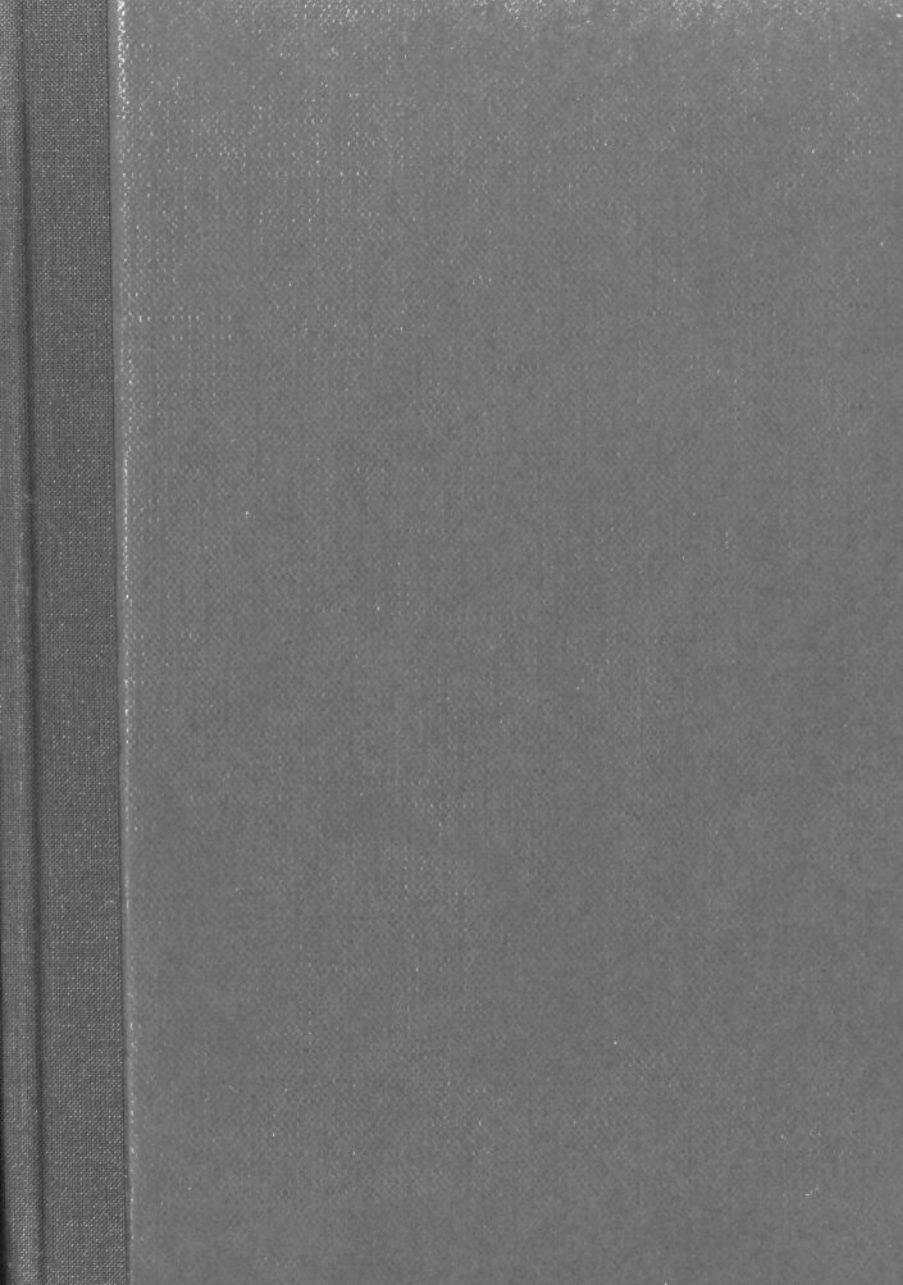






Pagine commemorative dell'i. e r. marina di guerra.

Volume II.

SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310148515







L'Arciduca Federico.

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

Tradotte in italiano
da
GIOVANNI B. KORŠIĆ
i. e r. capellano di marina



Volume II. — II. edizione.

POLA 1909.

Deposito commissionale della Tip. Jos. Krmpotić, Pola.

100 425 028/2

110 409 090

D $\frac{838}{1991}$

F-569



~~112-4784393~~

Indice del volume II.

	Pag.
L'Arciduca Federico. Cenni biografici. Del consigliere di governo Ferdinando cav. de Attlmayr	1
1832, 14 maggio. Combattimento dell' imperiale trabaccolo-trasporto „Bravo“ con corsari greci. Del capitano di vascello Giulio Heinz	18
1840, 26 settembre. Conquista di „Saida“. Del consigliere di governo Ferdinando cav. de Attlmayr	25
1849, 3 agosto. Cattura di volontari Garibaldini presso Punta Maestra. Del capitano di vascello Girolamo barone Benko de Boinik	33
1858, 23 marzo. Infortunio di una lancia dell' i. r. fregata „Novara“	41
1859, 7 luglio. Un assalto dell' imperiale fregata francese „Impétueuse“ su Zara respinto. Del capitano di vascello Girolamo barone de Boinik	45

	Pag.
1860, 7 e 8 gennaio. La corvetta imperiale „Dandolo“ in una grande burrasca presso la costa del Marocco. Del contr'ammiraglio Vladimiro Khittel de Bialopior	53
1864, 9 maggio. Il combattimento navale presso Helgoland. Sunto di una lettera dell' i. r. tenente di vascello Edmondo cav. de Henneberg, dello stato maggiore della fregata imperiale RADEZKY	64
1869, 20 febbraio. Camerati fedeli. Del tenente di vascello i. p. J. Fleischer	81
1872, 3 settembre. Incendio a bordo della nave di S. M. „Lissa“. Del tenente di vascello Arturo Lengnick	86
1874, 20 novembre. Arenamento del brik imperiale „Saida“. Del capitano di corvetta Francesco Mirtl	94

Prospetto delle illustrazioni.

Ritratto di Sua Altezza imperiale l' Arciduca Federico	Frontispizio
	Pag.
Il combattimento navale presso Helgoland . . .	70
L'arenamento del brik imperiale SAIDA . . .	103



L' Arciduca Federico.

Cenni biografici.

L' arciduca Federico Ferdinando Leopoldo, il terzogenito del grande generalissimo arciduca Carlo e della sua consorte Principessa Enrichetta di Nassau-Weilburg, nacque, addì 14 maggio 1821 a Vienna.

L' arciduca dimostrò per tempo ingegno felice, che sotto la guida di distinti maestri andò sviluppandosi in breve. Giovanetto di 14 anni si decise per lo stato marineresco e malgrado tutte le rimostranze che gli dipingevano difficile questa carriera, restò fermo nel suo proposito.

Verso la fine del luglio 1837 l'arciduca Federico venne addetto all' i. r. marina da guerra, ed intraprese poco dopo con la fregata MEDEA il suo primo viaggio a Napoli, Sicilia e Malta.

Nell'inverno 1837—1838 s'ammalò gravemente di tifo, che lo trasse quasi all'orlo del sepolcro e che purtroppo non restò senza conseguenze sul suo fisico.

Nell'estate 1838 l'arciduca intraprese un viaggio più lungo a bordo della fregata GUERRIERA nelle acque occidentali del Mediterraneo, visitando i porti di Livorno, Genova, Tolone, Gibilterra, Algeria e Corfù. Promosso nel 1839 a capitano di vascello, si ebbe il comando della i. r. divisione navale, che per lo più stazionava a Lissa, ed in pari tempo anche quello della fregata CAROLINA.

In istrettissimo incognito, ai 26 di giugno di quell'anno, l'arciduca partì per la Grecia accompagnato dal colonnello cav. Guglielmo de Lebzeltern, che d'allora impoi restò sempre al suo fianco, e dal capitano di corvetta Marinovich già suo maestro nelle materie marittime.

Si fu in questo viaggio che l'arciduca Federico incominciò a tenere un diario, da cui apparisce con quanta perspicacia egli sapesse osservare ogni cosa, e come chiari ed oggettivi fossero i giudizi che si formava delle persone, delle cose

e dei fatti descritti. Oltre la marineria attirarono la sua attenzione principalmente i monumenti dell' antichità. Ai 7 di agosto l' arciduca Federico faceva ritorno a Trieste.

Dopo breve soggiorno nella Weilburg di Baden presso Vienna, egli assunse a Trieste, ai 22 di agosto, il comando della fregata imperiale GUERRIERA, che doveva rinforzare l' i. r. squadra del Levante causa i dissidi insorti allora tra la Turchia ed il vice re d' Egitto Mehemed Ali.

Il 13 settembre l' arciduca Federico gettava l' ancora nella rada di Smirne, mettendosi a disposizione del comandante dell' i. r. squadra, contr'ammiraglio barone de Bandiera.

Visto che le trattative diplomatiche andavano per le lunghe e non prevedendosi così presto lo scoppio delle ostilità, la fregata GUERRIERA fece vela per la Grecia, offrendo così occasione all' arciduca Federico di visitare diversi luoghi memorandi. Il 26 aprile egli era di ritorno a Smirne, per recarsi tosto a Costantinopoli, dietro invito del sultano Abdul Medschid, e là vi si fermò fino ai 9 di luglio.

Ritornato a Smirne l'arciduca Federico s'ammalò di febbre, percui fu costretto di prendere provvisoria dimora in terra ferma.

Intanto erano già scoppiate le ostilità nella Siria. Un'armata turca fu battuta presso Nisib da un esercito egiziano, comandato da Ibrahim Pascià, figlio di Mehemed Ali, e la flotta ottomana passò in consegna da Kapudan Pascià a Mehemed Ali, per cui il sultano, assalito per mare e per terra chiamò in aiuto le grandi potenze europee.

Il 15 luglio l'Austria, la Russia, l'Inghilterra e la Prussia, firmarono a Londra un contratto per difendere e conservare l'integrità dell'impero turco e l'Inghilterra e l'Austria furono incaricate di eseguire le eventuali misure coercitive contro Mehemed Ali.

A tal fine l'i. r. squadra doveva unirsi colla regia flotta britannica, capitanata dall'ammiraglio Stopford, il quale assunse il comando supremo di tutte le navi alleate.

Il contr'ammiraglio Bandiera, seguendo l'ordine ricevuto, abbandonò colla fregata imperiale MEDEA qual nave ammiraglia e colla

GUERRIERA (comandata dall'arciduca Federico ai 16 d'agosto il porto di Smirne ed ancorò ai 20 presso Alessandria, raggiunto poco dopo dall'Ammiraglio Stopford, che si trovava sul vascello PRINCESS CHARLOTTE. Fallite le trattative tra il plenipotenziario turco Rifaat-Bey e Mehemmed Ali, l'Ammiraglio Stopford se ne partì ai 6 di settembre colle navi inglesi — due vascelli ed un brik — ancorate ad Alessandria e colle due fregate austriache alla volta di Beirut, ove già si trovava il grosso della flotta britannica, comandata provvisoriamente dal commodore Napier, la squadra ottomana sotto Walker Bey e la corvetta austriaca LEIPZIG.

Addì 9 settembre la flotta degli inglesi, austriaci e turchi si riunì a Beirut. Dapprima non si sapeva che fare, non avendo neppure le carte speciali della Siria, tanto necessarie per le operazioni su terra ferma, talchè l'arciduca Federico le fece venire a bella posta da Vienna.

In quel tempo si trovavano a Beirut e nei dintorni circa 2000 uomini dell'esercito egiziano agli ordini di Soliman Bey (già colonnello francese Sève), mentre il nerbo dell'armata egiziana,

comandata dal generalissimo Ibrahim Pascià, se ne stava fra Baalbeck e Zahlè. Credeva il generalissimo di poter più agevolmente provvedere in quella posizione al mantenimento delle sue truppe e d'altro canto di poter soggiogare con più facilità la popolazione ribelle; chè già la disciplina del suo esercito vacillava, e gli indigeni, ch'egli cercava di disarmare, oppressi da tante imposte e da tante angherie incominciavano a ribellarsi. L'ammiraglio Stopford sbarcò nella baia di Djounié (Djuni), sita al nord di Beirut alla distanza di 8 miglia, 1400 inglesi e 5700 turchi che si trincerarono in un accampamento tra il villaggio sopraccennato ed il così detto fiume dei cani (Nahr-el-Kelb). Di qui l'armata degli alleati manteneva una congiunzione sicura coi ribelli, dando in pari tempo alle truppe egiziane malcontente vasta occasione di disertare, mentre la fregata GUERRIERA ancoratasi allo sbocco del fiume suddetto, doveva impedire le comunicazioni sulla strada che va lungo la costa e respingere gli eventuali attacchi che il nemico avrebbe potuto tentare da questa parte sull'accampamento degli alleati.

Gli egiziani credendo dal loro canto che le truppe alleate dovessero sbarcarsi al sud di Beirut, non vi opposero verun impedimento. Vani riuscirono gli inviti fatti a Soliman Bey dagli ammiragli, con cui lo eccitavano ad arrendersi; sicchè costretti iniziarono il bombardamento di Beirut la sera dell' 11 settembre. Soliman sgombrò la città e si appostò fuori di tiro, mentre gli abitanti si diedero alla fuga. Al fuoco degli alleati che distrusse in gran parte le fortificazioni, non fu risposto dall' accampamento nemico.

Il 14 gli ammiragli abbandonarono la rada di Beirut, ancorandosi nella baia di Djounié.

Il 15 furono sbarcati diversi della ciurma delle navi imperiali per prender parte alla difesa dell' accampamento in caso d' un assalto nemico ed il comandante inglese li destinò al posto d' onore sulla linea di fronte, minacciata più delle altre.

Anche l' arciduca Federico si offrì per l' eventuale bisogno con tutto il resto del suo equipaggio ancor disponibile, affine di contribuire personalmente al buon esito della difesa; ma

l'ammiraglio Stopford ne lo ringraziò, promettendogli però, dietro sua preghiera, di servirsene efficacemente e di lui e della sua nave, per quanto gli fosse possibile.

Intanto la posizione degli alleati diventava di giorno in giorno più difficile, essendo troppo deboli per azzardare delle operazioni decisive su terra ferma. L'armata sbarcata contava circa 7000 uomini, tra i quali vi erano 1500 inglesi e 150 austriaci, mentre all'incontro l'armata egiziana poteva far calcolo su 60.000 uomini, sebbene dispersi a grandi distanze lungo le coste e nell'interno della Siria. Si avvicinava l'inverno e le navi non potevano più fidarsi delle loro àncore lungo quella costa aperta, senza incorrere gravi pericoli; d'altra parte non si poteva lasciare il già debole esercito alleato senza l'aiuto della flotta e senza un punto sicuro di difesa lungo la costa: urgeva adunque di assicurarsi di questi punti.

Il 24 di settembre l'ammiraglio Stopford decise d'impadronirsi di Saida. L'incarico di tale impresa si ebbe il commodore Napier, che si recò sopra luogo con una divisione navale, a cui era addetta anche la fregata imperiale GUERRIERA.

Nella presa di Saida (che è descritta esattamente in apposito capitolo di questo volume) l'arciduca Federico si distinse in tal guisa pel suo valore militare, da meritarsi da S. M. l'imperatore Ferdinando la croce di cavaliere dell'ordine di Maria Teresa.*)

Dopo la conquista di Saida, il commodore Napier diresse all'arciduca una lettera, in cui encomiò con sentite parole il valore degli ufficiali e dell'equipaggio della GUERRIERA, esprimendo in pari tempo il desiderio di avere in ogni spedizione futura l'arciduca nella sua squadra.

Il rapporto dell'ammiraglio Stopford diceva:

„Il giovane arciduca è sì distinto marinaio che valoroso ufficiale. Il suo comportamento eccita ed anima la stessa nostra ciurma ed unanime è la lode tributatagli“.

*) S. M. l'Imperatore trasmetteva l'alto ordine a S. A. imp. l'arciduca Carlo, affinchè lo facesse pervenire a suo figlio, con queste parole:

„Vostra Altezza non può non provare consolazione vedendo uno dei Suoi figli sì presto iniziare la carriera di azioni eroiche, carriera in cui Vostra Altezza raccolse già tanti allori. Vostra Altezza può nutrire non senza fondamento la speranza, che la Nostra Casa e la Patria avranno in lui un forte sostenitore il quale saprà brandire con onore le armi a prò dell'Austria“.

Anche il capitano di vascello Barkley, comandante del THUNDERER, esprese all'arciduca la sua piena soddisfazione; l'imperatore della Russia Nicolò ed il re di Prussia Guglielmo IV, lo insignirono, il primo dell'ordine di S. Giorgio, il secondo dell'ordine militare al merito.

Subito gli alleati affrettaronsi di mettere Saida in istato di difesa e ai lavori partecipò in modo speciale la ciurma della fregata imperiale GUERRIERA.

Da quel tempo la situazione andò mutandosi sempre più a favore degli alleati, che già Emir Beschir, signore del Libano, erasi dichiarato per loro, mentre le file dell'armata nemica, esausta per malattie e per lotte sostenute cogli abitanti di quelle montagne e per soprappiù da 22 mesi senza paga, andavano diradandosi per le ognor crescenti diserzioni.

