

Il Piroscalo Istria - un naufragio di fine '800

I drammi del mare. - Collisione fra due piroscali. - L'Istria affondata. - L'equipaggio è salvo.
[Titolo e articolo del Piccolo di Trieste - edizione del mattino - giovedì 8 dicembre 1898]

Nel "Piccolo della sera" di ieri abbiamo pubblicato un telegramma del nostro corrispondente di Rovigno, annunziante esser arrivato colà il piroscalo italiano "Capraia" con gravi danni, causati da collisione con un naviglio sconosciuto. Notizie pervenuteci più tardi da Parenzo, spiegano e completano il grave fatto, che siamo in grado di narrare distesamente sulla base delle informazioni pervenuteci da più parti.

Martedì [n.d.a. 6 dicembre 1898] partiva dal nostro porto il piroscalo "Istria" della "Società Austro Americana" con 460 tonnellate di merci diverse per Nuova York, salvo a completare il carico in vari scali della Sicilia. Poco dopo le nove di sera l'Istria si trovava all'altezza di San Giovanni in Pelago, a circa venti miglia dalla costa fra Parenzo e Rovigno e, causa la densissima nebbia, aveva di molto rallentato la sua velocità, mettendo inoltre in pratica tutte le altre misure di prudenza in uso per tali circostanze così pericolose ai naviganti. Ad un tratto, nella densità della nebbia, si disegnò a pochi passi dal fianco del bastimento una forma nera che avanzava impetuosamente; i marinai che la videro alzarono alte grida d'allarme, ma ormai era tardi: pochi secondi dopo un terribile urto scuoteva violentemente il piroscalo.

Nell'oscurità nessuno aveva potuto riconoscere il naviglio investitore, che subito dopo l'urto era, per così dire, rimbalzato indietro, mentre l'Istria continuava per qualche centinaio di metri la sua rotta. In breve il comandante dell'Istria, capitano Suttora, s'accorse di aver riportato gravi avarie che implicavano il pericolo di affondamento, per cui fece il tentativo di guadagnare a tutto vapore la non lontana costa, ma questo mezzo di salvezza si rivelò subito inattuabile: il bastimento imbarcava acqua a ondate ed affondava visibilmente ad ogni colpo di elica. Allora il capitano Suttora ordinò che si mettessero in mare le imbarcazioni; tutto l'equipaggio vi scese con calma e disciplina, l'ultimo il comandante, e pochi minuti dopo l'Istria spariva gorgogliando nell'abisso. Dal momento della collisione non erano trascorsi che quindici minuti !

Orizzontandosi meglio nella nebbia, le imbarcazioni poterono giungere a Parenzo sul far del giorno, dopo circa 8 ore di navigazione non scevra da pericoli [n.d.a. percorrendo circa 16 miglia]. Il capitano Suttora fece rapporto del naufragio a quell'autorità di porto, dichiarando di non aver riconosciuto il naviglio che lo aveva abbordato.

Questo naviglio, come i lettori avranno facilmente indovinato, era il Capraia. Partito da Gallipoli e Brindisi, con carico completo, per Venezia e Trieste, il Capraia navigava a mezza forza, ma la densità della nebbia impedì all'ufficiale di quarta di evitare di urtarlo sul fianco. Dopo l'urto il Capraia retrocedette violentemente per parecchi metri mentre il piroscalo abbordato si perdeva nella nebbia. L'equipaggio constatò che i danni erano gravissimi: tutta l'asta di prora era sconquassata fino alla colomba¹ e per una larga falla l'acqua entrava a enormi fiotti, trattenuta però dalla paratia di prora, la quale, fortunatamente aveva resistito. Il comandante, capitano Chiama, volse allora la prua verso la costa e con grandi stenti poté arrivare a Rovigno alla 10 antimeridiane. Fece subito il suo rapporto a quelle autorità portuali, dichiarando anch'egli, come aveva fatto il capitano Suttora a Parenzo, di non aver potuto riconoscere il piroscalo abbordato.

Il piroscalo Istria aveva 26 uomini di equipaggio. La sua portata era di 2293 tonnellate di registro netto; misurava in lunghezza piedi inglesi 324,92 e in larghezza 37,98 [99,05 x 11,57 m]; la macchina aveva la forza di 315 cavalli. Era stato costruito nel 1882 a Stockton on Tees, in Inghilterra.

¹ Colomba: termine prettamente impiegato in Alto Adriatico dalle marinerie veneta e giuliana; indica genericamente la chiglia della nave.

Il suo carico si componeva di 2452 sacchi di magnesite, 92 balle di lana, 100 botti di cedri in salamoia, 455 sacchi di semi di coriandoli, 100 balle di ceresina ², 100 balle di fiori di crisantemo ³, ed altre minori quantità di merci.

Il Capraia, che ha la portata di 373 tonnellate di registro nette, appartiene al dipartimento marittimo di Taranto. Era partito dal nostro porto il 19 novembre e stava facendovi ritorno dopo aver caricato a Brindisi e Gallipoli vino, vinacce e frutta secca. Non potendo avere a Rovigno le riparazioni necessarie, il Capraia dovrà trasbordare il suo carico e farsi rimorchiare nei nostri cantieri. La sua posizione è giudicata anche adesso pericolosa, ond'è che, per precauzione, sarà fatto investire di prora sulla costa.

