

Aldo Cherini

I CORSARI DELL' ADRIATICO

1700 – 1800



Autoedizione
2008

L'Adriatico è per estensione uno specchio marino minore, ma è anche uno dei siti dov'è nata la nostra civiltà. Grazie alle buone amministrazioni statali della Repubblica Veneta e dell'Austria, grazie agli archivi tenuti con ogni cura, la sua storia è aperta ad ogni indagine e non esiste angolo trascurato che non possa essere riportato alla luce. Uno dei quali riguarda i corsari che hanno infestato mare e approdi specialmente nell'ultimo periodo della Repubblica Veneta, un tempo dominante ma giunta ormai all'esaurimento, con un'Austria neofita che intende prenderne il posto e una presenza napoleonica in guerra con tutti, in un bacino solcato da un'infinità di navi militari e mercantili grandi e piccole, delle quali si possono contare in rapida rassegna 27 tipi diversi alcuni dei quali di nuova concezione.

Se ne è occupato con molto impegno l'ing. Tullio Pizzetti attento autore di una consistente e documentata opera intitolata "Con la bandiera del protettor San Marco. La marineria della Serenissima nel Settecento e il contributo di Lussino" stampata in quattro volumi dall'editore Campanotto ed uscita nel 1999. Un grande numero di pagine nelle quali si trova di tutto con molte navi in veste di attrici e come tali indicate col nome proprio e quant'altro serve ad individuarle.

Da notare anche il libro "I pirati dell'Adriatico" di Giacomo Scotti (Lint. Trieste 2001) riguardante in particolare le scorrerie degli Uscocchi, che hanno costituito una categoria di predoni a sé stante e molto temuta per la loro innata ferocia.

L' "Archeografo Triestino" ha pubblicato inoltre nei due volumi editi nel 1996 e nel 1997 un'indagine di Paolo Marz sul porto di Trieste, riguardante la prima marineria triestina (1786-98) e la difesa della frontiera marittima, che ben si attaglia al quadro, mentre Giovanni Quarantotti illustra con "Trieste e l'Istria nell'età napoleonica" (Firenze 1954) la situazione generale d'insieme.

Ai tempi della Repubblica Veneta, veniva indicato come Golfo di Venezia tutto il Mare Adriatico all'ingresso del quale l'isola di Corfù costituiva la base principale dell'armata sottile, cioè delle galee e delle galeazze. Sede del comando in capo e sede della galera generalizia superiore, mentre l'armata grossa, delle grandi navi di nuovo modello che stavano prendendo sviluppo, aveva la propria sede a Venezia.

Le vicine Bocche di Cattaro accoglievano la base navale sussidiaria, la marina mercantile locale contava qui 54 navigli, uno dei gruppi più importanti della Repubblica Veneta, vantando un numero considerevole di armatori con 84 capitani patentati nonché la prima scuola nautica della Dalmazia tanto da essere considerata il secondo centro marinaro veneziano. Si potevano ancora individuare nella Trieste marinara del 1800, in rapido sviluppo, più di un oriundo bocchese, quali i Tripovich, gli Smechia, i Pastrovich, gli Zmaievich.

I corsari che sono stati numerosi e attivi, parte non secondaria in uno scenario che ha dell'incredibile, oggigiorno pressoché sconosciuti sia come categoria combattente che come comportamento operativo.

Corsaro, infatti, era il detentore della "lettera di corsa" con la quale il sovrano lo abilitava a dare la caccia ai mercantili che alzavano la bandiera di una potenza avversaria ed a impossessarsi della nave e del carico. Ne risultava un arricchimento, un utile, che monetizzato e diviso in parti prestabilite, andava al sovrano e ai membri della nave corsara in quote diverse dal mozzo al comandante. Non era cosa di poco conto, con un "tribunale delle prede" che aveva l'autorità di riconoscere i proventi e di dirimere eventuali controversie. Inconcepibile oggi il sovrano che viene ad intascare beni in questo modo, praticato senza scrupoli da tutti gli stati marinari, specialmente Inghilterra, Francia e Turchia (direttamente, questa, o per mezzo dei possessi ottomani dell'Africa Settentrionale, Algeri in particolare). Rilasciava "lettere di corsa" anche la Repubblica Veneta, ma non comunemente, entro limiti operativi assai ristretti e con preferenza a capitani bocchesi che erano di provata fedeltà.

Ben differente quindi il corsaro, che esibiva uno status giuridico riconosciuto, dal pirata che veniva considerato delinquente e come tale trattato.

La guerra di successione spagnola scoppiata nel 1701 a seguito dell'estinzione degli Absburg di Spagna apriva le porte dell'Adriatico ai corsari francesi per iniziativa del re di Francia che incaricava il noto corsaro Claude de Forbin a fermare il flusso dei rifornimenti destinati via mare all'esercito austriaco da Trieste a Venezia dato che la via di terra era inagibile a seguito della dichiarazione di neutralità formulata dalla Repubblica Veneta. Ma Forbin non si accontentava di agire solo sul mare, attaccava una volta anche il porto di Trieste bersagliandolo da distanza ravvicinata con proiettili incendiari che provocavano danni tali da indurre la popolazione a rifugiarsi sulle colline retrostanti.

