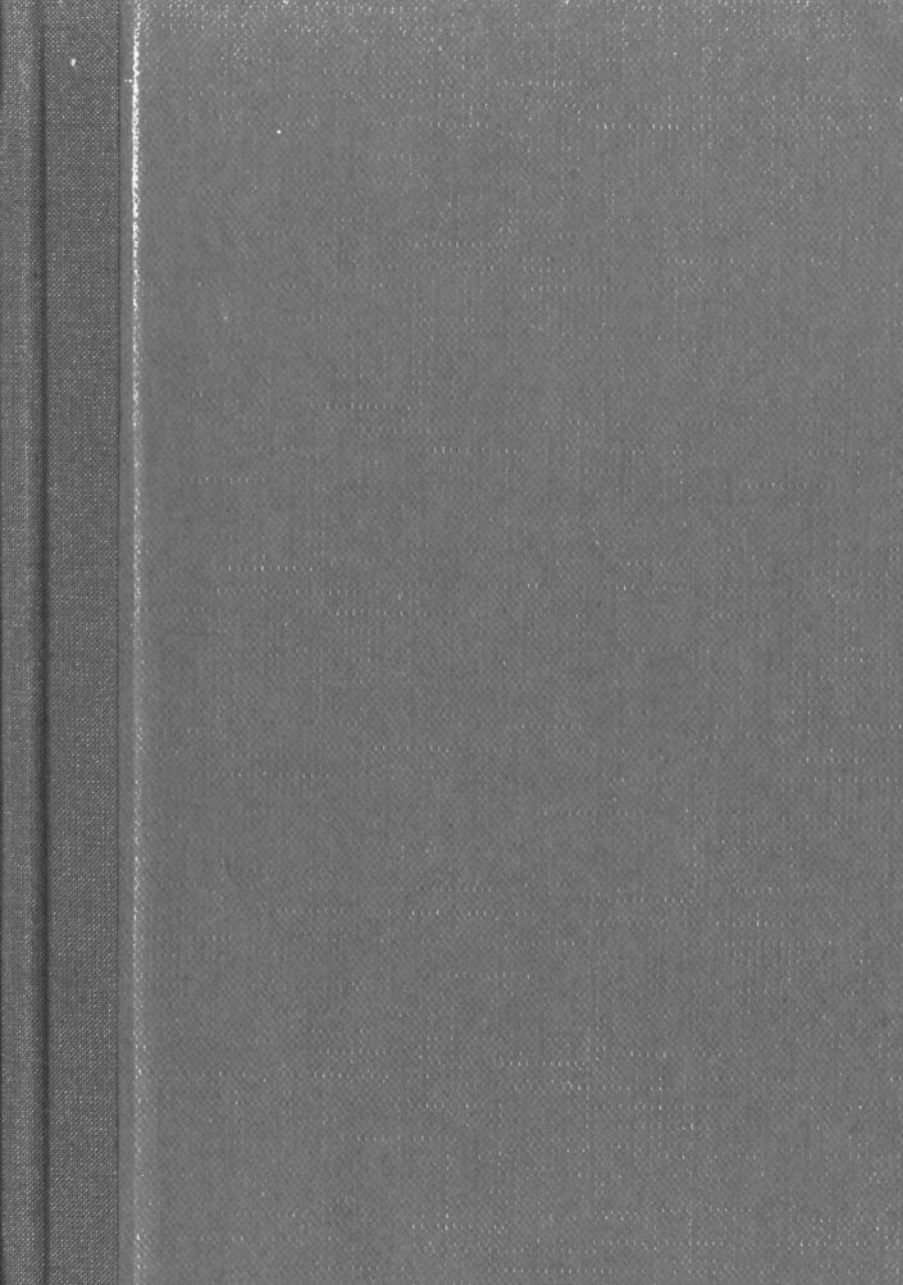






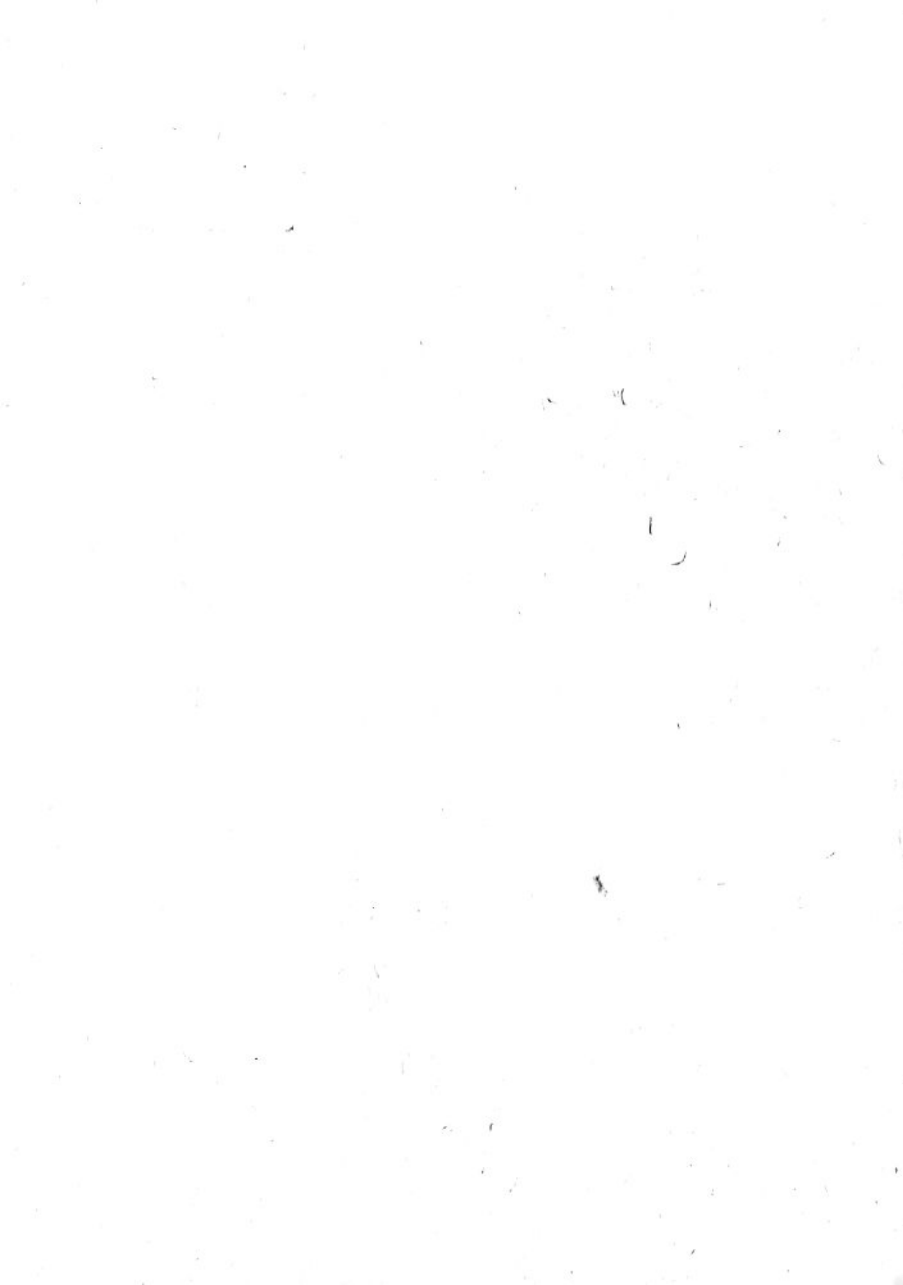
Pagine commemorative dell'i. e r. marina di guerra.

Volume III.

SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310148517











GUGLIELMO DE-TEGETTHOFF

i. e r. contr'ammiraglio
(k. u. k. Kontreadmiral).

BIBLIOTECA
del Comando M. M. Pola

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

Tradotte in italiano
da
LEONIDAS PICHL
k. u. k. Korvettenkapitän



Volume III. — II. edizione.

POLA 1909.

Deposito commissionale della Tip. Jos. Krmpotić, Pola.

Моргогого.

3/100125030

$$\Delta \frac{123}{1999}$$

F-569 pr. b



10 = 10332469

Indice del volume III.

	Pag.
Brevi cenni sulla vita di Guglielmo de Tegetthoff. Compilati nell'anno 1868 dall'i. e r. capitano di vascello (Linien- schiffskapitän) Massimiliano barone de Sterneck	1
1820, 21 maggio. Il sinistro toccato al brigantino „Dalmato“. Del capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Dušan de Preradović	14
1820—1822. Il viaggio della fregata „Carolina“ in Cina. Del capitano di corvetta (Korvetten- kapitän) Leonidas Pichl	26
1822, 12 novembre. La fregata „Lipsia“ colpita dal fulmine. Di Eduardo de Normann- Friedenfels, emerito tenente di vascello (Linien- schiffsleutnant a. D.)	42
1821—1830. Attività dell' i. r. marina durante la guerra dell' indipendenza in Grecia. Del capitano di vascello i. r. (Linien- schiffskapitän d. R.) Giulio Heinz	47
1824—1826. Combattimenti contro pirati e navi greche. Del capitano di vascello i. r. (Linien- schiffskapitän d. R.) Giulio Heinz	60
1840, 2 dicembre. Le fregate „Medea“, „Guerriera“ e la corvetta „Lipsia“ in grave pericolo di naufragare presso Berutti. Del capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Leonidas Pichl	73

	Pag.
1841, 28 luglio. L'atto eroico del marinaio Meneghetti durante l'orribile incendio scoppiato nella città di Smyrne. Del tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Arturo Lengnick	80
1849, 11 agosto. La fregata „Venere“ attaccata da un Bruloto (nave incendiaria) dinanzi Chioggia. Del capitano di vascello i. r. (Linienschiffskapitän d. R.) Girolamo Benko barone de Boïnik	87
1853, 2 luglio. Il brigantino „Hussar“ e la goletta „Artemisia“ si preparano al combattimento contro la corvetta americana „St. Louis“. Di Eduardo Normann-Friedenfels, emerito tenente di vascello (Linienschiffsleutnant a. D.)	92
1864, 9 maggio. L'incendio dell'albero di trinchetto della fregata „Schwarzenberg“ durante il combattimento d'Elgoland. Di Ferdinando cav. de Attlmayr, consigliere di governo (Regierungsrat)	107
1866, 20 luglio. La precipitosa caduta dell'albero di trinchetto del vascello „Kaiser“ nella battaglia di Lissa. Di Ferdinando cav. de Attlmayr, consigliere di governo (Regierungsrat)	113

Prospetto delle illustrazioni.

Ritratto dell' i. e r. contr' ammiraglio Guglielmo de Tegetthoff	Frontispizio
La fregata VENERE attaccata da un Bruloto (nave incendiaria) dinanzi Chioggia	Pag. 89
Il vascello KAISER e la corazzata italiana RE DI PORTOGALLO nella battaglia di Lissa . . .	115



Brevi cenni sulla vita di Guglielmo de Tegetthoff.

Compilati nell'anno 1868*) dall' i. r. capitano di vascello (Linienschiffskapitän) Massimiliano barone de Sterneck.

Guglielmo de Tegetthoff, figlio d' un tenente colonnello (Oberstleutnant) dell' armata austriaca, nacque a Marburgo il 28 dicembre 1827. Ricevette la sua prima educazione nel ginnasio della sua città natale e continuò gli studi marittimi

*) Quando il vice-ammiraglio (Vizeadmiral) de Tegetthoff venne eletto a capo della marina nominò aiutante del comando di marina il suo ex-comandante di bandiera, capitano di vascello (Linienschiffskapitän) barone de Sterneck. Poco dopo, nell' interesse del servizio, fece Tegetthoff il sacrificio di dividersi dal suo amico e compagno d'armi per affidar a questi la direzione delle diverse scuole di marina. Queste formarono uno degli elementi più importanti della nuova organizzazione ed acquistarono importanza mercè la nuova legge del servizio militare obbligatorio a breve durata della ferma. Il barone de Sterneck compilò questo schizzo biografico di Tegetthoff ad uso delle scuole della bassa forza di marina durante la sua carica d' ispettore di dette scuole.

nel collegio di Venezia, dal quale uscì cadetto effettivo di marina (effektiver Seekadett) addì 23 luglio 1845.

Dopo parecchi viaggi a bordo di vari i. r. bastimenti da guerra nell'Adriatico, nel Mediterraneo e nell'Arcipelago greco, venne promosso a tenente di fregata (Fregattenleutnant) addì 27 gennaio 1848 e ad alfiere di vascello (Linien-schiffsfähnrich) il 13 aprile del medesimo anno. In tal epoca egli si trovava a bordo dell'i. r. brigantino MONTECUCCOLI nel mare Adriatico.

Venne prescelto più tardi ad aiutante del comandante superiore della marina, tenente maresciallo (Feldmarschalleutnant) cavaliere de Martini. Accompagnò poi il de Martini a Napoli, quando questi venne designato ambasciatore costì.

Nel 1849 entrò, quale secondo ufficiale, a bordo dell'i. r. corvetta ADRIA, la quale faceva parte della squadra austriaca al blocco di Venezia. Dopo la resa di Venezia s'imbarcò come ufficiale di dettaglio a bordo del piroscafo a ruote MARIA-ANNA e fece il viaggio al Levante e nel Mediterraneo.

Quando nel 1856 il governo austriaco, ben apprezzando la somma importanza d' un canale marittimo all' istmo di Suez, rivolse la sua attenzione alle coste del mar rosso, fu Tegetthoff quegli cui toccò per ordine del supremo comandante di marina, Sua Altezza imperiale l' arciduca Ferdinando Massimiliano, l' onorevole incarico di percorrere le coste dell' Arabia e dell' Egitto. Mentre eseguiva questo compito negli anni 1857 e 1858 cadde nelle mani dei pirati. Fortunatamente fu la sua prigionia di breve durata.

Frattanto promosso a capitano di corvetta (Korvettenkapitän) copri, dopo il rimpatrio, una carica importante al comando supremo di marina a Trieste. Nell' ottobre del 1858 prese il comando della corvetta ERZHERZOG FRIEDRICH in missione per le coste del Marocco, dalle quali fece ritorno nel 1859.

Scoppiata la guerra fra la Francia e l' Italia vediamo Tegetthoff a Spignon presso Venezia, quale comandante della suddetta corvetta, che faceva parte dell' i. r. squadra alla difesa delle lagune. Durante quest' episodio si addimostrò de

Tegetthoff intrepido consigliere ad energico agire. L'idea però d'un procedere offensivo dovette venir abbandonata causa la meschinità di forze disponibili.

Terminata la guerra Tegetthoff riprese la primiera carica presso il comando superiore di marina, indi s'imbarcò a bordo del piroscafo KAISERIN ELISABETH per accompagnare Sua Altezza imperiale l'arciduca Massimiliano al Brasile. Ritornato dal Brasile e promosso il 24 aprile 1860 a capitano di fregata (Fregattenkapitän), prese il comando della fregata RADETZKY. Disarmata questa occupò per sei mesi la carica d'aiutante del comandante supremo della marina a Trieste.

Dopo la sua nomina a capitano di vascello (Linienschiffskapitän), avvenuta il 3 novembre 1861, vennegli affidato il comando dell'armata navale in Levante — epoca questa colla quale per lui s'inizia quella gloriosa carriera, che gli assicurò nome immortale nel gran libro della storia.

Al principio della guerra danese-tedesca, Tegetthoff si diresse in tutta fretta verso i mari

del Nord con le due fregate SCHWARZENBERG e RADEZKY. Queste facevano parte della squadra del contr' ammiraglio (Kontreadmiral) barone de Wüllerstorff, destinata a sorvegliare le coste del mare Nord ed a proteggere dall' invasione danese specialmente le città anseatiche. Tegetthoff gettò l' àncora alle foci dell' Elba, ove s' unirono alle navi austriache tre piccole cannoniere prussiane.

A mezzodì del 9 maggio 1864 s' avvistarono le fregate nemiche JYLLAND, NIELS YUEL e la corvetta HEIMDAL. Tegetthoff andò loro subito incontro, aperse il fuoco dalla SCHWARZENBERG e alla una e $\frac{3}{4}$ circa del dopo pranzo il combattimento era generale, eccezione fatta delle cannoniere prussiane, le quali, causa la loro meschinità e lentezza, non poterono prender parte efficace al combattimento. Dopo un accanito attacco la fregata danese JYLLAND venne verso le ore $3\frac{1}{2}$ pom. notevolmente danneggiata dalla nostra artiglieria. Pari tempo prese fuoco la gabbia di trinchetto della SCHWARZENBERG. Nel mentre questa, protetta dalla RADEZKY, si diresse verso la zona neutrale dell' isola Elgoland per reprimere il pericoloso incendio i va-

scelli danesi fecero rotta verso Nord per recarsi a Christiansund.

Per questo glorioso avvenimento, che raggiunse a pieno lo scopo, che era quello di liberare dal nemico le coste del mare Nord, Tegetthoff acquistossi fama imperitura.

Gli pervennero espressioni della sovrana gratitudine, venne nominato contr' ammiraglio (Kontreadmiral) e fregiato dell' ordine della corona ferrea di seconda classe.

Generale era la venerazione tributata al prode tanto dall' Austria che dal popolo germanico. Specialmente le città anseatiche, che dovevano all' energico agire di Tegetthoff la liberazione dal blocco danese, s' addimostrarono gratissime col prestare indefessa assistenza ai feriti nel combattimento.

