglio armato, ancorato in Falconera presso Caorle.

Il contr'ammiraglio Albini, duce della squadra sarda abbracciò tosto quel piano, ponendo a disposizione una delle sue fregate e i piroscafi **MALFATANO** e **TRIPOLI**. Anche il vapore **ROMA**, che faceva parte delle forze navali papaline, mosse contro l'Austria, si dichiarò di buon grado disposto di partecipare a quell'impresa.

Còmpito precipuo dei vapori era quello di rimorchiare il minuto naviglio di piccolo pescaggio, destinato all'attacco di Caorle, da Venezia al sito prescelto per la loro azione. E qui giova osservare che codesti vapori, causa il loro pescaggio, non potevano assolutamente avvicinarsi a terra, nemmeno sino alla portata delle loro artiglierie. Il 2 giugno si venne finalmente alla effettuazione della progettata impresa.

In modo ben acconcio erasi divisato di comparire all'alba dinanzi Caorle e d'agirvi in parte per sorpresa, ma la sortita andò troppo per le lunghe. Appena alle 4 del mattino uscì dal Lido, sotto il comando del veneto tenente di vascello Timoteo, una squadriglia composta di 4 cannoniere e due penici rimorchiate dal vaporetto delle lagune **MESSAGERO** e dal papalino **ROMA**. Dopo

le 5 del pomeriggio si unirono le sei piroghe che uscirono da Tre-Porti e ai cinque bragozzi, che avevano a bordo 150 uomini della guardia nazionale veneta.

Giunta la squadriglia fuori dell'imboccatura di questo porto, ove l'attendevano i due vapori sardi, tutti uniti assieme ai tre piroscafi MALFATANO, TRIPOLI e ROMA, che rimorchiavano barche leggere, fecero vela verso la fregata BERALDO che batteva l'alto mare e il cui comandante era incaricato della direzione di tutta l'impresa. Il piroscavo TRIPOLI rimorchiava la cannoniera del comandante veneziano e due penici; MALFATANO quattro cannoniere e 5 bragozzi; ROMA prese in rimorchio le sei piroghe. TRIPOLI, col suo seguito rimorchiato, assieme alla fregata BEROLDO, giunse verso le ore 2 pom. nei pressi di Caorle. Timoteo fece ancorare il suo naviglio a 9 gomene di distanza al sud di uno dei forti ivi costruito. TRIPOLI si avvicinò di un paio di gomene di più verso la stessa batteria, su cui sventolava l' i. r. bandiera, e il fuoco s'aprì d' ambo le parti.

Poco dopo prese parte al combattimento

anche il BEROLDO coi cannoni della sua batteria principale. Non andò molto che s'avvicinarono anche il Malfatano ed il Roma, il cui naviglio rimorchiato scelse ad ancoraggio quei punti che erano stati ad esso assegnati sul piano d'attacco: intanto che le piroghe che pescavano meno di tutti gli altri, restarono a remi a maggior distanza dalla costa.

Ma si vide tosto che la scelta distanza del tiro era troppo grande per ottenerne un benchè minimo effetto. Sicchè le barche cannoniere e le penici s'ebbero l'ordine di salpare e di avanzarsi di 3 gomene verso il forte. Questo movimento si effettuò a vela e le piroghe seguivano. Intanto il vento che soffiava da scirocco, incalzò tanto, da produrre un mare ben grosso. La conseguenza ne fu, che il fuoco dei cannoni sì delle penici che delle barche cannoniere andava rallentandosi sempre più e si faceva in pari tempo quasi del tutto innocuo. Le piroghe ch'erano sempre più al largo della costa, non sentendo più il timone, si misero ben presto a traverso del mare e, in balia di questo, cessarono di contribuire all'azione intrapresa.

Per quanto sino a quel punto (giusta il rapporto italiano) soli 3 tiri delle piccole batterie di terra avessero colpito nel segno, senza produrre guasti rimarchevoli, pure fu presa la risoluzione di desistere da un ulteriore cannoneggiamento, e di prendere il largo al rimorchio dei 3 piroscafi. Così ebbe un termine ben poco felice il primo attacco contro Caorle addì 2 giugno 1848, e ciò in gran parte causa il tempo poco propizio; ma si può dire anche per le misure prese, che diffettavano di una vera conoscenza marineresca.

Qui si deve notare, che la maggior parte della i. r. squadriglia a remi, la cui presa o totale distruzione doveva essere il compito principale, durante questo primo attacco non si ritrovava più nel porto di Falconera. attiguo a quello di Caorle. Il comandante di questa squadriglia, giusta le sue istruzioni, che gl' imponevano di tenersi più che potesse vicino all' ala sinistra dell'avanguardia di Nugent, tentò forzare l' ingresso e l' occupazione del porto di Cortelazzo e d' inoltrarsi poi nel canale di Cavetta verso Cava Zuccarina.

A questa impresa si rinunziò, e la squadriglia a remi fece ritorno a Falconera il 3 giugno postandovisi in guisa tale da poter proteggere coi suoi cannoni tanto l'ingresso del porto di Caorle, quanto quello del canale Baseleghe.

La cattiva riuscita dell'impresa nemica contro la nostra costa, molto debolmente protetta, produsse un gaudio generale fra i nostri, trovando viva eco sì nei giornali di Trieste che in quelli di Vienna; a Venezia invece il disinganno fu grande, anzi tale, che tutti ne parlavano passionatamente e in modo, che si dovette risolversi d'inscenare senza ritardo un nuovo attacco contro Caorle.

È cosa notevole che quantunque nella giornata del 2 giugno il piccolo naviglio fosse sfuggito dal pericolo d'investirsi e d'esser preso unicamente in grazia ai 3 piroscafi di cui la spedizione si disponeva, pure in un secondo attacco si desistette dall'uso di questi.

A duce della spedizione veneta fu nuovamente prescelto il tenente di vascello Timoteo. Egli ricevette il comando delle barche cannoniere TREMENDA, FULMINANTE, MEROPE e STELLA, delle

penici PALMA e FURIOSA, e di alcuni bragozzi con un drappello di truppe destinate a sbarcare.

Timoteo con queste navi l' 11 giugno alle 7 di mattina partì a vela.

Alle ore 9 di sera del giorno 12 egli raggiunse l'ancoraggio a 3 miglia al sud di Caorle, ove die' fondo alle àncore in sette passi d'acqua.

Durante la notte, Timoteo, approfittando d'ogni soffio di vento il più leggero, fece prendere alle sue navi quelle posizioni che riteneva più indicate per l'attacco. Ma ciò non gli riusciva senza parecchi inconvenienti, talchè più volte fu costretto ricorrere all'aiuto del vapore ROMA, spedito da Venezia per esplorare la situazione; ma il ROMA dovette abbandonare il campo della lotta imminente prima che le ostilità principiassero.

Finalmente alle 6^{1/2} del mattino la TREMENDA si trovò per la prima nella posizione desiderata, ed alle ore 7 vedevasi tutta la divisione più leggera in una linea di rilevamento, da libeccio quarta ponente a greco quarta levante, a 3 passi d'acqua a meriggio della batteria, -- questa volta però a sole 3 gomene di distanza. — Ma quale non fu la meraviglia dei veneti equipaggi, nel

vedere che la batteria non si disponeva nè punto nè poco a scongiurare l'imminente attacco, aprendo essa per la prima il fuoco dei suoi cannoni.

Se non che, questa tranquilla aspettativa aveva le sue buone ragioni. Il forte di Caorle non disponeva allora che d'una piccolissima quantità di munizioni e non si voleva sacrificare neanche una palla, prima che il naviglio nemico non non avesse preso fermo ancoraggio e servire potesse in tal modo da sicuro punto di bersaglio. L'unico pezzo di batteria che talqualmente prometteva un'azione più efficace era un cannone di 12 libbre, per il quale stavano disponibili 26 palle massicce e 5 patrone di mitraglia.

Il tenente d'artiglieria marina Hälbig, che comandava il forte, aveva improvvisato una fornace per riscaldare i proiettili, ritenendo così d'aumentarne l'effetto. Il fuoco aperto dalla divisione veneta con grande vivacità venne ripetuto dal forte assai lentamente, ma con molta ponderazione, nè andò molto che questo agire posato e a sangue freddo non fosse coronato da splendido successo.

Dopo il quarto tiro la batteria era sicura

de' suoi colpi, giacchè una delle sue palle piombò in mare sotto il bordo d'una delle navi nemiche. Questo colpo fallito venne accolto da entusiastici „evviva“ da parte degli equipaggi.

„Ma tale giubilo s'agghiacciò sulle loro labbra“, così si legge nel rapporto ufficiale del capitano d'infanteria-marina Uiejsky, con cui descrisse tutto l'andamento di quella impresa, giacchè — così egli prosegue — il prossimo tiro, che fu il migliore del nostro forte, colpì la nave al bagnasciuga! Tutto ad un tratto la si vide avvolta in una nuvola di fumo; ne seguì una forte detonazione, perchè la nave, colpita nella S^{ta} Barbara da un proiettile arroventato saltò in aria!“ In pari tempo il fuoco delle navi nemiche si rallentò sensibilmente e in breve del tutto cessò. La squadriglia tosto salpò e si mise alla vela verso libeccio, rinunciando così all'attacco.

L'effetto disastroso di quel tiro fortunato produsse nelle schiere nemiche una tale impressione morale, che bastò a procurare piena vittoria ai bravi difensori di Caorle. Il colpo maestro partì dalle mani del cannoniere Károly, che per l'esito felice nonchè pel personale coraggio

e la calma con la quale seppe dirigere il suo cannone, fu fregiato della medaglia d'oro al valore militare.

Il giubilo per aver nuovamente respinto l'attacco dei veneti contro la nostra costa fu grande. E qui mi si permetta ricordare ad esempio, che una società di villeggianti viennesi alle acque di Baden, per dar sfogo ai loro sentimenti d'ammirazione e di patriottismo, improvvisarono tosto tra loro una colletta che fruttò la bella somma di 576 fl. Questo denaro veune spedito con una lettera di ringraziamento al Károly ed ai suoi compagni artiglieri. I pezzi portati a terra della nave distrutta, tra i quali c'era anche parte del diario di bordo, confermarono che il legno che fu fatto saltar in aria era la cannoniera FURIOSA, comandata dall'alfiere di fregata Marini.

1852.

4 marzo.

Naufragio dell' i. e r. piro scafo a ruote „Maria Anna“.

L' i. e r. piro scafo di guerra MARIA-ANNA era stato piantato nel cantiere di Porto Re nel giugno del 1835 e varato il 25 gennaio 1836. Era lungo 50.02 m, largo 7.7 m; la sua macchina aveva 120 cavalli di forza. Abbisognando lo scafo e la macchina di una riparazione generale, si trasse la nave a terra nell'arsenale di Venezia il giorno 14 luglio 1847.