La parte settentrionale del Libano lungo la costa, ad eccezione di Tripoli fu abbandonata dalle truppe egiziane, mentre gli alleati ai 10 di ottobre occupavano Beirut; ai 17 cadde anche Tripoli e della sua custodia né fu incaricato il Logotetti, comandante della corvetta austriaca CLEMENZA.

Pure il punto principale della costa siriana, a buon diritto considerato quale chiave di quella regione — St. Jean d'Acre — trovavasi ancora in mani nemiche, per cui era compito urgentissimo della flotta alleata l'occuparlo.

Addì 23 ottobre l'arciduca Federico entrava colla sua fregata nella rada di Beirut, abbandonandola però poco dopo per incrociare lungo la costa, quando già la mattina del 26, in vista di St. Jean d'Acre e Haiffa, riceveva dal Bandiera l'ordine che lo richiamava a Beirut. Non se ne stette però a lungo ancorato e inoperoso, chè ai 30 di ottobre il consiglio di guerra decise di dar l'assalto a St. Jean d'Acre.

Ai 2 di novembre la flotta alleata, composta di 21 nave, tra le quali le fregate austriache MEDEA e GUERRIERA e la corvetta LEIPZIG, si ancorava in vista di questo punto fortificato. Il bombardamento e la presa di questi, come pure l'eroismo dimostrato dell'arciduca Federico in quell'occasione, fu già descritto minutamente nel primo volume di queste Pagine commemorative.

L'azione ardita dell'arciduca, che primo tra tutti piantò sul forte di St. Jean d'Acre le ban-

diere degli alleati, non fu apprezzata degnamente nelle relazioni dei comandanti inglesi e turchi, sebbene Walker Bey facesse cenno speciale nel suo rapporto al seraschiere Izzet Mehemed dei meriti di S. A. I. e del colonnello de Lebzeltern.

Lo stesso ammiraglio Stopford, pur riconoscendo i servigi distinti di S. A. I., in uno scritto diretto al contr'ammiraglio Bandiera, esprime la sua disapprovazione sul fatto di St. Jean d'Acre, perchè l'arciduca aveva agito senza chiedere ordini superiori. L'ammiraglio inglese non sapeva allora, che l'arciduca Federico, prima di accingersi a quell'azione eroica ne aveva fatto parte al contr'ammiraglio Bandiera per mezzo dell'alfiere di vascello Pörtl e ne aveva ricevuto il permesso. All'incontro Lord Palmerston scriveva a Lord Beauval:

„Merita di essere accennato, che fu la squadra austriaca e Walker Bey, che presero possesso di St. Jean d'Acre.“

Ai 6 di novembre le tre navi austriache MEDEA, GUERRIERA e LEIPZIG levarono l'ancora per far ritorno a Beirut.

Il principe imperiale si fermò fino ai 6 dicembre nella rada di Beirut, senza però poter prender parte ancora una volta alla guerra. Il contr'ammiraglio Bandiera propose bensì all'ammiraglio Stopford di riprendere le operazioni contro Ibrahim Pascià con 5000 turchi, 500—600 inglesi e 200 anstriaci, — e questi sotto il comando dell'arciduca Federico — ma l'ammiraglio Stopford rifiutò dicendo, che per terra comandava soltanto il colonnello Smith ed indipendentemente da lui. Intanto preso St. Jean d'Acre, le forze del nemico erano abbattute e senza l'aiuto degli alleati, si compì la conquista del paese, principalmente per opera della popolazione indigena. Le città furono occupate una dopo l'altra dalle truppe turche, sicchè ai 10 dicembre Mehemed Ali dovette assoggettarsi al suo signore.

Un temporale devastatore aveva infuriato al principio di dicembre lungo la costa siriana e fu in questo incontro che si dimostrò quanto sia pericoloso per una flotta di fermarsi alla costa in quella stagione. Perciò il contr'ammiraglio Bandiera fece vela ai 6 dicembre colle navi MEDEA, GUERRIERA e LEIPZIG verso il porto di

Marmarizza, mentre l'ammiraglio Stopford aveva già prima abbandonata la rada di Beirut.

Due volte in quel viaggio scoppiò il fulmine su la fregata GUERRIERA senza però causarne l'incendio. Al secondo fulmine, caduto pochi passi distante all'arciduca, rimase ucciso un marinaio ed un secondo ne fu storpiato.

Ai 12 dicembre le navi si ancorarono nel porto suddetto, in cui già trovavasi il grosso della flotta britannica ai comandi dell'ammiraglio Stopford. Gli alleati dovevano aspettare qui l'ulteriore svolgimento delle cose.

L'arciduca Federico ricevette dal sultano una lettera di ringraziamento per le sue prestazioni nella guerra siriana.

Ai 20 di gennaio 1841 l'arciduca abbandonò il porto di Marmarizza per far ritorno a Trieste e vi giunse colà ai 13 di febbraio, ricevuto da suo fratello l'arciduca Alberto, allora comandante di brigata a Graz. Deposto il comando del bastimento, l'arciduca fece il suo ingresso nella città salutato dal giubilo degli abitanti e dal tuonar delle artiglierie. Dopo breve soggiorno a Trieste

ed a Venezia, partì per Vienna a visitare il suo vecchio padre ed i suoi fratelli.

Allorquando il principe valoroso fu veduto per la prima volta nel palco imperiale del teatro di corte, il pubblico lo salutò con entusiasmo; ma quando l'Imperatore strinse la mano allo zio, arciduca Carlo, volendo dimostrare che padre e figlio si meritavano grandi onori, il teatro risuonò di calorosi evviva, che si accrebbero, allorchè il principe, profondamente commosso, si gettò sul petto di suo padre, e questi lo abbracciò e baciò. Di ritorno da Vienna a Venezia l'arciduca assunse il comando del primo distretto marittimo, che tenne fino all'anno 1842. Il 30 giugno di quell'anno l'arciduca Federico, quale comandante della fregata *BELLONA*, varata poco tempo innanzi, partì per l'Inghilterra. Erano suoi compagni di viaggio il colonello barone de Lebzeltern ed il capitano di corvetta Marinovich.

Questo viaggio aveva lo scopo di preparare l'arciduca alla sua futura carica di comandante della marina, dandogli occasione di conoscere per propria esperienza le istituzioni della prima potenza marittima.

Anzitutto furono visitati i porti d'Algeria, Gibilterra e Lisbona ed il 9 settembre la BELLONA ancorò nel porto di Plymouth. S. A. I. si trattene sul suolo britannico fino al primo gennaio 1843, visitando in quel frattempo l'Inghilterra e la Scozia assieme al celebre capitano Fitzroy, destinatogli dal governo inglese quale aiutante. Con interesse speciale ispezionò i porti di guerra e gli stabilimenti marittimi.

Nell'udienza di congedo S. M. la regina Vittoria conferiva a S. A. I. la grancroce dell'ordine Bath. Ai 22 dicembre l'arciduca Federico abbandonava Portsmouth, salutato dalle artiglierie di tutte le navi che colà si trovavano per far ritorno in patria, ma venti contrari e talvolta anche burrascosi lo costrinse ad ancorarsi nella rada di Spithead in attesa di tempi migliori.

Il ritorno fu proseguito al primo gennaio verso il mezzogiorno e procedette sì bene che la fregata, sempre favorita dal vento fino all'altezza di Rovigno, poté entrar nella rada di Trieste già il 22 gennaio.

Ai 6 di febbraio l'arciduca fu nominato contr' ammiraglio, nell'agosto 1844 promosso a

viceammiraglio e quindi incaricato del comando supremo della marina. Nell'agosto e settembre del 1846 l'arciduca diresse le manovre navali nelle acque della Dalmazia e poi a bordo della fregata BELLONA si recò a Napoli per far visita alla regina Teresa, sua sorella.

Allorchè nell'aprile 1847 gli si ammalò il padre, egli corse a Vienna. L'arciduca Carlo morì ai 30 di aprile. Chi avrebbe allora pensato, che dopo soli 5 mesi doveva seguirlo nella tomba l'eroico figlio! Ai primi d'autunno l'arciduca Federico ammalò e la notte dal 5 al 6 ottobre passò a miglior vita dopo breve e penosa malattia, nelle braccia del suo fedele consigliere, il maggior-generale de Lebzeltern.

1832,

14 maggio.

Combattimento dell'imperiale trabaccolo- trasporto „Bravo“ con corsari greci.

Le condizioni degli europei dimoranti nel Levante non erano per certo ottime nella prima metà di questo secolo; in ispezie correavano pericolo la loro sicurezza personale ed i loro rapporti legali. Per di più il mare Egeo rigurgitava di corsari, che se non superavano in audacia e forza i famigerati buccanieri e filibustieri dei secoli XVII e XVIII o i barbareschi, di certo si approfittavano d'ogni occasione propizia per assalire colle loro barche bene equipaggiate, qualsiasi nave, col fine di depredarla, non risparmiando vittime umane, anzi spesso commettendovi crudeltà orrende.

Questo agire brutale e crudele era favorito dalla indifferenza delle Autorità del Levante e

dai molti nascondigli, offerti ai pirati dallo stesso arcipelago, in cui potevano sottrarsi ad eventuali persecuzioni e mettere al sicuro la loro preda.

L'impero austriaco, che già allora manteneva non indifferenti relazioni commerciali col Levante era costretto in tali condizioni di spedire in quelle acque una divisione navale. A questa incombeva il servizio di crociera, ed al bisogno, il compito di dar maggior importanza ai passi fatti dagli i. r. rappresentanti diplomatici presso le Autorità greche e turche.

A congiungere questa divisione navale con Venezia, allora primo porto di guerra austriaco, servivano al tempo del fatto che siamo per descrivere, i cosiddetti velieri pacchetti.

Queste navi appartenenti alla marina da guerra, che munite di una mediocre artiglieria, usavansi e quali battelli postali, e pel trasporto di persone e di materiali, erano equipaggiate però da marinai di guerra e comandate da ufficiali di marina.

Sul principio della primavera del 1832 fu spedito da Venezia a Smirne l' i. r. trabaccolo BRAVO, appartenente alla classe suddetta, capi-

tanato dall'alfiere di vascello Rubessa. Egli doveva trasportare la posta, uomini di riserva e materiale per l' i. r. divisione navale.

La traversata trascorse senza impedimenti di sorta, ed ai 9 di maggio si poté già intraprendere il viaggio pel ritorno. Ma passato il capo Karaburnu il tempo si fece sì burrascoso che il comandante credette opportuno di poggiare verso Porto grande di S. Giorgio di Skyro ed aspettare colà vento propizio. Ben sapendo però, che nell'arcipelago non si poteva essere mai sicuri, si stabilì severo servizio di guardia e si presero disposizioni ulteriori per poter affrontare efficacemente un eventuale attacco da parte dei pirati.

Verso l'una di notte dal 13 al 14 maggio, la sentinella vide sboccar d'improvviso dalla punta di quel promontorio settentrionale due legni a remi, che dirigevansi velocemente verso il trabaccolo. Uno di questi canotti poteva contenere, come si riseppe più tardi, 35 persone tutt' al più, l'altro 25 all'incirca. All'allarme dato dal marinaio di guardia comparve subito sul ponte il comandante ed ordinò alla ciurma di occupare i posti di combattimento intimò quindi col porta-

voce ai canotti di allontanarsi dalle vicinanze del trabaccolo, invito a cui questi risposero con fuoco vivace di moschetteria dirigendosi senza altro verso la destra della nave per arrembarla.

Allora si scaricarono sul nemico le due spingarde di destra, iniziando così un vivo fuoco di moschetti e mitraglia. L'effetto di quest'ultima fu notevole, benchè anche da parte de' difensori si riscontrarono delle perdite. Il comandante, alfiere di vascello Rubessa, che combatteva nelle prime file, si ebbe una palla al bassoventre; il chirurgo navale Dr. Golgi, che qual passeggiere, aveva in quel momento scaricata una mitragliatrice, fu colpito nella bocca. Assunse allora il comando l'alfiere di vascello Delucca, imbarcato come passeggiere, che ne disimpegnò le parti con energia, pari al suo predecessore gravemente ferito.

Sembra che ai pirati non fosse sfuggito il momentaneo scompiglio causato dal cambiamento nel comando, giacchè cercarono di passare all'abbordaggio del trabaccolo.

Ma ciò non fu che un incitamento per i nostri marinai, specialmente pei dalmati, i quali

con un furore da forsennati accolsero i pirati a picche e manaie, facendo cadere sulle loro teste colpi potenti di corregge e manovelle. Anche gli artiglieri, nella maggioranza tedeschi e boemi sostennero da valorosi l'attacco presso le loro armi da fuoco.

Questa volta il successo fu terribile: i pirati chè già erano saliti sul cavo di banda del trabaccolo, caddero parte morti, parte feriti nel mare o nei loro canotti, rinunciando all'assalto.

Il legno più piccolo cercò allora di avvicinarsi inosservato alla prua del trabaccolo e di rinnovare l'assalto, ma con pari effetto del primo, chè anche questa volta i pirati finirono nelle onde, vittime dei colpi dei nostri marinai.

Le navi corsare, desistendo dall'assalto, si diressero innanzi tutto verso terra, ove la ciurma si consigliò con certi individui radunati alla costa; quindi si allontanarono nella stessa direzione donde erano venuti

L'alfiere di vascello Delucca si mise tosto alla vela, facendo armare anche i remi per meglio inseguire i corsari, che però protetti dall'oscurità della notte non poterono essere raggiunti.

Fra i feriti si contavano, oltre le due già sopracennate persone stabili, anche il cadetto Berganini ed il moschettiere Preischiger feritosi per l'imprudente manipolazione di una mitragliatrice. Al fine di procurare ai feriti una migliore assistenza, l'alfiere di vascello Delucca decise di recarsi a Syra e scelse la via pel canal Doro, mentre i feriti venivano curati dal chirurgo Lorenz.

Verso sera dei 17 maggio, mentre il trabaccolo si trovava nel canale suddetto, si avvisò una nave, che da prima fu tenuta per la fregata imperiale GUERRIERA, ma che poi si conobbe esser una fregata francese che batteva bandiera del viceammiraglio Ricard.

Avvicinatesi le due navi alla portata di voce, l'ammiraglio, udito l'accaduto, mandò il suo capo medico a bordo del trabaccolo, ordinando che questo fosse preso al rimorchio dalla fregata stessa per essere condotto il più presto possibile a Syra. Nelle vicinanze di questo porto le due navi furono raggiunte dalla corvetta austriaca ADRIA, che incrociava nell'Egeo ed il viceammiraglio francese consegnò il BRAVO alla tutela del suo comandante, capitano di corvetta Sebellini.

A Syra furono sbarcati l'alfiere di vascello Rubessa, il chirurgo di marina Dr. Golgi ed il racchettiere Preischiger e consegnati a quell' i. r. console Wallenburg, mentre il cadetto Berganini, che aveva riportato ferite leggere e che intanto s'era ristabilito notevolmente, rimase a bordo.

L' i. r. consiglio supremo di guerra esprime la sua piena soddisfazione in generale a tutto l'equipaggio del trabaccolo imperiale BRAVO pel suo comportamento in questo incontro ed in modo 'speciale all'alfiere di vascello Rubessa e Delucca, al chirurgo di marina Dr. Golgi, al cadetto di marina Dambrowski, al capo caunoniere de Nowak ed al racchettiere Saxneder.

1840.

26 settembre.

Conquista di Saida.

Nelle ore antimeridiane del 26 settembre le navi alleate, destinate all'assalto di Saida, si erano radunate in vista di questa città. La flotta, comandata dal commodore Napier, componevasi delle navi inglesi, vascello THUNDERER (nave ammiraglia di Napier), corvetta WASP, vapori CYCLOPS, GORGON, STROMBOLI e HYDRA, della fregata austriaca GUERRIERA (comandata dall'arciduca Federico e d'una corvetta turca. I vapori avevano a bordo le truppe da sbarco inglesi e turche.

Le fortificazioni principali di Saida consistevano in due castelli; l'uno, il maggiore, detto il castello di mare, sito su d'una isola ed unito mediante una stretta diga colla terra ferma, stava a ponente della città; l'altro, dominava un'altura a mezzogiorno; entrambi però non

erano fortemente armati. I diversi punti di sbarco erano bene trincerati e le case vicine occupate da truppe egiziane.

Napier invitò il governatore di consegnare la città, ma questi se ne rifiutò. Prevedendo una tale risposta, il commodore aveva già preso le disposizioni per dar l'assalto alla città di Saida. Il THUNDERER, la GUERRIERA e la corvetta turca si appressarono a circa 400—600 m di distanza presso la città; il WASP e lo STROMBOLI ancorarono verso il sud, il CYCLOPS, il GORGON e la HYDRA al nord della medesima. Le truppe erano pronte e dovevano effettuare lo sbarco in tre punti, appena domato il fuoco nemico. Ad un distaccamento austro-inglese fu imposto di attaccare il castello sito a mezzogiorno; truppe turche dovevano sbarcare presso il castello marino, indi occuparlo, mentre gl'inglesi dovevano entrare nella città dalla parte di settentrione impossessandosi della caserma ivi esistente.