I sovrani della Prussia e dell' Annover insignirono Tegetthoff con grandi ordini.

Finita la guerra ed esonerato dal comando della flotta, Tegetthoff venne chiamato a Vienna in missione speciale. Addì 15 gennaio del 1856 riprese a bordo della SCHWARZENBERG il comando della squadra rimanendo con la medesima nei

mari del Levante durante il tempo che la Germania minacciava guerra all' Austria.

Il popolo austriaco, che fino allora nutriva una certa apatia per la patria marina, volse ad essa, dopo il fatto d' Elgoland, maggiore interessamento e cominciò a persuadersi, che l' unico mezzo efficace per proteggere le patrie coste — minacciate dall' Italia — sarebbe il possedere una flotta attiva.

Purtroppo la quota destinata allo sviluppo della marina da guerra era così insignificante che, ad onta della più stretta economia nel ripartire le spese, la flotta non poteva venir ingrandita, anzi appena appena si riusciva a conservare l' esistente materiale. In caso di un conflitto coll' Italia, che già da sei anni impiegava in media ogni anno 37 milioni per l' aumento della sua flotta, noi si avrebbe dovuto temere il peggio.

L' austriaca marina però non si perdette d' animo.

Sotto Tegetthoff, supremo comandante, vennero allestite quelle poche navi atte alla guerra con tutti i mezzi disponibili nell' arsenale di Pola e nei cantieri di Trieste. Giunto il momento

d'imporsi al nemico, la squadra si trovava in pieno assetto e pronta pel combattimento nella baia di Fasana. Questa fu prescelta da Tegetthoff a base d'operazione.

La impavida risolutezza nel comandante supremo avvivava tutta la flotta.

Certe precauzioni non furono neglette, anzi in vista della possanza del nemico si raddoppiò la vigilanza.

Tegetthoff intraprese verso la fine di giugno una corsa di ricognizione verso Ancona che costituiva la base d'operazione della flotta italiana. Visto che le navi nemiche non erano disposte d'abbandonare il porto fece ritorno a Fasana.

Poco dopo, cioè il 18 luglio giunse la notizia che gli italiani erano in procinto d'occupare l'isola di Lissa, isola importantissima tanto dal lato strategico quanto politico, anzi si diceva che gli italiani avessero già dato principio all'attacco. Tegetthoff decise immantinente d'accorrere in soccorso dell'isola minacciata.

Alle 11 ant. del 19 luglio l'ammiraglio mosse alla volta di Lissa. Alle 11 ant. del gior-

no susseguente già s' avvistò la flotta italiana formata in semichercio esteso. Tegetthoff diresse l'asta verso il punto più formidabile della forza nemica e vi ruppe dentro con la propria flotta formata in ordine d'angolo saliente.

Si accese un accanito combattimento durante il quale Tegetthoff, con la propria nave ammiraglia, affondò la corazzata nemica RE D'ITALIA, mentre un'altra corazzata, e precisamente il PALESTRO veniva incendiata e totalmente distrutta dalla nostra artiglieria. Verso le due pom. la vittoria era decisa. La flotta italiana si ritirò verso Ancona con la perdita di due navi.

L'intento di Tegetthoff di liberare Lissa era pienamente raggiunto.

Sua Maestà l'imperatore il giorno stesso creò Tegetthoff vice-ammiraglio (Vize-Admiral) e gli conferì la più alta distinzione che l'Austria suole concedere per valore personale, cioè l'ordine di Maria Teresa.

Tegetthoff divenne celeberrimo ed ammirato fin'anco dai suoi nemici.

Verso la fine di novembre del 1866 intraprese a scopo scientifico un lungo viaggio in Francia,

in Inghilterra e negli Stati uniti, dal quale fece ritorno nel luglio del 1867.

Appena nominato da Sua Maestà vita durante membro della camera dei signori dovette portarsi al Messico per prendere in consegna la salma dell'imperatore Ferdinando Massimiliano e trasportarla in Europa. Sì difficile compito disimpegnò con rara tattica, sicchè riescì di consegnare a Vienna addì 20 gennaio del 1868 la salma del defunto imperatore e comandante supremo dell'i. r. marina. Per questa importante missione Tegetthoff ebbe in compensa la gran croce dell'ordine di Leopoldo.

Al principio di marzo del 1868 Sua Maestà lo nominò capo supremo della sezione di marina e comandante della medesima. Molti potentati lo distinsero con ordini i più insigni e molte città lo elessero cittadino onorario.

Il commodore (Kommodore) de Sterneck nel mentre riassumeva in brevi ma succosi tratti la storia delle gestà del suo amico e maestro non avrebbe mai pensato — ed altri meno di lui —

prossima la fine del robusto, fiorente e non ancor quarantenne eroe.

L'ideale di Tegetthoff era di assicurare alla marina anche per l'avvenire la acquistata gloria. Per riescire in ciò eseguì molte riforme nell'organizzazione interna e seppe assicurare alla medesima anche i necessari mezzi materiali, però solo dopo aver sostenuto delle penose lotte coi rappresentanti della monarchia.

Purtroppo l'inesorabile destino lasciòlo alla testa di sì immane lavoro solo tre anni. La morte recise quella instancabile, preziosa esistenza dopo pochi giorni di malattia.

Quelle riforme che tendevano a consolidare l'organizzazione interna della marina furono da lui quasi ultimate mercè la enorme sua assiduità, mercè la illimitata fiducia che godeva presso il suo sovrano e mercè lo zelo e lo spirito di abnegazione di tutta la marina. Esse riforme esercitano ancor oggi un benefico influsso e vanno tenute in conto di un lascito di Tegetthoff.

Inquanto alle altre sue aspirazioni che erano, d'ingradire la marina in modo da renderla degna dell'impero, di generalizzare il convincimento che

la propria flotta debba anche materialmente progredire di pari passo con le flotte degli stati limitrofi, queste aspirazioni rimasero insoddisfatte.

Sua Maestà il graziosissimo nostro Imperatore fece erigere al grande eroe a Pola uno stupendo monumento, a Vienna altro monumento mantiene viva la cara sua memoria.

La più sublime manifestazione atta ad illustrare la sua gloria ed il suo trionfo troviamo nell'i. r. museo di marina a Pola, consistente in un attestato di valore segnato da tutti i comandanti che presero parte al combattimento del 20 luglio 1866, che è del seguente tenore:

Noi i. r. capitani di vascello, di fregata e di corvetta, nonchè noi tenenti di vascello comandanti delle navi dell'i. r. flotta austriaca attestiamo in scienza e coscienza e di proprio impulso, che il comandante supremo, i. r. contr' ammiraglio

GUGLIELMO DE TEGETTHOFF

ci condusse addì 20 luglio 1866 presso l'isola di Lissa contro la strapotente flotta italiana, e che, sempre ligi ai suoi supremi ordini ed ai suoi segnali abbiamo attaccato e bombardato il nemico. Riportammo ad onore e gloria del vessillo e delle armi austriache non solo piena vittoria sulla flotta italiana, che subì gravi perdite, ma

si liberò eziando la fortezza e l' isola di Lissa già troppo angustiate ed esauste.

Questa doppia vittoria dobbiamo unicamente alla guida saggia e valorosa, all' intrepido ardire del nostro comandante.

Ciò attestiamo e convalidiamo colle nostre firme e coi nostri sigilli.

Siamo perciò d' avviso che l' i. r. contr' ammiraglio Guglielmo de Tegetthoff ha il pieno diritto d' aspirare all' ordine militare di Maria Teresia e lo preghiamo, in base del presente attestato di fare le dovute pratiche, perchè il supremo capitolo dell' ordine si compiaccia di apprezzare queste gesta e perchè Sua Maestà, il graziosissimo nostro Imperatore, si degni, a nostro vanto ed onore di conferirgli detto ordine quanto prima.

Presso l' i. r. flotta austriaca nel canale di Fasana, addì 24 luglio 1866.

1820.

21 maggio.

Il sinistro toccato al brigantino „Dalmato“.

L'avvenimento che stiamo per narrare data da qualche anno dopo la conquista di Venezia.

Dagli scarsi atti esistenti nell'archivio della marina di guerra risulta, che nell'anno 1805 esisteva una specie di servizio postale tra Fiume, Segna, Zara e viceversa sostenuto da piccoli velieri da guerra. Questo servizio sarà stato probabilmente organizzato già dai Veneziani. Coll'esser passata Venezia in possesso definitivo dell'Austria nell'anno 1815, questo importantissimo ramo di comunicazione venne notevolmente ampliato e già nel 1820 si introdussero corse postali tra Trieste e Corfù.

A tale servizio vennero destinati brigantini e golette da guerra, i quali, nominati flotte ovvero bastimenti armati in corsa e mercanzia, trasportavano non soltanto lettere e viaggiatori, ma anche merci.

A Trieste il comando di divisione di marina aveva il compito di sorvegliare l'orario postale di questi veicoli; a Corfù pell'ordine era reponsabile l'i. r. console generale

Nell'anno 1821 venne creato un nuovo servizio postale tra Venezia e Corfù sostenuto naturalmente da velieri di piccolo tonnellaggio. Appena al principio del 1824 vediamo bastimenti da guerra, ben inteso a vela, esercitare ogni secondo mese il servizio postale tra Trieste e Patrasso.

Dieci anni poi si tentò d'introdurre il trasporto postale a mezzo di navi da guerra a vapore lungo la linea Trieste-Corfù, Grecia e Alessandria. In proposito però non esistono precise notizie.

Allo scopo di effettuare una coincidenza postale colla di già attivata linea Trieste-Alessandria si aggregò nello stesso anno alla corsa levantina la goletta ELISABETTA, nonchè i brigantini ORESTE e FIDO e precisamente da Patrasso

in avanti. Dagli atti si rileva pure che negli anni susseguenti bastimenti da guerra a vela di varie grandezze mantenevano la comunicazione postale tra Venezia e l'i. r. divisione navale del Levante.

Sebbene la società del Lloyd austriaco nell'anno 1837, in grazia alla sua instancabile operosità, era già in grado di percorrere la linea Trieste-Istria-Dalmazia-Ancona-Alessandria, còì nondimeno fu costretta di ricorrere all'appoggio della marina da guerra.

Questa mise a disposizione non più navi a vela, perchè bandite dopo lo sviluppo della società del Lloyd (1838), bensì navi a vapore e ciò per il trasporto della posta. Il servizio a vapore subentrò in attività subito dopo l'anno 1838.

Gli atti del 1846 notificano che il piroscafo da guerra MARIANNA, di triste rinomanza per il suo tragico fine, venne in soccorso al Lloyd fra Syra e Alessandria in occasione di uno sperimento che questi fece per attivare una corsa alle Indie occidentali via Trieste.

Ora che abbiamo veduto in quale modo era organizzato il servizio postale per la via di mare nell'epoca 1805—1846, passiamo a narrare il

triste episodio del brigantino DALMATO, che affondò nel 1820 in occasione del suo primo viaggio fra Trieste e Corfù.

Il DALMATO costruito all'estero, varato nel 1808 e armato con 10 pezzi da 6 e due pezzi da 12 libbre, venne sostituito al brigantino USSARO e per renderlo più abile alle corse postali s'ebbe modificazioni nell'attrezzatura.

Capitanato dal tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Cristoforo conte Viscovich, discendente dalla ben nota famiglia di Perasto, il DALMATO secondo la tabella d'armamento, doveva essere equipaggiato da 58 uomini. Risulta però che durante la catastrofe si trovavano a bordo soltanto 42 persone, tra le quali 3 ufficiali, 2 cadetti di marina (Seekadetten), un aggiunto contabile (Kommissariatsadjunkt) e due chirurghi. Conservati sono soltanto i nomi dell'alfiere di vascello (Linienschiffsfähnrich) A. Pugliesi da Malfi presso Ragusa, del cadetto di marina (Seekadetten) N. Pizzamano da Venezia e dell'aggiunto contabile di 2^a classe (Kommissariatsadjunkt 2. Klasse) G. Ghera. Dagli atti si rileva pure che a Trieste s'imbarcò sul brigantino il neonomi-

nato console per Zante, i. r. maggiore (k. k. Major) Angelo Maria Berkich il quale, accompagnato dal suo servitore, doveva recarsi col DALMATO a Corfù.

La partenza del corriere postale da Trieste doveva effettuarsi il terzo martedì d'ogni mese. Secondo quest'orario il DALMATO lasciò Trieste la notte del 16 ai 17 di maggio per recarsi a Zara. Qui doveva prendere a bordo il cancelliere del console e consegnare nel luogo stesso una rilevante somma di danaro. Per ciò venne concesso al comandante di fermarsi in porto 24 ore.

Ai 20 di maggio verso sera la nave accompagnata da leggere brezze da Sud-Est giunse nel canale di Zara. Il vento divenne fresco durante la notte e soffiava a raffiche così che il comandante fu costretto di bordeggiare. Per prendere quanto prima il porto di Zara lasciò le vele di gabbia e le vele basse senza terzeruoli, mentre per precauzione fece serrare i velacci (papafighi). Bordeggiando il DALMATO giunse durante la seconda guardia di notte dei 20 ai 21 nel mezzo del canale all'altezza delle isole

Melada e Puntadura. Il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Viscovich rimase sul ponte fino alle 2¹/₂ di notte, consegnò poi la guardia all'ufficiale di dettaglio, alfiere (Linienschiffs-Fähnrich) Pugliesi e ritirossi nella sua camera per coricarsi.

Alle 3 del mattino Viscovich udì l'ordine di prendere una mano di terzaruoli nelle vele di gabbia ed alle 4 venne repentinamente scosso dal grido acutissimo „lasciate in bando le drizze delle gabbie“ dato di Pugliesi o dal cadetto (Seekadett) Pizzamano. Il bastimento colto da una violenta raffica da Sud-Sud-Ovest si mise ad un tratto sul fianco sinistro. Il conte Viscovich che causa l'enorme sbandamento della nave non era in grado di aprire la porta della sua abitazione, riescì a stenti di spingersi fuori dell'invetriata ed arrivare in coperta e di là nella coffa di maestra, da dove dovette assistere allo spaventevole spettacolo che offre un bastimento capovolto.

L'alberatura, i pennoni e le vele giacevano sulla superficie dell'acqua. Il capitano scorse

pure alcuni uomini che disperatamente cercavano rifugio sugli attrezzi.

Poco dopo la nave si riempì d'acqua e successivamente rizzandosi colò a fondo.

Il comandante riconobbe a tempo il pericolo nel quale si trovavano coloro che giacevano nel recinto del bastimento, diede perciò ordine di presto allontanarsi, acciocchè il vortice formantesi nel momento della sommersione non attirasse seco delle vittime. Per dare buon esempio fu egli stesso il primo a prender il largo.

Dopo la dolorosa catastrofe quei pochi che rimasero in vita tentarono di salvarsi arrampicandosi su dei frammenti di legno che galeggiavano sull'acqua in prossimità del luogo fatale. Viscovich rammenta di avere veduto presso di sè i due cadetti, il pilota e l'aggiunto contabile. Il console Berkich come pure parecchi dello stato maggiore e dell'equipaggio perirono probabilmente mentre dormivano.

Merita speciale menzione l'agire del marinaio di 2^a classe (Matrose 2. Klasse) Antonio Gregori da Chioggia, perchè ispirato a senti-

mento di rara abnegazione. Il comandante Viscovich, che deve la sua salvezza a questo valoroso, nella sua relazione s'esprime così:

„Dopo la catastrofe il marinaio Gregori si mantenne a gala a mezzo d'un pagliuolo. Vedendo egli il comandante privo persino di tale misero espediente, gli cedette il proprio e rimase per diverse ore senza verun appoggio.

Fortunatamente riesci infine d'impadronirsi di altro frammento; oltre ciò cercò di non staccarsi dal suo comandante e gli era sempre al fianco fino al momento della definitiva salvezza.“

Dopo 4 ore e mezza di continua angoscia — per gli infelici ore eterne -- fu dato loro verso le 9 del mattino di scorgere da lontano un veliere diretto alla loro volta. Gridando con tutta la forza possibile tentavano di attirare su di sè l'attenzione del veliere per così ottenere il sospirato soccorso. Diffatti, il comandante del pielego SAN DIONISIO navigando nel mezzo del canale di Zara narrò d'avere di tratto in tratto udito delle grida d'aiuto, osservò però che nè lui, nè il marinaio all'uopo spedito nell'attrezzatura poterono scoprire da quale parte e da chi partivano tali grida;

per ogni buon caso il capitano del pielego, Margari, fece poggiare il batello verso Puntadura.

Trascorso circa un quarto d'ora udì nuovamente delle voci confuse, vide galeggiare dei pezzi di legno e scorse infine i naufraghi del DALMATO.

Subito si gettò loro dei cavi. Vedendo però che parecchi di questi sventurati perirono esausti di forze, mentre abbandonando il loro sostegno stavano per pigliare il cavo, il capitano Margari mandò loro in soccorso un'imbarcazione. Con tale mezzo riescì a salvare soltanto sei persone di tutto l'equipaggio del DALMATO, cioè il comandante, il contabile, i marinai di 1^a classe (Matrosen 1. Klasse) Varagnuolo, Voccativo e Sussi, il marinaio di 2^a classe (Matrosen 2. Klasse) Gregori, infine il servitore del console di nome Salvagna.

