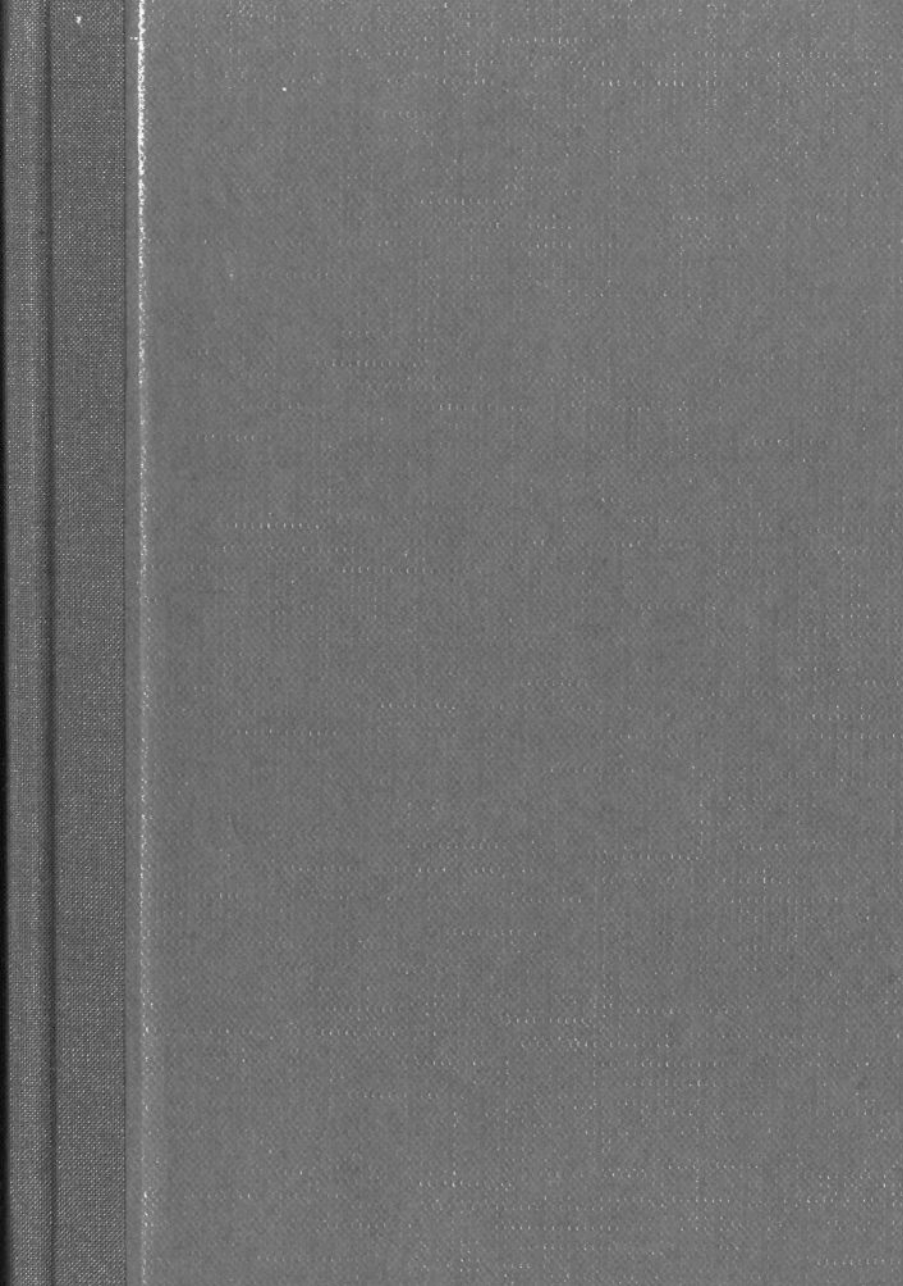






Pagine commemorative dell'i. e r. marina di guerra.

Volume IV.

**SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA**



310148519



Bernardo barone de Wüllerstorf-Urbair.

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

Traduzione italiana
per cura di
FRANCESCO LOVISONI
i. e r. commissario sup. di marina



Volume IV.

POLA 1909.

Deposito commissionale della Tip. Jos. Krmpotić, Pola.

100 425 031 / 4

110 409 090

D $\frac{840}{1991}$

F-569



~~104 = 4785673~~

Indice del volume IV.

	Pag.
Bernardo barone de Wüllerstorff-Urbair. Bozzetto. Di Ferdinando cav. de Attlmayr, consigliere di governo (Regierungsrat) . . .	1
1799-1814. Le prestazioni patriottiche dell'abate don Giacomo Brunazzi. Del capitano di fregata (Fregattenkapitän) Dušan de Preradović	17
1827, 16 novembre. Combattimento fra la goletta di S. M. „Sofia“ e due navi di pirati greci. Dell'emerito tenente di vascello (Linienschiffsleutnant a. D.) Edoardo de Normann-Friedenfels	36
1849, 19 maggio e 14 luglio. Due episodi del blocco di Venezia. Del capitano di vascello i. r. (Linienschiffskapitän d. R.) Girolamo barone Benko de Boinik	46
1853, 19 e 20 marzo. Il marinaio Vuscovich salva da un sinistro la penisce „Lynx“. Del tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Alfredo barone de Koudelka	58

- 1856, 26 e 27 marzo. Il vapore di S. M. „Curatone“ con un curaporti al rimorchio, durante una grave burrasca nel Mar Nero. Dell'emerito tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant a. D.) Edoardo de Normann-Friedenfels 63**
- 1857-1859. Il viaggio intorno al globo compiuto dalla fregata di S. M. „Novara“. Del tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Alfredo barone de Koudelka . 70**
- 1859, 11 e 12 novembre. Azione di salvataggio da parte del vapore di S. M. „Taurus“ presso Sulina. Dell'emerito tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant a. D.) Edoardo de Normann-Friedenfels 96**
- 1872-1874. La spedizione polare austro-ungarica di Weyprecht e Payer. Del contr'ammiraglio (Kontreadmiral) Gustavo cav. de Brosch 103**
- 1896, 10 agosto. La spedizione scientifica della nave di S. M. „Albatros“ caduta in un aguato nell'interno dell'isola di Guadalcánar. Del tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Arturo Lengnick . . . 140**
-

Prospetto delle illustrazioni.

Ritratto dell' i. e r. viceammiraglio Bernardo barone de Wüllerstorff-Urbair . . .	Frontispizio
La fregata di S. M. NOVARA	Pag. 70
Tracciato della strada percorsa dalla spedizione della nave di S. M. ALBATROS sino al Lions Head	150



Bernardo barone de Wüllerstorf-Urbair.

Bozzetto biografico.

Bernardo barone de Wüllerstorf-Urbair, discendente da vecchia famiglia nobile, nacque a Trieste il 29 gennaio 1816. A quattro anni perdeva il padre, delegato della provincia di Rovigo.

Sua madre (di nascita contessa Grochowska) passò anni dopo a seconde nozze col conte Giovanni Marzani, allora i. r. impiegato dello Stato a Padova. Così avvenne che il Wüllerstorf trascorse la sua prima gioventù nel Veneto.

Destinato alla carriera militare, nell'anno 1828 entrava come cadetto nell' i. r. reggimento fanti „Duca del Württemberg“ N. 40; veniva poi trasferito alla scuola dei cadetti pionieri di Tulln per completarvi la sua educazione militare, ri-

manendovi sino al 1833. Fu discepolo distinto, dimostrando attitudine spiccatissima per le scienze matematiche.

Allorchè nel 1833 l'autorità superiore invitava quegli allievi che si sentissero attratti verso l' i. r. marina di farsi avanti onde passare al servizio della stessa, il Wüllerstorf, innamorato del mare sino dall'infanzia, decise di dedicarsi alla carriera marinara.

Dopo breve soggiorno a Venezia, venne imbarcato su un piccolo legno di guerra.

Sebbene dovesse studiare da solo, senza l'aiuto d'insegnanti, un anno dopo seppe fare tanto da superare con distinzione l'esame prescritto per l'ammissione definitiva nella marina. E già dopo altri due anni il contr'ammiraglio (Kontreadmiral) conte Dandolo lo nominava cadetto facente funzione d'ufficiale (Offiziersdiensttuender Seekadett) a bordo la goletta SPHYNX.

Incoraggiato dal comandante della nave, tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Milonopulo, e provvisto di mezzi didattici si dedicò con gran fervore a studi speciali, principalmente allo studio dell'astronomia nautica. Nel 1837 fu

addeito per la durata di due anni all'osservatorio astronomico di Vienna sotto la direzione dell'illustre astronomo Giuseppe Giovanni Littrow.

Nel 1839 Wüllerstorf, promosso fuori di turno ad alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich), venne nominato, dietro raccomandazione del Littrow, dirigente del neoeretto osservatorio astronomico della marina a Venezia. In questa qualità impartiva anche lezioni di astronomia nautica al collegio di marina. Come rappresentante dell' i. r. marina di guerra prese parte al congresso dei dotti sì a Padova come pure a Venezia.

Nell'aprile 1847 Wüllerstorf passava a nozze con Miss H. O' Conor of Connaught, discendente da nobile famiglia irlandese domiciliata a Venezia.

Allo scoppio della rivoluzione del 1848, Wüllerstorf e la consorte abbandonarono Venezia sotto altro nome e sotto condizioni difficilissime. La via di mare per Trieste essendo già tagliata dovettero tenersi alla via di terra. Arrivarono a Trieste il 25 marzo dopo molti disagi sofferti durante il viaggio attraverso le provincie in piena rivolta.

A Trieste l'allora tenente-maresciallo (Feld-

marschalleutnant) conte Gyulai raccoglieva gli ufficiali di marina rimasti ancor fedeli. Al Wüllerstorff, promosso tenente di fregata (Fregatten-leutnant) furono assegnate le attribuzioni di comandante il distretto marittimo di Trieste. Il suo compito consisteva nella riorganizzazione dei vari rami di servizio, nel reclutamento di ufficiali ausiliari e di cadetti di marina e nell'assestamento delle navi ancora disponibili e di quelle allora acquistate.

Nell'aprile il Wüllerstorff s'imbarcava sulla fregata di S. M. BELLONA come aiutante di squadra del capitano di vascello (Linien-schiffskapitän) Kuddriaffsky.

Come aiutante di squadra prese parte alla difesa del porto di Trieste bloccato dalla flotta sarda agli ordini dell'ammiraglio Albini, rimanendo in quella qualità sino al mese di giugno. Poi fu nominato aiutante del tenente-maresciallo (Feldmarschalleutnant) conte Gyulai e nel mese d'agosto addetto al corpo d'esercito sotto gli ordini del tenente-maresciallo (Feldmarschalleutnant) Welden che assediava Venezia.

Durante questo succedersi d'agitate vicende

perdette la consorte che lo aveva reso padre di un figliuolo.

Promosso a tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant), il comandante superiore della marina (Marineoberkommandant) tenente-maresciallo (Feldmarschalleutnant) Martini lo chiamò alla fine di settembre alla direzione del collegio di marina.

Il viceammiraglio Dahlerup, assumendo il comando superiore della marina (Marineoberkommando) nominò nel 1849 il Wüllerstorf referente militare. In questa qualità gli spettò fra altro anche il compito d'introdurre la lingua tedesca come lingua ufficiale della forza armata nei diversi rami di servizio della marina. A quest'epoca compilò numerose istruzioni di servizio e traduzioni di regolamenti di tattica marittima e d'altro genere.

Nel settembre 1849 Wüllerstorf veniva promosso a capitano di corvetta (Korvettenkapitän). Nel marzo del 1850 accompagnò il viceammiraglio Dahlerup a Vienna, fungendo da segretario durante le conferenze riguardanti l'ulteriore sviluppo dell'i. r. marina da guerra. In riconosci-

mento dei molteplici servigi resi sì in tempo di guerra come in tempo di pace, il Wüllerstorf fu insignito da Sua Maestà dell'ordine della corona ferrea di 3^a classe.

Nel mese di novembre del 1850 il Wüllerstorf, dietro propria richiesta, venne esonerato dalle sue funzioni di referente militare, assumendo nel 1851 il comando del brigantino MONTECUCCOLI. Trovavasi allora a bordo come primo ufficiale un suo ex discepolo, il tenente di fregata (Fregattenleutnant) Guglielmo de Tegetthoff.

In questa carica il Wüllerstorf fece parte anche della commissione incaricata di studiare l'armamento e la difesa di Venezia. La parte della relazione riguardante la difesa della laguna fu compilata esclusivamente dal Wüllerstorf che proponeva la creazione d'una flottiglia lagunare.

Wüllerstorf passava più tardi in crociera nelle acque levantine, sino che al 1 novembre del 1851 il nuovo comandante superiore della marina (Marineoberkommandant) conte Wimpffen lo chiamò a Trieste come consigliere d'ammira-

gliato e capo della cancelleria presidiale del comando superiore di marina (Marineoberkommando).

Nel 1852 Wüllerstorf avanzava a capitano di fregata (Fregattenkapitän). A quest'epoca incominciarono i lavori di costruzione della prima fregata a elice dell' i. r. marina di guerra del nome RADETZKY.

Nel settembre 1854 l'arciduca Ferdinando Massimiliano assumeva il comando superiore della marina (Marineoberkommando).

Ai 17 marzo 1855 Wüllerstorf, nominato comandante della fregata VENUS, prese parte sotto gli ordini dell' arciduca Ferdinando Massimiliano, comandante d'una squadra rilevante, alla crociera per la Grecia, l' Egitto e Napoli.

Ai 5 maggio del 1856 Wüllerstorf fu promosso a capitano di vascello (Linien Schiffskapitän).

Nell'autunno dell'anno stesso l'arciduca Ferdinando Massimiliano avendo fissato il piano di una spedizione nelle Indie e nella Cina chiedeva in proposito il parere del Wüllerstorf. L'arciduca adderì ben volentieri alla proposta di Wüllerstorf tendente ad allargare il piano della spedizione

progettata e a trasformarla in un viaggio attorno il globo a scopo scientifico. Poco tempo dopo Wüllerstorff fu in possesso della partecipazione telegrafica colla quale Sua Altezza Imperiale gli notificava l'avvenuta sanzione del nuovo progetto da parte di Sua Maestà l'Imperatore. Per questa spedizione fu prescelta la fregata a vela NOVARA e Wüllerstorff fu posto alla testa della spedizione stessa col rango di commodore.

Wüllerstorff si diede a prendere con tutta cura e avvedutezza le disposizioni necessarie all'organizzazione di questa spedizione chiamata ad essere la prima impresa marittima e scientifica dell'Austria progettata in gran stile. Il modo nel quale Wüllerstorff riesci a disimpegnare questo incarico onorifico trovasi descritto in un altro capitolo del presente volume. Le numerose collezioni riportate sono di pregio e di decoro ai musei di corte imperiali; i risultati scientifici sono divenuti patrimonio duraturo di tutto il mondo civile.

Ritornato dalla spedizione, alla quale l'arciduca Ferdinando Massimiliano preparò solenne accoglienza, Wüllerstorff si trattenne per più

tempo a Trieste, ove sotto l'egida dell'arciduca e comandante superiore della marina (Marine-oberkommandant) fu istituito un ufficio speciale „Novara-Bureau“ col compito di vagliare e ordinare il materiale scientifico, ricco e svariatissimo, e in specialità di preparare la pubblicazione a stampa della parte nautica-fiscale come pure della parte descrittiva della spedizione.

Nel 1859 Wüllerstorf fu insignito dell'ordine della corona ferrea di 2^a classe e nel 1860 innalzato alla dignità di barone dell'impero.

Dal 13 marzo sino al 14 ottobre 1860 Wüllerstorf comandò la fregata di S. M. SCHWARZENBERG e a capo d'una divisione navale fu mandato con parecchie navi nelle acque siciliane per proteggere i cittadini e gl'interessi commerciali austriaci in occasione dello sbarco di Garibaldi in Sicilia. Compiuta felicemente questa missione, passò poi a Pola come comandante di porto e fortezza fungendovi dal 17 ottobre 1860 sino al 18 marzo 1861.

Al 23 marzo Wüllerstorf fu promosso a contr'ammiraglio (Kontreadmiral) e tosto chiamato a Vienna per prender parte alle pertratta-

zioni del Consiglio dell' Impero come rappresentante dell' i. r. marina. Durante questo suo soggiorno nella capitale passò a seconde nozze colla contessa Leonardina Rothkirch-Panthen, figlia del tenente-maresciallo (Feldmarschalleutnant) omonimo.

Con Sovrana Risoluzione del 16 maggio 1861, Wüllerstorf fu nominato comandante della squadra, rimanendo però nelle sue funzioni presso la Camera dei deputati al Consiglio dell'Impero. Durante questo tempo il suo capitano di bandiera (Flaggenkapitän), capitano di vascello (Linien-schiffskapitän) barone de Pöckh, fu incaricato della sua sostituzione.

Nel gennaio del 1862 Wüllerstorf, per incarico del governo, intraprese un viaggio a scopo di studio attraverso l' Inghilterra, la Francia, la Germania, la Svizzera e l' Olanda per informarsi da vicino sulle industrie del ferro in quei paesi in relazione alle costruzioni navali e all' armamento della marina di guerra. Trasse profitto di quest'occasione per allargare le sue cognizioni in materia tecnica e industriale.

Dal 22 giugno 1863 sino al 10 marzo 1864 fu ammiraglio di porto a Venezia.

Durante la guerra austro-germanico-danese, Wüllerstorf ebbe il comando dell' i. r. squadra, che aveva da tener dietro alla divisione navale che agli ordini di Tegetthoff era già in viaggio pel mare del Nord. Molteplici furono le difficoltà incontrate nell'allestimento della squadra stessa sì chè l'aver voluto attendere l'armamento completo di tutte le navi avrebbe avuto di conseguenza un perditempo sensibilissimo.

De Wüllerstorf inalberò la sua bandiera di comando sulla nave a vapore ELISABETH e con questa e col vascello (Linien Schiff) KAISER partiva ai 26 marzo da Pola diretto pel mare del Nord.

Ai primi d'aprile seguirono la fregata corazzata (Panzerfregatte) DON JUAN DE AUSTRIA e la corvetta a elice (Schraubenkorvette) ERZHERZOG FRIEDRICH.

Il viaggio fu ritardato dal tempo burrascoso; si dovette toccare parecchi porti onde rifornirsi di carbone ed eseguire delle riparazioni.

Giunto nel canale della Manica, il de Wül-

lerstorf ebbe l'annuncio telegrafico dell'avvenuto combattimento navale presso Helgoland, e subito dopo la comunicazione del conchiuso armistizio. Per ordine superiore egli dovette attendere nel porto di Nieuwediep che l'armistizio trascorresse dopo di che de Wüllerstorf prendeva il mare per Cuxhaven. Ivi si riunì con la divisione navale di Tegetthoff composta delle fregate SCHWARZENBERG, RADETZKY e con le navi prussiane ADLER, BLITZ e BASILISK.

Il compito di questa squadra, che completata contava dieci navi austriache (tra le quali un vascello (Linien Schiff) e due corazzate) e tre navi minori prussiane, consisteva nella protezione delle coste germaniche del mare del Nord contro gli attacchi che da informazioni avute da Kiel erano da attendersi da parte della flotta danese; poi nell'impadronirsi delle isole della Frisia occidentale difese strenuamente dal capitano danese Hammer.

Il grosso della squadra si dispose lungo la costa dello Schleswig, le cannoniere e le navi a ruote furono inviate ad impadronirsi delle isole occidentali, accessibili solamente a navi di

poco pescaggio. Il capitano danese Hammer dovette arrendersi.

A pace conchiusa tutta la squadra, meno due navi che restarono pel momento nel mare del Nord, fece ritorno nel patrio porto di guerra. La maggior parte delle navi fu posta fuori di servizio. Ai 3 dicembre 1864 Wüllerstorf passava in disponibilità.

Sembrava ora propenso a mandare ad effetto un suo progetto da lungo tempo accarezzato seguendo un invito direttogli da Petermann, cioè di mettersi alla testa della spedizione polare progettata da questi; ma le sue condizioni di salute, già allora scosse, gl'impedirono il suo intento.

Al 1 ottobre 1865 de Wüllerstorf fu chiamato a far parte del ministero Belcredi nella qualità di ministro del commercio; ai 31 ottobre seguì la sua nomina a consigliere intimo. Non è questa l'occasione di enumerare le prestazioni del contr'ammiraglio in questa carica elevata; basti ricordare che egli, sotto condizioni sfavorevolissime, fece quanto stava nelle sue forze onde ravvivare l'attività industriale e marittima

della monarchia. Vogliamo rilevare soltanto qualcuna delle sue benemeritenze acquistate in materia d' indole marittima.

Coadiuvato dall' imperiale accademia delle scienze e dalla marina di guerra il de Wüllerstorff ordinò un nuovo rilevamento e l' indagine scientifica delle condizioni fisiche del mare Adriatico. Furono portati a compimento dei studi accuratissimi sulla regolazione dei fiumi, specialmente della Narenta, e promulgate parecchie leggi per l' incremento della navigazione.

Una delle imprese più importanti che si maturarono durante l' attività ministeriale di Wüllerstorff fu la costruzione del nuovo porto di Trieste.

Nominato viceammiraglio (Vizeadmiral) al 4 gennaio 1867, il de Wüllerstorff poco dopo si ritirava dal ministero e per le grandi benemeritenze acquistate in questa carica veniva insignito da Sua Maestà della gran croce dell' ordine di San Leopoldo e nominato membro della Camera dei Signori a vita. Contemporaneamente veniva destinato a comandante della spe-

dizione politico-commerciale nell'Oriente da lui stesso progettata già da molto tempo prima.

Allorquando questa impresa, dopo molteplici incidenti, era prossima a divenire un fatto compiuto, il de Wüllerstorf, costretto dalle proprie condizioni di salute, dovette chiedere d'esserne esonerato. Dietro propria richiesta venne passato nello stato di disponibilità.

De Wüllerstorf si ritirò quindi a Graz dedicandosi a lavori scientifici, per la maggior parte di genere economico-sociale, occupazione interrotta soltanto a tratti dalla sua partecipazione alle discussioni della Camera dei Signori. Al 15 febbraio 1869 passò nello stato di definitivo riposo.

Peggiorando le sue condizioni di salute, passava l'inverno sotto cielo italiano, l'estate nel suo soggiorno prediletto di Klobenstein am Ritten presso Bolzano, ove si spense ai 10 agosto 1883.

De Wüllerstorf era membro di numerose società ed istituti scientifici sì dell'interno che dell'estero.

Ben a ragione l'arciduca Ferdinando Massimiliano viene chiamato il fondatore dell' i. r. marina di guerra, Tegetthoff ne fu il propugnatore nel campo delle imprese guerresche; Wüllerstorff fu però la guida nel campo scientifico ed economico-politico che è sì strettamente collegato all'arte navale.

1799-1814.

L'attività patriottica dell'abate
Don Giacomo Brunazzi.

Le righe seguenti sono dedicate alla memoria ed al patriottismo d'un valentuomo, già da parecchio tempo dimenticato. Sebbene oriundo d'altro paese fu pur sempre attaccatissimo con tutto il fervore suo, con tutto il suo spirito di sacrificio, alla causa dell'Impero d'Austria e dell'Imperatore. Si prestò indefessamente pel bene della sua seconda patria nell'epoca movimentata di potenti imprese guerresche che va dal 1799 sino al 1814.

Come risulta dal titolo di questo bozzetto, costui fu l'abate Don Giacomo Brunazzi che funse per più anni da curato nella marina di guerra.

Nativo presumibilmente dalla Romagna, per tempo già dedicavasi al sacerdozio entrando nell'ordine dei cappuccini.

Le conseguenze politico-militari della prima rivoluzione francese si fecero sentire specialmente nell'Italia ove nell'epoca dal 1796 sino al 1798 tre nuove repubbliche avevano sostituito i vecchi ordinamenti politici. Anche la Romagna n' ebbe molto a soffrire.

L'introduzione precipitata di incompresi ordinamenti di governo democratici e cosmopoliti, di nuove forme di diritto e d'esistenza politica e sociale, avevano sostituiti quegli ordinamenti antichi e patriarcali, santificati dalla tradizione. Il cambiamento rivoluzionario subentrato nelle condizioni di possesso affliggeva tutte le classi sociali, danneggiando in ispecialità lo stato ecclesiastico. Aggiungi i danni recati da una guerra che si combatteva da anni fece sì che gli abitanti della Romagna non devoti al partito repubblicano invocassero da ogni parte un liberatore.