Nel corso della seconda guerra di Morea (1714 – 18) Venezia perdeva la Morea ed i corsari barbareschi ne approfittarono subito e passavano ad occupare basi ravvicinate procurando maggiori danni per cui fu giocoforza piegarsi ad accordi intesi a limitare i danni, ma con costi molto alti o magari con il mancato riconoscimento del “firmano” della Porta Ottomana da parte dei corsari stessi come avvenuto più di una volta. I Turchi arrivavano anche in Adriatico fidando nell'appoggio di Dulcigno, che si distingueva come centro delle attività eversive adriatiche (in precedenza incendiata due volte da condottieri turchi).

Gli Austriaci provvedevano alla difesa in maniera poco organica principalmente con opere costiere e cordoni di truppa ma non in forma permanente. Così con il “Corpo di Guardia Marina del Litorale”, presto disciolto, e col filucone “*La Vigilanza*” come guardaporto e pattugliatore. Sul mare operavano ma solo contro i Barbareschi le navi “*La Santissima Annunziata*” e “*Gran Rodolfo*” e “*La Sacra Famiglia*” con a bordo un distaccamento di soldati.

La guerra russo-turca del 1722 – 23 apriva qualche possibilità di ripresa veneziana ma poco dopo la chiudeva. Tornavano a farsi sentire i Barbareschi che trovavano accesso a Livorno e a Portoferraio in una specie di libero mercato grazie all'intermediazione di ebrei, che non guardavano tanto per il sottile l'attività dei corsari o dei pirati.

La guerra russo-turca del 1768 – 70 dava spazio ai Greci dissidenti delle Isole Joniche ed ai pirati, mentre entravano in scena i Russi che, terminata la guerra, non si ritiravano rimanendo presenti con navi corsare battenti la loro bandiera, con equipaggi formati da greci, albanesi e dulcignoti. I Turchi avevano la peggio e perdevano Belgrado. La Sublime Porta tentava di trarre dalla loro parte il corsaro Lambro Cazzioni, un ex pirata albanese, con il gruppo di navi da lui allestito in appoggio dei Russi, ma inutilmente.

Non esisteva pace tra le navi in navigazione dopo un periodo che sembrava tranquillizzato con la pratica dei donativi che gli stati marinari passavano alle signorie barbaresche le cui pretese crescevano tanto da indurre un bel momento gli stessi a reagire fermamente e a costituire una flotta militare che, al comando dell'ammiraglio veneziano Angelo Emo, decideva di procedere ad un'azione di forza, al bombardamento delle basi corsare e particolarmente di Algeri, la più potente e temibile di tutte per numero e tipo di navi, i cui capi erano associati al governo cittadino.

Molto attivi anche gli scorridori di Segna, che assalivano tutte le navi senza badare alla bandiera che alzavano. Un legno francese inseguito da tre gaete segnane si rifugiava nel porto di Capodistria dove quelle lo catturavano portandolo via avendolo trovato senza l'equipaggio che lo aveva abbandonato.

Nell'ultimo ventennio del secolo comparivano anche i corsari dell'isola spagnola di Minorca occupata dagli Inglesi con un loro governatore che rilasciava senza difficoltà le “lettere di corsa” causando molte perdite anche tra le navi di bandiera veneta finché Minorca tornava alla Spagna.

Notevole quindi la presenza dei corsari nell'Adriatico del 1700 dei quali si è perduta oramai la memoria, ma è con l'affermarsi dell'astro di Napoleone, con le coalizioni, con i blocchi, contro blocchi e con le guerre che colorano a vive tinte un quadro fattosi assai complesso, che le informazioni si fanno numerose e assai dettagliate. L'Archivio di Stato di Trieste dispone di un fondo riguardante

quel periodo con una ricca raccolta di documenti di vario genere nell'ambito dei quali compaiono relazioni, denunce, sentenze, rivendicazioni per danni subiti, sequestri, avventure toccate sia in mare che nel corso di incursioni portate perfino negli approdi. Ne è uscita una raccolta ordinata in capitoli numerati pubblicata in forma esegetica dai periodici "L'Arena di Pola" (Gorizia) e "Voce Giuliana" (Trieste) negli anni 1980 – 83, a cura dello scrivente.

Va rilevato inoltre un aspetto che sembra completamente dimenticato ma che a suo tempo era molto temuto: il corsaro viveva e agiva in maniera del tutto indipendente, armava una sua nave mercantile, sfruttava per lo più i colpi di mano, amava comparire inaspettato e non si riteneva obbligato alle norme riguardanti la navigazione, intendiamo particolarmente la libera pratica sanitaria, controllata universalmente con grande rigore, in epoca non esente dalle epidemie che erano molto temute, per cui ogni corsaro era considerato come un infetto. Non era difficile per ogni naviglio a dover subire, oltre ai danni, anche l'internamento della quarantena che in Istria avveniva nella stazione di Porto Quieto.