Il capitano Margari si diede ogni cura per assistere i naufraghi: dopo sei ore d'instancabile operosità riescì di richiamare in vita gli esausti di forze.

Il SAN DIONISIO proveniente da Zante con carico d'olio d'oliva, di sapone e d'uva secca, proseguì il viaggio toccando S. Pietro dei Nembi,

ove incontrò l'i. r. peniche ASPIDE, là di stazione, ed ai 25 di maggio giunse a Trieste. Perchè proveniente dal Levante dovette sottoporsi alla quarantena.

Visto lo stato deplorabile dei disgraziati del DALMATO il comando di marina chiese dalle autorità portuali l'annullamento di tale disposizione e ciò anche per poter quanto prima possibile incominciare il processo informativo circa la catastrofe.

Dopo minuziosa inchiesta la commissione concluse essere stata la causa esclusiva del sinistro toccato al DALMATO la modificazione dell'attrezzatura e precisamente l'alberatura troppo alta, fatto che pregiudicò la stabilità della nave.

Sebbene il brigantino fosse colato in una profondità di 60 a 70 metri pure l'amministrazione navale riesci a recuperarlo coi propri mezzi. La carcassa venne trasportata nel porto Jazi (porto Manso) sull'isola Melada.

Il marinaio Gregori che intrepido guardò in faccia alla morte e con abilità unica riuscì a salvare il suo comandante venne per quest'atto eroico con decisione Sovrana d. d. 15 settembre

1820 insignito della piccola medaglia d'oro pel valore civile con occhiello e nastro. Oltre ciò Sua Maestà si degnò d'ordinare, che il Gregori, oltre la mercede di fiorini otto mensili, goda da quel giorno in poi il sussidio di altri fiorini otto, cioè lo stesso vantaggio che godono coloro, che sono distinti con la medaglia d'oro pel valore militare.

Al Gregori venne conferita la Sovrana distinzione con grande solennità. Il momento fu più che mai commovente, anche perchè Venezia assisteva per la prima volta a cerimonia per un siffatto avvenimento.

Il governatore della Dalmazia iniziò dietro invito del comando di marina una inchiesta dalla quale risulta, che due abitanti dell'isola di Melada rimasero impassibili alla vista dei naufraghi del DALMATO, percui quei due vennero puniti. Da ciò si può dedurre, che parte degli infelici cercò rifugio verso l'isola di Melada, mentre altri in unione al comandante si diressero verso Puntadura.

Strano si è, che il comandante del DALMATO nel suo rapporto non fa nessuna menzione in proposito.

Il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) conte Viscovich, grato pella grazia ottenuta sciolse il suo voto offrendo al convento della Madonna dello Scalpello un quadro rappresentante la rovina del DALMATO.

Questo quadro si trova ancora in quel santuario.

1820.

Il viaggio della fregata „Carolina“ in Cina.

Alla fine dell'anno 1820 giunse all'arsenale marittimo di Venezia l'ordine di sollecitamente allestire ed armare la fregata CAROLINA per portare a Canton in Cina un carico di 4000 quintali di mercurio. Su di essa dovevano imbarcarsi a Trieste l'i. r. console generale per le Indie e la Cina de Watts — a Gibilterra per Rio de Janeiro il ministro di Sua Maestà presso la corte del Brasile barone de Stürmer, nonchè la di lui consorte ed il personale di servizio.

A comandante della nave venne prescelto il tenente colonnello (capitano di vascello di 2^a classe) [Linien-schiffskapitän 2. Klasse] Serafino de Pörtl e lo stato maggiore si componeva del-

l'ufficiale di dettaglio, tenente di fregata (tenente di vascello di 2^a classe) [Linien-schiffs-leutnant 2. Klasse] Ghega, di due altri ufficiali subalterni, del contabile (Kommissariatsadjunkt), del cappellano (Marinegeistlicher), di due chirurghi e di quattro cadetti di marina (Seekadetten), fra questi *l'ex propriis* marinaio Mayerhofer, il quale possedeva eminenti cognizioni nel disegno topografico e speciali capacità nel maneggio d'istrumenti per rilevamenti terrestri.

L'eccelso aulico consiglio di guerra emanò al comando superiore della marina a Venezia l'ordine d'imbarcare a bordo della nave gente esperta ed ardita e di fare la scelta possibilmente tra quegli equipaggi che presero già parte a spedizioni transoceaniche e di scegliere uomini che posseggano qualche cognizione della lingua portoghese.

L'equipaggio era composto di 77 uomini e precisamente così: di 1 nostromo (Bootsmann), 1 sotto nostromo (Unterbootsmann), 1 guardiano (Bootsmannsmaat), di 3 quartermastri (Quartiermeister), 4 timonieri (Steuerleute), 5 gabbieri (Marsgasten), 36 marinai di prima e seconda

classe (Matrosen 1. und 2. Klasse), di 6 mozzi (Schiffsjungen), 9 comuni d'infanteria marina (Marineinfanteristen), poi del capo velaio e del bottaio (Segelmacher und Böttcher), del carpentiere (Schiffszimmermann), del marangone (Tischler); del cuoco (Koch), di servitori, del capo cannoneiere (Geschützmeister) e di due sotto ufficiali d'armi (Waffenunteroffizier).

Per ordine superiore si dovevano pure imbarcare l'i. r. concepista di governo barone de Schimmelpfennig e l'i. r. perito giurato, commissario commerciale Ignazio Wickerhauser, i quali, muniti di speciali istruzioni, avevano di sorvegliare il carico rappresentante un valore di fiorini 400.000 valuta di convenzione e di procurare la vendita del medesimo al luogo di destinazione.

Onde evitare equivoci, che avrebbero potuto sorgere specialmente nel porto di Canton, si chiedette l'autorizzazione di denominare la fregata i. r. flotta. Ciò venne accordato coll'ordine espresso di citare tale decisione nella lettera di comando.

Siccome la CAROLINA avea la missione di recarsi nell'estremo oriente sotto condizioni piuttosto difficili, il comandante de Pörtl venne munito, tanto dall'aulico consiglio di guerra, quanto dal supremo comando di marina, d'istruzioni non prive d'interessanti dettagli, le quali caratterizzano lo spirito d'allora.

Trattandosi d'una prima spedizione in Cina di una nave da guerra austriaca si fece il possibile, onde garantire alla missione esito felice.

Per maggiormente assicurare l'equipaggio e la nave da eventuali sinistri si approfittò delle esperienze raccolte dalle marine estere durante lunghi viaggi in regioni di clima variabile e si fece tesoro di quelle esperienze tanto in fatto di navigazione che di igiene.

La CAROLINA, terminati i dovuti lavori d'allestimento, doveva recarsi a Trieste per imbarcare il carico di mercurio e fare vela per Gibilterra, onde prendere a bordo il barone de Stürmer, il vice console Godard e due piloti. Doveva poi dirigersi a Rio de Janeiro per completare le provvigioni, indi porre la vela pel capo

di buona speranza e proseguire il viaggio pello stretto di Sunda a Canton. Alla flotta fu concesso di rimanere circa tre mesi nei paraggi cinesi e di rimpatriare poi per la medesima via. Nel viaggio di ritorno, dopo il passaggio del capo di buona speranza, il comandante venne autorizzato, pel caso che non credesse opportuno di toccare nuovamente il porto di Rio, di recarsi all'isola d'Ascensione — *situata fra il 6^{to} e il 7^{mo} grado di latitudine meridionale* — per provvedersi di tartarughe di mare, le cui carni sono salutari pegli affetti di scorbutto.

Come menzionammo, al comandante vennero impartite rigorose istruzioni riguardo l'igiene; fra le altre cose si ordinò che ogni marinaio a Gibilterra venga provvisto oltre che di doppia montura e di abbondante biancheria, anche di due camicie di lana e d'un capello di paglia. Ciò in riflesso alla lunga permanenza nelle regioni torride, ove ai marinai verrebbe pure severamente vietato di coricarsi con le vesti umide.

Fu proibita la coloratura a calce nelle parti interne della nave essendo nociva alla salute, fu prescritto di ventilare il più possibile e di pulire

rigorosamente le sentine, di fare delle frequenti fumicazioni, onde possibilmente distruggere i miasmi putridi; venne pure raccomandato di gettare dell'aceto sopra pietre o mattoni roventi.

Si ordinò al comandante di fare somministrare all'equipaggio per tre giorni carne di bove salata, per tre giorni carne porcina, mentre per il settimo giorno della settimana venne imposto il digiuno. Nei luoghi d'approdo l'equipaggio doveva ricevere esclusivamente viveri freschi.

Ove la pesca potea effettuarsi l'uso del pesce era senz'altro concesso, però a condizione di osservare tutte le possibili precauzioni, cioè di non pescare ove il pesce si trovi sopra fondi minerali o dove alligni il corale, dal quale il pesce può ricevere delle particelle velenose. In casi sospetti la ben nota prova con delle monete d'argento non dovevasi tralasciare.

Addì 15 luglio dell'anno 1820 la CAROLINA partì da Venezia in zavorra, s'incagliò però sopra una banca di sabbia nel canale della Rocchetta, e il comandante fu costretto d'attendere l'alta marea per rigaleggiare la flotta e per poter proseguire il viaggio alla volta di Trieste.

Tanto i preparativi per il viaggio che si calcolava d'una durata di 18 mesi circa, quanto le disposizioni per imballare e stivare il pesante carico costrinsero il comandante di rimanere a Trieste più a lungo di quanto avrebbe desiderato. Il console generale de Watts sollecitava la partenza, de Pörtl invece esitava protestando energicamente contro il modo col quale venne stivato il mercurio.

Prima però che si potesse rimediarmi giunse inaspettato l'ordine di subita partenza.

De Pörtl approfittò del vento favorevole da Nord-Est per porre la vela e addì 11 settembre 1820 abbandonò il porto di Trieste.

Nella parte meridionale dell'Adriatico la CAROLINA s'inbattè in un fortissimo vento da tramontana, per cui il bastimento travagliava in modo da perdere il pennone di gabbia. Presso Tunisi il comandante ordinò per precauzione di mettere in lavoro le sartie di gabbia, e di fatto poco dopo gli sopraggiunse un terribile fortunale da Nord-Ovest, pel quale la flotta causa gli insoliti moti di rollio e beccheggio corse rischio di perdere gli alberi di gabbia e gli alberetti.

I gravi colpi di mare allagarono il ponte e danneggiarono in parte il carico ad onta che le boccaporte fossero coperte con incerate accuratamente inchiodate.

Dopo una traversata di 19 giorni la CAROLINA ancorò a Gibilterra, ove s'imbarcarono le persone sopra menzionate e si acquistarono viveri ed altri materiali necessari all'equipaggio. Il comandante approfittò della breve sosta per riordinare il carico secondo le regole dovute avendo sperimentato che le cattive qualità nautiche della flotta erano causate dal mercurio male stivato.

Il viaggio per Rio de Janeiro come quello pel capo di buona speranza non furono privi di spiacevoli incidenti: Al Capo si arrivò addì 15 febbraio 1821. Qui il comandante si trovò nella triste necessità di dover riferire la morte del barone de Schimmelpfennig avvenuta dopo due soli giorni di malattia, probabilmente in seguito a colera. La sua salma venne solennemente deposta in lat. 30° 2' Sud e 40° 38' Ovest di Vienna.

La partenza dal Capo s'effettuò il 23 febbraio. Dopo un viaggio di 68 giorni la CAROLINA

avvistò l'isola di Christmas, passò al 1 di giugno lo stretto di Sunda e giunse addì 11 giugno a Batavia per rimanervi quattro giorni. Poco dopo la partenza da Batavia scoppiò a bordo il colèra, che colpì 42 uomini, i due chirurghi ed il comandante stesso. Venti persone morirono.

Il comandante de Pörtl riferisce da Singapore il 2 luglio, che appena giunto a Batavia s'informò delle condizioni sanitarie del paese ed ebbe da parte delle autorità l'assicurazione che da circa tre settimane il colèra aveva cessato di mietere vittime fra gli abitanti. De Pörtl non contento di tale tranquillante assicurazione, per prudenza restrinse al puro necessario il contatto con la terra, come pure ordinò altre precauzioni necessarie.

Navigando addì 17 giugno nello stretto di Banca ammalarono diversi individui dell'equipaggio con sintomi sospetti di colèra. Ad onta che il comandante prese le più energiche misure morirono dopo sole cinque ore di sofferenze il giardiniere di corte Bums e il cuoco privato del comandante Mr. Munié. Questi due causa il loro speciale servizio dovevano recarsi sovente a terra

e venire in contatto cogli indigeni. Dieciotto uomini perirono nel breve lasso di tempo di 9 giorni tra i 18 e 26 di giugno e precisamente i marinai di 1^{ma} classe (Matrosen 1. Klasse) Giuseppe Scorza, Domenico Scudelaro, Giuseppe Stirbock, Tommaso Grubisich, Antonio Galvani e Andrea Miani, i marinai di 2^a classe (Matrosen 2. Klasse) Luigi Mestre, Domenico Sussich, Giovanni Schiavon e Pietro Venier, i timonieri (Steuerleute) Antonio Zonchi e Domenico Monaco, il comune d'infanteria marina (Marineinfanterist) Pietro Guisson, il gabbiere (Marsgast) Matteo Marisich, il falegname (Schiffszimmermann) Giuseppe Ponto, l'armaiuolo (Büchsenmacher) Giovanni Perosa, il bottaio (Böttcher) Giovanni Lanfritti e il mozzo (Schiffsjunge) Antonio Gerbis.

Addì 20 e 21 giugno annalarono di colèra il comandante e i due chirurghi Heen e Rossi, de Pörtl però riferisce che al principio di luglio non vi erano a bordo che tre ammalati e questi in convalescenza.

Il giorno 27 di giugno la CAROLINA riesci di giungere nel porto di Singapore, dove nave ed equipaggio trovarono la migliore accoglienza.

Gli ammalati e convalescenti godettero di buona assistenza da parte di provetto medico. De Pörtl commosso dalla squisita gentilezza ed attenzione di cui il comandante della guarnigione inglese, colonnello (Oberst) Farquahr, fu largo alla nave austriaca, si trovò in obbligo di menzionare specialmente i rari servigi resi dal medico inglese Montgomery, il quale con ammirabile disinteresse sostituì i due medici di bordo, somministrò medicinali agli ammalati e fornì alla farmacia della nave olio di ricino, opio e canfora.

Nella sua relazione all'aulico consiglio di guerra il comandante s'esprime in termini riconoscenti circa l'intrepido contegno dell'equipaggio rimasto incolume, il quale non solo seppe fare il suo servizio di bordo in condizioni così difficili, ma ebbe anche premura e cura degli ammalati ed assistette i morenti.

In proposito Pörtl comunica:

„Nessuno dormiva, nè mangiava; senza interruzione venivano fatte delle fumicazioni con delle bacche di ginepro, con aceto, con polvere pirica, con catrame. Tutti s'incatramarono dalla testa sino

ai piedi e persino le camicie venivano catramate. I morti colla branda su cui giacevano venivano gettati in mare per ordine del medico. Per precauzione vennero gettate nel mare anche le anitre acquistate a Batavia ed una quantità di uccelli esotici. Gli ufficiali misero a disposizione qualche emero di vino di cipro ed io il mio bordeaux e tutto ciò che credetti necessario per il bene comune. In tale modo si cercava di sollecitare la guarigione dei 22 uomini tra ammalati e convalescenti“.

Prima d'arrivare alla meta quante difficoltà ebbe l'equipaggio ancora a sostenere! Tutto concorre a testimoniare l'eroico contegno dei singoli individui durante la dolorosa epoca del colera, il quale crudelmente rapì quasi un terzo del personale.

Sua Maestà l'imperatore giunto a cognizione degli avvenimenti si degnò di conferire: la grande medaglia d'oro per il merito civile al cappellano di bordo (Schiffskaplan) Ramijak ed al medico superiore (Oberarzt) Rossi; la piccola medaglia d'oro al sottomedico (Unterarzt) Heen. Il cappellano Ramijak secondo l'opinione generale, s'ad-

dimostrò benemerito non solo come sacerdote ma anche quale samaritano.

Il caporale (Korporal) Piolante ottenne in dono fiorini 100, i comuni (Marjneinfanteristen) Moretto, Russo e Zamboni ed i marinai Belarin, Valtalina e Vechiaro ciascuno fiorini 50. Oltre ciò Sua Maestà apostolica si degnò d'esprimere a tutto l'equipaggio, senza eccezione, la Sua sovrana soddisfazione.

De Pörtl durante l'ultimo tratto del viaggio fu favorito da venti propizi, sicchè addì 10 luglio partito da Singapore poté già il 21 dello stesso mese arrivare a Macao. Qui i Cinesi, contro ogni aspettativa, fecero delle difficoltà e vietarono alla flotta il passaggio per Bocca Tigris verso Whampoa rispettivamente verso Canton, e ciò in conseguenza della bandiera rossa-bianca-rossa inalberata sulla CAROLINA invece della gialla col l'aquila imperiale, bandiera questa che i Cinesi erano abituati in tempi passati di vedere sventolare sulle navi mercantili.

