

---

# La nave scuola a vela ‘Beethoven’

---

La formazione tecnico-pratica degli ufficiali della marina mercantile ha costituito un problema particolarmente sentito a cavallo del secolo, quando, uscendo da un lungo periodo di radicate tradizioni non più rispondenti, i progressi tecnici stavano rivoluzionando il mestiere.

Per il conseguimento del grado di capitano, la legislazione austriaca prevedeva come obbligatorio un certo periodo di navigazione su navi a vela, proprio quando queste stavano uscendo dalla scena marittima commerciale. L'obbligo veniva presto a cadere, ma il problema restava. Appariva sempre più difficile agli aspiranti ufficiali trovare un imbarco adatto, per cui le principali compagnie armatrici, soprattutto all'estero e con l'appoggio dei rispettivi governi, s'erano orientate sull'impiego di navi-scuola.

Il 20 dicembre 1900, il consigliere di stato von Vukocic avanzava in sede governativa un'interpellanza sull'allestimento di una nave a vela destinata a questo scopo. Negli anni 1903/1904, su iniziativa del consigliere di reggenza Arturo Vital, si formava con una ventina di adesioni un comitato di periti e di interessati per studiare l'attuazione pratica dell'iniziativa raccomandando la costituzione di una società per azioni con capitale da impiegare nella costruzione di un piccolo veliero (un brigantino) e nel relativo esercizio. Si intendeva che almeno una parte dei costi venisse coperta da operazioni commerciali.

A partire dal 1904, per interessamento dell'ispettore nautico dell'autorità marittima di Trieste, Bernhard Jülg, l'armatore E. A. Jasbitz accettava di imbarcare sulle sue due navi a vela *Orpheus* e *Beachdale* un certo numero di candidati, spesati completamente, cosicché gli stessi potevano disporre liberamente dei sussidi statali per l'equipaggiamento e per le loro necessità. Più tardi veniva approntata sul *Beachdale* una sistemazione per 12-14 cadetti. Ma nonostante un simile impegno, l'armatore Jasbitz non poté portare a termine l'iniziativa com'era

nelle buone intenzioni. Ciò a causa della penuria di ufficiali istruttori e per il fatto che il governo non aveva svolto opera promozionale per gli imbarchi. Nonostante alcune difficoltà, è rimasto in molti ufficiali un buon ricordo dell'iniziativa, senza la quale non avrebbero potuto trovare imbarco.

Nel 1908 era la stessa autorità governativa ad entrare in trattative con il Lloyd Austriaco secondo la quale lo stesso avrebbe dovuto mettere in servizio una nave-scuola a vela dietro equa sovvenzione. Le cose sembravano mettersi bene ma la questione finiva davanti ad un punto morto a causa di questioni finanziarie.

Nei circoli amatoriali, intanto, correvano lamentele circa l'insufficiente preparazione pratica degli ufficiali, che si sottoponevano soltanto ad un paio di guardie come cadetti, alla sorveglianza presso i boccaporti di carico e al disimpegno delle scritture d'ufficio, ad eventuale servizio tasse, e a lavori di pulizia e di pitturazione. Era troppo poco. I giovani venivano assegnati troppo presto a posti di responsabilità, si avevano primi ufficiali che a stento erano maggiori d'età e comandanti che a stento toccavano i trent'anni. Nella gerarchia dei piccoli armatori valevano più che altro i rapporti privati e le parentele, nessuna rotazione di grado e, non di rado, comandanti che a malapena avevano dato i loro esami e che non avevano più di 25 anni. Nella marina da guerra, dove non esistevano più le navi a vela, s'era ripiegato su imbarchi per servizio preliminare su torpediniere e simili piccoli navigli.

Molti erano del parere che una buona formazione pratica poteva essere assicurata soltanto dalle navi scuola a vela, o anche con macchina ausiliaria. Se tali navi dovevano anche espletare servizi commerciali, se i viaggi dovevano essere lunghi o corti, in oceano o nel Mediterraneo, se l'imbarco doveva avvenire durante le ferie o dopo il completamento degli studi, erano da considerarsi questioni di ordine secondario. Importante era che la nave fosse attrezzata con tutto quanto fosse necessario alla formazione degli ufficiali. Di ciò tutti gli armatori furono ben presto persuasi.

