

Associazione Marinara «Aldebaran»
Trieste

FASCICOLO DI NOTIZIE BREVI

CONCERNENTI IL MOVIMENTO DI
NAVIGLIO E FATTI D'ARME IN ADRIATICO
DURANTE IL PERIODO NAPOLEONICO

1796 – 1815



Quaderno AMA n° 29/85
Compilatore: Aldo Cherini

ristampa marzo 2011
www.cherini.eu

LA REALE MARINA ITALIANA IN ETÀ NAPOLEONICA

Francesco Frasca

Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della M.M.,
anno VIII, sett. 1994

1 - Stato della Marina veneta al tempo della caduta di Venezia

“Prospetto Statistico de' Paesi Ex-Veneti ceduti a Sua Maestà l'Imperatore e Re nella pace di Presburgo” redatto da Antonio Aldini, ministro segretario di stato del Regno d'Italia il 21 febbraio 1806 (Parigi).

Venezia manteneva in tempo di pace 18 reggimenti di fanteria, 4 di cavalleria e 1 di artiglieria. Ogni reggimento era di 8 compagnie di 100 uomini in tempo di pace e 148 in tempo di guerra.

I reclutatori traevano gli uomini dai disertori di tutta Europa e dagli Schiavoni, e in tempo di guerra dalle cernide (craine in Dalmazia). Nelle città esisteva inoltre il corpo dei bombardieri.

Gli Schiavoni, coraggiosi robusti e sobri si prestavano anche al servizio sul mare, specie i Morlacchi (“popolo rozzo”, “correva volentieri alle armi”, “La Repubblica veneta usava però la cautela di non organizzarli in reggimenti, ma bensì in compagnie che inseriva poi nei reggimenti italiani”).

L'Arsenale di Venezia era un vasto edificio circondato da altissime mura con un solo ingresso per acqua. Vi si trovava tutto ciò che serviva per l'armamento di terra e di mare. Gli operai erano 5000, 24 i cantieri (scali) per la costruzione di vascelli da 74 e 80 cannoni, che a causa della poca profondità dei canali uscivano dalla laguna disarmati per recarsi a Porto Quieto dove completavano l'armamento.

Lo stato della marina non è buono, i vascelli sono di membratura debole e cattivi velieri, la loro costruzione dipende dalla sola pratica. Due navi di linea, il “San Carlo” e il “Leon Coronato”, trovati tra i migliori, servono da modello nelle costruzioni fino al 1780 (il “San Carlo” tuttavia affondava in Quarnero non reggendo il cattivo tempo per difetto di costruzione a poppa).

L'amm. Emo ha posto mano alle riforme, creata una scuola d'architettura militare, un bacino di raddobbo, fonderie, fabbriche di gomene e vele, ma con poco successo.

Venezia disponeva di tutto ciò che serviva alla costruzione delle navi: catrame dall'Albania turca e dalla Svezia, roveri e querce di perfetta qualità dall'Istria, larici, abeti e faggi dal Cansiglio e dal Montello della Marca Trevigiana, canapa e lino, armi dal Bergamasco e dal Bresciano, rame da Agordo, polvere da molte fabbriche della terraferma.

Al Lido si trovavano caserme per 4000 uomini, a San Servolo un ospedale per 800 ricoverati, a Sant'Elena e San Biagio una fabbrica di biscotto molto rinomata.

La rada di Porto Quieto (Istria) poteva accogliere da 6 ad 8 navi linea, punto di partenza o arrivo del bordo per Venezia. Il porto di Pola poteva accogliere qualunque naviglio, Spalato era lo scalo commerciale per la Bosnia, Cattaro era porto fortificato dove svernava la flotta sottile, cioè quella delle galere, ma insufficiente per le navi più grosse.

Le forze navali comprendevano:

- 6 o 7 vascelli di linea

- 4 fregate

- 4 sciabecchi o brick

- molte feluche e brigantini a remi con funzioni di polizia e trasporto dei dispacci.

Le galere erano mantenute per tradizione e per dare uno stipendio ai nobili decaduti denominati Barnabotti, che venivano posti al loro comando.

La forza era di 6-7000 uomini.

La marina mercantile comprendeva:

- bastimenti di "patente regia", di portata non minore di 400 botti, abilitati a navigare fuori dell'Adriatico (patente triennale che costa 250 ducati), già in numero di 4000 unità ridotte alla fine del '700 a 1500 unità

- bastimenti di "marsuddito", abilitati al piccolo cabotaggio in Adriatico

con complessivamente 20.000 uomini.

I Bocchesi erano reputati i migliori e così pure i Dalmatini. I Rovignotti considerati ottimi manovratori, emulati dai Chioggiotti.

Dopo la guerra russo-turca del 1787-92 la bandiera veneta ha perduto il diritto di entrare nel Mar Nero, a Costantinopoli le navi potevano munirsi di patente e bandiera o russa o turca, ma a caro prezzo, proibito anche l'ancoraggio nel porto di Costantinopoli (solo l'ultimo bailo ha ottenuto il permesso di essere portato fino alla riva, per particolare concessione).

2 - La costituzione della Marina Militare del Regno Italico(1805-1807)

Fonte attendibile è il "Rapport sommaire sur la situation du personnel et du materiel de la Marine Italienne" (23 luglio 1807).

Nel 1808 veniva nominato l'ing. Tupinier a sovrintendere imponenti lavori di ristrutturazione. In costruzione 5 vascelli e numerose unità piccole. Ma pochi i successi di fronte alle marine inglese, russa e ottomana specie nelle acque contese delle isole ioniche cadute quasi tutte in mano inglese.

Prima della costituzione del Regno d'Italia si trovavano in servizio solo due golette e cinque cannoniere (anche sui laghi con porto militare a Peschiera, trasferito poi a Rimini. L'amministrazione era curata da un commissario con qualche impiegato, nel novembre del 1803 veniva creato un battaglione di cannonieri impiegato anche a terra come guardacoste e nel servizio telegrafico ottico.

Dal 1 maggio 1806 al luglio 1807 il personale consisteva in 598 uomini (62 ufficiali di vascello, 33 del genio marittimo, 4 direzione di artiglieria, 112 amministrazione, 35 sanità, e personale vario). Entrarono in organico anche alcuni marinai francesi per addestrare i veneti nei nuovi metodi. Ripresa e potenziata la fanteria di marina con un battaglione dalmata di 690 uomini (su 6 compagnie) per guarnigione sui bastimenti e guardia all'Arsenale. Poi un battaglione italiano di 734 uomini, un corpo di 689 uomini e un reparto di 200 soldati inabili (corpo assistenziale creato nell'aprile del 1807) per servizi vari. Un ospedale accoglieva da 150 a 180 malati. Ma l'organico prefisso non veniva mai raggiunto a causa di diserzioni e difficoltà varie.

3 - La leva marittima

Con decreto del 25 luglio 1806 venivano creati 8 dipartimenti marittimi incaricati di formare i ruoli e procedere alle leve, non senza difficoltà per cui si propose la costituzione di 4 "giudicati" con funzione di un sindaco quale commissario di quartiere come in Francia. Nei porti dove si faceva l'armamento commerciale creati i capitani di porto.

4 - La corte marziale

Le antiche istituzioni giudiziarie totalmente inadatte sostituite con un tribunale di polizia correzionale provvisorio con proposta di un tribunale criminale, di un tribunale speciale per le ciurme, un consiglio di guerra marittima speciale per i reati di diserzione (1806).

5 - La polizia della navigazione

Un primo regolamento emanato già nel settembre del 1802 per la scarsissima marina mercantile tirrenica. Nel 1806 veniva proposto un regolamento organico per poter arruolare, in caso di necessità, anche ufficiali ausiliari mercantili.

6 - Gli operai dell'Arsenale

Bisognava intaccare consuetudini in atto da secoli ma non più rispondenti. Un gran numero di uomini era mantenuto per ragioni politiche, spesso inattivi. Introdotte misure di controllo e direzione dei lavori, favorita l'emulazione e eliminazione di abusi e spese inutili. Nel 1806 erano in numero di 1963, nel 1807

1263.

7 - L'approvvigionamento

Razionalizzato anche il sistema di approvvigionamento delle derrate alimentari per i marinai. In precedenza i viveri non erano forniti in natura. La nave riceveva il denaro e lo ripartiva tra i membri dell'equipaggio, che acquistavano all'asta viveri spesso di cattiva qualità. Il

sistema veniva riformato come in Francia dove un impresario forniva tutti i viveri necessari sotto la sorveglianza dell'amministrazione. A Venezia il servizio veniva acquisito da una compagnia commerciale che forniva anche tutte le munizioni e materiali di servizio.

8 - Materiali per la marina

Negli ultimi anni della Repubblica Veneta l'Arsenale era caduto nel disordine e nell'anarchia. Veniva incaricato un amministratore generale di riformare tutta l'organizzazione su modello francese.

Si trovavano in Italia pressoché tutti i generi di munizioni e materiali navali. I boschi e le coltivazioni della canapa venivano gestiti direttamente dall'amministrazione della marina esclusivamente per il proprio uso. I coltivatori della canapa (di ottima qualità) dovevano sottostare alla scelta primaria statale, annuale, e l'amministrazione sorvegliava perfino la macerazione della pianta e la manutenzione dei canali e delle marcite. I privati dovevano far fabbricare in Arsenale le gomene grosse anche per le navi commerciali, ma col 1 maggio 1806 questa attività veniva liberalizzata a vantaggio di tutti i sudditi del regno.

8 - I boschi e le foreste

Il legname da costruzione era problema fondamentale.

Era attribuzione del ministero della marina la soprintendenza delle 7 foreste esistenti nei territori dello stato. I regolamenti divenuti insufficienti aveva reso possibile ogni genere di abusi. Gli abitanti più vicini alle foreste godevano di antichi privilegi che permettevano loro di fare e di dividersi ogni genere di lavori. Venne devoluta una parte ad un imprenditore che si interessava dell'abbattimento e del trasporto delle piante.

-Pervenuti a maturità, secondo un calcolo con buona approssimazione, 246.000 alberi

-alberi al di sopra di 4 piedi di circonferenza 76.000

-da 2 a 4 piedi 1.946.000

-al di sotto di 2 piedi 12.000.000.

Dal fondo delle darsene recuperati 1100, tronchi.

Querce, frassini, abeti, larici buoni per ogni tipo di struttura.

Nel 1807 si erano ricavati 1.300.000 piedi cubi di legname.

9 - Materiali per l'artiglieria

In Arsenale gli stabilimenti erano mediocri:

-una fonderia per colata dei pezzi in rame, con due forni a riverbero, due fossi, un laboratorio per modellatura, un essiccatoio

-una ferriera

-un'officina per la foratura delle bocche da fuoco con due banchi e un maneggio a braccia per i pezzi piccoli e per alesare i cannoni grossi fusi a pezzi.

Ciò serviva solo per i pezzi in bronzo e non per quelli in ferro.

Trovati dai Francesi semidistrutte, sono state rimesse in ordine con nuovi forni da forgia e una seconda macchina per forare e tornire.

Dal 1 ottobre 1806, per 11 mesi, fornite 288.000 libbre di rame grezzo da Agordo, di cui 68.436 lavorate sul posto e 156.857 da laboratori privati.

A causa dei costi, rinunciato alla fabbricazione dei cannoni di ferro preferendo piazzare le officine a Caionvico, tra Brescia e Verona.

Non si fabbricavano cavicchi e chiodi di rame, ma nelle vicinanze di Venezia esistevano due officine private con laminatoio per le lastre da carena.

10 - Miniere di rame ferro e carbon fossile

I dipartimenti del Mella, Serio, Lario e Agogna disponevano di miniere di ferro di qualità inferiore a quello della Svezia ma migliore di quello della Carinzia. Fornivano ferri e chiodi di ogni specie.

Il rame di Agordo (dipartimento del Piave) erano sfruttate da un privato per conto dello stato e fornivano circa 1334 quintali all'anno; Agogna, nello stesso dipartimento, la metà.

Il carbone proveniva dalle miniere di Carpano (Istria), riconosciuto idoneo al fuoco da forgia, d'impiego più economico e da sostituire al fuoco di legna.

