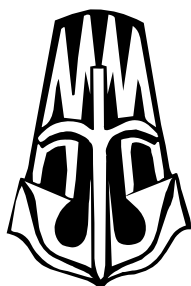


Associazione Marinara «Aldebaran»
Trieste

Aldo Cherini

IL LITORALE CESAREO AUSTRIACO
E LA DIFESA A MARE



Quaderno AMA
Trieste 21 febbraio 1999

Ristampa gennaio 2012
www.cherini.eu

La monarchia danubiana è potenza eminentemente continentale e la ricerca di una dimensione marittima è elemento pressoché secondario nell'ambito dell'evoluzione politica, amministrativa e militare dello stato, in dipendenza anche della brevità della frontiera a mare, limitata praticamente alla sola zona corrente da Zaule a Sistiana con Trieste, città ancora piccola.

Il problema si pone inizialmente in termini di sicurezza costiera affidata alla competenza di un organismo che, pur rinnovato intorno alla metà 1700, non comporta ancora idee chiare, tanto che ha sede nell'interno della Carniola, in sostituzione dell'Intendenza Commerciale che però viene riportata presto a Trieste.

I primi interventi sono determinati da necessità casuali richieste dalle guerre di successione polacca e con la Porta Ottomana.

Il porto triestino non è altro che un mandracchio cinto da un molo sul quale si trova ubicata una batteria difensiva civica, servita dal corpo dei Bombardieri cittadini. È esistita, un tempo, anche un'ostruzione mobile a catena, che veniva stesa di notte, ma in disuso da quando, nel 1702, era stata danneggiata dal bombardamento di navi francesi.

Venuto meno il potere marittimo veneziano, la monarchia patrocina lo sviluppo commerciale approfittando di certe favorevoli circostanze politiche (diversione di traffici provocati dalla Prussia nel corso delle interminabili guerre europee) ma occorre provvedere di pari passo anche alla sicurezza territoriale, alla difesa contro le incursioni tutt'altro che rare e all'ampliamento del porto. Viene istituita una Commissione Aulica alla quale segue la Risoluzione sovrana del 1749 che riguarda in dettaglio la promozione dei lavori. Vengono avanzate proposte radicali, come quella del gen. de Bohn, giudicate pertanto eccessive e troppo dispendiose. Lo scoglio dello Zucco, antistante al Mandracchio, collegato poi alla terraferma dalla parte di Sant'Andrea, è al centro delle attenzioni e degli interventi portati avanti gradualmente. Viene presa in considerazione la proposta di adottare alcune batterie mobili su chiatte spostabili dove occorre (saranno sperimentate dall'ammiraglio veneziano Emo in Tunisia nel 1785-86). Viene realizzata, invece, la costruzione del molo a fianco del relitto della nave napoletana "San Carlo", irrecuperabile, venuta già malandata nel

1734 con altre due unità e ivi giacente mezzo insabbiata. Nel 1754 giunge l'approvazione sovrana anche per una eventuale batteria integrativa difensiva da sistemare sul molo stesso.

La costa corre segnata soltanto dalle saline, dalle zone agricole e poco altro. A meridione si erge, bene isolato, il Lazzaretto San Carlo, stazione di sanità marittima e di contumacia in previsione dello sviluppo emporiale (1721) ma poi suddiviso con una parte assegnata alla libera pratica, altra a ospedale militare, a depositi, munito quindi di un suo molo con apparato difensivo, ciò dopo la costruzione del nuovo Lazzaretto di Santa Teresa (1769) destinato alle contumace, sorgente dall'altra parte del porto. Il colle di San Vito appare munito di un fortino a pianta quadrangolare, adibito a polveriera, unica costruzione che spunta tra il verde della zona. A settentrione della bocca del Madracchio il sopracitato molo San Carlo, detto anche contro-molo.

I mezzi complementari ma innovativi della difesa sul mare sono principalmente due.