Alla notizia fu dato ampio risalto dalla stampa austriaca, in particolare dal *Wiener Zeitung* che riservava ogni giorno una sezione dedicata agli avvenimenti occorsi nella città triestina, il maggior porto dell'impero, e lungo il "littorale" austriaco, di Istria e Dalmazia. Minor rilievo venne dato dalla stampa italiana, cosiddetta "regnicola" dai sudditi italofoni di Francesco Giuseppe. La Gazzetta di Venezia, il quotidiano della città rivale, la più vicina al porto giuliano, dedicava al fatto un trafiletto di poche righe, quattro per l'esattezza, nell'edizione dell'otto dicembre 1898.

L'avvenimento, che peraltro non aveva causato vittime, non aveva sollevato eccessivo clamore, rappresentando uno dei frequenti incidenti che contraddistinguevano la navigazione di quel periodo.

Gli amici del mio team ritrovarono ed eseguirono l'ispezione del relitto verso la fine degli anni '80, seguite da un mio approfondito studio sulla genealogia di quel bastimento.

In base alla documentazione reperita, posso affermare che questo piroscalo rappresenta a tutti gli effetti un raro esemplare sfuggito, affondando, alla inevitabile rottamazione ed è un raro testimone, a mio parere di elevato valore storico, dell'evoluzione navale avvenuta a fine '800.

L' Austro Americana

Il vapore in oggetto era di proprietà della Società di navigazione *Austro Americana* a partire dalla sua fondazione. Illustrerò sinteticamente, le circostanze che favorirono la nascita di questo gruppo armatoriale che, nella sua evoluzione, sarà destinato a contribuire attivamente all'espansione della flotta commerciale italiana tra le due guerre.

Essendosi avviata l'Austria Ungheria verso un rapido sviluppo industriale, per far fronte ai bisogni di importazione e di esportazione non erano più sufficienti i soli collegamenti dei vapori del *Lloyd Austriaco* con l'Oriente e l'oltre Suez, tanto meno quelli di cabotaggio e mediterranei della società *Adria* di navigazione, per cui l'industria e il commercio erano costretti a servirsi della bandiera estera, in particolar modo per le comunicazioni con le due Americhe. Fallite alcune trattative preliminari per la costituzione di una società di navigazione transatlantica, nel 1895 a iniziativa del sig. Gottfried Schenker, titolare di una casa di spedizioni a Vienna, in società con William Burrel di Liverpool e col sig. Augusto Schenker Angerer, della banca omonima di Vienna, fu costituita la linea di navigazione *Austro Americana* (*Austro Americana Schiffahrtslinie*), con capitale sociale di Lstg. 40.000, delle quali un terzo fu versato dal Burrel e due terzi dagli Schenker Angerer. Sia il Burrel che gli Schenker erano già interessati, sin dal 1880 nell'*Adria* di Fiume, assieme alla Burns & Mc Iver di Glasgow. Lo scopo della nuova società era: l'esercizio di una linea regolare di comunicazioni puramente a carattere commerciale con il nord America e il golfo del Messico. Vennero pertanto acquistati i seguenti quattro piroscavi di seconda mano, in Inghilterra, messi in linea sulla rotta Trieste, New Orleans, Savannah e Galveston per caricarvi balle di cotone:

<i>Betty</i>	ex "Pacificque	tonn. 3150 - 2324	Stokton	1880
<i>Istria</i>	ex "Tropique	tonn. 2790 - 2053	Stokton	1882
<i>Illiria</i>	ex <i>Sussex</i>	tonn. 2504 - 1832	Glasgow	1883
<i>Tergeste</i>	ex <i>Boskenna Bay</i>	tonn. 2232 - 1641	Newcastle	1882

2 ceresina: Sostanza di colore dal bianco al giallo, di aspetto ceroso, miscela di idrocarburi paraffinici, ottenuta depurando e decolorando l'ozocerite; è usata come surrogato della cera animale nella preparazione di vernici, cere da scarpe, tessuti impermeabili. (dal dizionario Treccani)

3 fiori di crisantemo: impiegati per la produzione di insetticidi.

I quattro piroscafi, iscritti nelle matricole marittime austro-ungariche nel 1895, fruirono dei contributi previsti dalla legge 27 dicembre 1893 in favore della marina mercantile, che ebbe effetti notevoli sullo sviluppo della marineria libera triestina e di riflesso sul commercio con l'estero della città. Basti dire che i piroscafi adibiti alla navigazione libera, in numero di 22 nel 1893, salirono in un decennio a 84. Le partenze dei vapori sopra indicati ebbero inizio nel luglio 1895, susseguendosi ogni sei settimane toccando, oltre ai porti già indicati, anche Mobile, Brunswick, Charleston, Wilmington e Newport News.⁴

Queste le note introduttive circa la genesi della società, contrassegnata da una progressiva evoluzione negli anni successivi. Al 1° gennaio 1899 l'*Austro Americana* aveva aumentato la consistenza della flotta sociale portandola a nove piroscafi, iscritti sia nel Registro Veritas austro-ungarico che nel *Lloyd's Register of Shipping* britannico.

Sopravvenuta in Austria la grave crisi economica del 1901-02, il Burrel si proscioltse da ogni impegno societario e la sua quota di 13 carati venne rilevata dai fratelli Cosulich, allora trasferitisi da Lussino a Trieste.

La ragione sociale venne mutata in *Austro Americana società di navigazione Schenker, Cosulich & C.* Il capitano Callisto Cosulich fu nominato *Korrepondenzreeder* (armatore corrispondente) della nuova impresa, in sostituzione di William Burrel.