Allorchè nella primavera del 1848 scoppiò la catastrofe in cui cadde vittima il capitano di vascello de Marinovich, assassinato il dì 22 marzo qual comandante dell'arsenale, ed ebbe luogo di seguito la rivolta, indi la caduta di Venezia, il MARIA-ANNA trovavasi tuttora in ripa-

zione a terra, ed avendo gli austriaci abbandonato Venezia, dovette rimanervi. Il governo provvisorio della risorta repubblica veneta s'impossessò del MARIA-ANNA dandogli il nome di PIO NONO.

Riconquistata Venezia il 25 agosto 1849, il PIO NONO venne di nuovo in mano degli austriaci, e sotto il suo primiero nome di MARIA-ANNA, capitanato dal tenente di vascello conte Hadik, fu spedito nel novembre dell'anno stesso a Tunisi.

In sul principio del 1852 il MARIA-ANNA, sotto il comando del capitano di fregata Maurizio Wohlgemuth, assieme alle pirofregate VOLTA e LUCIA, al piroscafo a ruote VULCAN ed al vapore ad elice SEEMÖVE, faceva parte della squadra imperiale, capitanata dal contr'ammiraglio de Bujacovich. Questi aveva inalberata la sua bandiera sulla fregata NOVARA e trovavasi ancorato a Muggia di Trieste con tutto il naviglio che da lui dipendeva, ove addì 27 febbraio Sua Maestà l'imperatore Francesco Giuseppe I si degnò ispezionare l'i. r. squadra.

Il mattino susseguente Sua Maestà s'im-

barcò sulla pirofregata LUCIA e, accompagnato dal VOLTA, SEEMÖVE e MARIA-ANNA, intraprese il viaggio verso Venezia.

Dopo un soggiorno di cinque giorni l'Imperatore, alle 9 del mattino del 4 marzo, s'imbarcò sul VOLTA e, seguito da tutta la squadra, intraprese il viaggio da Malamocco alla volta di Trieste. Il vento soffiava forte da bora ed il mare era agitato. Nel corso del pomeriggio le raffiche del vento si fecero sempre più forti, agitando le onde in guisa burrascosa.

Il vapore SEEMÖVE, in seguito a diverse avarie alla prova, dovette voltar già alle 2 pom. verso Malamocco. Tanto il VULCAN che il MARIA-ANNA perdettero di vista il VOLTA verso le 3 ore pom.; e il primo raggiunse il porto di Pirano la notte stessa, ove trovò rifugio dalla bora che imperversava e giunse appena il giorno dopo a Muggia, mentre il MARIA-ANNA d'allora non si vide più.

La pirofregata LUCIA, cedendo all'impeto del vento, poggiò e raggiunse alle 7 della sera stessa la rada di Rovigno, ove due ore più tardi diede fondo anche la pirofregata VOLTA con

l'Imperatore a bordo. Sua Maestà proseguì da quì il suo viaggio per terra.

Non avendo nessuna notizia circa la sorte del MARIA-ANNA fino il 9 marzo, la pirofregata LUCIA fu incaricata di cercarla. Questa fregata ritornò due giorni dopo senza aver rinvenuto traccia alcuna del MARIA-ANNA. Del pari infruttuose furono le ricerche della goletta SPHINX nelle acque d'Ancona.

Finalmente il 16 marzo il generale di cavalleria de Gorzkowski, comandante la città e fortezza di Venezia, partecipò al comando supremo della marina, che, giusta rapporti avuti fu trovato a Porto Tolle addì 14 marzo [il coperchio d'una scatola colla soprascritta „capitano Wohlgemuth“; che il 15 dello stesso mese era stato rinvenuto un pacco di lettere coll'indirizzo del capo chirurgo Carlo Pelikan, imbarcato sul MARIA-ANNA, e che furono raccolti al 16, alla riva di Chioggia, alcuni frantumi di legno che sembravano appartenere ad una nave imperiale.

Il 19 marzo si rinvenne nei pressi di Cervia un pezzo grande di carcassa navale. L'esame che tosto si fece di codesti oggetti diede l'in-

contrastabile prova, che la temuta sorte della nave MARIA-ANNA era un fatto compiuto.

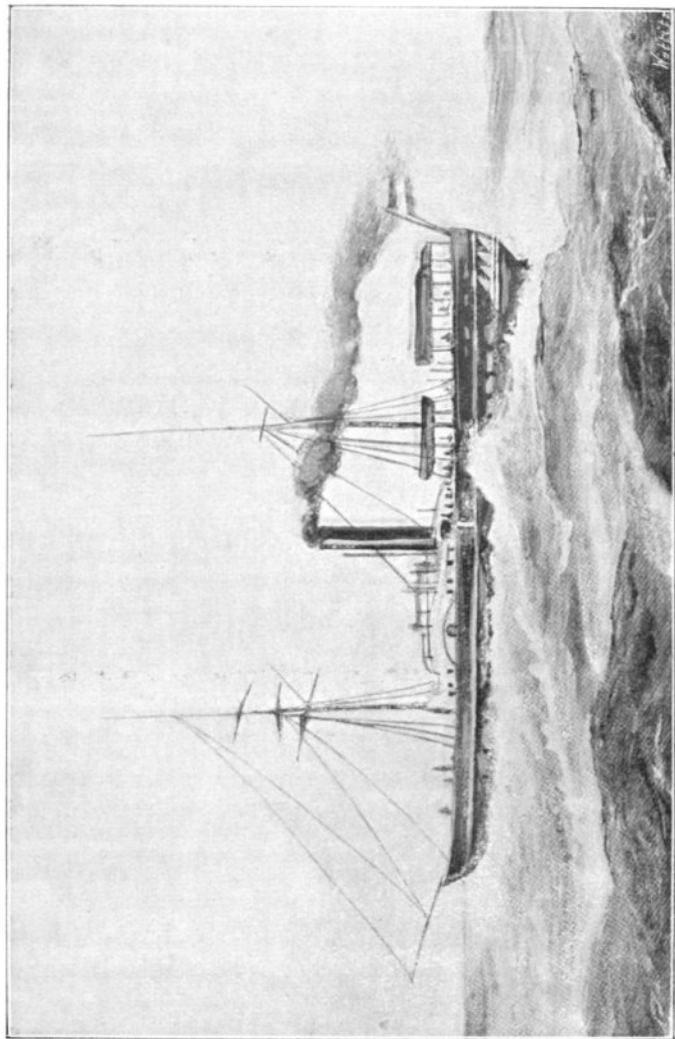
Prima ancora che giungesse l'infausta notizia della catastrofe, Sua Maestà aveva fatto partecipare la Sua sovrana soddisfazione a tutti i comandanti delle navi, i quali in occasione della burrasca del 4 marzo avevano dato sì belle prove di coraggio e d'intelligenza.

Le prove della deplorabile catastrofe crescevano sempre più. Così p. e. fu rinvenuto addì 21 marzo dal capitano di porto una sarcotta di ufficiale, appartenente al tenente di vascello Sernütz, un panciotto, una lancia e più tardi ancora un pezzo grande della carcassa vicino la Punta Corsini. Ad esaminare quest'ultimo il comando della goletta Sphinx in Ancona ebbe l'incarico d'inviare sopra luogo l'alfiere di vascello Millossich, il quale constatò appartenere la caserna rinvenuta all'opera morta della perduta nave MARIA-ANNA e precisamente alla parte sinistra della poppa. Su questo pezzo di caserna vedevasi parte del corbame, quasi fino alla linea d'immersione e tutta l'opera morta corrispondente. Tanto i portapelle in ferro, ch'erano adat-

tati sulla caserna ma curvati all'insù, quanto tutte le tracce rinvenute facevano di leggeri intravedere che una forza straordinaria aveva prodotto un simile disastro.

• Tutto ciò che nel corso delle seguenti settimane si rinvenne, in grazia alla cooperazione degli uffici portuali lungo la costa italiana, fu depositato nell'arsenale di Venezia; fra le altre una scialuppa a otto remi, uno scappavia a sei, ed una lancia a otto remi, come pure un berretto e diversi pezzi di legno abbruciato. Tutti questi oggetti vennero riconosciuti come proprietà della nave MARIA-ANNA. Sullo scappavia, pitturato in bianco, furono scorte perfino alcune macchie di sangue.

Il giorno 28 marzo giunse al comando superiore della marina in Trieste la notizia essersi trovata la parte media e l'anteriore del vapore MARIA-ANNA a 20 miglia marine presso Chioggia, in direzione scirocco-levante ed 8.5 miglia a greco-levante della Punta-Maestra, dunque a 45° 2' di latitudine settentrionale e 11° 52' di longitudine a Levante di Greenwich, in una profondità di 9.6 metri.



„MARIA ANNA“, piroscalo a ruote di S. M.

La prora era rivolta a scirocco, la poppa a maistro; l'albero di trinchetto era sostenuto in piedi dalla sua manovra dormiente, sicchè fu facile staccarvi la calamita del parafulmine con la marca dell'„i. r. marina“. Si fecero i necessari preparativi per sollevare la caserna, ma recuperati alcuni pezzi, s'abbandonò il progetto, visto che nè le spese sarebbero state coperte dall'eventuale guadagno, nè si avrebbe potuto utilizzare il materiale per nessun scopo, perchè già di troppo deteriorato.

Tutte le osservazioni fatte sui frantumi recuperati provarono ad evidenza che il naufragio della nave fu conseguenza diretta o di un' esplosione delle sue caldaie, o dell'incendio della Santa Barbara.

La direzione della prora della caserna, dimostrò a sufficienza che il MARIA-ANNA, preso dall'impeto della burrasca, andava arando verso la costa italiana, e che, lottando invano con l'elemento inferocito, in seguito a fatale destino dovette naufragare.

Lo stato maggiore e la ciurma suggellarono con la loro morte, in occasione di questa in-

fausta catastrofe, il giuramento di fedeltà e abnegazione prestato tanto al Monarca che alla patria. L' i. r. marina di guerra conserverà perenne e pietosa memoria delle infelici ma eroiche vittime, che incontrarono una sì tragica fine.

Il 2 aprile 1852 si celebrò a Trieste nella chiesa di Sant'Antonio vecchio una solenne messa funebre, cui assistettero sulla piazza Lipsia la guarnigione, l'accademia di marina, nonché l'istituto di educazione militare. Durante la cerimonia tutti bastimenti da guerra e mercantili, sì nella rada di Trieste che in quella di Muggia, avevano abbassate le loro bandiere a mezz'asta.