L'entrata in servizio del C.R. Filucione "La Vigilanza" come guardaporto e pattugliatore contro le incursioni, naviglio modesto in sé ma indice di una presa di coscienza da parte delle autorità centrali riguardo all'utilità del mezzo navale sia pure con funzione di polizia costiera, da armare con i congedati del Corpo di Marina del Danubio operante non oltre la fascia di 4 miglia dalla costa. Unità a vela e a remi, con un equipaggio di 30 uomini nominali e 27 effettivi, armato con un cannone, quattro pietriere di bronzo e dodici mascoli, al comando del capitano del porto ma alle dipendenze dell'Intendenza Commerciale per quanto attiene alla disciplina e all'efficienza operativa, con stanza nella parte più interna del Madracchio, con permanenza in servizio per 20 anni.

La seconda innovazione è data dalla costituzione, nel 1755, del corpo di "Guardia Marina del Litorale", cordone di truppa con compiti di vigilanza costiera e difesa secondo un modello ricorrente e suggerito dal fatto che le fortificazioni permanenti vengono a pesare eccessivamente sulle disponibilità di bilancio. Corpo da formare con una compagnia di 132 elementi reclutati a Segna, reputati i più fidati, con possibilità d'imbarco a scopo di difesa contro pirati e corsari.

Nella guerra del 1757 l'Inghilterra viene a trovarsi in posizione avversaria, si teme un attacco dalla parte del mare e si pone il Litorale in posizione di difesa, ma l'Inghilterra non manda le sue navi in Adriatico limitandosi ad impiegare qualche corsaro. È il caso del capitano Visnovich che perde per cattura il suo naviglio nelle acque della Morea, il 25 febbraio. L'Inghilterra passa presto i suoi corsari alla Prussia e i mercantili inglesi vengono impiegati nei porti del Litorale per fini commerciali sotto mentita bandiera.

Si rende sopra tutto necessario stabilire un ordine nell'organizzazione che si trova divisa tra enti militari e civili, rivestenti una certa competenza anche per fini militari, con diretta responsabilità nei confronti del sovrano. Si predispongono l'impiego dei "Grenzer", truppe reclutate nelle zone di confine interne e si prepara l'invio di artiglieria costiera di grosso calibro. Viene sondata la disponibilità degli armatori privati, specialmente di Segna, a concedere l'uso delle loro navi mercantili a fini militari. Si procede alla coscrizione della polvere da sparo detenuta dai navigli mercantili. Viene ripreso l'esame della questione riguardante la sistemazione definitiva dello Zucco per il quale vengono proposte più soluzioni, talune giudicate non confacenti perché eccessive.

La presenza sul mare è limitata al pattugliamento contro i pirati barbareschi con due sole navi, "La Santissima Annunziata e Gran Rodolfo" dell'armatore Demelli e "La Sacra Famiglia", armate e con a bordo un distaccamento di 42 soldati Grenzer ciascuna.

Nel 1770 viene firmata una convenzione con il Granducato di Toscana in base alla quale due fregate al comando di ufficiali toscani prendono a turno servizio di pattugliamento contro i barbareschi, ma l'intesa non dura più di due anni per rinuncia da parte austriaca, che nel 1768 rinuncia anche al corpo di Guardia Marina lasciando il Litorale sguarnito e vulnerabile.

Nel 1786, durante la guerra con la Porta Ottomana viene creata la prima Marina Triestina cesarea, rinforzata nel 1788 ma elemento artigianale privo di stabilità ancora nel 1796-97. All'iniziativa pubblica si affiancano per il pattugliamento in Adriatico anche i privati con la corvetta "L'Austria" armata dalle compagnie di assicurazione.

L'attivismo politico e militare francese crea serie preoccupazioni apparendo possibile un loro colpo di mano con penetrazione nell'interno dello stato e rilevanti effetti strategici. Si reputa che una simile mossa possa venire impedita dalle fregate inglesi (poche) presenti nell'Alto Adriatico, si pensa di armare i villici da impiegare sulla costa, un certo numero dei quali sono già presenti a Trieste in servizio di ordine pubblico anche sui moli.