Il distaccamento destinato dall'arciduca Federico allo sbarco, e comandato dall'alfiere di vascello Pörtl era composto del cadetto di marina Chinca, del guardiano Boncallo e di 30

uomini. Questo picchetto fu mandato tantosto a bordo dello STROMBOLI, ove la truppa austriaca doveva unirsi con l'inglese, che ebbe ordine di sbarcare presso il castello sito a mezzogiorno. Col distaccamento si spedirono su quel vapore anche tutte le lancie della GUERRIERA per imbarcarvi le truppe inglesi, giacchè la maggior parte delle lancie degli altri navigli britannici fu adoperata per trasportare le truppe turche verso il castello marino e le proprie verso la parte settentrionale della città.

Dopo che il parlamentario ebbe riportata la risposta negativa del governatore, gli alleati aprirono il loro fuoco verso mezzogiorno, cui fu risposto dapprima vivamente; quindi essendo cessato all'una e un quarto pom. il bombardamento si passò allo sbarco. Intanto truppe turche, comandate dal cap. inglese Austin sbarcaronsi presso il castello marino e lo occuparono, mentre il distaccamento inglese, guidato dallo stesso Napier, sbarcava al nord della città ed il drappello austro-inglese toccava terra al sud di Saida.

Ancora durante il fuoco delle navi erasi

recato a bordo della GUERRIERA il cap. Mensell, comandante del WASP, per notificare all'arciduca Federico, ch'egli stesso era incaricato a dirigere l'assalto al castello di sud. Disse che aveva diviso a questo scopo le lanceie inglesi ed austriache, unite presso lo STROMBOLI, in due colonne e che la prima colonna, in cui si trovava la ciurma della GUERRIERA batteva bandiera austriaca, la seconda quella inglese.

Dato il segnale dello sbarco, la GUERRIERA cessò di far fuoco e subito le due colonne formate dalle lanceie si mossero verso la riva al sud, dove furono sbarcate le truppe, nonostante il terribile fuoco di moschetteria. Le precedeva il cadetto di marina Chinca, portando la bandiera austriaca, che aveva presa seco dalla lancia; lo seguiva il distaccamento dei 30 marinai austriaci, guidati dall'alfiere di vascello Pörtl. In breve si ascese la riva alta e ripida. Gli inglesi seguivano immediatamente gli austriaci.

Visto però che avanzandosi verso la città il fuoco di moschetteria andava crescendo e che anzi era d'aspettarsi resistenza accanita da parte dei difensori, l'arciduca Federico ordinò subito

di preparare sulla fregata un secondo distacco-mento di 40 uomini ai comandi dell'alfiere di vascello Dembowsky, pensando di sbarcare senza altro egli stesso con lui, accompagnato dal colonnello de Lebzeltern. A questo scopo ritenne la lancia che aveva ricondotto a bordo il marinaio Bagotti, ferito gravemente, ed ordinò di prenderne un'altra della corvetta turca. Durante la sua assenza affidò il comando della nave al capitano di corvetta Marinovich.

In quel punto si presentò a bordo il comandante Mansell, cui S. Altezza Imp. notificò l'intento. All'osservazione di Mansell, non ritenere egli peranco arrivato il momento di venir in aiuto con un nuovo rinforzo, s'acquetò l'arciduca ma pochi minuti dopo montò assieme al colonnello de Lebzeltern una scialuppa e sbarcato si diresse là, dove sull'altura s'erano postate le truppe austriache ed inglesi all'ingresso di una strada.

Quì giunti, Mansell chiese un secondo distacco-mento, aggiungendo ch'egli, tanto più faceva calcolo di questo rinforzo, perchè non trovava parole bastanti a lodare il valore dei ma-

rinai austriaci, che già da principio con grande risolutezza avevano assalito il nemico.

In seguito a tale domanda l'arciduca Federico, spiccò un'ordine, che trasmise alla fregata GUERRIERA e senz'altro il capitano di corvetta Marinovich spedì il secondo distaccamento munendolo di alcuni cannoni racchetta ed affidando il comando al tenente di artiglieria marina Schewczick.

Il secondo picchetto dunque sbarcò senza indugio, malgrado il fuoco di moschetteria che continuava da diverse case della riva e si postò quale riserva, ed anche per proteggere un'eventuale ritirata, con una divisione d'inglesi nella casa grande e ben fabbricata dall'i. r. viceconsole Cattafago, sita all'ingresso della città. Lo stesso arciduca Federico poi marciò alla testa del primo distaccamento e di alcuni inglesi verso il castello sito sul monte, e primo fra tutti anche lo ascese.

Poco dopo arrivò colà un'altra piccola divisione degl'inglesi, che erano entrati in città per la parte settentrionale, mentre le truppe turche s'avanzavano dalla parte del castello marino. Alle 6 pom. gli alleati erano in pieno

possessiono dei punti dominanti, del pari che della città stessa. Gli arabi, ancora rinchiusi nelle loro case, ne uscirono a poco a poco e si arresero; altri furono catturati per le vie. Dei 2000 uomini che poteva contare la guarnigione del luogo, 1500 ne furono fatti prigionieri; così pure le perdite del nemico tra morti e feriti non devono essere state indifferenti se si calcolano dal numero di coloro che l'arciduca Federico, facendo un giro per la città trovò distesi per le contrade.

Per ordine dell'arciduca Federico il suo capo medico Dr. Minonzio, che lo aveva accompagnato di propria volontà e che non l'aveva abbandonato neppure un istante, lasciò i feriti e questi poi furono trasportati sulla GUERRIERA.

S. A. Imperiale fa menzione anche dei suoi bravi domestici, del suo cameriere Baracovich e del suo paggio Mancini, che avevano chiesto in via di grazia di poterlo accompagnare armati.

Le perdite da parte austriaca furono minime. Il marinaio di 3^a classe Ciriello cadde colpito da quattro palle già al primo avanzarsi nella città; ferito fu il marinaio Bagotti, che ancora prima di sbarcarsi era stato colpito in pieno petto.

Le perdite totali degl'inglesi contavano 5 morti e 32 feriti; quelle dei turchi non vennero a conoscenza di S. Altezza Imp., ma non devono essere state punto rilevanti.

„Non ha parole bastanti — scrive il principe — per lodare la bravura, il sangue freddo dell'alfiere di vascello Pörtl, il quale, nonostante le difficoltà del terreno, scese audacemente a terra ed entrò in città col suo distaccamento fra un fuoco non interrotto che veniva dalle case, aprendo così la strada agli inglesi che lo seguivano, per avanzarsi nelle calli anguste ed oscure.

Già a pag. 9 di questo volume abbiamo ricordato che il giovane arciduca fu insignito da S. M. l'Imperatore della croce di cavaliere dell'ordine di Maria Teresa per le eroiche gesta compiute a Saida.

Il colonnello de Lebzeltern ottenne l'ordine della Corona ferrea di 2^a classe; l'alfiere di vascello Giuseppe Pörtl il medesimo ordine di 3^a classe; il cadetto di marina Domenico Chinca s'ebbe la medaglia d'oro al merito; il guardiano Boncallo ed i marinai Battista Miani e Lodovico Baldo quella d'argento!

1849.

3 agosto.

Cattura di volontari garibaldini presso Punta Maestra.

La città di Venezia continuò a resistere all'esercito imperiale ancor molto tempo dopo che i nostri sotto il maresciallo Radetzky avevano riportato a Novara la vittoria sulle truppe del re di Sardegna Carlo Alberto. Anzi il suo successore re Vittorio Emanuele aveva già accettato le condizioni di pace che gli erano state dettate e l'intera Lombardia e Venezia erano già sottomesse e pacificate. Durante il noioso assedio della città di Venezia, a cui, per la sua posizione naturale difficilmente si poteva accedere, fu incaricata l' i. r. flotta di bloccare severissimamente, da nord a sud il litorale veneto, che è assai disteso, per impedire qualsiasi im-

portazione di uomini, di munizioni, di armi, di materiali e di vettovaglie.

Al principiar dell'agosto dirigeva le operazioni di questa divisione destinata al blocco, al punto estremo al sud, cioè alle foci assai diramate del Po, l' i. r. tenente di vascello Giovanni Scopinich, comandante del brik di S. M. ORESTE. A disposizione dello Scopinich, in quest' ardua ed importante impresa, c' era oltre al suo brik, anche la goletta ELISABETTA, la penice SENTINELLA e la cannoniera CALLIOPE.

Ai 2 d'agosto, alle 5 pomeridiane, l'ORESTE si trovava a Sud-Est della foce del Tolle, in vicinanza di quei bassi fondi, prossimi alla terra ferma quand' ecco apparir sull'orizzonte di S S Ovest diverse vele provenienti dal nord.

Già il 21 luglio lo Scopinich era stato avvisato dal viceammiraglio Dahlerup, che i volontari garibaldini erano stati sbarragliati nella Romagna e che non sarebbe inverosimile se una parte di questi avesse a tentare lo sbarco a Venezia. Perciò lo Scopinich non dubitò punto che navi fossero quelle apparse e senz' altro decise

di avventarle. La brezza di S S Est lo costrinse al bordeggio; ordinò poi alla SENTINELLA, comandata dall'alfiere ausiliare di vascello Thianich di seguirlo, notificando in pari tempo mediante segnali agli altri legni, che essendovi in vicinanza delle navi sospette raddoppiassero la loro attenzione.

L'approssimarsi dell'ORESTE e della SENTINELLA fu osservato dalle navi nemiche, ancor prima che l'ORESTE riconoscesse sull'orizzonte il loro scafo; non potevasi però dubitare che le navi si tenevano più strette al vento e che perciò veleggiavano più verso l'Est, dunque in alto mare, in tal guisa l'avvicinarsi dell'ORESTE andò per le lunghe ed al tramonto del sole non si vedevano sull'orizzonte che le sole vele nemiche. Scopinich era seriamente impensierito, che al nemico, tenendosi sempre più al largo, potesse riuscire di sfuggire durante la notte alla vista dell'ORESTE e così scappargli. Pure sperava che i navigli sospetti avessero da tentare nell'oscurità di approssimarsi alla Punta Maestra, per poi, restando sempre nelle acque basse, dirigersi di là verso Venezia.

Questa supposizione si avverò! Lo Scopinich trovò di nuovo le navi già perdute di vista verso le 11 di notte, quando cambiando direzione girò verso Ovest e precisamente per baglio sopravento dell'ORESTE. Il nemico era diretto verso Punta Maestra. Scopinich ne contò ben 20 navigli; e senza punto conoscere il numero dei loro equipaggi ne il calibro delle loro artiglierie, stabilì tosto di lasciarli approssimare alla portata dei suoi cannoni per poi senz'altro assalirli. Infatti, nel momento per lui più propizio aprì il fuoco. Ma le navi nemiche si diressero verso maistro in direzione dalla Sacca Pelazza (tra il Po di Goro ed il Po di Tolle), cercando, come ben si capiva, di porsi in salvo in quell'insenatura, accessibile soltanto a navigli piccolissimi. Nonostante che l'ORESTE e la SENTINELLA continuassero a molestare fortemente coi loro cannoni le navi fuggiasche, pure queste poterono raggiungere l'acqua bassa vicino alla sponda, dove, causa l'oscurità della notte, era impossibile d'inseguirle. Lo Scopinich dovette quindi limitarsi d'incrociare dall' 1 alle 4 di notte presso la Sacca Pelazza, donde il nemico non gli po-

teva più scappare. Allo spuntar del giorno si potè subito persuadersi che le navi erano cariche di truppe. Non era però possibile di avvicinarle nè col brik nè colla penice; si decise dunque di armare le proprie lance in istato di guerra per mandarle contro le navi nemiche, che a tutta forza tentavano l'approdo. L'alfiere di fregata Alessandro Eberan de Eberhorst comandava questa spedizione, dirigendo il paliscarmo dell'ORESTE verso il più prossimo naviglio; i cadetti provvisori di marina Eberle e Lindner comandavano i singoli canotti maggiori. Il nemico non fece resistenza o tutt'al più debolissima; pure il compito di fermare i tanti navigli dispersi e di costringerli ad ubbidire era difficile assai. Alle 11 del mattino s'erano già catturati 1 tartana con 31 uomo, 6 bragozzi con 113 uomini e 3 bragozzi abbandonati dal loro equipaggio. Dai prigionieri si riseppe poi, che Garibaldi col suo bragozzo s'era staccato dal convoglio, avendo a bordo sua moglie, un medico ed alcuni ufficiali, e che doveva aver già toccato terra fra Volano e Magnavacca.

Furono tosto spediti a terra dei piccoli di-

staccamenti che trovarono due bragozzi vuoti incagliati sulla spiaggia e che risebbero, dagli abitanti che Garibaldi era fuggito con circa 100 uomini.

Le perlustrazioni fatte non diedero alcun risultato e Scopinich potè soltanto notificare l'accaduto alle truppe acquartierate a Volano e Commachio, affinchè potessero rintracciare i fuggiaschi.

Il numero dei 144 prigionieri si aumentò ancora di 18 uomini, catturati durante la notte da una lancia armata della SENTINELLA, in uno dei canali di Sacca Pelazza, dove si tenevano nascosti.

A bordo della tartana sopra accennata furono trovati, oltre ai 31 garibaldini, anche 7 uomini del reggimento Szluin dei confini militari.

Questo piccolo distaccamento aveva formato con 2 carabinieri pontifici l'intera guarnigione di Cesenatico ed era stato fatto prigioniero all'arrivo dei volontari, che da quel luogo volevano portarsi a Venezia.

Questi prigionieri, ora liberati, furono consegnati dallo Scopinich al distaccamento delle

i. r. truppe a Volano; gli altri 162 prigionieri (fra i quali un inglese di nome Forbes che pretendeva il titolo di colonnello), furono scortati a Pola ai 5 di agosto dal vapore TRIESTE spedito a tal fine alla divisione navale di Punta Maestra.

Nel rapporto del tenente di vascello Scopinich sul fatto ora descritto, sono menzionate in modo molto encomiabile le gesta dell'alfiere di fregata Alessandro de Eberan, dei cadetti di marina Lindner ed Eberle non men che quelle dell'ufficiale al dettaglio Adriano Morelli.

Della ciurma s'ebbero nel medesimo rapporto speciali elogi: il pilota provvisorio Guglielmi, il secondo nostromo Benussi, il marinaio in 1^a Stefano Ivancich, il marinaio in 2^a Gritti, il marinaio in 3^a Nicolò Parenzan ed il vice-caporale dell'infanteria marina Antonio Tonnet. Il tenente di vascello Scopinich fu pure assai soddisfatto del comportamento e delle prestazioni del comandante della penice SENTINELLA, alfiere ausiliare di vascello Tianich e di quello della cannoniera CALIOPE, alfiere di vascello Cosulich.

Tanto lo stato maggiore quanto la ciurma

dell'ORESTE furono lodati dal comando di squadra del Dahlerup; in modo speciale però il tenente di vascello Scopinich, l'alfiere di fregata de Eberan e i due cadetti di marina; anzi ai due ultimi fu conferita l'effettività proposta dallo Scopinich e più tardi anche la medaglia d'argento al valore militare di 2^a classe.

1858.

23 marzo.

Infortunio di una lancia dell' i. r. fregata „Novara“.

Il 23 marzo del 1858 la fregata imperiale NOVARA, che compiva il suo celebre giro de mondo, si trovava in bonaccia, circa 7 miglia a nord-ovest della costa settentrionale dell' isola Grande-Nicobar ed il commodore de Wüllerstorff voleva approfittare dell' occasione per disegnar la pianta della costa vicina. Per i neccessari lavori fu spedita la piccola e la grande passera coll'alfiere di vascello Battlog, il cadetto di marina barone Cordon e 8 uomini. La fregata intanto si tenne quasi alla suddetta distanza da terra, incrociando con brezza crescente a vele basse.

Verso le 5^{1/2} pom. due uomini ritornarono colla piccola passera a bordo della fregata, an-

nunziando che quella grande s'era infranta nelle onde immense e che probabilmente era stata gettata alla riva. Al loro annunzio fu subito spedita un' imbarcazione per cercare possibilmente e la passera e l' equipaggio per riportarli a bordo della NOVARA. Uno dei due ritornati colla lancia, certo Giovanni Benvenuto, rovignese, marinaio di 3^a classe s'unì alla spedizione per indicare il luogo dove poteva trovarsi la barchetta smarrita. L' imbarcazione arrivò dopo circa 3 ore di viaggio, percorso parte a vela e la maggior parte però a remi, nelle vicinanze della costa, contro la quale con grande rumore infrangevansi le onde e per fermarsi gettò due ancorette proprio nel punto in cui si formava l'ultimo cavallone. La notte era oscura, soltanto poche stelle brillavano sul firmamento; la schiuma dei fiotti sembrava illuminar la situazione, sicchè nello sfondo scorgevasi la terra coperta di folte e vergini foreste.