Vista la resistenza da parte delle autorità cinesi il comandante si portò all'isola di Lin-tin, residenza del reggio ministro portoghese, per

chiedere il di lui intervento. Però anche questi non riescì a persuadere i meticolosi mandarini, anzi assicurò il comandante de Pörtl, che qualsiasi altro tentativo per ismuoverli dalle loro idee sarebbe rimasto del tutto infruttuoso. Non resterebbe altro che inalberare la bandiera col l'aquila imperiale e l'aquila dovrebbe essere di forma precisamente eguale a quella incisa sui timbri dello stato. In quanto al colore della bandiera sarebbe indifferente, se fosse rossa-bianco-rossa come presentemente o gialla come si usava prima del 1786.

La CAROLINA si fermò a Lin-tin fino il 25 agosto senza avere il minimo contatto con la terra.

Siccome il comandante rimase convinto, che per sciogliere questa penosa questione sarebbe stato inutile qualsiasi ulteriore tentativo, decise di ricorrere ad un mezzo il quale, senza recare danno alla dignità delle bandiera di Sua Maestà, avrebbe pienamente soddisfatto le autorità cinesi. Sopra d'un segnale di campo rosso-bianco-rosso fece saldare un'aquila imperiale di buratto nero ed issò questa distintiva sopra una delle aste

da poppa, mentre sopra un'altra fissò l'i. r. bandiera austriaca.

Dopo scrupoloso confronto constatata dai Cinesi l'ugualianza di quest'aquila con quella incisa sopra i sigilli dello stato, permisero al comandante di proseguire senz'altro il viaggio e addì 28 agosto 1821 de Pörtl ancorò a Whampoa presso Canton dopo quasi un anno di tristi vicende.

Riguardo all'agire del comandante nella questione della bandiera l'i. r. comando superiore della marina in un rapporto presentato all'aulico consiglio di guerra s'esprime nel modo seguente:

„Il contegno del comandante è lodevole sotto ogni rapporto. Le disposizioni da lui prese nelle singole circostanze e nei momenti più critici del viaggio erano sempre ispirate alle migliori intenzioni per la buona riuscita della missione.

Erano disposizioni da esperto marinaio e da energico soldato. Seppe con prudenza pari ad ingegno superare l'ostacolo fattogli dai Cinesi, i quali, ligi alle avite tradizioni, vollero con ammirabile tenacità osservati i loro usi e costumi. Superò un ostacolo

che avrebbe potuto render vana tutta la impresa allo stato cotanto dispendiosa.

Va in fine altamente apprezzato il comandante che, per corrispondere ad una formalità, seppe ideare stratagemma che soddisfece i delegati cinesi ed addimostro' pari tempo quale rispetto e quale stima quella nazione porti all' aquila imperiale.

Compiuta la sua missione il comandante de Pörtl si dispose pel ritorno. Non gli fu dato però di rivedere la sua terra natale. Morì, si crede di colera, durante il viaggio.

Che ammalò di colera risulta da una relazione diretta da lui stesso al comando di marina nella quale fra altro dice: „*Anch' io, ad onta d' avere usato tutti i possibili riguardi, mi sento colpito dal maligno morbo. Il tenente di fregata Ghega mi sostituisce nel comando*“.

Ghega condusse la CAROLINA in patria ed ebbe, mercè i suoi meriti, la soddisfazione di venire promosso fuori di turno a tenente di vascello di 1^a classe (Linienachtsleutnant 1. Klasse).

1822.

12 novembre.

La fregata „Lipsia“ colpita dal fulmine.

Fortunatamente assai di rado vengono le navi colpite dai fulmini.

L'acqua marina, quale buon conduttore elettrico, esercita sull'elettricità atmosferica quasi la stessa forza attrattiva che una nave.

Oggidì, mercè il parafulmine, che si colloca sulla cima degli alberi d'un bastimento, non si hanno a deplorare nè tante vittime umane, nè sì rilevanti danni materiali.

Dacchè è introdotta la costruzione di navi in ferro, sulle quali non si possono formare tensioni elettriche parziali, il pericolo di venire colpiti dalla folgore è considerevolmente ridotto.

Ben altrimenti stavano le cose prima che venisse introdotta a bordo delle navi la benefica

invenzione di Frankliu. Prive di tale riparo le navi andavano incontro a spessi disastri.

Anche nella nostra marina si registra un caso, il quale ebbe tristi conseguenze e quasi ne fu causa della perdita di una delle più importanti navi.

Dagli atti rileviamo che addì 12 novembre dell'anno 1822 la fregata LIPSIA si trovava in viaggio da Missolunghi per Trieste. Mentre si navigava con vento fresco da Est-Nord-Est si scatenò alle 12^{1/2} pomeridiane un orribile uragano, accompagnato da acquazzoni e da nebbia sì densa, che impediva di vedere la costa vicina. Ciò costringeva alla massima attenzione per ischivare i rompenti nei pressi de Chiarenza e la terra bassa dell'isola di Cefalonia.

Tutt'ad un tratto cadde un fulmine sull'albero di maestra della fregata e spezzatone l'alberetto prese lungo il tronco la via fuori di bordo per rientrarvi attraverso d'un portello nella batteria. Passò indi nel corridore e finì in una cassetta riempita di palle da mitraglia situata fra due pompe.

Dall'albero colpito dal fulmine caddero sul ponte parecchie scheggie, alcune lunghe da 4 a 5 piedi.

Il capitano di vascello (Linienschiffskapitän) Accurti, comandante della LIPSIA, che in quel momento si trovava sul cassero ordinò ad un ufficiale di recarsi immediatamente nella stiva da dove sortiva un denso fumo sulfureo. Pari tempo fece montare alcuni marinai sull'albero di maestra, d'onde si udivano delle grida strazianti di soccorso. Fatalità volle che in sì critico momento si trovassero a riva otto marinai occupati a serrare il gran velaccio (papafigo di maestra).

Di questi otto infelici il cannoniere di 1^a classe (Vormeister 1. Klasse) Giovanni Stochich venne colpito dal fulmine e rimase all'istante ucciso. I marinai di 1^a classe (Matrosen 1. Klasse) Giovanni Lombardo e Giovanni Maria Vatta, pure colpiti, diedero ancor segno di vita, mentre i gabbiere (Marsgasten) Cesare Capelli e Antonio Olivieri ed i marinai di 1^a classe (Matrosen 1. Klasse) Antonio Radan, Martino Rusich e Vincenzo Capanna furono gravemente feriti.

Gli sfortunati vennero tantosto e colla massima precauzione ammainati in coperta per mezzo di ghie e trasportati all'ospedale di bordo, ove il Lombardo e il Vatta spirarono poco dopo, mentre gli altri si potè salvare.

Causa questo spiacevole incidente decise il comandante di recarsi a Zante, onde render gli ultimi onori alle vittime, per verificare i danni sofferti e per provvedere agli urgenti bisogni.

Da indagini fatte sul luogo risultò, che il tronco di maestra non ebbe a subire danni rilevanti; l'albero di gabbia era illeso, l'alberetto di gabbia però fu trovato talmente guasto che dovette essere sostituito dall'alberetto di rispetto.

Si constatò che la folgore cadde prima sopra il pomolo, che discese poi lungo l'alberetto sino alla testa di moro, da qui si disperse per rientrarvi una seconda volta recaudo notevole danno. Si suppone, che il fulmine venne attirato dalla fodera di rame dell'incavo per la drizza di vellaccio.

Nella batteria, nel corridore e nella stiva non si constatò guasti di sorte; soltanto la fodera e la lama d'una sciabola d'abbordo furono tra-

forate dal fulmine in modo curioso, e anche strane erano le traccie riscontrate sulla superficie delle palle di mitraglia.

Per fortuna la folgore inmantinente si spense qualche passo distante dalla Santa Barbara.

Nella sua relazione il comandante Accurti ricorda lodevolmente tanto lo stato maggiore quanto l'equipaggio senza eccezione. Tutti seppero osservare durante il tristo sinistro ottima disciplina e conservare sangue freddo.

Poco tempo dopo la disgrazia toccata alla LIPSIA e precisamente addì 23 settembre 1823 un nuovo fulmine venne a colpire l'albero di trinchetto della goletta AURORA, che navigava in corsa postale fra Trieste e Corfù. Quattro uomini rimasero storditi, leggeri guasti riportò il tronco, gravi invece l'alberetto che dovette venire rimpiazzato.

1821—1830.

Attività dell' i. r. marina durante la guerra dell' indipendenza in Grecia.

È un fatto che in Grecia al principio della guerra d' indipendenza gl' interessi degli armatori e dei commercianti austriaci vennero più colpiti che non quelli degli altri stati europei. Non solo la maggior parte del movimento commerciale fra il Levante e l' Europa era in quell' epoca in nostro possesso — movimento che riguardo l' Europa centrale si effettuava pel tramite di Trieste e per quello della cosiddetta Wienerstraße (via di Vienna) — ma ben anche il trasporto delle merci era quasi esclusivamente eseguito da bastimenti austriaci. I motivi pei quali all' estero fra tanti concorrenti si dava agli austriaci la preferenza, erano di natura diversa. Prescindendo dalla

costellazione commerciale di quell'epoca, parlavano in nostro favore la solidità e le buone qualità nautiche delle nostre navi di trasporto, la probità e la ben meritata fiducia che godevano i nostri capitani marittimi e — non in ultimo luogo -- la nota capacità dei marinai dalmati.

Per l'Austria la situazione in Grecia esigeva massima prudenza e delicatezza, perchè lo spiegare uno spirito di partito da parte nostra avrebbe non solo pregiudicato i nostri interessi, ma avrebbe causato per certo anche una conflagrazione europea.

Per l'Europa tale complicazione sarebbe stata una vera sventura, tanto più che i popoli si trovavano ancora sotto il doloroso influsso dei gravi danni sofferti causa le guerre napoleoniche.

In seguito a tale situazione è ben naturale, che il principe Metternich, cancelliere responsabile dello stato austriaco, si dava ogni cura per mantenere la più scrupolosa neutralità. Abbenchè egli stesso entusiasta dello spirito d'indipendenza, dal quale era invaso il popolo greco, pure fece valere tutta la sua autorità, perchè il cuore del-

l'Europa non prendesse parte al fermento scoppiato nella penisola balcanica.

Le condizioni politiche della Grecia prima della rivoluzione non erano tali, quali le dipingono certi storici filellenici.

Il governo ottomano colla massima indifferenza si addimostrava tal fiata barbaro e tiranno, altre volte d'incredibile tolleranza.

Egli è appunto a questa tolleranza che certe provincie della Grecia devono tanto lo sviluppo del loro commercio, quanto la prosperità ed il benessere dei loro abitanti. Quanto ciò sia vero prova il fatto, che le isole Hydra, Spetsai e Psarà per la soverchia indulgenza usata loro dagli oppressori giunsero a tale ricchezza da essere in grado di mantenersi una flotta da guerra relativamente potente per proteggere i loro commerci.

Strano si è, che detta flotta durante l'insurrezione non solo combatteva contro i turchi, ma appoggiava i pirati di propria nazionalità nelle loro ree imprese contro le navi mercantili straniere e talvolta prendeva fin'anco parte attiva a tali atti scellerati.

All' Austria ed alle altre potenze europee sarebbe stato facile di porre fine a tanta prepotenza, se tale agire non avesse avuto l'apparenza di parzialità in un conflitto, il quale ad ogni costo dovea rimanere nei più stretti limiti. È naturale perciò, che invece di usare violenza contro violenza — lo che avrebbe meglio corrisposto al desiderio dei delegati austriaci — le misure prese pella protezione del commercio dovevano venire definite nei singoli casi in via diplomatica.

Ciò però non impedì alla divisione navale austriaca di stazione in Levante di punire i malfattori e di inseguirli quasi in tutti i casi di oppressione o di violenza usata alle nostre navi di commercio. Questo odioso conflitto durò tanto quanto la guerra di indipendenza, cioè nove lunghi anni durante i quali la nostra marina da guerra si distinse per episodi degni di menzione.

In questo e nel capitolo seguente parleremo di alcuni di questi episodi raccomandandoli alla memoria dei posteri.

Il caso dello scuner „Merope“.

Addì 12 ottobre 1820 erano ancorati nel canale fra l'isola di Cefalonia e la costa di Akarnania lo scuner austriaco **MEROPE** comandato dal capitano Girolamo Ivanović e un'altra nave mercantile austriaca diretta dal capitano Marco Lucović. Il **MEROPE**, carico di frutta secche, era destinato per Trieste. Siccome Ivanović desiderava di rimanere nel Levante più a lungo, vendette il carico al collega Lucović e prese invece a bordo una partita di farina e di biscotto per ispacciarla in Grecia. Finito verso sera il trasbordo delle merci, Lucović fece vela per Trieste. Ivanović pensava pure di partire, inviò perciò la mattina seguente una imbarcazione in terra allo scopo di prendere delle pietre e d'imbarcarle per uso di zavorra. Si attendeva il ritorno dell'imbarcazione, quando si presentarono a bordo, col pretesto di salutare il capitano, due greci da Cefalonia ed un individuo che si diceva austriaco.

Presa la colazione col capitano gli si accommiatarono. Dopo breve tempo però ritornarono a bordo del **MEROPE** armati ed accompagnati da altri individui.

Trucidarono il capitano, il nostromo ed un marinaio e s'impossessarono del bastimento.

I marinai occupati a provvedersi la zavorra, udite le detonazioni a bordo della loro nave, precipitarono in aiuto del capitano; vennero però tratti a forza da un canotto armato da pirati e diretto dal Pope Papopoulo, il quale diede ordine di fare senz'altro fuoco sopra gli inermi.

Cadde in tale circostanza il fratello del capitano e venne gravemente ferito il marinaio Vincenzo Matcovic.

Vista l'impossibilità di difendersi più oltre i rimanenti marinai si rifuggiarono sui monti e giunsero il giorno susseguente a Missolunghi.

Qui si presentarono al preteso agente consolare austriaco di nome Marizza lagnandosi dell'accaduto. Questi dirigeva soltanto gli affari del consolato francese. Scoppiata la rivoluzione i rappresentanti degli stati europei abbandonarono Missolunghi e il Marizza approfittò di questa loro assenza per impossessarsi abusivamente delle loro aziende e così delittuosamente arricchirsi. Marizza accolse con modi inumani i fuggiaschi ed intimò loro persino l'arresto.

Il pirata Nicolò Sciuto, genovese, navigando sotto bandiera greca, s'impadronì del MEROPE e dopo averlo di nuovo depredato lo condusse a Missolunghi per consegnarlo al Marizza.

Marizza fece gettare i rimanenti marinai del MEROPE nelle carceri di Missolunghi e quando questi chiesero d'essere condotti a Zante ordinò di mettere loro al collo degli anelli di ferro.

Il primo funzionario austriaco che venne a contezza di questi orribili misfatti fu il signor Zen, console generale per la Morea residente a Zante. Immantinente inviò questi sopra luogo l'i. r. vice console di Missolunghi che per caso si trovava costì, onde chiedere la restituzione dello scuner, degli oggetti rubati, nonchè la liberazione dei prigionieri. Marizza seppe rendere vane non soltanto le pratiche del funzionario austriaco, ma con astuzia diresse il tutto in modo, che a detto funzionario, accusato nemico delle cose greche, venne dalla cosiddetta reggenza di Missolunghi intimato l'ordine di abbandonare immediatamente la città. I marinai austriaci incarcerati furono imbarcati a bordo dello scuner e

Marizza fece inalberare con ostentata pompa a bordo del MEROPE la bandiera francese.

Uno dei marinai indignato per l'oltraggio recato alla nave tentò di issare la nostra bandiera sostituendola alla francese; il nipote di Marizza, incoraggiato dallo zio, gli sparò una fucilata, la quale fortunatamente fallì.

In generale i marinai austriaci, minacciati dai Greci versavano continuamente in pericolo di vita.

Addì 28 ottobre il Marizza insieme alla sua famiglia e parenti s'imbarcò a bordo del MEROPE e s'installò comodamente considerandosi assoluto despota e padrone.

Una nota energica inviatagli dal console francese a Zante venne semplicemente ignorata.

Il proverbio „il malfattore ad occhi chiusi corre incontro alla rovina“ avverossi anche pel Marizza. La notizia delle sue infami azioni venne a cognizione dell' i. r. governo e la punizione dello scellerato non si fece attendere.

Addì 7 novembre il comandante della squadra austriaca di Levante, contr'ammiraglio (Kontre-Admiral) Marchese de Paulucci giunse a Zante

con la fregatta LIPSIA. Prese a bordo il console generale Zen, il suo cancelliere ed un pilota per il golfo di Patrasso e si recò alla mattina dei 10 a Missolunghi.

Sull'imbrunire la fregata avvistò Missolunghi, però causa la scarsezza d'acqua dovette ancorare a quattro miglia distante dal porto. Da questo punto non si potè scorgere il MEROPE, però il Marchese Paulucci venne informato in quale posizione del porto si trovasse lo scuner. Si seppe pure che il suddetto bastimento era ancorato in gran prossimità delle fortezze e che da queste veniva protetto.

Il contr' ammiraglio (Kontre-Admiral) diede ordine di preparare tre lanciae armate da guerra allo scopo d'impadronirsi del MEROPE. Nominò comandante della spedizione il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Corner e l'alfiere (Linienschiffsfähnrich) Soardo, suo dipendente, che sarebbe addivenuto il comandante dello scuner dopo la sua liberazione.

Alle 5 pomeridiane le lanciae si scostarono dalla fregata ed alle 6 giunsero in tale vicinanza dello scuner da poterlo ravvisare. Si trattava di

sorprendere la nave e di iniziare l'attacco in modo da impedire ai Greci, dimoranti in città di accorrere in aiuto al Marizza ed ai suoi.