11 - Produzione delle tele da vela

Si lamentava arretratezza tecnica malgrado la riconosciuta qualità superiore della canapa italiana. Ciò era dovuto alla maniera imperfetta con la quale le donne delle campagne filavano la canapa, all'imperizia dei tessitori e alle cattive installazioni. Conseguentemente la tela non era adatta per le vele.

Per ovviare a ciò si installavano a Venezia in un ospizio per orfani alcune macchine come quelle esistenti a Tolone, sotto la sorveglianza e istruzione di un ex amministratore di porto, Defosse. Alcuni telai da tessitura venivano dallo stesso collocate in una casa conventuale detta delle Vergini destinata dalla Marina a bagno penale. In precedenza i forzati venivano custoditi in alcuni bastimenti alla fonda in Canal Grande con dispendio e problemi anche sanitari. Il buon risultato incoraggiò l'installazione di ulteriori macchine per dar lavoro a donne cadute in povertà risolvendo ogni problema.

12 - Le costruzioni edili civili e i lavori di idraulica

La necessità di disporre di una marina confacente alle terre adriatiche imponeva diversi lavori per poter far uscire dall'Arsenale in rada vascelli più potenti di quelli fino allora costruiti. Ne furono incaricati alcuni ingegneri fatti venire dalla Francia.

Veniva aperta una nuova porta, allargato e scavato un canale, una macchina da alberare le navi, un molo per i cannoni, scavato anche il passaggio di Malamocco, non senza problemi esecutivi.

Lo stato delle costruzioni navali

Dal mese di agosto 1806 sono state costruite e varate navi per

-6 brick

-6 golette

22 scialuppe cannoniere

130 barche di servizio bastimenti e porto.

Armate e fatte uscire:

-2 brick

-3 golette

20 scialuppe.

Raddobbati e riarmati più di 100 altri bastimenti di ogni grandezza.

Messi in cantiere:

-5 vascelli da 74 cannoni

-2 fregate da 18 cannoni

-2 corvette da 32 cannoni (da 18)

-1 corvetta da 8 cannoni (da 24).

Diveniva fondamentale la questione dei costi, per cui veniva interessato dal viceré d'Italia Eugenio il ministro della guerra e della marina Caffarelli, che stendeva un rapporto riguardante anche la marina della cessata Repubblica Veneta. Le due fregate "L'Austerlitz" e "L'Adria", di vecchia costruzione, si trovavano in uno stato assai cattivo e si proponeva il declassamento a navi trasporto. Inidoneo anche il vecchio brick "Sol-lux". Erano operativi al momento la corvetta "L'Aquila", i brick "La Principessa Augusta", "Jena", "Friedland". I brick "Il Nettuno", "Il Tonce" e "Il Lodi" erano in fase di completamento, ed erano impiegabili altre 3 golette.

Solo le corvette erano in grado di uscire dai canali della laguna con i propri mezzi. Parte dell'artiglieria delle fregate doveva venire dalla Francia, pagata in compensazione con la fornitura di vascelli costruiti a Venezia.

Il problema principale era dato dai canali verso la rada, da scavare con somme considerevoli e tempi lunghi, stimati in tre anni. Alcuni vascelli erano in grado di uscire da Malamocco ma con zavorra non eccedente le 100 tonnellate, ormeggiare a "Pello Rosso" dove si trovava un molo a 8 miglia al largo per imbarcare le artiglierie, completare l'armamento a Pola. A "Pello Rosso" le fregate imbarcavano acqua viveri e parte delle munizioni.

Nel 1807 la flotta era considerata insufficiente per far fronte alle flotte nemiche presenti in Adriatico.

13 - Le difese francesi del porto e della laguna

Il capo battaglione del genio Marion veniva incaricato di presentare uno studio riguardanti batterie galleggianti da impiegare nella difesa della terraferma e della laguna con i problemi da risolvere, esposto in una "Memoire sur la construction des batteries flottantes proposée pour la Défense de Venise".

Procedeva innanzi tutto alla ricognizione topografica a largo raggio individuando una prima linea continentale e costiera dalla foce del Piave a quella del Brenta con tutto il litorale di Cortellazzo, del Cavallino, di Sant'Erasmus, di Malamocco, di Pellestrina e di Chioggia, guardata da alcuni forti.

A Marghera due ordini di cinte difensive con tre lunette verso l'entroterra; la seconda cinta con quattro bastioni e due controguardie. Una seconda linea in posizione tale da tenere Venezia fuori della portata del tiro di artiglieria, con opere permanenti da installare sulle isole di San Giorgio, Alga, San Secondo, Murano, La Certosa, Sant'Elena e Le Grazie. Negli intervalli di queste opere il Marion proponeva una serie di zattere armate da cannoni incavalcate alla navale, in modo da chiudere tutti punti forzabili, delle quali egli progettava 3 modelli (A, B, C) da 8, 14 (anche obici o carronate), 20 cannoni (e 4 mortai) con 30 uomini e rispettivamente ... e 100 uomini, per complessive 42 zattere e 568 bocche da fuoco. Erano a forma di losanga, le più grandi con due coni alle estremità, smontabili e conservabili in magazzino. Ne venivano date le misure e i pesi con relativi disegni, i tempi di costruzione e il costo secondo un'analisi minuziosa.

14 - La situazione operativa in Adriatico

Nel gennaio del 1807 veniva segnalata la presenza di una squadra russa costituita da un vascello da 74 cannoni davanti a Castel Nuovo, da due altri vascelli nei paraggi di Sebenico e di Macarsca, una fregata a Cattaro, una seconda nella rada di Milna a Curzola, una terza a Trieste in servizio di corriere, una corvetta minore e 2 brick davanti a Lesina e nei canali dalmati, una corvetta in servizio di trasporto nella rada di Curzola e un numero imprecisato di navi mercantili corsare, sempre di bandiera russa, di stanza a Cattaro.

Gli Inglesi erano presenti con una squadra composta da due fregate e un brick ("La Speranza") tra il golfo di Trieste e la costa istriana, da una fregata incrociante nel Quarnero. Poi altre due corvette o un brick per la corrispondenza. Ricevevano i viveri, specie la carne fresca, a Trieste, dove gli ufficiali scendevano spesso a terra. Avevano catturato e condotto a Corfù una quindicina di navi papali, italiani e austriaci. Un pielego italiano con tavole caricate a Latisana catturato da un brick era riuscito a liberarsi approfittando del cattivo tempo riparando il 2 gennaio 1807 a Senigallia. L'armatore Antonio Passano catturava, qui, con due sue barche armate in corsa, una barca inglese presentatasi all'ingresso del porto.

Quattro o cinque piccoli bastimenti fermati dalla fregata inglese riprendono libertà approfittando della tempesta del 2 gennaio, un altro entra in Senigallia con alcuni soldati inglesi a bordo. Un corsaro italiano ne riprende uno davanti al porto di Ancona (in sostanza, una situazione confusa)

Le forze austriache consistevano in un brick e due cannoniere nel porto di Trieste, due scialuppe cannoniere sulla costa del Friuli, una cannoniera presso Fiume.

Molte isole dello Jonio cadevano in mano inglese isolando Corfù rimasta in mano francese e disturbando le comunicazioni con Otranto e Ancona.

Per quanto riguardava la Reale Marina Italiana, nel 1810 venivano create in Adriatico due divisioni navale, di cui una illirica, sotto il comando del capitano di vascello francese Dubordieu.

Ottobre 1810, spedizione e battaglia di Lissa. Successo iniziale franco-italiano: 42 bastimenti bruciati (33 da carico e 9 corsari) 10 catturati e condotti ad Ancona, 14 liberati e restituiti ad armatori illirici, italiani e napoletani, 100 prigionieri, liberati 25 francesi. Ma Napoleone considera la giornata di risultato parziale. Nuova spedizione nel marzo del 1811, con flotta rafforzata, ma con esito disastroso sancendo il predominio inglese in Adriatico.

Nel febbraio del 1812 scontro al largo di Grado con cattura del vascello "Rivoli" da 74 cannoni appena costruito e armato nell'Arsenale di Venezia da parte del vascello inglese "Victorious" di pari armamento.

15 - Conclusione

Quando il 1 febbraio 1793 la Francia entra in guerra con l'Inghilterra, la sua marina si trovava in piena mutazione. Disponeva di 80 vascelli e 64 fregate, operativi ma non tutti in buon stato, contro 135 e rispettivamente 102 inglesi.

La spedizione napoleonica in Egitto con 280 trasporti e 55.000 uomini, con navi militari non tutte armate secondo la norma, si rivelava sul mare un insuccesso.

Trafalgar (1806) faceva tramontare ogni illusione e la Francia non riusciva ad armarsi convenientemente, con reclutamento marittimo sempre in crisi e difficoltà d'approvvigionamento dei materiali. Dal 1810 l'Inghilterra, per contro, poteva disporre di 699 unità con 5000 ufficiali e 145.000 marinai:

La penisola italiana disponeva di diversi tipi di legname e di ottime qualità di canapa esportate anche in Francia. Lo sforzo produttivo rendeva possibile l'utilizzazione di 205 bastimenti armati con 705 pezzi d'artiglieria con 2516 uomini, 7 batterie e forti, 11.000 soldati dalmati, 35.000 italiani, 800 bocche da fuoco attorno alla laguna di Venezia.

Le coste italiane da Savona a Trieste erano fatte oggetto di rilevamenti e studi, La Spezia attirava l'attenzione, il porto di Trieste veniva considerato come un raddoppio di quello di Venezia.

Programmi di rammodernamento venivano avanzati per Venezia (Arsenale immediatamente utilizzabile sia pure con il problema dei fondali), Genova (costruttori privati per vascelli francesi) e Napoli (arsenale e Castellamare di Stabia).

Alla caduta di Napoleone erano in costruzione 5 vascelli (10 gli scali), consegnati con l'altro naviglio all'Austria. 10 navi, vascelli, fregate, brick, troviamo in servizio nella Royal Navy cambiando nome, una delle quali, la fregata "Dover" (ex "Bellona") fino al 1825.

La debolezza (anche tecnologica) era conosciuta da Napoleone, che puntava parecchio sul blocco continentale e sulla guerra di corsa senza però riuscire a danneggiare seriamente l'Inghilterra (capisaldi mediterranei Malta e Sicilia), pur essendo riuscito a mettere in linea, nel 1814, 102 vascelli e 54 fregate.

Alla fine dell'avventura napoleonica i porti italiani si presentavano completamente rovinati, richiedendo per potersi risollevarsi l'impiego di rilevanti risorse stornate da altri impieghi pressanti.

La vocazione marinara delle terre bagnate sull' Adriatico — declinata col tramonto della Repubblica Veneta per quanto riguarda Venezia (1797) ma vivificata e sorretta con lungimiranza dal governo di Vienna per quanto riguarda Trieste — è stata oggetto di non pochi studi e pubblicazioni che

prendono le mosse sopra tutto dalla comparsa della navigazione a vapore (1819, 1836) e dall' affermarsi delle imprese armatoriali e cantieristiche (1836, 1840).

Ad una potenza marinara, che ha concluso ormai il ciclo di una lunga vita, subentra un' altra potenza che, mutato l' assetto geo-politico, è pronta a soppiantarla.

Poco conosciuto è il periodo nel quale questo processo si sviluppa in uno scenario movimentato dai clamorosi avvenimenti che chiudono il Settecento e dalle guerre napoleoniche che aprono il nuovo secolo. Anche se relativamente modesto nella quotidianità, è un periodo interessante e gravido di conseguenze.

Il movimento marittimo mercantile è servito da naviglio locale di piccolo tonnellaggio, polacche, pieleggi, brazzer, checchie, brigantini, tartane, trabaccoli, barche di questo genere.

Il naviglio militare non è molto più grande, nessun "Victory", nessun "Santa Trinidad" compaiono mai nelle acque adriatiche. Tutt' al più fregate a due ponti e qualche corvetta ad un ponte. Il grosso del naviglio è rappresentato dalle lance cannoniere, dai brick o brigantini, dai cutters, più maneggevoli e atti alle scorrerie in acque ristrette, alla guerra da corsa, alla pirateria. Ne segue una preoccupante emergenza dei cui precedenti s' era perduto la memoria in quello ch' era stato un "lago veneziano".