Nel maggio del 1913, per iniziativa dei Cosulich, si formava, a Trieste, *la Società Anonima Nave-Scuola* con il concorso dell'Austro Americana (Unione Austriaca di Navigazione già Austro Americana e Fratelli Cosulich), del Lloyd Austriaco, della Tripovich e Co. e della Libera Triestina (NLT), cui il governo assicurava assenso e sovvenzioni da parte dei dicasteri dell'istruzione e del commercio. Non era il caso di passare la commessa di costruzione ad un cantiere, si decideva l'acquisto di un veliero già in mare e la scelta cadeva sul **Beethoven**, che si trovava in disarmo a Genova sotto bandiera norvegese.

Agli inizi del mese di giugno si recava nel capoluogo ligure il capitano Augusto Cosulich col compito di provvedere sia alle pratiche richieste dall'acquisto e dal "passavanti", tramite l'i.r. Consolato Generale d'Austria e d'Unghere-

ria, sia al riallestimento e al conveniente adattamento del veliero alla nuova sua funzione, con una spesa complessiva di 300.000 corone.

**Il Beethoven** aveva già una sua storia.

Era stato costruito, insieme al gemello Mozart, nel 1904 presso i Gangemouth & Greenock Dockyard Co. di Greenock con l'attrezzatura di schooner a 4 alberi. Scafo in acciaio, massima classe del Lloyd's Register come *barquetine*, cioè con l'albero di trinchetto a vele quadre e gli altri tre a vele auriche. Primo armatore era stato A.C. de Freitas & Co. di Amburgo, che nel 1910 lo aveva passato al norvegese Daniel Steen di Tömberg, il quale lo aveva impiegato soltanto in alcuni viaggi lasciandolo poi, come detto, a Genova.

Ecco il testo integrale della richiesta avanzata dal cap. Augusto Cosulich al consolato di Genova:

«La sottoscritta Società di Navigazione "Nave Scuola - Società di Navigazione" con sede a Trieste, ha testé acquistato il barquetine denominato "Beethoven" di bandiera norvegese, di tonnellate di registro brutto 2.008, di tonnellate di registro netto 1.858, classificato nel "Lloyd Register" con la più alta classe: 100 A.I., attualmente vuoto nel porto di Genova. La sottoscritta si pregia di unire i seguenti documenti comprovanti la sua proprietà:

- a) Contratto di compravendita, vidimato dall' I.R. Consolato di Austria e Ungheria in Christiania;
- b) Certificato dichiarante che detta nave è libera di qualsiasi ipoteca ecc.;
- c) Certificato dichiarante l'annullamento della detta nave dal Registro Norvegese.

La sottoscritta prega codesto inclito I.R. Consolato Generale di voler favorire il rilascio del "Passavanti" per poter inalberare la bandiera Austro-Ungarica, ed in pari tempo si obbliga a fare le dovute pratiche presso l'I.R. Governo Marittimo di Trieste per l'Iscrizione della nave nei registri austro ungarici sotto il nome di "4 alberi barquetine 'Beethoven', registrandola nel porto di appartenenza: Trieste".

Il capitano destinato al comando del sopra detto bastimento è precisamente il capitano Vittorio Orschulek da Biala. La nave è di prossima partenza (vuota) da Genova per Cadice, dove caricherà un carico di sale per Montevideo e, in considerazione del sovraesposto, la sottoscritta prega sia rilasciato il Passavanti con gentile sollecitudine. Con sentiti ringraziamenti in anticipo, devotissimi.

Società anonima di navigazione Nave Scuola "Beethoven" Trieste.

Augusto Cosulich m.p. Genova 6 giugno 1913.»