Nel 1786, nella previsione di una nuova guerra con i Turchi, gli Austriaci facevano venire da Ostenda due cutter al comando di capitani inglesi, uno dei quali rimaneva a Trieste con il porto rimesso in stato di difesa.

Scoppiata la guerra con l'Austria alleata con la Russia, troviamo il porto giuliano quale base di 18 legni alzanti la bandiera russa.

20 aprile 1796

Tre navi francesi con in testa il brigantino "*Liberateur d'Italie*" si presentavano davanti alla bocca del Lido di Venezia pretendendo di entrare ma venivano fermate dalla galeotta "*Bella Annetta*" equipaggiata da marinai bocchesi comandati da Andrea Viscovich. Qualche giorno dopo arrivava una squadriglia per cui venivano mandate dal Forte S. Andrea due lance a vedere cosa stava succedendo accolte da grida di insulto. Uscivano allora due galere armate da bocchesi al comando del cap. Viscovich che agiva con decisione armi alla mano col seguito di due morti e feriti.

Arrivava da Ancona il pielego di padron Nicolò Biasinich che recava la notizia dell'imminente occupazione di Ancona da parte dei Francesi per cui Trieste e Fiume venivano a trovarsi in prima linea non solo di fronte ai corsari. Inutile la dimostrazione dissuasiva di alcune navi, tra le quali anche una portoghese, che avevano aperto il fuoco anche dal mare. Si imponevano provvedimenti di rapida attuazione. Veniva preso a nolo ma per solo tre mesi un legno, la corvetta "*L'Austria*" al comando del capitano bocchese Giovanni Dabinovich col compito di tenere a bada tre corsari stazionanti a Corfù e S.Maura nonché di opporsi alla grossa polacca che trovavasi nella darsena di Ragusa.

26 marzo 1797

Si verificava davanti a Porto Quieto uno scontro tra navi austriache e francesi che, avendo la peggio, si ritiravano verso Ancona. Era presente la nave veneziana "Eolo", neutrale.

10 giugno 1797

Anticipando i tempi gli Austriaci procedevano all'occupazione dell'Istria.

Al largo delle Isole Brioni alcune galere venete impedivano la loro entrata in Pola, dove sostavano 72 navi, 17 delle quali militari di bandiera austriaca e veneziana, con circa 4000 soldati.

Il Provveditore Generale della Dalmazia Andrea Querini raccoglie a Zara diversi soldati schiavoni provenienti da Venezia e, in odio ai Francesi, si metteva a disposizione degli Austriaci (verrà nominato poi per riconoscenza presidente dell'Arsenale di Venezia e comandante della marina militare austro-veneta).

20 agosto 1797

La flotta austriaca entrava nelle Bocche di Cattaro e gettava le ancore davanti a Castelnuovo, mentre il presidio veneto aveva tenuto a bada i Montenegrini.

Nascevano a Venezia attriti con Trieste che intendeva subentrare quale porto egemone. Venivano rilasciate patenti di navigazione provvisorie stante l'attività dei corsari barbareschi e francesi, in attesa dei documenti che dovevano venire da Vienna. Dove si pensava anche alla marina militare con la creazione della Cesarea Regia Veneta Marina per la quale verrà fondata nel 1802 la Scuola dei Cadetti di Marina.

17 ottobre 1797

Firma del trattato di Campoformido.

I Francesi entravano in Venezia e devastavano l'Arsenale. Il grosso della flotta veneziana si trovava però a Corfù, dove veniva consegnata ai Francesi, che da parte loro riconoscevano lo Stato delle Isole Joniche.

Giugno 1798

Cominciavano a comparire nel Quarnero corsari di bandiera francese con equipaggi per lo più anconetani. Ancona veniva tenuta sotto il blocco di navi russe e turche alle quali si associava una nave portoghese che scalava spesso a Porto Quieto in Istria.

20 febbraio 1799

Un corsaro alzante bandiera francese entrava nel porto di Lussinpiccolo predando un pielego pugliese carico d'olio e di mandorle.

Ottobre 1799

Arrivava nel porto di Trieste la fregata ottomana "*Rodos*" reduce dal blocco di Ancona. La comandava il capitano dulcignoto Zainer. La sosta creava problemi sia al capitano che alle autorità locali per la diserzione di prigionieri e di membri dell'equipaggio turco.