Onde impedire i rumori della vogata i remi vennero fasciati con della tela incerata e le lance nel momento decisivo s'accostarono talmente l'una all'altra, che i comandanti a voce bassa facilmente potevano intendersi. Con la massima precauzione le tre lance s'avvicinarono al MEROPE da poppa; il Corner a destra con due abbordò lo scuner, mentre il Soardo colla terza impegnò la sinistra.

L'attacco riuscì a meraviglia. Alcuni dell'equipaggio del MEROPE sorpresi tentarono di difendersi, ben presto però vennero atterrati e gettati nel corridore.

Corner prese pure le necessarie disposizioni affinchè nessuno potesse fuggire. Le boccaporte furono custodite da marinai armati, i quali avevano l'ordine di atterrare chi tentava la fuga. Dopo breve lotta i marinai della LIPSIA, coadiuvati da quelli del MEROPE, s'impossessarono dei malfattori, cioè di Marizza, del suo nipote e di un certo Zamboli, il quale fungeva da capitano

dello scuner. Dopo averli ammanettati si filò per occhio l'ancora. Le lanciae presero in rimorchio il MEROPE e verso le 9 di sera giunsero in prossimità della LIPSIA.

Il disgraziato Matcović, ch'ebbe la sfortuna di venir gravemente ferito dalla banda di malfattori diretta dal Papopoulo, fu trovato in istato deplorabile che dovette essere consegnato al medico della LIPSIA:

Al mattino degli 8 novembre il contr'ammiraglio (Kontre-Admiral) Paulucci aveva l'intenzione di recarsi coi due bastimenti a Zante. Un temporale da Libecchio lo costrinse però di rimanere all'ancora.

Nello stesso giorno giunse a bordo della LIPSIA un ufficiale, delegato dal comandante di fortezza di Patrasso e della flotta ottomana, ancorata costì per complimentare il Marchese Paulucci.

Fra i trenta prigionieri fatti a bordo del MEROPE si trovava pure il genovese Sciuto ed alcuni dei suoi compagni, i quali avevano assalito e trasportato lo scuner a Missolunghi.

Vennero subito sottoposti a severo esame e

si assunse il costituito per pretendere dal governo centrale in Nauplia risarcimento corrispondente ai danni sofferti. In fine si prese inventario di tutti gli oggetti non appartenenti ai passeggeri.

Da perquisizioni fatte al Marizza sappiamo ch'era in possesso di 34 talleri, che vennero confiscati e destinati agli eredi Ivanović.

Il contr'ammiraglio (Kontre-Admiral) austriaco arrivò a Zante verso sera del 12 novembre. Ricorse al residente inglese Sir Frederic Stovin ed ottenne il permesso di sbarcare i prigionieri nel lazzeretto. Questi concesse loro di rimanere anche in seguito sulle isole ionie, abbenchè fossero banditi, e ciò unicamente perchè sarebbero di certo andati incontro alla morte se caduti nelle mani dei Turchi.

Tanto al Marizza quanto al suo nipote ed al Zamboli non venne accordata tale grazia. Incatenati furono trasportati sulla LIPSIA e giunti a Trieste furono incarcerati.

Il povero Matcović andava di male in peggio, per cui dovette essere trasportato dalla LIPSIA al

lazzaretto di Zante, ove rimase alcun tempo assistito dal medico di bordo.

Dopo il completamento dell'equipaggio del **MEROPE** i due bastimenti lasciarono Zante addì 17 e con vento favorevole ben presto giunsero a Trieste.

Marizza ed i suoi due complici furono condannati dal tribunale d'appello a parecchi anni di casa di forza ed al risarcimento dei danni agli eredi Ivanović; siccome però i loro mezzi erano insufficienti, il governo ellenico fu costretto a pagare il mancante.

1824—1826.

Combattimenti contro pirati e navi greche.

Durante l'anno 1824 aumentavano le usurpazioni da parte di bastimenti da guerra e navi corsare greche a danno di navi mercantili austriache. Il governo degli insorti dimostrava poca o nessuna volontà quando trattavasi di dare soddisfazione per violenze perpetrate dai loro dipendenti, su navi straniere.

I greci, imbaldanziti per le vittorie riportate contro i turchi da Canaris a Chios, come pure per altri colpi di mano ben riusciti, abusavano del diritto di perquisizione a danno delle navi mercantili.

I neutrali con la miglior volontà non erano più oltre in grado di tollerare uno simile stato di cose, tanto più che i greci si rendevano anche

spesso colpevoli di disprezzo verso il principio internazionale che suona: „la bandiera protegge il carico“. Dichiaravano in guisa ingiustificabile contrabbando di guerra carichi che loro garbavano, e senz'altro li catturavano.

In certi casi il loro agire di fronte agli stranieri era tale, da poterlo con piena ragione paragonare a quello dei pirati, i quali — scoppiata la guerra per l'indipendenza — crescevano in numero e si facevano sempre più arditi.

Ad onta che il governo provvisorio degli insorti affermasse la sua innocenza per l'accaduto al MEROPE, dichiarando responsabili del fatto le autorità locali di Missolunghi, pure si dimostrò disposto di dare pieno risarcimento e piena soddisfazione per gli eccessi commessi dai suoi sudditi.

Questa disposizione però ad accondiscendere andò smarrita nella seconda metà del 1820, quando l'i. r. squadra di Levante si ridusse a sole tre navi, cioè la fregata BELLONA ed agli scuner VIGILANTE e ARETUSA. Il comandante perciò non si trovava più in caso di convogliare le navi mercantili nazionali.

I primi che ci costrinsero a misure energiche furono gli abitanti dell'isola Hydra, i quali si resero diverse volte colpevoli di violenze a danno del nostro commercio. Il comandante della squadra austriaca, capitano di vascello (Linien-schiffskapitän) Accurti, con la BELLONA e il VIGILANTE si diresse in fretta verso quell'isola coll'intenzione d'impadronirsi d'un brigantino greco, armato da corsaro e ormeggiato presso la sanità di quel porto. Sull'imbrunire furono spedite contro il corsaro due lance armate da guerra e dirette dall'alfiere di vascello Bujacovich. Queste però dovettero ritornare a mezza strada causa un violento vento da Nord-Est il quale costrinse pure la fregata e lo scuner di lasciare l'ancoraggio e di recarsi a Nauplia, ove arrivarono il giorno 5 novembre.

Onde definire una questione pendente e d'urgenza il capitano di vascello (Linien-schiffskapitän) Accurti recossi il giorno susseguente da un certo Kolettis, capo del governo provvisorio. Si trattava del seguente fatto: Nel mese d'ottobre 1824 catturarono corsari greci il brigantino austriaco MINCIO, perchè il suo carico era di

proprietà ottomana. Ad onta che il bastimento venne rilasciato in libertà dopo la confisca, ad onta che al capitano venne indennizzato il nolo e risarciti i danni in moneta contante, con tutto ciò Accurti non si die' per soddisfatto. Pretendeva categoricamente soddisfazione per lo sfregio recato alla bandiera nazionale.

Kolettis cercava mille pretesti.

Il comandante, trascorso il termine convenuto di 48 ore, deliberò di usar la forza. Sotto le mura della città di Nauplia era ormeggiato un MISTICO greco, armato di quattro pezzi, pronto per la corsa. Alle ore 6 pom. del giorno 8 novembre vennero armate da guerra due lance della BELLONA. La spedizione venne affidata all'alfiere di vascello (Linienschiffsfähnrich) Bujacovich ed al cadetto di marina (Seekadett) Salvini coll'ordine d'impadronirsi del MISTICO quale pegno mobile.

Alle 7 $\frac{1}{2}$ pom. giunsero le lance al luogo; l'equipaggio del MISTICO venne soggiogato; alcuni presero la fuga slanciandosi nell'acqua, i rimanenti furono fatti prigionieri e rinchiusi nella stiva.

Per mala sorte la luna splendeva in tutto il suo chiarore, sicchè il presidio di Nauplia, accortosi dell'accaduto diresse immediatamente alcuni colpi di cannone e di moschetteria contro i nostri. Vennero mortalmente colpiti un marinaio ed un soldato d'infanteria di marina.

Onde allontanarsi quanto prima dal campo d'azione, minacciato dal fuoco nemico si tagliò gli ormeggi del *MISTICO*. Rimorchiato questi dalle due lance, venne trasportato presso la fregata *BELLONA*. Al mattino susseguente i prigionieri furono trasportati a terra assieme ai loro effetti per mezzo d'una lancia armata da guerra, diretta dal cadetto pioniere (*Pionierkadett*) Kudriafsky.

Durante il tragitto vennero molestati da diversi colpi di moschetteria tirati da una banda di malfattori greci che venne poi scacciata con un colpo di canone.

Il *MISTICO*, sotto il comando del cadetto (*Seekadett*) Salvini lasciò il porto unitamente alla *BELLONA*, allo scuner *VIGILANTE* e al brigantino *ARETUSA*, appena arrivato da Smirna, per stare in crociera nell'Arcipelago.

Addì 12 novembre s'incontrò tra Syra e Paros il brigantino corsaro KYMON, armato da dieci pezzi. Questi venne catturato ed equipaggiato con marinai austriaci. Trasbordata la sua gente su d'una nave russa, il brigantino, comandato dall'alfiere (Linienschiffsfähnrich) Brunetti, seguì l'escadriglia.

Addì 13 novembre vennero avvistati nel canale di Chios due MISTICOS sospetti. Il comandante Accurti li fece immediatamente inseguire dagli scuner VIGILANTE e ARETUSA. Le due navi greche, riconosciute frattanto corsare, visto il pericolo nel quale versavano, si ritirarono in tutta fretta nel porto di Spalnadori.

Inseguite dal VIGILANTE riuscirono a fuggire per un canale stretto e di basso fondo. L'ARETUSA, riescita a doppiare le isole Spalnadori, poté ancora raggiungere una di quelle navi, la quale, costretta d'investirsi sulla costa, venne poi distrutta dall'artiglieria dell'ARETUSA. Alcuni dell'equipaggio rifuggiatosi a terra, furono uccisi dal fuoco di mitraglia.

Le due navi catturate vennero condotte a Smyrne, poi vendute e la somma ricavata venne

devoluta a naviganti austriaci a suo tempo danneggiati.

Nell'anno 1826 l'Austria decise di porre fine alle ripetute violenze a danno del commercio nazionale coll'aumentare considerevolmente le forze navali in Levante.

Ciò produsse viva impressione sul governo provvisorio ellenico, il quale, in tutta fretta emanò severi ordini contro la pirateria e proibì persino la costruzione di piccole navi che potrebbero prestarsi a tale scopo. Al diritto però di visitare la navi neutrali i greci non intendevano di rinunciare, anzi il governo provvisorio s'industriava per assicurarsi ad ogni costo tale diritto.

È ben naturale che l'i. r. rappresentante a ciò vivamente si opponeva perchè ben sapeva che quel governo di tale diritto avrebbe certamente abusato.

Per dare a questo divieto l'importanza necessaria e per costringere il governo provvisorio a desistere dalle sue ingiuste pretese, il contr'ammiraglio (Kontreadmiral) Marchese Paulucci, comandante le forze navali austriache in Levante, prese senz'altro le dovute misure.

Combinazione volle che poco prima parecchie navi mercantili nazionali venissero assalite da pirati e che a Nauplia al capitano mercantile austriaco Scagliarini venisse rubato l'importo di fiorini 800 col pretesto di rappresaglia per il brigantino ASPASIA a suo tempo catturato dall' i. r. corvetta CAROLINA.

Considerato che le giuste rimostranze del governo austriaco rimasero infruttuose, Paulucci ricorse alla forza; distrusse presso Mikoni un MISTICO corsaro, armato di 10 cannoni, e catturò presso Tinos la corvetta da guerra greca MILTIADES nonchè il brigantino LEONIDAS. Una nave greca della squadra dell'ammiraglio Sachturis, la quale voleva passare tra la nave ammiraglia BELLONA e la costa, fu scacciata a forza di cannone e l'ammiraglio greco fu costretto di avanzare le sue scuse e di prestare il dovuto saluto alla bandiera austriaca.

Mercè l'energico agire dell'ammiraglio austriaco, il governo ellenico finalmente cedette alla forza, risarcì i sudditi austriaci dei danni sofferti e rinunciò alle sue pretese.

Nel frattempo anche le navi distaccate dall' i. r. squadra si diedero ogni premura per isterminare i corsari.

Sappiamo che la CAROLINA, al comando del capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Bandiera, trovantesi in crociata nel golfo di Koron, s' imbattè addì 28 settembre del 1826 presso Scadamura in due navi greche che erano in procinto d'abbandonare l' ancoraggio. Favorita dal vento la CAROLINA ben presto raggiunge i bastimenti. Uno di questi, constatato dopo minuzioso esame, di proprietà ionica, venne subito rilasciato, l'altro, inseguito, rifuggiossi in una vicina calanca sperando così di sottrarsi alla persecuzione.

Bandiera non si lasciò stornare da siffatta manovra, ma diede l'ordine al corpo di sbarco, comandato dall'alfiere (Linien Schiffsfähnrich) Fecondo, d'immediatamente recarsi a terra. Mentre l'infanteria di marina occupava le colline per impedire che alla nave corsara giunga soccorso per la via di terra, i marinai appartenenti al distaccamento iniziarono l'attacco sulla nave. Vista l'impossibilità di sottrarsi al pericolo, i

greco investirono il bastimento e portando seco quanto materiale di bordo potevano si diedero a precipitosa fuga. Al distaccamento non rimase altro che distruggere la nave.

Poco dopo questo fatto e precisamente addì 12 ottobre la CAROLINA s'imbattè presso il capo Venetico in una Martingana austriaca, il cui capitano annunciò di essere stato derubato del tutto nella scorsa notte presso Matapan da uno scuner greco.

Il caso volle, che la CAROLINA poco dopo avvistasse uno scuner, il quale inalberava la bandiera greca. Per accertarsi, se quello fosse il pirata prontamente gli si diede la caccia. Questi per isfuggire alla corvetta austriaca impiegò tutti i mezzi possibili e persino i remi, riuscendo così di raggiungere il porto di Vitollo, verso il quale la CAROLINA non potè dirigersi causa la completa calma.

Si noti che l'entrata nel porto era difesa da due batterie, e che gli abitanti appartenenti alla stirpe guerresca dei Mainotti, erano in grado di difendersi con almeno mille fucili.

Ciò nonpertanto, favorito dal vento, Bandiera entrò il mattino seguente nel porto, ove

erano ancorati oltre lo scuner greco anche il brigantino austriaco CLOMINANTE e il polacco sardo COSTANZA.

A bordo della CAROLINA era tutto lesto per il combattimento.

Un ufficiale fu tosto inviato al più anziano del paese per comunicargli che l'ammiraglio era intenzionato di sottoporre lo scuner a minuziosa visita, e che se venisse commessa l'imprudenza di lasciar partire una sola fucilata contro la corvetta, esso ammiraglio inesorabilmente distruggerebbe il luogo.

Compiuta senza ostacoli, la perquisizione, si constatò che lo scuner era una nave affatto innocua: si venne però a scoprire che il polacco sardo era nave catturata e che il suo capitano languiva nelle carceri.

Bandiera intervenne energicamente e capitano e bastimento furono lasciati in libertà.

Nei primi giorni del mese d'agosto l'i. r. scuner ELISABETTA, comandato dal tenente di fregata (Fregattenleutnant) Bua, in viaggio da Costantinopoli per Salonico, onde condurre costì il console generale conte Ciccopieri, s'imbattè

nel golfo di Salonico in due grandi prame, che si conobbero essere navi corsare greche. Bua die' loro subito la caccia e riuscì col mezzo dell'artiglieria di distruggere l'una e di costringere l'altra d'investirsi sulla spiaggia.

Parte dell'equipaggio di quest'ultima fuggì, mentre 18 altri vennero fatti prigionieri dai turchi e decapitati a Salonico. Due ragazzi, uno di pertinenza austriaca, l'altro figlio del pilota dell'ELISABETTA furono risparmiati, e ciò in grazia all'intervento del comandante Bua.

Il servizio reso dal comandante dell'ELISABETTA col distruggere queste due prame, che da diverso tempo arrecavano danno considerevole al commercio nel golfo di Salonico, venne degnamente apprezzato dal pascià del vilajeto. Questi accordò solenne udienza al comandante ed agli ufficiali dell'i. r. nave e regalò al primo una stupenda sciabola d'onore.

Con ciò non abbiamo riferito che una piccola parte solo delle molte memorande gesta nobilmente compiute dalle i. r. navi da guerra durante la insurrezione greca.

Dal tutto chiaramente emerge, che durante

le fanatiche lotte di quell'epoca, quando la pirateria era in pieno e fatale sviluppo, la nostra brava squadra seppe sempre ed in ogni occasione tener alto l'onore della nostra bandiera e seppe sempre con nobile abnegazione e con raro ardore custodire e diffendere non solo i propri nazionali diritti, ma ben anco quelli delle estere potenze.

1840.

2 dicembre.

Le fregate „Medea“, „Guerriera“ e la corvetta „Lipsia“ in grave pericolo di naufragare presso Berutti.

Sul finire del mese di novembre dell'anno 1840 si trovava ancorata la squadra austro-inglese nella rada di Berutti. La prima era sotto il comando del contr'ammiraglio (Kontreadmiral) Bandiera, l'altra sotto quello dell'ammiraglio (Admiral) Stopford.