Nel 1903, acquistati altri carati della *Austro Americana* i Cosulich costituirono la nuova società per azioni denominata: *Unione Austriaca di Navigazione Austro Americana & Fratelli Cosulich*. La flotta riunita dei Fratelli Cosulich e dell'*Austro Americana*, risultava così composta da 19 unità in continuo aumento; il 10 giugno 1907 nei cantieri Russel & C di Glasgow venne varata la nuova unità sociale: *Martha Washington* (figg. 1-2-3), un transatlantico di 8145 tsl, due fumaioli, due eliche, 18 nodi di velocità. Nel 1908 la flotta sociale era composta da 32 navi d'alto mare, dopo solo qualche anno, nel 1912, la società, possedeva ben 37 transatlantici (fig. 4)⁵

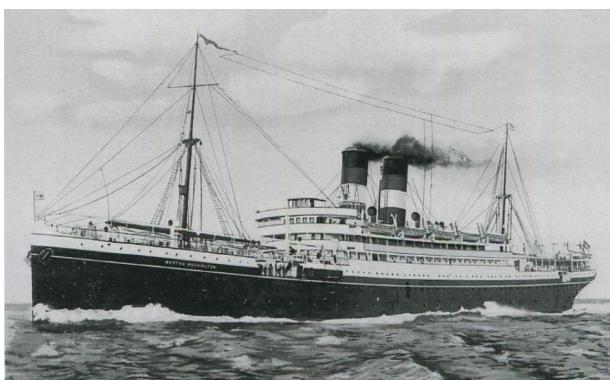


Fig. 1 *Martha Washington*



Fig. 2 *Martha Washington* - immagine artistica a colori, anno 1908

L'imminente scoppio della guerra segnerà l'inizio del tracollo delle sorti dell'azienda. Pochi giorni prima dell'ingresso delle truppe italiane a Trieste, il 30 settembre 1918 decedeva Callisto Cosulich, uno dei fondatori dell'impresa, diretta ora dal fratello Alberto e da Oscar Cosulich, suo figlio, coadiuvato dai fratelli Antonio, Guido e Giuseppe.

Con decreto n. 051601 del 5 maggio 1919, del generale Petitti di Loreto, governatore di Trieste, la ragione sociale venne mutata in *Cosulich Società Triestina di Navigazione*. Alla fine del 1920

4 Capitolo estratto dal volume "DALL'ADRIATICO DESTINAZIONE ORIENTE E AMERICHE", Francesco Oliari e Lamberto Radogna, Cavallotti Editori, Milano, 1975, pagg. 533-534.

5 Nel 1908, inoltre, la Cosulich costituì la società per azioni "Cantiere Navale Triestino", operativo già nello stesso anno a Monfalcone, cantiere che con vicende alterne, confluì nel 1929 nel CRDA, Cantieri Riuniti dell'Adriatico, il maggior raggruppamento cantieristico italiano entrando nel 1984 nel gruppo Fincantieri, uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo. Nel 1911 presso il CNT venne varato il piroscafo *Kaiser Franz Joseph I* (figg. 5-6-7), assegnato nel dopoguerra all'Italia e rinominato, dapprima *Presidente Wilson* (1923) poi *Gange* (1932) ed infine *Marco Polo* (1936). A questa costruzione era addetto anche un giovane ingegnere navale, mio nonno materno.

venne ultimata la derequisizione di tutti i piroscafi e l'esercizio delle linee transoceaniche, sia di passeggeri che da carico fu continuato per conto esclusivo dalla Cosulich.

Codesta società, congiuntamente a *Navigazione Generale Italiana* (N.G.I.), ex *Florio*, di Palermo e *Lloyd Sabaudo*, di Genova, le tre principali compagnie di navigazione italiane dell'epoca, confluirà nel 1932, nel gruppo di Stato: *Italia Flotte Riunite*. Già dalla fine del 1929 il *Lloyd Sabaudo*, partecipando al piano di ristrutturazione finanziaria della Cosulich, venne a controllare indirettamente anche il *Lloyd Triestino*, già *Lloyd Austriaco*, gruppo del quale la Cosulich possedeva da tempo la maggioranza azionaria.

Italia Flotte Riunite, successivamente *Italia di Navigazione*, confluirà nel 1936 nella *Finmare*, del gruppo *IRI*, nata con il compito di coordinare l'attività delle quattro società pubbliche di navigazione: *Italia*, *Lloyd Triestino*, *Adriatica* e *Tirrenia*.



Fig. 3 I p.fi *Martha Washington*, *Ida* e *Dora* internati a Brooklin durante la prima guerra mondiale