Il brik USSARO diede prima la salva funebre, poi quella d'onore, mentre le rimanenti navi da guerra ripeterono la salva funebre con nove colpi di cannone. La truppa schierata a terra onorò la memoria del compianto equipaggio con tre salve di fucile.

Considerati i diversi e tanti pericoli, cui più d'ogni altro suddito dello Stato trovasi esposta la gente di mare, il cui servizio la fa incessantemente lottare con le eventualità e gli effetti fatali degli elemenli, già da parecchi anni s'era pensato

d'istituire un pio fondo a beneficio di quelle persone o famiglie che in seguito ad infortuni marittimi si vedessero ridotte a mal partito.

La catastrofe del vapore MARIA-ANNA servì di possente impulso allo scopo e un corrispondente appello incontrò le generali simpatie. Sua Maestà i. r. apostolica con sovrana risoluzione del 2 maggio 1852 si degnò d'approvare graziosissimamente lo statuto di detta fondazione, e Sua Maestà la Serenissima Imperatrice Maria Anna, consorte di Sua Maestà l'Imperatore Ferdinando, si degnò oltrecciò di accettare graziosamente il protettorato del neoeretto pio fondo di marina, sotto il nome di „Pio Fondo dell'Imperatrice Maria Anna“.

Il capitale fondazionale di questa istituzione consta di contributi spontanei, lasciti, pie donazioni, premi di contrabbandi ed altri. L'annuo frutto delle obbligazioni di Stato da comperarsi, verrà distribuito in appresso a quelle persone della marina — di qualunque categoria — che tanto in tempo di guerra, di fronte al nemico, come anche in tempo di pace, in seguito ad infortunio marittimo, si siano resi inabili a qual-

siasi guadagno. Ciò vale tanto pegli individui suaccennati, che pei parenti loro, i quali in qualsivoglia guisa si fossero resi bisognevoli di soccorso.

Fra i concorrenti agli stipendi, si dà in primo luogo la preferenza a quelli della ciurma, dal capo nostromo e cariche equiparate in giù, come pure ai loro parenti. Uno stipendio fisso ammonta all'annua somma di 60 sino a 144 fl. Il curatorio di questa fondazione è affidato al comando distrettuale della marina a Trieste.

Giova qui ricordare i nomi dei Signori dello stato maggiore e di far cenno dell'equipaggio, vittime del funesto avvenimento. I primi furono: Il capitano di fregata Maurizio Wohlgemuth, il tenente di vascello Giuseppe Sernütz, l'alfiere di fregata Giulio Barone Kùbek, i cadetti di marina Giorgio Warmüth, Giuseppe Toso ed Augusto Wilecich, il capo chirurgo Carlo Pelikan, l'assistente amministrativo Emilio Knesevich de Lersheim, l'amministratore dei magazzini Eduardo Jungling, la di lui consorte Amalia, il maestro meccanico di 2^a Cl. Filippo Zöller, l'assistente

meccanico di 1^a Cl. Antonio Kützer e l'assistente meccanico di 2^a Antonio Folci.

Della ciurma naufragarono: 1 sergente e 3 cannonieri d'artiglieria-marina, 1 caporale, 1 graduato e 6 semplici d'infanteria marina, 1 guardiano, 1 quartiermastro, 2 gabbieri, 3 marinai, 2 mozzi ed 1 cuoco del corpo marinai, 1 operaio d'ascia, 1 assistente di macchina ed 1 pilota civile. In tutto 13 persone stabili e 52 della ciurma.

1854.

4 e 5 febbraio.

Rapporto del comando dell' i. r. divisione
navale al comando superiore della ma-
rina sullo scagliamento di due navi
arenate,

di data Smirne, 8 febbraio 1854.

„ ... Sabato li 4 febbraio lo schooner da guerra olandese MACASSAR fece vela da qui e s' investì non lungi dalla città. Gli spedii tosto le barcacce e le grandi lance laterali delle due fregate, e in pochi minuti il MACASSAR era scagliato.

Domenica dopopranzo del giorno 5 corr. mi si presentò a bordo un certo Arneau, agente di una società inglese di navigazione a vapore, chiedendo aiuto per un battello inglese, che da

più di due giorni s'era incagliato, alla distanza di 6 miglia da qui, e che, ad onta dei tentativi fatti e dello scarico di tutta la mercanzia, non si potea scagliare. Risposi al signor Arneau, che l'imperiale marina è sempre pronta a prestar ogni possibile aiuto a qualsiasi navigante in pericolo, assicurandolo che il piroscalo incagliato, due ore dopo l'arrivo della mia gente a bordo, sarebbe rimesso a galla. Per dare una prova a questi inglesi della capacità dei marinai dell'imperiale marina austriaca, presi tutte le misure opportune per mandare ad effetto la data promessa. Feci allestir tosto la barcaccia della NOVARA con un grande ancorotto e due gherlinetti, sotto il comando dell'alfiere di fregata Kropp; la barcaccia della BELLONA, pure con un ancorotto e due gherlini adatti, sotto il comando dell'alfiere di vascello conte Bombelles; indi la barcaccia della CAROLINA con un grande ancorotto e due gherlini, facendo prendere ognuna di queste imbarcazioni un forte argagno con le rispettive taglie. Queste barcacce e le lance laterali delle summenzionate tre navi, con 120 marinai che s'imbarcarono mezz'ora dopo aver pranzato, si

misero a vela con un vento fresco verso il piro-scafo inglese. Due ore dopo il loro arrivo, esso issò fino al toppo la sua bandiera, che teneva a mezz'asta, per dar a conoscere che galleggiava ed era fuori d'ogni pericolo. La nostra gente si distinse come sempre; e il capitano inglese non sapeva in che guisa palesar la sua riconoscenza, tanto più ch'egli aveva dubitato di veder di nuovo il suo piro-scafo a galla.

Il giorno seguente ebbi a bordo la seconda visita del Signor Arneau che mi fece i suoi ringraziamenti, e pregò gli permettersi di dare a nome della sua società una tenue ricompensa ai 120 marinai per il lavoro lodevolmente compiuto, la qual cosa io naturalmente rifiutai.“

Smirne, addì 8 febbraio 1854.

1859.

10 giugno.

La bandiera rossa d'onore del capitano Celestino Ivancich.

Con sovrana patente del 17 aprile 1850 venne istituita per la marina mercantile austriaca una bandiera d'onore rossa ed una bianca. La prima per coloro che in modo speciale si distinguessero nella difesa d'una nave contro attacchi nemici o di corsari, oppure che in tempo di guerra rendessero segnalati servigi alla flotta imperiale; la seconda per colui che si rendesse degno di encomio contribuendo specialmente all'incremento del commercio e della navigazione. Il capitano che possiede tale distinzione ha il diritto di batter la sua bandiera d'onore in testa all'albero di maestra del legno che comanda.

La bandiera d'onore rossa l'ebbe sinora il solo capitano Celestino Ivancich di Lussinpiccolo, durante la guerra contro la Francia nel 1859.

L'Ivancich comandava allora il brigantino EOLO, che si trovava nella primavera del 1859 a Cadice e doveva tornar carico di carbone a Fiume. Senza punto conoscere la minacciosa situazione politica, l'Ivancich, a carico fatto, lasciò il 1 aprile il porto suddetto, quando cioè ancora regnava la pace più perfetta. L'equipaggio del bastimento, compreso il capitano, era di dodici persone. Si prese la rotta verso l'Adriatico, senza toccar nessun porto. La mattina del 15 maggio l'EOLO si trovava all'altezza dell'isola Grossa lungo la costa dalmata, otto miglia circa lontano da terra, allorquando furono vedute tre navi da guerra a vapore dirette verso il brigantino.

Come seppesi più tardi, questi erano i due vascelli francesi NAPOLEÓN e EYLAU e la fregata a elica IMPÉTUEUSE. L'Ivancich sapendo non appartenere quelle navi all' i. r. flotta, non potea spiegarsi la loro comparsa. Avvicinatesi all'EOLO spiegarono la bandiera francese; e in pari tempo

il NAPOLEÓN con un tiro di cannone a polvere eccitò l'EULO di mettersi in pana.

Non vedendo la possibilità di svignarsela, l'Ivancich dovette obbedire. Ed ecco staccarsi dal vascello sopra nominato una lancia che s'accostò all'EULO, e un ufficiale con diversi marinai armati vi salirono. L'ufficiale dichiarò l'EULO buona preda di guerra; si fece dare le carte di bordo, non curandosi punto delle proteste dell'Ivancich, il quale assicuravalo ch'egli aveva lasciato il porto di Cardiff in tempo di pace e che, in base alle vigenti leggi internazionali, ad onta della guerra scoppiata viaggio facendo, si riteneva a tutto diritto immune. L'ufficiale francese prese seco prigionieri i sei uomini più forti della ciurma, lasciò sull'EULO un basso ufficiale a guidar la preda fatta, con altri cinque dei suoi marinai, ordinando all'Ivancich di sottomettersi a quelli e di recarsi tosto al rimorchio della IMPÉTUEUSE. Conveniva cedere alla forza e il brigantino fu condotto di tal guisa verso Venezia, ove alla distanza di otto miglia circa da Malamocco si diè fondo. Qui i francesi presero per i loro bastimenti tutto il combustibile del-

l'EULO, consegnando a questo, come zavorra parte d'altra preda e ghiaia.

Come mesti trascorsero quei giorni a Malamocco ai nostri prigionieri! Dal primo istante però l'Ivancich aveva deciso di liberarsi offrendogli un momento propizio. Udì adunque con gioia l'ordine di dover far vela con l'EULO verso Tolone, per essere quivi consegnato ad un giudizio per le prede di guerra marittime. Ricevute alcune vettovaglie dai francesi, l'IMPÉTUEUSE il giorno 9 giugno prese l'EULO al rimorchio e lo condusse in alto mare. Il dì susseguente la fregata, ritirati i suoi gherlini, lasciò che il brigantino facesse vela lungo la costa d'Italia. L'Ivancich senza dare in occhio, s'accertò subito, tutto contento, essere i suoi cinque fidi pienamente d'accordo con lui. Durante la notte seguente il tempo si guastò, in modo che l'Ivancich poté persuadere il sott'ufficiale nemico essere prudente l'allontanarsi dalla costa italiana, volgendo la rotta più a levante. Egli intendeva con ciò d'avvicinarsi il più che potesse alla costa austriaca.