La celebre campagna del 1799 al 1800 alla quale parteciparono gloriosamente le armi austriache, fu l'inevitabile reazione alla politica

espansionista della Francia. Una delle regioni più funestate ne fu la Romagna. „Gli abitanti di questa terra erano allora pronti a rischiare tutto, ad intraprendere tutto pur di favorire la causa imperiale ingaggiata nella lotta“. Con altrettanto entusiasmo si seguiva lo svolgersi delle imprese guerresche condotte dalle imperiali forze navali. „La presenza d'una flottiglia imperiale sulle coste romagnole come pure i successi delle nostre armi (1799) provocarono agitazione vivissima in una gran parte della popolazione, insofferente del giogo degli oppressori di partito repubblicano. Al loro comparire le navi imperiali venivano accolte con dimostrazioni vivissime di gioia e con affermazioni di fedeltà verso l'Imperatore che le mandava come liberatrici“. Da questa disposizione d'animi in brevissimo tempo e senza l'impiego d'aiuti materiali si andò maturando una violenta rivolta contro le armi francesi.

Quantunque nella „Storia della marina di guerra austro-veneta dal 1797 al 1802“, dalla quale stralciamo quanto sopra riguardo agli effetti prodottisi in seguito alla comparsa e all'attività spiegata dall' i. r. armi nella Romagna,

non si faccia speciale menzione del nome di Brunazzi, pure non si andrà errati ascrivendo all'abate il gran merito d'aver efficacemente contribuito a queste manifestazioni entusiastiche di attaccamento della popolazione alla causa imperiale. Molto eloquente in proposito è specialmente l'attestato rilasciato all'abate dal tenente-maresciallo (Feldmarschalleutnant) conte L' Espine (1814) che suona: „L' abate Don Giacomo Brunazzi ha dimostrato ripetutamente il suo zelo e il suo attaccamento all' Augusta Casa d'Austria. Specialmente durante le campagne del 1799-1800, allorchè io comandava l' i. r. flottiglia alle coste della Romagna, fui testimonio della sua instancabilità, mercè la quale le popolazioni di quelle regioni presero le armi in nostro favore. Brunazzi stesso si mise alla testa dell' insurrezione armata mettendo per più volte a repentaglio la propria vita nelle svariate imprese guerresche. Per ricompensarlo dei servigi prestati fu assunto nell' i. r. marina come cappellano“.

Nel 1801 troviamo il nostro bellicoso abate presso l' i. r. flottiglia sul lago di Garda. Dai suoi scritti (Epilogo) risulterebbe che gli sia stato

affidato il comando d'una grande feluca colla quale sarebbe riuscito a catturare una cannoniera nemica.

Allorchè la nostra monarchia, dopo la battaglia di Austerlitz (1805) mercè il trattato di pace di Pressburgo dovette cedere alla Francia quasi tutti i propri possedimenti a mare compresa la marina di guerra, l'abate Brunazzi seppe resistere lealmente e strenuamente a tutte le proposte avanzategli, perseverando nel suo attaccamento verso l'Austria, sebbene andasse incontro ad un avvenire incerto e avesse sott'occhi l'esempio offerto di tutti i suoi prossimi compagni di vocazione passati al servizio italo francese. L'arciduca di Toscana lo nominò suo beneficiario presso la chiesa nazionale italiana a Vienna ove il Brunazzi rimase sino al 1809.

Lo scoppio della guerra del 1809 riaccese nel Brunazzi l'innata combattività e rinunciando alla sua posizione, alla vita senza fastidi, offrì al comando della marina come cappellano. Non arrivò a mandare ad effetto il suo progetto di ostacolare le operazioni francesi nell'Alta Italia mettendo a partito le sue vaste cognizioni di

uomini e di condizioni causa la ritirata dell'arciduca Giovanni dall'Italia in conseguenza delle vicende guerresche.

Brunazzi fu dunque imbarcato sulla flottiglia austro-inglese nella Dalmazia, che non ebbe campo di spiegare altra attività che all'assedio di Zara e che presumibilmente non potè mai impedire ai francesi la libera navigazione e relazione con Ancona.

Addì 28 luglio 1809 e precisamente nel momento che ad un parlamentario del maggiore generale (Generalmajor) Paolo barone de Knežević comandante delle forze accerchianti la città riusciva a concludere un breve armistizio col comandante francese di Zara, la flottiglia austro-inglese ancorava nel canale di Zara presso l'isola Ošljak (Calogera) di modo che con ciò Zara fu bloccata da parte di terra e di mare.

Ai 30 luglio la flottiglia francese composta di 12 navi di diversa portata usciva dal porto coll'intenzione di mettere gli assediati con un combattimento vittorioso nell'impossibilità d'impedire l'arrivo dei navigli recanti vettovaglie alla città che ne sentiva gran bisogno.

Merita esser notato che le due parti belligeranti erano all'oscuro dell'armistizio concluso frattanto a Znaim. Per di più la flottiglia austro-inglese non voleva riconoscere l'armistizio concluso ai 28 luglio, fra assediati e assedianti, motivando ciò col fatto che la flottiglia si trovava sotto il comando inglese, che l'Inghilterra, come parte interessata, non era intervenuta nelle trattative e che perciò l'armistizio non impegnava la flottiglia.

Il cappellano di marina Brunazzi trovavasi, durante lo scontro che riferiamo, a bordo del trabaccolo BRAVO, comandante Vittorello. Questo riferisce sulla condotta brillante del Brunazzi nel modo seguente: Il signor abate Don Giacomo Brunazzi cappellano di marina trovavasi come volontario a bordo del trabaccolo sotto i miei ordini allorchè le cannoniere e altri navigli italiani sortirono da Zara coll'intenzione di catturare alcuni bastimenti di commercio austriaci che veleggiavano allora nei nostri paraggi. Parecchie cannoniere di parte nostra come la nave da me comandata s'avvanzarono contro gl'italiani per proteggere i nostri velieri mercantili;

s'ingaggiò un vivace combattimento di fuoco della durata ininterrotta di due ore. Durante ciò il suddetto signor cappellano di marina, svestito l'abito sacerdotale assunse la direzione d'una bocca di fuoco tenendola con intrepidità e bravura ammirabilissima, bombardando vivamente il nemico, spronando l'equipaggio al valore ecc.

A pace conchiusa il cappellano di marina Brunazzi ritornava a Vienna riprendendo l'attività di prima alla chiesa nazionale italiana.

Ma a quell'uomo instancabile non confaceva la vita contemplativa.

Un anno dopo già il Brunazzi preparavasi — e questa volta probabilmente per incarico ufficioso avuto — a perlustrare la Bosnia, l'Albania turca sino a Corfù allo scopo di studiare l'ambiente per future imprese e per escogitare i mezzi necessari onde danneggiare per quanto gli fosse possibile i suoi odiati avversari — i francesi.

Oltremodo interessante è la relazione del console austriaco a Scutari I. Summa sui tentativi intrapresi dal Brunazzi onde paralizzare

l'influenza francese nell'Albania turca a tutto favore dell'Austria e come egli avesse saputo allontanare dai francesi il pascià di Scutari, il vescovo e il clero.

Dopo un lavoro faticosissimo ma proficuo di quasi un anno e mezzo, il Brunazzi si portò nella Sardegna per dar relazione a Sua Altezza Imperiale l'arciduca Francesco d'Austria sull'attività spiegata e sui successi ottenuti nell'Albania e nel golfo di Cattaro. L'arciduca Francesco inviò quindi il Brunazzi in missione diplomatica dal comandante in capo delle truppe inglesi nella Sicilia Sir William H. Cavendish-Bentink per stabilire diversi accordi. Subito dopo troviamo l'instancabile abate sull'isola di Malta trattenu-tovi per un anno da altra missione.

Nel 1813 e 1814 un nuovo campo di feconda attività si presentava al Brunazzi nel golfo di Cattaro ove tra loro cozzavano gl'interessi politici più svariati. Vediamo la popolazione del golfo di Cattaro oppressa e conculcata dal mal tollerato regime francese, gravata di gabelle esorbitanti sospirare il ritorno del governo mite e paterno dell'Imperatore Francesco; vediamo

d'altra parte il Montenegro che accorgendosi cerca di trar profitto della prostazione della Francia dopo la disastrosa campagna del 1812 per tentare, per la terza volta entro 16 anni, d'aprirsi la via al mare con la conquista del golfo di Cattaro; l'Inghilterra e la Russia che sono d'accordo nel voler la cacciata dei francesi dalla Dalmazia, non lasciano intravedere chiaramente il proprio scopo finale; la Francia che difende con tenaccia e resistenza vigorosa il paese conquistato decisa a tenerlo a tutti costi — infine l'Austria che si presta a riconquistare il perduto paese di legittimo suo dominio.

In questo ambiente d'interessi contrari e cozzanti si presentò l'abate Brunazzi quale plenipotenziario austriaco, solo, senza altro sostegno che quello che gli perveniva dalle proprie cognizioni di uomini e di cose. Navi e truppe che avrebbero potuto prestare il necessario appoggio alle sue aspirazioni si trovavano in quell'epoca critica purtroppo occupate altrove.

La brevità dello spazio non ci permette di rilevare che la parte più importante della missione del Brunazzi.

Dopo che il vescovo del Montenegro nel settembre 1813 alla testa delle sue schiere ebbe ottenuto dei successi importanti con la presa di Budua, col dominio della strada Budua-Cattaro, con la conquista delle batterie francesi Le Catene e Porto Rose, dovette convincersi che la progettata conquista di Castelnuovo non era possibile che con la cooperazione di forze navali.

A questo scopo informò, mediante una deputazione, tanto l'arciduca Francesco d'Este come pure il contr'ammiraglio britannico Freemantle trovantisi a Lissa, come stessero le cose, chiedendo assistenza di navi, munizioni e truppe. In seguito a ciò all'istante venivano inviati verso il golfo di Cattaro la fregata inglese BACCHANTE agli ordini del comandante Host e un brigantino. A bordo di questo trovavasi l'abate Brunazzi come plenipotenziario austriaco e latore d'uno scritto dell'arciduca al vescovo del Montenegro. Da questo scritto merita esser riprodotto un brano che dimostra l'alta fiducia riposta dall'arciduca nell'abate Brunazzi. Il passo suona così: Contemporaneamente a questo piccolo rinforzo (allude alle navi inglesi inviate) che sarà d'ef-

ficacia se non altro per la prontezza colla quale fu messo a sua disposizione, mi decisi di mandarle anche il signor abate Brunazzi di sua conoscenza, che trovavasi presso di me e latore di questa lettera. La mia fiducia nell'esperienza e nell'attività di questo signore è grande, fiducia ch'egli seppe acquistarsi col suo zelo e con le sue doti di carattere. Ebbe sempre a cuore il benessere di quei paesi. Glielo raccomando perciò vivissimamente ecc.

Già nei primi giorni dopo l'arrivo del Brunazzi nel golfo di Cattaro, la causa da lui patrocinata otteneva dei successi di grande portata.

Senza domandare assistenza inglese il Brunazzi nel giorno del 13 ottobre faceva attaccare e prendere all'arrembaggio dai volontari di Perzogno e Dobrota da lui a ciò incitati, quattro navigli minori e scialuppe cannoniere francesi in rotta da Cattaro per Perasto, inalberandovi l'i. r. bandiera. Il giorno stesso i perastinesi riuscivano a prendere di sorpresa il forte di S. Croce dominante la loro città. Oltre alla presenza della squadra inglese che infuse nuovo coraggio e ravvivò l'entusiastica resistenza anche nelle popo-

lazioni delle città costiere, gran parte di questo successo devesi anche all'effetto prodotto dalle proclamazioni diffuse dal Brunazzi in nome dell'Imperatore d'Austria.

Il giorno dopo, all'alba del 14 ottobre, il Brunazzi, da Perasto faceva aprire il fuoco contro il forte S. Giorgio, situato sull'isola prospiciente e tenuto dai francesi.

Dopo due ore di bombardamento il forte S. Giorgio fu in parte battuto in breccia, il presidio si rendeva a discrezione e veniva inalberata l'i. r. bandiera.

Anche la resa di Castelnuovo, rispettivamente la presa del forte Spagnol, va riguardata in gran parte qual merito di quest'uomo instancabile e ricco d'energia. Ricordando loro la fedeltà dovuta al loro legittimo Sovrano l'Imperatore, riesciva a persuadere la guarnigione francese, composta in gran parte di croati, ad abbandonare le bandiere napoleoniche.

Con la presa dei forti S. Giorgio e Spagnol una gran quantità di cannoni e di materiali da guerra caddero in mano dei vincitori; il coman-

dante Host fece portare i cannoni servibili a bordo della fregata BACCHANTE disarmando con ciò completamente il forte di S. Giorgio, ciò che diede principio a continui dissidi fra gli alleati. Questa misura del Host fu in seguito causa del richiamo del Brunazzi che come patrocinatoro dei perastini reclamanti i cannoni del forte di S. Giorgio come di loro proprietà, venne poi da quegli descritto quale intrigante e perturbatore, ciò che scosse la sua posizione al cospetto del proprio governo, affrettando insieme ad altre circostanze il suo ritiro. Il comandante Host che pretesamente voleva armare coi cannoni in parola il monte Vermac sopra Cattaro si ritenne come ostacolato nelle sue imprese dalle lagnanze di quei di Perasto e dei Montenegrini. Fatto sta che lasciandovi un brigantino abbandonava con la fregata il golfo di Cattaro dirigendosi verso nord.

Al successivo assedio della città di Cattaro, il Brunazzi vi ebbe parte importantissima. Dacchè, come già detto, gl'inglesi s'erano allontanati, così l'assedio di Cattaro dal 26 ottobre in poi fu mantenuto dai soli montenegrini.

Come già a Castelnuovo così anche quì il Brunazzi riescì di nuovo a guadagnare alla causa imperiale la guarnigione della fortezza, composta in maggior parte di croati. Diffatti nella notte del 28 al 29 ottobre scoppiava a Cattaro una rivolta — 350 croati agli ordini dei loro ufficiali impugnarono le armi contro il rimanente presidio franco-italiano numericamente più debole. Sarebbero riesciti a sopraffarlo se il comandante della fortezza non fosse riescito di ritirarsi a tempo entro il forte S. Giovanni. I croati or divenuti padroni della città inchiodarono i cannoni e prima dell'alba si portarono con tre bandiere francesi a Perasto dall'abate Brunazzi consegnandogli anche le chiavi della conquistata città.

Al Brunazzi s'affacciava la necessità di prendere una decisione ben grave. Non credeva a una politica disinteressata del vescovo del Montenegro a favore dell'Austria, anzi teneva in mano le prove del contrario, indugiò per queste ragioni di partecipare a quegli il successo riportato nella scorsa notte. Allorchè ciò dovette notificare nel corso della giornata (29 ottobre), il

generale francese intanto traendo utile dalla situazione occupava nuovamente la città col rimanente del presidio. I montenegrini credendo di poter occupare la città già debellata si trovarono invece di fronte ad un nemico battagliero, dovettero perciò retrocedere sulle loro posizioni senza aver ottenuto nulla. È fuor di dubbio che se il Brunazzi avesse partecipato al vescovo del Montenegro l'avvenuto sgombero della città, questa infallibilmente sarebbe caduta in mano dei montenegrini! Dopo che il Brunazzi, fra i due mali, s'era deciso per quello ch'egli riteneva il minore si diede tutt'uomo a indebolire poco a poco la guarnigione di Cattaro inducendo gl'italiani alla diserzione. Con queste sue pratiche non indeboliva soltanto il nemico ma benanco tendeva a diminuire il numero delle bocche che andavano a carico delle provvigioni della città, rendendo così possibile il prolungarsi della resistenza, sempre nella speranza di poter far cadere la città nelle mani di truppe austriache che si fossero presentate invece che in quelle dei montenegrini.

Le vicende politiche non permisero che questa

brama del Brunazzi andasse effettuata, giacchè nel gennaio del 1814 i francesi consegnarono la città di Cattaro alle navi inglesi dopo un bombardamento da parte del comandante Host nel frattempo ritornato in quelle acque. Siccome frattanto delle truppe austriache si trovavano in marcia verso il golfo di Cattaro per conquistarlo e con ciò volgeva al suo fine l'arduo compito dell'emissario, così l'abate Brunazzi veniva sostituito nella persona del maggiore A. Dabovich. Prima di partire il Brunazzi s'adoperò alacramente alla formazione e all'invio d'una deputazione d'omaggio, composta di notabili cattolici del golfo di Cattaro, incaricata di presentarsi all'imperatore Francesco che a quel tempo trovavasi in Francia. Della proficua attività e della popolarità acquistata da quest'uomo nel golfo di Cattaro entro il breve tempo di tre mesi ne fanno fede in modo eloquentissimo le numerose attestazioni di simpatia rilasciategli in iscritto dai comuni cattolici più importanti del golfo.

Poco tempo dopo e durante l'assedio di Ragusa per parte d'austriaci e inglesi, l'abate Brunazzi trovavasi al quartiere generale dell' i. r.

maggiore generale (Generalmajor) Milutinović. Sembra che l'abate, abituato all'essere indipendente nelle proprie azioni, avesse fatto della politica per conto proprio, sebbene a quel tempo occupasse una posizione secondaria. Se ne risentì naturalmente la preposta autorità, e di conseguenza fu disposto il suo allontanamento dal teatro della guerra. A questa misura contribuì non poco il comportamento ostile serbato sempre in suo riguardo — come già narrammo — dal comandante Host. D'altra parte anche il vescovo del Montenegro non tralasciò d'esprimere il proprio malcontento al Brunazzi per la ritardata informazione sugli avvenimenti di Cattaro del 29 ottobre 1813.

L'abate Brunazzi partì dunque per Vienna. Chiese d'essere ammesso alla carica di cappellano maggiore allora disponibile nella marina di guerra a quel tempo in via d'organizzazione. Per quanto in sede competente fossero riconosciuti i gran meriti e servigi innegabili prestati da quell'uomo si disinteressato, pure non fu possibile conferirgli la carica ambita. Conosceva il latino soltanto imperfettamente, del tedesco non posse-

deva nozione alcuna, per di più era già indebolito e malatticcio.

Rioccupò la posizione già goduta di beneficiato della chiesa nazionale italiana a Vienna che gli assicurò un'esistenza sicura e serena.

1827.

16 novembre.

Combattimento sostenuto dalla goletta di S. M. „Sofia“ con due navi di pirati greci.

Al principio del secolo decimonono le navi da guerra austriache durarono non poca fatica a proteggere i bastimenti mercantili contro i pirati che infestavano specialmente le acque greche. Al comparire d'una nave di guerra i pirati si nascondevano in qualche piccolo seno di mare della tanto frastagliata costa greca. Raramente spingevano la temerità al punto d'accettare la lotta con una nave da guerra in mare aperto; se a ciò s'adattavano lo facevano soltanto nel caso di fuga impedita o ritenendosi di gran lunga superiori di forze dell'avversario. Un combatti-

mento di questo genere ebbe a sostenere la goletta di S. M. SOFIA agli ordini dell' i. r. tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Dabovich il 16 novembre 1827 con due navi di pirati greci.

Nel corso d'una crociera, il bastimento di guerra suddetto ancorava al 12 novembre nella rada di Corfù, allorchè il console austriaco salito a bordo ricercava il comandante di scacciare due navi di pirati greci che rendevano mal sicura la navigazione del mare Jonio. Insisteva però che prima fossero scortate sino all' isola di Sasseno parecchie navi mercantili che intimorite si erano rifugiate nel porto di Bucintro.

Alla sera del 14 novembre la goletta di S. M. SOFIA mettevasi alla vela con diversi bastimenti mercantili che nel frattempo erano arrivati da Zante con la nave postale la goletta AURORA, dirigendosi verso l'uscita nord del canale di Corfù. Ad un segnale della SOFIA le navi riparate nel porto di Bucintro si misero alla vela congiungendosi al convoglio. La SOFIA scortò tutta la flottiglia sino al nord dell' isola di Sasseno senza avvistare alcun naviglio sospetto. Ivi arrivate, le navi si divisero; mentre la go-

letta AURORA continuava la rotta scortando i bastimenti di traffico, la SOFIA si dirigeva verso sud andando alla ricerca di pirati lungo la costa albanese. Alle 7 di mattina del 16 novembre, nelle vicinanze del porto Porto Palermo di Cimiara alla costa d'Albania, la goletta si trovò in vista di due navi — una Martingana grossa armata di otto e un Mistico di due cannoni. Le due navi furono avvistate da prora e tenevano rotta verso nord. L'i. r. goletta prese direzione verso queste e giunta alla dovuta distanza inalberò la bandiera imperiale di guerra. Siccome dopo ciò le navi straniere non accennavano a mostrare la loro, la SOFIA sparò un colpo di cannone in bianco. I due navigli allora spiegaron prima la bandiera inglese, ammainandola dopo qualche minuto e rimpiazzandola con la greca. Nel medesimo tempo anche la Martingana sparava un colpo di cannone in bianco. Poco tempo dopo un'imbarcazione a quattro remi si staccava dalla Martingana arrivando sotto bordo dell'imperiale nave di guerra. Il capitano che si trovava nell'imbarcazione sembrava fosse in preda a grande ansietà; come però più tardi fu accertato egli

era venuto soltanto coll' intenzione d' informarsi sulla portata e sull' armamento dell' i. r. nave di guerra. Richiesto della provenienza e della destinazione del suo bastimento il capitano rispose d' esser diretto da Missolunghi a Porto Cimiara per incarico di Lord Cochrane e presentò un documento esteso in lingua greca munito di un sigillo sconosciuto. Il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Dabovich sospettando delle due navi, intimò al capitano di dirigersi a Corfù accompagnate dalla goletta di S. M. SOFIA. Arrivate colà le due navi sospette sarebbero rilasciate in libertà, purchè i loro documenti fossero stati trovati in regola. Il capitano promise d' eseguire l' ordine ricevuto, che apparentemente trovava la sua piena approvazione. La lancia si allontanò dalla goletta, s' avvicinò al Mistico intrattenendosi il capitano a parlare col padrone di questa nave. Ritornò poi a bordo del proprio bastimento. Però invece di seguire la rotta indicata, le due navi poggiarono verso Porto Palermo.

Frattanto la goletta di S. M. SOFIA si teneva alquanto vicina alla Martingana e il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Dabovich im-

partiva al capitano, mediante portavoce, l'ordine di prendere senza indugio la rotta intimata. Fu invece risposto che non s'aveva nulla da fare coll' i. r. nave di guerra e che il capitano per timore delle autorità non voleva recarsi a Corfù, ma bensì a Porto Palermo. Le due navi furono richiamate ancora una volta all'obbedienza con la minaccia di far fuoco nel caso contrario. Risposero arrogantemente: Anche noi abbiamo a bordo cannoni e palle! Allora il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Dabovich ordinò d'aprire il fuoco contro la Martingana da un cannone a razzo, ciò che le due navi corrisposero sul momento con una scarica a mitraglia dalle loro batterie.

Il combattimento, ingaggiato in bonaccia quasi completa alle 8 di mattina infieriva con accanimento d'ambo le parti. L' i. r. nave di guerra volgendo la prova verso la nave minore cannoneggiava la Martingana di fianco. A bordo della goletta di S. M. SOFIA ben presto furono danneggiate parecchie braghe e paranchi di brandeggio e frantumato l'affusto d'un cannone della batteria di destra impegnata nella lotta, sì chè il coman-

dante dovette far virare la nave a forza di remi per poter portare in azione la batteria di sinistra rimasta sino allora intatta. Arrivati a questo punto la Martingana aveva già sofferto gravemente dalla lotta. Osservato ciò, il Mistico che più distante sosteneva il fuoco coi suoi due cannoni provieri, abbandonando il compagno tentò di fuggire a levante verso la costa albanese, approfittando della densità del fumo prodotto dalle artiglierie e lavorando di remi a tutta possa. Al medesimo tempo un'imbarcazione con un numero di pirati staccavasi dalla Martingana per rifugiarsi a bordo del Mistico. Il tentativo non riuscì che in parte, perchè la goletta di S. M. SOFIA apriva tosto contro i fuggiaschi un fuoco ben diretto di fucileria. Siccome la Martingana aveva cessato il fuoco il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Dabovich s'apprestava a dare la caccia al Mistico in fuga, allorchè altre scariche di mitraglia partirono dalla nave prima. Il comandante decise quindi di distruggere tosto questa nave più grossa. L'ufficiale al dettaglio, tenente di fregata (Fregattenleutnant) Cardini, puntò il cannone a razzo verso la poppa della

nave corsara, il razzo incendiario colpì così bene che la poppa prese fuoco all'istante soltanto in aria, mentre la prora staccata s'inabissava.