9 settembre 1800

Una polacca armata in corsa dal ceto mercantile di Trieste battente bandiera austriaca, al comando del capitano bocchese Filippo Dabinovich, stava scendendo lungo le coste istriane in servizio di pattuglia con un cutter inglese quando sorprende una nave corsara con bandiera francese che aveva gettato l'ancora nel porto di Cervera presso Parenzo. Si trattava del legno "*La battaglia di Marengo*" equipaggiata con 29 uomini di diversa nazionalità al comando del capitano Bernardo Costa di Tolone che venivano catturati con una fulminea azione. Venivano individuati tra di essi 5 istriani, 1 dalmata e 2 della terraferma veneta, che per competenza territoriale venivano mandati sotto buona scorta a Rovigno, e da qui a Capodistria. Tre gli ufficiali che erano francesi e fatti pertanto oggetto di un trattamento a parte. Ma chi doveva provvedere alla custodia e al mantenimento dei prigionieri, proprietà di chi doveva considerarsi il legno catturato? Lo stesso brigg inglese intendeva dire la sua. Nasceva una curiosa diatriba per la quale il comando superiore di Venezia dimostrava poco interesse e tutto si risolveva quando i prigionieri trovarono il modo di scappare.

Gennaio 1801

I Francesi hanno catturato in due mesi 12 legni austriaci. Altri 5 i trovavano bloccati a Lesina, tenuta dagli Inglesi, che non ardivano lasciare.

Curioso è il caso di padron Critoforo Bagatella da Cherso che, diretto a Trieste munito delle prescritte "fedi libere" sanitarie, arrivava nel porto di Parenzo dove si vedeva requisire il suo pielego per ordine del direttore del "magazzino di provianda militare" che doveva inviare ad Ancona un ca-

rico di legna da ardere. Quel nolo non piaceva affatto a padron Bagatella, che si dava alla fuga abbandonando le “fedi” tenute dal capitano di porto. Si pensò che fosse fuggito a Cherso, sua patria, ma in realtà questi era filato a Trieste per trovar modo di farsi liberare dal nolo di Ancona. Ad avvertire quelli di Parenzo aveva mandato un marinaio che veniva invece tenuto sotto custodia mentre il Bagatella veniva arrestato per questioni sanitarie. Il pielego andava ad Ancona al comando di un sostituto di fiducia del padrone ma a sue spese.

8 febbraio 1801

Arrivava al cancello della sanità di Parenzo battendo bandiera imperiale il pielego di padron Tommaso Sambognac che provenendo da Zara portava un reparto di soldati al comando di un ufficiale. Nasceva una diatriba con i “ministri” addetti al cancello avendo l’ufficiale fatto sbarcare i soldati d’autorità asserendo che la libera pratica era stata assicurata dal comando superiore di Zara innescando un incidente tra autorità civili e militari tanto più che s’era diffusa la voce di pericolo epidemico che dall’Albania Ottomana era arrivato lungo la Dalmazia fino al Quarnero.

Due tartanoni diretti da Trieste a Venezia con un carico di buoi e merci varie giunti nelle acque tra Caorle e Porto di Piave erano incappati in una cocchia di bandiera francese che li aveva predati. Molte erano le barche che non osavano uscire, il ben protetto porto di Pola ne era pieno. Era stato convenuto di armare alcuni legni col compito di tenere sgombrare le acque istriane e vi era stata destinata anche la fregata “*Bellona*”, ma nessun risultato era stato raggiunto. Il governo provinciale di Capodistria tempestava di lettere inviate dal barone de Roth al NH Querini in comando superiore a Venezia che evidentemente poco poteva fare dando disposizione al comando della flottiglia di Zara di staccare e inviare nelle acque di Albona un legno per sloggiare il molesto corsaro che operava in permanenza nella zona.

9 marzo 1801

Attraccava al molo di Pirano un pielego che poco tempo dopo veniva raggiunto da un’imbarcazione proveniente da un brigg corsaro inglese che, accompagnato da un cutter, si era ancorato fuori a mezzo miglio. Veniva prelevato l’equipaggio del pielego con gli effetti personali lasciando un uomo di guardia, senza che gli Inglesi si fossero degnati di far sapere alcunché all’ufficio di sanità che mandava un incaricato a parlare col marinaio rimasto. Ma i due parlavano soltanto la propria lingua sicché la mossa risultò inutile. Ogni ragione di sospetto veniva fugato alcuni giorni dopo quando arrivavano quattro uomini a riprendersi il pielego esibendo la fede di libera pratica rilasciata dal magistrato della sanità di Trieste.

Maggio 1801

Giungeva nel porto di Trieste una flottiglia inglese latrice di una notizia che lasciava interdette le autorità locali. Si passava l’informazione che la flotta inglese del Mediterraneo aveva dichiarato il blocco navale dei porti napoletani e papali occupati dai Francesi. Tutti i bastimenti mercantili praticanti quei porti sarebbero stati dichiarati buona preda tranne quelli di bandiera austriaca che avrebbero subito solo il sequestro delle merci ma con il rimborso del nolo.