Le basi principali degli opposti schieramenti si trovano ad Ancona e a Porto San Giorgio di Lissa, nidi sopra tutto di legni corsari battenti bandiera francese ed inglese e, in qualche caso, imperiale, con equipaggi talora misti, formati anche da istriani, dalmati, veneti, ex prigionieri o gente di non molti scrupoli.

E, fatto inusitato, movimento di naviglio militare di tante bandiere quante non s' erano mai viste in queste acque: russe, turche, spagnole, portoghesi, napoletane, siciliane oltreché imperiali, francesi, inglesi e italiche, che sono le più impegnate.

Frequenti le sparatorie, le scaramucce, i colpi di mano, le prede, le violazioni delle leggi sanitarie, molto temute dato le conseguenze che vanno al di là del fatto contingente. Ma una sola battaglia navale, quella che ha luogo con molto spargimento di sangue nelle acque tra le isole di Lissa e di Lesina, il 12 marzo 1811.

Consistenza della flotta mercantile di Venezia:

Anno 1766: 1 brigantino, 13 checchie, 12 coralline, 2 fregate, 1 fregatone, 3 galeoni, 3 gazzelle, 1 palandra, 4 londre, 2 marciliane, 3 martegai,

47 navi, 5 pieleghi, 4 pinchi, 22 polacche, 10 tartane, 23 trabacoli, 1 polacheta, 2 urche per un totale di 158 unità, oltre ad un certo numero di tartanelle.

Le classi di portata, misurate in botti candiote, vanno da 5-6 a 37 unità di misura.

Il movimento del porto è ancora notevole, frequentano lo scalo veneziano le seguenti bandiere: inglese, olandese, francese, svedese, danese, amburghese, spagnola, maltese, ragusea, imperiale, gerosolimitana, genovese, livornese, napoletana, pontificia.

Il naviglio estero è presente in numero variabile, da 74 a 139 unità all' anno.

Il naviglio di bandiera veneta varia da 71 a 223 unità.

Si ha in totale un movimento di 141-362 unità all' anno.

Tra il 1764 e il 1778 vengono patentate navi da un minimo di 6 ad un massimo di 77 all' anno, per un totale di 392 di cui 222 costruite negli squeri dello stato veneto e 113 acquistate all' estero.

In totale 184 unità

Tipo	in costru- zione	in armi	in costru- zione	in armi
	a Venezia		fuori Venezia	
Vascelli da 70 cannoni	4	1	5	10
“ ” 66 “	9		2	11
“ ” 55 “			1	1
Fregate da 42-44 “	6	1	6	13
“ ” 32 “	2			2
Galere	3	9	11	23
Bombarde	1			1
Cutter	2			2
Barche cannoniere da 4-6 pezzi	8	8		16
Brick “ 16-18 cannoni		1		1
Golette “ 16 ”		1		1
Galiotte		7		7
Sciabecchi		7		7
Feluche		5		5
Barche obusiere con 2 obici e 4 cannoni		31		31
Galleggianti su botti con 2 cannoni		10		10
Passi armati con 2 cannoni		40		40
Batterie galleggianti da 7 cannoni		1		1

1782-83

Il commerciante olandese Ambrogio Strohl (poi Srohlendorf) fa costruire presso lo squero Nocetti un natante di 120 piedi di lunghezza per il trasporto di legname da Trieste a Cadice. È detto "saica", ha la forma di zatterone ed è munito di scarsa velatura. Anche se battezzato "La bella Carintiana" non è una vera nave e va naufragare miseramente sulla costa della Sicilia non reggendo il mare montato in tempesta. Il sinistro provoca il fallimento del commerciante.

1796

Il rifornimento idrico della popolazione di Trieste è assicurato da fontane pubbliche.

Ai navigli sono riservate, per l'acquata (marinareza) due bocche situate alla fine del Canal Grande e il Fontanone della Giunta, provvisto di otto trombe. Ciononostante succedono spesso attriti perché i marinai si servono anche delle altre fontane, e i più prepotenti sono proprio quelli delle R.Lance.

1796, 20 marzo

L'archivio governiale e gli effetti erariali vengono imbarcati sul trabacolo di padron Luigi Bianconi, denominato "La Madonna di S.Ciriaco", per essere messi in salvo a Segna. Un falso allarme

provoca grande confusione e le operazioni procedono a rilento. Partono 50 navigli, parte con effetti erariali, parte con beni privati e intere famiglie, tanto in fretta da trascurare le fedi di sanità, che si procurano a Capodistria, dove non pochi sbarcano. Funge da scorta una R.Flottiglia.

1797, 26 marzo

Esce dal porto di Trieste diretto a Segna un convoglio formato da 12 cannoniere, 2 brick, 1 cutter e numerosi tartanoni. All'altezza di Cittanova il convoglio viene assalito da una flottiglia francese comandata dal cap. Sibylle, della quale fa parte anche il lugger "Le Libérateur d'Italie" fattosi notare per la sua audacia. Il convoglio austriaco ripara in Val di Torre, in acque considerate neutrali perché venete, presidiate per di più dal vascello "Eolo". La nave veneziana si posiziona tra il convoglio austriaco e i Francesi che, fatti segno ad alcune cannonate (sparate dagli Austriaci), prendono il largo. Gli Austriaci proseguono il viaggio, toccano Rovigno il 30 marzo e arrivano a Segna senza danni.

La squadriglia francese continua le scorrerie col nuovo comandante Laugier e, il 20 aprile, si presenta davanti al Lido per entrare nel porto di Venezia. Dal forte di S.Andrea vengono staccate due lance per saggiare le intenzioni dei Francesi che con violenta arroganza insolentiscono i Veneti. Il comandante del forte, Domenico Pizzamano fa uscire allora due galere armate di Bocchesi al comando del capitano Viscovich, che respinge i Francesi causando la morte del comandante Laugier e del primo ufficiale e il ferimento di 8 marinai.

Il fatto viene sfruttato da Napoleone (il 30 aprile si trova a Palmanova) nel decretare la fine dell'antica Repubblica.

23 aprile

Giunta notizia del fatto, i fratelli Blessich di Rovigno mandano in servizio di Venezia un loro pielego, che però viene licenziato.

1796, 7 giugno

La municipalità di Venezia decide di mandare a Capodistria due galere con una cinquantina di uomini di truppa, che però sono preceduti dagli Austriaci, che occupano la provincia.

1797, 10 giugno

Occupata l' Istria, l' Austria intende estendere il possesso alla Dalmazia. Viene improvvisata nel porto di Trieste una flottiglia di legni eterogenei, che viene posta al comando del gen. Rukawina. Preso il mare, all' altezza di Pirano la flottiglia viene sorpresa da un violento temporale che scompiglia i legni condotti da mano imperita. Trova rifugio a stento nel canale di Fasana, dove vengono riparati i danni. Dopo 5 giorni la formazione prosegue per Zara, da dove non è in grado di proseguire per Ragusa e per le Bocche di Cattaro. Viene in soccorso la squadra sottile veneziana di Dalmazia con 14 legni che provvedono al servizio di guida e di scorta alzando ancora la bandiera di San Marco.

1796, 1 luglio

Provenienti dalla Romagna, arrivano a Capodistria due tartanoni pontifici con a bordo 47 ecclesiastici francesi emigrati, ai quali l' autorità non concede lo sbarco.

1796, 16 luglio

Gli Austriaci allestiscono a Rovigno, al comando del cap. Simpson, un convoglio formato da 4 lance, 1 brazzera e 3 trabaccoli con l' imbarco di truppe destinate all' occupazione di Pola. Il mare grosso provoca il rientro dei trabaccoli e di 2 lance. La brazzera e le altre 2 lance, giunte verso le ore 8 nei pressi delle Isole Brioni, vengono affrontate da 2 galere e da 3 mezze galere veneziane, una delle quali, probabilmente la capitana, alza la bandiera di S.Marco, al che gli Austriaci rispondono alzando il vessillo asburgico. I Veneziani aprono il fuoco dalla distanza di mezzo miglio con cannoni e moschetteria costringendo il comandante austriaco a trasbordare su di una lancia, "La Dragona", contro la quale vengono sparati 5 colpi. Allora il comandante ordina prudentemente di virare di bordo e torna a Rovigno.

È la prima e ultima azione di guerra della navi veneziane, che si trovavano in viaggio verso le Isole Joniche.

1797

L' Inghilterra cede all' Austria 2 cutter armati.

1797, 9 maggio

I Francesi dichiarano di consentire la libera pratica nel porto di Trieste a tutti i navigli mercantili eccetto gli inglesi e veneziani.

1797, 27 settembre

Da tempo abbandonate, si trovano a Pirano 3 feluche già adibite alla guardia delle saline di Muggia, Capodistria e Pirano. Due di esse vengono

raddobbate e riequipaggiate, una delle quali con due petriere di bronzo. Adibite alla sorveglianza anticontrabbando, poco dopo vengono poste in disarmo a Pirano e a S.Bernardino.

1798

L' Austria entra nella coalizione antifrancese.

Una squadra portoghese staziona per molti mesi a Porto Quieto.

1798, 17 febbraio

Il costruttore navale Odorico Panfilli s' impegna a costruire una feluca o scappavia di 18 remi per la difesa del porto di Trieste.

1798, 23 marzo

Leva l' ancora dal porto di Trieste, dove s' era trovata in stazione dal 23 luglio 1796, la squadra spagnola composta dalle navi "El Misto" e "L' Astuto" e dalla fregata "Santa Rosa". È al comando del marchese Camillo de Spinola e imbarca 900 uomini, tra i quali 150 triestini e istriani. Le navi erano venute per caricare 10.000 quintali di "argento vivo" della miniera di Idria ed erano state sorpresa degli avvenimenti creando problemi d' ordine pubblico.

1798, giugno

Cominciano a comparire nel Quarnero legni armati in corsa supposti di bandiera francese con equipaggi per lo più anconetani.

I Francesi occupano una stazione sull' Isola di Premuda dalla quale si spingono di tanto in tanto a predare nelle acque istriane.

1799, 5 gennaio

Dalla R.Lancia Cannoniera n° 5 diserta un marinaio di nazionalità spagnola.

1799, marzo

Andrea Querini, comandante dell' ufficialità e delle truppe di marina dell' ex Repubblica Veneta, ora presidente provvisorio del R.Arsenale di Venezia, manda dispacci in Istria per una leva di mare di 300 uomini a coscrizione volontaria, ridotti poi a 100, con particolare riguardo ai distretti di Pirano, Rovigno e Pola. L' operazione viene presto sospesa non incontrando il favore dei marittimi.

Una flotta di navi russe e turche, agli ordini dell' ammiraglio Pustochin, tiene il blocco di Ancona, base dei corsari francesi. Vi si aggregano anche navi portoghesi che scalano, spesso, a Porto Quieto.

1799, 9 aprile

La brazzera di padron Michiel Totto viene posta sotto sequestro a seguito di attività considerata di contrabbando di granaglie.

È molto attivo il molo caricatore di Fontane, feudo dei conti Borisi tra Umago e Cittanova, dove si imbarcano legname da costruzione, uva, frumento, vino, legna da ardere. È soggetto a pedaggio.

1799, 6 dicembre

Vengono scortati a Trieste 12 ex prigionieri corsi, che avevano fatto parte dell' equipaggio della fregata portoghese "Zisme" in sosta a Porto

Quieto. Questi uomini erano stati catturati dagli Austriaci nel Golfo di La Spezia ed erano stati imbarcati a Livorno con un gruppo di ex prigionieri, 43 in tutto, che avevano accettato di passare al servizio della bandiera portoghese. A Trieste erano giunti da Cittanova dove, stanchi della vita di bordo, s' erano fatti sbarcare. Non era andata loro troppo bene perché finivano chiusi in castello in attesa della loro sorte.

1800, 26 gennaio

Viene denunciata la diserzione di un marinaio dalla fregata russa "Casanscha" in sosta nel porto di Trieste.

1800, 7 febbraio

La barca di padron Rocco Populìn fa naufragio nelle acque di Pirano. Si sospetta il dolo.

1800, 7 marzo

Il R.Trabaccolo "L' Iris", comandato da padron Bazzetti, è diretto ad Ancona con passeggeri e carico misto allorché investe lo scoglio Sumer presso l' Isola di S.Andrea di Rovigno e fa naufragio lamentando tre morti. Per definire i reclami dei proprietari del carico, una parte del quale è di proprietà regia, viene costituito un colleggetto di 12 persone.