Espletate le pratiche, il capitano Cosulich era tornato a Trieste e il veliero era andato a Cadice. Qui arrivava anche l'ingegnere R. Cucagna, professore della

sezione nautica dell'Accademia di Commercio e di Nautica, mandato in visita dal Ministero del Commercio. Dalla relazione da lui sottoscritta si ricava quanto segue:

**Dimensioni principali:**

<b>- lunghezza tra le pp</b>	<b>m</b>	<b>79.25</b>
<b>- larghezza massima</b>	<b>m.</b>	<b>12.35</b>
<b>- altezza</b>	<b>m.</b>	<b>7.77</b>
<b>- pescaggio alla linea di carico</b>	<b>m.</b>	<b>6.55</b>
<b>- portata netta</b>		<b>3,250 tonn</b>
<b>- tonnellaggio lordo di stazza</b>		<b>2,038 tonn di registro</b>
<b>- tonnellaggio netto di stazza</b>		<b>1,858 tonn di registro</b>
<b>- altezza metacentrica</b>		<b>0.66</b>

La *Beethoven* era munita di chiglia a trave, prua a clipper, poppa rotonda, un solo ponte con tavolato in *pitchpine*, alta impavesata munita dei prescritti ombrinali. Per assicurare la stabilità a vuoto, si trovava a mezza nave, tra l'albero maestro e l'albero di mezzana, una cassa della capacità di 805 tonn, che andava da bordo a bordo, utilizzabile anche per la zavorra liquida. Sulla base delle esperienze fatte dai velieri moderni, la zavorra a nave scarica doveva essere pari al 35% della portata, ma nel caso del *Beethoven* era di 1200 tonn per cui si dovevano imbarcare all'occorrenza altre 400 tonnellate di zavorra.

La menzionata cassa si elevava dalla chiglia sino al baglio di coperta ed era munita, al fine di impedire i colpi dell'acqua, di una paratia di sbattimento longitudinale. Il riempimento avveniva a mezzo di una valvola Kingston e il vuotamento con una pompa a mano. I depositi di acqua potabile erano apprestati per una scorta di 48 tonnellate. Le scialuppe di salvataggio avevano la capienza di 72 uomini.

Gli alberi erano d'acciaio, il trinchetto portava 5 pennoni per vele quadre, gli altri erano alberi a palo. Dopo l'acquisto della nave, l'albero di maestra era stato munito di 2 pennoni (vela e controvela di saccone) onde poter aumentare la superficie velica in caso di venti leggeri. I bracci dei pennoni delle vele quadre facevano capo ai piedi dell'albero di maestra. Le manovre potevano essere eseguite sia con un verricello a vapore che a mano. Per le scotte delle rande si usavano i verricelli.

L'equipaggio era composto dal comandante, 3 ufficiali, 16 uomini cui si aggiungevano i cadetti. L'equipaggiamento di bussole e simili strumenti nautici ed espedienti era numeroso, avuto riguardo allo scopo didattico.

Nel cassero di poppa si trovavano l'alloggio del comandante, una sala da pranzo, bagno e gabinetto; 3 cabine per gli ufficiali, la loro mensa, una cabina di riserva, la dispensa, la farmacia, servizi igienici, e due cabine per sottufficiali. Vi era qui anche una sistemazione provvisoria per l'ufficiale istruttore e per il medico.

Tra l'albero di trinchetto e quello di maestra si trovava una grande tuga, la parte anteriore della quale serviva da alloggio per l'equipaggio; il resto era occupato dalla caldaia ausiliaria, dall'apparato antincendio a vapore, dalla pompa per la caldaia e da un argano a vapore. Sotto si trovavano i diversi depositi, l'ospedale con due letti e i servizi igienici dell'equipaggio.

Per l'alloggio dei cadetti era stata ricavata nella parte poppiera, tra i due ponti, una sala lunga m. 7,2, larga m. 11,2 e alta m. 2, capace di accogliere 24 cadetti. Apparendo insufficiente l'illuminazione a mezzo di oublots di fiancata, veniva aperto all'ultimo momento un lucernario sul soffitto, migliorando così anche la ventilazione.