La guida, che non sospettava nulla di male, si conformò al parere del capitano. Il tempo si

mantenne brutto. Quando la mattina del 13 giugno si trovavano nelle acque dell'isola di Lagosta, tre francesi molto stanchi erano di guardia in coperta, quando giunse il cambio. Questo era il momento d'agire, per il quale l'Ivancich aveva preparato i suoi fidi. I francesi affaticati, col nostromo Antonio Falessich da Postire, si recarono sotto coperta. Dopochè s'erano addormentati profondamente, il Falessich s'inpossessò delle loro armi, le nascose, e, giunto in coperta, chiuse bene la boccaporta, recandosi dal capitano a dargli il segnale convenuto.

Il capitano intanto spedì uno dei marinai francesi a chiuder una vela e trattene l'altro al timone; indi invitò il sott'ufficiale a seguirlo per un istante nella sua cabina col pretesto d'informarlo del punto in cui si trovavano col legno; e lì s'intrattenne alcun tempo. Lo scrivano di bordo, Silvio Ivancich, pur di Lussinpiccolo, approfittò del momento per introdursi nel camerino del sott'ufficiale e appropriarsi delle sue armi ivi depositate. Ciò fatto, il capitano Ivancich fece sapere al duce della preda, prima che lasciasse la cabina, come la situazione si fosse cangiata.

In questo momento dunque tre francesi erano sotto coperta, dormendo catturati, perchè tutte le loro armi erano in potere degli austriaci; un francese si trovava sull'albero di maistra molto occupato, uno a timone, il sott'ufficiale pure nella cabina, e tutti i sei austriaci in coperta. Il sotto-ufficiale s'avvide tosto d'aver perduta la partita e, comprendendo che ogni sforzo sarebbe inutile, dopo qualche resistenza s'arrese. Anche quello a timone non seppe far nulla di meglio.

Quando l'ultimo dei francesi, a lavoro compiuto, discese dall'albero, non gli rimase altro che chinare la testa di fronte alla nuova situazione. L'opporsi senz'armi sarebbe stata pazzia. E allora i francesi, in tal modo sopraffatti, furono messi sotto coperta al sicuro, e fu loro promesso che avrebbero un buon trattamento, ove si comportassero tranquillamente. Il capitano girò la prora verso Gravosa, ove s'ancorò la sera stessa, notificando il fatto al comando dell'imperiale corvetta DIANA, ivi stazionaria, che tosto prese in consegna i prigionieri.

Il contegno del capitano Ivancich ebbe l'approvazione generale. Ei seppe in realtà con

energia ed avvedutezza liberarsi da una situazione assai critica, senza vittime di sorta, e manifestò inoltre un'ardente passione per l'onore della sua bandiera. A Gravosa il fatto fu dettato a protocollo e l'Ivancich, in base allo statuto vigente, ebbe l'invito di chiedere la bandiera rossa d'onore, atto prescritto dallo statuto, non altrimenti che per l'ordine di Maria-Teresa. La supplica percorse tutte le solite istanze e l'intrepido capitano ebbesi la ben meritata sua bandiera rossa d'onore. In pari tempo Sua Maestà l'Imperatore si degnò insignire il capitano Ivancich dell'ordine di cavaliere di Francesco Giuseppe e il nostromo Falessich della croce del merito d'argento colla corona, e di assegnare alla ciurma 2000 fl., che le si dovessero distribuire in modo conveniente. — La solenne consegna della bandiera d'onore e quella delle decorazioni ebbe luogo a Trieste il giorno 14 agosto 1859 sull'imperiale fregata RADEZKY mediante Sua Altezza Imperiale l'Arciduca Ferdinando Massimiliano, qual comandante supremo della marina, in presenza di molti alti funzionari ed illustri personaggi. Finita questa bella cerimonia, il capi-

tano Ivancich si recò a bordo della sua nave EOLO, ancorata pure nel porto di Trieste, e fece issare la sua bandiera rossa d'onore sull'albero di maistra. E le i. e r. navi da guerra salutarono immediatamente il bel vessillo onorifico con le salve prescritte.

Celestino Ivancich ottenne più tardi un posto di maestro della scuola nautica in Fiume, dove nell'anno 1893 morì. La sua bandiera d'onore si conserva nel civico museo di quella città.

1866.

3 maggio.

Incendio dell' i. e r. fregata „Novara“.

Poche settimane prima che scoppiasse la guerra del 1866 nell'Adriatico, avvenne nel porto di Pola un fatto che produsse gravi danni, e che contemporaneamente diede occasione a molti individui dell'imperiale marina di distinguersi pel bene del servizio imperiale, dando prove di rara abnegazione ed intrepidezza nell'adempimento del proprio dovere.

L'imperiale fregata NOVARA che, per il felice esito scientifico del suo viaggio attorno al globo negli anni 1856—1859 era salita in fama, usciva li 29 aprile 1866 dal bacino galleggiante. Causa il tempo sfavorevole non fu possibile ormeggiarla tosto lungo la riva dell'arsenale, là, dove oggi

s'apre l'ingresso N° IV. Ciò riescì appena il 3 maggio, giorno in cui accadde l'accidente che sto per narrare. Si era appunto in procinto d'ultimare i lavori d'ormeggio, allorquando alle 12^{1/4} meridiane, un momento dopo il tocco della cosiddetta „campanella“, che segna l'ora del pranzo agli operai, si vide sollevarsi una densa colonna di fumo dalla prora della fregata, chiaro indizio che a bordo di quella nave era scoppiato un forte incendio.

Soffiando il vento da maestro, il pericolo era grande, non solo per la nave incendiata, ma anche per la fregata ADRIA, e per tutti i bastimenti ormeggiati lungo la riva, come pure per l'arsenale stesso, qualora non fosse stato possibile estinguere il fuoco con prontezza o limitarlo per lo meno all'oggetto ardente. Fortuna volle che, non appena scoppiato l'incendio, intervenissero pronti il capitano di vascello Gustavo Cav. de Gröller, comandante la corazzata KAISER MAX, e il capitano di fregata Alessandro Eberan de Eberhorst, direttore degli armamenti nell'arsenale, che durarono instancabili fino alla fine dell'incendio. Il viceammiraglio Antonio Barone

de Bourguignon, ammiraglio di porto, che verso il mezzogiorno si trovava a caso nelle vicinanze dell'incendio, si mise alla direzione dei lavori di spegnimento.

Sebbene la gente dell'arsenale, come fu detto prima, avesse sospeso il lavoro, pure a centinaia comparvero tosto gli artieri sopra luogo con baglie, coperte e altri simili arnesi in abbondanza. — S'ebbero anche pompe a vapore, quella a mano della corazzata DRACHE, una dell'arsenale, una del comune di Pola ed una del comando di fortezza; ma tutte queste pompe si dovettero anzitutto imbarcare su adatti natanti, lavoro non facile e di grande perditempo.

Molti si provarono sciogliere in qualsiasi modo le catene dell'ormeggio da prora, il quale lavoro sembrava necessario prima d'ogni altro, ma era quello il punto in cui le fiamme crescevano sempre più e l'avvicinarvisi era umanamente impossibile. Fu d'uopo limitarsi intanto a mollare in bando l'ormeggio da poppa, e la fregata fu condotta a una boa, ad onta delle due ancore da prua che difficoltarono di molto il lavoro.

Si voleva in tal maniera allontanar la NOVARA dagli altri legni ancora intatti. Se ciò riesci, se ne deve grado alla felice idea ch'ebbe il capitano di vascello de Gröller di tagliar colla propria sciabola i corridori delle sartie del bompresso, facendo poi abbozzare con questi un'alzana della corazzata DRACHE — ormeggiata ad una boa vicino alla NOVARA — alle catene del bastimento ardente. In paritempo si condusse la fregata ADRIA verso lo scoglio degli olivi. A formarsi un'idea della forza del fuoco, gioverà riprodurre letteralmente un brano del relativo rapporto ufficioso:

„Il fumo, le fiamme, le vampe, il calore, crebbero in breve talmente, che per ben due volte si dovette abbandonare la nave. Gli appoggi della coperta superiore e quelli della batteria si curvarono — pel calore — in maniera che ogni istante si credeva veder crollar i ponti (le coperte stesse) e tale fu nel legno l'opera divoratrice delle fiamme, che ad onta della quantità considerevole d'acqua che si gettava sul fuoco, la nave dopo un quarto d'ora di tempo emergeva di ben 8 cm.“

Da prima era impossibile salir sulla nave, quindi si limitò l'azione dal di fuori, e ciò non bastava a domare l'incendio. Per ridurre il danno e il pericolo a minori proporzioni, l'ammiraglio voleva a forza di colpi di cannone far colare la nave a picco. Ma i tiri dei cannoni di sbarco del brik MONTECUCCOLI e quelli della fregata corazzata DRACHE, rivolti al bagnasciuga, furono infruttuosi.

Affine adunque di circoscrivere e fiamme e fumo alla sola parte prodiera della nave, col-l'aiuto del vento che spirava da NW, il battello lloydiano ALBANIA, che aveva a capitano Giuseppe Seydl, e ch'era in porto con macchina pronta, prese la poppa del bastimento al rimorchio e lo mise a traverso del vento.

Un'ora dopo il mezzodì giunse in brevissimo tempo dal canale di Fasana, una flottiglia d'imbarcazioni, comandata dal capitano di fregata Kern, e spedita dall'imperiale squadra che lì trovavasi all'ancoraggio, con 330 uomini a bordo. Le lance fornite di pompe si disposero tosto lungo i fianchi della fregata, facendovi penetrar l'acqua per gli spiragli del corridore.

La pompa a vapore diretta dal capo ingegnere meccanico Enrico Heusser ebbe un effetto inapprezzabile. All'energia di quest'uomo, nonchè ai modo ch'egli personalmente seppe maneggiare la pompa, senza stancarsi punto, vuolsi attribuire in gran parte il merito se alla fine si potè domare l'incendio. Seduto sull'orlo di un portello quasi rovente, con pericolo della propria vita, egli seppe diriger l'acqua della sua pompa sotto coperta. Con tutti questi mezzi e tante forze umane ben disposte e concentrate, appena verso sera fu possibile limitare l'incendio di tanto da poter far salire a bordo tanta gente quanta sembrava necessaria.

A forza d'acqua, bastante per inondar quasi tutta la nave, si potè penetrare nell'interno della fregata. Alle 8 della sera però, dunque otto ore circa dopo il principio del fuoco, le corbe tutte fino all'altezza dei bastingaggi, nonchè il fasciame interno era tutto avvolto da denso fumo. Quando fu strappata la fodera interna, si vide che il corbame era quasi tutto carbonizzato. Così che vedendo perdurare tuttora il pericolo, che si credeva scongiurato, fu necessario rimorchiare la

fregata, verso sera, presso alla secca vicino lo scoglio degli olivi, per poterla lì eventualmente affondare.