Il luogo ove poco tempo prima trovavasi la nave, si coprse di frantumi della stessa e di cadaveri, fra questi singoli sopravvissuti tentavano di salvarsi emettendo grida di soccorso. Sebbene quei miserabili, causa i loro misfatti, avessero ben meritata la morte già da tanto tempo e non fossero più degni d'essere trattati umanamente, pure visto che frattanto il Mistico erasi allontanato in modo da non poter essere più raggiunto, il tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Dabovich decise di raccogliere i pirati per poi consegnarli alla giustizia per essere puniti secondo le loro colpe. L'imbarcazione della Martin-gana abbandonata e danneggiata dal fuoco di fucileria in modo d'essere vicina a sommergersi fu condotta sotto bordo e rattoppata dal carpentiere. Appena poté tenersi a gala fu diretta sul luogo della catastrofe rimorchiata da una barchetta. Furono salvati sei pirati, che sino allora poterono tenersi sopr'acqua aggrappati a frantumi di legnami. Due di questi corsari erano

feriti gravemente alla testa in seguito all'esplosione avvenuta, un altro aveva la coscia fracassata. Furono accolti nell'imbarcazione coi dovuti riguardi, condotti sotto bordo della goletta e provvisti di vestiario e di vivande. Lasciati nella loro lancia furono tradotti a Corfù e consegnati all' i. r. consolato generale.

Usando umanità verso quest' indegni il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Dabovich potè anche attingere da loro informazioni più precise sulle vicende del combattimento avvenuto e sul conto delle due navi di pirateria. Dai racconti dei prigionieri si potè rilevare che il *Mistico* era armato di due cannoni di 9 libbre con un equipaggio di trenta uomini. La *Martingana* distrutta possedeva otto cannoni, cioè due da 24, due da 18, due da 12 e due da 9 libbre ed era montata da 40 uomini. Di questi furono uccisi 5 nel combattimento, 15 furono feriti o annegarono e sei furono fatti prigionieri. Soltanto 14 uomini poterono fuggire sul *Mistico*, parecchi dei quali però furono uccisi o feriti dal fuoco di fucileria.

Le perdite della goletta di S. M. *SOFIA* con-

sisterono in un morto, il marinaio di 2^a classe Gaetano Tuzza, colpito al petto da una palla di cannone che lo passò sino al cuore. Non si ebbero altri feriti o contusi. Ai danni riportati dalla nave, dalle artiglierie e dall'attrezzatura fu provveduto coi propri mezzi di bordo.

Il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Dabovich risalta ed encomia nel suo rapporto il comportamento brillante di tutto l'equipaggio durante il combattimento. Menziona come primo il tenente di fregata (Fregattenleutnant) Cardini che col suo tiro di precisione decise l'esito della giornata e che anche in quanto a zelo e impavidezza fu d'esempio a tutto l'equipaggio. Inoltre si distinsero per intrepidezza e precisione nella direzione del fuoco l'ufficiale d'artiglieria alfiere di vascello (Linienschiffsfähnrich) Tiozzo, poi il cadetto di marina (Seekadett) Ghega per zelo e valore dimostrato nel riportare durante il combattimento gli ordini del comandante agli ufficiali. Della bassa forza il rapporto elogiava: il quartiermastro (Quartiermeister) Cornelio che seppe mantenere il buon ordine e il morale elevato nella ciurma, i marinai di 2^a classe Antonio Ciridin

Stefano Malossich, il racchettiere di 1^a classe Matteo Frudel, i marinai cannonieri di 2^a classe Antonio Joera e Filippo Nacinverra, i caporali di fanteria marina Mario Guarinoni e Giovanni Butta, così pure il soldato di fanteria marina Giuseppe Simon per il loro comportamento valoroso e per la calma e sicurezza dimostrata nel puntare e servire l'artiglierie; poi il carpentiere Calafatto per le sue lodevolissime prestazioni professionali.

Sua Maestà i. e r. Apostolica con la Sovrana Risoluzione del 29 dicembre 1827 si degnava di conferire al comandante della goletta di S. M. SOFIA, tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Dabovich, l'ordine della corona ferrea di 3^a classe per il comportamento valoroso osservato nel combattimento con due navi di pirati, per il successo riportato e per la distruzione del maggiore dei due navigli. Dagli atti rileviamo che furono conferite anche altre distinzioni sovrane tanto a singoli dello stato maggiore che della bassa forza; ci manca purtroppo in proposito qualsiasi indicazione particolareggiata.

1849.

19 maggio e 14 luglio.

Due episodi del blocco di Venezia.

Nelle giornate del marzo 1848 i moti rivoluzionari, travolgendo seco quasi l'Europa intera, provocarono lo scoppio d'una rivoluzione anche a Venezia. Questo avvenimento fu preparato in segreto e l'azione si svolse sì improvvisa e repentina ch'ebbe per conseguenza la perdita temporanea della città. La nostra marina da guerra operando in comune coll' i. r. esercito — durante la campagna di quasi un anno e mezzo chiusa poi colla ripresa di Venezia — ebbe a sostenere parecchi scontri memorabili contro i rivoltosi, la cui inferiorità numerica veniva di gran lunga controbilanciata dalla posizione e dalle condizioni geograficamente e strategicamente favorevoli della città.

Vogliamo narrare di due di questi scontri, avvenuti durante il blocco di Venezia, cioè al 19 maggio e al 14 luglio 1849.

I.

Combattimento del vapore „Custoza“ con delle navi veneziane davanti Malamocco al 19 maggio 1849.

Nel mentre buona parte della squadra incaricata del blocco di Venezia aveva abbandonata la crociera in quelle acque per intraprendere da Pola una spedizione contro Ancona, l'uscita più importante di Venezia, quella di Malamocco, restava affidata alla sorveglianza esclusiva del vapore CUSTOZA agli ordini dell' i. r. capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Antonio barone de Bourguignon.

Questi all'alba del 19 maggio scorse come parecchi trabaccoli sortivano dall'uscita di Malamocco. Si mosse tosto incontro riconoscendo ben presto ch'erano armati. Da navi catturate tempo prima s'aveva potuto rilevare che i veneziani avevano deciso d'armare quaranta trabaccoli con dei grossi cannoni a perno allo scopo

di lanciarli alla sortita contro le navi che tenevano il blocco. Una parte di quella flotta, già disposta alla partenza, era appunto questa scoperta dalla CUSTOZA.

Bourguignon contò 14 trabaccoli, cioè quattro armati a due cannoni, i rimanenti ognuno a un cannone da 36 libbre. Tre piccoli vapori e il vapore di guerra PIO NONO accompagnavano la flottiglia. Questa filava verso Chioggia tenendosi sotto terra e sotto la protezione delle batterie costiere. I trabaccoli erano disposti in ordine di battaglia, l'uno dietro all'altro a piccole distanze. I vaporette lagunari camminavano fra la linea dei trabaccoli e la terra, il PIO NONO veniva poi come serafila. Il capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Bourguignon decise d'attaccare all'istante il PIO NONO e possibilmente anche i trabaccoli. Fece inalberare l'i. r. bandiera su tutte le teste d'alberi cannoneggiando le navi avversarie durante il loro tragitto verso Chioggia dalle 7 sino alle 11 $\frac{1}{2}$ di mattina, da una distanza imposta dalla portata delle artiglierie grosse dei trabaccoli. Il capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Bourguignon progettava di allontanare

il PIO NONO dai trabaccoli per poi ingaggiarlo ad un combattimento a breve distanza. Tentando d'attirarlo verso l'alto mare, la CUSTOZA per più volte s'allontanò in quella direzione volgendosi poi a tutta forza verso terra appena che il PIO NONO accennava a volerla seguire. Ma il PIO NONO non si lasciava trarre ad un combattimento in vicinanza; ritornava sempre a tempo al suo posto di serafila dei trabaccoli veleggianti nell'acqua bassa.

Sebbene molestati continuamente dalla CUSTOZA le navi veneziane raggiunsero le batterie di Chioggia ancorandosi sotto la loro protezione; col cambiamento di marea poi poterono entrare in porto. I vapori li seguirono. Durante la scaramuccia — chiamata così dallo stesso capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Bourguignon — furono sparati contro la CUSTOZA da 60 a 70 fra palle e granate, mentre questa ebbe l'occasione di scaricare quindici colpi.

Il vapore CUSTOZA rimase in osservazione avanti l'entrata di Chioggia a circa 15 gomene da terra. Nel pomeriggio la CUSTOZA dovette abbandonare due volte il posto d'osservazione

per praticare la visita dei navigli uscenti da Malamocco, ma durante queste assenze nessuna delle navi riparate nel porto di Chioggia fece un tentativo di sortire e di continuare il viaggio progettato per Ravenna. In questo porto la flottiglia di trabaccoli aveva da prendere in consegna un convoglio di navi cariche di viveri per poi scortarle a Venezia. Il cannoneggiamento della flottiglia da parte della CUSTOZA ebbe l'effetto della rinunzia a quel progetto. Se veleggiando sotto la protezione dei forti vicini i trabaccoli poterono raggiungere il porto di Chioggia, nel voler continuare il viaggio per mare sarebbero stati ben altrimenti minacciati dalla presenza della CUSTOZA alla quale — ai 20 maggio — s'univa il CURTATONE. La spedizione fu dunque abbandonata e ai 20 dello stesso mese trabaccoli e vapori ritornavano a Malamocco.

Ci resta ancora di riportare le parole d'encornio che il capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Bourguignon ebbe ad esprimere sul conto del suo equipaggio riguardo il comportamento osservato durante il combattimento. Egli così si esprime: Ebbi ragione d'essere ben soddisfatto

del comportamento e dei servizi resi dagli ufficiali di marina, cadetti e da tutta la bassa forza. Anche il capitano d'artiglieria-marina Paradis si prestò con altrettanto zelo quanto sangue freddo alla direzione delle artiglierie.

II.

Combattimento del vapore „Vulcan“ colla batteria costiera Manfrin ai 4 luglio.

Allo scopo di mettere viepiù in chiaro le modalità di cooperazione dell' i. r. squadra, il colonnello de Cerrini erasi portato a bordo della nave ammiraglia fregata BELLONA del viceammiraglio (Vizeadmiral) Dahlerup. Ai 3 luglio lasciava questa nave per recarsi sul VULCAN. Questo vapore ebbe l'ordine di riportare il colonnello de Cerrini e gli ufficiali che lo accompagnavano a Porto Fossone (al sud di Brondolo).

Durante questo tragitto il vapore VULCAN, comandato dal tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Eugenio Preu, ebbe la malavventura di andare in secca verso le nove di sera entro il raggio di tiro della batteria Manfrin a levante di Brondolo.

Il chiaro di luna causò l'incidente. L'ufficiale di guardia, tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) de Petz, e il pilota si trovavano sul ponte e sui tamburi delle ruote osservando debitamente lo scandaglio mentre la nave filava a mezza forza. Allorchè d'improvviso la nave andò in secca, della terra vicinissima nulla si potè scorgere causa il chiaro di luna ingannatore. Fu dato subito macchina indietro, furono distesi due ancorotti, ma il tentato di disincaglio non riuscì.

Attendendo a questi lavori il nemico della vicina batteria costiera scopriva il vapore e principiava il fuoco. Il comandante del VULCAN deciso a impiegare pel momento tutte le forze dell'equipaggio nel liberare la nave non rispose al fuoco, anche per non tradire la distanza. Gli sforzi rivolti a portar giù la nave per mezzo della macchina e degli ancorotti distesi, da principio non approdaron a nulla. Si dovette decidersi a gettare in mare il cannone proviero Paixhans e le ancore di posta con le relative catene, allorchè arrivarono in soccorso le imbarcazioni mandate dalla fregata VENERE e dalla corvetta ADRIA sotto gli ordini dell'alfiere di

vascello (Linienschiffsfähnrich) de Tegetthoff stazionate davanti Chioggia. In queste si trasbordò il carbone. Queste operazioni durarono fino alle 3 del mattino. Col primo spuntar dell'alba, alle $3\frac{3}{4}$ il tenente di vascello (Linienschiff sleutnant) Preu fece inalberare la bandiera a varea del picco e degli alberi, rispondendo energicamente al fuoco della batteria nemica col cannone poppiero Paixhans di 48 libbre. Sino a che regnava il debole chiaror di luna il fuoco della batteria nemica non era tanto da temersi, però d'altro canto era d'aspettarsi che il nemico non avrebbe tralasciato d'attaccare il vapore incagliato a mezzo di lancia armate, mentre che tutto l'equipaggio era occupato ai lavori di disincaglio.

Impiegando le forze armate di terra sarebbe stato più facile l'impedire un tale tentativo. Perciò il tenente di vascello (Linienschiff sleutnant) Preu ricercò il colonnello de Cerrini di portarsi con una imbarcazione del VULCAN a Porto Fossone e di prendere le misure opportune affinchè da terra venissero prese a fucilate quelle lancia che volessero attaccare il VULCAN. Il colonnello de Cerrini lasciò il VULCAN alla mezza-

notte, un' ora dopo raggiunse Porto Fossone occupato da una compagnia del secondo reggimento fanteria croata. Si portò all' accampamento della brigata Dierkes dirigendo poi verso la spiaggia di Porto Fossone due cannoni a razzo. Allorchè il fuoco si fece più impetuoso furono fatti seguire due obici. L' attacco mediante imbarcazioni, ad impedire il quale erano state prese tutte queste misure non ebbe luogo, sia perchè il nemico mancava delle lanciae necessarie, sia perchè credette di poter contare sull' effetto delle artiglierie della propria batteria.

Il combattimento d' artiglieria aumentava colla luce del giorno; il VULCAN non poteva mettere in azione — con probabilità di successo — che un cannone solo, un Paixhans di 48 libbre montato a poppa; ma con questo pezzo „il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Petz che lo comandava personalmente fece l' incredibile“. Diffatti la batteria nemica, entro la quale scoppiarono parecchie granate del VULCAN, fu ridotta al silenzio ancor prima che giungessero i rinforzi che il viceammiraglio (Vizeadmiral) Dahlerup aveva diretto sul luogo del combattimento. Questi

consistevano nel vapore CUSTOZA e nelle due cannoniere CAORLE e PIRANO che appena giunte sopraluogo entrarono in azione continuando a bombardare il forte per impedire il riadattamento e la ripresa del fuoco, mentre la CUSTOZA si accingeva a disincagliare il VULCAN, ciò che finalmente riuscì alle otto e un quarto.

Il VULCAN ebbe un morto, il marinaio di 3^a classe Pietro Garchese, e un ferito leggermente. Il vapore fu colpito da sette proiettili; uno aveva passata la ciminiera, un altro l'albero di trinchetto sotto la coffa; la randa e i tamburi delle ruote erano bucati; una palla rovente era penetrata dalla parete esterna del deposito del carbone, fu però trattenuta da un bracciuolo di ferro; la pompa d'incendio fu fracassata da una palla, la murata esteriore fu pure colpita da un proiettile. Tutti questi danni erano di poca entità e sembrano ben inconcludenti se si considera che il vapore si è trovato per ben undici ore alla portata dell'artiglieria di una batteria costiera, e che gran parte di questo tempo fu cannoneggiato incessantemente. Con quanto vigore sia stato mantenuto il fuoco d'artiglieria

a bordo del VULCAN lo dimostra a sufficienza la circostanza rassegnata dal comandante della nave, cioè che a combattimento cessato erano rimaste sole quattro granate. Ciò che dimostra che durante il cannoneggiamento della durata di cinque ore furono consumate con un cannone solo tutte le cariche prevviste per due.

Il tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Preu è pieno di elogi per il comportamento e la perseveranza dimostrata dall'equipaggio e dalle imbarcazioni inviate in soccorso. „Ufficiali e marinai spiegaronò difatti un'attività e un coraggio senza limiti“. Il Preu elogia in modo speciale il suo ufficiale al dettaglio (Gesamtdetail-offizier) de Petz, il suo prode cadetto di marina, l'ufficiale ausiliario Sricchia che fu proposto all'effettività, e infine l'alfiere di vascello (Linien-schiffs-fähnrich) de Tegetthoff „che si è comportato molto bene e con gran perizia“.

Il tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Preu elogia fra la bassa forza il guardiano (Bootsmannsmaat) Tarabocchia, il marinaio di 1^a classe Coduri, il capo-pezzo (Vormeister) e marinaio di 2^a classe Scelembra, caricante del cannone Paix-

hans, il caporale (Korporal) Vanoni e il marinaio Battaglia capopezzo (Vormeister) dei cannoni di 12 libbre, poi il timoniere (Steuermann) G. Persich.

Riguardo poi al comandante della nave, il colonnello (Oberst) de Cerrini stesso ebbe a scrivere al viceammiraglio (Vizeadmiral) Dahlerup, pochi giorni dopo il combattimento, quanto segue:

Il tenente di vascello (Linienachtsleutnant) Preu, spiegò in quelle condizioni disperate una risolutezza e un'attività che ritengo mio dovere di farne menzione all' Eccellenza Vostra. A lui si deve certamente in gran parte la salvezza della nave, per la ragione ch'egli seppe colle sue disposizioni e col suo esempio infondere nella bassa forza l'entusiasmo, la costanza ed il valore. Ritengo che ha fatto tutto ciò che pretendere si possa da un valoroso ufficiale di marina.

1853.

19 e 20 marzo.

Il marinaio Vuscovich salva la penisce
„Lynx“ da un sinistro di mare.

La bora, il temuto vento dell'Adriatico, irrompe, come noto, con tutta la sua violenza, presso la cittadella di Zengg (Segna) posta all'uscita d'una profonda vallata dei monti Velebit; precipita da vento perpendicolare dagli aspri gioghi della montagna, aumenta sino alla potenza dell'uragano, intralcia il movimento marittimo mettendo in pericolo perfino i navigli ormeggiati entro i porti.

Nella notte dal 19 al 20 marzo 1853 l'i. r. penisce LYNX dovette superare un tal fortunale nel porto di Zengg. Con riguardo alla stagione e alle condizioni speciali del porto, l'ormeggio

preso dalla penisce — un' ancora verso ostro e un' altra verso ponente, un ormeggio di terra verso nord e uno verso greco-levante — era tale da poter garantire sicurezza assoluta.

Coll' infuriare del vento, che raggiunse tosto la violenza della burrasca, aumentavano sensibilmente le mascate; alle 11 di notte il gherlino doppio steso verso nord si spezzava e la penisce con una mascata violenta poggiavasi sul secondo ormeggio di terra nel mentre che la passerà assicurata all'asta di posta di destra empendosi d'acqua si capovolgeva.

Il secondo ormeggio di terra — usto e alzana — travagliava assai e andava logorandosi ad ogni mascata sulle pietre della riva, di modo che era da temersi che non avrebbe resistito a lungo alla violenza del fortunale. Il comandante della penisce, alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) E. A. Rau, fece trarre sottobanda la barcaccia ormeggiata a prova con la barbetta, allo scopo di armarla e di mandarla in terra in cerca d'assistenza. Urgeva quanto mai di riattivare l'ormeggio spezzato, mancando a bordo il materiale di ricambio.

Ma causa l'oscurità della notte e in seguito alle scosse violenti della nave, la barcaccia fu gettata sulle catene d'ancora e si capovolse nei marosi che si frangevano a prora; gli oggetti d'armamento della barcaccia non poterono essere recuperati perchè asportati al momento dal vento e dal mare. Tutti i tentativi messi in opera per drizzare l'imbarcazione furono frustati dalla burrasca e dal mare agitato, tutte le fatiche e tutti i lavori non approdaron a nulla. — La LYNX, privata delle proprie imbarcazioni e assegnata ad un solo ormeggio di terra travagliato e seriamente minacciato, trovavasi in condizioni pericolosissime per la ragione che le ancore stese verso ostro-ponente non avrebbero resistito seriamente nel caso che — come era d'aspettarsi in breve — anche l'ormeggio rimanente sarebbe andato in pezzi.

In questi frangenti il marinaio di 2^a classe Giorgio Vuscovich, abile e provetto marinaio, che a suo tempo aveva preso parte al blocco di Venezia sull' i. r. fregata JUNO, s'offerse di nuotare a terra lungo l'alzana gravemente affaticata in cerca d'assistenza. Il prode, mettendo a repen-

taglio la propria vita per la salvezza del bastimento, riesci nel suo intento, però soltanto dopo una lotta durissima e faticosissima con gli elementi infuriati e scatenati.

Arrivato a terra si recò subito dal capitano di porto che fece trasportare alla riva su un carro un' imbarcazione e un'alzana; la barca condusse a bordo una cima e per mezzo di questa anche l'alzana fu tratta sulla penisce. La LYNX ora ormeggiata contro vento in cappezziera potè affrontare senz'altro pericolo il fortunale. Il comandante della nave s'affrettò di rassegnare all'ammiragliato di porto in Pola l'atto di coraggio e d'abnegazione compiuto dal marinaio Vuscovich. Questi veniva raccomandato al comando superiore di marina a Trieste per una ricompensa, e il Vuscovich che aveva dato prova di tanta risolutezza fu proposto a una distinzione Sovrana.

Sua Maestà il Nostro Graziosissimo Signore conferì all'intrepido marinaio la medaglia d'argento di 2^a classe al valore in riconoscimento dell'azione compiuta spontaneamente e a rischio della propria vita per il salvamento della penisce LYNX.

Questa distinzione Sovrana fu portata a conoscenza di tutta l' i. r. marina mediante l'ordine del giorno generale.

L' i. r. marina di guerra può con ben legittima soddisfazione andar fiera di queste gesta e rievocarne ben volentieri la memoria.

1856.

26 e 27 marzo.

Il vapore di S. M. „Curtatone“ con un curaporti al rimorchio durante un violento fortunale nel Mar Nero.

Il vapore CURTATONE dell' i. r. divisione navale del Levante trovavasi come stazionario a Costantinopoli nella primavera del 1856, allorchè da parte dell' i. r. Internunziatura gli fu impartito l'ordine di rimorchiare un curaporti alle foci di Sulina. Al medesimo tempo un rimorchiatore noleggiato dalla stessa autorità, il GALLANT BULLOT, aveva da condurre sullo stesso luogo quattro barche da carico.

Il comandante del vapore di S. M. CURTATONE, tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Riccardo Barry, prese tosto tutte le dispo-

sizioni necessarie alla partenza, e allorchè il burrascoso tramontanese dopo dieci giorni d'imperversare continuo s'era calmato, le due navi coi loro rimorchi abbandonavano Costantinopoli la domenica del 22 marzo.

Nel Mar Nero regnava bonaccia e mar calmo. Al mezzodì del 23 marzo le due navi trovandosi presso il capo Emona poggiarono poi verso il Capo Kali Akri. Arrivate vi trovarono vento da tramontana e mare morto, tale da arrestare quasi del tutto l'avanzata delle navi che causa i loro rimorchi faticavano molto. Il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Barry si vide perciò obbligato d'andare all'ancoraggio nella rada di Kavarna al riparo dei venti di tramontana alle 11 di notte.

Alla mattina del 24 marzo il vento girò a greco aumentando notevolmente. Siccome la rada di Kavarna non offriva più ancoraggio sicuro, le due navi levate le àncore si portarono alla rada di Baltschik situata a 12 miglia marittime verso ponente e più riparata.

Nel dopomezzodì dello stesso giorno verso le quattro, il vento da tramontana mancò e si

levò vento leggero da libeccio. Il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Barry approfittò senza indugio di questa circostanza favorevole per continuare la rotta. Nella notte seguente il CURTATONE perdette di vista il GALLANT BULLOT.

Il vento rimase favorevole sino alle sei pomeridiane del 26 marzo. A quest'ora si levò all'improvviso vento rigato da tramontana che alle otto di sera erasi trasformato a nevazzo; al medesimo momento subentrava un freddo glaciale. Il vapore di S. M. CURTATONE trovavasi allora a sole 16 miglia marittime da Sulina, aveva già avvistato la luce del faro, allorquando l'ulteriore avanzata fu resa impossibile dall'infuriare della burrasca e causa la draga pesante in rimorchio.

Il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Barry virò dunque di bordo tenendosi in rotta verso sud-est tentando di raggiungere la foce del Danubio detta di San Giorgio, correndo in fil di ruota colla macchina a mezza forza. La bufera aumentava sempre più di violenza e con essa il mare agitato. Alle 11 di notte tutto ad un tratto si spezzarono tre gomene di rimorchio

— un' alzana di nove e due gomene da sette pollici — di modo che il curaporti che tanto travagliava era tenuto ancora da un' unica gomina di sette pollici.

In queste circostanze il vapore di S. M. CURTATONE fu obbligato a tralasciare l'uso della propria macchina per la ragione che coi strappi violenti sarebbe andata in pezzi anche l'ultima gomina di rimorchio.

Dopo ciò il curaporti abbandonato a sè stesso non avrebbe tardato a sparire nella profonda oscurità della notte e nel violento nevazzo. Il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Barry fece perciò spegnere i fuochi di macchina mettendo il CURTATONE alla cappa colla randa e la trinchettina di fortuna a bassi terzaruoli.