1800, 9 marzo

Viene recriminato l' uso adottato da non pochi bastimenti, che trasportano carichi diretti alla città e porto franco di Trieste, di fermarsi lungo le coste dell' Istria e scaricare su barche, che poi proseguono, aspettando qui carichi di ritorno. Ciò è lecito soltanto in caso di cattivo tempo.

1800, 29 marzo

Lo sciabecco denominato "il Re Ciro", comandato dal I tenente Spiridion Morosini, in viaggio Verso Venezia, sta per entrare nel porto di Daila quando finisce sulla punta di S.Lorenzo incagliandosi. Vengono chiesti per il ricupero protti e calafati, ma da Porto Quieto arrivano prima uomini pratici della flottiglia portoghese, che rimettono lo sciabecco a galla.

1799, ottobre

Arriva nel porto di Trieste, franca di contumacia, la fregata ottomana "Rodos" reduce dal blocco di Ancona. La comanda il capitano dulcignotto Zainer. La sosta crea problemi tanto al comandante che alle autorità locali a seguito di diserzioni non solo di prigionieri (cioè di schiavi) che degli uomini d' equipaggio turchi.

1800, 26 maggio

Il Console di Spagna a Trieste informa le autorità cesaree che ha fatto la sua comparsa in Mediterraneo, per esercitare la guerra di corsa, una corvetta francese da 22 cannoni con 55 uomini d' equipaggio.

Arrivano da Algeri tre marinai dalmati dopo sei mesi di schiavitù patita in quella città. Erano partiti il 27 agosto 1799 col trabaccolo "SS.Redentore" capitanato da Giuseppe Lucovich, assieme alla tartana "Fedele" di patron Nicolò Zegnac e al brigantino "Achille". Erano stati catturati da corsari algerini l' 8 novembre.

1800, giugno

La fregata austriaca “Bellona” trasporta il neo eletto papa Pio VII da Venezia a Pesaro. Causa il maltempo deve fermarsi per due giorni, il 13 e 14 giugno, a Porto Quieto.

1800, 1 agosto

Entra nel porto di Trieste una fregata russa a bordo della quale si trova l'ammiraglio inglese Nelson al seguito della regina Maria Carolina di Napoli.

1800, 7 settembre

Il brigantino battente bandiera napoletana, denominato “Ecce Homo-Madonna Addolorata e Sant'anna” e capitanato da Domenico Rocco, in viaggio verso Trieste con un carico d'olio, si arena presso Umago. Viene disincagliato e può proseguire non avendo riportato danni.

1800, 9 settembre

La polacca armata in corsa dal ceto mercantile di Trieste, al comando del capitano Filippo Dabinoch, sta scendendo lungo le coste istriane in pattuglia con un cutter inglese allorché sorprende una nave corsara battente bandiera francese che aveva gettato l'ancora nel porto di Cervera presso Parenzo. Il legno viene catturato con un'azione fulminea che lascia all'equipaggio solo il tempo di darsi alla fuga e di raggiungere Parenzo, dove ben presto viene catturato e condotto sotto buona scorta a Rovigno. Si tratta del legno denominato “La Battaglia di Marengo” equipaggiato di 29 uomini di diversa nazionalità al comando del capitano Bernardo Costa di Tolone. Tra i prigionieri vengono individuati 5 istriani, 1 dalmata, 2 della terraferma veneta: Alvise Rismondo, Francesco Sciolis, Antonio Malusà detto Volpe, di Rovigno, Antonio Simoliani di Orsera, Nicolò Pugliato di Capodistria, Antonio Micol di Arbe, Luisi Paccognella di Padova e Angelo Cappon di Treviso. Tra i prigionieri si contano anche 3 ufficiali francesi, tenuti a Rovigno, da dove, il 4 dicembre, riescono a fuggire sottraendo una barca a padron Andrea Scatolin.

1800, novembre

Gli Austriaci mandano a Rovigno un tartanone con 150 soldati, cui fa seguito due giorni dopo un trasporto con altri 140 soldati.

Entra per la prima volta nel porto di Trieste una nave americana.

1801, gennaio

Staziona nel porto di Pirano la R.Fregata “Bellona” posta sotto il comando del maggiore dell'I.R.Marina Giovan Battista Costanzi. Si verifica a bordo un'epidemia che desta molto allarme.

Viene formato un convoglio composto da 3 tartanoni carichi di prigionieri francesi diretto da Ancona a Venezia con la scorta di un regio sciabecco. Tocca la località di Umago dove si rifornisce di viveri.

1801, 27 gennaio

Il nolo del pielego di padron Cristoforo Bagatella di Cherso viene conteso tra le autorità civili e quelle militari per mandare viveri ad Ancona o 100 uomini a Venezia.

Arriva in Porto Quieto il mercantile denominato “Speranza” al comando del capitano Vincenzo Vullocich di Ragusa, con un carico di zucchero e cacao assunto a Lisbona per Venezia. Prima di proseguire la nave deve sottostare alle operazioni sanitarie e procedere, come d’ uso, all’ alleggerimento del carico mediante libo onde poter entrare in laguna.

1801, 29 gennaio

Arriva nel porto di Veruda, presso Pola, la fregata di Sua Maestà Siciliana “La Fortuna” al comando di don Salvatore Valguarnera. Egli annuncia che i Francesi sono entrati in Ancona. Conseguentemente vengono dirottati su Trieste tutti i bastimenti naviganti lungo le coste dell’ Istria per esser messi a disposizione del comando militare.

1801, febbraio

La presenza dei Francesi ad Ancona e a Caorle fa temere l’ attività dei corsari ed è d’ intralcio alle barche che portano legna da ardere a Venezia: Le autorità cesaree mantengono a Venezia e a Marano naviglio armato pronto ad intervenire.

Alcune barche in attività di pesca nel Quarnaro devono rifugiarsi nel canale dell’ Arsa per sfuggire ad una barca armata corsara, che ha aperto il fuoco contro di esse. Il corsaro fa due prede nel Porto Longo di Carnizza presso Pola. Si pensa di riarmare le due feluche giacenti in abbandono a Pirano.

1801, 8 febbraio

Arriva al recinto di sanità del porto di Parenzo il pielego di padron Tomaso Sambognac, battente bandiera imperiale, in viaggio da Zara a Venezia. Trasporta 42 soldati e graduati, che non intendono sottostare alle norme sanitarie provocando un incidente tra le autorità civili e militari.

1801, 13 febbraio

La nave denominata “Flora”, di bandiera imperiale sotto il comando del capitano Luigi Tomisich di Fiume, è in viaggio per Venezia con un carico di salumi imbarcati a Palermo. Dopo 23 giorni di navigazione giunge nelle acque del Tagliamento quando viene investita da un forte vento di greco-levante e da corrente contraria. Per colmo della disgrazia si apre una via d’ acqua nello scafo per cui la nave è costretta a prendere la “Bordata di Sirocco per attaccare le coste dell’ Istria” giungendo all’ altezza di Rovigno. Lotta fino al tramonto per riprendere la via di Venezia ma appare pericoloso continuare in quelle condizioni per cui, sentito anche il parere del pilota, si risolve a rifugiarsi in Rovigno ottenendo il permesso di ancoraggio nel porto di S.Caterina, dove chiede la “prova di fortuna”. Si eseguono i sopralluoghi, si sonda la sentina e si misura la “pulsazione” dell’ acqua, si trovano delle avarie sicché viene concesso il

permesso di sbarco della merce mentre il caso viene deferito al R.Tribunale di Sanità di Venezia.

1801, 22 febbraio

Il capitano Nicolò Zorzetto, proveniente da Zara e diretto a Venezia, fa sosta ad Umago. Verso sera osserva un bastimento sospetto, che si avvicina prendendo barra. Arma la propria lancia e va a vedere. Si tratta di una tartana armata in corsa, ma di bandiera inglese. Tiene a bordo, da 4 mesi, un chioggiotto prigioniero per servirsene da interprete. Il capitano inglese dichiara di non aver fatto nessun incontro.

1801, 26 febbraio

Il trabaccolo di paron Gregorio Lazzarin da Selve è incaricato di trasportare da Venezia a Zara 16 individui ai ferri scortati da un caporale e 19 soldati. Giunti nelle acque di Brioni i prigionieri riescono a liberarsi dai ferri e disarmano i soldati. Ma il caporale reagisce, riesce ad ucciderne 4 e a ricacciare

sotto coperta gli altri. Ripara a Pola e poi prosegue verso Zara con la scorta di una barca.

Passa davanti a Pola un tartanone corsaro di bandiera francese che dà la caccia ad un trabaccolo di Laurana, che cerca disperatamente di sottrarsi alla cattura.

1801,27 febbraio

Un tartanone anconetano armato in corsa molesta una barca da pesca di Rovigno, che deve abbandonare la sua attività per darsi alla fuga fatta segno a colpi d' arma da fuoco.

1801, 28 febbraio

Per quattro ore continue giunge in costa dalla parte di sottovento del canale di Ossevo il rumore di cannoneggiamento. Corre voce che un pachebot inglese si è scontrato con un corsaro francese sopraffacendolo.

1801, 27 febbraio

Reduce da una crociera lungo le coste della Corsica, giunge in Porto Quieto, al comando del capitano Costanzi, la R.Fregata "Bellona" con un' epidemia a bordo, che provoca alcuni morti. Una trentina di malati vengono tenuti a bordo di un trabaccolo ormeggiato ad una sua fiancata.

Un corsaro battente bandiera francese o cisalpina assale i padroni Giuseppe Rotich di San Giorgio di Lissa e Cosmo Visacich di Buccari, in viaggio da Venezia a Fiume col pielego "La Madonna delle Grazie". Vengono sorpresi fuori del porto di Val di Bora presso lo scoglio Figarola di Leme. Un brick corsaro inglese si trova nei pressi ma fuori vista talché non interviene.

1801, 2 marzo

Alcune barche da pesca di Rovigno si trovano in sosta nelle acque di Abisi in Quarnero. Vengono avvicinate da una cocchia che batte bandiera napoletana ma che poi si rivela per un corsaro francese o cisalpino. I pescatori riescono a mettersi in salvo abbandonando le barche. Tornati a Rovigno, vengono arrestati per aver contravvenuto alle norme sulla

tutela della sanità: i contatti coi corsari sono molto temuti perché considerati portatori di infezioni.

1801, 7 marzo

Padron Enrico Fragiacomò arriva da Rovigno a Pirano con un carico di polpame di olive. Viene fermato con 3 compagni per sospetti di sanità e deve faticare per salvare il carico che è deperibile.

1801, 9 marzo

Un altro incidente per ragioni di sanità avviene nel porto di Pirano. A mezzo miglio dalla città hanno gettato l'ancora un brick e un cutter corsari di bandiera inglese. Sbarcano sul molo uomini ed effetti senza sottostare alle norme della libera pratica sollevando un battibecco tra gente che non conosce le reciproche lingue.

1801, 14 marzo

Due tartanoni, diretti da Trieste a Venezia con un carico di buoi e merci varie, incappano nelle acque tra Caorle e Porto di Piave in una cocchia battente bandiera francese, che ne fa buona preda.

Il porto interno di Pola è pieno di barche che non osano sostare in rada per timore dei corsari. La presenza nelle acque istriane della fregata "Bellona", ivi dislocata per contrastarli, non produce alcun effetto.

Il nobiluomo Pasqualigo, comandante la flottiglia di Zara, riceve l'ordine di distaccare uno dei suoi legni in presidio presso Promontore e di inviarlo nelle acque di Albona per snidare il corsaro che qui opera in permanenza.

1801, 26 marzo

Viene definita una pratica pendente fin dal 21 ottobre dell'anno precedente riguardante un tartanone finito in avaria nelle acque di Pirano. In un primo tempo l'autorità locale non aveva voluto riconoscere la "fortuna di naufragio" e la pratica era passata nelle mani del governo di Capodistria, tanto più che tra il carico si trovava una notevole quantità di monete di vari conii, fatta oggetto di contestazioni.