I naviganti dovevano così fare i conti non solo con i Francesi ma anche con gli Inglesi. Si trovava implicato in questa storia il pinco “*La Madonna di Montenero*” di padron Giuseppe Trappani, suddito del Regno delle Due Sicilie, che era diretto a Trieste con un carico di vino. Riusciva a cavarsela con un sotterfugio fatto passare benevolmente. Invece non avevano la stessa fortuna due barche pugliesi finite prima nelle mani inglesi e poi in quelle francesi tra Barletta e Lesina. Riuscivano a fuggire rifugiandosi a Parenzo 5 uomini dove venivano internati per precauzioni di sanità.

I Francesi prendevano possesso di Ancona trasformandola in base primaria al servizio dei corsari adriatici. La notizia recata dalla fregata “*La Fortuna*” di Sua Maestà Siciliana provocava vivo fermento ed allarme con l’ordine di dirottare a Trieste tutti i bastimenti. Giungeva nel porto di Capodistria un tartanone che recava un gruppo di ecclesiastici che non intendevano rimanere ad Ancona

sotto i Francesi, ma non venivano accettati e dovevano riprendere il mare. Massima doveva essere la sorveglianza da riservare lungo le coste istriane.

Il 22 febbraio infatti il capitano Nicolò Zorzetto proveniente da Zara e diretto a Venezia aveva fatto sosta ad Umago quando sul far della sera scorgeva un naviglio sospetto che prendeva barra. Recatosi a vedere con la sua lancia trovava una tartana armata in corsa ma di bandiera inglese, che intendeva passare la notte a ridosso della costa. Non avevano incontrato o visto nessuno, come lo informava un marinaio di Chioggia che gli Inglesi tenevano prigioniero da quattro mesi quale interprete.

2 maggio 1801

Alcune barche da pesca di Rovigno si trovavano in Quarnero allorché venivano avvicinate da una cocchia che ostentava la bandiera napoletana ma che in realtà era un corsaro francese o cisalpino. I pescatori si allontanavano abbandonando una barca che riuscivano a recuperare in un secondo tempo ma vuota, depredata di tutto. Si rifugiavano dapprima a Barbana che lasciavano nottetempo per rientrare a Rovigno senza farsi scorgere. Ma la faccenda arriva alle orecchie del collegio di sanità e i malcapitati cascano nelle poco tenere mani di quella severa magistratura. S'era venuti poi a sapere che era stato assalito dallo stesso corsaro anche il pielego "*La Madonna delle Grazie*" in viaggio da Venezia a Fiume.

8 giugno 1801

Due trabaccoli battenti bandiera del Reame di Napoli, con 15 uomini di equipaggio, 2 passeggeri e un carico di olio fatto a Bari e a Monopoli, diretti a Trieste, venivano sorpresi nelle acque di Barletta da un brig corsaro inglese che li dirottava a Lesina. Ma ecco arrivare un corsaro francese che faceva buona preda sia dei trabaccoli che di una polacca carica di sale.

11 luglio 1801

Il Cesareo Regio Internunzio austriaco di Costantinopoli entrava in negoziato con la reggenza della Barbaria ed otteneva che il trattamento riservato dai corsari barbareschi ai vecchi sudditi di bandiera imperiale venisse esteso anche ai nuovi sudditi ex veneti.

18 ottobre 1801

Un bastimento che si trovava davanti all'Isola Grossa in Dalmazia, esibiva la bandiera inglese e chiamava all'obbedienza con un tiro di cannone a palla il brigantino del capitano Filippo Vucassovich che proveniva da Lisbona con un carico diretto a Venezia assieme a 4 legni bocchesi uniti in convoglio. I legni si disponevano in linea di fila alzando il padiglione imperiale dimostrando con ciò di obbedire. Ma avvicinosi il bastimento ammainava la bandiera inglese e mandava a riva quella francese aprendo contemporaneamente il fuoco a palla e a mitraglia che provocavano due feriti e seri danni allo scafo e all'alberatura del brigantino. Capitan Vucassovich non si perdeva d'animo e si difendeva furiosamente con l'aiuto di 7 marinai inviati dai legni bocchesi. Vista la mala parata era il corsaro francese che si ritirava lasciando libero il campo.

La marina mercantile conosce nell'insieme, nonostante tutto, un periodo di grande ripresa sia nelle attività che nella costruzione del naviglio che comincia ad ammodernarsi.

Con la pace di Presburgo (1805) l'Austria cedeva tutti i territori, Trieste esclusa, al Regno Italico napoleonico. I Francesi entravano in Venezia nel gennaio del 1806. 29 bastimenti riuscivano a prendere il mare, gli altri passavano sotto l'Ufficio di Commercio e Navigazione Mercantile. Gli uomini della Cesarea Regia Marina passavano nella Marina del Regno Italico e l'Arsenale veniva destinato alla ripresa.