Mentre i bastimenti erano pronti per partire alla volta di Marmarizza si sollevò un fortissimo vento da ponente, il quale durante la notte del 1° al 2° dicembre rinforzò in modo da rendere impossibile la partenza.

La mattina del 2 il fortunale aumentava

sempre più, sicchè l'ammiraglio decise di dare gli ordini d'ammainare in fascio e di prendere le disposizioni dovute onde sostenere la bufera all' àncora.

Già da vari giorni le navi austriache erano ormeggiate su di due àncore ed ambe due pennellate; ciò nonostante tanto la forza del vento che il grosso mare e la poca solidità del fondo facevano cedere le àncore, sicchè il pericolo di venire gettate sulla spiaggia divenne imminente. Tanto è vero che i vascelli inglesi PRINCESS CHARLOTTE e BEMBOW, benchè sostenuti da quattro àncore e catene di 150 braccia di calumo e che due navi da guerra francesi, ormeggiate su di tre àncore, venivano spinte lentamente verso la costa — quest'ultime in breve tempo si avvicinarono ad essa più di due gomene.

Verso le 10 antim. il fortunale raggiunse la sua massima forza ed il mare straordinariamente agitato faceva travagliare tutti i bastimenti notevolmente.

Alcune navi mercantili ancorate più vicino a terra, pei gravi colpi di mare furono gettate sulla spiaggia. Un brigantino greco si capovolse

nel momento che batteva per investirsi; a stento si salvarono tre soli uomini del suo equipaggio.

Il contr'ammiraglio (Kontreadmiral) Bandiera trovò opportuno di rinforzare gli orneggi e diede l'ordine ai suoi bastimenti di dare a fondo la terza àncora. Però anche questa precauzione a nulla valse: i tre bastimenti austriaci s'avvicinarono sempre più verso la costa.

Alle 2 pom. la corvetta LIPSIA si trovò in grave pericolo di venire lanciata verso rompenti. Mentre il bastimento rollava venne colpito da due tremendi cavalloni che allagarono la coperta dematando l'albero di trinchetto e trascinando seco le tre imbarcazioni. Le àncore cedettero e la LIPSIA si trovava in balia degli elementi.

L'esperto contr'ammiraglio (Kontreadmiral) Bandiera descrive la penosa situazione della LIPSIA con le seguenti parole: *„Noi tutti si tremava nel vedere in quale pericolo versasse la corvetta. Questa veniva spinta da continui, gravi colpi di mare verso le roccie e correva pericolo di momento in momento d'essere sfasciata. Ciò che ci rendeva ancora più tristi era l'assoluta impossibilità di poterle prestare soccorso. Esauriti tutti i mezzi sug-*

geriti dall'arte, non rimaneva altro che confidare nella divina Provvidenza, dalla quale sola ancora si osava sperare soccorso. E diffatti, a questa dobbiamo la nostra salvezza e quella della LIPSIA."

Fortunatamente le tre àncore della corvetta s'arrestarono in gran prossimità dei bassi fondi e così fu scongiurato l'imminente pericolo.

Verso le 5 pom. la forza del fortunale diminuì e all'alba del 3 dicembre il contr'ammiraglio (Kontreadmiral) Bandiera si trovò nella possibilità di mandare soccorso al bastimento minacciato. Benchè le boccaporte fossero chiuse, l'acqua penetrò nel corridore e nella stiva e ci volle durante tutta la notte la piena attività di ambedue le pompe per vuotarla.

Il primo pensiero dell'ammiraglio era diretto a porre la LIPSIA al più presto possibile in un porto sicuro, ove si avrebbe rimediato ai gravi guasti.

Bandiera pregò l'ammiraglio (Admiral) inglese di concedergli un albero di gabbia da vascello per sostituirlo all'albero di trinchetto della corvetta che era andato perduto. Stopford non fu in caso d'accordarglielo.

Allora si pensò di prendere un albero di gabbia delle proprie fregate e al di sopra di questo collocare un albero di papatigo per rendere in tal guisa la LIPSIA navigabile al rimorchio. Un tale lavoro, per il continuo rollare dei bastimenti, esigeva molto tempo. Ad onta di tutto ciò però, in caso di nuovo contrattempo, la LIPSIA non sarebbe stata in grado di resistere. Per tale motivo anche questa idea venne abbandonata.

Il contr' ammiraglio (Kontreadmiral) Bandiera fece infine all'ammiraglio (Admiral) Stopford la proposta di cedergli un vapore appartenente alla squadra per rimorchiare la LIPSIA fino a Marmarizza, ciò che senz' altro gli venne accordato. Già alle 2 pom. del 3 dicembre potè la corvetta austriaca, rimorchiata dal GORGOGNE, abbandonare la rada.

Mentre nello stesso giorno la squadra inglese fece vela per Marmarizza, l'ammiraglio Bandiera decise di rimanere a Berutti colle due fregate, onde recuperare il materiale della LIPSIA perduto durante il fortunale. A tale scopo vennero sbarcati nella mattina del 4 dicembre cento uomini.

Circa cento passi distante dalla spiaggia vennero rinvenute le tre imbarcazioni della corvetta circondate da banche di sabbia. Dopo faticoso lavoro si riescì di rimetterle a galla. L'albero di trinchetto era spezzato in tre parti e quello di parrochetto in due; entrambi erano coperti di gran masse di sabbia. La manovra corrente e fissa dell'albero di trinchetto fu trovata molto danneggiata e non potè essere ricuperata che a pezzi; infine i pennoni, le vele e l'altro materiale, rinvenuto in buon stato, venne trasportato a bordo. Il contr'ammiraglio (Kontre-admiral) Bandiera ne rimase oltre modo soddisfatto tanto dell'ufficialità che dell'equipaggio, perchè, ad onta delle difficili circostanze, in otto ore di indefesse fatiche si era riesciti di finire i lavori di ricupero.

In un suo rapporto ricorda in particolar modo lo zelo del tenente di fregata (Fregatten-leutnant) Barone de Bourguignon, dell'alfiere (Linien-schiffsfähnrich) Baldisserotto e dei cadetti (Seekadetten) Agostini, Marchesi, Bane e Rocco.

In seguito poi alla dettagliata relazione rassegnata dal comando della squadra, il comando

superiore della marina decretò degna d'encomio anche la condotta del comandante della LIPSIA capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Madallena, quella dell'ufficiale di dettaglio, tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Higgia, quella dell'alfiere (Linienschiffsfähnrich) Paita, del cadetto di marina (Seekadett) Moro, nonchè la condotta di tutto l'equipaggio.

Va menzionato ancora che durante il fortunale del 2 dicembre 1840 il brigantino inglese ZEBRA, comandato da un figlio dell'ammiraglio Stopford, naufragò presso Caifa e che la fregata inglese PIQUE, trovandosi pure in quella rada, non potè salvarsi che dopo aver sacrificato tutta l'alberatura.

A Berutti l'immenso mare distrusse tutto il grande molo e danneggiò una gran parte degli edifici lungo la spiaggia.

1841.

28 luglio.

L'atto eroico del marinaio Meneghetti
durante l'orribile incendio scoppiato
nella città di Smyrne.

Nella notte del 28 luglio 1841 la città di Smyrne fu terribilmente scossa da un grande incendio che per metà la ridusse in cenere.

Il fuoco, sviluppatosi nel gran bazar di oreficerie, distrusse buona parte del medesimo. Favorito da impetuoso vento continuò l'opera sterminatrice divorando in breve tempo 10.000 case, molte moschee, parecchie sinagoghe, tutto il ghetto e tutto il quartiere turco privando così di tetto quasi 20.000 persone.

Fortuna volle, che in quell'epoca si trovasse ancorata nella rada di Smyrne la squadra d'estate

austriaca al comando del contr'ammiraglio (Kontre-Admiral) Bandiera, composta delle i. r. navi da guerra fregata *VENERE*, corvetta *LIPSIA*, e della goletta *AURORA*.

Questi, appena seppe del grave pericolo che minacciava la città, spedì sollecitamente 400 uomini dei più robusti, ben provvisti di pompe e di tutti i requisiti necessari per l'opera di spegnimento.

Scongiurato il grave pericolo gli abitanti della città espressero con calde parole la loro ammirazione e gratitudine ai valorosi marinai della squadra, e spedirono in proposito relazioni a diverse corporazioni. I giornali, parlando dell'orribile incendio, elogiarono il contegno dei marinai austriaci dicendo, che se gli abitanti non perdettero del tutto i loro beni lo devono soltanto alla previdente ed energica opera di questi valorosi, i quali impavidi sfidarono la morte e con ammirabile abnegazione riescirono a domare il terribile elemento.

Il contr'ammiraglio (Kontre-Admiral) Bandiera, ricevuta l'espressione di ringraziamento da parte delle autorità civili e militari, dei rap-

presentanti di tutti gli stati esteri residenti a Smyrne, del comune e del clero, spedì una relazione al comando superiore di marina a Venezia, in base della quale l'i. r. aulico consiglio di guerra a Vienna si credette in obbligo di annunciare l'accaduto a Sua Maestà l'imperatore Ferdinando. Questi con sovrana decisione del 4 ottobre 1841 si degnò d'ordinare:

„che all'equipaggio dell'i. r. squadra in Levante si facesse conoscere la Sua sovrana soddisfazione“.

Col rapporto del comandante della squadra si credeva esaurito l'episodio di quel terribile incendio. Non fu così.

Per lungo tempo ancora si parlò di quell'infelice notte, delle molteplici prove di sacrificio, di coraggio dimostrate dai bravi marinai della squadra durante l'opera di salvataggio.

Oggetto di speciale encomio fu un marinaio dell'equipaggio dell'i. r. fregata *VENERE*. Questo soldato tanto valoroso quanto modesto si meritò la generale ammirazione. Il giornale quotidiano di Smyrne „*L'Echo de l'Orient*“ scrive in proposito quanto segue:

„Voci che circolano per la città, riconfermate da testimoni oculari, ci offrono gradita occasione di parlare di un fatto eroico.

Il protagonista di questo fatto è un marinaio austriaco; deploriamo di non poter render noto il nome del magnanimo che ad onta delle più minute indagini non siamo riesciti di rilevare.

Le fiamme divoratrici estendendosi con rapidità vertiginosa tra tante e tante case vennero a colpire anche un gran fabbricato turco. Gli inquilini del medesimo, svegliati di soprassalto, abbandonarono ogni loro avere e riescirono a salvarsi dandosi a precipitosa fuga. Tra i fuggiaschi trovavasi anche una donna turca. L'infelice per la terribile agitazione perdette quasi l'uso della ragione e dimenticò sventuratamente a casa nella culla il suo bambino.

Figurarsi la disperazione della povera madre, quando s'accorse dell'inavvertenza!

Pazza pel dolore la desolata corre furiosamente alla sua abitazione per tentare la salvezza della creaturina. Purtroppo l'inesorabile elemento s'era già impadronito di tutte le parti della casa, rendendone quasi impossibile l'accesso. A tal vista la misera diè un grido acuto e stramazzo a terra.

Le sue lamentazioni ferirono l'orecchio d'un marinaio austriaco, che per combinazione passava di là; questi premurosamente s'informò del motivo di tanto dolore. La derelitta, per quanto tentasse di farsi comprendere dal marinaio, ignaro del idioma turco, non ci riusciva. Finalmente a forza di gesticolazioni il marinaio indovinò la terribile disgrazia toccata alla donna.

Il buon uomo non si lasciò sgomentare nè dalle fiamme, nè dal caldo soffocante che erompeva dalle località interne. Sfidando imperterrito la morte, d'un baleno si slanciò nell'oceano delle fiamme. Dopo pochi istanti sano e salvo ricomparve con tra le braccia l'incolume pargoletto.

Impossibile a descrivere la gioia, la consolazione di quella madre nel stringere al seno il suo angioletto.

Con lagrime agli occhi benedisse il magnanimo, il generoso. Per dimostrar la sua gratitudine presentò la donna al marinaio una ricca borsa ripiena di danaro. Il marinaio rifiutò il cospicuo dono, modestamente dicendo: „non feci che il mio dovere, non accetto ricompensa“. Senza badare alle ferite ed alle scottature riportate frettolosamente s'allontanò per prestare i suoi servizi ad altri infelici.“

Dalle indagini fatte a bordo dei bastimenti dell'i. r. squadra risulta che quegli, che compì l'atto eroico fu il marinaio di I^a classe (Matrose 1. Klasse) Francesco Meneghetti della sesta compagnia dell'equipaggio della fregata VENERE, il quale nella sua modestia dell'accaduto non fece menzione neppure ai suoi più intimi camerati.

Il Meneghetti, veneziano, marittimo di professione, aveva 22 anni, era celibe e già quattro anni in servizio dell'i. r. marina.

Interrogato dal suo ammiraglio per quale motivo abbia tenuto segreto il fatto, imbarazzato rispose che non crede d'aver fatto cosa degna di speciale menzione, al caso, ognuno avrebbe fatto altrettanto.

L'i. r. comando di squadra non tardò di portare l'atto eroico del Meneghetti a conoscenza del comando superiore di marina e da parte dell'aulico consiglio di guerra venne emanata un'altra decisione sovrana di data novembre 1841 con la quale:

„Sua Maestà l'Imperatore in base a proposta del comando superiore di marina si degnò di conferire al marinaio di I^a classe (Matrose

1. Klasse) Meneghetti la piccola medaglia d'oro d'onore civile, e ciò per avere detto marinaio salvato a Smyrne li 28 luglio 1841, con pericolo della propria vita, dalle fiamme un bambino“.

Questa distinzione venne consegnata dall'ammiraglio al valoroso con grande solennità in presenza di tutti i marinai della squadra. Il Bandiera stesso volle appendergliela al petto.

A questo atto di ben meritata distinzione venne dato per ordine del comando superiore e colla cooperazione di tutti i giornali di Smyrne la massima pubblicità.

Con un sentimento di gioia inesprimibile venne accolta la notizia della decorazione del marinaio. Il Meneghetti ricevette congratulazioni sincere e l'opinione generale diceva che la sovrana distinzione mai ebbe ad ornare petto più degno.

1849.

11 agosto.

**La fregata „Venere“ attaccata da un
Bruloto (nave incendiaria) dinanzi
Chioggia.**

Nell'estate del 1849 tutte le i. r. forze navali disponibili ricevettero il difficile compito di severamente bloccare il litorale di Venezia, e ciò per impedire l'importazione di militari, di materiale da guerra e di provvigioni nella città assediata.

A tale scopo la flotta venne divisa in diverse piccole parti, delle quali ogn'una aveva uno speciale rione ed entro di esso doveva custodire l'entrate principali alle acque interne.

Dinanzi Chioggia, nel principio d'agosto, venne spedita una divisione composta dalla fregata VENERE,

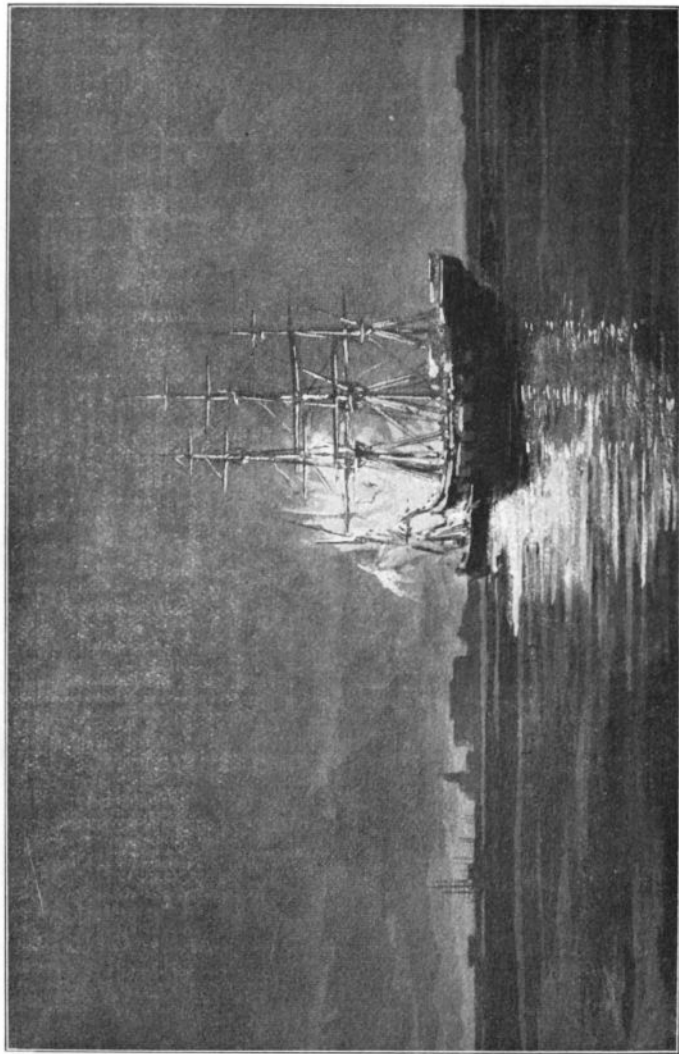
dalla corvetta ADRIA e dalle cannoniere DIDONE, CALLIOPE e CONCORDIA, al comando del capitano di fregata (Fregattenkapitän) Bendaj.