Il comandante della lancia intendeva innanzi tutto di stabilire una congiunzione con quel punto della riva, su cui si presumeva fosse stata gettata l' imbarcazione pericolata, mediante uno

scandaglio ch'aveva preso seco. A ciò faceva d'uopo di un bravo nuotatore che seco portasse una cima del detto scandaglio, e passando tra le onde terribili toccasse terra. Era questa una impresa quant'altra mai ardita, se si consideri l'oscurità perfetta di quella notte, l'infrangersi spaventoso delle onde e la frequenza dei pescicani nel golfo di bengala. Alla domanda dell'ufficiale: „*Chi porta la cima a terra!*“ si annunziò tosto il marinaio Giovanni Benvenuto, che spogliatosi delle vesti superiori e legatasi la cordicella attorno la vita si gettò coraggiosamente in mare. Per alcun tempo si vide l'ardito nuotatore emergere di quando in quando dalle onde spumanti, poi sparve agli occhi dei compagni che lo seguivano trepidanti.

Passarono momenti indescrivibili di ansia e di timore, che parvero ore; finalmente fra il gaudio di tutti, ecco il segno stabilito. Un triplice strappo dato alla funicella annunzia che il coraggioso era arrivato alla riva. Trascorso alcun tempo si fece sentire il secondo segnale ed allora fu legata alla corda una più grossa, raggiunta da quelli alla riva. Dopo circa due ore altri segnali

stabiliti annunziarono che tutto era pronto per salvare la scialuppa. La ciurma della lancia ancorata giunse a prender la corda e così si potè salvare dalle onde la passera grande, coll'alfiere di vascello Battlog, il cadetto bar. Cordon e gli altri naufraghi che si trovavano sfiniti di forze e completamente inzuppati d'acqua.

Dopo che i naufraghi furono ristorati, la lancia prese la passera al rimorchio e la portò verso le 2 di notte e bordo della fregata. Al coraggio ed all'intrepidezza di un marinaio era riuscito a salvare la spedizione da una posizione criticissima.

Giovanni Benvenuto fu promosso per la sua valorosa azione a marinaio in 1^a e servì ancora lunghi anni in qualità di sott'ufficiale nell'i. r. marina da guerra.

1859.

7 luglio.

Un assalto della fregata imperiale francese „Impétueuse“ su Zara respinto.

Il vapore imperiale PRINCIPE EUGENIO stazionava fin dallo scoppio della guerra a Zara e stava agli ordini di quell' i. r. comando di fortezza. Per iniziativa del contr' ammiraglio de Fautz, i. r. comandante della squadra in Dalmazia, questo vapore incrociava di quando in quando nelle acque dalmate allo scopo di liberare, possibilmente dai nemici, le navi mercantili austriache, catturate dai francesi e dirette col carico di preda verso i porti della Francia. Durante una di queste escursioni il PRINCIPE EUGENIO incontrò ai 4 di giugno alle Punte bianche, dalla parte verso il mare una nave francese. Il comandante del vapore, tenente di vascello barone Moll la fece fermare e visitare. Nella vi-

sita si riseppe che la nave chiamavasi **RAOUL**, che apparteneva a Nantes e che si trovava in viaggio verso Trieste portante un carico di coloniali per diverse case commerciali di quella città. La nave aveva abbandonato S. Jago de Cuba già ai 25 di marzo, e non avendo toccato fino al suo arrivo nell'Adriatico verun porto intermedio, nessuno del suo equipaggio aveva notizie della guerra scoppiata.

Ciononostante, il comandante del **PRINCIPE EUGENIO** decise di catturare la nave e di rimorchiarla a Zara, giacchè era noto, come i francesi non usassero alcun riguardo verso le navi austriache che incontravano, come subito le catturassero e le conducessero nei porti francesi per farle colà giudicare da quei tribunali di preda. La cattura del **RAOUL** doveva quindi offrire occasione di usar rappresaglie, purchè queste fossero le intenzioni dei circoli dirigenti. Da principio si pensò di condurre il carico di preda a Pola, ed infatti addì 8 giugno, alle 7½ del mattino il vapore lloydiano **PLUTO** prese al rimorchio il **RAOUL** ed abbandonò, scortato dal vapore imperiale **PRINCIPE EUGENIO**, il porto di Zara.

Senonchè giunti alla distanza di 10 miglia avanti Promontore si videro dei forti incrociatori francesi e fu quindi giuocoforza di ritornare a Zara. Si decise allora di convocare un tribunale di preda a Zara ed intanto il carico del **RAOUL**, quale proprietà di cittadini austriaci, fu lasciato libero. Il **PRINCIPE EUGENIO** continuò ad incrociare, ma ebbe ben presto bisogno di maggiori riparazioni, che resero necessario perfino lo sbarco temporaneo dei suoi cannoni. In sua vece arrivò a Zara, dopo che le i. r. truppe avevano abbandonato Ancona, il vapore imperiale **CURTATONE**, comandato dall' i. r. tenente di vascello **Zaccaria**. Questa nave fino allora stazionante in Ancona, assunse il servizio prestato dal **PRINCIPE EUGENIO**.

Ai 7 luglio, verso le 4 $\frac{1}{2}$ del mattino la fregata francese apparve davanti a Zara e si ancorò dietro la Punta Amica; poi verso le 5 $\frac{1}{2}$ abbandonò il suo posto, e battendo bandiera parlamentare, domandò la restituzione della nave mercantile **RAOUL** catturata e la consegna dell' i. r. vapore di guerra **PRINCIPE EUGENIO**.

Il tenente-maresciallo barone **Nágy** rispose al parlamentario, che riguardo al **RAOUL** dovevasi

attendere il giudizio del tribunale allora allora convocato, ma che senz'altro respingeva la richiesta consegna del PRINCIPE EUGENIO. Di questo incidente fu subito avvertita telegraficamente la cancelleria militare centrale. In pari tempo si domandò istruzioni su ciò che doveva farsi col RAOUL, giacchè, essendo il suo carico proprietà di sudditi austriaci, non poteva riguardarsi come una vera preda. Il tenente-maresciallo Nagy si ebbe in risposta l'ordine di respingere nel modo più energico l'estradazione del PRINCIPE EUGENIO, di lasciar libero il legno mercantile RAOUL*), di accordarsi riguardo il carico già consegnato e di offrire, quale ultima concessione un indennizzo pecuniario, da stabilirsi in precedenza, all'equipaggio del RAOUL.

Avuta la risposta del governatore, che dichiarava di non voler consegnare a nessun patto l' i. r. vapore di guerra, il comandante del-

*) Il tribunale di Zara s'era già espresso per la libera pratica della nave mercantile RAOUL. Ai 7 luglio, quindi già prima che arrivasse l'ordine succitato, ma la domanda del comandante francese era stata respinta avanti che fosse pronunciata la sentenza in merito.

L'IMPÉTUEUSE minacciò di riunire l'intera flotta francese davanti a Zara. Intanto si postò colla sua fregata in posizione coperta nella Val Saline a circa 2000 m di distanza dalla fortezza dietro la punta Amica, aprendo il fuoco delle sue artiglierie. Ma gli fu risposto così vivamente e dalle fortezze e dall'i. r. vapore di guerra CURTATONE, ancorato in porto, che l'IMPÉTUEUSE dovette desistere dalla battaglia verso le 9 e dirigersi al porto di Lussinpiccolo dove si trovava la flotta francese per riparare avarie sofferte. Colà vi si fermò fino ai 10 di luglio.

Sul combattimento della fregata francese IMPÉTUEUSE, comandata dal capitano di vascello Excelmann e portante 56 cannoni, il direttore provinciale d'artiglieria riferì quanto segue:

„La fregata è delle più grandi. La sua batteria principale dovrebbe essere armata di 40 pezzi corti da 30 funti, mentre la superiore ne sembrava avere 8 lunghi dello stesso calibro, più 2 cannoni da 54 funti. Sotto il castello di prua dovevano essere montati due lunghi pezzi rigati di 30 funti l'uno.

La nave scaricava le sue bocche a salve,

aprendo il fuoco coi pezzi rigati da caccia, tirando poi alternativamente dalle batterie della destra, indi da quelle del fianco sinistro, cambiando a tal uopo la sua direzione coll'aiuto del timone.

Siccome la nave girò in tal guisa sei, o tutt' al più otto volte, si calcola che in complesso furono fatti 312—416 tiri, e ciò parte con granate cilindro ogivali dalle due bocche da caccia, mentre i pezzi delle batterie laterali non lanciarono che palle massiccie.

L'esito di questo cannoneggiamento fu il seguente: Delle granate ogivali 4 ne esplosero alla distanza di 3000—4000 m in buona parte entro il recinto delle mura; il resto dei proiettili finì in mare, raggiungendo appena l'imboccatura del porto senza punto esplodere.

Delle palle massiccie da 30 cinque caddero alla distanza di 2500—3000 m mentre quasi tutte le altre, senza punto raggiungere la fortezza, piombarono nell'acqua a 150—300 m dalla sponda.

Sicchè il danno che ci arrecò codesto bombardamento, tanto nell'interno delle mura che fuori, fu oltremodo piccolo.

Circa l'azione nostra è duopo menzionare, che l'attacco della fregata da parte della fortezza venne sostenuto da sei bocche da difesa di 18 funti l'una, le quali dirigevano il loro fuoco verso la Valle Soline, tirando però a palle arroventate, sicchè rispondendo lentamente il fuoco nemico si lanciarono in tutto 95 tiri. Questi colpirono la fregata ben otto volte, una nella pina e cinque nello scafo mentre un proiettile colpì il fumaiuolo vicino alla macchina ed uno l'albero di mezzana.

La nave nemica, che venne osservata continuamente mediante un cannocchiale, ebbe per ben tre volte a spegnere un incendio appena sviluppatosi“.

Dopo la partenza dell'IMPÉTUEUSE arrivò a Zara un telegramma da Vienna che annunciava l'armistizio conchiuso. Tutti gli appartenenti all' i. r. marina da guerra, che avevano avuto parte nel respingere l'assalto su Zara, si ebbero per la loro operosità lode ben meritata. Il tenente di vascello Zaccaria, comandante del CURTATONE si ebbe la croce al valor militare. Del tenente di vascello barone Moll, comandante

del PRINCIPE EUGENIO (morto da eroe nell'anno 1866 quale capitano di vascello e comandante della corazzata imperiale DRACHE) relazionò a guerra compita l' i. r. governatore militare della Dalmazia tenente-maresciallo Nagy quanto segue:

„Il tenente di vascello bar. Moll dimostrò in molte occasioni la sua valentia quale ufficiale di marina bene istruito e quale coraggioso soldato. Per lui non esistevano pericoli in mare, nemmeno allorquando le navi francesi da guerra tenevano indefessamente d'occhio le coste dalmate.

Egli correva dovunque fosse bisogno, senza essere punto disturbato andava e ritornava da Cattaro a Lissa ed in altri luoghi più vicini sì, ma non meno pericolosi“.

1860.

7 e 8 gennaio.

La corvetta imperiale „Dandolo“ in una grande burrasca presso la costa del Marocco.

La corvetta imperiale DANDOLO comandata dall' i. r. capitano di fregata Riccardo Barry si trovava ancorata addì 7 gennaio 1860 nell' avamposto di Malaga, che non è difeso dai venti di levante, quando nelle ore pomeridiane questi si sollevarono con forza insolita, sicchè il comandante, non reputando cosa prudente di fermarsi ancora all' ancoraggio, si decise alla partenza verso le 5 pom.

La speranza di raggiungere già nelle ore del mattino lo stretto e l' ancoraggio nel porto sicuro di Gibilterra svanì, allorchè verso le 11 della notte incominciò a soffiare il vento da ponente con impeto di burrasca, per cui fu gioco-forza diminuire le vele. Le onde fattesi insolita-

mente alte erano molto incrociate in seguito al vento da ponente, che aveva soffiato già nei giorni antecedenti. Verso il tocco dopo la mezzanotte il vento degenerò in uragano; il mare gettava monti d'acqua acuminati che si arrovesciavano in tutte le direzioni, ora alzando la corvetta come una palla sul punto più alto, ora sprofondandola nei profondi abissi dell'acqua; la nave tutta fremeva, la sua coperta era addirittura un vero lago causa le masse d'acqua che vi si riversavano sopra. Il capitano di fregata Barry, distinto ed esperto uomo di mare, dice nella relazione stesa sui fatti accennati, che egli non aveva ancor mai fatto un simile viaggio. Pareva cosa del tutto innaturale che nel bacino del Mediterraneo si potesse sviluppare onde di tale altezza, quali le può causare soltanto un Tornado nell'India occidentale od il Taifun nelle acque cinesi. L'acqua entrava dappertutto nel bastimento; nella batteria aveva raggiunto l'altezza di un piede e non potendo scorrere sufficientemente per le manichelle, si diffondeva di là per la macchina e persino nelle stive, sicchè bisognava di quando in quando aprire gli sportelli

della batteria per formare uno sfogo, ciò che però non poteva farsi che con grande circospezione e soltanto per pochi secondi. Quando si dovette mettere in motto la macchina si vide che il carbone era talmente inumidito da non poterlo adoperare; veri torrenti erano entrati nel deposito del carbone inondandone il combustibile. Si dovette perciò spezzare le tavole, le banche, i remi ed altro legname e adoperarlo pel fuoco.

La nave prendeva delle forti mascate e non obbedendo più al timone si trovò in ballia dell'uragano ululante e del mare agitatissimo che spingevano alla ronzia verso lo stretto. Dai calcoli di stima fatti verso le 3 del mattino risultò, che la corvetta non poteva essere più distante dal faro di Ceuta che otto miglia; eppure il faro non lo si scorgeva, sebbene lo si potesse avvistare alla distanza di 25 miglia.

L'atmosfera tutta fumarea, che rischiarata dalla luna faceva apparire ogni cosa di un colore giallo-oscuro, i marosi sempre più alti, i movimenti terribili della nave, tutto ciò concorreva a rendere più difficile il servizio delle vedette,

che non potevano scoprire il faro tanto desiderato. La situazione era disperatissima, sicchè il comandante credette opportuno di convocare tutti gli ufficiali a consiglio per esporre loro la situazione e domandare il loro parere. L'opinione generale si fu, che la nave non doveva continuare il suo cammino ma bensì mettersi alla cappa e sostenersi in quella posizione, fintanto che si avvistasse il fanale di Ceuta o quello della punta Europa di Gibilterra.

Si orzò; l'armo del parrochetto riuscì pure, sebbene con immane fatica e continuo pericolo della propria vita, a chiudere alla men peggio la vela del suddetto pennone ormai terzaruolata in fortuna.

La corvetta giaceva così colle mure della sinistra ed il solo ghis di trinchetto, nonchè la trinchettina di fortuna, colla prora rivolta a Ostro, ma l'abbrivo era tuttora considerevole e la deriva di ben cinque quarte, per cui in meno di un' ora s' avrebbe dovuto collidere con la costa maroccona.

Il rollio e le ficate della nave, messa così al vento si facevano sempre più forti. Tutto ad

un tratto la corvetta si sbandò sul fianco destro, in guisa che sembrava non potersi più sollevare. L'imbarcazione che da quella parte pendeva sulle grue poppiere, colta da un'onda, fu da questa ingoiata. Le parti dell'alberatura di rispetto, sostenute da forti forchettoni di ferro all'infuori dell'opera morta si frantumarono e sparirono fra le onde. Questi frantumi si unirono più tardi ad un albero di gabbia guernito d'avanzi di vele e cordami, che probabilmente provenivano da un naviglio pericolante nella stessa notte. Le caldaie, in seguito all'insolito rollio del bastimento facevano acqua, la quale ad ogni tratto spegneva i fuochi. L'alzare il fumaiuolo a telescopio divenne ardua impresa, non potendo in nessuna guisa rattenerne i venti di sostegno senza i quali il camino minacciava di cadere. Allorquando ambedue le àncore furono allestite, impresa non facile davvero, se si considera che il castello tutto ogni momento si trovava sommerso dalle onde; quando infine si dovette apparecchiare e scuri e piccozze per tagliare gli alberi all'estremo bisogno ognuno a bordo comprese essere imminente l'arrenarsi

della corvetta, che certo non avrebbe potuto sorreggersi all' ancoraggio con una burrasca di tal sorta, ma soprattutto con un mare talmente indiavolato.

La situazione era purtroppo disperata; se la nave veniva gettata a terra sugli scogli della rocciosa costa maroccana era salva la vita dal naufragio; se cadeva però nelle mani delle selvagge tribù dei Cabilli, che combattendo appunto allora contro la Spagna, non avrebbero risparmiato l'equipaggio della DANDOLO. Già da ore tutti gli ufficiali e la ciurma, eccetto quella addetta al servizio della macchina, si trovavano in coperta grondanti d'acqua, agghiacciati dal freddo, attenti soltanto agli ordini del capitano, che legato se ne stava sul ponte di comando assieme all'ufficiale di guardia aspettando muti l'imminente fine disastrosa.

Tutti ritenevano la nave perduta, ma la disciplina rigorosa faceva sì che in nessuno si riscontrassero segni di codardia.