Il naviglio del Quarnero e della Dalmazia era notevole per numero e tipi ma la sua attività era ostacolata dai corsari barbareschi per combattere i quali sarebbe necessario il mantenimento di 10 – 12 sciabecchi armati non rispondendo allo scopo le barche cannoniere già in servizio.

5 dicembre 1805

Una squadriglia comandata da Bavastro con lo sciabeco “*Massena*” e con i trabaccoli “*Verdier*” e “*Pino*” catturava a Lissa due polacche di bandiera austriaca con equipaggio schiavone.

Il corsaro “*Tigre*” del cap. Buscia catturava un legno armato carico di rifornimenti militari scortati da un ufficiale e 10 soldati.

20 dicembre 1806

Il cap. Carli metteva in fuga un corsaro russo e riprendeva 2 delle prede fatte mentre una terza affondava.

Per sfuggire ai Francesi 6 bastimenti ex veneti alzavano la bandiera russa. Entravano in scena i Russi con 15 navi e un forte nerbo di soldati. Si fermavano a Corfù e poi entravano nelle Bocche di Cattaro che lasceranno ai Francesi a metà 1807.

Napoleone imponeva il blocco navale antinglese e gli Inglesi rispondevano con il controblocco avvalendosi molto efficacemente dei corsari, brigando molto per intercettare ogni traffico tra Venezia e la Dalmazia. Prendevano formale possesso di Lussino con piccolo brigg militare e si insediavano anche a San Pietro dei Nembi.

febbraio 1807

Navi russe entravano nel porto di Lissa a far prede. I legni da corsa “*Carlotta*”, “*Fortuna*”, “*Traiano*” e “*Italiana*” condotte da Antonio Passeno rientravano con 13 prede da essi catturate.

Si impone al lettore odierno una riflessione su come sia stato possibile con i mezzi e con i tempi di comunicazione dell'epoca seguire, rendersi conto, gestire e muovere le pedine in gioco su di una simile scacchiera.

Marzo 1807

2 bastimenti bocchesi bene armati e con la protezione di una nave russa si presentavano nelle acque di Lussino facendo ricche prede.

Il legno “*Rondinella*” del bocchese Spiro Illich veniva fermato presso Sansego da un corsaro che si appropriava del carico e dei documenti mentre l'equipaggio si salvava con gli averi personali pagando una somma di denaro che non sarà stata lieve (550 “colonnati”). Lo stesso corsaro depredava un bastimento di bandiera papale proveniente da Rimini ed un legno di Chioggia.

Il bocchese Spiro Bassevich perdeva il carico e i documenti riavendo il proprio naviglio vuoto e solo dopo aver pagato non poco (150 “colonnati”).

Tre patroni di Lussino riuscivano a riavere i loro navigli caduti in mano inglese, si rifugiavano a Lussinpiccolo dove finivano imprigionati dai Francesi forse per un equivoco.

21 maggio 1808

Il corsaro italiano “*Il Vendicatore*” condotto dal cap. Contrucci veniva affondato da una fregata inglese sotto Conero, ad Ancona. Veniva rimesso a galla e riarmato.

6 luglio 1808

Una fregata inglese, accompagnata da qualche legno minore, entra nella rada di Cittanova per attaccare la goletta italiana “*Ortensia*” ma veniva respinta dopo 5 ore di lotta.

5 ottobre 1808

A Torre Mileto un gruppo di gendarmi respingeva l'attacco di un brigantino e di due barcacce inglesi che intendevano predare un trabaccolo.

7 aprile 1809

Si presentano davanti a Capodistria le truppe austriache che investivano la città dalla parte di terra. Le fregate inglesi "*Spartan*" e "*Exploir*", ancorate dalla parte di Semedella, aprivano il fuoco contro il vecchio Castel Leone, che sorgeva a cavallo della strada che univa la città alla terraferma correndo sopra la laguna.

Maggio 1809

Un buon numero di navigli, scortati da una flottiglia inglese, abbandonava il porto di Trieste che stava per essere rioccupato dai Francesi, che rinforzavano la loro presenza anche con fregate e corvette. Non riuscivano comunque ad uscire da uno stato di inferiorità nell'addestramento e nella consistenza degli equipaggi, della rispondenza degli equipaggiamenti e dei materiali.

Agosto 1810

Facevano servizio costiero nell'Alto Adriatico 15 lance cannoniere, 8 delle quali di bandiera italiana, 30 feluche scorridore, 3 briggs, 2 fregate con bandiera francese.

4 maggio 1811

Le fregate inglesi "*Belle Poule*" e "*Alese*" attaccavano Parenzo e affondavano un brig francese che vi si era rifugiato.

23 settembre 1811

Viene venduto all'asta in Trieste, nave e carico, il corsaro "*Merluzzo*" catturato davanti a Corfù dalle fregate francesi "*La Favorite*" e "*Danae*" (la polena della quale, sia detto per inciso, si trova nel Civico Museo del Mare di Trieste).