Nel 1796 la forza navale comprende 2 feluche, 2 sciabecchi e 16 lance cannoniere, alcune delle quali costruite nel 1793 e altre l'anno prima, da rinforzare con nuove costruzioni e con l'armamento dei mercantili, valutato però dispendioso e poco efficace. In sede istituzionale e normativa, la Marina ritorna alla dipendenza esclusiva dell'autorità militare.

Nel 1786, in previsione di una nuova guerra con la Porta Ottomana, che scoppia effettivamente nel 1788, e con riguardo specialmente ai temuti corsari dulcignoti, vengono fatti venire da Ostenda i due R.Cutter "Il Fermo" e "Il Giusto" equipaggiati da 60 uomini, trovati inattivi nei Paesi Bassi, che rappresentano il nucleo della prima Marina Triestina. I giovanissimi equipaggi pluri-nazionali giunti da Ostenda al comando di due capitani inglesi vengono sostituiti con uomini locali al comando dei quali resta uno degli inglesi.

Il commerciante fiumano Bradicich offre in vendita la fregatina "La Trionfante", di costruzione nord-americana, che, pur valutata positivamente, viene rifiutata dall'amministrazione cesarea.

Viene stipulato invece con il costruttore Odorico Panfilli un contratto per la costruzione di 3 feluche col seguito di lavori di modifica e d'armamento delle navi mercantili "San Giovanni", "Città di Vienna" e "Cesare Augusto". Segue inoltre, per la prima volta, la costruzione di 4 lance cannoniere per le quali ci si avvale della consulenza di un ufficiale napoletano.

Esiste in tutto ciò un aspetto negativo, dato dalla transitorietà del momento, dalla commistione di competenze del personale militare con i civili, dalla mancanza di un'organizzazione logistica e amministrativa. Tra Trieste e Fiume vengono costruite, comunque, 10 lance cannoniere in merito alle quali esiste disparità di vedute con chi le ritiene naviglio di tipo poco efficiente sul piano operativo.

Fatta cessare l'inutile guerra turca nel 1791, l'imperatore Leopoldo II, successore di Giuseppe II, dispone lo scioglimento dell'armamento marittimo ed una riorganizzazione sul piede di pace che comporta il mantenimento dei 2 cutter e di 2 feluche mentre 3 feluche e 10 lance cannoniere passano in disarmo nel Lazzaretto di Santa Teresa. Vengono mantenuti in servizio anche i marinai migliori, si provvede al ritiro delle divise da marina passate ai soldati già imbarcati.

Con successiva disposizione i cutter e le feluche vengono poste in vendita ma senza trovare però acquirenti. Restano 3 lance cannoniere, 2 delle quali sottoposte da parte di Odoardo Panfilli a lavori di "innalzamento" dei bordi e dei ripari.

Lo stato di guerra con la Francia repubblicana ripropone, nel 1791, questa volta drammaticamente, la questione della difesa del Litorale, apparendo possibile un'aggressione da parte della flotta francese del Mediterraneo. Si dispone il ricupero del naviglio in disarmo e di quello invenduto, con lavori di raddobbo affidati a Pietro Nocetti, con 3 feluche, le lance cannoniere e 7 caicchi. Il porto viene rimesso in stato di difesa contro il bombardamento da parte della squadra che si sa trovarsi a Tolone in via di approntamento. Si prendono in esame i calibri più confacenti per le batterie costiere, si valuta il potenziale di fuoco in 47 cannoni contemplando nel contempo l'acquisto di altre lance cannoniere. Si pensa di trasformare il cutter in brigantino per rendere il legno atto a servizi di ricognizione. Ma la Marina resta ancora un corpo di semplice utenza con una forza di 247 uomini. Tuttavia il governo pensa ad un suo rafforzamento aumentando di altre 7 unità le lance cannoniere (che nel 1796 sono 16). Non se ne fa nulla e viene proposto, piuttosto, di spostare da Segna a Trieste 2 sciabecchi.