Fig. 4 Manifesto pubblicitario 1912

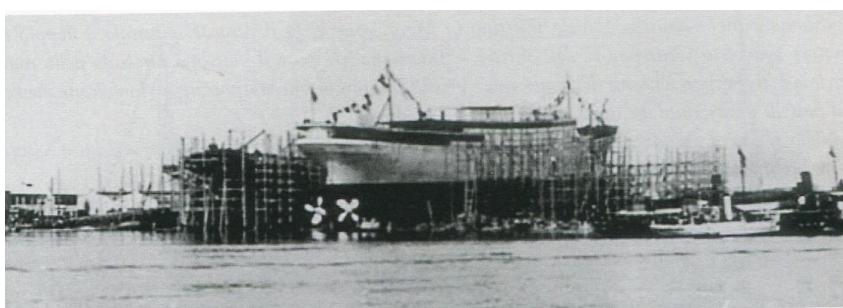


Fig. 5 Il *Kaiser Franz Joseph I* pronto al varo sullo scalo di Monfalcone



Fig. 6 Immagine artistica del p.fo *Kaiser Franz Joseph I*

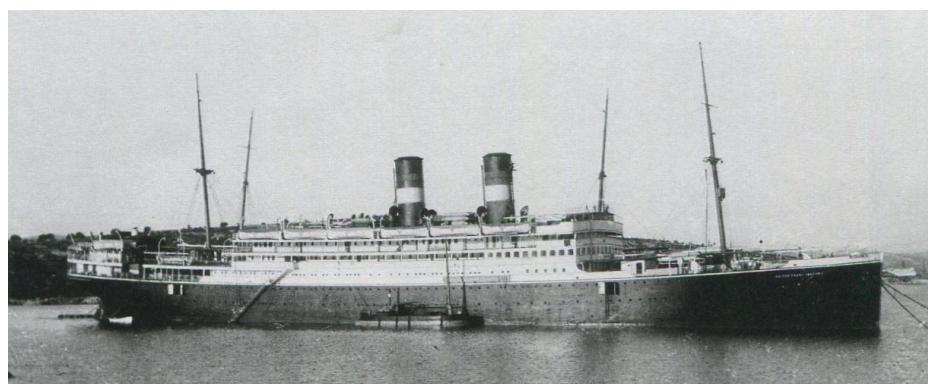


Fig. 7 Storica foto del *Kaiser Franz Joseph I* in disarmo presso il lago di Prokljan (Sebenico) durante la prima guerra mondiale

Limo questa stringata esposizione al periodo antecedente alla seconda guerra, ritenendo che le successive vicende societarie esulino da questa trattazione, il cui scopo non è quello di descrivere le innumerevoli e più che note vicende e realizzazioni navali del gruppo armatoriale, ma principalmente quello di evidenziare l'illustre discendenza del relitto del piroscalo *Istria*.

Ciò premesso, mi rammarico di non aver mai visto direttamente il relitto, se non dalla restituzione grafica-digitale della strumentazione di bordo. In base, infatti, alla accurata descrizione fattami dell'amico Pierpaolo, che si era immerso più volte verso la fine degli anni '80, lo ritenevo essere una delle tante anonime carrette del mare [nda: essendo il relitto ubicato in acque internazionali, l'immersione non era vincolata dalle disposizioni restrittive jugoslave, poi croate, salvo quelle relative alla vigilanza doganale, per cui non vi furono mai problemi relativi a permessi o autorizzazioni].

Lo squarcio sulla fiancata di dritta, la causa del naufragio è di notevoli dimensioni. Non conoscendo allora il nome del piroscafo lo nominammo la "nave del cemento" dall'enorme quantità di sacchi di juta, rinvenuti nelle stive, contenenti un materiale consolidato che ritenevamo essere cemento in polvere rivelatosi, in realtà, secondo il manifesto di carico, minerale di magnesite.

Dopo aver accertato l'identità del bastimento dalla disamina dell'elenco dei naufragi, riportati nelle cronache austro-triestine e dalla documentazione rintracciata presso l'Archivio di Stato di Trieste, iniziarono le sorprese...

Il Piroscafo *Istria* era iscritto sia nell'elenco del Lloyd Register of Shipping del 1896 (fig. 6), che in quelli delle annate precedenti, con il suo nome originario: *Tropique* (fig. 7).

279	1stinié (WRECKED 12,95)	SteelScSr	443	I	Lon	1864	M. Samuel- son&Co. Hull	Idarei Massousieh Q25t vR 1BH	188·2'24·0'12·8'	Constantpi Turkish Liverpool	C.2C.y.29 ⁴ ·54 ⁴ ·24 ⁰ NET0 122NH M.Samuelson&Co.,Hull	13 0	
	(exAnnie)		405	7,88									
			274	10NB82									
280	Istrar	SteelScSr	4600	I	100A1	ReNPy	1896	Harland& Wolff(Lim.) Belfast	E.Bates&SonSons P40'7B'7F4' WB=CelDBa	400·2·40·2'29·2' P40'7B'7F4' WB=CelDBa	Liverpool British Harland&Wolff(Lim.),Bel	T.3C.y.27·43 ⁴ ·78·54 ⁴ 1806·700·43 ⁴ 2DB,12Cf,48C5,HS7049	32 0
10394	J. McKay 82-96		4582		10,061	A&CP Class Contemporanea	6mo						
	Eleight		445										
			27979	10MC6,9									
281	Istria	IronSc	2790	I	100A1	Gls	1882	M. Pearse & S.S.Co.(Burrell& Son,Myrs.)	AustroAmericana P22'F2'5F3' WB=DbD	325·2'38·0'26·3' P22'F2'5F3' WB=DbD	Trieste Aust.-Hung 1BH'Cem 102'f56'437	C.2C.y.40·75·48 ⁰ soB 60B 2DB,8Pf,6107,HS5416 Blair&Co.(Lim.),Stockton	(b)
	M.Hreglich		2625	10,064	96								
HLDs	(exTropique)		2053	BS2,96	10LNU12,04	NYk							
282	Itabira	SteelScSr	753				1888	Scott&Co. Greenock	Cia.Nacional de Nav.Costeira B46' P16' F19'	231·1'33·1'12·8' B46' P16' F19'	R.Janeiro Brazilian	T.3C.y.16 ⁰ ,26 ⁰ ·43 ⁰ ·30 ⁰ 101NH Scott&Co.,Greenock	
	H.W.Chase		687										
			467										
283	Itacolomi	Steel&Iron TwinScSr	738				1889	T.&W. Smith N.Shields	Cia.Nacional de Nav.Costeira Q16' B50' F21'	224·0'34·0' 9·5 ⁷	R.Janeiro Brazilian	T.6C.y.11 ⁰ ,17 ⁰ ·28 ⁰ ·21 ⁰ 72NH E.Scott&Co.,Newcastle	
	M.Franco		689										
			569										
284	Itaipava	SteelScSr	904				1891	Scott&Co.	Cia.Nacional de Nav.Costeira 230·7'33·2'13·7'	R.Janeiro	T.3C.y.16 ⁰ ,26 ⁰ ·43 ⁰ ·30 ⁰		