Settembre 1812

La fregata francese "*Danae*", di 44 cannoni ed equipaggio di 350 uomini, che si trovava in porto per riparazioni, saltava in aria per cause rimaste ignote. Si salvavano soltanto 12 uomini che in quel momento si trovavano a terra.

7 maggio 1813

Alcuni marinai ricuperavano a Grottamare un trabaccolo vuoto e disarmato, forse abbandonato da qualche corsaro che lo aveva depredato, e venivano sottoposti alla quarantena.

Gli inglesi rinforzavano la loro presenza toccando anche le isole Brioni con frequenti incursioni anche nei porti (Fiume, Pola, Rovigno, Umago, Fasana, Muggia) dando alle fiamme il naviglio.

La flottiglia mercantile di Trieste si vedeva ridotta a meno della metà.

Maggio 1813

Il regime italo-francese in Dalmazia finiva nel 1809 con la costituzione napoleonica delle Province Illiriche che passavano direttamente sotto il governo francese. Colpo molto duro per la flotta e per le attività mercantili mentre imperversavano più che mai i corsari sostenuti dalle nazioni contrarie a Napoleone, specialmente dagli Inglesi che avevano posto la loro base a Lissa, sorvegliata da una squadra navale in pattuglia. Quasi di fronte al di là dell'Adriatico stava la base francese di Ancona.

Per contromisura si dovette ricorrere nuovamente alla pratica di riunire le navi in convogli fortemente scortati, fatto comportante un allungamento dei tempi d'impiego oltre che maggiori spese o da ultimo con l'impiego delle così dette "navi atte", cioè di navi armate come navi da guerra, an-

ch'esse d'alto costo. Balza evidente l'importanza assunta dalla navigazione e la necessità per una delle parti in lotta, la francese, di mantenere le comunicazioni aperte il più possibile e mentre l'altra, l'inglese, aveva buon gioco nell'opporsi provocando alla fine il collasso.

18 maggio 1813

Il corsaro francese "*La Risvegliata*" condotto dal cap. Antonio Cosimi predava nelle acque di Lissa la paranza napoletana "*Madonna del Carmine*".

Settembre 1813

Si giungeva ormai alle ultime giornate di questo snervante periodo. Capodistria tornava ad essere occupata dagli Austriaci mentre una squadra di una decina di legni entrava nel vallone di Muggia impadronendosi il 13 ottobre del villaggio di Servola e investendo Trieste che capitolava il 30 ottobre.

Il 14 aprile 1814 toccherà a Venezia l'occupazione dopo un non lungo periodo di blocco marittimo.

8 dicembre 1813

Il corsaro francese "*Gaspar*" dell'armatore Passano catturava nelle acque di Lussino e Sansego un trabaccolo inglese dopo averlo isolato da un convoglio di oltre 15 legni diretto a Lissa.

Nel corso del 1813 sono stati predate da corsari battenti bandiera inglese le navi "*S. Antonio*", "*S. Giosufat*", "*La Vergine Santissima*", "*L'Invidia*" di armatori di Ancona e Magnavacca.

Una nave inglese catturava 12 barche di Grottamare dirette in Puglia.

Un corsaro anch'esso inglese affondava a San Benedetto del Tronto una nave francese con perdita totale del carico.

L'incombenza della vendita delle prede veniva affidata dal ministero della marina francese ad un Ufficio Amministrativo con sede in Venezia unitamente ad un Consiglio di Amministrazione, con attività regolata da bandi di vendita ed operazioni connesse, che venivano curate dai Sindacati Marittimi (ente preposto all'arruolamento). In linea di massima, dedotte alcune tasse non gravose, e versato un terzo alla Regia Cassa Invalidi, andava ripartito tra i corsari il 50% secondo una tabella con un minuzioso elenco dei gradi e degli incarichi ricoperti. Così non esiste più traccia della pratica perversa costituita dalla parte dovuta al sovrano (ma il denaro, come dichiarato da una nota testa coronata, "non olet").

12 aprile 1813

Il declinare delle fortune di Napoleone con le ostilità portate anche sulle coste della Dalmazia e dell'Istria stava portando finalmente verso la fine anche la guerra dei corsari.

Trieste veniva occupata il giorno dopo.

Ma per chiudere la partita bisognava arrivare al 1814 e dei corsari si sarebbe continuato a parlare ancora nei corridoi e nelle aule dei tribunali.

Nel 1816 veniva costituita dall'i.r. Governo del Litorale una commissione ristretta incaricata di provvedere alla liquidazione dei danni subiti nel 1797-98 da sudditi austriaci per opera dei corsari barbareschi, con la concessione di indennizzi alle navi "*La Concordia*", "*Euridice*", "*La Bella Sara*", "*I Due Benefattori*", "*La Fenice*", "*Il Corriere di Samos*", ai trabaccoli "*San Giovanni*", "*Il Tritone*", al pielego "*Il Santissimo Redentore e la Madonna del Carmine*", ai brigantini "*Achille*", "*Ulisse*", "*La Nuova Fortuna*", "*Li Quattro Fratelli*", "*La Divina Provvidenza e St. Gio Batta*", "*L'Arciduca Ferdinando*" e "*L'Amazzone*", per danni alle merci e ai bastimenti, perdita di effetti personali e di vestiario, di paccottiglia, di denaro, e sottrazione di viveri. Ma chi erano gli armatori, a che nome rispondevano? Cosa gli aveva spinti sul mare nelle condizioni ampiamente descritte?