Fortunatamente al principiar della bufera il comandante aveva preso a bordo della propria nave la gente che trovavasi sulla draga al servizio del timone, evitando così perdite di vite pel caso che il curaporti fosse andato perduto.

Il curaporti, di costruzione pesante, faticava immensamente rollando nel mare furiosamente agitato, in modo da doversi attendere di vederlo

andare a fondo da un momento all'altro. Anche il CURTATONE travagliava faticosamente imbarcando dei potentissimi colpi di mare. L'acqua battendo sulle due navi, dal gran freddo subito gelavasi in modo da coprire ben presto i due navigli con uno stratto di ghiaccio, rendendo malagevole il trattenersi in coperta e sul ponte di comando del CURTATONE.

Questa burrasca spaventevole, imperversò con indiminuita violenza anche ai 27 di marzo mettendo a prova durissima l'equipaggio del CURTATONE per ben quaranta ore di seguito. Però le disposizioni prese dal comandante furono coronate dal miglior successo, giacchè la gomina, sebbene relativamente debole potè resistere in queste condizioni, di modo che il prezioso curaporti potè essere salvato.

All'alba del 28 marzo la burrasca aveva alquanto diminuito di violenza. Il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Barry fece perciò ammainare la barcaccia che diretta dal facente funzioni di nostromo Bartulovich e armata dai migliori marinai riescì, non senza pericolo, a stendere altre gomene di rimorchio.

Essendosi tenuto alla cappa per 40 ore, il CURTATONE, era stato portato a circa settanta miglia verso sud. Appena pronta la macchina si prese la rotta verso la punta vicina, il capo Kali-Akri, tanto per attendere tempo più favorevole per rifare il viaggio per Sulina, quanto per vuotare il curaporti alquanto carico d'acqua e poi per completare la provvista di carbone.

La sera del 29 marzo il CURTATONE ancorava a Baltschik, ma l'autorità locale non voleva fornire il carbone prima d'avere ottenuto l'autorizzazione dal pascià di Varna. Per non sprekar tempo inutilmente il tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Barry lasciandovi il curaporti all'ancora si portava col CURTATONE nel porto di Varna distante 15 miglia, ove prese a bordo il carbone necessario fornito dall'agenzia del Lloyd austro-ungarico.

Nel porto di Varna trovavasi pure il rimorchiatore GALLANT BULLOT, che nella notte del 26 marzo essendo sfuggito a gran pericolo aveva perduto però tutte le sue quattro barche di carico.

Dalle regioni costiere vicine furono segna-

lati nella notte stessa 17 naufragi, fra i quali due di velieri austriaci.

Completata la provvista di carbone il CURTATONE rimorchiava felicemente il curaporti incolume al luogo di destinazione.

Il comandante superiore della marina, Sua Altezza I. e R. l'arciduca Ferdinando Massimiliano, coll'ordine del giorno generale N. 30 del 18 aprile 1856 degnavasi di esprimere pubblicamente i suoi elogi „al comandante del vapore di S. M. CURTATONE, tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Riccardo Barry, per l'avvedutezza e perizia eminentemente marinara spiegata durante una burrasca scatenatasi da N. N. E. nel Mar Nero nei giorni 26 e 27 marzo, durante la quale egli seppe salvare in condizioni difficili e pericolosissime un curaporti affidatogli rendendosi con ciò benemerito degl'interessi dello Stato“.

Il sostituto nostromo Schiemann Bartulovich che nella stessa occasione erasi segnalato per gran valore e sangue freddo, fu promosso in seguito allo stesso ordine del giorno a nostromo di 3^a classe (Bootsmann), colla data di rango del 27 marzo.

1857-1859.

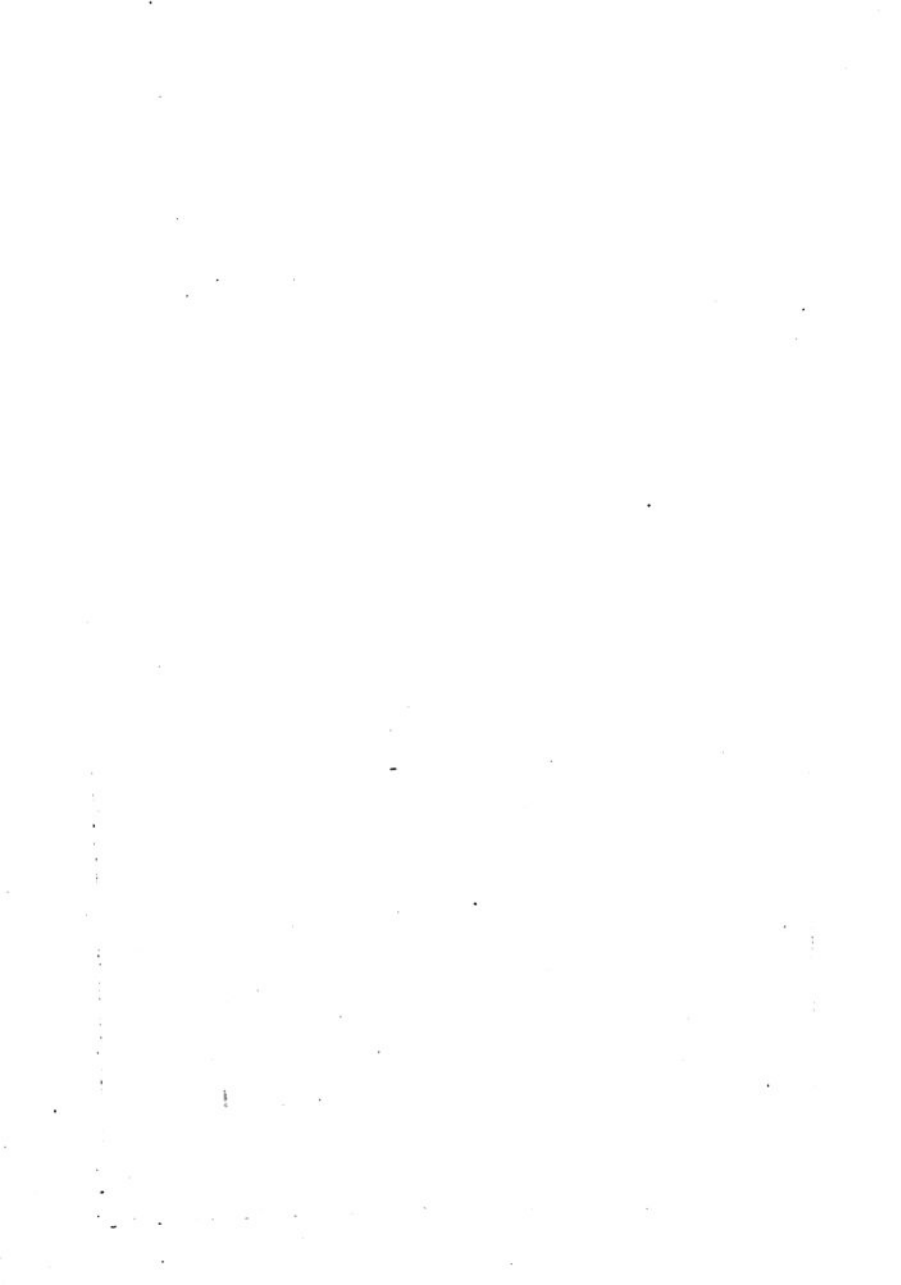
Il viaggio intorno il globo compiuto
dalla fregata di S. M. „Novara“.

L'attività dedicata all'incremento della scienza è da annoverarsi fra i compiti principali della marina di guerra in tempo di pace. Va rilevato, e a suo sommo onore, che l'i. e r. marina di guerra — ad onta del suo naviglio numericamente ristretto — seppe distinguersi anche in questa utilissima sfera d'azione parte con le prestazioni proprie, parte anche coll'assistenza efficace rivolta a secondare le aspirazioni altrui dirette alla stessa meta.

All'applicazione armonica di questi due metodi di promuovere le scienze vanno ascritti quei successi che elevarono l'importanza del viaggio della fregata di S. M. NOVARA (1857-1859)



Fregata di S. M. NOVARA.



ben al di sopra dei tanti soliti viaggi intorno al globo. Questo viaggio — il primo di circumnavigazione del globo compiuto da una nave della nostra flotta — ha ornato di nuovo lauro imperituro il serto glorioso che fregia la nostra i. e r. bandiera e contribuito eminentemente ad aumentare il prestigio della patria nostra in tutto il mondo.

In 551 giorno di mare la fregata percorse 51.686 miglia marittime, sostò per 298 giorni in 25 porti per la maggior parte mai visitati prima d'allora da navi dalla nostra marina di guerra. Purtroppo gli eventi politici del 1859 abbreviarono il programma originario del viaggio.

Sebbene anche questa spedizione mancasse di un compito ben precisato che avrebbe offerto il vantaggio di rendere più intenso lo studio delle questioni stabilite entro una cerchia nettamente ristretta e ben definita, pure riescì — nonostante il soggiorno relativamente breve impiegato a visitare i molti paesi e popoli dei cinque continenti — ad accumulare una raccolta svariata e ricchissima di materiale per lo studio delle scienze naturali,

e a rilevare gran quantità di preziosissime nozioni scientifiche.

Attività instancabile e oculata, profonde cognizioni scientifiche da parte dei membri della spedizione, trattamento cordiale, ospitale e incoraggiante sì da personalità ufficiose come da molti privati, furono gli elementi che maturarono i successi della spedizione.

I lavori, gli studi e le ricerche dei membri della spedizione s'estesero all'astronomia, geodesia, magnetismo terrestre, geologia, zoologia, botanica, etnografia, antropologia, medicina, statistica e politica commerciale. Questi studi, che furono poi pubblicati, divennero così patrimonio di tutto il mondo civile.

Le raccolte zoologiche comprendevano oltre 26.000 numeri; la collezione botanica consisteva di vasti e preziosi erbari, sementi, droghe, campioni di legnami da uso e da lusso, poi gran quantità di frutta e fiori di piante tropicali ben conservate; le raccolte di mineralogia, petrografia e paleontologia erano composte di migliaia di pezzi; le raccolte etnografiche di 376 oggetti; preparati fisiologici, patologici, anatomici, quasi un centi-

naio di crani delle diverse razze e uno scheletro di Boschimanno (Buschmann) formavano la raccolta antropologica.

Sua Maestà l'Imperatore, nell'autunno del 1856, approvava dietro proposta del comandante superiore della marina, l'arciduca Ferdinando Massimiliano, il progetto d'una spedizione marittima intorno al globo e la scelta della fregata **NOVARA** a questo scopo. Quale scopo principale del viaggio fu stabilito dover essere il perfezionamento dell'educazione marittima degli ufficiali e cadetti onde ritrarre validi elementi nell'interesse dello sviluppo della flotta.

„Una marina, per piccola che sia, abbisogna d'incitamenti esterni per essere sempre attiva e rigogliosa, — così s'esprime Scherzer nella parte descrittiva pubblicata sul viaggio — e si deve al Serenissimo Principe, allora a capo della marina di guerra, se quella massima fu ritenuta giusta e debitamente valutata. I viaggi transoceanici costituiscono appunto tali incitamenti esterni, essi allargano il sapere marittimo e generico dei naviganti e promuovono l'amore alla professione.

Un'altra ragione che contribuì a decidere la spedizione fu l'opportunità di spiegare l'i. e r. bandiera in paesi fino allora da essa mai visitati aumentando con ciò l'ascendente politico nell'interesse della navigazione, del commercio e dell'industria nazionale.

Il terzo compito della spedizione intorno il globo era di genere scientifico. Gli ufficiali imbarcati avevano da dedicarsi agli studi inerenti all'arte navale; per gli studi e le indagini nel campo delle scienze naturali e per la cura delle relative collezioni fu stabilito d'affidarne il compito a degli uomini di scienza dei nostri paesi. L'accademia delle scienze, interessata a indicare due eruditi in scienze naturali, fece il nome di un zoologo e d'un geologo; Sua Altezza Imperiale e Reale comandante superiore della marina dispose l'assegnazione d'un zoologo addestrato nella parte pratica della scienza, d'un pittore, poi d'un terzo scienziato per l'etnologia e l'antropologia. Di più fu provvisto all'imbarco d'un medico versato nella botanica.

A comandante della spedizione fu nominato il commodoro (Kommodore) Bernardo de Wüllerstorff-

Urbair divenuto poi ministro austriaco del commercio, e gli fu addetto come comandante pel servizio interno della nave il capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Federico barone de Pöck che fu più tardi comandante della marina.

Facevano parte dello stato maggiore: il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Béla Gaál de Gyula, i tenenti di fregata (Fregattenleutnant) Maurizio Monfroni de Monfort e Alessandro conte Kielmannsegg, gli alfieri di vascello (Linien-schiffsführich) Guglielmo Lund, Roberto Müller ed Ernesto Jakobi, gli alfieri di fregata (Fregattenführich) Eugenio Kronowetter e Gustavo Battlog, i cadetti di marina (Seekadetten) Enrico Fayenz, Giuseppe Natti, Gustavo de Semsey, Riccardo barone Walterskirchen, Lodovico Meder, Alessandro Kalmar, Augusto barone Scribanek, Andrea conte Borelli, Francesco barone Cordon, Federico barone Haan, Edoardo Latzina, Michele de Mariassi, Eugenio principe Wrede e Giuseppe Berthold, il cadetto di fanteria-marina Giuseppe barone Rath, il cappellano di marina (Marinekaplan) Edoardo de Marochini, il medico di fregata (Fregattenarzt) dott. Francesco Seligmann,

il medico di corvetta (Korvettenarzt) dott. Roberto Lallemant, poi i medici Carlo Rużiczka e dott. Edoardo Schwarz, l'ufficiale d'amministrazione (Verwaltungsoffizial) Antonio Basso e il sottomaestro di macchina (Maschinenuntermeister) Venceslao Lehmann.

Il cadetto di marina (Seekadett) barone de Haan e dott. Lallemant furono sbarcati a Rio de Janeiro, il resto dello stato maggiore rimase a bordo sino a viaggio compiuto.

La „commissione scientifica“ era composta dal dott. Ferdinando Hochstetter (per la geologia e fisica terrestre, sbarcossi a Auckland), dott. Carlo Scherzer (per la geografia ed etnologia, si sbarcò nel 1859 per la durata di due mesi e mezzo), Giorgio Frauenfeld, Giovanni Zelebor (ambidue per la zoologia), dott. Eduardo Schwarz (per la botanica), Giuseppe Selleny (pittore) e Antonio Jellinek (fioraio-orticoltore).

La notizia della progettata spedizione fu accolta dovunque con gran compiacenza. Corporazioni, scienziati esteri e nazionali s'interessarono vivissimamente dei compiti scientifici presentati ai membri della spedizione. L'illustre

vegliardo, il scienziato A. de Humboldt mise a disposizione delle indicazioni molto apprezzate sotto il titolo modesto „Memorie fisicali e geognostiche“; l'accademia imperiale delle scienze fece compilare da apposita commissione delle istruzioni per gli eruditi in scienze naturali; l' i. r. istituto geologico, l' i. r. associazione dei medici e singoli scienziati avanzarono dei questionari scientifici. Il governo britannico e l'ammiraltà, così pure il governo delle Indie Orientali si diedero premura nel raccomandare la NOVARA alle autorità, e uomini della scienza tedeschi e inglesi rimisero lettere di raccomandazione.

La fregata venne armata a Pola in corrispondenza alle esigenze della spedizione. La stanza dei cannoni fu ridotta a biblioteca e sala di lettura; furono sbarcati quattro cannoni per dar posto a nuove cabine e per dare assetto alla nave si dovette pure alleggerire la parte prodiera della stessa allontanando altri quattro pezzi da fuoco. Un deposito di granate fu allestito per ricettare gli strumenti e apparati scientifici; un piccolo apparato di distillazione fu messo in comunicazione colla cucina di bordo.

Di gran utilità si dimostrò l'aver provveduto la nave di due giochi di vele di rispetto e di rilevanti quantità di carni e legumi in conserva.

La scelta d'una nave a sola vela fu suggerita dalla considerazione che questa offriva uno spazio ben più rilevante pel collocamento di personale, istrumenti e collezioni, che una fregata a elice con macchina, caldaie e depositi di carbone ingombranti.

Al 16 marzo 1857 la NOVARA gettava l'ancora rimpetto a Muggia per prendere a bordo la commissione scientifica, gl'istrumenti, i viveri e così via. Sua Altezza Imperiale, il comandante superiore della marina, visitò la nave rivolgendo allo stato maggiore e agli scienziati commoventi parole di comiato.

Il 30 aprile la fregata prendeva il mare assieme alla corvetta CAROLINA che aveva da viaggiare di conserva sino all'America del Sud; numerosi spettatori vi assistevano inviando saluti affettuosi ai partenti. Il vapore di S. M. LUCIA rimorchiò le due navi sino all'isola Alicudi situata al nord della Sicilia.

Fu raggiunta Gibilterra ai 21 maggio e abbandonata dopo un soggiorno di nove giorni; la CAROLINA vi rimase per dar sepoltura ad un operaio morto in causa d'una disgrazia. Nell'intento di raggiungere l'Oceano Atlantico la fregata fu contrariata da condizioni sfavorevoli di tempo; dovette perfino attendere all'ancora sotto Malaga che cessasse il vento fresco che soffiava da ovest. Dopo di che il viaggio si fece più propizio di modo che ai 8 giugno poteva toccare Funchal. Il caso volle che la CAROLINA fosse avvistata e riconosciuta durante la notte precedente e che le due navi una nelle acque dell'altra facessero il loro ingresso nel porto.

Il soggiorno a Madeira, l'isola dei paesaggi incantevoli, offerse agli scienziati occasione a studi interessantissimi: però già dopo otto giorni di fermativa il viaggio veniva continuato. Le navi ebbero buon viaggio attraverso la regione dei venti alisei, però le condizioni dei venti stessi non permisero di toccare l'isola di S. Paul come si desiderava. La traversata dell'Atlantico trascorse senza avvenimenti di sorta — eccettuato il battesimo al passaggio dell'equatore e il distacco

della CAROLINA che ai 20 luglio poggiava per Pernambuco.

Il 3 agosto la NOVARA ancorava a Rio de Janeiro.

Il commodoro ebbe l'alto onore d'essere ricevuto assieme al suo seguito dall'Imperatore e dall'Imperatrice; i naturalisti parteciparono a una seduta dell'istituto storico-geografico sotto la presidenza dell'Imperatore stesso.

La traversata sino alla Simons-Bai durò dal 31 luglio sino al 2 d'ottobre; poco prima di passare il Capo di Buona Speranza la fregata ebbe ad affrontare per due giorni consecutivi una furiosa burrasca con mare grossissimo.

Il soggiorno al Capo di Buona Speranza durò 24 giorni; poi la NOVARA si portò al solitario isolotto dirupato di S. Paul, che A. de Humboldt aveva sempre desiderato di poter visitare. Ufficiali e naturalisti sbarcarono a scopo d'esplorazione e di rilevamento; la fregata ancorò presso terra, fu però obbligata a prendere il mare per ben due volte. Il tentativo di esplorazione dell'isola vicina di Neu-Amsterdam non ebbe riescita per le difficoltà d'approdo e

causa il terreno impraticabile. Il tempo cangiatosi il giorno dopo all'arrivo costrinse la nave a continuare il viaggio raggiungendo così Point de Galle ai 8 gennaio 1858. La fermata di soli otto giorni sull'isola paradisiaca di Ceylon offerse specialmente agli scienziati l'occasione di abbondanti ricerche.

Durante la traversata per Madras (dal 16 al 30 gennaio) parte del deposito di spirito destinato alla conservazione d'animali e preparati prese fuoco. L'incendio fu domato scongiurando così danni maggiori grazie al valente equipaggio gareggiante di prontezza e di zelo nobilissimo.

Partita da Madras la NOVARA visitò le isole Nicobare, ove l' i. r. bandiera aveva sventolato già ottanta anni prima, allorquando Bolts, per incarico avuto dall' Austria, colonizzava quelle terre; non si va errati facendo derivare il nome dell' isola Teressa da „Teresia“ la gloriosa Imperatrice che aveva decretato la colonizzazione di quelle terre, e in nome della quale Bolts avrà battezzata l' isola in parola.

Alla visita delle Nicobare va congiunto un periodo di copiosa e svariata attività scientifica;

rilevamenti di seni di mare, d'ancoraggi, di tratti di costa che fruttarono nozioni precise per la cartografia di questo gruppo isolare fin allora ben poco conosciuto, mentre la perlustrazione scientifica procurava gran raccolta di materiale zoologico ed etnografico. Nel volume secondo di queste „Pagine commemorative“ trovasi descritto l'infortunio toccato ai 23 marzo ad. un'imbarcazione incaricata del rilevamento della costa durante una crociera della fregata sulla costa ovest di Gran-Nicobar, incidente che non ebbe conseguenze di rilievo.

Il prossimo porto — Singapore — fu raggiunto al 15 aprile per trattenervisi colà una settimana. Ad onta di tutte le misure di precauzione adottate, il colèra, che allora mieteva tante vite sì a Singapore come sulle navi ancorate in porto, fu portato anche a bordo della NOVARA. S'ebbero a deplorare però due soli casi d'infezione — un mozzo e l'infermiere che lo assisteva. Il mozzo morì mentre l'infermiere fu salvato.

Con profondo dolore fu accolta a Singapore la notizia della morte dell'eroico e venerando

maresciallo (Feldmarschall) Radetzky. Alla memoria sua fu reso onore colla celebrazione d'un solenne ufficio divino.

Al 5 maggio la fregata toccava Batavia; per 23 giorni rimase all'ancora a Tandjong-Priok. Durante questo soggiorno lo stato maggiore e i naturalisti percorsero l'interno di Java. Il governo indo-olandese e gli scienziati dimoranti a Java gareggiarono nel rendere quanto mai istruttivo e interessante il soggiorno sull'isola; le raccolte scientifiche aumentarono perciò considerevolmente.

Al porto indo-olandese seguì la visita di Manila — ove il 14 luglio la NOVARA ancorava dirimpetto a Cavite. L'isola di Luzon — una fra le più splendide delle isole tropicali — era l'unica parte del vastissimo territorio coloniale spagnolo d'allora, ch'era compresa nel programma stabilito della spedizione.

Gli avvenimenti degli ultimi tempi potrebbero indurci a ritenere che i membri della nostra spedizione non fossero dotati solamente di grande acume d'osservazione ma godessero anche del dono profetico — questa circostanza

si presenta alla mente del lettore sfogliando il capitolo „Manila“ della parte descrittiva pubblicata sul viaggio della fregata.

Dopo un soggiorno di undici giorni la NOVARA mettevasi a vela verso l'impero celeste; brezze leggere e variabili e bonaccie ritardarono da prima il viaggio. Il monzone da sud-ovest si faceva attendere. Il 5 luglio si entrava a Hongkong divenuto già allora uno dei porti più importanti della Cina sebbene si trovasse appena da 16 anni sotto il dominio inglese. La guerra anglo-franco-cinese e la somossa dei Taiping dava molto da pensare al governo cinese e influirono sfavorevolmente sull'attività della spedizione; gli umori ostili verso gli stranieri prevalenti in tutta la popolazione indigena esclusero la possibilità di percorrere il continente a scopo d'indagini scientifiche. Malgrado ciò si riuscì ad acquistare dei libri cinesi rarissimi e a risolvere diversi problemi di genere linguistico ed etnografico. Il commodoro, accompagnato da alcuni ufficiali, visitò la città di Canton distrutta dal bombardamento e occupata dalle forze alleate; i naturalisti intrapresero una gita alla vicina città di Macao.

Il 18 luglio la fregata prendeva il mare diretta per Shanghai con monzone piuttosto fresco da sud-ovest; dopo breve sosta a Saddle-Island e nel fiume Wusung il 29 luglio arrivava a Shanghai con marea d'equinozio e vento propizio. La nave — la prima d'una grande potenza tedesca che toccava questo porto — fu ricevuta con gran giubilo dalla colonia tedesca colà stabilita. Le collezioni scientifiche segnarono un altro rilevantissimo aumento e durante le due settimane di soggiorno si poterono raccogliere delle nozioni preziose sull'esistenza della tribù dei Miautse, tribù semi-selvaggia e poco conosciuta.