Il comandante, sorpassando l'urlo dell'uragano, promise un gran premio a colui che primo annunciasse il faro da lungo tempo desiderato.

Invano centinaia di occhi si spinsero nella direzione presunta; passarono minuti pieni di angoscia; già i vapori e la luce della luna coperta dalle nubi permettevano di scorgere alla destra, alla sinistra e di fronte i contorni velati dei monti maroccani, quand' ecco dalle sartie di trinchetto sottovento si ode il grido: „*Il faro a dritta!*“ Era il gabbiero Giraldi, che primo aveva avvistato il fanale salvatore. Tutti gli occhi si diressero da quella parte e in breve si constatò essere il fuoco intermittente che riluceva ogni minuto, quello del faro di Ceuta, in direzione di ponente libeccio 3 miglia circa distante, per cui la situazione in cui si trovava la nave in questo momento non poteva essere più critica.

Non c' era più tempo da perdere per prendere le altre mure. Ma come difficile e lunga si presentò tale manovra, giacchè la nave non obbedendo al timone non voleva poggiare.

Il vapore, che in seguito alle caldaie avareate ed il combustibile pregno d'acqua, s'andava generando troppo lentamente, non bastava tuttora per mettere in moto la macchina. I minuti che quì trascorsero accrebbero sempre più

l'ansia, finchè l'elice, se anche a gran stento, principiò a ruotare. Ma ogni qualvolta la poppa veniva sollevata dalle onde irrompenti e l'elice usciva con ciò dall'acqua, le sue ruotazioni si facevano quasi innumerevoli, mentre nell'acqua stessa l'azione si rendeva pesante ed interrotta da forti scosse. La gente del parrocchetto con somma abnegazione saliva sulle sartie di trinchetto sopravento, durando immensa fatica nel sostenersi ben a dovere, per non rimaner vittima del vento imperversante. Sul cassero stavano pronti i carpentieri ed i migliori sott'ufficiali con le manaie in mano, per atterrare l'albero di mezzana, qualora non fosse stato possibile far poggiare la nave entro alcuni minuti. Finalmente odesi l'elice fare alcune rapide ruotazioni: 16 braccia erculee riescono mettere il timone alla banda e lentamente, vale a dire a quarta a quarta la nave rivolge la sua prua verso il faro di Ceuta ormai troppo vicino. Quando la corvetta aveva raggiunta la direzione di maistro e sormontata così a gran stento troppo da vicino la punta fatale, ognuno si sentì riconfortato, giacchè l'imminente pericolo di naufragare era felicemente cessato.

Anche nello stretto il mare era agitatissimo e non fu quindi possibile di sopravventarsi verso la baia di Gibilterra, giacchè la nave non governava punto a seconda del bisogno. Non restò altro che correre in fil di ruota nell'oceano, cercando riparo da vento e mare dietro il capo Spartel.

A basse vele la corvetta stette alla cappa fino il 9 di gennaio assieme a ben 40 altre navi nello spazio di mare fra il suddetto capo ed El-Araisch. Allorchè il vento girò a scirocco diminuendo assai in forza si potè entrare di nuovo nello stretto, gettando l'ancora a Gibilterra alle 5 del pomeriggio. Quì si trovava tutta la flotta inglese e francese con le alberature ammainate in fossa e macchine pronte; si vedeva però che la maggior parte delle navi doveva aver sofferto molto durante i giorni disastrosi della burrasca. L'ammiraglio inglese saputo del pericolo incorso dalla corvetta austriaca nella notte tremenda dal 7 all'8 gennaio e come fosse scappata dal sicuro naufragio si congratulò cordialmente col di lei comandante capitano di fregata Barry.

Il numero degli infortuni accaduti durante questo uragano fenomenale nella parte occidentale del Mediterraneo non potè venir constatato con sicurezza. Dalla corvetta si videro i frammenti di un vapore di guerra spagnuolo pericolato presso Algesiras; sulle dune di sabbia del territorio neutrale di Gibilterra giaceva verso la parte del Mediterraneo, la carcassa di un vapore della messaggeria francese e di un brik olandese a palo; avanzi di bastimenti sullo scoglio di Gibilterra dimostravano che anche là dovevano essere accaduti dei naufragi.

Il capitano di fregata Barry lodò nel rapporto sull'accaduto l'ufficiale al dettaglio tenente di vascello Kronnowetter (morto nel 1890 quale contr'ammiraglio i. p.) e l'alfiere di fregata Riccardo Pogatschnigg (morto nel 1895 quale contr'ammiraglio i. p.), così pure i macchinisti Alberto Hacker e Giovanni Spetzler. Inoltre lodandone il coraggio e l'abnegazione, propose l'avanzamento dei seguenti marinai:

Nostromo di 3^a classe: Girolamo Penso;
Quartiermastro: Marco Millich; Gabbiere: Antonio Ferro.

Marinaio di 1^a classe Antonio Benussi.

"	"	"	Andrea Franceschi,
"	"	"	Bernardo Livnello,
"	"	"	Michele Lovrich,
"	"	"	Carlo Zar,
"	"	"	Girolamo Martinolich.

Marinaio di 2^a classe Antonio Bussanich,

"	"	"	Bartolomeo Ruggier,
"	"	"	Carlo Bevilacqua.

Anche per la fanteria marina composta in gran parte da polacchi e ruteni, nonchè per l'artiglieria marina il capitano ebbe nella sua relazione parole d'encomio; così pure fece menzione speciale dello zelo con cui gli addetti alle macchine avevano disimpegnato ai loro gravi doveri.

Il comando superiore della marina di allora, accordò le chieste promozioni, mentre con espresso decreto diretto al comando della nave dichiarò d'essersi persuaso, in base alle relazioni ricevute, che la corvetta imperiale affidata al capitano di fregata Riccardo Barry non poteva essere in mani migliori.

1864.

9 maggio.

Il combattimento navale presso Helgoland.

Sunto di una lettera dell' i. r. tenente di vascello Edmondo cav. de Henneberg dello stato maggiore della fregata imperiale RADEZKY dd. 12 maggio 1864.

....Addì 4 aprile ci unimmo in Lisbona alla nave ammiraglia, fregata imperiale SCHWARZENBERG nè posso descrivere la premura di avanzare che aveva il capitano di vascello Tegetthoff.

All' arrivo trovammo tutto il nostro occorrente pronto. Appena gettata l' àncora ci contornarono delle maone provviste di carbone e di acqua, mentre in pari tempo ci si comandava strettamente di completare quanto prima possibile le nostre proviande. Ciò fatto, si partì per Brest! Ci rincrebbe non poco di non poter allora visitare Lisbona; oggi però ne ringraziamo maggiormente il comandante. Trattenuti

dal mal tempo e respinti due volte dal passaggio del golfo di Biscaglia, arrivammo appena ai 14 aprile a Brest e là completammo le nostre provviste di carbone partendo ai 23 aprile, appena che Tegetthoff ebbe ricevuto il chiesto permesso di unirsi possibilmente alle navi prussiane, ancorate a Texel. Si può dire che i nostri preparativi per la guerra incominciarono da Brest. Da quel tempo nessuno di noi dormì spogliato fuorchè in porto, e la ciurma doveva dormire sul posto di combattimento vicino ai cannoni. Senza incontrare il nemico, arrivammo ai 25 di aprile a Deal. Tegetthoff tentò invano di aver quì notizie dei danesi, che anzi, neppure del vascello KAISER e della fregata corazzata DON JUAN D'AUSTRIA nulla si sapeva, per cui egli decise di domandare ordini a Vienna. Gli fu risposto che gli si lasciava libero campo di operare secondo l'opportunità del caso. Si fu allora che partimmo per Texel. Là trovammo la divisione navale prussiana — due piccole cannoniere a elice ed un vapore a ruote, in tutto con 8 cannoni — ed uniti entrammo il 4 maggio in Cuxhaven.

Durante tutto il viaggio si manovrò diligentemente per quanto lo si potè, ma il mare, quasi sempre assai agitato, ce ne offrì ben poca occasione ed in porto avevamo abbastanza lavoro per completare le nostre provvigioni. Se si pensa che l'equipaggio constava in massima parte di reclute, appena da due mesi a bordo, mi si crederà se confesso, che di quando in quando un timore mi assaliva pensando come questa gente si sarebbe comportata in un combattimento. Però già allora si poteva notare, che erano assai obbedienti e docili.

Avvisati, che navi danesi erano state viste presso Helgoland, abbandonammo ai 6 di maggio Cuxhaven ed in breve scorgemmo una grande fregata, che però raggiunta dalla SCHWARZENBERG issò bandiera inglese.

Già si ritornava, anzi si stava per entrare in Cuxhaven nelle ore antimeridiane del 9 maggio quando il nostro console ci avvisò che tre grandi fregate danesi erano state avvistate con tutta sicurezza nelle vicinanze di Helgoland. Sull'istante, in mezzo a fragorosi Urrà, dirigemmo la

prora in alto mare e verso l'una pom. vedemmo realmente i danesi.

Erano tre navi e precisamente le fregate NIELS-JUEL (42 cannoni), JYLLAND (44 cannoni) e la corvetta HEIMDAL (16 cannoni) comandate dal commodore Suensen, che con gli alberetti issati e le vele chiuse in linea di battaglia, e come si vede avvicinandosi, anche in istato di attacco si avanzavano circa in direzione di ponente libeccio verso Helgoland. Ancor noi in linea di battaglia ci dirigemmo verso N N Ov. Precedeva la SCHWARZENBERG, cui teneva dietro subito dopo la RADEZKY ed a grande distanza i prussiani. Noi avevamo ammainati gli alberetti ed appena scorti i danesi allestimmo le navi pel combattimento. La rota di ambedue le flottiglie era tale, che non cangiandola nè noi nè i danesi, lo scontro doveva seguire all'altezza di Helgoland. Soffiava leggera una brezza da N Ov, il mare era completamente tranquillo, il tempo magnifico. A Helgoland era ancorata la fregata inglese AURORA, che pacifica aspettava ciò che stava per accadere. Dirigemmo ancora alcune parole d'incoraggiamento ai nostri marinai, che

le accolsero con fragorose ed entusiastiche grida di Urrà, ripetute dippoi allorchè il commodore diede il segnale: „*La nostra eroica armata ha vinto; facciamo così anche noi!*“ — e subito dopo: „Mi si segua nella scia!“

All' 1 e 59 m. pom. la SCHWARZENBERG poggiò verso i danesi che si diressero subito contro di noi ed in pari tempo la SCHWARZENBERG aprì il fuoco. Dalla parte dei danesi rispose il NIELS-JUEL e così la battaglia cominciò a 9—10 gomene di distanza che poi si diminuirono fino a 7. Fino allora si poteva dire che avevamo sfilato uno davanti l'altro; ma quando noi ed i danesi voltammo, si trovammo alla sola distanza di due gomene o tutt' al più 2 e mezzo.

Subito dopo il primo tiro dei danesi, aprì il fuoco anche la RADEZKY, e da quel punto tirò ogni pezzo appena pronto, da principio fino alla contromarcia, però sempre con una certa quiete.

In quel primo scontro ricevevmo nell'opera viva del bastimento ben 10 tiri, ma colpiti furono soltanto due uomini, uno mortalmente, l'altro gravemente. Nella mia batteria ricevevmo

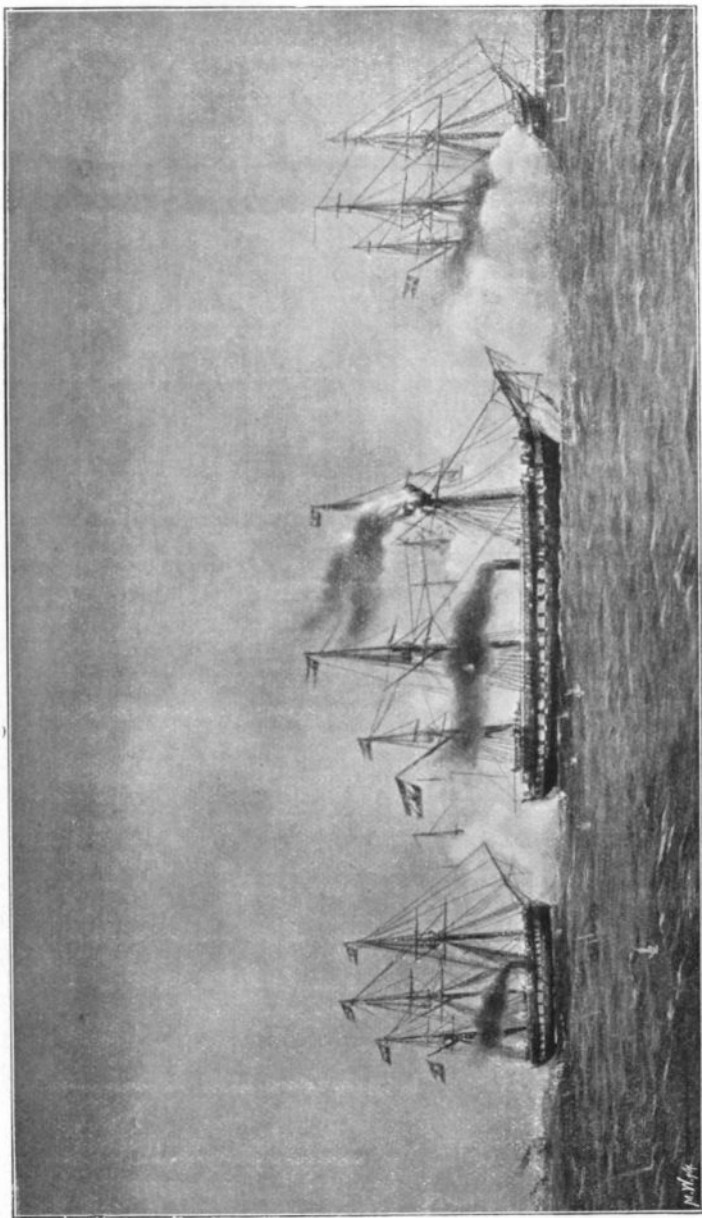
da quella parte soltanto 4 colpi, ma dopo d'esserci girati a brevissima distanza, quasi in linea trasversale di fronte ai danesi, il fuoco divenne vivacissimo e veramente micidiale. La SCHWARZENBERG soffriva più di tutte le navi perchè i danesi avevano concentrate tutte le loro batterie contro di lei.

Senza dubbio il nemico aveva ottime informazioni sul conto delle nostre navi, per cui assalì con tutte le forze la SCHWARZENBERG, sapendola la migliore e la più forte; appena più tardi prese di mira noi; in quanto ai prussiani nemmeno li badava. Probabilmente voleva disfarsi anzitutto di noi, ben pensando che i prussiani sarebbero stati poi inermi di fronte alla forza numerica delle ottime e celerissime navi danesi.

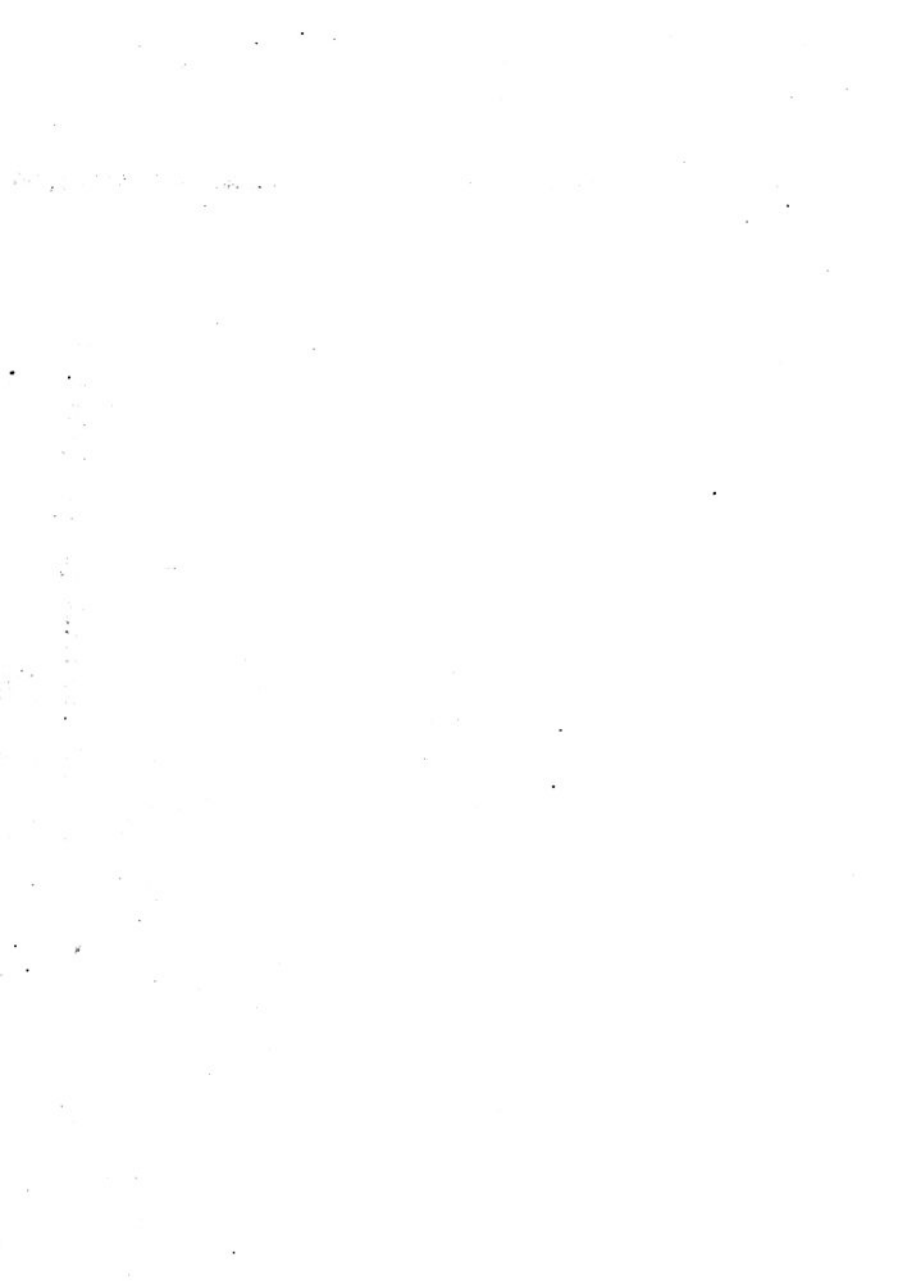
Così si continuava a tutta forza; si tirava il più presto possibile, anzi le palle danesi, che ci scoppiavano daccanto dimostravano che anche il nemico non risparmiava le sue forze. Il combattimento, a quanto parevami, non poteva durare più a lungo; in mezz'ora tutt' al più doveva seguire la decisione. Quand' ecco una gra-

nata va a colpire la pancia del parrocchetto della SCHWARZENBERG, sviluppandovi istantaneamente il fuoco su tutto l'albero.