Il lavoro coll'acqua durò tutta la notte susseguente, sì che le ultime tracce del fumo si perdettero appena verso l'alba.

Allora appena si potè discernere tutto il danno prodotto, che la relazione ufficiosa diceva ascendere a più di 200.000 fl. Era distrutto tutto il corridoio dalla prora sino alle caldaie; la batteria tutta avanti la grande boccaporta della ciurma sino al fasciame esterno dello scafo era completamente abbruciata; il tronco di trinchetto e molti carretti d'artiglieria devastati.

La commissione giudiziale, chiamata tosto sopra luogo, non potè rilevar nulla di sicuro come l'incendio fosse scoppiato. Generalmente, e non a torto forse, si attribuì l'incendio a causa dolosa; ma potrebbe pur darsi che la colpa sia stata di chi ebbe a maneggiare fuoco o lumi, senza prestarci la debita cura. Certo è, che la mattina del giorno fatale si trovavano a bordo della NOVARA molti operai che avevano a calafatare la coperta.

Attendendosi di giorno in giorno lo scoppio delle ostilità, era mestieri di tosto porre in assetto una sì bella fregata; ond'è che tosto la si visitò nel bacino galleggiante, indi la si rimorchiò a Trieste, ove *nel cantiere Tonello*, in meno di un mese si seppe riparare l'enorme danno, e si rese la nave pienamente allestita per qualsiasi azione.

E di fatto il 20 giugno, dunque tre giorni prima che seguisse la dichiarazione di guerra, la NOVARA fece ritorno a Pola. Addì 4 luglio la nostra nave s'unì alla squadra del contr'ammiraglio Tegetthoff, e prese parte onorevolissima alla battaglia di Lissa il giorno 20 luglio, in cui cadde il suo comandante, capitano di vascello Eric of Klint. Giova trasmettere ai posteri i nomi dei più bravi fra i molti che per coraggio ed abnegazione si distinsero nel domare l'incendio dell'imperiale fregata NOVARA addì 3 maggio; com'è confortante il rilevare in qual modo Sua Maestà l'augustissimo nostro Imperatore e duce supremo li abbia colmati di prove della sua grazia speciale. Oltre l'ammiraglio di porto in Pola e i tre summenzionati ufficiali stabali, tra i quali il rapporto ufficiale dice essersi il capitano

di fregata Alessandro Eberan de Eberhorst assolutamente meritata la palma, tutti i qui sotto nominati ebbero l'espressione del sovrano aggradimento:

I tenenti di vascello Guido nob. de Poosch, Rodolfo Schröder, Ferdinando Feldmann, Arno de Rohrscheidt, Federico Stecher, Nicolò Cav. Dojmi de Delupis, Ippolito Cav. de Henriquez, Ottocar Faulkal, Riccardo Pogatschnigg e Paolo Hauser; gli alfieri di vascello Francesco Barone de Minutillo, Carlo Spetzler, Gustavo Brosch, Giuseppe Wachtel nob. de Elbenbruck e Carlo Adamović; i cadetti di marina Adalberto Haller, Vittorio Zehetmayer e Ottone Barone de Scholley; i capitani del corpo d'artiglieria-marina Raimondo Kagnus ed Eduardo Schöningh; gl'ingegneri navali di 2^a classe Corrado Weizner e Giuseppe Fink.

Il capo ingegnere meccanico Enrico Heusser ebbe la croce di cavaliere dell'ordine di Francesco Giuseppe, pel suo contegno degno di lode speciale.

La croce d'oro del merito fu conferita al maestro meccanico di 1^a classe Giovanni Steffan,

alla cui bravura e perseveranza venne ascritta l'incolume conservazione della macchina, e che stette fermo al suo posto finchè alla sera lo si dovette a forza allontanare, perchè c'era pericolo che in seguito al fumo perdesse la vista.

La croce d'argento del merito colla corona fu accordata al nostromo di 2^a classe Marco Milić di Ragusa, il quale si distinse colla sua attività, non curandosi del pericolo; Milić aveva di già la medaglia d'oro al valore militare.

La croce d'argento del merito fu inoltre accordata: al sergente del corpo d'artiglieria-marina Antonio Longou, nativo da Mestre presso Venezia, perchè istancabile nel coadiuvare il summenzionato nostromo; indi al maestro assistente dell'arsenale Antonio Chiozotto di Venezia, all'operaio d'ascia di 1^a classe Teodoro Müllner, al sottomaestro meccanico di 3^a classe Ladislao Wokurka di Timitz in Boemia, il quale dietro ordine avuto aprì la valvola d'inondazione e mezz'ora dopo, con sommo pericolo della propria vita, vi ritornò a chiuderla; poi ai nostromini di 1^a classe Andrea Benussi di Rovigno, caponostromo dell'arsenale ed a Girolamo

Penso di Lussinpiccolo, i quali diedero belle prove d'intrepidezza nel rimorchio della fregata; al guardiano Bartolomeo Ruggier recte Sparte di Pirano, il quale si distinse tanto nell'evacuare il deposito delle vele, quanto nel disgamibettare le catene d'ormeggio nella batteria; al quartiermastro d'artiglieria Giovanni Mayer di Unter-Nassenfuss, all'assistente meccanico Guglielmo Böhm di Höflitz presso Leitmeritz, il quale, diretto dal capo ingegnere meccanico Enrico Heusser, durante tutto il tempo dell'azione maneggiò la manica della pompa a vapore senza punto badare al pericolo cui s'esponeva: al marinaio di 1^a Vincenzo Mazzalunga nativo di Termoli nel Napolitano, perchè ad onta del fumo soffocante e del fuoco che ogni cosa distruggeva seppe resistere nel corridore della nave, ove con grave sacrificio e molta intelligenza guidò le maniche delle pompe; finalmente al marinaio in 2^a Girolamo Robba di Muggia che fu primo a raggiungere le bitte del bompresso e in generale contribuì non poco a domare l'incendio.

Ecco finalmente i nomi di coloro ch'ebbero rimunerazioni da 10 a 40 fl.: il guardiano Gio-

vanni Sirotich d'Umago ed il gabbiere Ottaviano Budua di Lussingrande, i quali nel dirigere e maneggiare le diverse catene di schiavine e bugliuoli d'incendio con calma speciale e non comune coraggio resero segnalati servigi; il quartiermastro Bartolomeo Zangrando di Pirano col marinaio in 2^a Tommaso Kosarić di Miholjac in Slavonia, per aver con costanza partecipato all'evacuazione del deposito delle vele, nonchè nel disgambettare gli ormeggi; il quartiermastro Pietro Gjurković di Lagosta, che con rara abnegazione, senza curarsi del pericolo che gli sovrastava, contribuì a domare il fuoco; il quartiermastro Andrea Zvanić di Comisa e il gabbiere Giorgio Vukasović di Bescanuova che diedero prove di grande bravura nell'allontanar da bordo pezzi di legno ardenti che alimentavano l'incendio; il gabbiere Giuseppe Jedrejčić di Lindaro in Istria, che mise a repentaglio la propria vita spegnendo il fuoco nel corridore; il gabbiere Antonio Vianello-Zillo di Pellestrina presso Venezia ed il marinaio in 3^a Simeone Radonić da Orlic di Knin, i quali con tale abnegazione e interesse prestarono l'opera loro nella batteria, che

il Vianello-Zillo perdette ambo i pollici; il marinaio in 2^a Matteo Belamarić di Sebenico, cui riescì d'introdurre la manica d'una pompa nella parte proviera del corridoio e lì prestò l'opera sua fino a tarda sera; finalmente l'operaio d'ascia in 2^a Marco Kraljević, che pure nel maneggio delle maniche si distinse e con straordinaria abnegazione, ad onta dell'insopportabile calore delle fiamme, seppe resistere lavorando indefessamente. L'imprenditore navale Giuseppe Tonello, che in un sì breve lasso di tempo seppe riparare l'enorme danno che aveva sofferto l'imperial fregata NOVARA, tanto da poterla senz'altro allestire per l'imminente guerra, fu da Sua Maestà, dietro proposta della sezione marittima del ministero della guerra, insignito dell'ordine della corona ferrea di 3^a classe. L'Imperatore volle inoltre, che fra gli operai occupati attorno alla NOVARA nel suddetto stabilimento fossero distribuiti 1500 fl.

1866.

20 luglio.

Conquista di una bandiera nemica.

Nella battaglia navale di Lissa, il giorno 20 luglio 1866, la fregata corazzata ERZHERZOG FERDINAND MAX, sulla quale trovavasi il comandante in capo contr'ammiraglio de Tegetthoff, tagliata che fu la colonna delle navi italiane, e quando si era in procinto di rinnovarne l'attacco, ebbe la sorte di dar di sprone a poppa del fianco destro della corazzata italiana PALESTRO.

In seguito all'impeto di questo urto la PALESTRO perdette alcune piastre della corazza, e la batteria del FERDINAND MAX, specialmente i suoi cannoni prodieri, ebbero campo di bersagliarla a piccolissima distanza. Lo scopo principale però, quello cioè di far colare a fondo la nave nemica, non fu raggiunto, giacchè la

PALESTRO seppe ancora per tempo schivare il colpo dello sperone in modo da rattemperarne le conseguenze disastrose.

La PALESTRO perdette, in conseguenza dello scontro delle due navi, l'albero di contra-mezzana ed il pik della randa, che cadde con la grande bandiera nazionale tricolore sul castello del FERDINAND MAX.

Ritenendosi quasi inevitabile l'arrembaggio, la gente, chiamata a tal uopo in coperta, si apparecchiò in tutta fretta al duello.

Nel bollor del momento si udì Tegetthoff gridare con tutta la forza della sua voce: „E chi di voi si piglierà la bandiera?“ A queste parole molti si lanciarono verso prora, alla testa di tutti il timoniere in 3^a Nicolò Carcovich. Giunto egli sul castello, afferrò il merlino da cui pendeva la bandiera nemica e, non curandosi del fuoco della PALESTRO, che lo avea preso di mira, prese acconciamente il merlino a sequaro d'un pastiere che gli stava d'accanto. In grazia a questa semplice ma fortunata operazione ei si vide in possesso del vessillo nemico. Il PALESTRO, la cui macchina ancora intatta lavorava, s'allon-

tanò tosto dal FERDINAND MAX e nel far ciò naturalmente il merlino della bandiera cesse e il Carcovich, che miracolosamente era rimasto illeso dalle palle nemiche, recuperò la bandiera tricolore. Fra gli applausi di tutti gli astanti, egli si recò trionfante col prezioso bottino dal suo ammiraglio, che tutto giulivo lo accolse, lodandolo per la prova di sommo valore sì bravamente da lui sostenuta. Il Carcovich fu insignito della medaglia d'oro al valore militare, ed ebbe la grande soddisfazione, ad armistizio fatto, di portar egli stesso la conquistata bandiera a Vienna e di esser presentato all'Imperatore. Compiuto il servizio, ebbesi onorevole congedo e, addetto all'ufficio di porto, vive tuttora a Lesina, sua città nativa.