1801, 28 marzo

La brazzera di padron Francesco Segala di Rovigno fa naufragio nelle acque di Trieste. Viene recuperata dai villici di Santa Croce e ne nasce un caso giudiziario su ricorso di Nicolò Segala, erede di padron Francesco.

1801, 7 aprile

I pistori di Venezia noleggiarono la barca di padron Giuseppe Vianello da mandare carica di frumento ai mulini del Friuli e tornare con la farina. Vinta dal vento contrario, la barca viene deviata fino a Pirano, dove è costretta a trovare rifugio. Nell'entrare nel porto di S. Bernardino essa urta contro l'estremità del molo con la conseguenza di una via d'acqua, che comincia a bagnare il carico. È giocoforza provvedere allo sbarco e conseguente riparo in un magazzino. Segue una lite con le autorità locali che pretendono il pagamento del 2% del valore del carico, cui avrebbero effettivamente diritto ma solo in caso di collaborazione alle operazioni di salvataggio. Cosa questa non avvenuta, anche se hanno messo a disposi-

zione il magazzino, per cui a risolvere la pendenza viene chiamata la superiore autorità di Capodistria che si pronuncia a favore di padron Vianello.

1801, maggio

Giunge nel porto di Trieste un convoglio di truppe ingaggiate al soldo britannico con la scorta di una flottiglia inglese. Il comandante fa sapere che la flotta del Mediterraneo ha ricevuto l'ordine di bloccare i porti napoletani e papali in mano francese e di catturare i legni che li praticano, esclusi quelli battenti bandiera austriaca, soggetti alla cattura delle merci ma con pagamento del nolo.

1801, 18 maggio

Padron Antonio Rizzoli, "direttore" del trabaccolo denominato "La Madonna di Marina" battente bandiera imperiale, è in navigazione dall'isola di Brazza a Venezia con un carico di vino. Viene sorpreso nel Quarnerolo da un forte vento di greco, che solleva il mare e provoca una via d'acqua nello scafo. Si rifugia dapprima a ridosso dell'isola di Unie, poi nel porto di Rovigno dove viene accolta l'istanza di "fortuna" dopo regolare processo e legali perizie, nel corso delle quali viene pompata fuori acqua di mare mista a vino.

1801, 28 maggio

In considerazione del crescente numero di sinistri che si verificano tra il naviglio, il comando superiore di marina di Venezia manda 4 "pedotti" (piloti) a stazionare a Rovigno e Parenzo, dove le navi prendono l'ultimo bordo per Bocca di Lido.

1801, 31 maggio

Approda a Rovigno per ricevere ordini dai noleggiatori il pinco denominato "La Madonna di Monte Nero" di padron Giuseppe Trappani, suddito di S.M. il Re delle Due Sicilie, che proviene da Castellamare con un carico di vino destinato a Trieste. Ha dovuto parecchio manovrare per sfuggire sia ai corsari francesi che a quelli inglesi.

1801, 8 giugno

I padroni Giovanni Milella di Bari e Andrea Rosso di Nola prendono il mare con due trabaccoli battenti la bandiera del Reame di Napoli con 15 uomini di equipaggio, 2 passeggeri e un carico di olio fatto a Bari e a Monopoli per la città e porto franco di Trieste. Nelle acque di Barletta vengono sorpresi da un brick corsaro inglese che li dirotta a Lesina. Ma ecco arrivare un corsaro francese che fa buona preda sia dei trabaccoli che di una polacca carica di sale, che si trovava sul posto.

Due barche pugliesi in navigazione nelle acque di Barletta finiscono in mano inglese, poi, nelle acque di Lesina, in quella francese. Riescono a fuggire 5 uomini che, sotto la guida di padron Giacinto Toffanelli, si rifugiano a Parenzo dove vengono internati per precauzione sanitaria.

1801, 23 giugno

Il trabaccolo nominato "La Madonna della Salute" al comando del capitano Gregorio Palaversich, è diretto da Lesina a Trieste con un carico

di vino. Giunto a Portorose da dove intende modificare la rotta puntando su Venezia, deve fare i conti con le leggi della sanità e modificare le carte di bordo perdendo così tempo prezioso.

1801, 11 luglio

Il C.R. Internunzio austriaco a Costantinopoli entra in negoziato con la reggenza della Barbaria ed ottiene anche a favore dei nuovi sudditi ex veneti il trattamento riservato dai corsari barbareschi ai vecchi sudditi di bandiera imperiale.

1801, 12 luglio

Approda nel porto di Pirano, in nottata, la fregata “La Risorta”, che batte bandiera

britannica, accompagnata dal brick già fattosi vedere in queste acque. La fregata imbarca 120 uomini al comando del capitano Grisponi, al soldo inglese, proviene da Trieste e si crede diretta in Quarnero.

1801, 13 luglio

La R.Galeotta “La Diana”, al comando del I tenente di marina Burovich, si arena sulla secca dei Brivoni, detta La Cabala, presso Rovigno. Viene alleggerita di ogni peso, compreso il fognone (cucina di bordo) e rimessa a galla dalla barca di padron Antonio Rismondo, che provvede a recuperare quanto gettato in mare, tra cui 253 palle di ferro da “savorna” (zavorra), ma il fognone non si trova più.

1801, 10 marzo

Approda a Muggia la brazzeria di Simon Spongia da Rovigno. Viene fermata per sospetti di sanità (lungo le coste di Spagna serpeggia il contagio di peste).

1801, 18 ottobre

Un bastimento, che alza bandiera britannica, è in crociera davanti all’ Isola Grossa in Dalmazia allorché incontra il brigantino di padron Filippo Vucassovich proveniente da Lisbona con un carico diretto a Venezia assieme a quattro legni bocchesi, che si sono uniti in convoglio.

L’ inglese li ferma con un colpo di cannone a palla, si avvicina, ma giunto a mezzo miglio ammaina la bandiera e alza quella francese aprendo contemporaneamente il fuoco a palla e mitraglia di modo che il brigantino, che è il più vicino, resta in breve molto danneggiato specialmente nelle vele e nell’ alberatura con feriti a bordo. Capitan Vucassovich risponde prontamente al fuoco con l’ unico cannone che ha a bordo aiutato da 7 marinai inviati da capitan Gabrovich, che comanda uno dei navigli bocchesi. Di fronte a questa inaspettata reazione il corsaro francese desiste dall’ attacco e cede il passo al convoglio che giunge a Pirano il 22 ottobre.

1801, 8 ottobre

È stazionario nella baia di Pirano un R.Brigantino che, al comando del capitano Flanega, è a disposizione della C.R. Commissione aulica per l’ Istria.

1801, 21 ottobre

Il comando superiore di Venezia manda a Trieste, a disposizione dell' i.r. Comando divisionale di marina, la R.Lancia cannoniera N° 6 al comando del I tenente Schiellin. Viene destinata al servizio di appostamento nelle acque di Pirano.

1801, 7 novembre

Approda a Pirano un copano con a bordo padron Emilio Bianchi e 7 compagni, tutti da Senigaglia, che dichiarano di essere stati assaliti in Quarnero da un corsaro francese al quale hanno dovuto abbandonare il proprio tartanone.

1801, novembre

A seguito dei preliminari di pace, vengono sospese le ostilità sul mare tra Inglesi e Francesi col ripristino dei rapporti commerciali. I Francesi chiedono la liberazione di 6 loro sudditi catturati a bordo del corsaro "La Battaglia di Marengo", che si trovano carcerati a Capodistria.

1802

La navigazione in Istria è limitata al servizio costiero, ai collegamenti col Quarnero e con la Dalmazia. Vengono censiti 46 pieleghi, 2 trabaccoli, 30 tartane, 256 brazzeri, 15 traghetti, 260 barche pescherecce; per il servizio d' altura, per lo più impedito, 2 navi, 2 brigantini, 3 polacche e 1 pielego patentato. Vi sono addetti 2.758 uomini d' equipaggio.

1803, 5 ottobre

Padron Antonio Rassol di Selve sta veleggiando col suo pielego verso la Dalmazia quando, a 10 miglia da Capo Promontore, s' imbatte nel globo aerostatico del conte Zambecari partito da Bologna con due arrischiati compagni e caduto in mare presso Veruda. I malcapitati hanno così la fortuna di venire salvati.

1805

Il naviglio del Quarnero e della Dalmazia è notevole per numero, si contano nel complesso 236 legni patentati e 490 tra brazzeri, pieleghi, trabaccoli. La sola Lussino arma, inoltre, 145 legni patentati e 150 non patentati.

Un problema non indifferente è dato dalla presenza dei corsari barbareschi per cui il ceto mercantile

auspica non solo "la spedizione dei Firmani e dei Scontrini ottomani" ma anche il mantenimento di 10 o 12 sciabecchi armati per corseggiare le coste adriatiche non essendo adatte a questo fine le cannoniere già in servizio.

1806

Rapporti e relazioni

Dal "Rapporto sull' Istria" presentato il 17 ottobre 1806 al Vicerè d' Italia dal consigliere di stato Bargnani

. . . .
Navigazione

Nè l' Istria ha solo gli elementi di un non tenue commercio ma eziandio i mezzi di eseguirlo. Seicentotrentacinque navigli di varia grandezza dalle cento alle mille staja di portata, ed uno di 4000, la metà circa dei quali appartiene ai Rovignesi, solcano l' Adriatico per ragioni di commercio, ed in alcuni tempi si danno alla pesca.

Egli è con questi navigli che duemila cinquecento Istriani all' incirca esercitano la navigazione, la quale ordinariamente non si estende oltre l' Adriatico.

Vanno essi per lo più a Venezia, a Trieste, Ancona e agli altri porti più vicini, olti si recano pure nel Quarnaro, a Zara, alle Bocche di Cattaro, nell' Albania, ed alcuni anche nei più lontani delle isole di Levante ed a Smirne. Sono questi Rovignesi, Piranesi e Parenzani, siccome quelli che si distinguono per il loro coraggio e per la loro bravura, nonchè per alcune cognizioni nautiche. Ma i Rovignesi godono più opinione, non solo perchè sono più esperti ed intraprendenti e possiedono il maggior numero di bastimenti e della più gran portata, ma perchè esercitano una parte della loro navigazione e trasporti con capitali propri, e sono gli unici nell' Istria che in qualche modo si possono chiamare commercianti, mente all' opposto gli altri tutti si limitano al solo commercio del cabotaggio.

. . . .

Nota aggiunta:

I progressi verificatisi in epoca successiva hanno toccato non l' Istria, ma i Liburni e le isole del Quarnaro, in modo particolare Lussino.

Il diminuito numero di navigli specialmente nell' Alta Istria si spiega col fatto del venir meno della necessità di comunicare con Venezia, non più capitale dello stato. Esiziali, inoltre, i ceppi doganali. Ad esempio, Capodistria armava da 20 a 30 trabaccoli, non conta che circa 40 barche pescherecce, 10 brazzere e 2 trabaccoli, uno di 1500 staja, l' altro di 750.

1806, luglio

Il vicerè d' Italia Eugenio Beauharnais fa eseguire per ordine di Napoleone una ricognizione a Porto Rose, Porto Quietto e Pola per individuare la località che più si presta ad essere fortificata. La scelta cade su Pola.

1806, 4 giugno

I Russi tentano uno sbarco nei pressi di Muggia, ma vengono respinti dalla popolazione che si guadagna la lode governativa.

La guerra di corsa costituisce una delle calamità peggiori. Gli Inglesi catturano il naviglio, lo adattano alla corsa o lo bruciano. A volte fanno delle scorrerie a terra, occupano Veruda e alcuni punti del porto di Pola.

1807

La relazione sullo Stato Generale per la marina specifica che la Reale Marina Italiana napoleonica ha la consistenza di 5 brazzere ("N° 1", "N° 2", "Lepre", "Brenta", "Maraviglia").

Dal 1797 al 1809 l' Austria ha armato 28 navigli.

1804

Nel corso dell'anno sono entrati nel porto di Trieste, compresi i legni costieri, 3090 navigli, di cui 2810 battenti bandiera imperiale.

1808

Viene mandato a Trieste Andrea Salvini, direttore dell' Arsenal di Venezia, per riorganizzare la flottiglia

militare. È propugnatore del naviglio sottile (intende rimettere in servizio anche la mezza galera "L' Intrapresa"). È incaricato anche di studiare l' impianto di un nuovo arsenale per la costruzione delle navi più grandi dato che quello di Venezia presenta problemi di fondali.