Il Prof. Cucagna raccomandava, infine, la sistemazione di un locale per lo stato maggiore, un ampliamento della capienza fino a 40 cadetti e l'imbarco di una macchina ausiliaria con due motori diesel di circa 300 HP, che avrebbero permesso un risparmio dal 20 al 30% delle spese di rimorchio. Da ultimo raccomandava che una delle lance di salvataggio venisse munita di motore.

In base agli accordi raggiunti, il governo avrebbe dovuto contribuire con 2/3 alla copertura del deficit, fino ad un massimo di 60.000 corone, e di versare la somma di 500 corone per ogni cadetto imbarcato mettendo così in grado la nave - scuola di adempiere scrupolosamente alla sua funzione. Le trattative non erano con questo concluse, bisognava anche formulare uno statuto ed un piano d'istruzione sicchè il primo viaggio aveva un carattere provvisorio e il risultato poteva fornire elementi di giudizio per il seguito.

A Cadice venivano mandati dalle scuole nautiche anche alcuni candidati. Molti non si presentarono a causa dell'alto costo del prescritto equipaggiamento, della lunghezza del viaggio e della mancanza della determinazione dei diritti e dei doveri. I ritardatari prendevano imbarco a Montevideo e tra questi alcuni dovevano ancora assolvere l'Accademia di Trieste (corso abiturienti, cioè candidati agli esami finali).

Del movimento veniva data notizia dai giornali di Trieste come segue:

- Gli aspiranti all'imbarco dovevano presentare domanda al Comitato Nave-Scuola non oltre il 5 giugno
- La nave salpava vuota da Genova il 24 giugno 1913 per Cadice dove

attendeva i cadetti

- 3 luglio, i cadetti destinati all'imbarco partivano da Trieste con il piroscafo *Oceania* dell'Austro Americana

- Un secondo gruppo partiva il 24 luglio. Si trattava dei giovani di Lussinpiccolo, dove gli esami erano terminati il 7 luglio (a Trieste il 1° luglio).

- Imbarcati i cadetti, la *Beethoven* salpava per Montevideo il 9 agosto.

- Il Comitato Nave-Scuola comunicava, il 17 agosto, che si accettavano ancora iscrizioni a tutto il 1° settembre trovandosi ancora dei posti liberi. Gli ultimi cadetti venivano trasportati gratuitamente con il piroscafo *Francesca* dell'Austro-Americana fino a Montevideo ma con l'obbligo di servizio come marinai.

La partenza avveniva il 4 settembre.

- Dopo 50 giorni di navigazione, la nave scuola stava in attesa a Montevideo.

- Appena arrivati, gli ultimi cadetti venivano imbarcati il 27 ottobre e per l'occasione aveva luogo una festa con la partecipazione delle autorità locali e i rappresentanti del governo austro-ungarico. Tra gli altri Antonio Cosulich, rappresentante dell'Unione Austriaca di Navigazione a Buenos Aires.

- 23 novembre, partenza della *Beethoven* per New Castle N.W.S. (Australia).

- Dopo un viaggio di 62 giorni, il veliero raggiungeva il porto australiano. Rimaneva in sosta per caricare 3.104 tonnellate di carbone Hebburn (distillazione per gas illuminante) per Valparaiso. La sosta si prolungava più del previsto a causa di un lungo sciopero dei minatori.

### Si trovavano a bordo le seguenti persone:

- capitano Vittorio Orschulek,	comandante
- capitano Giovanni Cosulich	Primo Ufficiale
- capitano Kurt Gessner,	Secondo Ufficiale
- capitano Vinco Afric,	Terzo Ufficiale
- Carlo Gianoni,	nostromo
- Hermann Schöneboon,	carpentiere
- Chiriaco Passais,	timoniere
- Giovanni Martinic,	"
- Stefano Batistic,	"
- Cristo Ladus,	"
- Michele Demetrio,	"
- Filippo Sredavich,	"
- Giovanni Lombardi,	"
- Angelo Grignani,	giovane