Fig. 6 *Istria* Lloyd Register of Shipping 1896

543	Tropea	SteelScSr	4013	100A1	Br	Liv	w	1892	R&W Haw.	E.C.Thin	360°0'46.2"19.8'	WB=L	BrE 1558 130LM 126'380t
1910	J.R.Barber	-92	2Dks(1Std)	3797	Spar dk	A&CP		8mo	thorn,Leslie&Co.(Lim.)		B70' F35'	Liverpool	T.Cy.25°,40°&68°-45° (s)
1910	Spardk(Irn)	Webframes	2603	11.92	LMC8.92	Br			Newcastle		27.5'	180lb	250Hs 7' 21
											6BHCem	R.&W.Hawthorn,Leslie&Co.(Lim.),Newcastle	
544	Tropic	SteelScSr	1763	100A1	Npt	g	1888	Whitehaven	S.S.GlenfyneCo.	260°0'37.0"17.0'	Liverpool	T.Cy.20°,33°&44°-36° (s)	19 " 8
1910	W.Bardlett	89-89	ssNpt.No.1-91	1361	8.92	A&CP		3mo	S.B.Co.	Q89' B110' F29	British	160lb	160Hs 1 10
1910	Well dock		1Dk(Irn)2trB	1132	LMC12.91	Br			(Lim.) (E.C.Thin,Mgr.)		YR	4BHAsp	Dunsmuir&Jackson,Gls.
545	Tropic	Now named "Marie Therese"	2931	100A1	Sm	U	1882	Whitehaven				WB=Cell DB220'320t	
1910	Jun -91	ssHpl.No.2-90	2625	1.93/0.00	A&CP			6mo	M.Pearse&Co.	Cia.Maritime du Pacifique	325°0'38.0"26.5'	Havre	C.2Cy.40°&75°-48° (b)
1910		2Dks(Irn)3trB	1935	0.04	BS4.95	Br			Stockton	P22' B52' F38	French	60lb	800H
											4BHCem	Blair&Co.(Lim.),Stockton	
												WB=DBa102'56"437t	

36 d †

TRO-TUL LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR. 1893-94

Fig. 7

Tropique Lloyd's Register 1893-94

Un mio pregevole corrispondente, amico e ricercatore sloveno, il dr. Danijel Germek di Capodistria, al quale sono riconoscente, sapendo che ero interessato a questo relitto ha recentemente rintracciato i piani di costruzione che, cortesemente, mi ha prontamente inviato; ne allego a seguire solamente le parti più significative (Figg. 8 - 9). Danijel, ottimo sommozzatore e valente archeologo subacqueo, mi ha manifestato l'intenzione di eseguire a presto un sopralluogo sul relitto, che finora non aveva mai ispezionato, per documentare con un video il progressivo degrado, a distanza di 35 anni dalla prima nostra incursione nel 1988, quando già i ponti di coperta e la plancia erano collassati all'interno dello scafo che, faccio notare, era affondato 14 anni prima del *Titanic*!