Un elenco triestino è significativo e i nomi e cognomi sono molto variati, alcuni molto noti e ancor oggi esistenti quali Gerolimich, Malusà, Premuda, Tarabochia, Cosulich, o ebrei quali Parente, d'Ancona (l'armatore più forte), o greci come Antonopulo, Georgiopulo, Paximadi, o Aga Aggi Hussain, Trifon Higga .

Risulta colpito anche il piccolo traffico costiero, indice che non era sicuro navigare neanche all'ombra del proprio campanile.

Nel 1810 i Francesi, ridotti all'esaurimento, per far fronte ai loro rifornimenti si vedevano costretti a concedere licenze di commercio a chiunque, anche se avversario. Lamentavano carenza di uomini tanto da dover ricorrere alla coscrizione forzata. A Venezia si trovano inattivi o non impiegabili più di 100 mercantili. Per contro l'attività di contrabbando era molto alta anche se molto rischiosa assicurando però forti guadagni.

La guerra in Adriatico, come evolutasi in epoca napoleonica, presenta un suo particolare aspetto rimasto unico per il fatto che fra tante bandiere i veri contendenti sono stati soltanto due, Francia e Inghilterra. I Francesi con impostazione a carattere passivo, fortificazioni costiere permanenti o mobili, batterie di cannoni da costa, cordoni di truppe, ingegnosa rete di avvistamento e segnalazione, lasciando i corsari a battere il mare. Gli Inglesi invece hanno preferito il contrasto attivo, la lotta sul mare a vele spiegate e cannoni puntati (cosa però che è avvenuta due sole volte con il tentato sbarco franco-italico in forze a Lissa inteso a eliminare la base principale corsara inglese, e nello scontro nei pressi del Golfo di Trieste).

Quanto ai nomi dei corsari maggiormente conosciuti, il francese Claude de Forbin, che ha goduto d'un alto favore presso il re di Francia tanto da ricevere anche incarichi diplomatici e rappresentativi in sede estera; il ligure Giuseppe Bavastro che troviamo presente nell'organizzazione della base principale di Ancona, anche lui decorato dai Francesi; il dalmata Simon Bussich dapprima col pielego "*Il Franco Dalmata*" battente bandiera del Regno Italico, passato poi in servizio dei Francesi, con a carico una condanna a morte da lui in qualche modo scansata in quanto moriva a Trieste nel 1840.

Poco si sa dei corsari barbareschi, i cui capi erano non di rado dei cristiani rinnegati, come quell'Occhiali così curiosamente chiamato storpiando il suo nome irripromunciabile. Temute le scorrerie di Khair Ad-din, detto Barbarossa, figlio anche lui di un cristiano rinnegato, organizzatore delle basi dell'Africa settentrionale, Algeri, Orano, Tunisi . Gli uomini catturati venivano legati ai remi fino a che non arrivava un riscatto adeguato, in caso di fuga venivano il più delle volte condannati a morte.

Quanto accaduto in Adriatico per tutta la durata del periodo napoleonico costituisce, se così si può dire, il canto del cigno di un'attività difficilmente inquadrabile tra i leciti e gli illeciti delle guerre. La situazione rientrava nell'ordine lentamente e l'ultima incursione barbaresca si verificava nel 1815, ma per registrare effettivamente la fine bisogna arrivare al 1830 con l'occupazione francese di Algeri.

Un'esagerazione, la guerra di corsa, non più tollerabile tanto da arrivare superando finalmente le diversità di vedute al Congresso di Parigi del 1856, che ne riconosceva la completa illecità.

Rimaneva la piaga della pirateria, quale è stato il caso del capitano Francesco Zetto, comandante e armatore del veliero "*Il Corriere d'Egitto*", servente la Linea Trieste – Alessandria d'Egitto che, passando un giorno lungo la costa del Peloponneso, veniva fermato da pirati greci che facevano man bassa tra il carico lasciandolo poi andare non avendo il cap. Zetto fatta alcuna resistenza. Ma bisogna sapere che egli aveva ricevuto l'incarico di portare un grosso valore di proprietà del Kedivè

che egli aveva nascosto così bene da passare inosservato e di consegnarlo senza ricevere nonché un ringraziamento.

Si sentirà certamente parlare ancora di corsari come le navi oceaniche tedesche della prima e della seconda guerra mondiale, ma si è trattato semplicemente di navi militari camuffate.

A.C.