1869.

Il viaggio in Oriente di Sua Maestà l'Imperatore e Re Francesco Giuseppe I.

Sua Maestà i. e r. Apostolica intraprese nell'anno 1869 un lungo viaggio verso l'Oriente, col duplice scopo di restituire la visita che il Sultano l'anno prima gli aveva fatta alla corte residenziale di Vienna, e di assistere all'inaugurazione del Canale di Suez, che per il commercio marittimo austro-ungarico era di sì grande importanza.

La notizia di questo viaggio imperiale destò nell'i. e r. marina da guerra gran giubilo e interessamento. Con ciò ad essa si offriva la desiata occasione di vedere per più tempo l'aniato Sovrano su d'una nave da guerra e sotto ai Suoi occhi, nelle varie circostanze, dargli prove del proprio valore.

Il programma di tal viaggio venne sanzionato da Sua Maestà il giorno 10 ottobre e fu tosto notificato alla sezione marittima del ministero della guerra. Il viceammiraglio Guglielmo de Tegetthoff, comandante in capo della marina, prese tosto tutte le disposizioni necessarie, acciocchè il programma, che naturalmente richiedeva un' insolita pompa, riescisse per bene.

Il yacht imperiale a ruote GREIF, ebbe l'ordine di recarsi a Varna e di attendere colà l'arrivo di Sua Maestà. A disposizione del seguito s'allesarono i vapori a ruote GARGNANO ed ELISABETH; la corvetta HELGOLAND fu destinata a battistrada del yacht imperiale, coll'incombenza di rendergli all'ancoraggio ogni possibile servizio. La cannoniera HUM fu addetta pel servizio postale.

Il viaggio dell'Imperatore e Re ebbe principio da Vienna nel giorno 25 ottobre, da prima per la via di terra colla ferrovia, o con carrozza, toccando Budapest e Russchuk fino Varna. Formavano parte del seguito del Monarca il primo aiutante generale conte Bellegarde, gli aiutanti d'ala, maggiori de Bechtolsheim, conte Üxküll, de Kriegshammer e de Groller, il capo del gabi-

netto militare colonnello de Beck, il gran maggiordomo principe Hohenlohe, il cancelliere di stato conte Beust, il ministro presidente austro-ungarico conte Andrassy, il comandante in capo della marina viceammiraglio de Tegetthoff e molti altri alti funzionari.

Mentre il yacht imperiale GREIF trattenevasi a Costantinopoli per riparare alcune piccole avarie alle ruote, sofferte durante il viaggio, e per installare a bordo un apparato per l'illuminazione elettrica, il GARGNANO, l'HELGOLAND ed il yacht imperiale ottomano SULTANIÉ, che il Sultano aveva messo a disposizione dell'Ospite imperiale per il tragitto da Varna a Costantinopoli, attesero l'arrivo dell'Imperatore e Re a Varna. Sua Maestà s'imbarcò a Varna la sera del 27 ottobre e proseguì tosto il viaggio. Giovedì, 28 ottobre, la capitale turca festeggiò con grande pompa l'arrivo dell'Imperatore, che vi rimase cinque giorni, alloggiato nel palazzo di Dolma Bagdsche.

Il 2 novembre si proseguì alla volta di Atene. All'ingresso dei Dardanelli l'i. e r. squadra, capitanata dal contr'ammiraglio Barone

Pöckh, composta delle imperiali navi corazzate ERZHERZOG FERDINAND MAX ed HABSBURG, nonchè della cannoniera HUM, pavesate a festa, salutarono lo stendardo imperiale con 21 colpo di cannone. Le navi della squadra si postarono in coda degli altri vapori del seguito ed accompagnarono così Sua Maestà sino al Pireo, ove giunsero la mattina del 3 novembre. Nella metropoli greca il Monarca, ospite del Re degli Elleni, soggiornò sino alla sera del giorno seguente.

La squadra fu spedita dal Pireo a Porto Said con l'ordine di attendere colà l'arrivo di Sua Maestà, fissato pel 14 novembre; il GREIF, seguito dal GARGNANO, dall'ELISABETH e dall'HELGOLAND si diresse verso la costa della Siria.

All'alba dell'8 novembre Sua Maestà col suo seguito si sbarcò con bel tempo a Jaffa, e continuò il Suo viaggio alla volta di Gerusalemme. Il giorno stesso nel Mediterraneo orientale si sollevò un vento fresco da ponente, accompagnato da pioggia. Il mare, agitato a seconda del vento che rinforzava, si fece talmente burrascoso, che il 14 novembre — giorno di domenica — in cui si doveva partire per Porto Said;

ogni movimento sulla rada di Jaffa rendevasi estremamente difficile. Una nave turca da guerra ed una cannoniera prussiana s'affrettarono ad abbandonare la malsicura rada e passar il fortunale in alto mare. Le nostre navi dovettero rimanere all'ancoraggio coi fuochi accesi e spedirono le loro lance laterali a terra a disposizione di Sua Maestà e del Suo seguito. L'episodio il più memorando del viaggio imperiale nel 1869 per la nostra marina da guerra sarà sempre l'imbarco pericoloso di Sua Maestà sul GREIF la mattina del 14 novembre, di cui diamo qui una minuta descrizione.

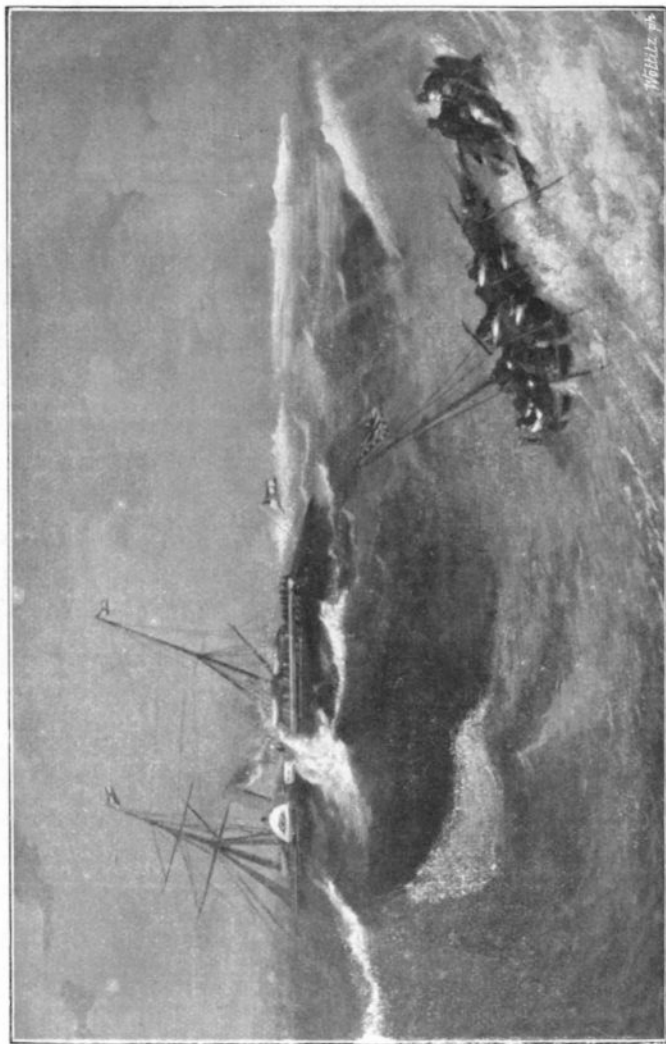
Giace il porto di Jaffa davanti all'antica città omonima, ed è chiuso dalla parte del mare da una grossa corona di scogliere. Le due imboccature del porto sono talmente ristrette da non permetterne il passaggio che a barchette ed a piccole navicelle costiere.

Col miglior tempo i rompenti pericolosi di Jaffa sono sempre bagnati dalle onde irrequiete. L'effetto delle onde agitate da un grosso temporale nel Mediterraneo lungo la costa siriana, ma in modo speciale i marosi alla scogliera di Jaffa,

sono tanto impetuosi da rendere del tutto impossibile ad una lancia ogni comunicazione colla terra.

Solo i battellieri indigeni osano il passaggio in mezzo a quelle roccie con brutti tempi e sempre con grave pericolo, perchè il minimo errore del timoniere basta per condurre la navicella fra le scogliere e perderla. Ai naufragati in tali circostanze resta poco o nulla a sperare, giacchè la rada di Jaffa è nota pei molti pescicani che vi si aggirano.

Sua Maestà dunque col Suo seguito era ritornato da Gerusalemme la mattina del 14. Visto l'elemento infuriato, ma specialmente il fragoroso rompersi delle onde sulle roccie, sembrava impossibile l'imbarcarsi giusta il programma. I dignitari turchi che ben conoscevano le condizioni locali, si misero a lodar tanto la bravura e l'avvedutezza dei battellieri arabi, che il Monarca decise subito d'imbarcarsi in una di quelle barchette indigene. Con pochi del Suo seguito Sua Maestà prese posto in una barca araba che, inalberato lo stendardo imperiale e provveduta di sei robusti rematori arabi, si diresse tosto



L'imbarco di Sua Maestà l'Imperatore e Re Francesco Giuseppe I a Giaffa.

verso il passaggio più vicino della scogliera. Le lance delle navi da guerra col rimanente seguito e tutto il bagaglio, seguirono l'esempio della barchetta araba.

Quando la barca s'appressò alle roccie, si provò la possanza del tempo imperversante. In mezzo agli alti marosi, che con forza spaventevole sollevavano la barchetta sino alla cima dell'onda per farla ricadere tosto quasi in un abisso, sembrava umanamente impossibile con una così fragile navicella far fronte ad un mare così indiavolato. A seconda del variare delle onde, ora si smarrivano ed ora si mostravano nella loro nudità i contorni degli scogli maestosi.

I rematori arabi, spronati dal loro duce Mustapha, che governava la barca ed era conscio della grande responsabilità che pesava su di lui, vogavano a tutta forza contro i cavalloni del mare, ma ci volle pure del tempo prima che fosse sorpassato il punto più pericoloso.

Quando la barca ebbe raggiunto il largo del passaggio roccioso, il pericolo più grave era stato scongiurato. Fuori del porto il mare agitatissimo obbligava di tener la prora sempre di-

retta contro i cavalloni; ma in meno di mezza ora la barca si trovò sotto bordo del yacht imperiale.