Fig. 8

Piano generale

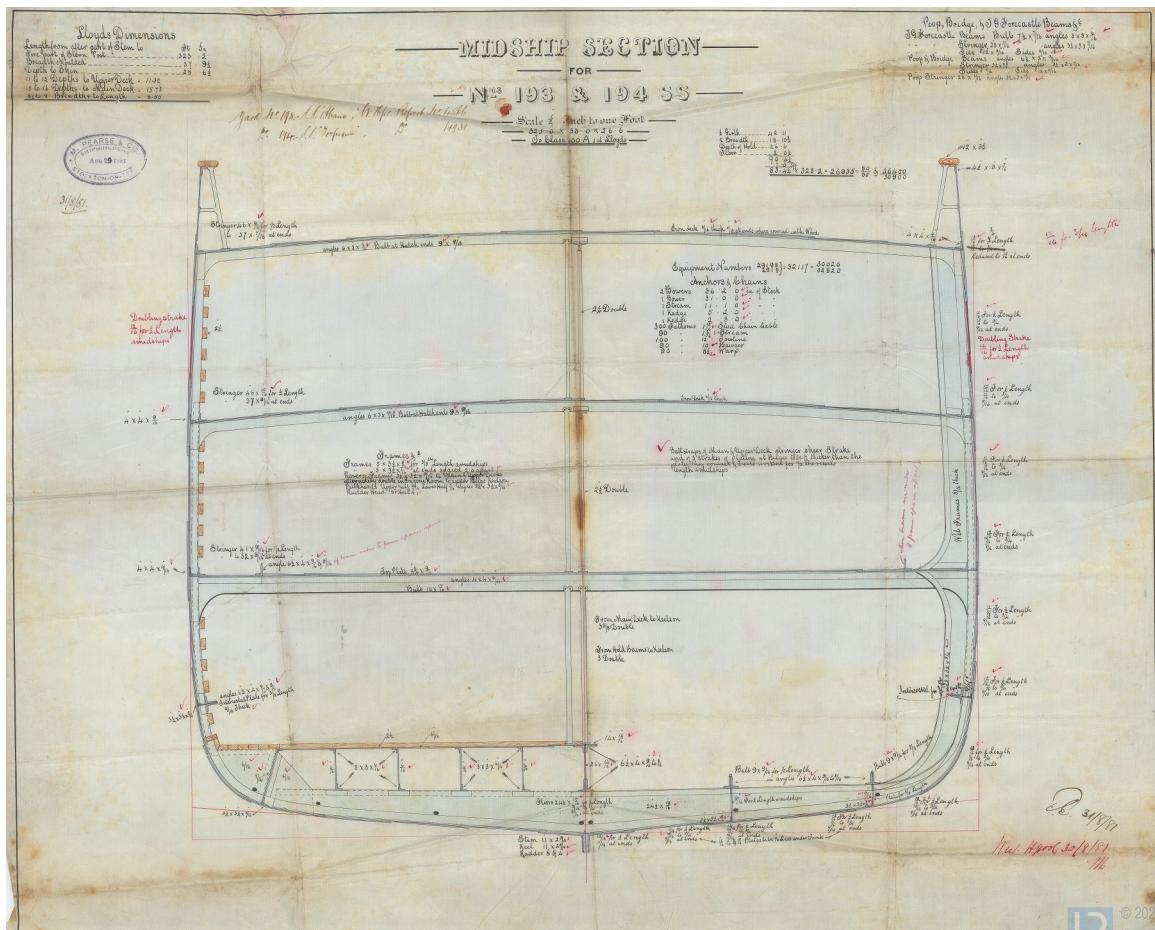


Fig. 9

Sezione trasversale a mezza nave

Dal piano generale, riportato in fig. 8, si può constatare come l'alberatura della nave non sia quella normalmente predisposta sui ponti di coperta per sostenere i picchi di carico ma, essendo passante fino al paramezzale, lascia supporre possa trattarsi di un'alberatura velica, come poi è stato effettivamente accertato. La conferma è data nella seconda pagina delle specifiche tecniche costruttive (fig. 11), nella quale è menzionata la velatura degli alberi di trinchetto e maestra, suppletiva della macchina alternativa a vapore della potenza di 315 HP, alimentata da una caldaia a combustione di carbone.

Nelle pagine successive è riportata la descrizione delle principali specifiche costruttive (figg. 10-11).

IRON SHIP.

No. 4931 Survey held at Stockton
On the 26th July 1882.

Date, First Survey 26th July 1882 Last Survey 26th July 1882
1882
6 weeks

TONNAGE under Tonnage Deck		2025.79	Master
Dimensions	1085.81	1085.81	not known
Half Breadth (moulded)	18 ft 6 in.	18 ft 6 in.	Built at Stockton
Depth from upper part of Keel to top of Upper Deck Beams	28 ft 10 in.	28 ft 10 in.	When built 1882 Launched 31st July
Girth of Half Midship Frame (as per Rule)	42 ft 11 in.	42 ft 11 in.	By whom built M. Pearce & Son
1st Number	90	90	Owners Emile Baudier
1st Number, if a 3-Decked Vessel	deduct 7 feet	83 ft 2 in.	Residence Geneva
Length	32 ft 3 in.	32 ft 3 in.	Port belonging to Geneva
2nd Number	269.35	269.35	Destined Voyage 1882
Proportions - Breadths to Length	8.65	8.65	Surveyed while Building, Afloat, or in Dry Dock.
Depths to Length - Upper Deck to Keel	17 ft 8 in.	17 ft 8 in.	Main Deck ditto
	18 ft 13 in.		