Già prima la SCHWARZENBERG aveva spento due incendi, uno presso la polveriera, che causato da una granata ivi scoppiata aveva ucciso tre uomini addetti al trasporto della polvere; l'altro nel deposito delle vele, causato pur esso da una granata nemica. Un altro incendio scoppiò nella batteria, ma subito fu spento; 40 uomini erano già fuori di combattimento, mentre gli altri erano sfiniti dalle fatiche immense, con le quali, senza diminuire il fuoco dell'artiglieria avevano signoreggiato sugl'incendi. Il fuoco, appena scoppiato nell'alberata era più pericoloso, giacchè diretti verso nord avevamo il vento proprio in prua. La SCHWARZENBERG tentò invano di spegnere il fuoco pur continuando il cannoneggiamento anche quando l'albero di parrocchetto col suo pennone precipitarono in coperta. Si fu allora che Tegetthoff, cedendo alla dura necessità, si decise d'interrompere verso le 3³/₄ pom. il combattimento ritirandosi verso Helgoland per poter colà spegnere l'incendio senza disturbi.



Il combattimento navale presso Helgoland.



Come un leone ruggente, che fino all'ultimo mostra i suoi artigli al nemico, la SCHWARZENBERG si ritirò — spettacolo magnifico! — circondata da una doppia cinta di fuoco.

Veniva la volta alla RADETZKY, che doveva rimpiazzarla. Non vi posso descrivere quel breve tempo in cui i danesi tirarono sopra di noi. Ogni colpo, ogni palla scoppiava nel nostro bastimento, ma ogni palla che ci colpiva veniva anche subito corrisposta. Ci toccarono 46 colpi nel vivo della nave, de' quali 15 sott'acqua.

Nella mia batteria caddero 16 colpi che uccisero 2 uomini, ne ferirono 7 gravemente e 10 leggermente. Questi ultimi restarono tutti al loro posto e lavorarono avanti senza punto scomporsi.

Purtroppo ben presto risuonò anche da noi il grido: „*Fuoco a bordo!*“ Una granata s'era introdotta nella cancelleria del contabile sita nel corridoio, ove scoppiando aveva incendiato una quantità di carte e manoscritti, asportandoli sotto coperta, anzi qualcuno anche nei locali del deposito delle palle che ne era pieno. Nonostante il pericolo del luogo incendiato la calma non fu

alterata neppur per un istante, tant' è vero che nessuno abbandonò il suo posto, tranne coloro che ne ricevettero l'ordine. Il fuoco si espanse rapidamente come prima, ma grazie alla prudenza ed energica intervento di un macchinista, di un cadetto di marina e di alcuni uomini fu soffocato in breve. Un'altra granata esplose in coperta vicino ai cannoni rigati, ne smontò uno di questi quasi interamente, eppure il capopezzo del cannone attiguo non si scompose un istante e sparò il suo colpo. A poco a poco ci discostammo dai danesi che tentarono due volte — però senza successo — di scagliarci addosso un' infilata di tutta la batteria. Alla fine non agiva più che il solo cannone a perno di poppa. Allora potei salire in coperta a pigliare una boccata d'aria fresca.

Purtroppo anche quì l'aspetto che offriva la RADETZKY non era migliore di quello sotto coperta, anzi era ben peggiore, giacchè i tiri danesi ci oltrepassavano, causa questa per cui perdemmo relativamente meno gente della SCHWARZENBERG.

Si l'albero di trinchetto che quello di

maistra non avevano che una sol sortia illesa; gli stessi alberi suddetti portavano i segni delle palle; il bum della randa era spezzato a mezzo; diversi stragli ed alcuni paterazzi erano frantumati, così pure lo erano alcuni cavi di congiunzione e le strozze del pennone di maistra, il quale per miracolo rimase sospeso ad uno dei suoi mantigli sostenendosi nel mezzo sull'alberetto di papafico, con cui s'impigliò a caso. Delle imbarcazioni due erano rese inadoperabili. In molti luoghi di coperta si vedevano laghi di sangue, specialmente da prua, ove due uomini ed un cadetto di marina erano rimasti feriti mortalmente da una bomba sola ed un terzo ucciso. In tutto furono cinque morti; di feriti ne avemmo 25, senza contare le piccole scalfature e contusioni. A bordo la SCHWARZENBERG vi erano 36 morti, fra cui l'auditore e circa 80 feriti. Le perdite maggiori, e non proporzionate della SCHWARZENBERG si spiegano da ciò che essa ricevette il primo saluto dei danesi in tutto il suo furore, dalla circostanza, che gli sportelli dei suoi cannoni sono assai più vicini l'uno dall'altro che non sulla RADEZKY e finalmente

dal fatto che sull'ultima le palle si scheggiavano per la qualità del suo legname assai meno che non sulla SCHWARZENBERG. Inoltre la SCHWARZENBERG fu assai disgraziata: due sole granate atterrarono al loro scoppio ben 22 uomini. I prussiani non ebbero perdite, anzi non li colpì neppure una palla. A quanto potè notarsi i danesi non li avevano presi di mira.

Fortunato fu il nostro stato maggiore. Eccettuato il capitano-auditore Kleinert, colpito da una delle prime palle ai fianchi ed alla spina dorsale e morto subito dopo, il cadetto di marina Turkovits della SCHWARZENBERG, a cui si dovette amputare una gamba, ed il cadetto Belsky della RADEZKY morto il giorno dopo, non avemmo a deplorare altre perdite.

Scalfiature e contusioni di scheggie ne ebbero moltissimi ed anche io zoppico ancora dal piede sinistro causa una scheggia di legno che mi colpì alla coscia; il nostro comandante fu ferito leggermente all'orecchio. I danesi spararono molto con granate e con palle acuminate, ma anch'io adoperai quasi l'intera provvigione di palle. Circa 500 furono i colpi sparati contro

di noi, quasi la metà a granate e se a grande distanza il tiro dei danesi era in generale incerto e lento, bisogna confessare che da vicino miravano bene, scaricando molto celermente. Il peggior tiratore fu il HEIMDAL.

Durante tutto il combattimento i nostri si comportarono da valorosi, anzi dobbiamo registrare diversi atti di vero disprezzo della morte.

Mentre si trasportava il cadetto Belsky, ferito mortalmente dal suo cannone, egli, radunando le ultime forze gridò ai soldati: „*Evviva l'Imperatore, coraggio e difendetevi fino all'ultimo uomo!*“

Furono quasi le sue ultime parole.

Un uomo della mia batteria è ferito da una scheggia di legno al viso ed alla spalla e così gravemente, che si dichiara perduto il suo occhio destro; cadde e lo si trasporta sotto coperta per lasciarlo. Neanche due minuti dopo vedendolo barcolante avanzarsi al suo cannone gli domando che cosa voglia fare in quello stato.

„*Sior — mi rispose — con un ocio no ghe vedo vol dir che tirerò co' st' altro*“, e stette fermo al suo posto fino alla fine.

Ora che ho veduto cosa si possa ottenere coi nostri dalmatini e coi veneziani, sostengo che la nostra gente a nessuna nazione del mondo è seconda. Che cosa non si sarebbe potuto fare, se la nostra Marina fosse stata meglio preparata alla guerra! Ma purtroppo le nostre forze erano disperse, altrimenti avremmo avuto una splendida vittoria.

Alle 4 $\frac{1}{2}$ pom. ci ancorammo davanti ad Helgoland; la SCHWARZENBERG però restò in mare per tagliare l'albero di trinchetto e per spegnere il fuoco. Alcuni dei nostri ufficiali che si recarono a bordo della medesima colle imbarcazioni ancora adoperabili ci hanno dipinto un quadro tristissimo della povera fregata. Ogni morto giaceva là dove era caduto, giacchè morti e feriti si seguivano troppo presto per essere trasportati altrove e la ciurma aveva abbastanza da fare per spegnere l'incendio e presso i cannoni; tutt' al più, chi troppo impediva il servizio di artiglieria veniva rimosso un po' da parte.

Le ferite a bordo di una nave sono di solito gravi, perchè causate soltanto da bombe o da scheggie; sulla SCHWARZENBERG però erano

addirittura spaventosissime avendo la maggior parte delle palle colpito fino a fondo, ed è per ciò ancora, che una quantità di braccia e di gambe giacevano là sparse nella batteria. Aggiungi il gemito di tanti feriti, lo sdruciolare sopra tanto sangue, l'inciampare sopra cadaveri e sopra feriti mutilati orribilmente, sopra membra spezzate e sopra scheggie; il fracasso dei pezzi di ferro e di legno cadenti in coperta dall'albero in fiamme; il rauco gridar, con cui i marinai s'incoraggiavano allo spegnimento del fuoco; frammezzo di quando in quando il comando serio e deciso di un ufficiale, il crepitare delle fiamme avidamente lambenti l'albero ed il cordame — tutto questo quadro avvolto in denso fumo, squarciato soltanto ogni qual tratto dalla luce rossastra del fuoco — e si avrà appena una pallida idea dell'aspetto offertosi ai nostri ufficiali quando visitarono la SCHWARZENBERG. E nonostante tutte queste avarie, appena fu reciso il trinchetto, ordinati i frantumi della manovra che pendeva da ogni parte, in fine alla buona messa in assetto la nave, abbandonammo verso le 9 di sera Helgoland, dove si stava

sicuri, per dirigerci a Cuxhaven ed incontrare forse i danesi davanti a quel porto.

Che Tegetthoff sia stato assai ardito lo sa ognuno di noi; ma questa è l'azione più ardita ch'egli abbia mai fatto!

Anche i danesi devono aver ricevuto la loro porzione, altrimenti si sarebbero postati avanti a Cuxhaven, sicuri della loro forza numerica. Essi senz'altro avrebbero dovuto presupporre, che essendo impossibile alle navi di fermarsi lungamente davanti ad Helgoland, non si avrebbe cercato di toccare quel porto.

Qui si diceva che il NIELS JUEL fosse affondato causa danni sofferti; anzi degli amburghesi mi assicuravano che un telegramma di questo tenore era stato affisso a quella Borsa. Però durando fra questa gente l'esacerbazione contro il nemico, si dev'essere assai cauti nell'accettare ciò che dicono di sfavorevole a carico dello stesso. Ad ogni modo i danesi hanno ricevuto la loro porzione, e noi possiamo confessarlo onestamente e con franchezza: abbiamo fatto il nostro dovere. In realtà Tegetthoff si è battuto valorosamente ed ha adempite tutte le

nostre più audaci speranze. Eppure ciò era assai difficile perchè tutti aspettavano molto da lui.

Rare volte fu idolatrato un ammiraglio così come egli lo fu. All'annunzio ch'era stato nominato contr'ammiraglio la ciurma si gettò nella sua cabina, lo portò sopra coperta e là gli dovette tenere un discorso, accolto da fragorosi Urrà! Eppure nella batteria erano distesi 36 morti e 85 feriti! La popolazione di Cuxhaven dimostrò un vero entusiasmo per noi, entusiasmo che si accentuò cominoventissimo quando con imponente funerale seppellimmo i nostri 41 morti. Durante il diner, al quale il contr'ammiraglio invitò tutti i comandanti delle navi, tutti gli ufficiali e molti cadetti di marina fu portato fra altri, anche questo brindisi caratteristico:

„Evviva il nostro contr'ammiraglio! Evviva l'eroe delle 2 gomene! Evviva il prossimo combattimento alla distanza di una gomena!“ Arrivarono finora innumerevoli telegrammi, chè recarono congratulazioni a Tegetthoff e alla squadra; sommamente ci commossero gli auguri dei nostri commilitoni.

Osservando più attentamente i danni sof-

ferti che andiamo riparando alla meglio possibile, si mostrò che non abbiamo ricevuto soltanto 46 colpi alla sinistra come accennai più sopra, ma bensì 51. Gli alberi nostri di gabbia e mezzana sono anch'essi offesi, anzi il primo si deve cambiarlo.

Il camino mostra 3 buchi; nella mia batteria fu fracassato un carretto e perforata una braga e 2 paranchi laterali.

Dei nostri feriti morì uno; di quelli della SCHWARZENBERG tre. Ci stanno ancora attaccate nel corpo della nave alcune palle danesi; tre, che caddero nella batteria, le abbiamo già allontanate con altri colpi, avendo un calibro eguale alle nostre.

Il combattimento può ben definirsi così: Fu interrotto da parte nostra ed i danesi non tentarono neppure di riprenderlo ne d'inseguirci, come senza dubbio avrebbero potuto, anzi come sarebbe stato loro facilissimo se lo avessero voluto.

1869.

20 febbraio.

Camerati fedeli.

Ai 20 febbraio 1869 la fregata imperiale RADEZKY incrociava nel canale di Lissa. Era un sabato verso le 10 del mattino, quando appunto s'era terminato di pulire il bastimento, come si usa settimanalmente, e l'equipaggio era tutto intento, ognuno al suo posto, a lucidare i cannoni, le armi ed altre cose di metallo. Il cielo era sereno, soffiava soltanto una brezza leggera ed il bastimento camminava a gonfie vele. Il comandante, capitano di vascello cav. de Daufalik si trovava coll' ufficiale di guardia, tenente di vascello de Jäger sul ponte; l'ufficiale al dettaglio teneva nella batteria il rapporto giornaliero, il medico visitava i suoi ammalati al-

l'ospedale di bordo; in breve, ognuno accudiva ai suoi doveri — come lo domanda il servizio severo di una nave da guerra — e nessuno immaginava che soli pochi istanti la separavano dalla parte dell'eternità.

Quand'ecco, d'un tratto si fa udire una detonazione terribile! Dall'interno della nave si leva repentinamente una colonna di fumo e la parte di poppa comincia ad affondare, prima adagio, poi sempre più, sempre più celermente, mentre la parte di prora s'inalza sì da far stare il bompresso quasi perpendicolarmente. Un minuto, e la RADETZKY era scomparsa! Frantumi d'ogni specie, cadaveri e uomini nuotanti, dei quali molti lottavano ancora colla morte, segnano il luogo, dove poco prima si cullava con tutta sicurezza il superbo legno di guerra.

Vittime di questa esplosione subitanea, la di cui causa non poté venir precisata fino al giorno d'oggi, furono 22 persone appartenenti allo stato maggiore e 323 uomini dell'equipaggio; si salvarono soltanto un ufficiale, l'alfiere di vascello Carlo Barth e 22 marinai. Coloro che lottavano colle onde, cercavano di poter toccare

•

qualche rottame della nave, galleggianti sull'acqua, di avvinghiarsi al medesimo e di incoraggiarsi vicendevolmente a perseverare. Si tentò anche di metter assieme una zattera ma ai più, agghiacciati dal freddo, mancarono le forze dopo poche ore, sicchè a poco a poco molti sparirono nelle onde. Ognuno combatteva per la propria vita e procurava di tenersi stretto a quel pezzo di legno a cui s'era affidato, finchè le forze già mancanti lo permettevano. Ma anche in quelle ore di angoscia si compirono veri atti magnanimi e di mutuo sacrificio. L'esempio più commovente di fedele amicizia marinaresca è certo quello che siamo per narrare e che merita di essere tramandato ai posteri.