Intanto sul GREIF in fretta era stato preparato tutto il necessario per rendere possibile l'imbarco a S. M. l'Imperatore. Siccome però la solita scala del barchereggio, causa il mar grosso e il forte rollio del bastimento non si poteva adoperare, fu improvvisata sul cassero alla sinistra mediante un ago, una gru, assettandovi in varea della stessa un adatto paranco e su questo poi una branda a guisa di cinghia. Allorquando verso le 11 antim. la barca araba era giunta sotto bordo del GREIF, il gabbiere Scopinich discese nella stessa scivolando lungo il paranco e preparò la branda in modo acconcio su d'un banco. Appena Sua Maestà si era seduto nella cinghia il sott'ufficiale vi attaccò il paranco e S. M. l'Imperatore, sollevato dallo stato maggiore del GREIF, si rivide felicemente sulla sua nave.

Imbarcati che furono in tal guisa tutti i signori del ristretto seguito, il GREIF si mise in moto. Nel salpare si spezzò la catena dell'ancora,

a causa del forte beccheggio della nave, per la qual causa si accelerò la manovra necessaria per lasciare la rada.

Più il GREIF s' allontanava dalla costa siriana e più tranquillo facevasi il mare; anche il tempo migliorò, tanto che alle 9 del mattino del 15 novembre a ciel sereno si potè giungere a Porto Said, ove al nostro Monarca era stata preparata un' accoglienza oltre ogni dire cordiale.

Il GARGNANO e l' HELGOLAND, senza poter imbarcare il resto del seguito, dovettero passare la notte del 14 al 15 novembre in alto mare, e giungere appena il giorno dopo a Porto Said.

La fine del memorabile viaggio imperiale fu coronata dalle grandiose feste con le quali il vicerè d' Egitto Ismail — amico del lusso — volle inaugurare l' apertura del canale di Suez sfoggiando una pompa veramente orientale.

Mustapha, l' intrepido barcaiolo arabo, che con mano sicura condusse il nostro Monarca fra gli scogli di Jaffa, ebbe per la sua avvedutezza la croce dell'ordine di Francesco Giuseppe ed una remunerazione di 100 ducati d' oro.

1886.

3 febbraio.

Infortunio di una lancia dell' i. r. corvetta „Donau“, nel porto di Nuova-York.

Il 31 gennaio 1886 l'imperiale corvetta DONAU, capitanata dal tenente di vascello Giuseppe Holeczek, che, morto all'Avana il comandante capitano di fregata Ermanno Czeike ne aveva assunto provvisoriamente il comando, dopo un burrascoso viaggio di 17 giorni giungeva all'altezza di Sandy Hook.

Ad una distanza di circa 40 miglia dal faro si mise in moto la macchina e con l'alba del 1 febbraio, dopo imbarcato un pilota s'intraprese il viaggio nell'Hudson, ove, dinanzi alla barra del fiume, due navi mercantili austriache segnarono il proprio nome. Passato lo stretto di Narrows, fra Long-Island e Staten-Island,

presso la stazione sanitaria di Nuova-York sulla Staten-Island, la DONAU sbrigò le formalità volute per ottenere libera pratica. Immediatamente dopo il tocco, nei pressi di Governess-Island, si prestò il saluto di prammatica alla bandiera degli Stati Uniti, e due ore dopo si die' fondo all' ancora dirimpetto alla 27^a contrada di Nuova-York, in mezzo al fiume che in quei paraggi è largo 138 metri. Spenti i fuochi delle caldaie, si mise in opera l'apparato distillatore.

Le condizioni atmosferiche di quell'anno erano del tutto anormali: il freddo era più sensibile che mai in questa stagione a Nuova-York. Ciò nullameno la frequenza sul fiume d'innumerevoli piroscafi, rimorchiatori, peate e maone d'ogni specie non fu punto turbata.

Per rendere più facile la comunicazione colla città fu necessario servirsi della barca a vapore ed assettare alla testa di un „piers“ una cosiddetta scala bruscalina.

Il giorno dopo ebbe luogo la rassegna del tenente di vascello Holeczek presso il nuovo comandante della nave, capitano di fregata Riccardo Pogatschnigg che, per il tempo eccessiva-

mente crudo trovato al suo arrivo a Nuova-York, erasi ammalato sì gravemente, da destar serie apprensioni in chi lo curava.

È naturale che in tali condizioni, sulla DONAU, che contava trovare a Nuova-York la tanto sospirata quiete e distrazione, ad onta dell'umor ilare del giovane equipaggio ci mancasse il più, quello che chiamasi vita. Con tutto che l'Hudson non fosse agghiacciato, meno che alle sponde, qualche zolla ne appariva pur colla corrente prodotta dalla bassa marea, e il termometro si faceva sempre più basso, tanto che la temperatura dall' 1 al 2 del mese segnava 8 centigradi, e quella dal 2 al 3 sino 16 gradi sotto lo zero.

L'esistenza a bordo senza un apparato calorifero era insopportabile quantunque si lasciassero ardere i fuochi d'una caldaia maggiore, per evitar danni nelle macchine ed ai tubi delle varie condutture.

Visto che il freddo si faceva sempre più crudo, sì che la ciurma col solito suo vestiario era incapace a lavorare, nè le era più possibile dormire la notte, si fornì la batteria di parecchie

stufe e si aumentò in modo acconcio il vitto dell'equipaggio.

Il 3 febbraio l'eccessivo freddo parve scemare; ma vi successe una neve abbondante. Ad un equipaggio che lungo le sponde native dell'Adriatico, non ebbe forse mai ad assistere ad uno spettacolo di tal sorta, si affacciò un nuovo nemico. I gran fiocchi di neve risvegliarono in pochissimi le dolci rimembranze della loro prima gioventù. È quindi perdonabile, se in tali misere condizioni gli animi de' giovani nostri marinai patissero e ardessero dal desiderio di un tempo migliore, per poter visitare la grande città dai tanti milioni d'abitanti, di cui finora, causa il mal tempo, non avevano potuto vedere che di quando in quando qualche piccola parte.

Il tenente di vascello Holeczek si recò verso il tocco a terra, per far visita al comandante della *Navy-Yard*, commodoro Chandler, ed assicurarsi del suo appoggio nel caso che la DONAU avesse assoluto bisogno di rifugiarsi in altro sito meno esposto al pericolo delle correnti di ghiaccio. Imperocchè, visto che il tempo s'era di nuovo indiavolato e il ghiaccio, dopo l'abbondante

nevicata, s'andava agglomerando ognor più, sembrò quasi imminente il pericolo di vedere danneggiato il bastimento.

Verso le 6 di sera il tenente di vascello Holeczek fece ritorno a bordo colla barca a vapore ordinando che questa si ormeggiasse a poppa del bastimento. Se non che la corrente prese la barca di traverso, e questa s'imbrogliò colla scala bruscalina in modo che il manometro ne fu colto e strappato dal suo posto. Di qui una tal perdita di vapore da non poter più mettere in moto la macchina.

In tutta fretta s'ammainò ed allestì la lancia N. 3 e il cadetto in 2^a Ottone Karsch, che la doveva comandare, ebbe l'incarico di recuperare la barca e rimorchiarla a bordo.

E quì s'ebbe occasione d'ammirare la bravura dei nostri marinai, nonchè la loro intrepidezza di fronte a qualsiasi pericolo; la lancia s'ammainò ed allestì in un batter d'occhio.

Senza aprir bocca, ognuno conscio del suo dovere, si mise all'opera, giusta i comandi che pel fremito delle onde e l'urlo del vento quasi non si udivano e conveniva indovinarli, ed in

brevissimo tempo l'imbarcazione a 10 remi era bella e pronta.

Il cadetto che la doveva guidare, giunto sul ponte s'accorse che il vento aveva verso sera di nuovo incalzato e, accompagnato da pioggia e neve, erasi convertito in uragano. La coperta della corvetta dalle grossissime ed alte ondate e dal foltissimo fioccar della neve era quasi tutta allagata. Il cadetto Karsch ebbe appena il tempo d'orientarsi e senza badare all'oscurità e all'infuriar della bufera, con giovanile coraggio si slanciò nella lancia, che a stento reggevasi sulle onde e in quella corrente. L'intrepido giovanotto, battuto dal vento, dal ghiaccio e dalla neve messossi al governo dell'imbarcazione, fa con un forte e breve comando afferrare i remi e col timone alla banda e la corrente in poppa si mette in moto verso la barcaccia che si poteva vedere pel chiarore dei soli suoi fanali. E mostrando pur lui il suo fanal bianco di prescrizione, poté in breve tempo discernere le forme della barcaccia e prendersela al rimorchio. Fatto ciò, volse la prora verso la corvetta, animando la gente a remare con maggior forza,

poichè avevano la corrente contraria. Avvicinatosi di un bel tratto alla corvetta, gli sembra udire un grido, che per l'infuriar del vento nè comprende bene, nè sa distinguere da quale delle due lance fosse partito. Vede però in questo punto appressarglisi un lume che per l'oscurità regnante e lo spruzzare delle onde non può bene discernere. Le sue grida non sono udite, i segnali dei suoi lumi non sono veduti, e così, con una rapidità inconcepibile, segue un inevitabile urto. Un sol grido straziante n'è l'eco, e 17 uomini lottano fra le gelide onde contro la morte, i quali in più incontri avevano impavidi sfidato in mezzo agli uragani.

Il vaporetto *BLANCHE-PAGE* rimorchiava a traverso del fiume una grande maona carica di vagoni ferroviari. Karsch lo aveva veduto e dati i segnali; aveva gridato a squarciagola, ma il rimorchiatore, che tardi se ne avvide, causa la fitta neve ed il rumoreggiar del vento, non poteva più far nulla e ne seguì l'urto. La lancia e la barcaccia, entrambe capovolte, s'imbrogliarono sulla maona e di quì la salvezza di alcuni degli infelici nuotanti. Fortunati coloro, che con estremi

sforzi, parte anche sorretti dall'armo del rimorchiatore, poterono afferrare un oggetto qualunque della maona! Chi da bel principio non potè afferrare nulla di sicuro dovette soccombere. Era impossibile salvarsi nuotando in quell'acqua gelata e così grevemente vestiti, com'era, e più degli altri il povero Karsch, senza parlar delle zolle di ghiaccio che continuamente li percuotevano. Undici si salvarono, gli altri cinque e l'intrepido loro duce, vinti dalla corrente e dal ghiaccio finirono nel fiume Hudson.