LENGTH	Feet.	Inches.	BREADTH	Feet.	Inches.	DEPTH	top of Floors to Upper	Feet.	Inches.	Power of	Horse.	N ^o . of Decks with flat laid	Two
on deck as per Rule	2025.8	8	Breadth	1085.81	0	Deck Beams	26	6	6	Do. Main Deck Beams	1085.81	N ^o . of Tiers of Beams	Three
Moulded...	301	9/4	Do.	Do.	6	Do.	10	6	6	Do.	300	Inches.	10th.
Dimensions of Ship per Register, length, 2025 ft			Breadth, 301 ft		0	depth, 26.5				Do.		In Ship.	In Ship.
KEEL, depth and thickness	11 ft 2 1/2 in.		11 ft 2 1/2 in.			11 ft 2 1/2 in.				Do.		10th.	10th.
STEM, moulding and thickness	11 ft 2 1/2 in.		11 ft 2 1/2 in.			11 ft 2 1/2 in.				Do.		10th.	10th.
STERN-POST for Rudder do. do.	11 ft 2 1/2 in.		11 ft 2 1/2 in.			11 ft 2 1/2 in.				Do.		10th.	10th.
Propeller	11 ft 2 1/2 in.		11 ft 2 1/2 in.			11 ft 2 1/2 in.				Do.		10th.	10th.
Distance of Frames from moulding edge to moulding edge, all fore and aft	28 ft	0 in.	28 ft	0 in.		28 ft	0 in.			Do.		10th.	10th.
FRAMES, Angle Iron, for 1/2 length amidships	5 ft 3 1/2 in.	8 in.	5 ft 3 1/2 in.	8 in.		5 ft 3 1/2 in.	8 in.			Do.		10th.	10th.
Do. for 1/2 at each end	5 ft 3 1/2 in.	8 in.	5 ft 3 1/2 in.	8 in.		5 ft 3 1/2 in.	8 in.			Do.		10th.	10th.
REVERSED FRAMES, Angle Iron	3 1/2 ft	8 in.	3 1/2 ft	8 in.		3 1/2 ft	8 in.			Do.		10th.	10th.
FLOORS, depth and thickness of Floor Plate	21 ft 10 in.	10 in.	21 ft 10 in.	10 in.		21 ft 10 in.	10 in.			Do.		10th.	10th.
at mid line for half length amidships										Do.		10th.	10th.
thickness at the ends of vessel										Do.		10th.	10th.
depth at 1/2 the half-bdth. as per Rule	12 ft 2 in.	8 in.	12 ft 2 in.	8 in.		12 ft 2 in.	8 in.			Do.		10th.	10th.
height extended at the Bilges	10 ft 9 in.	8 in.	10 ft 9 in.	8 in.		10 ft 9 in.	8 in.			Do.		10th.	10th.
BEAMS, UPPER, SPAN, or Awning Deck	16 ft 3 in.	9 in.	16 ft 3 in.	9 in.		16 ft 3 in.	9 in.			Do.		10th.	10th.
Single or double Angle Iron, Plate or Tee Bulk Iron										Do.		10th.	10th.
Single or double Angle Iron on Upper Edge										Do.		10th.	10th.
Average space...	3 ft		3 ft			3 ft				Do.		10th.	10th.
BEAMS, MAIN, or Middle Deck	16 ft 3 in.	9 in.	16 ft 3 in.	9 in.		16 ft 3 in.	9 in.			Do.		10th.	10th.
Single or double Angle Iron, Plate or Tee Bulk Iron										Do.		10th.	10th.
Single or double Angle Iron, on Upper Edge										Do.		10th.	10th.
Average space...	3 ft		3 ft			3 ft				Do.		10th.	10th.
BEAMS, LOWER Deck	10 ft	10 in.	10 ft	10 in.		10 ft	10 in.			Do.		10th.	10th.
Single or double Angle Iron, Plate or Tee Bulk Iron										Do.		10th.	10th.
Single or double Angle Iron on Upper Edge										Do.		10th.	10th.
Average space...	3 ft		3 ft			3 ft				Do.		10th.	10th.
BEAMS, Hold, or Orlop	10 ft	10 in.	10 ft	10 in.		10 ft	10 in.			Do.		10th.	10th.
Single or double Angle Iron, Plate or Tee Bulk Iron										Do.		10th.	10th.
Single or double Angle Iron, on Upper Edge										Do.		10th.	10th.
Average space...	3 ft		3 ft			3 ft				Do.		10th.	10th.
KEELSONS Centre line, single or double plate, base or Intercostal, Plates	26 ft	14 in.	30 ft	14 in.		26 ft	14 in.			Do.		10th.	10th.
Rider Plate	14 ft	14 in.	14 ft	14 in.		14 ft	14 in.			Do.		10th.	10th.
Bulk Plate to Intercostal Keelson...										Do.		10th.	10th.
Angle Irons	6 ft 6 in.	9 in.	9 ft	6 ft 6 in.		6 ft 6 in.	9 in.			Do.		10th.	10th.
Double Angle Iron Side Keelson	9 ft	9 in.	9 ft	9 in.		9 ft	9 in.			Do.		10th.	10th.
Side Intercostal Plate										Do.		10th.	10th.
do. Angle Irons	10 ft 6 in.	9 in.	12 ft 2 in.	9 in.		10 ft 6 in.	9 in.			Do.		10th.	10th.
Attached to outside plating with angle iron	3 ft 3 in.	5 1/2 in.	5 ft	3 1/2 in.		3 ft 3 in.	5 1/2 in.			Do.		10th.	10th.
BILGE Angle Irons	10 ft	10 in.	10 ft	10 in.		10 ft	10 in.			Do.		10th.	10th.
do. Bulk Iron	6 ft 6 in.	9 in.	9 ft	6 ft 6 in.		6 ft 6 in.	9 in.			Do.		10th.	10th.
do. Intercostal plates riveted to plating for 3 ft 3 in. length	2 ft 8 in.	8 in.	2 ft 8 in.	8 in.		2 ft 8 in.	8 in.			Do.		10th.	10th.
BILGE STRINGER Angle Irons	6 ft	8 in.	9 ft	6 ft 6 in.		6 ft	8 in.			Do.		10th.	10th.
Intercostal plates riveted to plating for 3 ft 3 in. length	3 ft 3 in.	5 1/2 in.	5 ft	3 1/2 in.		3 ft 3 in.	5 1/2 in.			Do.		10th.	10th.
SIDE STRINGER Angle Irons	...	...	...	...		...	...			Do.		10th.	10th.

The FRAMES extend in one length from	Keel	to	Bulkhead	Riveted through plates with	1/8 in.	Rivets, about	1/8 in.
The REVERSED ANGLE IRONS on floors and frames extend	across	middle line to	Do. Intercostal	Intercostal	1/8 in.	1/8 in.	1/8 in.
KEELSONS. Are the various lengths of Plates and Angle Irons properly connected?	...	...	...	...	...	...	...
PLATING. Garboard, double riveted to Keel, with rivets	1/8 in.	diameter, averaging	5 1/2 in.	from centre to centre.	...	...	...
Edges of Garboards and to upper part of Bilge, worked clench, double riveted; with rivets	1/8 in.	diameter, averaging	3 1/2 in.	from centre to centre.	...	...	...
Butts from Keel to turn of Bilge, worked carvel, double riveted; with rivets	1/8 in.	diameter, averaging	3 1/2 in.	from centre to centre.	...	...	...
Butts of Garboards Strakes at Bilge for 3 ft 3 in. length, treble riveted with Bulk Straps	10 ft	thicker than the plates they connect.	...	...	...	...	...
Edges from Bilge to Main Sheerstrake, worked clench, double or single riveted; with rivets	1/8 in.	diameter, averaging	3 1/2 in.	from cr. to cr.	...	...	...
Butts from Bilge to Main Sheerstrake, worked carvel, double riveted; with rivets	1/8 in.	diameter, averaging	3 1/2 in.	from cr. to cr.	...	...	...
Edges of Main Sheerstrake, double or single riveted.	...	...	...	...	...	...	...
Butts of Main Sheerstrake, treble riveted for 3 ft 3 in. length amidships.	...	...	...	...	...	...	...
Butts of Main Stringer Plate, treble riveted for 3 ft 3 in. length amidships.	...	...	...	...	...	...	...
Butts of Upper or Span Stringer Plate, treble riveted for 3 ft 3 in. length.	...	...	...	...	...	...	...
Breadth of laps of plating in double riveting	5 1/2 in.	Breadth of laps of plating in single riveting	6 ft	...	...	...	...
Butts of Keelsons, Stringer and Tie Plates, treble, double, single Riveted?	...	No. of Breasthooks, 5 1/2 in.	Crutches, 6 ft	...	...	...	...