La ricorrenza del natalizio di Sua Maestà l'Imperatore fu festeggiata nuovamente in mare cioè fra la punta settentrionale di Formosa e le isole Riu-Kiu e fu disturbata non poco. Già alla mattina si dovette tralasciare la celebrazione della messa solenne; vento burrascoso e mare grosso obbligarono a chiudere tutti i portelli da cannone. Al mezzogiorno non c'era più dubbio che un tifone si preparava e che la fregata doveva farsi pronta a tener testa al medesimo; la

tavola bandita a festa, causa un formidabile movimento di rollio, andò in frantumi. C. de Scherzer così scrive: Allorchè verso la fine del pranzo il comandante della spedizione pronunciava il consueto brindisi e i convitati alzavano i loro bicchieri alla salute dell'Augusto Monarca — il natalizio del quale veniva appunto festeggiato a bordo della NOVARA in circostanze tanto strane — la banda, per quanto lo permettessero i moti violenti della nave, intuonava l'inno imperiale. e un evviva formidabile echeggiava, superando lo scricchiolio della nave, l'urlar dell'uragano e il mugghiar rauco delle onde che scagliandosi andavano a cozzare e frangersi contro i madieri della fregata.

Nella notte e il giorno seguente aumentava la burrasca e il mare ingrossavasi sempre più; in circostanze tali la fregata messa a durissima prova confermò le sue buone qualità marittime. Da principio schivò il centro del tifone poi approfittando della violenza della bufera continuò la rotta tra Okinawa sima e il Providence Riff diretta per le isole Mariane. Con parrochetto e gabbia serrate a terzaruoli bassi e il trinchetto con due mani

di terzaruoli la fregata, benchè sbalottata furiosamente dalle onde altissime, filava ancor sempre 14 miglia marittime all'ora.

Verso la mattina del 20 agosto la violenza del tifone si fiacò. Il sartiame erasi coperto di uno strato di sale, non riportando però danni rilevanti.

L'approdo progettato all'isola Guam (gruppo delle Mariane) dovette essere tralasciato causa il monzone fresco da sud-ovest; fu visitata però l'isola di Puynipet una delle tre isole Senjawin, scoperta appena trenta anni prima, che però da costruzioni in pietra riscontrate e da cannoni trovativi ritiensi debba essere stata in passato rifugio di filibustieri. Siccome, causa il vento subentrato da ovest non pareva indicato di toccare il porto di Roankiddi, così si dovette limitarsi a una visita dell'isola per mezzo d'un'imbarcazione e soltanto per poche ore; il progetto d'una fermativa di parecchi giorni dovette essere abbandonato sicchè al giorno stesso dell'arrivo, il 18 settembre, fu continuato il viaggio.

Il percorso fu ritardato sensibilmente dalle calme nella zona equatoriale, accompagnate da

mare lungo e piogge tropicali, fu interrotto soltanto da una faccenda di spettri che provocò gran ilarità allorchè si venne a scoprire lo stato reale della cosa: 80 palle di cannoni di 30 libbre avevano rotto la paratia del deposito granate erano penetrate nel deposito del pane foderato di lamiere, e rotolando su e giù, avevano prodotto quel rumore metallico, strano ed inesplicabile.

Il 16 ottobre fu avvistata Sikayana, la maggiore delle isole Stewarts. Essendosi verificati nei 66 giorni di mare trascorsi alcuni casi di scorbutto, il commodoro stabilì d'acquistarvi provvigioni fresche. Il giorno dopo alcuni ufficiali e naturalisti visitarono Sikayana; in questa circostanza si ebbe non soltanto l'occasione di acquistare altre nozioni scientifiche ma benanco di provvedersi di maiali, galline, uova e taro in grazia ad un traffico di baratto molto vivace.

Dopo aver passato le isole di Salomone, un vento aliseo che soffiava abbastanza fresco da sud-est portò la fregata, il 4 novembre, in vista del continente d'Australia. Il giorno dopo, dopo 83 giorni di viaggio, durante il quale furono percorse 5930 miglia marittime la NOVARA, get-

tava l'ancora a nord-est della città di Sidney a Port Jakson per fermarvisi un mese. A Sidney autorità e popolazione, e fra questa specialmente i tedeschi, accolsero la spedizione con gran cordialità e gentilezza, prestando il loro appoggio nelle ricerche scientifiche; così fu possibile procurarsi delle informazioni importanti sulla popolazione aborigena del continente. Le condizioni, allora molto sfavorevoli, degli emigranti tedeschi furono studiate con la dovuta attenzione. Nell'epoca del soggiorno della fregata a Sidney cadde la nascita del principe ereditario arciduca Rodolfo. Il fausto avvenimento fu festeggiato solennemente.

Il 7 dicembre la NOVARA prese di nuovo il largo; incontrò da principio tempo procelloso, sotto la Nuova Zelanda trovò poi bonaccia sì che potè toccare l'Auckland appena il 22 di dicembre. Il geologo della spedizione intraprese un'escursione scientifica in quelle parti del distretto di Drury che facevano supporre l'esistenza di campi carboniferi. Le ricerche furono coronate da successo, sì che il dott. Hochstetter, coll'approvazione del comandante della spedizione e per invito particolare del governatore, si trattenne

per otto mesi a Nuova Zelanda allo scopo di esaminare la struttura geologica della provincia di Auckland.

Il commodoro de Wüllerstorff fu ricevuto e salutato cordialmente ad una radunanza dei Maori dai capi intervenuti. La fregata imbarcò in qualità di marinai due Maori che poi istruiti nella stamperia di corte e dello stato a Vienna, furono anche presentati alle Loro Maestà. Appena nel 1860, regalati di molti doni, fecero ritorno in patria.

Durante il soggiorno della fregata a Auckland cessava di vivere, per apoplessia, il benemerito e valente nostromo superiore (Oberbootsmann) Cergogna. Lo stato maggiore, addolorato per tanta perdita, fece erigere in sua memoria un appropriato monumento funerario.

Ai 8 gennaio 1859 abbandonavasi la Nuova Zelanda e veleggiando al sud delle isole Tonga e delle isole Cook s'arrivava all'isola di Tahiti ancorando nel porto di Papeete li 11 febbraio.

Siccome la notizia delle tensioni austro-francesi dopo il noto discorso di Napoleone III al ricevimento di capo d'anno, non era peranco

pervenuta agli antipodi, così la NOVARA fu accolta dal governatore con discreta cordialità; gli ufficiali e gli scienziati furono presentati alla regina Pomare in occasione d'una festa da ballo.

A Tahiti s'incontrò il capitano Stewart che aveva ricondotto parecchi nativi da Pitcairn dall'isola di Norfolk alla loro patria. L'incontro col capitano Stewart, le informazioni avute da questi e i dettagli raccolti a Sidney sul conto degli indigeni di Pitcairn e la loro Robinsoneide sono riportati in modo attraentissimo nella descrizione del viaggio della fregata. Con tempo prevalentemente procelloso la NOVARA filando bene poté giungere a Valparaiso già il 16 aprile. Al 1 aprile si aveva spezzato il penone di maestra, senza che questa avarea portasse altri danni.

Da Valparaiso il commodoro poggiò per Santiago coll'intenzione di concludere ivi il trattato commerciale austro-cileno. Le condizioni politiche interne del paese, che si trovava in piena rivoluzione, impedirono però l'attuazione di questo progetto.

Le notizie postali arrivate ai primi di maggio facevano intravedere chiaramente l'immi-

nenti ostilità fra l'Austria e la Francia. Il commodoro de Wüllerstorf coll'intenzione di metter al più presto la sua nave, se stesso e l'intero equipaggio a disposizione della patria, decise di omettere dal programma del viaggio le toccate di Lima, delle isole di Galapagos, di Montevideo e di Buenos-Aires e senza toccare porti intermedi girare il capo Horn dirigendosi per Gibilterra.

Ai 11 di maggio la NOVARA a rimorchio delle proprie imbarcazioni e di quelle delle navi da guerra estere colà ancorate — del vascello inglese GANGES e della corvetta francese CONSTANTINE — veniva tratta al largo; il vento propizio alzatosi subito dopo la portava ben presto fuori di vista della città ospitale di Valparaiso.

Il meridiano del capo Horn fu passato ai 29 maggio raggiungendo l'altezza del La Plata con buone distanze dirette. Ai 7 e 8 giugno la fregata dovette affrontare uno dei tanto' temuti cicloni di questi paraggi. Anche in quest'incontro la nave riconfermò le sue ottime qualità marittime. Non ebbe a riportare danni di sorte, sebbene l'imbarcazioni sotto vento si trovassero esposte a gran pericolo causa il rollio

violento. Ai 23 giugno fu passato per l'ultima volta l'equatore; il 9 luglio morì e fu sepolto un marinaio che ammalatosi ai polmoni trovavasi già da un anno nell'ospedale di bordo.

Pochi giorni dopo si poté rilevare da una nave mercantile che la guerra austro-francese era già scoppiata da circa due mesi; più di tanto il capitano non ne sapeva. L'attesa regnante a bordo fu aumentata causa la scarsità delle notizie avute.

Dopo 82 giorni di mare e 10.600 miglia marittime di percorso la NOVARA entrava a Gibilterra ai 27 di luglio. La fortuna delle armi aveva già deciso, la pace di Villafranca era già conclusa. A Gibilterra la nave ricevette anche la postuma notificazione che essa come apportatrice di tesori scientifici era stata dichiarata neutrale già dal principiar della guerra. Pochi giorni dopo giungeva l'ordine telegrafico da parte del comandante superiore della marina di mettersi a vela per Messina ove un rimorchiatore l'avrebbe aspettata per incarico ricevuto. L'isola della Sicilia fu avvistata già dopo una settimana

di viaggio e ai 18 d'agosto i cavi di rimorchio poterono esser stesi a bordo del piroscafo LUCIA, in attesa davanti a Messina — lo stesso vapore che aveva rimorchiata la NOVARA alla sua partenza sino a Alicudi.

Due giorni dopo le due navi gettavano le àncore a Gravosa — la fregata ritornava in patria dopo 28 mesi d'assenza. Ai 22 agosto arrivava a Gravosa Sua Altezza Imperiale il comandante superiore della marina con l'augusta Sua consorte a bordo del yacht FANTASIE scortato dalla corvetta DANDOLO. Sua Altezza passò in rassegna la nave esprimendo la sua piena soddisfazione e a un diner offerto ai reduci a bordo della corvetta DANDOLO brindò „ai forti della NOVARA i nomi dei quali appartengono alla storia austriaca.“ Gli attendevano però ancora altre soddisfazioni, fra le quali va rilevata come prima la promozione di tutti i cadetti di bordo a ufficiali e della bassa forza di un grado.

Da Gravosa la NOVARA accompagnata dal vapore LUCIA e dalla corvetta DANDOLO recavasi a Pola ove fu ricevuta festosamente dalle fregate DONAU, ADRIA. RADETZKY, SCHWARZENBERG,

BELLONA e VENUS, dalla corvetta FRIEDRICH, dalla goletta a vapore MÖVE, dal vapore a ruote ELISABETH e dalla goletta SAIDA. La squadra tutta sortiva poi dal porto diretta per Trieste, formando due colonne, la prima era agli ordini del comandante superiore della marina sulla nave DONAU, la seconda con la NOVARA alla testa si trovava al comando del commodoro de Wüllerstorff. Ai 26 agosto la squadra gettava l'ancora davanti Trieste — il viaggio della NOVARA intorno al globo era giunto con ciò al suo fine.

Con intima soddisfazione i membri della spedizione poterono compiacersi delle loro prestazioni e tanto le sfere ufficiali che l'opinione pubblica non lesinarono nel tributare ai loro successi i ben meritati elogi. Nell' i. e r. marina di guerra vivono perciò ancor sempre e sempre onorate le belle tradizioni del viaggio della NOVARA.

1859.

11 e 12 novembre.

Azione di salvataggio del vapore di S. M. „Taurus“ a Sulina.

Allorchè nel 1859 il vapore di S. M. TAURUS agli ordini dell' i. r. tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Carlo Kern si trovava di stazione a Sulina alle foci del Danubio, il valente equipaggio ebbe ripetutamente occasione di prestar soccorso a navi in pericolo e di salvare gli equipaggi da morte sicura. Ogni anno numerosi navigli perivano nelle violenti burrasche, che in questa stagione imperversavano alla costa occidentale del Mar Nero, mancando a quell'epoca le necessarie costruzioni portuali che assicurassero un rifugio.

Qui vogliamo fare speciale menzione di quell'azione di salvataggio intrapresa in circostanze

gravissime compita con rara abnegazione e con esito buonissimo, dall'equipaggio del vapore di S. M. TAURUS nei giorni 11 e 12 novembre 1859; salvataggio che fruttò la piena ammirazione dei marittimi di tutte le nazioni.

Nella notte in parola scoppiava improvvisamente a Sulina una burrasca violentissima da greco-tramontana. Al brigantino ellenico EVANGELISTRIA ancorato nella rada aperta, si ruppero alla mattina del 11 le catene d'ancora, sì che la nave fu gettata alla costa.

Il comandante del vapore di guerra di S. M. TAURUS accorso in aiuto dei naufraghi e assistito dai suoi ufficiali e marinai riesci, mediante una comunicazione di cavi improvvisata rapidamente e col concorso del pilota del luogo, a trarre a terra tutto l'equipaggio dell'EVANGELISTRIA.

Nella notte seguente la detta nave mercantile si capovolse e fu distrutta dalla risacca.

Ai 12 novembre verso le 10 di mattina, mentre che la burrasca infuriava sempre più, il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Kern fu avvertito che il brigg inglese SWIFT con carico era stato

gettato alla costa a 6 miglia al sud di Sulina. Anzi si diceva che l'equipaggio fosse già perito. Nonostante l'ufficiale suddetto decise di recarsi subito sul luogo del disastro onde salvare possibilmente coloro che fossero rimasti ancora in vita.

Diede ordine a un riparto del proprio equipaggio di trasportare il battello pesante di salvataggio che trovavasi a Sulina, per la via di terra sino alla costa, dirimpetto la quale sorgeva il naviglio naufragato. Questo trasporto dovette effettuarsi attraverso terreni paludosi coperti di canne altissime; riescì solo dopo sforzi inauditi.

Il tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Kern stesso, con un altro riparto dei propri marinai erasi recato intanto sopra luogo. Scorse da terra il brigantino SWIFT a metà sommerso, l'equipaggio aggrappato alle parasartie, flagellato senza tregua dai cavalloni e votato a morte sicura.

Dopo che a furia di sforzi e dopo aver superate difficoltà terribili, si riescì finalmente a portare il battello di salvataggio al posto voluto, alcuni marinai mercantili inglesi rinnovarono per ben due volte il tentativo di raggiungere coll'imbarcazione

suddetta la nave naufragata. I loro sforzi furono però vani perchè il pesante battello di salvataggio non riusciva ad avanzare contro il mare grossissimo. Esausti di forze e intirizziti dall'acqua e dal freddo, questi marinai abbandonarono ogni ulteriore tentativo, dichiarando il salvataggio impossibile.

Sebbene l'equipaggio del vapore TAURUS fosse spossato del tutto causa le fatiche sopportate per parecchie ore durante il trasporto faticosissimo della barca per la via di terra, e per di più fosse mezzo intirizzito dal freddo intensissimo, pure il tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Kern decise di rinnovare ancora una volta il tentativo col mezzo della propria gente. Il battello di salvataggio durante il secondo tentativo di soccorso, era stato portato lontano sotto vento alla deriva. Dovette perciò essere dapprima trascinato sopra vento per un buon tratto di costa.

Ardimentosi e intrepidi i marinai austriaci montarono quindi nel battello, vogando e impegnando tutte le loro forze contro il mare infuriato. Riescirono a raggiungere la nave e a gettare ai naufraghi una cima, allorchè un cavallone

terribile cogliendo improvvisamente l'inbarcazione la gettava sopra il bompresso del brigantino sporgente dall'acqua. Il battello non obbedendo più al timone andò rapidamente alla deriva e fu gettato alla costa a grande distanza sotto vento.

I valenti marinai trascinaron di bel nuovo la barca sopravento attraverso i cavalloni, per cimentarsi ancora contro il mare grossissimo e la risacca.

La seconda prova ebbe più successo. Arrivati presso il brigantino inglese furono lanciate ai naufraghi parecchie sagole. Le afferrarono quattro uomini che furono tratti felicemente a terra. Dopo due altri tentativi simili, si riescì a salvare altre tre persone.

Rimanevano ancora tre uomini sulla carcassa; ma la notte buia sopravvenuta, la spossatezza completa dei nostri marinai — parecchi dei quali furono trasportati a bordo del TAURUS del tutto sfiniti — resero impossibile qualsiasi altro tentativo di soccorso.

La mattina seguente di buon'ora il comandante del TAURUS con 18 marinai austriaci e 4 inglesi — questi ultimi soli fra i tanti marinai

d'altre nazioni presenti al fatto che si decisero di montare nel battello di salvataggio — tentò un' ultima prova, ma inutilmente. I cavalloni formidabili impedirono l'avvicinarsi alla carcassa e si ebbe ben tosto la certezza che il resto dei naufraghi aveva già dovuto soccombere al destino.

I salvati — che s'erano trovati per tanto tempo di fronte alla morte — non avevano sufficienti parole d'elogio per il comportamento dei forti marinai austriaci. Il regio governo britannico non mancò di partecipare al governo austriaco, pel tramite dell'ambasciata di Vienna, i suoi più sentiti ringraziamenti per il soccorso efficacissimo e per l'abnegazione dimostrata dagli ufficiali e marinai del vapore di S. M. TAURUS in soccorso dell'equipaggio del brigantino SWIFT.

Sua Maestà Imperiale e Reale Apostolica, con Sovrana risoluzione di data 16 aprile 1860 degnavasi di disporre che al comandante della nave di S. M. TAURUS, tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Carlo Kern, venisse espressa la Sovrana soddisfazione per l'operosità indefessa e piena d'abnegazione mercè la quale poterono essere salvati da morte sicura sette marinai in-

glesì. Sua Maestà si degnò poi di conferire la croce del merito d'argento ai sostituti nostromini (Schiemann) Matteo Lazzarich e Ferdinando Rosinger come pure al timoniere (Steuermann) di 2^a classe Andrea Natural i quali mettendo a repentaglio la propria vita e col loro valoroso comportamento contribuirono efficacemente alla salvezza dei suddetti marinai.

1872-1874.

La spedizione polare austro-ungarica agli ordini di Weyprecht e Payer.

Dovunque si faccia menzione d' imprese memorabili e di fatti gloriosi compiuti dall' i. e r. marina di guerra, non si potrà fare a meno di soffermarsi su una impresa fra le più eminenti in genere marittimo e scientifico — la spedizione polare austro-ungarica effettuata dal 1872 al 1874, sì per la storica scoperta della terra Francesco Giuseppe, per l' importanza delle risultanze scientifiche, come anche per l' ammirabile esempio di disciplina e d' abnegazione offerta da tutti i membri della spedizione.

E annoverando i nomi di coloro che primi fra tanti altri furono di maggior lustro alla nostra gloriosa bandiera, il nome di Carlo Weyprecht meritatamente va ricordato fra quelli.

Allorchè alla fine del settembre 1874 i membri della spedizione polare austro-ungarica sotto la direzione di Weyprecht fecero il loro ingresso a Vienna fra il giubilo entusiastico di tutta la cittadinanza, dopo i successi delle loro esplorazioni, la scoperta d'un nuovo complesso di terre all'estremo Nord, le vicende del ritorno a Novaja Zemlja per mezzo di slitte e imbarcazioni attraverso i campi di ghiaccio dopo aver dovuto abbandonare la loro nave a circa 80° di latitudine settentrionale — fatti questi che avevano destato l'interesse generale e l'ammirazione di tutto il mondo civile — in quel momento l'Austria-Ungheria attirava repentinamente su di sè l'attenzione e l'interesse generale in materia d'esplorazione polare.

L'idea fondamentale della spedizione Weyprecht — che pur troppo a quell'uomo geniale non fu dato di realizzare — era la circumnavigazione dell'Asia alla sua costa settentrionale da ovest a est col ritorno per lo stretto di Behring, idea portata a compimento pochi anni dopo e precisamente in base all'ipotesi di Weyprecht, da Nordenskjöld e Palander, dimostrando con ciò l'esattezza di quelle supposizioni.

La scoperta della terra Francesco Giuseppe gettò basi nuove e ben promettenti per l'esplorazione delle regioni artiche interne sino allora sconosciute. Questo territorio fu visitato di poi e ripetutamente da spedizioni inglesi; fra le più recenti è quella di Jackson-Harnisworth che soggiornò per tre anni sulla costa sud-ovest, e che è tuttora nella memoria di tutti per l'incontro con Nansen avvenuto nel 1896. Non basta. Dall'Austria-Ungheria partì l'impulso di un progetto di esplorazione sistematica internazionale delle regioni polari, allorquando Weyprecht lanciava alle società scientifiche di tutto il mondo la proposta d'erigere una cerchia di stazioni osservatorie che lavorando contemporaneamente e con metodo identico riescirebbero ad acquistare nozioni ben più importanti e ben più definite per la soluzione del problema artico, che non lo fecero i viaggi intrapresi sino allora generalmente nell'intenzione di sorpassare le latitudini raggiunte dai predecessori, e di fornire descrizioni geografiche di terre polari sconosciute. Imprese queste che non corrisposero al sacrificio d'energia, tempo e denaro che hanno consumato.

Il centro di gravità in materia d'esplorazione polare generale trovavasi allora nell'Austria-Ungheria. Weyprecht, modesto sempre e scevro di pretese, ebbe il coraggio di offrire in sacrificio ad un fine altamente ideale i propri successi acquistati a furia di fatiche e di pericoli, proponendo un metodo nuovo e ritenuto generalmente idoneo per l'esplorazione del misterioso mondo polare, cioè mediante l'osservazione e la penetrazione dell'essenza nelle forze della natura esplicantesi nei loro fenomeni e nelle leggi alle quali sono soggette. Weyprecht che ciò proponeva, era allora persona d'autorità assoluta in questioni d'esplorazione artica.

A quest'uomo — purtroppo già quasi dimenticato nella propria patria — va il merito se questa potè occupare una posizione eminente in una sfera d'azione tanto estranea all'essere suo quale sarebbe l'esplorazione polare.

Alla fama acquistatasi dall'Austria-Ungheria nel campo delle ricerche polari sono indissolubilmente legati i nomi di Carlo Weyprecht, Giulio Payer, Giovanni conte Wilczek ed Edmondo conte Zichy; i due primi quali capi della spedi-

zione, i secondi come quelli che con instancabilità, zelo, buon successo e abnegazione seppero destare e promuovere nella nostra patria l'interesse generale per le questioni d'indagini artiche.

Quale importanza s'attribuiva allora in tutte le classi sociali, ma più specialmente nelle alte sfere scientifiche, alla spedizione polare austro-ungarica viene documentato dal parere emesso, e testualmente qui sotto riportato, dall' i. r. viceammiraglio (Vizeadmiral) Bernardo barone de Wüllerstorff, persona eminente come uomo di mare, scienziato e uomo di stato, nel suo lavoro sulle „Osservazioni meteorologiche e analisi della rotta seguita dalla spedizione polare sotto Weyprecht e Payer nel 1872-1874“.

Questo lavoro fu presentato nella seduta della classe di matematica e scienze naturali dell' Imperiale Accademia delle Scienze di Vienna il 10 dicembre 1874 e stampato nel XXXV volume delle memorie della stessa nell'anno 1875.

Il viceammiraglio (Vizeadmiral) barone de Wüllerstorff così scrive:

„Tutte queste osservazioni abbraccianti un periodo di due anni, furono eseguite e in gran parte ridotte durante il soggiorno nella zona artica con puntualità e scrupolosità ammirabili, presentando così un materiale meteorologico e geografico di sommo valore come a mio sapere non venne mai raccolto in misura così completa da nessun'altra spedizione di questo genere“.

„Perfino durante quel lungo periodo di tempo passato sulla nave asserragliata in un campo di ghiaccio che andava alla deriva (dal 21 agosto 1872 sino al 1 novembre 1873), perfino durante le terribili strette di ghiaccio minaccianti distruzione alla nave ed all'equipaggio, malgrado il pericolo di vita al quale si trovavano esposti i nostri esploratori, specialmente in una lunga notte polare, malgrado tutto ciò, le osservazioni da due a due ore, le annotazioni e i calcoli non subirono mai interruzioni di sorte.“

„Dove che il tempo e le circostanze lo permettevano furono eseguite con tutta accuratezza numerose osservazioni astronomiche per la definizione della posizione geografica del luogo e delle variazioni della bussola; furono fatti spessi scan-

dagli, misurazioni di temperatura dell'acqua marina a profondità diverse e praticate tutte le ricerche scientifiche purchè fossero state di valore e di utilità. Fra questi meritano speciale menzione le continuate osservazioni magnetiche che furono consegnate per l'esame al signor direttore Lamont di Monaco“.