- Rodolfo Butoraz,	"
- Teodoro Michele,	"
- Renato Decarli,	cuoco
- Ante Bozovic,	cameriere
- Amedeo Bruni, di Trieste	cadetto
- Giuseppe Cippico, di Zara, Sc.Naut.Cattaro	"
- Giovanni Gherbaz, di Monfalcone, " Lussinpiccolo	"
- Latino Orfei, di Zara, Sc.Naut.Lussinpiccolo	"
- Francesco de Savorgnan, di Gorizia, Sc.Reale Superiore	"
- Ranco Lazarevich, di Cattaro, Sc.Naut.Cattaro	"
- Egone Citterich, di Trieste, Scuola Cittadina	"
- Pietro Godainich, di Istro, Ginnasio	"
- Rodolfo Schäffer, di Semlino, Corso Abiturienti	"
- Eugen Kaiser, di Königinhof	"
- Eugenio Rinaldi, di Trieste, Istituto Tecnico Udine	"
- Claudius Schiller, di Urfahr, Sc.Reale Superiore	"
- Franz Purner, di Oberndorf,	" "
- Tiziano Culot, di Gorizia,	" " "
- Max Hayd, di Friesach	" " "
- Valentin Pasterk, di Klagenfurt,	" "
- Milan Dolinar, di Radmannsdorf	" "
- Josef Tinnhofer, di Bodenbach,	" "
- Heinrich Zamba, di Vienna, Scuola Media di Economia Rurale,"	

La lunga sosta aveva favorito i contatti locali e alcuni membri dell'equipaggio avevano trovato conveniente disertare secondo una pratica assai diffusa in quel tempo, in cerca di fortuna o vittime di raggiri di arruolatori di pochi scrupoli che procuravano marinai alle navi a corto di equipaggio.

Il *Beethoven* salpava finalmente il 29 marzo 1914 verso un porto che non sarà mai raggiunto.

Il comandante Orschulek aveva davanti a sé una distesa di 8.400 miglia di oceano percorribile normalmente in 60 / 70 giorni di navigazione. Indirizzava la prua a levante lungo i 40 gradi di latitudine o, più a sud, lungo i 50 gradi per avvalersi dei venti che soffiano costantemente in quelle plaghe considerate le più tempestose del mondo, tanto che quelle latitudini erano conosciute dai naviganti come i “*Quaranta ruggenti*” o i “*Cinquanta urlanti*” .

In un punto imprecisato lungo la sua rotta, il veliero scompariva nel nulla senza lasciare la minima traccia. Il capitano G. Zagabria, che a suo tempo aveva navigato con il comandante cap-hornier Poldrugo, ha scritto in proposito:

«A prima vista l’attrezzatura della “Beethoven”, un composito di pennoni classici e di boma da goletta americana, di pratica innovazione, può destar dubbi su stabilità, metacentri e centri velici nelle varie andature. Ma le snelle armoniose linee di scafo confermano trattarsi di veliero celere, non greve ma altamente flottante sulle cime d’onda, parante senza strapazzo l’urto e le bordate dei marosi, senza bere o imbarcare ondate in coperta.

«Il responso al riguardo spetta però a chi lo sperimentò sotto vela. Vero è che il suo gemello “Mozart” ad opera dei suoi navigatori lasciò pagine piacevoli di letteratura e storia sulla vela di allora.

«Questa traversata i nostri tanti velieri la coprivano in circa 45 - 55 dì nelle varie stagioni ed era quasi una rotta abituale .... Ora mai dimenticherò che: *Chi è in mare naviga e chi in terra giudica* - sia pure da marinaio appiedato. Cercherò prudente, le testimonianze e sono uniche quelle metereologiche per poter congetturare, non sentenziare, sulle ipotetiche cause che han potuto cagionare la misteriosa scomparsa, il dramma tutt’ora avvolto nel silenzio più profondo dello stesso mare che ne fu l’artefice e, ancor geloso, lo cela e non lo rivela.

«La rottiera da New Castle (a) a Tantal (c) poteva tracciarsi sia da N che da S della Nuova Zelanda.