What description of Iron is used for Frames, Beams, Keelsons, Tie, and Stringer Plates, Outside Plating, &c.?	5 1/2 in.	Crutches, 6 ft
Manufacturer's name or trade mark, J. & S. 60% May 1882 of Donaghys & Co.	...	...
The above is a correct description.	...	...
Builder's Signature, M. Pearce & Son	Surveyor's Signature,	Mr. G. R. Register
ROBERT EDMUND TAYLOR & SON Commercial and General Steam Printers, 19, Old Street, Goswell Road, E.C., London.	Surveyor to Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.	STK905-0167

Fig. 10

Principali specifiche costruttive

Fig. 11

Pagina delle specifiche dove si fa menzione della velatura

Tra i più noti pittori navali e di marine francesi, è ricordato Édouard Adam nato a Le Havre il 2 aprile 1847, deceduto nella medesima città il 10 febbraio 1929 all'età di 81 anni. Nell'ottobre 1881 l'ammiraglio François-Edmond Pâris, allora conservatore del museo della Marina al Louvre, gli affidò l'incarico di terminare la serie di riproduzioni di navi, iniziata da Frédéric Roux (1805-1870), per conto di quel prestigioso Museo navale. Adam, oltre alle tradizionali raffigurazioni di una gran varietà di vaselli, riprodusse anche scene di battaglie navali e di campagne militari.

Nel dicembre del 1885 entrò a far parte del ristretto circolo dei pittori ufficiali della Marina, avendo nel frattempo dipinto per il Museo della Marina del Louvre una serie di 18 quadri che rappresentano la storia dell'evoluzione della flotta mercantile francese a partire dal 1815 sino ai primi del '900. La progressione del lento ma inesorabile declino della Marina a vela, a favore del naviglio a vapore è una caratteristica percepibile nel susseguirsi della produzione pittorica dell'artista.

Ho rintracciato, in vendita presso una nota casa d'aste britannica, un quadro di questo importante autore, intitolato "Portrait du bateau *Le Tropique*" (fig. 12), aggiudicato ad un ignoto acquirente; un olio su tela dove è splendidamente rappresentato il bastimento oggetto di questo studio. Un'altra opera di Édouard Adam, appartenente ad una collezione privata, è intitolata "Passaggio in mare delle navi *La Pacifique* e *La Tropique*" (olio su tela 24 x 36 pollici - 60,9 x 91,4 cm), (fig. 13).



Fig. 12 Édouard Adam (1847-1929) *Portrait du bateau Le Tropique*

Da notare come l'armamento velico della *Tropique* fosse quello di un brigantino goletta, presentando vele quadre sull'albero di trinchetto, randa aurica sull'albero di maestra, fiocchi e una vela di strallo la "mezzanella", inferita tra l'albero di maestra e l'osteriggio di macchina, mentre il tre alberi *Pacifique*, essendo attrezzato anche con un albero di mezzana, era armato a schooner, o goletta a palo secondo l'usuale nomenclatura marinaresca italiana.



Fig. 13 Édouard Adam (1847-1929), The ships *La Pacifique* and *Tropique* passing at sea

Ritengo, presentando queste prestigiose raffigurazioni pittoriche, di aver ricordato nel modo più consono uno dei pochi bastimenti ancora visibili agli studiosi dei relitti, simbolo del graduale passaggio tra la marineria velica e quella a vapore, giacenti inesorabilmente in parziale disfacimento nei fondali marini adriatici che, peraltro, su questa tematica ci hanno riservato altre consistenti sorprese delle quali la maggiormente eclatante è lo straordinario ritrovamento del piroscalo imperiale austriaco, a propulsione mista a vela e ruote, *k.u.k. Marianna*.⁶

Danilo Pellegrini, Venezia, luglio 2023

Bibliografia e fonti di riferimento:

Dall'Adriatico Destinazione Oriente e Americhe, Francesco Oliari e Lamberto Radogna, Cavallotti editore, Milano, 1975

Kaiser Franz Joseph I, Paolo Valenti, Luglio editore, Trieste, 2010

Storia del Cantiere Navale di Monfalcone 1908-2008, Paolo Valenti, Luglio editore, Trieste 2007

Storia del Cantiere San Marco di Trieste, Ernesto Gellner-Paolo Valenti, Luglio editore, Trieste 2002

San Rocco Storia di un Cantiere Navale, Ernesto Gellner-Paolo Valenti, Luglio editore, Trieste 2005

Archivio di Stato di Trieste: Fondo sinistri marittimi dell'Austria-Ungheria, buste 326-333-356-357-358-359-360, consultato dal dr. Danijel Germek.

⁶ Sulla nave dell'Imperatore, Andrea Falconi - Pierpaolo Zagnoni, Luglio editore, Trieste, 2020