Nel dopopranzo del 9 agosto dall'ancoraggio si osservò, che un piccolo vapore veneziano rimorchiava a Chioggia pel canale interno cinque trabaccoli armati e che questi ancorarono in prossimità della corvetta di stazione costì.

Il capitano di fregata (Fregattenkapitän) Bendaj) vedendo ciò suppose, che da parte nemica si trami un attacco sulle nostre navi ed a mezzo di segnali ordinò alle medesime di allestirsi pel combattimento.

Tutto il giorno del 11 agosto passò tranquillo; la notte fu oscura e fosca con vento fresco da Maestro, circostanza questa che offerse al nemico l'occasione, da lungo attesa, d'effettuare un attacco per sorpresa.

Verso le 11^{3/4} di notte la sentinella del castello da prora osservò una vela, la quale s'avvicinava alla fregata con grande velocità. La sentinella gridò, ma non ricevendo risposta, l'ufficiale di guardia, tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Ghersaglia, fece partire un tiro dal



La fregata VENERE, attaccata da un Bruloto (nave incendiaria).



cannone di caccia ed allarmò in pari tempo l'equipaggio.

In un attimo il bastimento era pronto al combattimento.

La vela nemica abilmente manovrava e riuscì a mettersi traverso la prora della *VENERE*, la cui attrezzatura del bompresso s'imbrogliò fra i due alberi della nave. In tale momento una terribile esplosione partì dal *Bruloto*; le fiamme divampavano sino all'altezza del pennone di trinchetto, mettendo la fregata in una situazione pericolosissima.

Immediatamente si presero disposizioni per disimpegnare la *VENERE* dal pericoloso *Bruloto*. Si molarono in bando le bozze delle catene d'ancora sperando in tale modo di fare retrocedere la fregata. Sfortunatamente però questo non riusciva colla debita prestezza, perciò si mise la contramezzana. Anche questo tentativo non ebbe il desiderato effetto, per cui il *Bruloto* si manteneva sempre nella medesima posizione a prora della fregata. Mentre tutti gli sforzi erano diretti a combattere l'incendio e già si prendeva le necessarie disposizioni per calare sott'acqua le Sⁿte.

Barbare, il comandante Bendaj diede l'ordine di molare per occhio le catene.

Tale espediente infine raggiunse il suo intento; la fregata abbattè a dritta, il Bruloto si staccò della prora e venne a poggiare lungo il fianco della nave, dalla quale non era difficile l'allontanarlo.

Il Bruloto sdruciolò lungo il fianco della VENERE e, arrivato all'altezza dell'ultima boccaporta, si riempì d'acqua per una fala riportata durante la esplosione. Indi colò a fondo.

L'incendio a bordo della VENERE ben presto venne spento. Poi si procedette alacramente ai lavori di ristauo.

Il rimanente della notte passò la VENERE sotto la vela senza allontanarsi dal rione di blocco assegnatole.

Il capitano di fregata (Fregattenkapitän) Bendaj lodò il contegno e la attività di tutto l'equipaggio, encomiò specialmente la presenza di spirito del cadetto (Seekadett) barone Hohenbruck, il quale, accortosi dell'imminente pericolo, senza attendere ordini fece gettare nel mare delle munizioni che si trovavano vicino alle fiamme.

Ricordò pure che la mattina degli 12 agosto i marinai con entusiastici Hurrah issarono l'i. r. bandiera acclamando Sua Maestà, il graziosissimo nostro imperatore.

Fra l'ufficialità si trovava sulla VENERE il cadetto di marina (Seekadett) Massimiliano barone de Sterneck.

Questi in uno scritto ancora esistente, diretto a sua madre, parla del pericolo incorso alla nave per l'attacco subito, fatalmente però non entra in dettagli.

1853.

2 luglio.

Il brigantino „Hussar“ e la goletta „Artemisia“ si preparano al combattimento contro la corvetta americana „St. Louis“.

Fra il 1850 e l'anno 1860 i più importanti porti del Levante davano asilo a fuggiaschi ed a malfattori europei d'ogni genere. Questi, mercè l'indolenza delle autorità locali ottomane, commettevano impunemente ogni qualità di eccessi e mostruosi delitti.

Simili condizioni erano anche a Smyrne, quando si trovava costì l'i. r. brigantino HUSSAR al comando del tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Augusto Schwarz. Perciò il comandante proibì a tutto l'equipaggio di recarsi a terra, al-

l'ufficialità concesse di rimanere a terra fino al tramonto del sole. Raccomandò di frequentare solo il quartiere europeo della città, di usare prudenza e di non internarsi nei sobborghi. .

Alle 5 pom. del 23 giugno si recarono a terra il tenente di fregata (Fregattenfähnrich) de Auernhammer, il cadetto di marina (Seekadett) Ottone barone de Hackelberg e il medico di bordo Dr. Hubna; i due primi in uniforme e l'ultimo in borghese. Tutti e tre entrarono nel caffè d'un certo Paolo Bonifacio situato sul Quai des Anglais. frequentato a quell'ora dalla miglior società europea dimorante in Smyrne.

Verso il tramonto penetrarono nel caffè circa 30 individui, la più parte rifuggiati, armati di pistole, pugnali, coltelli e randelli e si scagliarono contro gli i. r. ufficiali, riconoscibili alle loro uniformi. Due colpi di rivoltella diretti al tenente di fregata (Fregattenfähnrich) Auernhammer fortunatamente fallirono, l'assalito però colpito da una randellata alla testa stramazza a terra privo di sensi. Il cadetto (Seekadett) Hackelberg pugnalato al basso ventre venne trascinato dalla masnada fuori del caffè. Illeso restò il medico

di bordo Hubna mercè la veste borghese, che fortunatamente indossava.

I signori O. Werry e F. Turrel, ambidue inglesi, quest'ultimo direttore del collegio inglese a Smyrne, che sedevano in compagnia degli ufficiali austriaci, tentarono con delle sedie di respingere la banda e difesero lo svenuto Auernhammer con pericolo della propria vita. Solo per la efficace ed energica intromissione di questi due valorosi l'Auernhammer se ne ebbe salva la vita. I medesimi, coadiuvati dal personale del caffè, riuscirono di metter in fuga gli assalitori.

I due signori trasportarono il ferito a bordo del HUSSAR, poi si recarono a terra per attingere informazioni sul conto del cadetto (Seekadett) Hackelberg. Il comandante della nave, venuto a contezza del fatto, fece subito chiamare l'equipaggio ai posti d'allarme, ordinò d'armare le lance in guerra ed inviò al console generale un distaccamento sotto il comando d'un cadetto di marina per informarlo dell'accaduto e per mettersi a sua disposizione in caso che avesse bisogno di difesa. Di più una lancia armata da guerra

venne spedita al luogo del misfatto per rintracciare il cadetto (Seekadett) Hackelberg.

Alle 11 di notte la lancia fece ritorno a bordo portando il berretto e la divisa dell'infelice cadetto (Seekadett). Questi oggetti vennero trovati sulla spiaggia e consegnati al caffettiere Bonifacio. La divisa era piena d'acqua e alla parte sinistra portava la traccia della pugnalata.

Il comandante Schwarz suppose subito che il Hackelberg fosse stato ferito, poi gettato dai malandrini nel mare. E diffatti al mattino susseguente in prossimità del caffè venne trovato il cadavere del disgraziato giovane. Fu estratto dall'acqua e trasportato a bordo.

D'accordo col comandante Schwarz il console generale de Weckbecker diresse un'energica nota al governatore di Smyrne, Aali pascià, chiedendo ad ogni costo di eruire e di arrestare immediatamente gli autori del misfatto per poi debitamente punirli. Questo perfido dignitario attirossi lo sdegno generale causa il cinismo e la indifferenza addimostrati in questa occasione.

Basti dire che dopo l'assassinio i malfattori impunemente giravano per la città vantandosi

apertamente delle loro gesta e lanciando perfino delle minacce contro il console generale stesso.

Il comandante del HUSSAR ritenne perciò opportuno di far custodire continuamente l'edificio del console austriaco. Per annunciare l'accaduto all'i. r. internunzio barone de Bruck, il console generale de Weckbecker spedì tosto a Costantinopoli il cancellista Dr. Walcher. La soddisfazione che questi pretese da parte del governo ottomano venne immediatamente concessa, cioè: la destituzione del governatore generale di Smyrne, Aali pascià, e l'invio a Smyrne del segretario ottomano al ministero degli esteri, Kabouli efendi, allo scopo di arrestare e di punire i colpevoli. Oltre ciò l'internunzio chiese ed ottenne promessa, che contro tutti i fuggiaschi dimoranti nei porti ottomani venissero prese le più energiche misure e al caso, che tra gli aggressori vi fossero dei sudditi austriaci, questi venissero messi a disposizione dell'i. r. governo.

Le indagini praticate da Kabouli efendi ebbero risultato soddisfacente. Fra gli arrestati si trovava anche un certo Martino Koszta, suddito austriaco. Questi venne consegnato al console

generale, il quale causa la situazione allarmante del paese fece tradurre il Koszta a bordo del brigantino HUSSAR, ordinando la più scrupolosa sorveglianza sul medesimo.

Questo individuo negli ultimi anni girava gli stati uniti e soltanto da breve tempo si trovava a bordo della nave americana MIMOSA, la quale da Boston giunse a Smyrne.

Combinazione volle, che un giorno prima dell'attentato ancorasse a Smyrne la corvetta degli stati uniti ST. LOUIS capitanata dal *commander* Ingraham. I compagni del Koszta approfittarono in questa occasione per rivolgersi in proposito al console americano e il *commander* Ingraham, sollecitato da questi, spedì il 28 giugno uno scritto al tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Schwarz, col quale, protestando contro la carcerazione del Koszta, pretendeva la immediata restituzione del medesimo, perchè suddito americano.

Il comandante del HUSSAR d'accordo col l'i. r. console generale, concesse tanto al console americano quanto all'Ingraham in sua presenza un'intervista col detenuto. Il risultato dell'in-

intervista fu, che il Koszta non potè far valere il diritto di pertinenza americana, perchè era privo di carte di legittimazione e del necessario passaporto. Schwarz rifiutò perciò energicamente la estradizione.

I dignitari americani si dichiararono non soddisfatti di tale procedere.

La mattina del giorno susseguente la corvetta ST. LOUIS abbandonò l'ancoraggio e ancorò di nuovo a circa una gomena di distanza del HUSSAR. Il *commander* Ingraham fece caricare a palle la batteria.

Quest'atto di sfida compiuto di fronte alla città di Smyrne significava grave oltraggio all'i. r. bandiera. Il comandante del HUSSAR non tralasciò di prender le dovute misure deciso di non tollerare affronto di sorte e pronto di compiere il suo dovere fino agli estremi.

L'i. r. comando superiore di marina a Trieste, venuto nel frattempo a conoscenza dell'accaduto, spedì a Smyrne in tutta fretta l'i. r. squadra composta delle fregate: NOVARA, BELLONA e della corvetta MINERVA. Sino all'arrivo della squadra

trascorsero parecchie settimane; frattanto lo Schwarz si trovava in criticissima posizione.

I compagni del detenuto Koszta intendevano di assalire il HUSSAR durante la notte per liberare l'arrestato, di uccidere il console generale austriaco e di incendiare l'edificio consolare.

Il comandante Schwarz, venuto a cognizione delle voci che correavano, prese le più energiche disposizioni tanto per la sicurezza del consolato, quanto per quella del suo bastimento.

Il procedere indelicato del comandante della corvetta americana, che disponeva di forze ben superiori a quelle del brigantino austriaco, dava motivo a serie apprensioni ed un conflitto sembrava quasi inevitabile. Al primo mattino del 2 luglio il *commander* Ingraham si recò a bordo del HUSSAR dichiarando al comandante Schwarz, d'aver ricevuto l'ordine dall'inviato americano a Costantinopoli, Mr. Brown, d'impadronirsi del Koszta se non con le buone, con la violenza. In obbedienza di tale ordine fissò per la restituzione del catturato le quattro pomeridiane; trascorsa l'ora senza che il catturato fosse restituito, passerebbe senz'altro alle ostilità.

Lo Schwarz rimandò il *commander* al console generale de Weckbecker osservando che dalle disposizioni di questi dipenderà l'ulteriore suo agire; non entrò più oltre in discussione, disse solamente che alla violenza risponderà colla violenza.

Il ST. LOUIS si dispose pel combattimento; la corvetta americana aveva uno spostamento di 700 tonellate ed era armata con 20 pezzi da 30 libbre, mentre il HUSSAR aveva 462 tonellate e non disponeva che di 16 pezzi da 14 libbre. Ad onta di questa considerevole disparità di forze, a bordo del piccolo brigantino non si scorgeva il minimo scoraggiamento e tutti, dal comandante fino all'ultimo marinaio, erano decisi di combattere per l'onore dell'i. r. bandiera e di spargere persino l'ultima goccia di sangue.

Sebbene lo Schwarz avesse aperta la via di recarsi col suo bastimento in prossimità delle batterie e delle navi da guerra turche, pure questo valoroso ufficiale respinse ogni idea a diritto di protezione e preparò il suo bastimento all'azione.

Diede l'ordine di fucilare il Koszta nel caso che il combattimento avesse esito sfavorevole.

In sì critico momento giunse inaspettata a Smyrne l'i. r. goletta ARTEMISIA. Questa nave d'uno spostamento di 182 tonellate, armata da 10 cannoni da 6 libbre ed equipaggiata da 80 uomini si trovava all'ancora a Syra, quando l'i. r. console portò a bordo addì 7 giugno il giornale di Smyrne „*Impartial*“, il quale conteneva i particolari dell'assassinio del cadetto (Seekadett) Hackelberg, come pure la notizia delle differenze insorte tra i due comandanti causa l'arresto d'uno dei malfattori. Il tenente di vascello (LinienSchiffs-leutnant) R. de Barry, comandante della goletta, senza attendere autorizzazione, decise immediatamente d'abbandonare il suo rione di crociera e di recarsi a Smyrne, onde mettersi a disposizione del comandante del HUSSAR.

Appena giunta la ARTEMISIA a Smyrne lo Schwarz stabilì coll'altro comandante le necessarie disposizioni pel caso d'un combattimento. Barry avrebbe dovuto incrociare con la goletta a breve distanza dalla prora della corvetta americana e ciò per non esporre il debole HUSSAR al fuoco dell'artiglieria nemica e in pari tempo costringere il St. LOUIS di volgere la sua at-

tenzione ad imbidue i bastimenti. Al principiare del combattimento l'ARTEMISIA aveva l'incarico di infilare l'americano col fuoco di fiancata e con salve di moschetteria per poi abbordare la nave nemica, secondo le circostanze, da prora o da poppa. Con tale tentativo l'ARTEMISIA, il di cui equipaggio era numeroso, poteva sperare un esito felice, mentre l'attacco del nemico contro il HUSSAR doveva affievolire.

Alle otto del mattino le due i. r. navi diedero l'allarme di combattimento e l'ARTEMISIA, alla vela, bordeggiando dinanzi la prora della corvetta, americana fece i preparativi per l'abbordaggio.

Siccome il ST. LOUIS salpò l'ancora a picco per meglio infilare il HUSSAR, questi fece altrettanto e preparossi a metter la vela.

In tale posizione i tre bastimenti rimasero diverse ore, le i. r. navi poi sempre pronte a rispondere con impeto al primo movimento offensivo del nemico.

Avvicinandosi il tempo fissato per la estradizione del Koszta il comandante Schwarz radunò gli ufficiali e l'equipaggio, rivolse loro

calde parole e tutti attendevano con ansia il momento definitivo.

Poco prima delle quattro pom. i due consoli s'abboccarono e la conclusione fu, che il combattimento, creduto inevitabile, venne impedito. Il console americano, Mr. O' Feley si recò a bordo della corvetta ST. LOUIS, mentre il console generale Weckbecker si portò a bordo del HUSSAR, conseguendo al comandante una nota, d'ambidue i consoli segnata, con la quale si ricercava il comandante Schwarz di consegnare il detenuto Koszta al console generale francese fino a chè sia sciolta la questione della sua pertinenza.

La corvetta americana fece vela verso il tramonto ed ancorò a 600 fino 700 metri distante dal HUSSAR.

Il Koszta la sera stessa venne consegnato al console generale francese e con ciò ebbe fine il penoso incidente.

Il console Weckbecker levò con apposito scritto ogni ulteriore responsabilità al comandante Schwarz riguardo al Koszta.

A mezzanotte del 13 luglio ancorarono nella rada di Smyrne l'i. r. fregate NOVARA e BELLONA

al comando dell'i. r. capitano di vascello (Linien-schiffskapitän) barone de Bourguignon. Il *commander* Ingraham non tardò d'inviare il mattino susseguente il suo ufficiale di dettaglio a bordo della BELLONA, onde complimentare l'ammiraglio austriaco e presentargli le sue scuse, se causa una leggera indisposizione non era in grado di recarsi personalmente a bordo.

Degno di nota è il fatto che a mezzodì dello stesso giorno la corvetta americana abbandonò Smyrne.

In suffragio dell'anima dell'infelice cadetto (Seekadett) vittima dei malandrini venne tenuto a bordo della BELLONA un solenne ufficio, al quale assistettero quasi tutto il personale dei consolati a Smyrne, nonchè i sudditi austriaci colà dimoranti; durante la funzione i consolati issarono bandiera a mezz'asta.