«Nel gennaio però, piena estate australe, più confacente era spostarsi lestamente via dalla zona infausta delle traiettorie di translazione degli uragani ‘tropicali’, ove su cento dì ben trenta son tempestosi, dichiarano le statistiche degli osservatori meteo degli USA.

«La rottiera N esponeva i barchi maggiormente al flagello degli uragani dei tropici ma era più breve in miglia. La traversata da sud, dopo lasciata la zona pericolosa - tasmano neozelandese - prestamente favoriva per venti e correnti australi da Ovest se anche esigeva buona guardia per incontri di iceberg vaganti fin sopra il 47° di lat.ne Sud, portati dalle correnti.

.....

«Ignota è la rotta su cui (la “Beethoven”) s’avventurò e dove sventuratamente scomparve.

«Inammissibile appare qualche falla latente e / o un supposto sovraccarico per quelle note severissime regole dei *B. of T.* inglesi che imperavano anche nei Dominions. (Vedi nota).



«Un eventuale incendio avrebbe lasciato un “tizzone rottame” e qualche scappato naufrago; contro l’auto combustione carboni quei prodi marittimi sapevano manovrare all’emergenza ed avevano due scialuppe nelle quali sapevano starci marinescamente, abilitati ad ogni frangente.

«Ogni possibile investimento con uno iceberg avrebbe lasciato in relitto, una reliquia almeno, che le correnti - calde o fredde - avrebbero trascinato fin le coste neozelandesi o cilene, con qualche probabile messaggio in bottiglia .....

«Niente! Nessun indizio restò fuorché sgomento e vuoto; il vuoto torricelliano assoluto del barometro buono, che tuttavia precipita basso basso quando ormai l’uragano col suo centro è alla massima vicinanza e la meteora avvolge la nave sorpresa, che ignora la sua posizione rispetto al centro mentre gli elementi, ormai scatenati, violenti e tempestosi, infuriano in un terribile turbinio che pare unisca cielo e mare in un tutt’uno tremendo dalle sembianze apocalittiche entro una zona fortunatamente non vasta, sui 60 - 90 mg, in cui regna, incredibile e paurosa, calma di venti e mare confuso nello spazio centrale, nell’occhio dell’uragano.

«A volte i segni precursori, quali il lungo mar-foresto, i cirri rosso-rame e le irregolarità diurne di pressione possono mancare.

«Così, se inavvertiti i segni, il veliero è sopraffatto dal turbine e sue terrificanti raffiche, avrà strappate, sfilacciate le vele della pur migliore olona e sarà malauguratamente disalberato. Condannato a questa avaria, la massima sventura velica, esso, non più manovrabile, deriverà - scarrocierà senza governo nel caos spaventoso dei marosi iràti, tra le onde incrociate confuse, non più sinusoidi ma piramidiformi, che nel dissolversi per caduta grave tutto ruotano sfasciandosi e sfasciando ogni struttura di coperta, casseri, castello e boccaporti, smantellando le ossature robuste dell’unità trasformata in rottame-relitto condannato, nel muto silenzio marino, alla scomparsa per naufragio.»

Dopo tre mesi di silenzio, evidenziandosi il ritardo nella comparsa al porto d’arrivo, i giornali triestini cominciarono a parlare del veliero. Dapprima senza allarmismi: ...“Tale ritardo non può affatto impensierire, il capitano probabilmente avrà pensato di traversare l’Oceano Pacifico mantenendo la rotta intorno al 30-35 di latitudine Sud, dove è facile entrare in una zona di calme che può durare dei mesi” (“La Rivista”, 15 luglio 1914).

“Da parecchie parti, e specialmente da persone che hanno figli imbarcati sulla nave scuola mercantile *Beethoven*, ci vengono chieste informazioni sul viaggio della nave stessa, della quale da alcune settimane mancano notizie.... Il caso non è infrequente ai velieri in viaggio dall’Australia per le coste sud-americane del Pacifico, per cui i competenti ritengono intempestiva l’apprensione sulla sorte della nave. La Direzione dell’Austro-Americana alla quale fa capo il Comitato degli Armatori, proprietario della nave, del resto, ha già provveduto per avere notizie sulla situazione della nave, che si crede immobilizzata nel Pacifico da calme di vento” (Il Piccolo, 23 luglio 1914).