I marinai Giovanni Zaar e Francesco Jussich si trovavano al momento dell'esplosione sulla coperta di prora. Dal colpo terribile erano stati gettati in mare ed erano rimasti feriti, pur conservando tanta forza e sentimento da poter lottare contro le onde. Favoriti dalla fortuna raggiunsero una lancia, che colla chiglia in su s'era avvicinata a loro, e s'aggrapparono alle sue due estremità. Quand'ecco scorgono a breve distanza

il loro camerata Sumich, che, non sapendo nuotare, già minacciava di diventare preda delle onde. Sull'istante ambidue abbandonano la lancia, si dirigono verso l'amico, lo afferrano e lo lasciano, fintanto che nuovamente raggiungono la barchetta, sbalzata altrove dal mare. Raggiuntala, adoperando tutte le loro forze, vi pongono sopra il camerata, già quasi esanime, tenendosi essi stessi stretti, come prima alle due punte. Il mare era però abbastanza agitato e le onde sorpassavano più volte la lancia, sicchè questa nuova posizione non poteva esser di durevole aiuto al salvato. Troppo debole per sostenersi e per combattere colle onde, fu da queste nuovamente sbalzato via mezzo asfisiato.

Pur vedendo i due marinai, che l'era finita pel loro camerata, non lo abbandonarono, ma posponendo ogni pensiero della loro stessa salvezza, procurarono di strapparlo ancora una volta alle onde. Trovato un pezzo di corda, galleggiante nelle vicinanze, legarono col medesimo alla superficie della lancia il Sumich, che ormai non dava più segno di vita, ancor sempre sperando che in breve fosse per arrivare l'aiuto sospirato.

Sbalzati così di quà e di là dalle onde durarono ben 4 ore, finchè, anche essi già vicini alla morte, furono raccolti da una nave e con essi . . . il cadavere del loro camerata.

1872.

3 settembre.

Incendio a bordo dell' i. r. nave „Lissa“.

La nave imperiale LISSA si trovava in servizio nell'anno 1872 quale nave ammiraglia del comandante della squadra, contr' ammiraglio Luigi cav. de Pokorny ed assieme alla fregata di S. M. NOVARA, alla corvetta ZRINYI e alle cannoniere HUM e VELEBICH incrociava nell'autunno di quell'anno nelle acque meridionali dell'Adria.

Trovandosi nella rada di Corfù scoppiò sulla LISSA, nella notte dal 3 al 4 settembre, un incendio non indifferente, che però mercè l'oculattezza ed il valore dell'equipaggio fu ben presto avvisato e localizzato. L'incendio non ebbe serie conseguenze, sebbene l'accesso al luogo d'incendio fosse difficilissimo.

In quella sera l'ufficiale al dettaglio, capitano di corvetta Antonio Kluger de Teschenberg, aveva fatto la ronda generale verso le 9; alle 10 era stata la cosiddetta ronda del fuoco, prescritta dal regolamento, ma nessun indizio aveva fatto sospettare un incendio, anzi neppure il cadetto di marina Emilio Kühne, che era di servizio in quella notte e che alle 11³/₄ si portò nella batteria a svegliare il suo successore, si ebbe ad accorgere di alcunchè d'insolito.

Avuto il cambio, il cadetto Kühne recavasi verso la mezzanotte sotto coperta, quand'ecco accorrere la sentinella della polveriera sita a poppa, capopezzo in 2. Novakovich, ad annunziare al cadetto Ermanno Schreiber, allora in ronda nel corridoio della nave, che una colonna di fumo si alzava dal deposito della carne salata, attiguo alla santa Barbara.

A quell'annunzio i cadetti si slanciano verso la porta della dispensa, la aprono e ne svegliano il dispensiere che colà dormiva. Vedendo anche essi, che un denso fumo inalzavasi da quella parte ne avvertirono tantosto l'ufficiale al dettaglio, che allora si trovava nel cosiddetto carrè

dell'ufficialità. Intanto il comandante cap. di vascello Alessandro Eberan de Eberhorst, senza frapporre un solo istante, fa dar l'allarme d'incendio e comanda che la santa Barbara, minacciata dal fuoco, sia subito messa sott'acqua, ciò che fu subito fatto.

Siccome il fuoco sembrava covare nel deposito della carne salata s'atterrarono tosto i madieri superiori del corridoio dirigendo le maniche di tutte le pompe in quel recinto. Intanto il fumo, fattosi sempre più denso, aveva costretto il macchinista di 1^a classe Andrea Köppel, che aveva voluto entrare con una manica della pompa nel deposito, ad indietreggiare; anzi prima ancora che potesse arrivare nel corridoio, egli cadeva privo di sensi a terra, asfissiato dai gas micidiali che aveva ingoiati. L'assistente meccanico Giovanni Wagner ed il macchinista di 2^a classe Teodoro Böttger accorsero subito a recar aiuto al povero svenuto, che già pareva un cadavere, e felicemente lo poterono salvare. Il Wagner però s'ebbe la sorte del primo e svenne anche lui; soltanto con grande fatica poté esser portato in salvo. Impedendo però il fumo, fattosi sempre

più denso e opprimente, di accostarsi al deposito, si dovette limitarsi a domare l'incendio soltanto a forza di molta acqua, mettendo in moto tutte le pompe del bastimento, dirigendole verso i luoghi vicini a quello del fuoco.

Questo lavoro però non poteva eseguirsi che con grandissimo rischio della vita, perchè il fasciame della coperta e quello delle due polveriere s'era fortemente riscaldato, le parti di ferro già cominciavano ad arroventarsi ed un fumo soffocante empiva tutte le parti superiori della nave. Devono notarsi queste circostanze, affinchè si possa valutare a dovere gli atti che siamo per descrivere.

Fu esempio nobilissimo di sacrificio e di sentimento del proprio dovere quello dato dal capo-mastro di artiglieria Antonio Beidl, che con grandissimo rischio della vita scese in mezzo ai nugoli di fumo soffocante nelle anticamere delle due polveriere per persuadersi se queste fossero realmente empite di acqua. Con ciò il Beidl fece svanire il timore che si aveva avuto fino allora riguardo a questa circostanza, e si potè quindi attendere con tutta fiducia all'ulteriore spegnimento dell'incendio.

Intanto il primo nostromo Gasparo Gallovich ed il suo secondo Giovanni Ivancich erano entrati fino nel deposito della carne, dove constatarono che il vero luogo dell'incendio doveva trovarsi nel deposito del pane, sito più verso poppa.

Però un' ulteriore fermativa in questi locali riusciva impossibile per la pece, che divenuta bollente, colava giù a grosse gocce; anzi i due suddetti sott'ufficiali si ebbero scottature non lievi al viso, al collo e alle mani, che li costrinsero a ritirarsi. Dopo breve aspettativa si capì, che essendo diminuito il fumo, anche la pece, che poteva gocciolare dai cimenti di coperta, doveva esser di già abbruciata. Fu allora che un numero maggiore di marinai, guidato dai due sunnominati sott'ufficiali, potè entrare nel deposito del rum e del pane.

Le pareti di questi depositi furon subito atterrate, le botti di rum inviluppate in coperte bagnate e tutti gli oggetti, che colà si trovavano e le pareti inondate di acqua, e appena allora si sforzò anche il deposito del pane, arrivando così alla fonte del fuoco. Non occorre dirlo, che

tutti gli sforzi furono intenti a spegnere l'incendio là dove aveva principiato. Questi lavori richiesero un'ora e mezza.

Un sopra luogo fatto più tardi constatò, che le cassette di pane vuote e ammucchiate una sull'altra in quel deposito, non si sa come, avevano preso fuoco, comunicandolo anche ai parapetti di legno, che nonostante la loro fodera di metallo, s'erano carbonizzati assieme a tutti i loro sostegni di legno.

Dietro ordine ricevuto telegraficamente la nave di S. M. LISSA si fermò ancora per interi 8 giorni nel porto di Corfù, sebbene, secondo le disposizioni anteriori, l'intera squadra dovesse partirsene il giorno dopo. In questo frattempo furono sostituite provvisoriamente le parti di legno mancanti; da Pola s'ebbero munizioni e provviste, ed ai 12 di settembre s'intraprese il viaggio per Smirne.

Nella relazione dettagliata del fatto accaduto il comandante della squadra encomiò il contegno esemplare dell'ufficialità e della ciurma con parole veramente eloquenti, accentuando che il contegno di tutti era stato sì lodevole, da

render difficile il decidere chi più fra gli altri si fosse distinto.

S. M. Apostolica si complacque graziosamente di conferire con sovrana risoluzione dd. 16 novembre 1872 in ricognizione dei meriti speciali acquistati durante lo spegnimento dell'incendio, scoppiato sulla nave imperiale LISSA, le seguenti distinzioni:

La croce di cavaliere dell'ordine di Francesco Giuseppe al macchinista di 1^a classe Andrea Köppel;

la croce d'oro al merito: al macchinista di 2^a classe Teodoro Böttger ed al sotto-maestro meccanico di 1^a classe Giovanni Wagner;

la croce d'argento al merito con la corona: al primo nostromo Gasparo Gallovich, al secondo nostromo Giovanni Ivancich ed al capo maestro di artiglieria Antonio Beidl;

la croce d'argente al merito: ai guardiani Luca Giuricich e Pietro Grisillo, nonchè ai guardiani di macchina Giuseppe Schivitz e Giovanni Samson, del pari che al gabbiere Korallizza ed al marinaio In 2. Felice Laura.

Inoltre fu espressa la lode dell' i. e r. Ministero della guerra „Sezione di Marina“ ai seguenti:

All' istruttore di coperta Ferdinando Linarolo, ai guardiani Andrea Postich, Giuseppe Schacherl e Fabiano Manestar; ai quartiermastro Francesco Prasnika, Giuseppe Pospich; ai gabbiieri Pasquale Tesorio e Giuseppe Longa; ai marinai in 1. Andrea Volcich e Giuseppe Novochny; ai marinai in 2. Antonio Ghenso e Augusto Antonini; al marinaio in 3. Luigi Jossich; agli schioppettieri Giovanni Lischke e Carlo Maschek; all' assistente carpentiere dell' arsenale Giacinto Voltolina; ai marinai d' ascia Pietro Makich, Guglielmo Donaio e Leonardo della Pietra, ai falegnami Francesco Zanzetti e Martino Mazzer e finalmente all' attendente civile Dell' Aria.

In fine anche il comandante della marina, viceammiraglio barone de Pöckh, espresse la sua piena soddisfazione a tutta l' ufficialità e alla ciurma della nave imperiale *Lissa* per il contegno esemplare avuto durante l' incendio.

1874.

20 novembre.

Arenamento del brik imperiale „Saida“.

Ai 13 di novembre 1874 il brik di guerra SAIDA capitanato dall'i. e r. tenente di vascello di 1^a classe Augusto Trapp, abbandonava il porto di Villafranca per ritornare in patria, dopo di aver incrociato per tre mesi nelle acque occidentali del Mediterraneo.

Questa nave simile al brik ARTEMISIA, che ancora oggidì si trova nella nostra marina, serviva quale nave-scuola, per marinai di coperta e per timonieri e si distingueva per le ottime sue qualità veliere e marinare. Lo stato maggiore era composto del tenente di vascello di 1^a classe Wachtel nob. de Elbenbruck, quale ufficiale al dettaglio, degli alfieri di vascello Guglielmo de Sattler, Leonardo Eberan de Eber-

horst e Arturo Poglayen, degli aspiranti di marina Gustavo Kopper, Francesco Mirtl e Alessandro de Andaházy, del medico di corvetta dott. Carlo Pruss e dell'aggiunto commissario di marina di 3^a classe Francesco Ullrich. La ciurma, che aveva quasi compiuta la sua istruzione marittima, era ben affiatata. Nei primi giorni di viaggio la nave si diresse verso il porto di Messina, ma faceva poca strada non trovando che leggerissimi venti. Più tardi un fresco vento da maestro accelerò la corsa della nave, portandola già alla sera del 19 novembre nei pressi delle isole Liparie, che però causa l'oscurità sopraggiunta non poterono essere avvistate. Il tempo era nebbioso, piovigginava, sicchè non si credette prudente di traversare durante la notte il gruppo delle isole e la nave dovette quindi incrociare a basse vele fino al mattino seguente. Allorchè all'alba del 20 novembre si poté orientarsi con certezza, si diresse la nave di fianco delle scogliere di Basiluzza, dalla parte settentrionale del canale di Messina. Il vento cresciuto sensibilmente durante la notte agitava il mare, ma la SAIDA da vero gabbiano a mezza nave solcava

le onde piuttosto alte con somma facilità. Più la nave si avvicinava all'imboccatura del canale e più crescevano il vento e le onde, sicchè si poté raggiungere la bella celerità di 11 miglia; i luoghi vicini si scorgevano soltanto allora, quando la nave si trovava levata in alto dai cavalloni. In tal guisa la SAIDA raggiunse la lanterna del Faro, sulla punta nordest della Sicilia, quindi con un giro di 6 quarte a dritta imboccò lo stretto di Messina. I due quartieri erano già bracciati a modo, già la nave obbediente al timone andava orzando, quando tutto ad un tratto il maestro cominciò ad infuriare qual procella da ponente e proprio nella direzione del canale. La nave resistette bensì con le sue vele al soffio impetuoso, la sua prua però non era più diretta verso il canale, ma verso la fortezza di Scilla, circondata da moltissimi scogli.

Era necessario di decidere tosto il da farsi, giacchè non era possibile traversare lo stretto bordeggiando con quel vento impetuoso, in quel canale già famigerato fin dai tempi antichi per le sue forti e mutevoli correnti marine.

Non restava altro che rifugiarsi in alto

mare e fermarsi colà fintanto che con vento propizio si potesse effettuare il passaggio del canale.

In tutta fretta si dovette dunque poggiare alla banda prendendo così il largo colle mure a sinistra. La situazione del bastimento era però divenuta pericolosissima, giacchè verso nord si vedeva il Capo Vaticano sporgente dalla costa occidentale d'Italia! Non era più dubbio, che la SAIDA si trovava nella vasta baia di Gioja, avente la costa sottovento, al sud dalla Scilla, a nord dal Capo Vaticano, ahimè troppo vicini!

L'unico mezzo di salvezza era quello di forzar le vele e sottrarsi così da quella fatal costa di sottovento. L'attender che il tempo si calmi sarebbe stata vana speranza. Ma la nave si sbandava fino a 45°, sicchè le onde di sottovento allagavano la coperta tutta rompendosi appena alle scasse degli alberi. Il cavolame a dirittura nuotava dappertutto. La manovra dormiente di sopravento batteva fuoco, percui continuamente si temeva qualche grossa avaria; nullameno il naviglio si sostenne a meraviglia, percui la fiducia dell'equipaggio di uscir vittoriosi da questa lotta andava ognor più crescendo.

Quand' ecco in mezzo all'urlo del fortunale sempre più impetuoso, si fa udire un tuono come colpo di cannone! La trinchetta non potendo resistere più a lungo alla pressione del vento, s'era stracciata e in meno di mezzo minuto non esistevano più che i soli suoi grativi. Però anche questo incidente non avrebbe portato quel gran danno, se fosse rimasto isolato, ma in breve tutte le vele, ad eccezione della trinchettina e della carbonera, erano sparite nel vero senso della parola, sicchè il comandante si vide costretto a ben terzaruolare la gabbia per non perder insieme con lei anche il dominio sulla nave.

In tale stato di cose chiaro appariva, che con quel mare agitato e con quelle piccole vele non si poteva pensare a liberarsi dalla costa di sottovento, che anzi la nave doveva inevitabilmente incagliarsi. Ma la burrasca non doveva così presto soggiogare la nave! S' impegnò allora una lotta di quasi 10 ore, in cui la forza, l'energia e la costanza non meno che la bravura veramente marinaresca, combatterono contro le forze scatenate della natura.

Si approntarono tosto le vele di rispetto, che, durante un breve scanso dell'uragano poterono essere fiorite. Questo lavoro sì difficoltoso venne effettuato ad onta dell'immenso rollio del bastimento. Le nuove vele, giusta l'occorrenza, furono tolte e di bel nuovo messe. Si doveva purtroppo con il più immane travaglio contendere all'inferocito elemento ogni palma di strada fatta in avanti, approfittando del più minimo scansar del vento.

Manovrando in tal guisa lungo la costa perigliosa di sottovento sarebbe stata illusione il credere, che ad onta di quei marosi la nave potesse sopravventarsi d'alcunchè, mentre in realtà si avvicinava sempre più alla costa tutta coperta dagli imperversanti marosi.

Con un certo senso di invidia l'equipaggio della SAIDA andava guardando un compagno di sventura, un collega di lotta, una grandiosa nave americana a tre quartieri, che circa un miglio sopravento resisteva al fortunale. Forse quel miglio significava la salvezza! Intanto il tempo poteva cambiarsi ed un pur breve tratto di

acqua libera fra la nave e la costa era in tali circostanze di un valore inestimabile.