La salma del disgraziato barone Hackelberg venne trasportata in Austria e deposta nella tomba di famiglia a Bisamberg.

Il comandante Schwarz encomiò nella sua relazione il contegno e l'ammirabile coraggio spiegato in tale occasione tanto dall'ufficialità che

dall' equipaggio d' ambe le navi. Soggiunse che tale contegno dava buon diritto alle migliori speranze e che il combattimento avrebbe raggiunto il pieno suo intento, se anche diretto contro un avversario considerevolmente superiore. Con ciò si sarebbero avverate una volta di più le gloriose tradizioni dell' i. r. marina.

Sua Maestà apostolica si compiacque di ordinare che „al comandante del brigantino HUSSAR, come pure al comandante della goletta ARTEMISIA venisse espressa la Sua sovrana soddisfazione pel loro contegno in onore dell' i. r. bandiera“.

Schwarz venne nel frattempo promosso a capitano di corvetta (Korvettenkapitän).

La sovrana soddisfazione venne accompagnata da un decreto dell' i. r. comando superiore della marina, il quale pienamente approva l' energico contegno del comandante del HUSSAR in una situazione delle più critiche, che ufficiale di marina possa trovarsi ed encomia il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) R. de Barry per essersi spontaneamente recato a Smyrne in soccorso dell' i. r. brigantino.

Altrettanto onorevole menzione diresse il tenente-maresciallo (Feldmarschalleutnant) conte Radetzky al comando superiore di marina. Disse di aver letto con somma compiacenza i rispettivi referati e d'aver riconosciuto nel comportamento nobile e cavalleresco di quella piccola frazione di i. r. marina in paese lontano i buoni effetti di quello spirito militare, che desidera abbia sempre e indissolubilmente unire fra loro le armi di terra e di mare.

1864.

9 maggio.

L'incendio dell'albero di trinchetto della fregata „Schwarzenberg“ durante il combattimento d'Elgoland.

L'i. r. divisione navale composta dalle fregate SCHWARZENBERG e RADETZKY al comando del capitano di vascello (Linienschiffskapitän) de Tegetthoff attaccò nelle prime ore pomeridiane del 9 maggio la squadra di blocco danese formata dalle fregate NIELS YUEL, JYLLAND e della corvetta HEIMDAL. Più di due ore si combattè impetuosamente e d'ambi le parti vi furono molte vittime.

Diverse volte la fregata SCHWARZENBERG venne minacciata d'incendio, ed uno di questi scoppiato presso la S^{ta} Barbara di prova avrebbe

potuto riuscire fatale. Visto l'imminente pericolo il cadetto di marina (Seekadett) Peichl coadiuvato da tre valorosi sott'ufficiali, intervenne eroicamente e riuscì a spegnere l'incendio.

Nel furore della lotta, verso le 4 pom. una granata nemica scoppiò nel centro (pancia) del parrocchetto, dal quale immediatamente sortirono nubi di fumo.

L'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Alessandro Kalmar che si trovava nella coffa di parrocchetto, per rilevare le distanze dalle navi nemiche, montato sul pennone s'accorse che dalla vela sortivano fiamme.

Questi chiese subito dell'acqua e non essendovi pronta nella coffa si dovette procurarla dal ponte. Il frastuono causato dalle artiglierie impedì d'udire prontamente le grida dell'ufficiale e quando finalmente si poté eseguire l'ordine si verificò, che le timozze (baie) preparate a tal fine erano vuote, perchè crivellate da proiettili nemici.

Il fuoco, favorito dal vento e dal cammino della nave, si propagò con ispaventevole rapidità e ben presto incendiò gli attrezzi e persino la coffa.

In tutta fretta si fece uso delle pompe d'incendio situate sul ponte, però unicamente per mezzo della pompa a vapore si riescì di slanciare l'acqua a quella altezza. Sfortunatamente una palla venne a colpire la manica di questa pompa, per cui si dovette rinunciare anche a quest'unico mezzo d'aiuto.

Queste deplorevoli circostanze ridussero i marinai impotenti contro l'elemento devastatore, cosicchè anche i marinai comandati in coffa per assistere all'opera di spegnimento dovettero scendere da riva causa il denso fumo ed il calore eccessivo.

L'ultimo a ritirarsi era l'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Kalmar.

Appena giunto sul ponte caddero giù le sartie del tronco, bruciate nelle loro parti superiori. Dopo ciò non rimaneva altro che dirigere l'azione di spegnimento verso le parti arrivabili del tronco, nonchè a quelle della nave che più versavano in pericolo.

Le fiamme come gigantesche fiaccole avvampavano sopra i capi dei combattenti, i quali, non badando al pericolo che loro minac-

ciava, con immane fatica continuavano il combattimento.

Il fuoco d'artiglieria delle navi danesi si concentrò per lungo tempo unicamente sulla SCHWARZENBERG cagionando danni enormi alle batterie. Gli armamenti dei cannoni furono decimati e non si era più al caso di rimpiazzare i feriti ed i caduti; sempre più cresceva il numero dei cannoni inservibili per mancanza d'uomini o causa danni sofferti. Più d'un pezzo, ancor in azione, veniva manovrato da pochi uomini soltanto.

Nel frattempo il pericolo d'incendio per la SCHWARZENBERG aumentava a dismisura e ciò causa il vento da Sud-Est, quasi contrario al cammino del bastimento; poi si temeva che il fuoco si propagasse all'albero di maestra e di contramezzana e di là alle parti poppiere della fregata.

In sì critico momento il capitano di vascello (Linienschiffskapitän) de Tegetthoff ordinò a malincuore di poggiare in poppa per prendere così il vento in direzione che assicurava dall'incendio le parti minacciate della nave.

La SCHWARZENBERG in unione alla RADETZKY continuò ciò nondimeno col fuoco dei cannoni da poppa fino chè il nemico s'allontanò dal campo d'azione. Arrivato nelle prossimità dell'isola d'Elgoland Tegetthoff mantenne la fregata in moto prendendo sempre il vento in poppa, acciocchè le fiamme seguissero la direzione di prora.

Ora appena presentossi il momento propizio per cominciare energicamente l'opera di spegnimento.

Il pennone di parrocchetto, il pennone di trinchetto e l'albero di parrocchetto piombarono durante il combattimento sul ponte di prora, mentre l'asta di flocco cadde fuori bordo. Cerchia roventi, parte ardenti della coffa, delle crocette e della testa di moro cadevano quasi ininterrottamente in coperta. Si dovette costruire un tetto col mezzo di tavole, onde poter avvicinarsi all'albero ardente, però anche questo venne forato diverse volte da pezzi di ferro caduti dall'alto.

L'albero di parrocchetto precipitando forò la coperta, cosicchè la parte superiore del medesimo, inclinata verso il tronco, sporgea in alto. Un gabbiere senza badare al pericolo s'arrampicò

sull'albero con una manica di pompa in mano. In tale guisa si riesci in parte a spegnere il fuoco. Appena alle 10 di notte si potè tagliare il tronco, mentre l'albero di parrocchetto venne segato verso mezza notte e l'incendio fu domato.

Così finì la giornata 9 maggio 1864 di fronte all'isola di Elgoland.

Fu giorno di ostinato combattimento, gloriosamente sostenuto, contro un nemico numericamente superiore e contro la forza devastatrice del più terribile tra gli elementi.

È stato quello giorno memorabile, giorno solenne per Tegetthoff e per il suo equipaggio.

1866.

20 luglio.

La precipitosa caduta dell'albero di trinchetto del vascello „Kaiser“ nella battaglia di Lissa.

Al principio della battaglia di Lissa il contr' ammiraglio (Kontreadmiral) de Tegetthoff diresse la divisione delle corazzate quasi in un rettangolo contro la linea di combattimento delle corazzate italiane, mentre le due divisioni composte di navi di legno si tennero un po' a dritta allo scopo d'impegnare le navi nemiche, pure di legno.

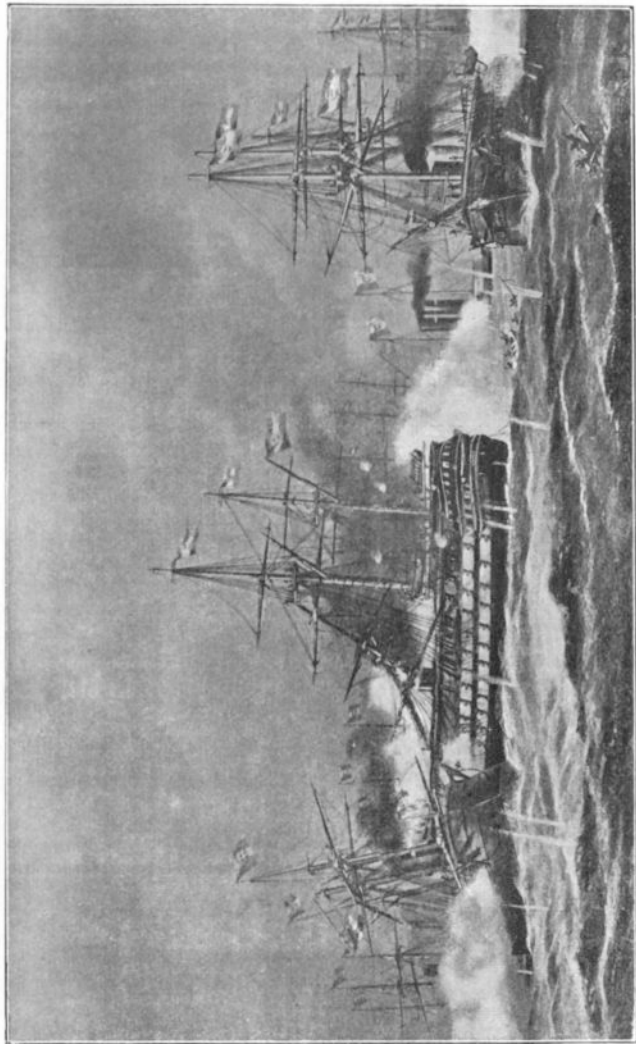
Questa intenzione venne resa vana dalla circostanza, che il gruppo di coda delle corazzate italiane poggiava verso Nord, per cui le nostre navi di legno si trovarono improvvisamente di fronte alle corazzate nemiche.

Il vascello KAISER, nave ammiraglia della seconda divisione, appena respinto l'attacco dell'ariete italiano AFFONDATORE, si trovò repentinamente dinanzi a nuovo avversario, e precisamente la corazzata RE DI PORTOGALLO, la quale — almeno si opina — sembrava intenzionata di spronarlo. Il commodore (Kommodore) Petz, comandante di divisione a bordo del KAISER, decise di prevenire tale intenzione e diresse senza altro il vascello contro l'avversario.

Questi con terribile urto venne colpito di prora a sinistra.

Il bompresso del KAISER rompesi, serpe, tagliamare vanno in frantumi, gli stragli e le briglie si spezzano, l'albero di trinchetto vacilla e precipita lungo la nave a poppa e a sinistra.

Cadendo frantuma il fumaiuolo e il pennone di trinchetto viene a fermarsi sopra di questi, cosicchè il fumo, non trovando libero il passaggio, si espande abbasso sul ponte di mezzo e sul cassero del vascello. Il centro della vela di trinchetto piglia fuoco minacciando seriamente la nave.



Il vascello KAISER e la corazzata italiana RE DI PORTOGALLO nella battaglia di Lissa.



Da più parti gravano pericoli sul vascello: il fuoco avrebbe avuto agio di svilupparsi a poppa; il KAISER avrebbe potuto di momento in momento arrestarsi sul suo cammino; ai fuochi nelle caldaie avrebbe potuto mancare la necessaria corrente d'aria, infine avrebbe potuto anche succedere che per domare l'incendio si fosse stati costretti di spegnere i fuochi nelle caldaie. Anche pezzi di cordame spezzato avrebbero potuto imbrogliare l'elica rendendola inservibile.

Ecco dunque il KAISER ridotto a colosso impotente, d'impiccio alle evoluzioni delle altre proprie navi e di facile preda al nemico.

All'energico e valoroso comandante non restava altro che ritirarsi per conservare il vascello alla flotta.

La batteria di prora venne messa fuori di combattimento ed anche il fuoco delle altre batterie causa il denso fumo perdette la sua efficacia.

Occorreva, senza indugio, energico agire. E diffatti, appena caduto l'albero vediamo fra terribile tempesta di proiettili cento mani operose

intente a stornare il grave pericolo ed a spegnere l'incendio.

Si disimpegnò il ponte, si tagliò ed allontanò il cordame giacente in prossimità del fuoco per impedire che questo trovi nutrimento a maggiormente estendersi; il trinchetto venne inondato d'acqua, il totale spegnimento però era impossibile fino che nelle caldaie dovevano ardere i fuochi.

A tale faticoso lavoro si accudiva anche quando l'AFFONDATORE si disponeva ad attaccare di nuovo il KAISER. L'ariete italiano sperava trovarsi di fronte ad un nemico scoraggiato e privo di energia; quando invece s'accorse della vitalità esuberante dell'avversario novellamente si ritirò.

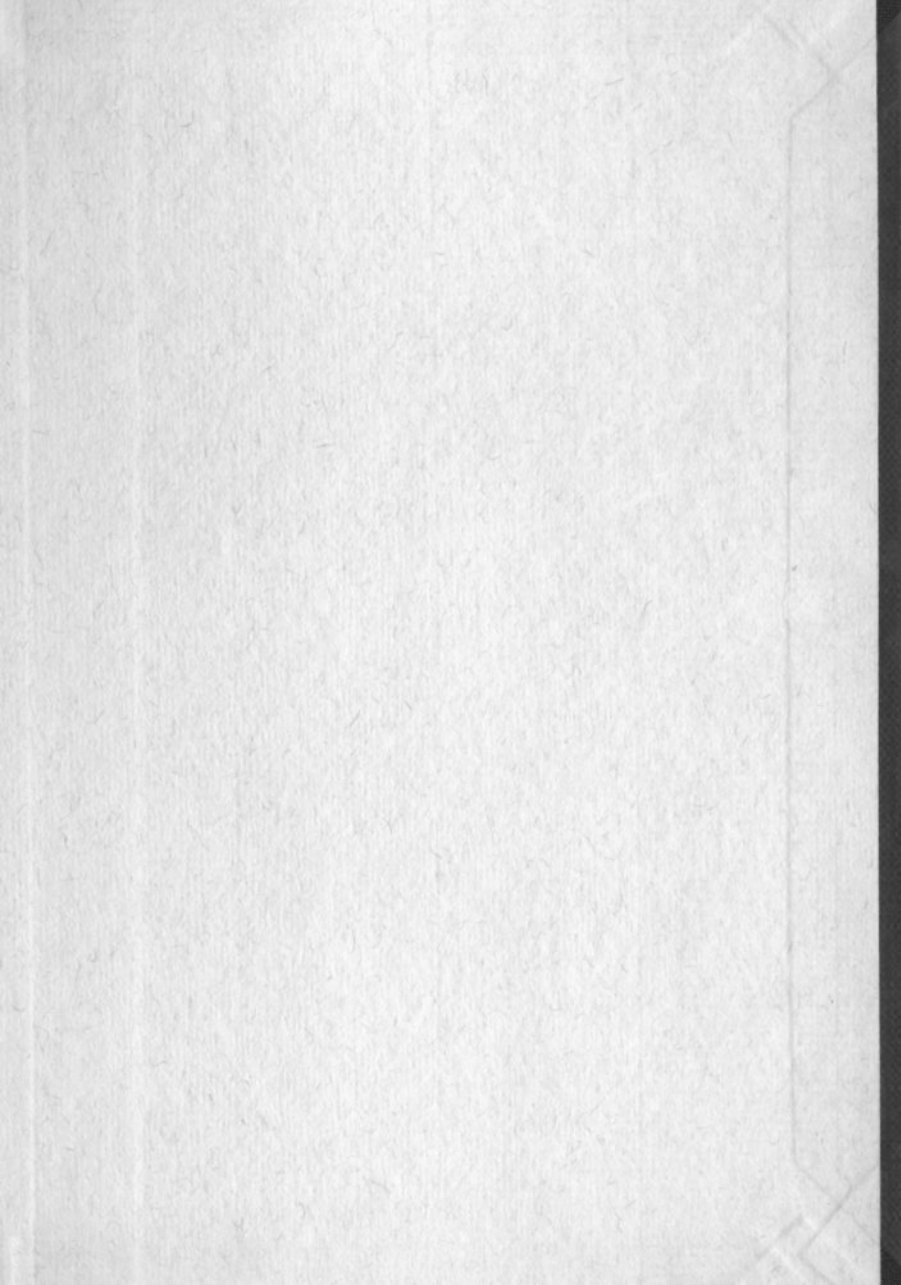
Persuasato, che l'incendio non si riescirebbe così a spegnere del tutto, che per reintegrare le macchine sarebbe anzitutto necessario sbarazzare il fumaiuolo — ristauri questi impossibili a farsi sul campo di battaglia — il commodore (Kommodore) de Petz decise di dirigersi alla volta di Lissa, onde far eseguire in quel porto gli indispensabili ristauri.

Arrivato costì il KAISER ancorò all'entrata del porto e prese le dovute disposizioni per respingere eventuali attacchi da parte nemica.

Questo fatto d'armi del vascello KAISER, offre uno dei più memorabili episodi della battaglia di Lissa e merita d'essere tramandato ai posteri.







SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA U PULI

HISTORICA

F - 569

pt. b III.