„Se si tiene presente come i pericoli continui e le condizioni avverse all'esistenza e all'operosità deprimino alla fine anche lo spirito, non si può contenere un senso di profonda ammirazione passando in esame i lavori compiuti con perseveranza e puntualità sì rara. Qui non va lodato soltanto il coraggio e la costanza, ma ben anco l'energia e la fermezza di volontà posta sempre al servizio della scienza e del progresso, anche allorquando era in pericolo la vita e il frutto di tanti lavori, anche allorquando la propria operosità paralizzata da circostanze estranee non veniva nè osservata nè incoraggiata, nè riconosciuta d'anima viva. Questo va chiamato verace amore per la scienza, somma esplicazione del sentimento del dovere. Sino a che questi sentimenti saranno coltivati nel cuore umano, sino a che

uomini di questa tempra sorgono anche fra noi, possiamo andare ben orgogliosi delle attitudini del popolo nostro, possiamo sperare splendidi successi anche proseguendo intenti che se pure non essendo in relazione diretta colla posizione del nostro impero, pure promuovono sempre lo sviluppo morale e additano all'energie umane, mete più sublimi“.

Ho ritenuto mio dovere di riportare il parere di persona di competenza indiscutibile perchè ai nostri tempi, frettolosi di vivere, i passati meriti vengono abbandonati e troppo presto all'oblio.

*
* *

In seguito a una spedizione iniziale compiuta nel 1871 nei tratti di mare fra lo Spitzbergen e Novaja Zemlja, Weyprecht e Payer concertarono il progetto d'una grande spedizione polare della durata di parecchi anni a mezzo di una nave a vapore costruita appositamente e montata da un equipaggio da reclutarsi nei patri lidi.

Come fu già rilevato, l'idea fondamentale di questa spedizione era di forzare il cosiddetto „passaggio a nord est“ tentando di raggiungere attraverso il mare il capo Tscheljuskin, l'estrema

punta settentrionale dell'Asia, poi penetrando verso Oriente lungo la costa settentrionale della Siberia, arrivare allo stretto di Behring.

L'intento di raggiungere latitudini superiori passava in seconda linea. Un'avanzata verso Nord era stata progettata soltanto nel caso che si potesse calcolare con sicurezza di giungere nel terzo estate allo stretto di Behring.

Una nave speciale, armata come lo richiedevano l'esperienze fatte nelle passate spedizioni artiche fu costruita al principio del 1872 a Bremerhaven ed era pronta a prendere il mare nel maggio dell'anno stesso. Portava un nome immortale ADMIRAL TEGETTHOFF, aveva una stazza di 230 tonellate, era munita da una macchina a vapore che le imprimeva una velocità di sei nodi all'ora, era attrezzata da scuner a tre alberi, coll'albero di trinchetto a crocetta. Alle prove dimostrò di possedere buone qualità marittime.

La provvista di viveri era calcolata per mille giorni (in base alla razione usuale nella marina mercantile germanica), la provvista di carbone per 50 giorni di viaggio a tutta forza (1200 ore) oltre il combustibile necessario alla cucina e al

riscaldamento; fu procurato abbondante deposito di vestiario, armi, munizioni, strumenti ed altri articoli di necessità.

La provvista del materiale sì vasto e sì svariato fu uno dei tanti gran meriti acquisitisi dal Weyprecht. Il materiale necessario per i viaggi mediante slitte fu procurato dal Payer in modo inappuntabile. L' i. r. ministero della guerra e il comando di marina misero a disposizione del materiale di valore, come strumenti, armi da fuoco, munizioni ecc. L'equipaggio fu stabilito nell'ammontare di 24 uomini, tutto compreso. Ad eccezione d'un fiociniere, che aveva da essere un capitano della marina mercantile norvegese, l'equipaggio doveva essere composto esclusivamente da cittadini austro-ungarici. L'ufficialità apparteneva in parte alla marina di guerra, parte all'esercito comune, parte alla milizia ungherese; i marinai erano per lo più sott'ufficiali della marina di guerra in attività o nella riserva scelti dalle forti popolazioni sul Quarnero, rotte a tutte le fatiche della vita di mare.

Facciamo seguire l'elenco dei membri di questa spedizione:

Carlo Weyprecht, tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant), da Trieste, nato a Michelstadt nell'Odenwald, comandante della spedizione intera e comandante della nave.

Giulio Payer, primotenente (Oberleutnant) del reggimento Kaiser-Jäger, da Teplitz, nella Boemia, dirigente delle spedizioni di terra.

Gustavo Brosch, da Komotau, nella Boemia, tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant), primo ufficiale.

Edoardo Orel, da Neutitschein, alfiere di vascello (Linien-schiffsfähnrich), secondo ufficiale.

Dottore in med. un. Giulio Kepes, da Vari, nell'Ungheria, medico di reggimento della regia milizia ungherese (Honvéd-Regimentsarzt), medico della spedizione.

Ottone Krisch, da Patschlawitz, nella Moravia, macchinista della spedizione.

Pietro Lusina, da Cherso, capitano di lungo corso, nostromo (Bootsmann).

Elling Carlsen, da Tromsø, capitano della marina mercantile norvegese, fiociniere.

Giuseppe Pospischill, assistente di macchina; Antonio Vecerina, carpentiere; Antonio Scarpa,

Antonio Zaninovich, Pietro Falesich, Giacomo Sussich, Antonio Cattarinić, Antonio Stiglić, Francesco Latković, Antonio Lukinović, Lorenzo Marolla, Francesco Lettis, Vincenzo Palmić, Giovanni Orasch, marinai.

Giovanni Haller e Alessandro Klotz, dal Passeyertal, nel Tirolo, guide per i ghiacciai e cacciatori.

Tutte le osservazioni astronomiche, meteorologiche, magnetiche e fisicali furono eseguite dai tre ufficiali di marina Weyprecht, Brosch e Orel. Oltreciò a questi due ultimi incombeva il servizio di guardia in navigazione (in quattro turni) durante l'epoca pericolosissima per la nave, chiusa nei campi di ghiaccio e lontana da porti e dalla terra; di più la partecipazione a tutte l'esplorazioni in slitta. Brosch teneva la sorveglianza del servizio interno e l'amministrazione dei viveri; Orel la cura pel deposito degli istrumenti.

In questo riguardo, Weyprecht, nell'introduzione alle osservazioni magnetiche pubblicata dall'Imperiale Accademia delle scienze di Vienna (Memorie della classe per matematica e scienze naturali dell'Imperiale Accademia delle

scienze vol. XXXV) così s'esprime: „Non vi fu a bordo attività o avvenimento al quale non prendesse parte per lo meno uno dei due e nella maggior parte dei casi tutti e due.“

Il rilevamento delle terre e le ricerche geologiche erano di competenza di Payer; alla botanica e alla zoologia provvedeva il dott. Kepes; il macchinista Krisch e i capitani Lusina e Carlsen partecipavano alle osservazioni meteorologiche generali.

Alla mattina del 13 giugno 1872 la spedizione a bordo dell'ADMIRAL TEGETTHOFF prendeva il mare da Bremerhaven per toccare dapprima Tromsø onde imbarcare ancora dei viveri e altri oggetti d'armamento. Qui aveva da imbarcarsi anche il fiociniere della spedizione, capitano Carlsen. Arrivati a Tromsø nella notte del 2 luglio e compiuti poi gli ultimi lavori necessari, la spedizione abbandonava il porto nella notte del 13 luglio, principiando con ciò il viaggio polare propriamente detto. Durante il soggiorno a Tromsø l'equipaggio dell'ADMIRAL TEGETTHOFF, agli ordini del tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Brosch, riuscì a spegnere dopo molte fatiche e

pericoli un gran incendio scoppiato verso il mezzogiorno in un cantiere che minacciava seriamente anche la città, tutta costruita in legno.

L'intenzione di Weyprecht era di girare il nord di Novaja Zemlja e poi poggiare direttamente sul capo Tscheljuskin ove — come deciso — s'aveva di svernare in ogni caso. Nell'anno prima (1871) il mare fu trovato quasi senza ghiaccio sino al 79° di latitudine sett.; si ritenne perciò possibile di raggiunger il capo Tscheljuskin per la via più breve senza dover prendere la rotta attraverso il famigerato Mare di Kar detto anche „la cava di ghiaccio“. Inaspettatamente già nella sera del 25 luglio, a 74° 15' lat. sett., la nave incontrava del ghiaccio, dapprima in cerchi ancora facilmente transitabili; al 26 il ghiaccio si fece più denso rimanendo però sempre traversabile alla vela, il 29 si dovette già far uso della macchina e al 30 la nave era chiusa completamente.

Appena ai 3 agosto 1872 dopo sforzi continuati fu possibile di liberare la nave dai ghiacci che l'asserragliavano, di entrare al nord di Matotschkin Schar nelle acque costiere di Novaja

Zemlja; la distanza sino allora percorsa fra il ghiaccio arrivava già a 105 miglia marittime. Facendosi strada nelle acque costiere in direzione nord il TEGETTHOFF alla sera dei 11 agosto incontrava, all'altezza delle isole della Croce, l'ISBJÖRN che aveva a bordo il conte Wilczek, il commodoro barone Sterneek, il professore Höfer e il signor Burger che intendevano di stabilire un deposito di viveri sul Capo Nassau (Novaja Zemlja) per uso della spedizione del TEGETTHOFF. Le due navi veleggiarono dunque di conserva verso nord sino a che nei pressi del Capo Nassau, vicino alle isole Barents, diversi agglomeramenti di ghiaccio impedirono qualsiasi inoltro. Gravi burrasche da sud-ovest spingevano enormi banchi di ghiaccio che passavano vicino alle navi diretti verso nord.

Per più volte le due navi poterono a mala pena sfuggire al pericolo di restar frantumate fra lo strato di ghiaccio fisso alla terra e i banchi ghiacciati portati alla deriva. Fu deciso di impiantare il deposito di viveri sulle isole Barents e che l'ISBJÖRN partisse alla prossima occasione verso il sud. In quei giorni fu festeg-

giato il natalizio di Sua Maestà il nostro benigno Imperatore, certo per la prima volta in quelle latitudini (76° 18' n.)

Ai 21 d'agosto, soffiando una brezza da nord-est che sparpagliò alquanto il ghiaccio, le due navi si divisero; l'ISBJÖRN veleggiò verso il sud. Sebbene camminasse a macchina, il TEGETTHOFF a mala pena riesciva ad avanzare verso nord. Ai 21 d'agosto 1872 svaniva ogni possibilità di un'ulteriore avanzata e la nave dovette per intanto venire assicurata a un enorme campo di ghiaccio, in attesa di un benefico sparpagliamento degli strati ghiacciati. La nave fu assicurata nella posizione 76° 22' nord e 62° 3' Est. Va notato che il Weyprecht l'estate prima in una latitudine di due gradi più verso nord e un po' più verso ovest non aveva incontrato che poco o niente di ghiaccio.

Il TEGETTHOFF, nonostante gli sforzi enormi e continui del proprio equipaggio, non potè liberarsi più; principiò allora quel viaggio alla deriva fra i continui pericoli provocati dalle agglomerazioni di ghiaccio, che condusse la nave dapprima in direzione nord-est oltre la punta

settentrionale di Novaja Zemlja sino a $73^{\circ} 7'$ long. Est e $78^{\circ} 45'$ lat. sett. per volgere poi generalmente in direzione nord-ovest sino che alla fine dell'ottobre 1873 lo strato di ghiaccio alla deriva colla nave s'investiva definitivamente alla costa della terra Francesco Giuseppe scoperta il 30 agosto 1873. Il grado 79° di lat. fu passato il 23 febbraio 1873 e la nave non ritornò più al sud di quello; il grado 80 lat. sett. fu raggiunto alla fine di settembre 1873 nella longitudine di $60^{\circ} 41'$ Est. Un mese dopo lo strato di ghiaccio colla nave si arrestava sotto l'isola Wilczek della terra Francesco Giuseppe a $79^{\circ} 51'$ Nord e $58^{\circ} 56'$ Est.

Se anche la nave asserragliata tra i ghiacci era priva d'ogni libero movimento, pure l'epoca passata dal TEGETTHOFF portato alla deriva per le regioni sino allora inesplorate dell'Oceano Polare, fu fecondissima per la scienza. Tutti i fenomeni misteriosi della cerchia ghiacciata soggetti a continua trasformazione furono osservati con attenzione e in parte anche spiegati; frequenti scandagli, esplorazioni del fondo marino, analisi dell'acqua di mare e misurazioni di

temperatura a profondità diverse, pesca colla draga, oltre alle continuate osservazioni meteorologiche, magnetiche e astronomiche — tutti questi studi furono eseguiti in numero relevantissimo e con la più scrupolosa esattezza fruttando non soltanto larga raccolta di elementi ben accettati al mondo scientifico, ma formando benanche il materiale necessario all'opera importantissima del Weyprecht sulla „Metamorfosi del ghiaccio polare“ ricchissima di nozioni sull'estreme regioni artiche.

Alla metà d'ottobre 1872 cominciarono le terribili pressioni del ghiaccio che ripetendosi con lugubre frequenza sino a marzo 1873 misero in forse quasi giorno per giorno l'esistenza della nave e dell'equipaggio, minacciando spesso volte in maniera tale da doversi ritenere definitivamente perduti. Ma intrepido e coscienzioso sempre, l'equipaggio ha compiuto ognora e pienamente il proprio dovere, dando prova ed esempio di quel coraggio sublime che non vien mai meno — anche allorquando sembra svanire quasi ogni probabilità di poter veder apprezzati in avvenire i propri meriti.

Queste pressioni avevano ridotto la nave

in condizioni tali che a più lungo andare doveva ritenersi perduta. Da ciò i tentativi di liberarla col sacrificio di tutta l'energia purchè l'operazione riuscisse. E ora principia un lavoro durissimo ed estenuante — lavoro di sega, di scalpello, di picchierello, di mina contro il ghiaccio stringente da tutte le parti, lavoro che cominciato nel maggio 1873 e continuato sino nel settembre dovette essere abbandonato causa la formazione del ghiaccio nuovo.

Giorno per giorno l'equipaggio intero, primi gli ufficiali, lavorava per ben 12 ore al giorno indefessamente e con tutta energia alla liberazione del bastimento. Si riescì a sbarazzarlo per circa $\frac{2}{3}$ della lunghezza da prora a poppa, allorchè a questo punto si presentarono nuove e insormontabili difficoltà. La formazione del ghiaccio nuovo non potè essere superata, con ciò la sorte del **TEGETTHOFF** era irrevocabilmente decisa.

Restò stretto inesorabilmente nel suo campo di ghiaccio, colla pendenza di 11^0 verso prora e di 7^0 sul fianco sinistro, sostenuto dai penoni assicurati ai tronchi d'albero e fissati contro il

piano ghiacciato. In quest' epoca triste, il coraggio e lo spirito d' abnegazione dell' equipaggio non venne mai meno; la sua costanza fu ben ricompensata, allorchè ai 30 d' agosto 1873 a mezzogiorno venne avvistata fra le nebbie fluttuanti una terra montuosa situata oltre il grado 80 lat. Nord distante apparentemente di circa 30 miglia marittime e di gran estensione.

Col cuore ricolmo di gioia e secondo il diritto di prima scoperta, il complesso delle nuove terre fu nominato „Terra Francesco Giuseppe“, dal nome del nostro Augusto Monarca. Fu l' offerta d' omaggio della spedizione polare austro-ungarica in ricorrenza del venticinquesimo giubileo di regno dell' amato Sovrano.

Dapprima fu tentato di toccare terra, ma le condizioni del ghiaccio non lo permisero. Appena ai 2 di novembre, allorchè la nave 3 miglia marittime più al sud, s' era investita in mezzo a una cerchia di banchiglie arenate su un campo di ghiaccio attaccato solidamente a un' isola — l' isola Wilczek — situata davanti ad un complesso territoriale più vasto, appena allora si potè effettuare l' esplorazione progettata.

Gli ufficiali e la parte d'equipaggio libera del turno di guardia scesero a terra; vi fu inalberata la gloriosa bandiera austro-ungarica e in nome del nostro Augusto Imperatore preso solennemente possesso della nuova regione.

Su un promontorio sporgente fu eretta una gran piramide di pietre e deposto accuratamente entro la stessa il documento sulla scoperta e sulla presa di possesso della nuova terra, poi una cronaca succinta della spedizione, immagini di Sua Maestà, monete dello Stato, giornali ecc. Piantatavi poi un'asta si lasciò sventolare la nostra bandiera che poi ripiegata fu riposta in una fodera di tela cerata.

La nave non si mosse più dalla sua posizione; si intrapresero brevi viaggi d'esplorazione sulle terre circostanti sino che il chiaror verso il mezzodì o la luna lo permettevano. Nella lunga notte polare della durata di 124 giorni, Payer prese vaste misure onde preparare i viaggi colle slitte che a scopo di larga esplorazione e di rilevamento generale della terra scoperta, avevano da principiare tosto che le condizioni di luce lo permettessero.

Quanto divario tra la prima e la seconda notte polare, 1872—1873 e 1873—1874! Mentre la prima recava quasi giornalmente delle terribili strette di ghiaccio, minacciando la nave di continuo pericolo, obbligando l'equipaggio a stare continuamente all'erta colla prospettiva ben poco consolante di dover passar l'inverno sui ghiacci e d'esser portato con questi sempre più verso il nord — la seconda notte passò invece in una quiete quasi indisturbata. Il ghiaccio era di una solidità tale che neppure le burrasche più violenti ne poterono alterare la formazione. Le pressioni di ghiaccio poi si fecero sentire assai poco.

In piena tranquillità e con un sentimento di relativa sicurezza fu festeggiato il Natale del 1873; all'opposto l'anno prima la stessa festa fu interrotta da una stretta formidabile che spaccando il campo di ghiaccio distrusse anche il deposito di carbone costruitovi, nel quale doveva aver luogo la festa. I regali d'occasione offerti da camerati e da amici furono accolti con entusiasmo; i pensieri e i ricordi volarono alla patria e ai propri cari tanto lontani.

L'anno 1874 che stava per spuntare doveva essere decisivo per la spedizione; si doveva percorrere e rilevare per quanto fosse possibile la terra scoperta, e s'affacciava ai capi della spedizione la domanda se s'avesse da tentare una terza svernata, oppure se nell'estate del 1874 s'avesse d'abbandonare la nave e effettuare il ritorno a Novaja Zemlja attraverso i ghiacci polari col mezzo di slitte e d'imbarcazioni, per poi sbarcare in Norvegia con qualche naviglio occupato alla caccia delle foche.

Weyprecht presentò a una radunanza di ufficiali un'esposizione della situazione generale, esigendo da ogni singolo il parere sulla linea di condotta da tenersi, concedendo ad ognuno alcuni giorni di riflessione prima di venire a una risoluzione.

Le condizioni della nave erano disperate — fu riscontrato a ben 37 piedi inglesi di profondità ancora del ghiaccio che si cacciava sotto la carena. La liberazione per opera dell'equipaggio e coi mezzi a disposizione non presentava nessuna probabilità di riuscita e se anche la nave si fosse sbarazzata in seguito allo spezzarsi del

ghiaccio, sarebbero stati di conseguenza inevitabili danni gravissimi pel bastimento e forse anche la distruzione dello stesso. Per di più la nave aveva sofferto molto nelle prese d'acqua in causa delle ripetute e formidabili pressioni di ghiaccio subite. Le condizioni sanitarie dell'equipaggio davano anche motivo ad apprensioni. Già durante l'inverno 1873/74 si riscontrarono diverse affezioni scorbutali alle gengive di parecchie persone della bassa forza, affezioni che se anche curate, pure lasciarono nei singoli individui l'inclinazione a riammalarsi.

Il macchinista Krisch, affetto di tubercolosi generale e scorbuto, era perduto irremissibilmente; il carpentiere Vecerina, ammalato gravemente di scorbuto versava in pericolo di vita.

Di fronte alle condizioni disperate della nave e con riguardo alla circostanza che una terza svernata tra i ghiacci avrebbe indebolito con altre malattie e perdite le forze dell'equipaggio, sì da rendere poi inattuabile il ritorno con slitte e canotti, così nella radunanza degli ufficiali fu deciso all'unanimità d'abbandonare

la nave ai 20 maggio 1874 iniziando così la ritirata verso Novaja Zemlja e la Norvegia. Fu deciso però doversi prima eseguire due o tre spedizioni in slitta per esplorare per quanto mai possibile la terra Francesco Giuseppe e per effettuare un rilevamento generale della regione su vasta scala e in linee generali. A una lotta ulteriore e efficace contro la malattia dello scorbuto opponevasi il fatto che il quantitativo di succo di limone stava per esaurirsi.

Viveri però ce n' erano ancora a sufficienza per un anno intero.

Ai primi di marzo 1874 partiva la prima spedizione in slitta; era diretta da Payer e aveva lo scopo di procurare un orientamento nel senso di stabilire in quale direzione gli esploratori susseguenti avrebbero avuto da spingere le loro escursioni. Ai 15 di marzo la comitiva fu di ritorno; il giorno dopo il macchinista Krisch veniva a mancare al corpo della spedizione polare; la morte aveva posto fine alle sue lunghe e atroci sofferenze. La salma di questo valentuomo, sempre indefesso e all' opra, sempre ligio al dovere, fu deposta in una ca-

verna fra le roccie, a breve distanza dalla piramide di pietra; sulla tomba fu piantata una croce con epigrafe.

Ai 26 di marzo ebbe luogo la seconda escursione in slitta all'intento d'esplorare il più possibile la terra nella sua estensione a nord. Prendevano parte alla spedizione agli ordini di Payer, Orel con cinque marinai e tre cani. L'impresa, specialmente da principio, fu ostacolata assai dalle temperature bassissime che scendevano sino a -40.8° Réaumur.

Nel frattempo Weyprecht e Brosch avevano tracciato in vicinanza della nave una base della lunghezza di 2166 metri, e da questa eseguirono la triangolazione intorno all'isola Wilczek sino al Capo Tegetthoff. Da qui si connetevano gli ulteriori rilievi attuati da Payer con numerosa scorta di determinazioni astronomiche dei luoghi. Uno stretto di mare coperto di ghiaccio che partendo dal Capo Tegetthoff conduceva quasi direttamente a nord — l'Austria-Sund — segnava la rotta di questa spedizione sui ghiacci, che dopo aver dovuto superare molteplici difficoltà e pericoli arrivava il 9 aprile 1874 al-

l'isola Hohenlohe situata a $81^{\circ} 37'$ N. Payer lasciò presso al Capo Schrötter una parte della sua gente colla slitta maggiore, ed egli con una slitta più leggera, tirata da cani, intraprendeva un'avanzata verso la terra Principe Ereditario Rodolfo che gli si parava dinanzi in direzione nord; Orel, Zaninovich e Klotz erano della partita. Nella marcia oltre il ghiacciaio Middendorff della terra Principe Rodolfo, Zaninovich precipitò colla slitta in un crepaccio del ghiacciaio coperto di neve. Potè essere tratto a salvamento appena dopo parecchie ore, dopo che Payer potè venire in suo soccorso colla gente lasciata al Capo Schrötter. Fortunatamente il Zaninovich rimase incolume; la slitta e anche i cani poterono essere recuperati. Il punto più avanzato al nord raggiunto da Payer, Orel e Zaninovich fu battezzato Capo Fligely e trovasi a $82^{\circ} 5'$ N. e $58^{\circ} 30'$ E. Questo luogo non è determinato astronomicamente, la sua posizione venne calcolata a stima dalla direzione di marcia e dalla distanza del cammino percorso (in base al pedometro) partendo dal Capo Germania astronomicamente definito.

Deficienza di viveri e ostacoli nell'avanzata obbligarono la spedizione al ritorno che cominciato ai 12 aprile, fu difficoltato sensibilmente dallo sdiacciamento nell'Austria-Sund, che mise a prova durissima tutta l'energia e l'abnegazione dell'equipaggio. Nella notte del 23 aprile la comitiva ritornava sul TEGETTHOFF.

Una terza escursione in slitta venne condotta a marcie forzate causa la brevità del tempo che rimaneva sino al fissato abbandono della nave. Era destinata alla parte occidentale della terra Francesco Giuseppe, onde esplorarne l'estensione verso lo Spitzbergen, la terra leggendaria. Payer, Brosch e Haller con una slitta minore tirata da cani, formavano la comitiva. Ai 2 maggio si ascese a un monte dell'altezza di circa 700 metri (Monte Bränn) situato sull'isola Mac-Clintok; ma una violenta bufera di neve impedì la vista dei dintorni. Dopo una marcia forzata di 22 ore, la spedizione ritornava a bordo del TEGETTHOFF nella notte del 3 maggio.

Per quanto fu possibile, l'esplorazione della terra scoperta fu eseguita nelle linee generali;

un rilevamento dettagliato non era attuabile entro i limiti del tempo disponibile.