1808, 6 luglio

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

La metà circa del naviglio istriano mercantile e da pesca, 250 legni, è di proprietà rovignese. Subisce la maggior parte dei danni (un naviglio viene catturato perfino dentro il porto). Molti danni sono lamentati anche dai Lussiniani la cui isola, per un certo tempo, viene occupata dagli Inglesi.

Napoleone fa armare in Ancona una divisione col compito di uscire in caccia dei corsari inglesi e siciliani.

1809

Viene scoperto un complotto filo inglese capeggiato da un certo capitano Boghessich. I congiurati, che avevano messo in salvo 7 marinai inglesi prigionieri, si salvano con la fuga a bordo della fregata "Unity".

1809, 8 aprile

Il popolo di Rovigno insorge e i superstiti del presidio franco-italico si rifugiano sull' Isola di S. Caterina sotto la protezione di una cannoniera francese. Vengono più fatti prigionieri dal brick da guerra austriaco "Delfino".

Gli Inglesi sbarcano a Pola il cap. Boghessich con una cinquantina d' uomini, che però vengono respinti dalla difesa locale.

1809, maggio

Ripetuti sbarchi inglesi a Cittanova.

Un buon numero di navigli, scortati da una flottiglia inglese, prende il mare dal porto di Trieste, che sta per essere rioccupato dai Francesi.

1809, 6-7 luglio

Inglesi e Austriaci tentano una riconquista di Trieste, alcune fregate bloccano il porto e una di esse si avvicina tanto da provocare l' intervento delle batterie del porto e del Castello. Colpita nell' alberatura e caduto il vento, deve essere rimorchiata al largo dal remeggio di 20 barche.

Gli Austriaci entrano in Parenzo, davanti alla quale sostano navi inglesi, che appoggiano l' azione dal mare.

1809, 7 aprile

Le fregate inglesi “Exploir” e “Spartan”, al comando del capitano di vascello Milfort, si presentano davanti a Capodistria in appoggio alle truppe austriache, che investono la città dalla parte di terra. Nella notte tra il 12 e il 13 aprono un nutrito fuoco specialmente contro il Castel Leone. Catturano una tartana armata che si trova nel porto

1809, 6 luglio

Il porto di Trieste viene bloccato da fregate inglesi, una delle quale entra nella rada provocando l' intervento delle batterie del porto e di alcune piroghe della marineria italiana.

Napoleone ripartisce le forze navali dell' Adriatico in due divisioni:
— la prima, illirica, col compito di sorvegliare e difendere le coste istriane e dalmate
— la seconda, franco-italica, con base in Ancona, per le operazioni essendo la sola fornita di qualche efficienza.

Nell' ottobre del 1809 , la forza navale di Ancona viene accresciuta con la fregata “Carolina” ivi inviata al comando del tenente di vascello Rodriguaz per essere assegnata al reparto del capitano di vascello Silvestro Dandolo.

La prima campagna marittima contempla la scorta a 10 scialuppe cannoniere da trasferire a vela nelle Isole Jonie. La presenza marittima viene rafforzata per ordine di Napoleone con la creazione (1 ottobre 1810) di una divisione “illirica” e d' una “italica”. Arrivano, appunto, la fregata “Carolina” e la gemella “Bellona” approntate nell' aprile dello stesso anno. Il comando superiore viene assunto dal capitano di vascello Bernard Dubourdien. Ma le forze franco-italiche sono inadeguate, gli equipaggi difettano di addestramento, le fregate (che costituiscono

la classe delle navi maggiori) non sono più di sette e il naviglio minore è poco numeroso, e ciò spiega la possibilità per gli Inglesi di imporre una loro presenza con base nell' Isola di Lissa che tengono dal 1810 con una piccola guarnigione.

Con una forza di combattimento composta da 3 fregate, 2 corvette, 1 brigantino ed altri mezzi più piccoli, Dubordieu fa allontanare da Ancona, dove tengono il blocco, le fregate inglesi “Amphion” e “Active”. Il 18 ottobre lascia quel porto con un battaglione del 3 reggimento di linea e, il 22 successivo, sbarca a Porto S.Giorgio di Lissa, dove si è avvicinato mostrando la bandiera inglese. Un colpo di mano che riesce senza colpo ferire grazie alla sorpresa. Qui vengono incendiati i magazzini e distrutte alcune piccole navi, due corsari e un naviglio siciliano, ma quando arrivano in vista le fregate inglesi, Dubordieu reimbarca le sue truppe e fa ritorno ad Ancona, dove passa tutto l' inverno. Nella relazione inoltrata al viceré Eugenio de Beauharnais si parla con patente esagerazione dell' incendio di 62 bastimenti di cui 43 carichi e 10 corsari, della cattura di 100 cannoni e quantità d' armi di ogni specie, della liberazione di 100 prigionieri fra i quali 25 francesi. Gli Inglesi intanto rinforzano il presidio di Lissa, che riprende la funzione di base dei corsari, vi assegnano due barche per la sorveglianza foranea, ed occupano le Isole Joniche, ma non Corfù che resta in mano napoleonica.

Il console francese ad Ancona, Meuron, è dell' avviso che bisogna agire e persuade a muovere il gen. Sovary, Duca di Rovigo e ministro di polizia. Vengono allertate le due divisioni navali: la prima, illirica, è composta da poche ed eterogenee unità catturate ai Russi o di provenienza inglese ed americana; la seconda, franco-italica, è più consistente e comprende le quattro fregate francesi "Favorite", "Uranie", "Flore" e "Danaè", la fregata italiana "Corona", le corvette "Bellona" e "Carolina", i brigantini e navi minori "Principessa di Bologna", "Principessa Augusta", "Jena", "Mameluk", "Mercurio", "Libero", "Eugenio" e "Lodola". È questa la divisione più efficiente essendo la prima limitata a compiti di scorta ai convogli in uscita dai porti di Trieste, Pola e Fiume.

Viene preparata così, concentrando le forze in Ancona con il rinforzo di due venute da Corfù, una nuova spedizione con l' intento di procedere all' occupazione stabile di Lissa.

Contemporaneamente si procede anche da parte austriaca convertendo il Lazzaretto Nuovo di Trieste in arsenale militare con l' impostazione di un vascello e due fregate (la cui costruzione non verrà portata a termine)

1810, marzo

Le forze inglesi tentano uno sbarco a Rovigno, ma sono rigettate dalla Guardia Nazionale.

L' emporio di Trieste è fortemente influenzato negativamente dalla situazione politica e militare. Viene organizzato un commercio clandestino appoggiato sull' isola di Lissa (che pur è in mano inglese) e a Malta con la copertura dell' isola africana di Gerbi e uso di recapiti, bandiera, carte e nomi contraffatti.

1810, 9 agosto

Fanno servizio costiero in Alto Adriatico 15 lance cannoniere, 8 delle quali con bandiera italiana, 30 feluche scorridore, 3 bricchi, 1 o 2 fregate con bandiera francese.

1810, 15 agosto

La fregata inglese "Amphione", comandata dal cap. Most, si avvicina a Trieste e manda a terra una lancia a parlamentare per lo scambio di 3 prigionieri inglesi e 3 francesi (tenuti a Zara): Gli Inglesi vengono consegnati in giornata, ma la fregata resta tutto il giorno a portata di due tiri di cannone. Più lontano sono in vista altri navigli, 1 nave, 3 bricchi, 1 sciabecco, 1 trabaccolo, tutti con bandiera inglese, nonché una tartana con bandiera siciliana. Rimangono in vista del porto fino al giorno 19.

Nella notte tra il 15 e il 16, si avvicinano al Lazzaretto due scialuppe che lanciano 20 razzi incendiari sulle navi in sosta nel canale, ma vengo allontanate dalla batteria che spara alcuni colpi. Il giorno 19 se ne fanno vedere altre due, in osservazione.

La mezza galera italiana, ceduta al governo delle Province Illiriche, è giunta felicemente a Venezia con gli uomini destinati a formare l' equipaggio del brick francese ceduto alla marina italiana.

Viene indetta una leva di mare di 400 uomini.

1810, 9 agosto

Una lista di naviglio costituente la forza armata di mare allinea 15 barche cannoniere, delle quali 8 sotto bandiera italiana, 30 feluche scordore, 3 bricchie, 1 o 2 fregate.

1810, 29 settembre

Una formazione di 4 avi franco-italica avvista due brigantini battente bandiera inglese, dà loro la caccia ma li perde.

1810, 22 ottobre

L' isola di Lissa, base degli Inglesi in Adriatico, costituisce una spina nel fianco dei napoleonici che decidono un colpo di mano. Parte da Ancona una forza navale composta dalle fregate "Favorite", "Uranie", "Flora", "Danae", "Corona", dalle corvette "Bellona", "Carolina", dai brigantini e naviglio minore "Principessa di Bologna", "Principessa Augusta", "Jena", "Mameluk", "Mercurio", "Loeben", "Eugenio" e "Lodola", agli ordini dell' ammiraglio Bernard du Bourdieu, che s' impadronisce della zona dove vengono catturati 60 mercantili di bandiera inglese e 14 franco-italici prede dei corsari. I napoleonici si ritirano con 100 prigionieri dopo aver dato fuoco ai navigli. Le forze inglesi, comandate dal capitano Hoste, si trovano in quel momento altrove e non possono intervenire.

1811, 11 marzo

I Franco-Italici ritornano in forze a Lissa con l' intento di impadronirsi dell' isola. Ne nasce il maggior fatto d' arme dell'Adriatico per impegno di mezzi e di uomini, con notevoli atti di valore e molti caduti. (Vedi a parte)

1811, 4 maggio

Le fregate inglesi "Belle Poule" e "Aleste" attaccano Parenzo e affondano un brick francese, che vi si era rifugiato.

1811, 23 settembre

Viene venduto all' asta in Trieste, nave e carico, il corsaro "Merluzzo" battente bandiera inglese, catturato davanti a Corfù dalle fregate francesi "La Favorite" e "Danae".

1812, 23 febbraio

Il vascello "Rivoli", da poco costruito e armato nell' Arsenal di Venezia con 700 uomini e 74 cannoni, il brick "Il Mammalucco", entrambi battenti bandiera francese, il brick "Jena", "Mercurio" e una cocchia con bandiera italiana escono da Venezia la notte tra il 20 e il 21. Giunti nelle acque tra Caorle e Grado s' imbattono in una forza inglese formata dal vascello "Victorious", da 74 cannoni, e dal brick "Weasel", provenienti dalle acque di Pirano. Si accende un combattimento che dura 5 ore nel corso del quale il "Mercurio", centrato dai primi colpi, salta in aria, il "Rivoli" perde gli alberetti e l' albero di poppa con danni al timone, tanto che deve arrendersi. "Il Mammalucco" forza le vele e riesce a riparare malconco a Trieste preceduto di qualche ora dal brick "Jena" e dalla cocchia, che non hanno preso parte al combattimento.

1812

La barca del rovignese Pietro Sponza Marasca 3 dei figli Antonio e Andrea viene assalita nelle acque di Premuda da un corsaro inglese. I rovignesi reagiscono, uccidono i due ufficiali che guidano i corsari, attaccano la ciurma avversaria, recuperano la propria barca, catturano l'avversaria che rimorchiano in Ancona sottraendosi alla caccia inglese.

1812, 27 marzo

Nella sera del Venerdì Santo, mentre sta svolgendosi la tradizionale processione, gli Inglesi tentano uno sbarco a Rovigno per impossessarsi di una cannoniera ivi ormeggiata ma vengono respinti dalla Guardia Nazionale.

1812, 31 agosto

Uno sciabecco francese e due cannoniere italiane vengono catturate nel canale di Leme dalla fregata inglese "Bacchante".

1812, 4-5 settembre

La fregata francese "Danae", armata di 44 cannoni con equipaggio di 350 uomini, salta in aria nel porto di Trieste per cause rimaste ignote. Si salvano soltanto i 12 uomini, che in quel momento si trovano a terra. Si trovava in riparazione dei danni subiti nella battaglia di Lissa.