Ai fischi d'aiuto del BLANCHE-PAGE accorse tosto sopraluogo un secondo vaporetto, il GARRET. Questo ricondusse la gente recuperata, la barcaccia a vapore e la lancia rovesciata sotto la DONAU. Il GARRET fu tosto noleggiato e spedito al ricupero dei rimanenti sventurati, e ad avvisare l'ufficio di polizia e di porto. In seguito a ciò il capitano del BLANCHE-PAGE fu preventivamente sospeso dal suo comando.

Quelli dell'imbarcazione che felicemente si erano salvati, furono affidati al medico di bordo, che prodigò loro ogni possibile cura facendoli poi trasportare a letto nello spedale di bordo.

Furono perduti:

Il cadetto in 2^a Ottone Karsch, nato nell'anno 1866 a Bruna;

il marinaio in 1^a Antonio Ciparić, nato nel 1864 a Oprić d' Istria;

il marinaio in 2^a Floriano Marchesan, nato nel 1863 a Grado di Gorizia;

il marinaio in 2^a Ferdinando Tanzer, nato nell'anno 1867 a Sittendorf nell'Austria inferiore;

il marinaio in 3^a Antonio Batinović, nato nell'anno 1864 a Plina in Dalmazia e

il marinaio in 3^a Martino Lorenzin, nato nel 1863 a Medolino presso Pola.

Tutte le indagini più attente ed accurate del piroscafo GARRET, che durarono fino la mezzanotte e si estesero su e giù lungo un vasto tratto dal punto del disastro, non ebbero pur troppo nessun risultato. Non un solo indizio atto a destare la menoma speranza di ritrovare almeno uno dei poveri scomparsi.

Inutili del pari furono tutte le cure dell'ufficio di porto e di polizia, i quali immediatamente avvertirono tutte le innumerevoli stazioni di salvataggi nel porto e lungo la costa circondaria

ponendo le ultime speranze in quella gente tanto pratica delle condizioni del fiume, la quale spesso aveva dato sì belle prove della sua capacità; ma tutto invano.

Inesorabile destino! Come meschino è l'uomo con tutte le sue doti intellettuali e morali di fronte alla potente forza della natura, ch'egli con l'acutezza del suo intelletto cerca continuamente di sottoporre al proprio volere!

Un nonnulla, un piccolo accidente, un caso infelice, e muti si lasciano ingoiare dallo sconvolto elemento tanti uomini impavidi, che un momento prima avevano saputo combatterlo tanto coraggiosamente!

Solo dopo molti mesi si rinvenne una delle vittime di questo infortunio.

Nel giugno dell'anno stesso si pescarono i cadaveri dei due marinai Antonio Ciparić e Antonio Batinović e ai primi di luglio quello di Floriano Marchesan, i quali in luogo sacro ebbero sepoltura. La mattina del 2 luglio si rinvenne nel fiume Hudson, appiè della 138^{va} contrada, anche la salma del cadetto Ottone Karsch, e questa, dietro iniziativa dell' i. e r. console di

Nuova-York, accompagnata da tutto il personale dell' i. e r. consolato generale fu con solenne pompa sotterrata nel cimitero di Greenwood sulla Long-Island, nel quale, come pure in quello della marina a Pola, fu collocata un' adatta lapide sepolcrale commemorativa.

La perdita di sì cari compagni d'armi trovò in tutti i circoli della marina sincero compianto, e profondo fu il dolore dei poveri genitori, parenti ed affini ricevuto ch'ebbero l'infausto annunzio.

La sezione navale del ministero della guerra cercò di lenire in parte il cordoglio di questi, notificando loro con sentite parole di rincrescimento l'accaduta gravissima disgrazia.

I nomi di quelli che nell'adempimento del proprio dovere soccombettero, sono registrati a perenne memoria negli annali storici della nostra marina. Ma chi riflette alla fine tremenda che trovarono quei bravi, lungi dalla patria, in acque straniere, lottando con elementi del tutto estranei alla nostra gente, quali sono i ghiacci e le correnti fortissime, tra le tenebre d'una notte burrascosa, non può far a meno di sentir compassione e dolore per quegli infelici che per il dovere e la patria sacrificarono la vita.

Il monumento dell'arciduca Ferdinando Massimiliano presso Dignano.

Chi da Pola va col treno verso Nord, prima di giungere a Dignano, vede nel mezzo d'un campo, a mano destra della ferrovia, una figura più grande del naturale, che ad onta della semplicità delle sue forme, per la sua bellissima posa e il punto oltremodo favorevole ove sta, involontariamente dà nell'occhio e vivamente interessa.

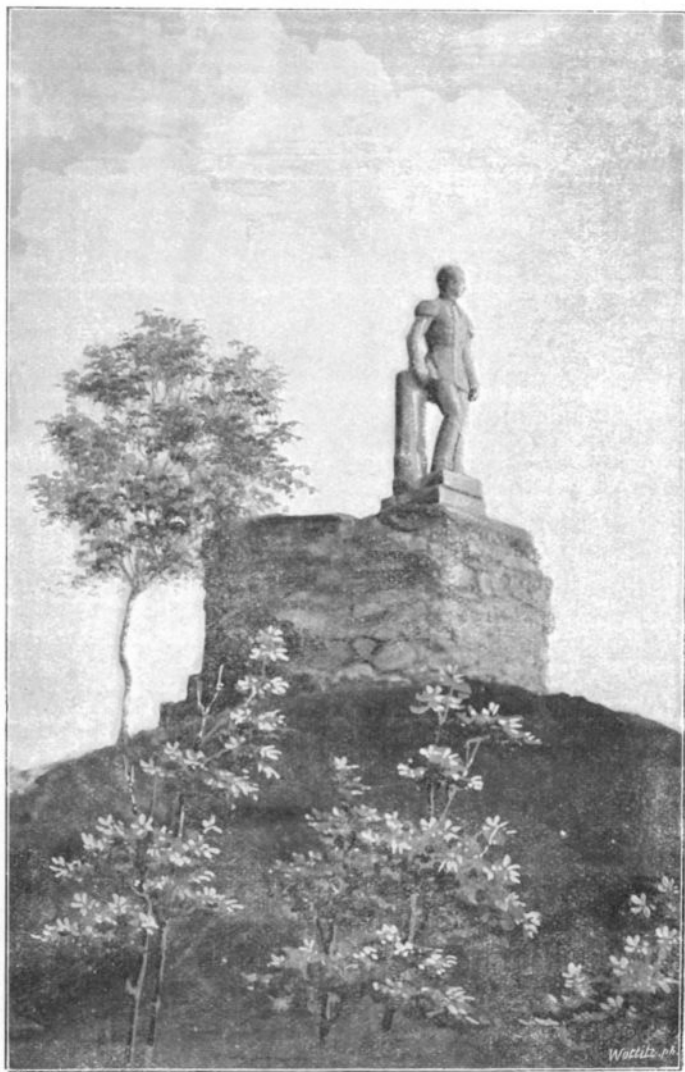
Giunti a Dignano, lasciammo il treno, ed accompagnati dall'affabilissimo proprietario signor Tomaso Sottocorona, attraversiamo la sua florida campagna, per arrivare al punto in cui ci si presentò questa figura.

Su di un ampio colle, a bella posta eretto e tutto coperto di verde, s'innalza la statua di Sua Altezza Imperiale l'Arciduca Ferdinando Massimiliano. Essa, eretta nel 1881, è dono del sullodato patriotta, che per atti di carità e di amor patrio è ben noto pur oltre i confini dell'Istria.

La figura oltrepassa la grandezza naturale d'un uomo ed è lavorata in marmo istriano. Sta la stessa ritta in piedi su di un piedestallo piano a doppio gradino, col piede destro un poco sporgente.

Porta l'Arciduca la sua uniforme d'ammiraglio, però senza spada. Ha il capo scoperto, e nella sinistra tiene un canocchiale chiuso.

I lineamenti del suo viso giovanile spirano bontà ed amabilità. Lo sguardo rivolto ad occidente par che osservi, oltre i lucidi campi circostanti, le acque del Canale di Fasana, d'onde nell'anno 1866 la giovine flotta austriaca, per la cui creazione e riorganizzazione egli s'era tanto curato, mosse vittoriosa verso Lissa. Ma quello sguardo stesso fissa molto più lontano un suolo straniero, ove il destino imperscrutabile gli doveva preparare una sì tragica fine.



Il monumento all'Arciduca Ferdinando Massimiliano
presso Dignano.



Questa statua non ha nulla di comune col monumento di gloria e di vittoria che venne eretto a Pola all'eroe e martire. Situata in mezzo a ben colti vigneti e contorniata d'ulivi e di gelsi, con appiè lo specchio ceruleo dell'Adriatico, desta nello spettatore un senso di alta ammirazione, e ricorda l'amore dell'arciduca per la natura e l'umanità.

Il monumento è là, per ricordare ai posteri il Principe imperiale come amico e protettore del popolo, il quale visitato da lui dopo una tempesta che nell'anno 1855 avevagli distrutto tutto il raccolto, e beneficato a larga mano, nutriva per esso un culto speciale di venerazione, che sapeva quasi d'idolatria.

Questa venerazione però è dovuta a Lui in buona parte anche come benigno comandante supremo della marina e fratello dell'augustissimo nostro Imperatore.

Un povero tessitore di Dignano, certo Andrea Trevisan, al quale la suaccennata tempesta aveva distrutto affatto la piccola vigna, pieno di entusiasmo per l'arciduca, che buono e gioviale

trovava parole di conforto per ognuno, aiutando come meglio poteva, aveva concepito l'idea di erigere al benefattore del suo paese un monumento.

Non del tutto ignaro nell'arte dello scalpello s'accinse all'opera.

Senza aiuto alcuno egli trasse dalla sua memoria l'immagine dell'arciduca i cui lineamenti aveva scolpiti nell'anima e li fissò e rianimò nel macigno.

Fatalmente non gli fu dato di compiere l'opera perchè il colera dell'anno 1857 venne a visitare la sua famiglia e lo ridusse a tale miseria da non poter continuare la statua da lui quasi compiuta.

Per molti anni vedevasi giacere quel torso in una loggia del piazzale di Dignano, finchè il signor Sottocorona lo comperò e lo affidò alle mani di un provetto scultore veneziano, il quale lo ritoccò artisticamente e lo diede compiuto al proprietario. Il bravo signor Sottocorona fece innalzare questa statua in mezzo ad una sua tenuta a prova indiscutibile del grande suo patriottismo. Quindi questo monumento, nella sua modestia

e per i motivi onde venne innalzato, è una prova eloquente dell'amore e della venerazione che nutre il nostro popolo per l'augusta Casa regnante alla quale è attaccato di vero cuore con legami indissolubili di fedeltà e di gratitudine, pronto a qualunque sacrificio.







SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA U PULI
HISTRICA

F - 569

1.