Con tutta assiduità fu provveduto ai preparativi per il ritorno; furono preparate e caricate slitte, lance, viveri ecc. Ai 19 maggio l'equipaggio intero scese a terra per accomiarsi dalla tomba di Krisch; ai 20 maggio 1874 alle 8 di sera il TEGETTHOFF fu abbandonato, dopo aver inchiodate le bandiere alle teste di moro, dopo aver chiuso saldamente le boccaporte e aver inchiodato sul tavolo nella stanza comune degli ufficiali un documento scritto contenente una breve cronaca della spedizione.

Il corpo di spedizione forte di 23 uomini con tre lance sulle treggie e tre slitte cariche di viveri per 90 giorni, principiava il suo viaggio di ritorno attraverso i campi di ghiaccio. Vecerina coll'estremità posteriori contratte dallo scorbutto e Stiglić con un braccio perforato da una palla erano pel momento inabili a qualsiasi lavoro. Di sei carichi (tre lance e tre slitte) due soltanto potevan esser trascinati contemporaneamente, sì che per guadagnare effettivamente un tratto di cammino si doveva rifare la

stessa strada cinque volte (tre volte attaccati ai carichi per trascinarli avanti, due volte per andarli a prendere).

Il piano del viaggio di ritorno consisteva nell'intento di raggiungere attraverso i ghiacci e tenendosi sempre per quanto fosse possibile verso sud, il deposito di viveri sulle isole Barents; poi navigando lungo la costa occidentale di Novaja Zemlja poggiare sempre a mezzogiorno sino a incontrare un bastimento.

Le difficoltà di trasporto delle slitte e imbarcazioni stracariche attraverso gli agglomeramenti caotici e le roccie di ghiaccio orridamente dirupate, oltre le spaccature nella superficie gelata che non formando canali continuati altro non presentavano che continui ostacoli talvolta quasi insuperabili all'avanzata, tutto ciò richiese sforzi inauditi, mettendo a prova durissima la disciplina, la tenacità e l'intrepidezza dei nostri viaggiatori polari. Dopo ben 67 giorni di stenti e fatiche inenarrabili, delle 500 miglia marittime da percorrerli verso il sud, ne eran guadagnate appena dieci soltanto, che il ghiaccio portato sempre al nord, distruggeva durante il tempo

delle brevi soste il frutto delle fatiche d'una giornata intera. Appena ai 17 di luglio, piccoli canali continuati nel ghiaccio resero possibile all'imbarcazioni un'avanzata più spedita, sebbene per più volte delle lastre di ghiaccio chiudendo queste vie, obbligassero a nuovi e ripetuti sforzi per transitare. Poco a poco la densità del ghiaccio diminuì, le aperture negli strati aumentarono d'estensione, l'ondeggiamento leggero si fece sentire — si era giunti nella zona dei ghiacci flottanti — e nella notte del 14 agosto 1874 ai confini della zona gelata a 77° 40' lat. sett. Il mare aperto frangevasi sulle sponde degli ultimi ghiacci flottanti; le slitte ora divenute superflue furono abbandonate sulle lastre ghiacciate e alla mattina del 15 agosto la spedizione, montata nelle imbarcazioni cariche fino al capo di banda, mettevasi alla vela verso il sud nella direzione di Novaja Zemlja con nebbia fitta e mare mosso. Arrivati in vista della costa si scoperse che il deposito di viveri era già sorpassato; fu continuata dunque la rotta sino che alla sera del 18 agosto le lance furono tirate a terra sulla costa della Novaja Zemlja al

nord della penisola dell'Ammiraglià. La ricorrenza del natalizio del nostro Augusto Sovrano fu festeggiata con entusiasmo con quei scarsi mezzi che ci concedeva la povertà nostra.

Dopo aver visitato inutilmente il Matotschkin Schar in cerca di navi, la spedizione con mare burrascoso continuò la sua rotta verso il sud; le lance causa il maltempo furono disperse e versarono in gran pericolo; però alla sera del 24 agosto 1874 tutte si riunirono presso il capo Britwin. Entrando poi nella Dunenbai vi trovarono due navi da pesca.

Tutti i membri della spedizione s'imbarcarono sulla goletta NIKOLAJ da 50 tonellate, capitano Feodor Voronin, che partendo con essi ai 26 agosto, li portava dopo una traversata procellosa il 3 settembre 1874 di sera nel porto norvegese di Vardö, ricevutivi dalla popolazione in modo cordialissimo.

Al giorno dopo, la notizia telegrafica del felice ritorno del corpo di spedizione e dell'avvenuta scoperta delle nuove terre veniva a conoscenza di tutto il mondo civile e Sua Maestà

dietro istanza telegrafica si degnava di permettere che il complesso delle terre scoperte dalla spedizione polare austro-ungarica nel 1873 avesse da portare l'Augusto suo nome.

Uno però non fece più ritorno — avrebbe potuto dividere coi compagni suoi il meritato compenso a tante fatiche, a tanti perigli! Solitaria s'erge la tomba di Krisch sulle vette sferzate dalle raffiche boreali, nell'infinita e desolata solitudine degli estremi deserti polari, ma la sua memoria però non s'estinguerà mai — il nome suo sarà ricordato sempre e con onore.

Col piroscafo postale norvegese FINNMARKEN, la spedizione toccando Hammerstein, Tromsø, Tronhjem, Bergen, Christiansund arrivava nella notte del 22 settembre a Amburgo, accoltavi festosamente. Da qui le accoglienze festose si seguirono senza interruzioni; a Vienna specialmente le dimostrazioni si fecero addirittura entusiastiche, allorchè il corpo di spedizione fu ricevuto dalla cittadinanza al suo arrivo al Nordbahnhof ai 23 settembre 1874.

Festeggiati da tutto il mondo civile, insigniti da Sua Maestà l'Imperatore, gli esploratori

polari trovarono in ciò delle soddisfazioni che ben ricompensarono di tutti gli stenti, dei patimenti e dei pericoli sopportati per la durata di due anni e mezzo con coraggio e abnegazione ad incremento della scienza, ad onore della patria.

Sua Maestà degnavasi graziosamente di conferire: la croce di cavaliere dell'ordine di San Leopoldo ai due capi della spedizione, tenente di vascello (Linienachtsleutnant) Carlo Weyprecht e primotenente (Oberleutnant) Giulio Payer; l'ordine della corona ferrea di terza classe agli ufficiali della spedizione tenente di vascello (Linienachtsleutnant) Gustavo Brosch, alfiere di vascello (Linienachtsfähnrich) Edoardo Orel e al medico di reggimento della milizia ungherese (Honvedregimentsarzt) dott. Giulio Kepes. La croce di cavaliere dell'ordine di Francesco Giuseppe al capitano di lungo corso Pietro Lusina e al capitano norvegese Elling Carlsen; poi a tutte le persone della bassa forza della spedizione la croce d'argento del merito colla corona.

Ai 15 ottobre 1874 la spedizione si scioglieva.

Alle feste datesi a Pola al casino di marina in ricorrenza del venticinquesimo anniversario del felice ritorno della spedizione, si trovarono convenuti: degli ufficiali il dott. in filosofia Giulio cav. de Payer, il contrammiraglio (Kontreadmiral) Gustavo cav. de Brosch, il colonnello medico (Oberstabsarzt I. Kl.) dott. Giulio Kepes; della bassa forza d'allora: il capitano del Lloyd Scarpa, il nostromo superiore di porto Zaninovich, l'addetto forestale Haller, il macchinista Pospischill, i piloti di porto Lettis, Lukinovič, Palmić, Marolla, il servitore alla corte Orasch. Il venerando capitano Carlsen a Tromsø e il marinaio Latkovič erano impediti a prender parte al convegno.

Weyprecht che colle sue idee innovatrici sull'esplorazione artica s'era acquistato rinomanza mondiale, venne troppo presto rapito alla scienza ai 28 marzo 1881. Il nome suo vivrà e brillerà per sempre nell'andar dei tempi. Orel moriva parecchi anni dopo come amministratore del castello di Miramar.

Parecchi anni dopo l'avvenuta scoperta, la terra Francesco Giuseppe fu avvistata però non

raggiunta dalla nave olandese WILLEM BARENTS, poi visitata nel 1881 e 1882 dall'esploratore polare l'inglese B. Leigh-Smith il quale perduta la propria nave EIRA presso il Capo Flora nel 1882, passò l'inverno sulla costa sud-ovest della terra Francesco Giuseppe, ritornando in Inghilterra nel 1883.

Tempo dopo si stabiliva a Capo. Flora la spedizione inglese Jackson-Harmsworth ottimamente organizzata e diretta, che vi passò tre inverni. Nell'estate del 1896 il notissimo esploratore polare dott. Frithjof Nansen e il suo compagno tenente Johannsen dopo aver svernato nel 1895/96 su un'isola dell'arcipelago della terra Francesco Giuseppe, s'incontrarono col Jackson presso Capo Flora e ritornarono in Norvegia colla nave WINDWARD giunta per rifornire di viveri il Jackson, mentre questi abbandonava appena l'anno dopo la sua stazione di Capo Flora per far ritorno in Inghilterra. Una spedizione americana condotta da Wellmann svernò nel 1898/99 sul Capo Tegetthoff della terra Francesco Giuseppe, esplorò l'Austria-Sund ed eseguì il rilevamento completo della terra Wilczek.

Il capo di questa spedizione confermò i rilievi fatti dal Payer nel Austria-Sund, rettificò lo schizzo topografico della terra Wilczek tracciato dal Payer ed escluse, come già Nansen tempo indietro, l'esistenza del ghiacciaio Dove supposto dal Payer. Nell'epoca recente il duca degli Abruzzi colla nave STELLA POLARE passò l'inverno 1899/1900 nella baia Teplitz della terra Principe Ereditario Rodolfo.

Per merito della spedizione polare austro-ungarica del 1873 e colla scoperta della terra Francesco Giuseppe fu gettata una base nuova e importantissima per l'esplorazione delle regioni polari interne.

La storia di quest'esplorazione presenta un'altra pagina luminosa negli annali che ricordano le numerose e gloriose prestazioni dell'i. e r. marina di guerra.

1896.

10 Agosto.

La spedizione scientifica della nave di S. M. „Albatros“ caduta in un aguato nell'interno dell'isola di Guadalcanar.

Fra i numerosi raggruppamenti d'isole nell'arcipelago australiano, le isole Salomone contano fra le meno esplorate. Questa fila d'isole principia a 200 miglia marittime a nord-est della punta sud-est della Nuova Guinea, si prolunga dal quinto grado di lat. mer. fra i meridiani da 150 e 163° long. orientale verso sud-est e consta di sette isole maggiori e una ventina di minori. Le più frequentate e le più conosciute sono le isole di Choiseul e di Guadalcanar.

Queste isole di formazione vulcanica, presentano quasi sotto ogni riguardo la caratteristica

delle terre ancor del tutto selvaggie. Le tribù nere sono insidiose e selvaggie, dedite al cannibalismo, nutrono odio profondo (trattenuto soltanto dalla paura) contro i bianchi come anche contro quelli dei propri connazionali che vivendo alla costa furono sfiorati dai primi aliti della civiltà. Armati per lo più di frecce, lance, mazze e mannaie, altri di scudi di vimini, questi isolani del Mare del Sud vivono da nomadi in compagnie di 50—80 individui sotto gli ordini d'un capo dedicandosi quasi esclusivamente alla pesca e alla caccia; la gran passione per la guerra e per la preda forma la caratteristica principale di questi acerrimi nemici dei bianchi, non tenuti in freno che dalle ripetute punizioni loro inflitte da parte dei negozianti (Trader) dedicati al commercio del Koprah.

Siccome queste isole, coperte da selve, erano esplorate pochissimo in linea scientifica, così l'Imperiale Accademia delle Scienze di Vienna nel 1896 decideva d'inviare una spedizione col l'incarico di fare degli studi zoologici e botanici sulle isole Salomone, di studiarne la

struttura geologica come anche di rilevare la composizione dei giacimenti minerali.

Nell' intendimento di promuovere per quanto fosse possibile gli studi di questa spedizione l' i. e r. marina di guerra metteva a disposizione di quella e dirigeva verso l' isole Salomone la cannoniera ALBATROS nell'autunno del 1895 agli ordini del capitano di fregata (Fregattenkapitän) Giuseppe Mauler de Elisenau, allo scopo di portare colà i naturalisti delegati dal suaccennato istituto scientifico, di assisterli e difenderli durante le loro escursioni in terra, col mezzo d'una scorta armata. A geologo in capo e dirigente scientifico di questa spedizione fu prescelto dall' Imperiale Accademia delle Scienze uno dei suoi membri più esperti cioè lo scienziato Enrico bar. Foullon de Norbeeck d'anni 45, che accompagnato da due servitori s' imbarcava sulla cannoniera suddetta che ai 2 ottobre partiva da Pola per la fissata destinazione.

Navigando quasi sempre a vela, dopo un viaggio molto propizio, la nave arrivava ai 24 maggio 1896 nella baia di Thousand-Ship, visitava poi le isole S. George, Isabel e Savo del

gruppo delle isole Salomone passando poi da qui al Marau-Sund, porto situato alla costa sud-est dell'isola principale di Guadalcanar. Questo ancoraggio fu tosto abbandonato per portarsi sulla rada di Gora, avendo rilevato che da questa parte la penetrazione dell'incolto territorio interno e la scalata dei monti presentava minori difficoltà.

Dopo aver disposto l'occorrente per questo viaggio d'esplorazione, il comandante della nave ne fissava la partenza per il 6 agosto.

Lo sbarco del corpo di spedizione seguì alle 7.30 di mattina. Il comando militare era affidato all'alfiere di vascello (Linienschiffsfähnrich) Francesco Budik; facevano poi parte dello stato maggiore: il dirigente delle esplorazioni scientifiche barone de Foullon, poi come capi-plottoni i cadetti di marina (Seekadetten) di 2^a classe Armando de Beaufort e Massimiliano Rosen; della bassa forza: 5 sottoufficiali, 16 marinai, 2 servitori borghesi. Quattro indigeni della costa fungevano da guide.

L'equipaggiamento consisteva di viveri per otto giorni, di quattro tende portatili, di 40

cariche per ogni fucile e di materiale per fasciature. Il compito speciale di questa escursione comprendeva il traversare la pianura preposta alla catena montuosa principale, di raggiungere l'altipiano dei contrafforti, di salire poi sulla cima maggiore il Lions Head di 5500 piedi d'altezza per praticare poi le ricerche geologiche e mineralogiche. La durata della spedizione come pure la scelta del cammino da percorrere era rimessa — come in tutte le imprese di questo genere — al parere dei capi militari e scientifici della spedizione, anche per la ragione che in mancanza di carte precise e di altre nozioni non era possibile stabilire in precedenza le quote di marcia quotidiane.

Ai 9 di agosto, dopo 22 ore di marcia faticosissima compiuta attraverso il terreno impraticabile e coperto di boscaglie, potè essere raggiunto il punto prescelto dal barone de Foullon, come il più propizio per la salita e per la perlustrazione del monte Tatube preposto alla cima del Lions Head.

Già ai 8 d'agosto due marinai ammalati ai piedi in conseguenza della marcia faticosissima

dovettero essere rimandati alla costa agli ordini del cadetto di marina (Seekadett) Massimiliano Rosen con una scorta di sei uomini e d'un indigeno, di modo che il corpo di spedizione si era ridotto a 18 uomini armati di 11 fucili e 4 rivoltelle. Il barone de Foullon e i suoi due dipendenti non portavano armi; questi ultimi perchè occupati col trasporto degli istrumenti scientifici. I quattro indigeni erano armati di fucili Snider.

La riduzione del distaccamento prima della salita propriamente detta, era stata stabilita in precedenza. Si voleva in questo modo possibilare al gruppo principale della spedizione un soggiorno più lungo mercè le vettovaglie trasportate sino alle falde della montagna. Ai piedi del monte Tatube, a 7 leghe tedesche dalla costa e all'altezza di 950 metri sopra il livello del mare fu piantato l'accampamento nel giorno 9 agosto alle ore una del pomeriggio: furono erette due tende e organizzato il servizio di guardia, mentre due squadre di marinai avevano da procurare l'acqua e le legne e da preparare il pasto.

Appena giunto il distaccamento sul luogo stabilito per l'accampamento, dai monti circostanti

echeggiarono alle valli le ripetute grida d'indigeni, dalle guide del paese interpretate quali ammonimenti diretti alle donne di mettersi in salvo dagli invasori. Al dopomezzodì spuntarono dalle vicine alture i primi selvaggi (Buschmann, Boschimanni) a gruppi di 3 — 4, aumentando successivamente di numero sino ad arrivare a 18 di loro. Preso in debito riguardo le condizioni poco sicure l'alfiere di vascello (Linienschiffsfähnrich) Budik faceva radunare tosto il distaccamento intero. Dopo lunghi dialoghi scambiati coll'aiuto della guida indigena che faceva da interprete, il barone de Foullon spediva il suo servitore Nickel con sei stanghe di tabacco incontro a due vecchi selvaggi che per dimostrare i loro sentimenti amichevoli avevano volontariamente gettato da sè le loro armi e i loro scudi e che sembravano aver l'intenzione di volersi avvicinare senza mire ostili. Dopo ripetuti tentativi di riavvicinamento intramezzati da paurose fughe, fu alla fine possibile di stabilire relazioni amichevoli; i selvaggi richiesti di ciò promisero di mettere a disposizione della spedizione per la mattina seguente tre guide pratiche della salita al monte

Tatube. Il giorno stesso parecchi indigeni non armati visitarono ripetutamente l'accampamento, abbandonandolo regalati di parecchi doni.

Mentre l'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Budik in vista delle condizioni poco rassicuranti progettava di tentare la salita del monte Tatube con il distaccamento al completo, il barone de Foullon invece insisteva sul proprio divisamento di intraprendere la scalata soltanto con piccola scorta. Prima per la ragione che riteneva i sentieri montuosi della montagna ripida e dirupata accessibili solamente a poche persone, poi perchè secondo il suo modo di vedere l'ascesa di un distaccamento maggiore farebbe sospettare dello scopo dell'escursione.

Furono dunque invitati a farsi avanti coloro che volessero prender parte all'escursione; avrebbero avuto la preferenza quelli pratici di montagne. Furono prescelti a far parte della spedizione alpina i gabbieri (Marsgast) Maras e Skoda e i marinai Car, Lovrić e Babić; a questi s'unirono i servitori del barone de Foullon, Nickel e Krausz. Assieme a questi sette uomini provvisti d'una razione pel mezzogiorno il barone

de Foullon accompagnato dall'alfiere di vascello (Linienschiffsfähnrich) Budik intendeva d'iniziare alle 6 di mattina del 10 agosto la divisata salita. Gli otto uomini rimanenti e le tre guide indigene della costa agli ordini del cadetto di marina (Seekadett) Beaufort rimanevano alla guardia dell'accampamento alle falde del monte Tatube.

Nella notte precedente all'ascesa, le grida d'intesa degli indigeni andavano aumentando in modo allarmante, per cui l'alfiere di vascello (Linienschiffsfähnrich) Budik fece rinforzare le sentinelle dell'accampamento. Questo ufficiale vigilò sino alla mezzanotte col contingente destinato all'escursione pronto ad ogni sorpresa; alla mezzanotte il servizio di sicurezza fu assunto dalla guardia dell'accampamento. Alle 5 di mattina fu data la sveglia e distribuita la colazione calda. Subito dopo il levar del sole arrivarono al campo le tre guide richieste, ma causa dei ritardi subentrati nell'approvvigionamento d'acqua potabile la marcia principiò appena alle 7-30 a. m. All'opposto del giorno precedente i dintorni sembravano tranquilli; le grida erano cessate, il comportamento dei selvaggi era calmo, fiducioso e non

destava alcun sospetto. Tutto insomma indiziava a condizioni pacifiche e Foullon seppe con delle conclusioni logiche sul comportamento degli indigeni dissipare gli ultimi scrupoli del Budik.

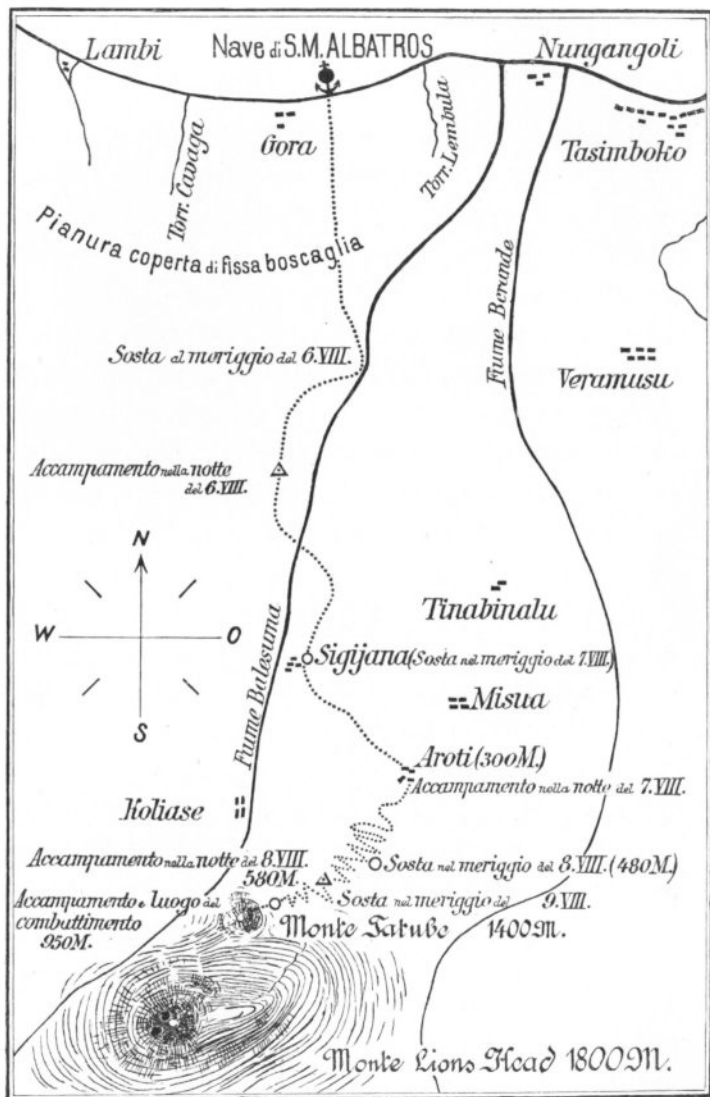
Prima della partenza della spedizione il comandante rinnovò l'ordine impartito alla sera prima, cioè di dividere il distaccamento in due turni di guardia e di tenere appostate quattro sentinelle agli angoli dell'accampamento.

L'avanzata procedeva nell'ordine seguente: Alla testa marciava una guida indigena col servitore Nickel, seguiva poi il barone Foullon con alla sua sinistra l'altro servitore Krausz, dopo questi venivano i cinque uomini della scorta, armato ognuno di fucile Mannlicher e quaranta cariche; la coda della truppa formavano altre due guide del paese. Veniva poi armato di rivoltella a sei colpi l'alfiere di vascello (Linien Schiffsführer) Budik che dal suo posto come ultimo era in grado di tenere assieme la comitiva con più facilità ed efficacia.

Principiò poi la salita su per le prime falde ripide e per sentieri stretti e sassosi; di tratto in tratto spuntavano dalle boscaglie circostanti

degli indigeni parte inermi, in parte armati di Tomahawks, unendosi alle guide indigene poste alla coda della truppa. Il barone Foullon spiegava questo fatto con la supposizione che gl'indigeni visto il numero preponderante dei nostri e temendo per la sorte delle guide, volessero all'occorrenza difenderli; supposizione questa non senza fondatezza, essendosi saputo per esperienza che sulle isole Salomone più volte non fu possibile ottenere una guida senza che si permettesse ai suoi aderenti — talvolta oltre alle venti persone — di fargli da scorta.