1812, 14 novembre

Gli Inglesi sbarcano tra Pola e Rovigno per procurarsi legname, del quale abbisognano, ma sono respinti dalla Guardia Nazionale.

1813, 13 febbraio

Gli Inglesi sbarcano a Fasana 200 uomini, che vengono respinti dalla Guardia Nazionale e da un reparto di truppa.

Gli Inglesi rafforzano la loro presenza in Adriatico e stabiliscono una base anche nelle Isole Brioni.

1813, 8 giugno

Gli Inglesi entrano nel porto di Umago e catturano i navigli colà rifugiati.

1813, 15-16 giugno

Gli Inglesi sbarcano a Fasana 300 uomini, che eseguono una scorreria fino a Dignano.

1813, 3-4 luglio

Una formazione di 5 grosse navi inglesi si impadronisce del porto di Fiume e dà alle fiamme il naviglio ivi trovato.

1813, 8 luglio

Una nave inglese entra indisturbata nel porto di Muggia e dà alle fiamme 4 barche. La stessa nave, l'8 luglio, incrocia nelle acque di Pirano.

1813, 2 agosto

Incursione inglese nel porto di Rovigno e incendio delle barche ivi trovate.

La flottiglia mercantile di Trieste è ridotta da 900 a 200 legni. Nel corso del 1812 si è verificato nel porto un movimento di 1138 navi-viaggio, pari a 20.506 tonn., in entrata, e 1288, pari a 24.231 tonn., in uscita. Trattasi per lo più di checchie, pieleghi e brazzere.

1813, 13 agosto

Un vascello inglese sbarca a Porto Cervera presso Parenzo un corpo armato che si impadronisce del castello.

1813, 5 settembre

Gli Inglesi sbarcano a Rovigno dove rimangono per 7 giorni.

1813, 11-12 settembre

Due fregate inglesi compaiono davanti a Capodistria in appoggio alle truppe austriache che investono la città dalla parte di terra.

Fanno parte della squadra di una decina di unità che, al comando dell'ammiraglio Th. Seemantle è entrata nel Vallone di Muggia impadronendosi, il 13 ottobre, del villaggio di Servola, investendo poi Trieste.

1813, 30 ottobre

Capitola la città di Trieste.

1814

Occupate gradualmente le isole della Dalmazia, nei primi mesi dell'anno gli Inglesi e alleati pongono il blocco di Venezia, dove si trovano ancora 2 vascelli e un brigantino francesi, 3 vascelli e 3 fregate italiane mentre altre navi, tra le quali 6 vascelli e 3 fregate italiane sono in costruzione sugli scali dell'Arsenale.

1814, 14 aprile

La piazza di Venezia viene occupata dagli Austriaci, che trovano gran parte delle navi date alle fiamme e il materiale sabotato.

1815

Agli inizi dell'anno Gioacchino Murat, Re di Napoli, organizza una campagna navale in Alto Adriatico con una divisione composta dalla fregata "Cerere", dalla corvetta "Fama" seguita dalla "Carolina", dal brigantino "Calabrese". È assegnato alle navi il compito di appoggiare le truppe combattenti in Romagna, ma un'epidemia di malaria provoca il ritiro delle navi nei porti di Ancona e di Brindisi dove rimangono inattive.

La battaglia di Lissa

11 marzo 1811

Nel corso della notte viene imbarcato il 3 reggimento di linea. La formazione navale destinata all'operazione è formata dalle fregate "La Favorite" (comandante La Marre Meillierie), nave portabandiera, "La Flore" (comandante Pèridier), "Danaè" (comandante Villon), "Corona" (comandante Pasqualigo), tutte di 44 cannoni; le corvette "Bellona" (comandante Duodo), "Carolina" (comandante Baratovich) da 32 cannoni; i

brigantini “Principessa Augusta” (comandante Bolognini) “Principessa di Bologna” (comandante Rogiat) da 18 cannoni; lo sciabecco “Eugenio” (comandante Rosenquet) da 6 cannoni; la cannoniera “Lodola” (comandante Cotta) da 2 cannoni.

Lasciato il porto, la formazione procede su due colonne, favorita dal vento ma non bene ordinata.

Giunge in vista dell’ isola di Lissa la sera del 12 marzo, e resta al largo bordeggiando fino a 4 miglia dall’ obiettivo. Spuntata l’ alba, i due brigantini vengono mandati in esplorazione a Porto San Giorgio. Il maggiore Diflenga, comandante delle truppe, propone lo sbarco immediato, ma Dubordieu non è d’ accordo e rimanda l’ operazione, manda invece la “Carolina” in posizione per riferire eventuali movimenti del nemico.

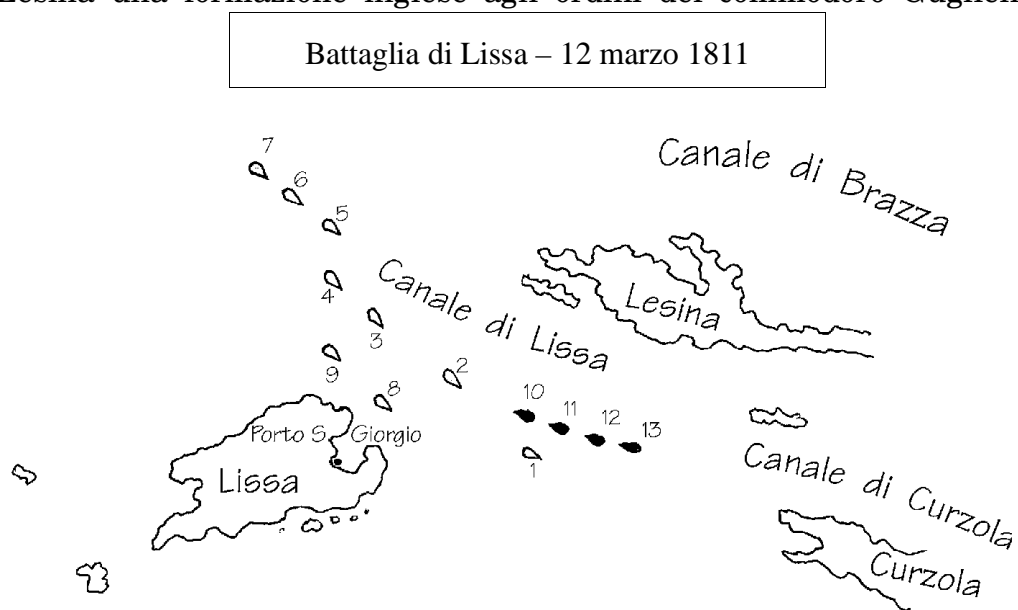
12 marzo 1811

Se la preponderanza nel Mediterraneo spetta agli Inglesi, sono i Francesi che si sono assicurati una forte posizione in Adriatico, specialmente dopo la pace di Schönbrunn (1809).

Grazie al possesso della costa dalmata fino a Cattaro, Corfù e Isole Jonie (conquistate dai Russo-Turchi nel 1799 e riprese nel 1807), potendo contare inoltre sulle piazzeforti fino al Capo di Santa Maria di Leuca, l’ Adriatico si presenta quasi come un lago francese.

13 marzo

Alle prime luci del giorno ecco comparire fuori del canale tra Lissa e Lesina una formazione inglese agli ordini del commodoro Guglielmo



Posizione iniziale delle navi

- | | |
|----------------|---------------------------|
| 1 - “Favorite” | 7 - “Principessa Augusta” |
| 2 - “Flore” | 8 - “Principe di Bologna” |
| 3 - “Corona” | 9 - “Eugenio” |
| 4 - “Danaè” | 10 - “Amphion” |
| 5 - “Bellona” | 11 - “Active” |
| 6 - “Carolina” | 12 - “Volage” |

Hoste, giovane ufficiale della scuola di Nelson, composta dalla fregata "Active" da 38 cannoni, dalle fregate "Amphion" e "Cerberus" da 32 cannoni e dalla corvetta "Volage" da 22 cannoni.

Si fronteggiano così 284 cannoni da parte franco-italica e 121 da parte inglese. Vedendo che le navi inglesi avanzano da OSO in formazione serrata, Dubourdieu ordina invece la formazione di linea. Il brigantino "Principessa di Bologna" viene piazzato davanti Porto San Giorgio mentre lo sciabecco "Eugenio", mantenuto in posizione acconcia, viene incaricato di fungere da ripetitore dei segnali.

Il vento, fattosi scarso, determina difficoltà di manovra specialmente tra i franco-italici, ai quali difetta l' addestramento. Infatti, si viene a formare presto una non bene ordinata doppia colonna. "La Favorite", più veloce, si stacca dalla posizione di linea e si porta davanti in corrispondenza della "Amphion" che avanza in controbordo con il commodoro Hoste.

Alle ore 8 viene aperto il fuoco, "La Favorite" viene a trovarsi sulla traiettoria delle bordate inglesi e deve sostenere da sola tutto il peso del combattimento per quasi un' ora. La gente si riunisce a prua per effettuare l' abbordaggio della capofila inglese quando un colpo di carronata, caricata con 750 palle di moschetto, provoca una strage con la morte del valoroso Dubordieu e del comandante della nave, al quale subentra il t.v. Villeneuve-Bargemont. Costui tenta di farsi ancora sotto alla "Amphion" ma la manovra è ostacolata dalla vicina costa e gli Inglesi si sottraggono allo scontro. "La Flora" entra in azione appena ora, la "Corona" arriva al contatto appena alle 10,30, e infine, ultima, la "Carolina".

I legni delle due parti, giunti troppo a ridosso degli scogli dell' isola di Lissa, devono virare di poppa, ma "La Favorite" non ce la fa e finisce in costa nei pressi della baia Smocova. Qui i Francesi sbarcano e si accende una mischia con gli Inglesi e i corsari del posto. I Francesi catturano il corsaro siciliano "Il Vendicatore" ma, contrattaccati, devono abbandonare la preda e ritirarsi sull' isola di Lesina.

In mare, intanto, si trovano impegnati attorno a "La Flore" gli inglesi "Active" e "Amphion". La fregata francese ne esce malridotta ma viene fortunatamente salvata dalla

"Danaè", che la prende a rimorchio intando che gli Inglesi si trovano impegnati con la "Bellona".

Il combattimento diventa generale dopo le ore 10,30 non senza confusione: per errore la "Bellona" viene fatta segno da una bordata della "Danaè" a seguito della quale muore il comandante Duodo avendo le gambe asportate da una palla di cannone. Per venire in aiuto alla "Flora", la "Bellona" attacca entrambe le navi di coda della formazione inglese e la "Flora" approfitta del momento per disimpegnarsi poco valorosamente. "L' Active" si affretta dietro al gruppo di combattimento mentre la "Danaè" e la "Carolina" lasciano il campo. Verso mezzogiorno le navi si trovano nuovamente a ridosso degli scogli di Lissa e devono pensare alla manovra di disimpegno. I Francesi virano di bordo e rimane la sola "Corona" a sostenere valorosamente tutto il peso del combattimento riducendo a mal partito la "Cerberus". La fregata italiana è costretta a calare la bandiera alle ore 16,5 essendo ormai ridotta ad un pontone con

incendio a bordo e 200 uomini morti o feriti. La nave cade in mano inglese assieme alla “Bellona”, molto danneggiata. Anche gli Inglesi devono lamentare non pochi danni tanto che l’ “Amphion” e la “Volage” non potranno essere più impiegate per il resto della campagna.

Le perdite maggiori le subiscono i Franco-Italici con 2500 uomini (ci va di mezzo anche la fanteria imbarcata); gli Inglesi lamentano 45 morti e 129 feriti su 886; eroe della giornata, riconosciuto anche dall’ avversario, è il Pasqualigo, che viene promosso sul campo capitano di vascello.

Le navi della formazione franco-italica, scampate, si riuniscono a Lesina mentre gli Inglesi rimorchiano via le loro prede, la “Corona” e la “Bellona” (la quale verrà più tardi riparata in Inghilterra e trasformata in trasporto col nome di “Dover”; dal 1819 al 1824 verrà utilizzata come nave ricevimento a Depford; tra il 1831 e il 1835 servirà in sanità come nave quarantena e finirà la sua vita militare con la vendita a privati nel 1836).