Il 1796 vede lo scacco navale francese per opera della flotta inglese, che blocca i francesi in Tolone. Ma Napoleone avanza per via di terra per cui il governo cesareo perde interesse riguardo la marina fidando sulle navi dell'Inghilterra e di Venezia.

Il 29 giugno padron Nicolò Blasinich rientra col suo pielego da Ancona, dove ha scaricato, con la notizia dell'imminente occupazione della città marchigiana da parte delle truppe francesi, che hanno via libera per cedimento del Papa, con la conseguenza che Trieste e Fiume vengono a trovarsi in prima linea anche dalla parte di mare e non solo per opera dei corsari. Non resta che riconferire priorità al fronte marittimo con l'immediato armamento, tuttavia sul piede di pace, di tutto il naviglio da impegnare in servizio di sorveglianza e difesa. A tal fine viene preso contatto col podestà e capitano veneto di Capodistria e si punta sull'addestramento del personale ma senza trattenerlo in servizio, tenendolo però pronto al richiamo.

La presenza in Adriatico di diversi corsari francesi impone provvedimenti di rapida attuazione. Nel maggio del 1796, una deputazione di assicuratori viene incaricata di prendere a nolo per tre mesi un naviglio e di armarlo col compito sia di tenere a bada i corsari che di predare i legni avversari. La scelta cade sulla corvetta "L'Austria" (come precedentemente citato) al comando del C.R.Capitano di Bandiera Giovanni Dabinovich. La notizia della decisione veneziana di mandare in mare numerosi legni armati sembra frenare l'iniziativa ma tuttavia il governo decide di rilasciare la richiesta patente cesarea di legno erariale conferendo la qualifica di C.R.Legno ed Armamento fornito di materiale d'artiglieria con un distaccamento di 10 uomini comandati da un sottufficiale. Il legno incrocia in Adriatico per due mesi tenendo a bada 3 corsari a Corfù e Golfo di S.Maura e bloccando una grossa polacca corsara nella darsena di Ragusa con la conseguenza di obbligare l'armatore a rinunciare alla sua attività e a vendere il legno sul posto.

Per quanto attiene alla Marina Regia, si nota nel 1796 la proposta di passare a Pietro Nocetti e al proto Veruda la costruzione di 3 lance cannoniere per Trieste e 6 per Fiume a Odorico Panfilli e al proto d'Imbert.

Permane tutt'ora il concetto di forza di marina non permanente da armare e utilizzare solo in caso di guerra. Il corpo mercantile e gli assicuratori propongono di sostituire i legni armati con le corvette, atte sia al servizio in mare che alla difesa portuale, idonee inoltre all'addestramento degli allievi della scuola nautica. L'operazione non sarebbe costata di più e darebbe lavoro agli squeri locali.

Fornendo un'idea della tipologia corrente in questo periodo, una lista di congedandi del Distaccamento di Marina di Fiume cita lo sciabecco "Colloredo", le lance "Dragone" e "Ceffa", la feluca "Lepre" ; a Trieste lo sciabecco "Henricy" e la feluca "Fenice". Restano in servizio 6 lance cannoniere. Il di-

sarmo è motivato dalle limitate capacità nautiche , dall'inidoneità alla difesa portuale e dalla possibilità di noleggiare in caso di bisogno le brazzerie (che normalmente non sono presenti in porto). 5 delle lance sono prive del cannone.

A complicare la situazione arriva il trattato sottoscritto il 20 agosto tra la Francia e la Spagna. Si trovano in porto tre navi spagnole, le navi di linea "Migno" e "Astuto" di 60 cannoni e la fregata "S.Rosa" di 40 cannoni che vengono ad unirsi alla "San Domenico" di 74 cannoni e alle urche "San Paolo" e "Santa Balbina" arrivate in precedenza e anch'esse di bandiera spagnola. Sono presenti anche navi inglesi, le fregate "L'Utile" e "Beterell" alle quali si aggiungono le fregate "L'Aigle", "Boston" e "Flora" e, con compiti di pattugliamento, "L'Unità" di 36 cannoni.