Dopo circa $\frac{3}{4}$ d'ora fu fatto sosta in un avvallamento roccioso; le borraccia furono riempite a un rivo d'acqua corrente e il barone Foullon approfittò della fermativa per rilevare l'altezza del luogo — 1040 m — mediante uno strumento tascabile. Durante il riposo un indigeno attempato offrì al comandante della spedizione la propria mazza in cambio della revoltella; proposta che non venne accettata. Mentre che l'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Budik richiesto di ciò mostrava al vecchio selvaggio la propria revoltella, ecco sbucare improvvisamente un



Tracciato della strada percorsa dalla spedizione della nave di S. M. ALBATROS sino al Lions Head.

selvaggio riccamente abbigliato che in tutta fretta scambiò delle parole con gl' indigeni che in numero di circa venti facevano corona. In questo momento echeggiarono due colpi di fucile dall'accampamento sottoposto. Appena udita questa detonazione ecco slanciarsi dalle boscaglie circostanti da 10 a 12 selvaggi, che brandendo delle mazze e dei Tomahawks assalgono la spedizione. Due selvaggi — uno dei quali era il menzionato individuo che voleva far cambio della propria mazza — attaccarono l'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Budik; ma mentre l'uno brandiva la mazza, il Budik lo freddava sul colpo sì che l'arma dell'avversario poté soltanto strisciare la sua spalla sinistra; il secondo indigeno armato di mannaia dopo il colpo di fuoco si dava alla fuga. Nel medesimo istante il barone de Foullon, il gabbiere (Marsgast) Maras e il marinaio Lovrić venivano feriti gravemente da colpi di Tomahawks stramazzaando a terra; soltanto il gabbiere (Marsgast) Skoda e i marinai Car e Babić rimasero illesi trovandosi in quel momento al riparo dell'attacco.

I due servitori Nickel e Krausz poterono

difendersi dai loro assalitori e atterrarono due selvaggi, uno dei quali si ebbe un colpo di revoltella dall'alfiere di vascello (Linienschiffsfähnrich) Budik allorquando tentò di riattaccare rialzandosi. Dopo che questo ufficiale ebbe aggiustato un terzo colpo di fuoco all'assalitore del gabbiere (Marsgast) Maras, gl' indigeni si diedero a fuga precipitosa inseguiti da nutrite scariche di fucileria sì da parte dei feriti che da parte degli illesi della spedizione, di modo che dovettero abbandonare sul terreno venti morti all'incirca. Al medesimo tempo l'echeggiare di scariche di fucileria dal sottoposto accampamento annunciavano che anche colà la lotta erasi impegnata.

Il barone de Foullon appoggiato ad un mazzino sanguinava da una ferita alla cervice larga e profonda e d'altra ferita alla spalla destra. Il gabbiere (Marsgast) Maras aveva riportato alla fronte una ferita grave dalla quale usciva una parte della massa cerebrale; il marinaio Lovrić era ferito all'ocipite, il servitore Nickel riportò alla schiena una lesione leggera da un colpo di Tomahawk attenuito dallo zaino che fu spaccato in due. L'alfiere di vascello (Linien-

schiffsfähnrich) Budik, il gabbriere (Marsgast) Skoda e i marinai Car e Babić come pure il servitore Krausz rimasti incolumi si diedero premura d'applicare ai feriti delle fasciature provvisorie, mentre che dall'accampamento ai piedi del monte rintronavano ancor sempre numerosi e singoli colpi d'arma di fuoco.

Durante le due ore di marcia impiegate nel ritorno — marcia estenuante e faticosissima attraverso il terreno incolto e impraticabile — i feriti diedero prova di costanza impareggiabile.

Arrivati all'accampamento trovarono morti il cadetto di marina (Seekadett) Beaufort, il marinaio infermiere (Sanitätsmatrose) Deković, il marinaio Chaloupka e una guida indigena della costa; feriti gravemente il sott'ufficiale guardiano (Waffenmaat) Neupor, i gabbrieri (Marsgasten) Curčić e Kovačević come {pure il marinaio Sepić; due uomini soltanto rimasero illesi. L'assalto fu eseguito allo stesso tempo e nello stesso modo come quello sul distaccamento principale; anche qui il terreno della lotta era coperto di numerosi cadaveri di negri uccisi; nella zuffa molti furono precipitati giù per la china.

L'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Budik dispose subitamente che il gabbiere (Marsgast) Skoda e i quattro marinai rimasti illesi assumessero il servizio di guardia dell'accampamento; poi applicò sì al barone Foullon che gemeva già affannosamente come pure agli altri feriti delle fasciature fisse. Per questa bisogna scarseggiava però il necessario materiale sanitario, perchè i feriti dell'accampamento ne avevano consumato già gran parte per loro stessi.

Frattanto dalle valli vicine risuonava lo strepito del tamburo di guerra onde si dovette pensare al ritorno e abbandonare al più presto quel territorio selvaggio e pieno d'insidie, dirigendosi verso la costa e la nave.

Alle ore 10-20 ant., un'ora e mezza dopo esser stato ferito, il barone de Foullon spirava nelle braccia dell'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Budik, che portata la salma sotto la tenda degli ufficiali, la avvolse in una coperta e la depose. Non era il caso di pensare a dare sepoltura agli altri caduti perchè il suolo consisteva di duro macigno e mancavano ordigni e l'occorrente mano d'opera. Ma anche il trasporto

dei feriti incontrò difficoltà rilevanti, causa mancanza di portatori e di mezzi di trasporto.

Con una tenda e due tronchi d'albero sottili fu preparata un barella abbastanza utilizzabile; il Maras vi fu coricato e abbandonata una gran parte dei viveri, incominciò in buon ordine la marcia di ritorno alle ore 11 ant. Dopo sei ore e mezza di marcia forzata e faticosissima poté esser raggiunto il sito dell'accampamento notturno dell' 8 agosto, senza esser stati molestati dai selvaggi.

Qui si fece la prima sosta, colla restrizione che degli otto uomini rimasti illesi sei dovevano essere sempre svegli e pronti al fuoco, mentre i due rimanenti potevano prender riposo per due ore sole.

All'alba dell' 11 agosto fu ripresa la marcia e continuata sino a Aroti sotto le stesse difficilissime condizioni del giorno precedente, arrivando così alla regione della popolazione costiera.

Stremato di forze e non più in caso di proseguire il cammino senza una sosta prolungata, il distaccamento fu costretto a pernottare per la seconda volta.

Il giorno dopo Johnny Paramatta, la fidata guida della spedizione, attraverso il territorio della costa veniva diretto a Gora sulla nave, con una relazione scritta dall'alfiere di vascello (Linien-schiffsfähnrich) Budik. Arrivò felicemente a bordo alle 3¹/₄ pom.

Mentre l'alfiere di vascello (Linien-schiffsfähnrich) Budik stava attendendo i soccorsi richiesti, ebbe la possibilità d'interrogare i sopravvissuti, sugli avvenimenti svoltisi nell'accampamento inferiore. Rilevò che dopo la partenza della spedizione, i fucili furono piramidati, gli uomini divisi in due gruppi e disposti per la colazione vicino ai due fuochi dell'accampamento colle revoltelle alla cintura però intascate, mentre degli indigeni in piccoli gruppi stavano all'intorno. All'improvviso sbucarono dei grossi drappelli di selvaggi che assalito il campo attaccarono coi Tomahawks dapprima le sentinelle coll'intenzione d'impossessarsi dei fucili. Quei marinai che non caddero sul momento colpiti per i primi, afferrarono i fucili e dopo una lunga lotta corpo a corpo che costò la vita a tre uomini del distaccamento e a 15 selvaggi, misero

in fuga gli aggressori. Ancor prima che arrivassero le notizie attese dalla costa, altre bande numerose di selvaggi si facevano vedere, di modo che l'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Budik si vide indotto di riprendere la marcia alle 9 a. m. nonostante lo sfinimento generale, per raggiungere almeno il paesello di Sigijana.

Per coprire la distanza di due ore che li separava dal villaggio, i feriti trascinandosi colle forze giunte agli estremi, impiegarono non meno di otto ore.

Allorchè l'indigeno Johnny Paramatta, portatore della triste novella e ferito lui pure arrivò con un canotto a bordo della nave S. M. ALBATROS, venne all'istante formato un secondo distaccamento di sbarco, provveduto di viveri per quattro giorni, fornito di barelle e di fasciature per i feriti. Furono incorporati alla spedizione l'alfiere di vascello (Linien Schiffsfähnrich) Gustavo cav. de Nauta, i cadetti di marina (Seekadetten) Massimiliano Rosen e Emanuele Dworsky come pure il medico di fregata (Fregattenarzt) Dr. Costantino Hiersche.

Alle 4 $\frac{1}{2}$ p. m. questa spedizione, agli

ordini dell' ufficiale al dettaglio (Gesamtdetail-offizier) tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Ferdinando Bublay, era pronta e partiva per raggiungere il primo gruppo, accompagnata dal rappresentante del governo inglese Mr. C. M. Woodford e da un suo funzionario.

A marcie accelerate s' arrivò al fiume Balisuna; dopo averlo passato al guado, per sentieri impraticabili attraverso la fitta boscaglia e sotto una pioggia torrenziale s' incontrava il primo corpo di spedizione appena passato il paesello di Sigijana. Dopo che il medico di bordo ebbe visitato e fasciato di nuovo i feriti, si dovette, causa il buio della notte piovosa che impediva un immediato ritorno sulla nave, provvedere ad un accampamento sicuro che fu guardato da un plotone intero di marinai. Ma poichè il medico di bordo insisteva sull' imbarco immediato dei feriti e poichè pel trasporto degli stessi non potevano servire che i marinai del secondo distaccamento, così il tenente di vascello (Linien-schiffsleutnant) Bublay dovette rinunciare pel momento al tentativo di ricuperare i caduti dal monte Tatube.

All'alba del 13 agosto il distaccamento continuava la marcia, trasportando i feriti fra gran difficoltà oltre i corsi d'acqua gonfiati dalle piogge, arrivando alla costa verso il mezzogiorno. Il tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Bublay e suoi compagni che con una marcia forzata avevano preceduto la colonna, attendevano già con tutti i preparativi disposti per l'imbarco della spedizione.

Nel pomeriggio dello stesso giorno il corpo di soccorso intraprese una seconda spedizione agli ordini del suddetto ufficiale per dar sepoltura ai caduti rimasti sul monte Tatube.

Sebbene il distaccamento già tanto affaticato avesse raggiunto il villaggio di Aroti già alle 8 di sera, pure al giorno dopo, nonostante ripetuti tentativi, non fu possibile trovare la via al monte Tatube, per la ragione che non fu possibile persuadere alcun indigeno a servire da guida.

Sprofondando nel terreno molle, intirizzati nei vestiti esposti da tre giorni alla pioggia, il distaccamento ebbe da lottare nell'avanzata con difficoltà terribili. Non potevasi perciò esporre il

distaccamento stremato da una marcia di 31 ora a ulteriori disagi e perigli connessi a una avanzata senza guida e direzione, tanto meno che i viveri portati non erano sufficienti per altri sei giorni che sarebbero stati necessari per portare a termine la spedizione progettata. Di più furono verificati dei casi di febbre e di lesioni ai piedi, di modo che il comandante del corpo di spedizione si vide costretto ad abbandonare l'avanzata.

Ai 14 agosto fu ripresa la via di ritorno e raggiunta la nave al dopomezzodì del giorno seguente. La nave di S. M. ALBATROS abbandonò tosto la rada di Gora, dirigendosi a vapore al Marau-Sund per potersi dedicare colà più efficacemente alla cura dei feriti in questa baia al riparo dei venti e del mare grosso.

In base all'osservazioni e all'esperienze fatte durante le marcie intraprese il tenente di vascello (Linien-schiffs-leutnant) Bublay riferì che la buona riuscita del trasporto dei feriti gravi durante la ritirata dal monte Tatube va ascritta unicamente alla condotta valorosa e avveduta dell'alfiere di vascello (Linien-schiffs-fähnrich)

Budik, il quale in condizioni tanto disperate fu quello che seppe salvare la vita della gente a lui affidata.

Da parte sua l'alfiere di vascello (Linien-schiffsfähnrich) Budik non fece meno di dar relazione del comportamento valoroso della sua gente in genere e specialmente della costanza dei feriti, segnalando fra questi come più encomiabili il marinaio di 2^a classe capo pezzo (V. M.) Lovrić, poi i gabbieri (Marsgasten) Curčić e Kovacević, come pure il marinaio Sepsić. I sud-detti assieme al gabbiero (Marsgast) Maras, gravemente ferito, diedero durante la marcia di ritorno tante e tali prove d'energia e di costanza, sì da doversi a loro principalmente il merito se il distaccamento potè essere ritirato a tempo dal territorio pericoloso e traditore.

Fra quelli rimasti illesi va rilevato il gabbiero (Marsgast) Skoda e i marinai di 1^a classe Babić e Car per dimostrato valore, perseveranza e sangue freddo durante la lotta nell'accampamento superiore, mentre il marinaio di 3^a classe Skaricic e il marinaio di 4^a Wagemann si distinsero pel loro comportamento eroico nell'accampamento

inferiore. Alla perdita complessiva di cinque uccisi (compreso l'indigeno), poi d'un ferito mortalmente, di cinque feriti gravemente e di due feriti leggeri stanno di fronte da parte degli indigeni 40 morti e un numero ben maggiore, ma non precisabile, di feriti. Da rilievi fatti tempo dopo, da parte del residente Mr. Woodford, all'imboscata parteciparono due tribù selvagge complessivamente nella forza da 250 a 300 uomini. Oltre ai due capi-tribù ne rimasero morti 40 e feriti circa 120 di loro.

Dopo che le condizioni del gabbiero (Marsgast) Pietro Maras ferito mortalmente, come pure degli altri feriti ebbero segnato un lieve miglioramento; la nave di S. M. ALBATROS partiva ai 3 settembre dal Marau-Sund per Cook-town. Da qui si poté spedire ai 11 settembre a Vienna la prima relazione telegrafica sull'accaduto. Il gabbiero (Marsgast) Maras gravemente ferito, fu trasportato in un ospedale militare inglese, ove il valoroso sottoufficiale soccombeva alle sue sofferenze tre giorni dopo.

Dopo un soggiorno di tre settimane, durante il quale guarirono tutti gli altri feriti, la nave

di S. M. ALBATROS per ordine ministeriale si recava sotto vapore a Sidney per concedere una sosta di riposo all'equipaggio per la durata di parecchie settimane. Frattanto arrivarono altri ordini riguardo il viaggio da continuarsi, e la nave proseguiva per la sua destinazione ai 21 gennaio 1897 dopo aver completato l'equipaggio con un distaccamento sopraggiunto. L'ALBATROS si recò dapprima per Hobart sulla Tasmania di nuovo nell'arcipelago Salomone e ritornò a Pola ai 7 marzo 1898 dopo aver toccato Thursday-Island, Penang e Singapore.

Sua Maestà Imperiale e Regia Apostolica con risoluzione sovrana del 20 dicembre 1896 si degnava di conferire, in riconoscimento del comportamento valoroso e esemplare dimostrato nell'azione svoltasi durante l'aggressione degli indigeni a Guadalcanar sulla spedizione scientifica della nave ALBATROS, l'ordine della corona ferrea di 3^a classe all'alfiere di vascello (Linien-schiffsfähnrich) Francesco Budik; la croce d'oro del merito colla corona al medico di fregata (Fregattenarzt) Dr. Costantino Hiersche; la medaglia d'argento al valore di 1^a classe: al

gabbieri (Marsgast) Pietro Curčić, al marinaio di 1^a classe Francesco Sepsic, al marinaio di 2^a classe (V. M.) Nicolò Lovrić, al marinaio di 4^a classe Rodolfo Wagemann. La medaglia d'argento al valore di 2^a classe: al gabbieri (Marsgast) Emanuele Skoda, al gabbieri (Marsgast) Antonio Kovačević, al marinaio di 1^a classe Mijo Babić, al marinaio di 1^a classe Giovanni Car, al marinaio di 3^a classe Giovanni Skaričić.

In pari tempo Sua Maestà Imperiale e Regia Apostolica si degnava di disporre che al tenente di vascello (Linienschiffsleutnant) Ferdinando Bublay venisse espressa la Sovrana soddisfazione.

L'i. e r. ministero della guerra, sezione della marina, esternò poi le sue lodi agli alfieri di vascello (Linienschiffsfähnrich) Gustavo cav. de Nauta e Ferdinando Schramm, come pure ai cadetti di marina (Seekadetten) di 2^a classe Massimiliano Rosen e Emanuele Dworski.

In memoria dei camerati caduti nell'adempimento del proprio dovere fu apposta nell'interno della chiesa della marina a Pola „Madonna del Mare“ un'appropriata lapide. Nel 1900 una

gran croce di porfido — frutto di diverse oblazioni — veniva eretta sul lido di Gora per cura del comandante la nave di S. M. LEOPARD capitano di fregata (Fregattenkapitän) Federico cav. Müller de Elblein.

La croce dell'altezza di 3 metri, di colore blu-grigiastro, sorge da un sito sgombro di vegetazione ben visibile dal mare, al confine orientale del villaggio di Teteré a $160^{\circ} 13' 51''$ long. or. e $9^{\circ} 24' 23''$ lat. mer. alla distanza di 45 m dalla costa, ed è cinta da una cancellata di ferro.

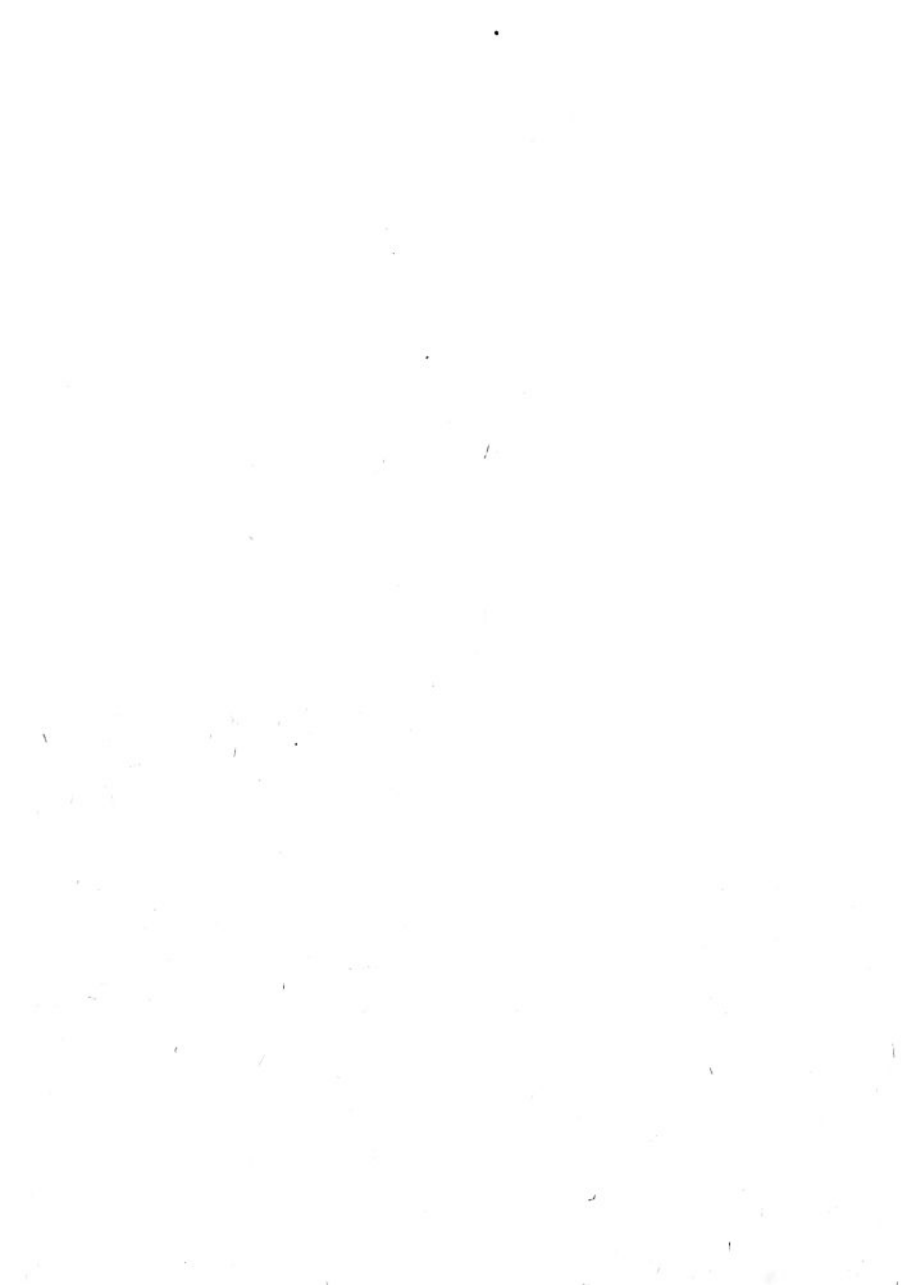
Ai 9 febbraio 1901 con la dovuta solennità, il monumento fu consegnato in custodia al capotribù Saki da Teteré alla presenza dell'equipaggio sbarcato dalla nave LEOPARD, che prese commiato dopo aver regalata abbondantemente la popolazione di Gora con dei doni conformi alle abitudini del paese.

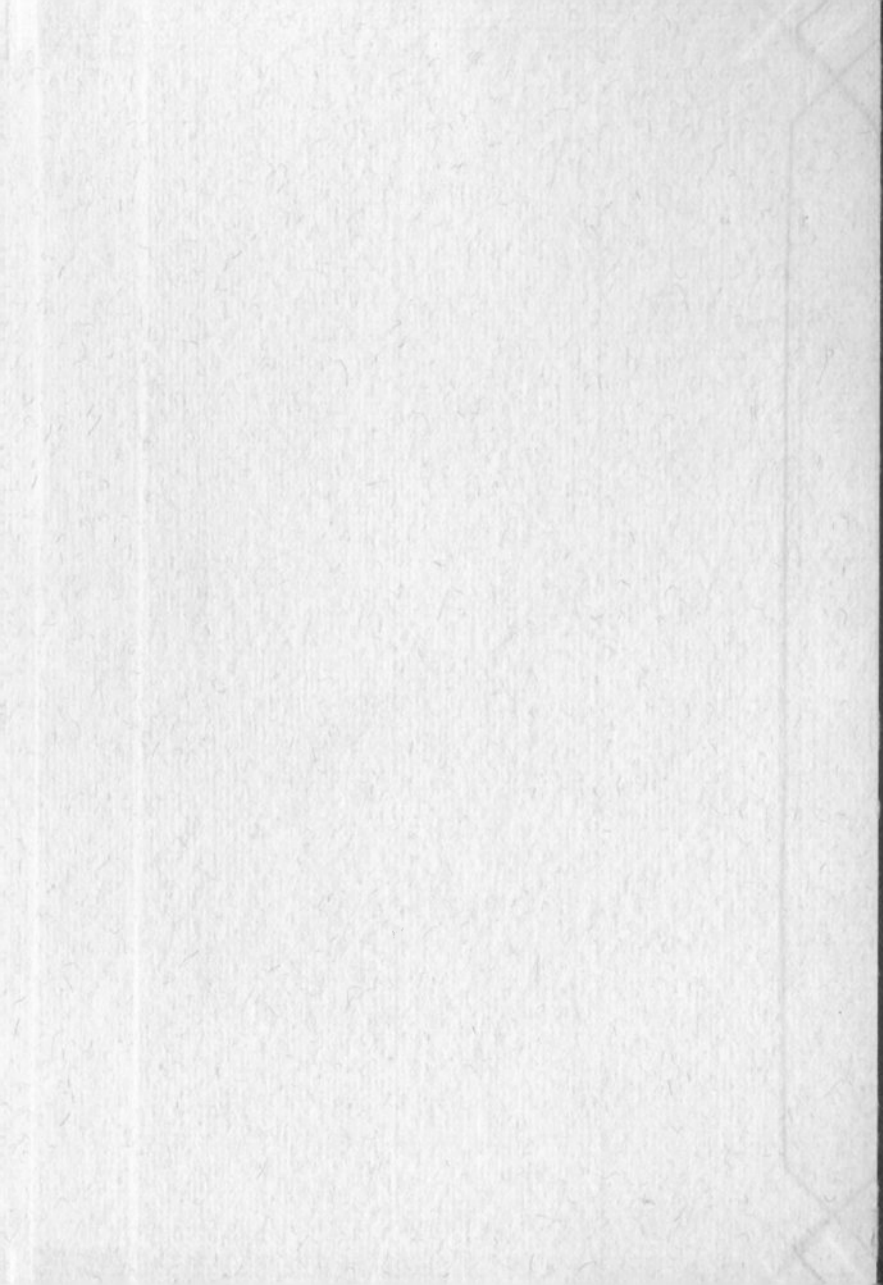
La croce commemorativa reca sulla parte anteriore, rispettivamente posteriore, l'iscrizioni seguenti:

In memoria
dei membri della spedizione della nave di S. M.
ALBATROS
caduti eroicamente nel combattimento alle falde
del monte Tatube al servizio della scienza
l' i. e r. marina da guerra
p o s e
1896.



Enrico barone Foullon de Norbeeck
geologo dirigente.
Armando de Beaufort, i. e r. cadetto di marina.
Gabbiera Pietro Maras.
Marinaio Giacomo Doković.
Marinaio Gustavo Chaloupka





SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA U PULI

HISTRICA

F - 569

IV.