La “Carolina” ritornava a Venezia dove il 4 dicembre 1811 veniva posta in disarmo rimanendo in questa posizione fino al novembre del 1813. Veniva rimessa in servizio con bandiera austriaca il 1 maggio 1814 pochi giorni dopo che ne aveva assunto il comando il FML conte Josef L’ Espine.

1812

Arriva nel porto di Trieste la fregata “Danaè” (44 cannoni e 350 uomini d’ equipaggio) per riparare i danni subiti nel corso della battaglia di Lissa. Per cause imprecisate, salta in aria con la morte di tutti gli uomini meno 12 che erano stati sbarcati perchè ammalati. L’ esplosione provoca danni anche agli edifici vicini. La sua polena si trova, oggi, in mostra presso il Civico Museo del Mare di Trieste.

1814, luglio

Quando il conte Saurau, i.r. Commissario per la riorganizzazione di pace, vuol recarsi in Dalmazia, fa riarmare la “Carolina” al comando del capitano di corvetta Michele Accurti. La corvetta si mette alla vela alla fine del mese di luglio insieme al brigantino “Principessa Augusta” e alcuni trasporti di truppe. Mancando personale d’ armamento, si deve mandare di comandata sulla “Carolina” una parte dell’ equipaggio della fregata “Piave”.

1815

Sebbene il presidente del consiglio superiore di guerra, F.M. Karl principe di Schwarzenberg, nel protocollo steso agli inizi dell’ anno e riguardante l’ alta commissione per l’ organizzazione centrale, intenda tenere in servizio alcune unità militari, il ministero delle finanze si manifesta di parere contrario pretendendo che i bilanci non debbano superare quelli del 1804. Ma intanto Napoleone lascia l’ isola d’ Elba e il

1 marzo sbarca presso Cannes. Le uniche navi disponibili per una squadra da mettere agli ordini del capitano di vascello Nicolò Pasqualigo, che si è fatto un nome al comando della sfortunata “Corona” nella battaglia di Lissa, sono la fregata “Carolina” e il brigantino “Principessa Augusta”. Il 5 marzo entrambi i legni si trovano in crociera, ma vengono presto

richiamati e il 2 aprile giungono a Venezia per essere infine impiegati in una fazione di blocco tra Ancona e l’ Istria.

Dopo i 100 giorni di Napoleone, la “Carolina” viene di nuovo messa in disarmo ma riprende l’ armamento il 25 agosto per decisione della commissione di riorganizzazione di Vienna.

Provincia e città				
	con patente	senza patente	con patente	senza patente
Trieste	593	147	351	230
Istria	8	334	-	186
Dalmazia	236	490	42	409
Ragusa	363	80	61	49
Cattaro	399	290	50	221
<i>Totale</i>	<i>1599</i>	<i>1341</i>	<i>504</i>	<i>1095</i>

Bibliografia

Giovanni Quarantotti, “Trieste e l’ Istria nell’ età napoleonica”, Firenze 1954.

“Rapporto sull’ Istria” presentato il 17 ottobre 1806 al Viceré d’ Italia dal consigliere di stato Bargnani. In “Porta Orientale” strenna per l’ anno 1857, 1858, 1859.

Franco Gay, “La campagna navale del 1810-11 in Adriatico”, Rivista Maittina N° 9, settembre 1977.

Karl Klaus Körner, “Die Schlacht von Lissa (1811)”, rivista Marine Gestern-Heute, III, Vienna 1986.

Marino Bilucaglia, “William Hoste eroe inglese di Lissa”, Voce Giuliana, 1 maggio 1981.

C. Randaccio, “Le marinerie militari italiane nei tempi moderni 1750-1850”, Genova 1870.

Enzo Bartoli, “Inglese francesi e italiani a Lissa”, L’ Arena di Pola, 18 aprile 1981.

Giovanni Cattalinich, “Memorie degli avvenimenti successi in Dalmazia dopo la caduta della Repubblica Veneta”, Spalato 1841.

Mario Marzari, “Progetti per l’ Imperatore. Andrea Salvini ingegnere a l’ Arsenal (1802-1817)”, Trieste 1990.

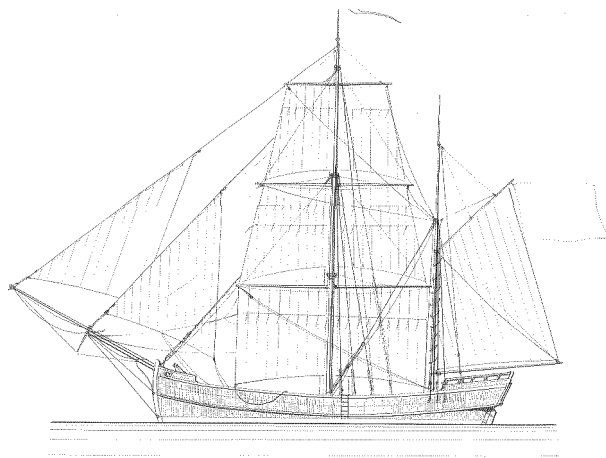
Fulvio Babudieri, “L’ industria armatoriale di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918”, Trieste 1964.

Antonio Trampus, “Note sulle occupazioni francesi di Muggia”, rivista Borgolau-ro N° 10, 1986.

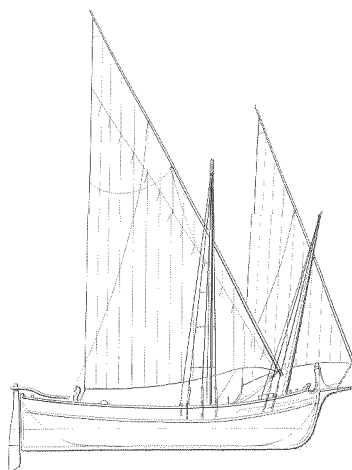
Pietro Covre, “L’ altra battaglia di Lissa” Il Piccolo, Trieste 12 maggio 1983.

Vedi inoltre regesti di documenti vari d'archivio pubblicati su riviste storiche e giornali locali sotto varie date.
Archivio di Stato di Trieste, I.R.Governo, Atti amministrativi dell' Istria, 1797-1802 (regesti di Aldo Cherini).

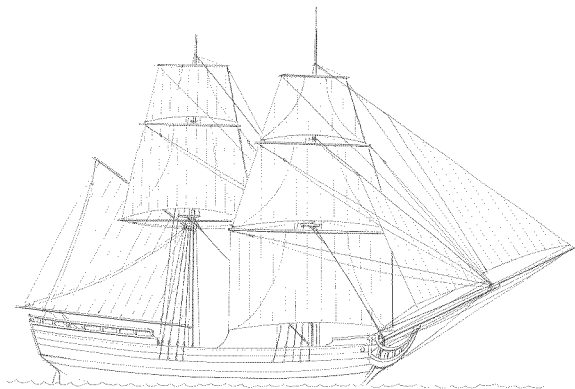
Tavola tipologica del naviglio minore citato nel testo



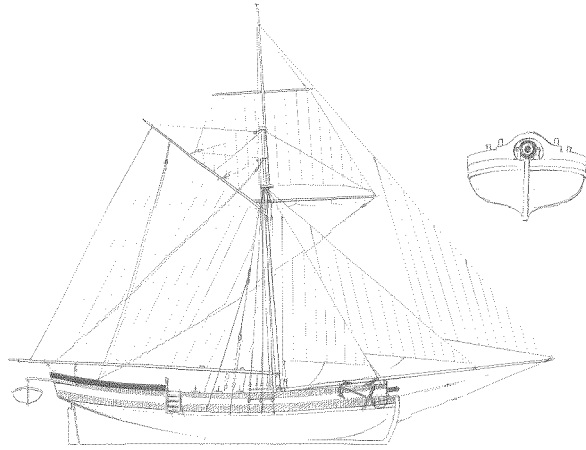
Bombarda



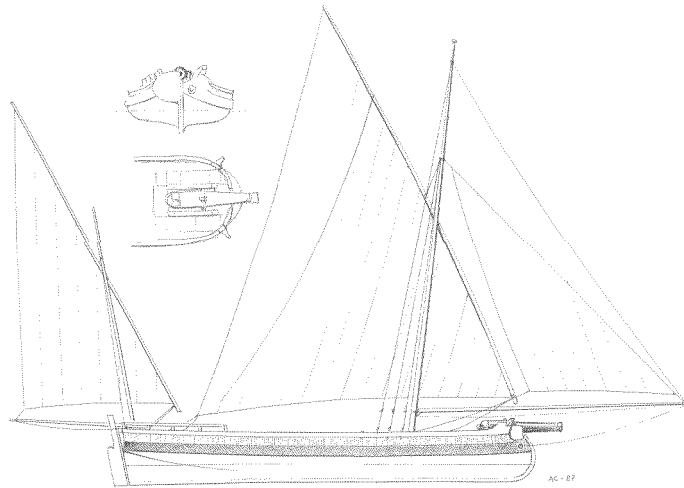
Brazzera



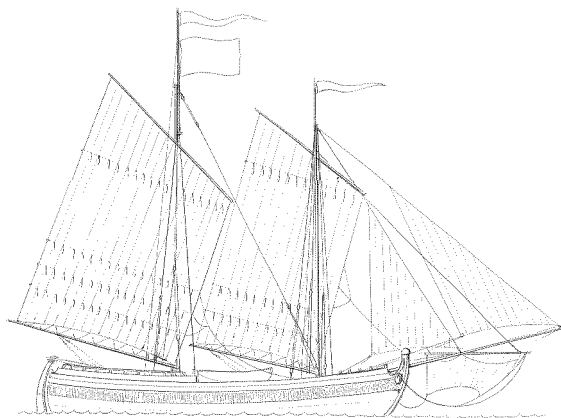
Checchia



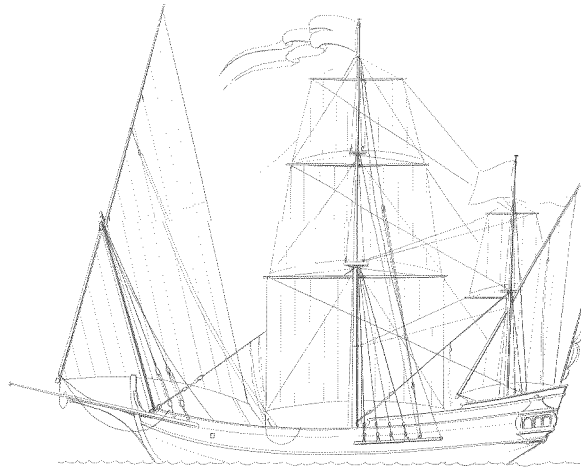
Cutter



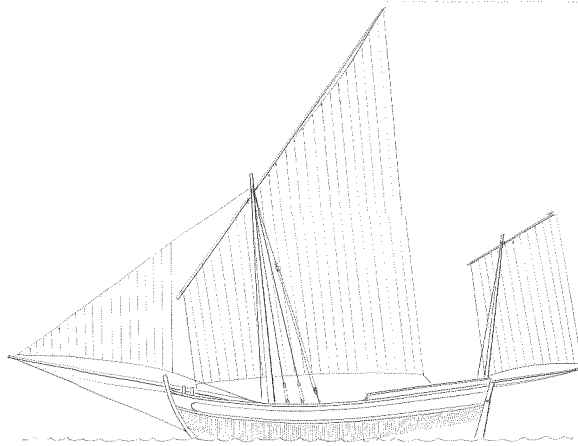
Lancia cannoniera



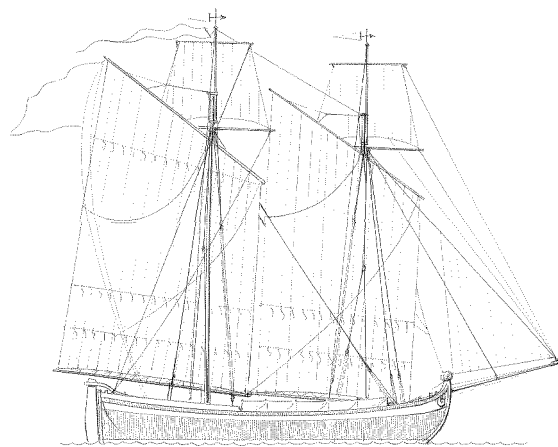
Pielego



Polacca



Tartanone



Trabaccolo