Ma ben presto si vide quella nave americana alzata da un cavallone; già le sue vele erano stracciate ed allorchè la SAIDA si levò, non vide più che la massa di acqua grigia, spumante e irrompente con fracasso — la nave superba, fino poco tempo innanzi oggetto di invidia, era scomparsa.

Nella lotta per la propria esistenza non si aveva tempo a far lunghe considerazioni, ed in breve il pensiero di tutti si rivolse alla propria situazione. La distanza fra il bastimento e la terra ferma diventava sempre più piccola e ognuno capiva che subentrando la notte la catastrofe stava per essere imminente. Il comandante invitò perciò tutti gli ufficiali ed i più vecchi sott'ufficiali a consiglio, per esporre loro la situazione e per stabilire misure da prendersi.

La baia di Gioja è circondata da una alta scogliera, nella quale un breve tratto di sabbia, che misura forse 200 metri in larghezza, offre avanti il villaggio di Favazzina un luogo abbastanza atto all'arenamento, mentre se una nave

viene lanciata sul rimanente tratto della costa rocciosa si deve senz'altro sconquassare. Dovevasi quindi decidere, se fosse preferibile l'arenamento volontario in questo sito favorevole, con l'aiuto di tutte le vele, oppure se si dovesse scegliere l'incagliamento involontario sulla costa rocciosa, dove non solo la nave si sarebbe frantumata, ma dove anche la maggior parte dell'equipaggio avrebbe trovato la morte nelle onde.

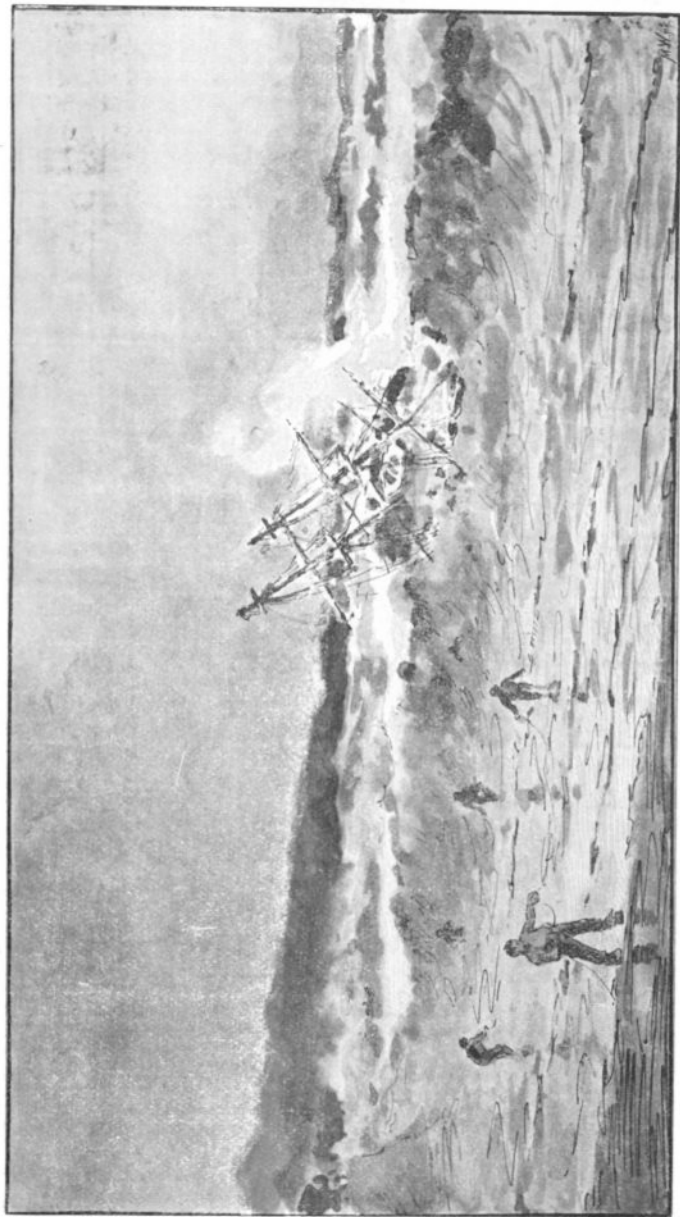
A voti unanimi si decise di lottare colla burrasca, fintanto che sotto la nave si trovasse acqua; quindi si cercherebbe alla meglio il punto più adatto ad arenarsi; poi si getterebbe l'ancora, ammainando tutto in fossa e si persevererebbe in quella posizione fino all'ultimo istante, procurando tutto il possibile affinchè la nave rimanesse conservata. Per fortuna la lotta inutile della SAIDA contro la forza dell'elemento non era rimasta inosservata a terra, e un capitano, abitante a Favazzina, di nome Ranieri, ebbe la felice ispirazione di notificare con grandi fuochi accesi durante la notte il posto favorevole all'arenamento.

Verso le 7 della sera la SAIDA andando a ronzza s'era ormai talmente avvicinata alla terra da non poter più sperar nulla.

Il comandante poggiò verso il sito sabbioso, facendo in pari tempo imbrogliare le vele e dando fondo dapprima all'ancora della destra poi tosto a quella della sinistra. La catena di questa ultima non resistendo alle formidabili scosse della nave, si spezzò, mentre la seconda ancora faceva sì che il bastimento rinculasse con minor impeto. In codesto incontro si poterono effettuare diversi lavori con vero ingegno marinaresco.

Ad onta del violento rollio della SAIDA, per cui i marosi si rovesciavano l'uno dopo l'altro lungo tutta la sua coperta, coprendo così anche e boccaporte che erano state inchiodate durante il pomeriggio, si riuscì di portare in coperta l'ancora di speranza, cui tosto si diè fondo. Arando così con tutte due le ancore la SAIDA era giunta al luogo terribile, allorchè verso le 9½ fu colta da una grande ondata e lanciata con veemenza còntro la spiaggia.

Un urto tremendo e lo schricchiolare di legno scheggiato — il timone con la sua asta



L'arrendamento del brik imperiale SAIDA.



avevano già toccato fondo e s'erano spezzati nell'impeto dell'urto — fecero capire a tutti che per la SAIDA l'era finita. Ma ancora una volta la nave fu respinta. Colta dai frangenti di rimando la SAIDA s'alzò e venne così una seconda volta ridata al mare; ma il prossimo cavallone di bel nuovo la gettò a terra. Un paio d'onde ancora e la SAIDA giaceva sul fianco sinistro qual inerme carcassa, in balia degli ingenti marosi, che di lei ne facevan scempio.

La lotta, sostenuta con inappuntabile perseveranza contro l'impeto del fortunale, era cessata — si trattava ora di salvare i bravi lottatori.

Il comandante chiamò la ciurma a poppa, la ringraziò con brevi e commoventi parole per la costanza eroica dimostrata fino all'ultimo momento ed ordinò quindi di spogliarsi tantosto delle vesti e di munirsi di salvauomini, pagliuoli ed altri mezzi di salvataggio cercando, se possibile, di raggiungere la terra.

Era una scena straziante quella, che la luna svincolatasi in quell'istante dalle nubi, rischiarava

con la sua pallida luce! Dall'alto del bastingaggio destro stretto alle sartie maggiori non badando alle onde che lo bagnavano, stava il comandante, tenente di vascello Trapp, circondato dalla sua gente valorosa, che a malincuore si accingeva ad abbandonare il bastimento.

La riva non era molto discosta, ma il tratto fra la nave e la terra ferma rappresentava un vortice terribile di bianca spiuma, in cui le onde furentemente si rompevano fra un rombo spaventevole: e più di un ardito nuotatore avrà temuto di gettarsi in quella massa di acqua eccitata. Tutti capivano, che contro questo gorgo la forza umana non poteva lottare e che potevano sperare salvezza soltanto nel caso, che le onde correnti verso la costa li avessero gettati diritto a terra; in chè le onde di rimando lasciavano temere il peggio.

Fortuna volle, che il trevo di maistro nell'ingavonarsi della nave fosse lanciato sì distante da questa da incagliarsi felicemente con una varea nel fondo, rimanendo con l'altra poggiato sul cavo di banda da formare così quasi un ponte a cui aggrapparsi se si fosse incolti dalle

onde contrarie ed esposti al pericolo di esser spinti in alto mare.

Con quiete, senza precipitazione, i marinai abbandonarono uno ad uno il brik. Appena il capitano per ultimo ebbe abbandonata la nave, una ondata terribile incalzò la SAIDA e la rovesciò dall'altra parte, sicchè quindi innanzi fu esposta all'assalto del mare la coperta.

Ora l'equipaggio della nave abbandonata al suo destino doveva farsi la grave domanda: Siamo tutti? — Quanti vi mancano? — Chi manca?

Siamo tutti! — no — dove è Antonio Smircich? — Chi lo vidè l'ultimo?

Purtroppo si constatò che quest'uomo, un bravo marinaio in 1^a classe, che mancava all'appello, era scomparso fra tali circostanze da non lasciar più speranza di salvarlo. Smircich aveva già sopravvisuto ad un altro arenamento di una nave mercantile e quale abile nuotatore, troppo fidandosi, non s'era spogliato delle sue vesti, gettandosi in mare dal castello di prua. Non v'era più dubbio; egli solo era rimasto vit-

tima dell'incagliamento fra tutti i 101 uomini dell'equipaggio.

Se anche la perdita del bravo marinaio era dolorosissima, pure l'equipaggio della SAIDA potè dire di essere stato favorito in modo straordinario dalla fortuna, quasi in premio della costanza e del coraggio, giacchè più tardi si riseppe quanti bastimenti e quante vite umane erano cadute vittime alla burrasca del 20 novembre. Lungo la costa che si estende dal luogo ove la SAIDA si arenò alla città di Scilla, in un tratto di appena un miglio e mezzo, erano pericolate ben quattro navi; la nave americana, già sopra accenata, era naufragata in alto mare con tutto il suo equipaggio; così pure 2 altre navi mercantili. I loro frantumi, visti dall'equipaggio della SAIDA, giacevano sulle erte roccie della costa; soltanto quattro uomini s'erano salvati.

Nel tratto fra il Capo Vaticano ed il Capo Spartivento, dove l'uragano aveva imperversato con tutta la sua forza, s'erano perdute 32 navi. Anche la corvetta austro-ungarica DANDOLO, ancorata nel porto di Messina, era stata malmenata dalla burrasca ed aveva sofferto danni gravissimi.

La popolazione di Favazzina ci soccorse amichevolmente e aiutò, per quanto i mezzi del piccolo villaggio calabrese lo permettevano, la nostra gente che nuda ed intirizzita s'era salvata dalla burrasca del novembre.

Molto non avevano neppur essi, e mai l'equipaggio di una nave da guerra si trovò in uniformi quali le ebbe l'equipaggio della SAIDA radunato all'appello nel mattino del 21 novembre. La maggior parte dei marinai erano vestiti con sacchi, ai quali erano state praticate certe aperture per le braccia e per la testa; qualcuno aveva qualche sottoveste, altri qualche parte di uniforme e quasi tutti, fatte poche eccezioni, erano scalzi. Ma ciò non durò a lungo, perchè ben presto il comando del reggimento d'infanteria italiano, di guarnigione a Reggio, mise a disposizione dei vestiti e dopo quattro giorni, appena il tempo si fu rimesso in modo da permettere il viaggio per mare, alcune imbarcazioni della corvetta imperiale DANDOLO portarono vesti e provviste. Dopo non molto arrivò l'avviso, che la corvetta imperiale FRUNDSBERG e l'imperiale vapore a ruote TRIESTE si trovavano già istra-

dati, affine di cooperare ai lavori di salvataggio.

Purtroppo i medesimi dovettero limitarsi a poco! Appena al quarto giorno, quando fu possibile di esaminare la carcassa, si conobbe il danno che la burrasca aveva causato alla SAIDA; la speranza però di riattare la SAIDA al servizio marittimo dovette esser smessa del tutto.

La murata a destra era completamente sconquassata per due terzi della sua lunghezza, sicchè dal mare potevasi vedere la parete opposta.

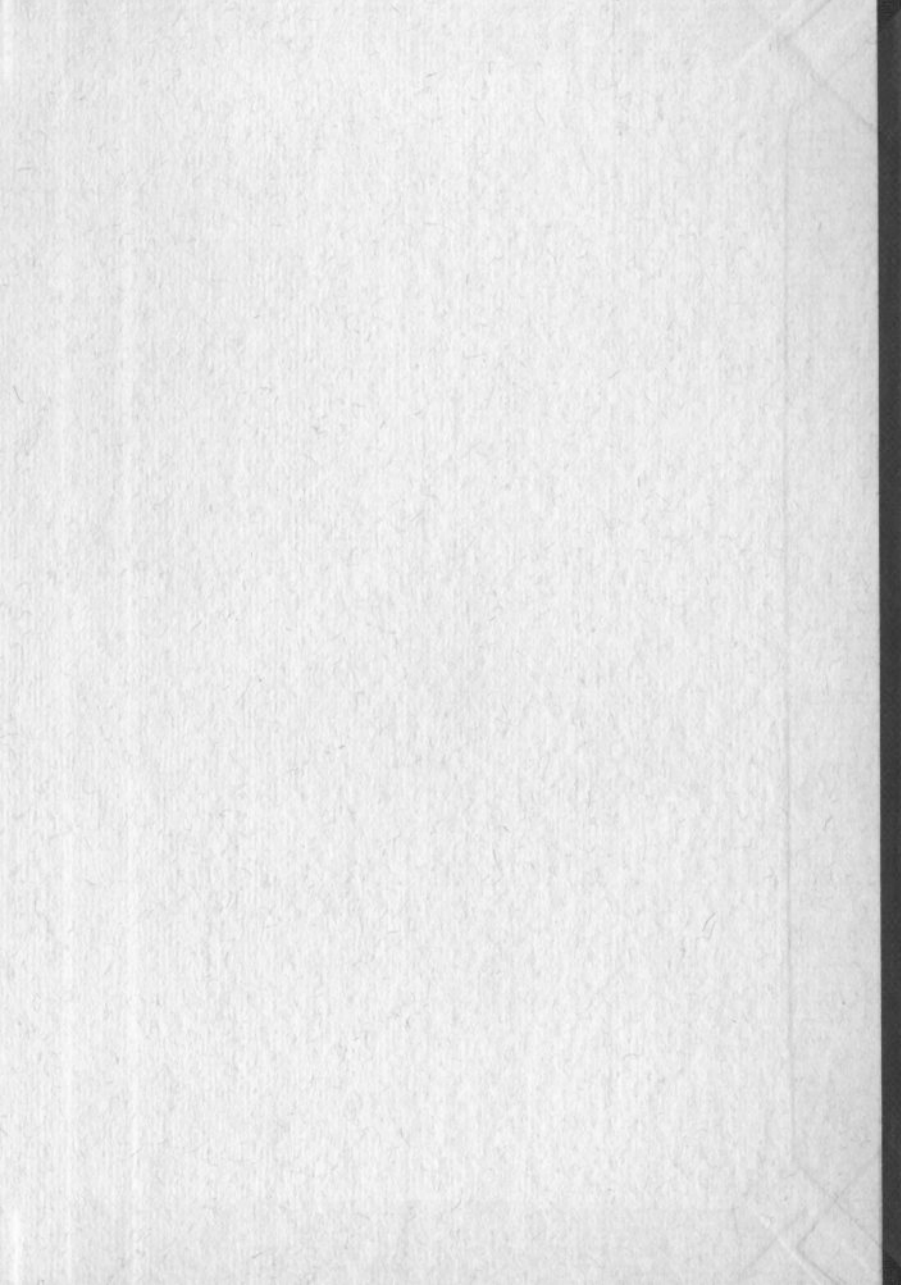
Le cabine erano distrutte; i cannoni sciolti giacevano in fondo al mare; la cassa forte del bastimento, costruita in ferro e fermata a viti nella camera degli ufficiali, era stata trasportata dalle onde e la si trovò sulle casse d'acqua nella parte anteriore del bastimento.

Coll'aiuto dei palombari furono estrati soltanto i cannoni; si trasportarono poi anche tutte le vele, il cordame, gli alberi, meno i pezzi siti sotto coperta e così pure si prese la polena danneggiata ed il nome del bastimento. Quest'ultimo si conserva nel Museo di Marina a Pola; il corpo del bastimento fu abbandonato al suo destino.

Dopo dodici giorni i lavori possibili erano compiti, e dato un pietoso sguardo alla nave pericolata, l'equipaggio della SAIDA abbandonava il luogo del disastro per far ritorno in patria sulle navi imperiali FRUNDSBERG e TRIESTE.

S. M. l'Imperatore apprezzò benignamente il valore dimostrato anche nell'infortunio e conferì al comandante, tenente di vascello Augusto Trapp, la croce di cavaliere della corona ferrea di 3^a classe ed all'ufficiale al dettaglio, tenente di vascello Giuseppe Wachtel de Elbenbruck, la croce al valor militare; agli altri ufficiali ed all'equipaggio espresse la sua sovrana soddisfazione pel contegno coraggioso, che onorò i marinai austro-ungarici.





SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA U PULI
HISTORICA

F - 569

II.