“Nel mentre non desideriamo esternare degli apprezzamenti precipitati sul viaggio di questo veliero, ciononostante dato che finora non si ha nessuna notizia, vi è motivo di essere preoccupati” (La Rivista, 14 agosto 1914). La stessa rivista scriveva inoltre: “Riflettendosi ponderatamente si deve supporre che la mancanza di notizie del Beethoven (ora conta 140 giorni di viaggio) non può dipendere da contrarietà atmosferiche, ma da qualche accidente successo a bordo, il quale diminuì al bastimento la sua efficienza velica, per cui è costretto a camminare lentamente. E tali casi gli annali della marineria velica ne ricordano a centinaia ... Cosicché si può ancora sperare che il *Beethoven* arrivi a salvamento”.

Nei mesi di settembre e ottobre la tragica realtà non poteva più alimentare illusioni superandosi ormai sensibilmente i 178 giorni di viaggio.

Il 15 dicembre 1914, alla fine di ogni più ostinata volontà di speranza, appariva sui giornali il seguente comunicato : "Ad onta delle comunicazioni internazionali interrotte dallo scoppio delle ostilità, il Comitato degli Armatori fece le più attive ricerche per ottenere notizie sulla nave-scuola Beethoven. L'esito fu purtroppo negativo in maniera che ormai dopo oltre 250 giorni di viaggio si devono considerare perduti il bastimento e tutto l'equipaggio. La durata del viaggio avrebbe dovuto essere di circa 60 giorni. Senonché nella seconda metà di maggio imperversarono forti uragani nella costa cilena che probabilmente avranno causato la perdita della *Beethoven*, per cui il Lloyd's Weekly Index la registrò come scomparsa".

La dichiarazione ufficiale di nave dispersa figura, infatti, tanto nel “Lloyd's Weekly Shipping Index” quanto nel “Lloyd's List & Shipping Gazette” del 19 novembre 1914 (n 3556 di registro dei battelli dispersi) su domanda presentata l'11 novembre da L.W. Hammond, mediatore del carico di carbone.

La famiglia Cosulich annunciava ufficialmente la scomparsa del capitano Giovanni, ventiquattrenne, il 15 dicembre, con la celebrazione di una messa di suffragio da tenersi nella chiesa parrocchiale di Roiano il 19 dicembre.

Alle famiglie colpite non rimaneva poi che la rassegnazione, turbata per un momento, nel 1916, da una assurda notizia, non verificata, allorché il capitano zaratino Mircovich, che era stato compagno del cadetto Latino Orfei, scriveva al padre dello stesso di aver saputo, in Spagna, dove era stato sorpreso con la sua nave dalla guerra, che alcuni naufraghi della *Beethoven* s'erano salvati raggiungendo l'isola polinesiana di Pitcairn.

Nota

Dai piani generali della nave si rileva che esisteva a murata in corrispondenza della stiva n3 (anche uso zavorra), un portellone apribile verso l'esterno e sistemato all'altezza della linea massima di immersione, quindi, con nave sotto vela ed a pieno carico, certamente completa-

mente sotto acqua! Una cattiva tenuta od avaria di questo portellone poteva portare alla perdita della nave. (E. Gellner)

## Appendice

Jürgen Meyer - Hamburgs Segelschiffe 1795-1945  
Heinemann, Norderstedt, 1971  
A.C. de Freitas & Co.

.....

Nell'anno 1903-1904, A.C. de Freitas & Co. fecero costruire dalla Compagnia Greenock & Grangemouth Dockyard due grandi quattroalberi in acciaio attrezzati a nave-goletta (barkentine), che presero il nome di "Beethoven" e "Mozart". Erano gemelli ed avevano un dislocamento di 2.005 tonn.

Il Beethoven viaggiò al comando dei capitani H. Jolles, B. Rubarth, O. Schmidt e J. Mahn, mentre O. Schmidt e P. Justi comandarono il Mozart. Fino ad allora non si aveva in Germania alcuna esperienza con tale tipo di nave, non si sapeva neanche se avrebbe fatto buona prova. Nondimeno il viaggio inaugurale si svolse in modo assolutamente normale.