La situazione appare confusa ma, comunque, dall'attivismo della Francia da una parte e dalla coalizione antifrancesa dall'altra, il porto di Trieste ritrae notevoli benefici commerciali quale punto d'ingresso privilegiato verso i mercati continentali tedeschi, tanto che alcune case commerciali di Marsiglia si trasferiscono qui, dove esiste per di più una cospicua colonia di emigrati lealisti. Trova conveniente appoggiarsi a Trieste anche la Svizzera, chiusa da più lati dai francesi, e non manca di risentire qualche beneficio anche la pur modesta industria delle costruzioni navali.

Fonte

Compendio ristretto ricavato dallo studio di Paolo Marz "Dalla nascita e fortificazione del porto teresiano di Trieste alla Guerra dei Sette Anni " e "La Prima marina triestina (1786-98) e la difesa della frontiera marittima austriaca e ungherese" - in "Archeografo Triestino" (serie IV) Vol. LVI 1996, Vol. LVII 1997

* * *

Nel 1816 viene costituita, presso l'i.r. Governo del Litorale di Trieste, una commissione ristretta incaricata di provvedere alla liquidazione dei danni subiti negli anni 1797-98 dai sudditi austriaci a causa di incontri di corsari barbareschi.

Una prima notificazione agli aventi diritto viene pubblicata il 6 luglio 1716, una seconda il 28 novembre 1817, con le seguenti specificazioni:

- nave "La Concordia"

riconosciuto il diritto al risarcimento del danno sofferto alle merci, effetti personali, paccottiglia e denaro

- nave "Euridice"

con 16 persone e danno alle merci, vestiario, denaro e al corpo del bastimento

- nave "La Bella Sara"

con 14 persone danneggiate negli effetti personali e denaro

- polacca "I Due Benefattori"

con 6 persone e danni alle merci, al corpo del bastimento, agli effetti personali

- tartana "La Fenice"

con 12 persone che lamentano danni agli effetti personali, alla paccottiglia e alle merci

- trabaccolo "Il Corriere di Samos"

14 persone danneggiate per perdite di denaro ed effetti personali

- trabaccolo "S.Giovanni"

con 9 persone con danni al corpo del bastimento, al vestiario, agli effetti personali e denaro

- trabaccolo "Il Tritone"

con 8 persone che lamentano perdite negli effetti personali, paccottiglia, vestiario e merci

- pielego "Il Santissimo Redentore e La Madonna del Carmine"

con danni agli effetti personali, denaro e paccottiglia lamentati da tutto l'equipaggio

- brigantino "Achille"

con 13 persone con danni alle merci, paccottiglia ed effetti personali

- brigantino "Ulisse"

con 13 persone con danni al corpo del bastimento, all'approvvigionamento dei viveri, al carico merci, alla paccottiglia
- brigantino "La Nuova Fortuna"
con 12 persone danneggiate nelle merci, effetti personali, paccottiglia
- brigantino "Li Quattro Fratelli"
con 13 persone depredate del vestiario
- brigantino "La Divina Provvidenza e St.Gio Batista"
con 13 persone e danni alle merci
- brigantino "L'Arciduca Ferdinando"
con 25 persone che lamentano danni agli effetti personali, paccottiglia e merci
- Brigantino "L'Amazzone"
con 4 persone che lamentano perdita di denaro ed effetti personali.

L'elenco sopra riportato suggerisce qualche considerazione. In primo luogo il fatto che poca era la gente imbarcata e che i traffici non erano per lo più di grande rilevanza quantitativa e probabilmente neanche qualitativa; i nomi dei bastimenti, essendo quasi tutti di carattere laico (13 su 16), non rispecchiano quella diffusa religiosità che si è soliti attribuire alla gente di mare, marinai e pescatori, specialmente del tempo passato, e questa tendenza appare confermata da un elenco successivo, del 1820, in cui su 190 nomi solo 37 sono di carattere religioso.