Il Beethoven impiegava da Port Talbot a Callao 95 giorni, tempo che in ogni modo si poteva considerare buono, e il Mozart metteva 105 giorni da Falmouth a Iquique.

Alcuni viaggi effettuati dai due velieri :  
**Beethoven**

*cap. Jolles*

<b>1904, Lizard - Iquique</b>	<b>123 giorni</b>
<b>1905, Caleta Buena - Genova</b>	<b>146</b>
<b>1905, Tocopilla - Lizard</b>	<b>117</b>

*cap. Schmidt*

<b>1907, Port Talbot - Pisagua</b>	<b>107</b>
------------------------------------	------------

*cap. Rubarth*

<b>1909, Pisagua- Falmouth</b>	<b>143</b>
--------------------------------	------------

### **Mozart**

*cap. Schmidt*

<b>1905, Port Talbot - Junin</b>	<b>89</b>
----------------------------------	-----------

<b>1905/6, Iquique - Manica</b>	<b>99</b>
---------------------------------	-----------

*cap. Justi*

<b>1907, Pisagua - Sidney</b>	<b>63</b>
-------------------------------	-----------

<b>1907, Sidney - Iquique</b>	<b>48</b>
-------------------------------	-----------

<b>1908, Iquique - Newcastle (A)</b>	<b>68</b>
--------------------------------------	-----------

<b>1908, Tantal - Lizard</b>	<b>105</b>
------------------------------	------------

Entrambe le navi avevano un equipaggio formato da un capitano, tre ufficiali, un nocchiero, un mastro d'ascia, un cuoco, un cameriere, otto marinai e dodici cadetti. Costoro pagavano per l'istruzione che ricevevano e non godevano di alcun compenso. Pertanto entrambi i velieri potevano essere considerati come navi scuola mercantile. <sup>1</sup>

Allorché nell'anno 1910-11 la ditta A.C. de Freitas & Co. rinunciava all'armamento (esiste tutt'ora come casa d'importazione ed esportazione), il Mozart passava alla compagnia Schütler & Maack. Il Beethoven veniva invece venduto in Tönsberg a Daniel Steen, ma nel 1913 passava, per 13.250 sterline, alla S.A. Nave Scuola in Trieste. Essa manteneva il suo nome e, al comando del capitano

---

<sup>1</sup> A differenza di quanto avveniva secondo le norme vigenti in Austria-Ungheria, il periodo di imbarco era computato nell'anno scolastico.

Vittorio Orschulek, con il primo ufficiale Giovanni Cosulich e un equipaggio di 35 uomini, 19 dei quali cadetti, si metteva alla vela, il 29 marzo 1914, verso Valparaiso partendo da Newcastle (A) con un carico di 3.103 tonn. di carbone.

Durante questo viaggio la bella nave si è persa corpo e beni sparendo nel nulla.

## Fonti e bibliografia

- Documenti dell'Archivio di Stato di Trieste
- Luigi Miotto, La tragedia della nave-scuola "Beethoven" nella stampa triestina degli anni 1913/1914. "La Porta Orientale", maggio-giugno 1972
- G. Zagabria, La tragica scomparsa del "Beethoven". "Difesa Adriatica", 8-18 febbraio 1972.
- Giustino Poli, La nave-scuola "Beethoven". "Difesa Adriatica", 4-14 marzo 1972.
- Aldo Cherini, Il veliero-scuola "Beethoven" scomparve nei mari del Sud. "Voce Giuliana", 16 maggio 1976.
- Edmund Kassegger, Über die Heranbildung der Seeoffiziere unserer Handelsmarine. II Die Schulschifffrage. "Die Flagge", n6,19..
- Franz F. Bilzer, Das Segelschulschiff "Beethoven". "Marine Gestern, Heute", giugno 1980.
- Ernesto Gellner, disegni tecnici e modello scala

1:200.