

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 colomba ¹ 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 italofofoni 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 piroscampo 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. Illusterò 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 Burrell 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 Burrell e due terzi dagli Schenker Angerer. Sia il Burrell 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 piroscampi 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 " <i>Pacifique</i>	tonn. 3150 - 2324	Stokton	1880
<i>Istria</i>	ex "<i>Tropique</i>	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, fruiro 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 Burrell si prosciols 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 *Korrespondenzreeder* (armatore corrispondente) della nuova impresa, in sostituzione di William Burrell.

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

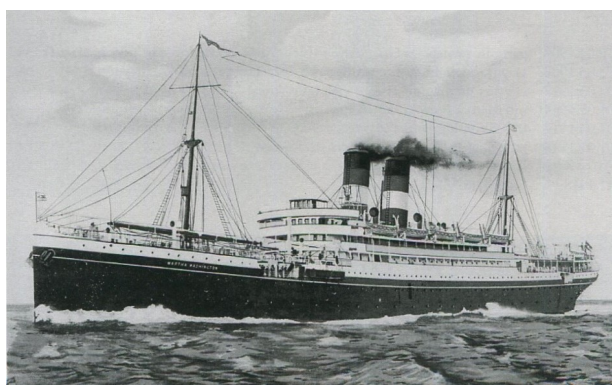


Fig. 1 *Martha Washington*



Fig. 2 *Marta 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, confluirà (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.f. *Martha Washington*, *Ida* e *Dora* internati a Brooklin durante la prima guerra mondiale

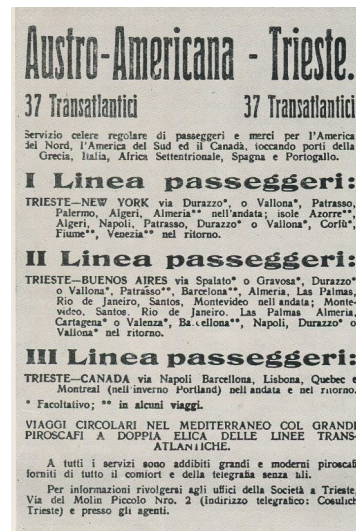


Fig. 4 Manifesto pubblicitario 1912

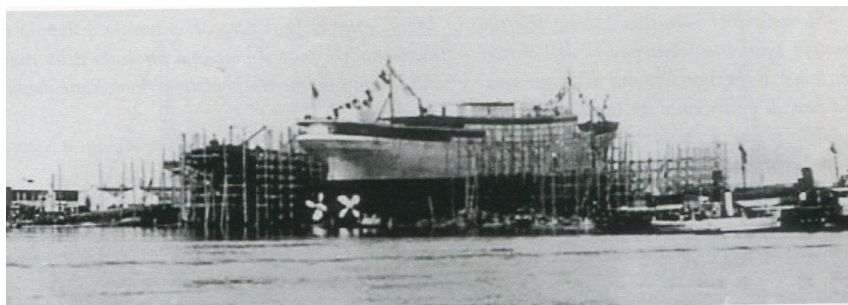


Fig. 5 Il *Kaiser Franz Joseph I* pronto al varo sullo scalo di Monfalcone



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

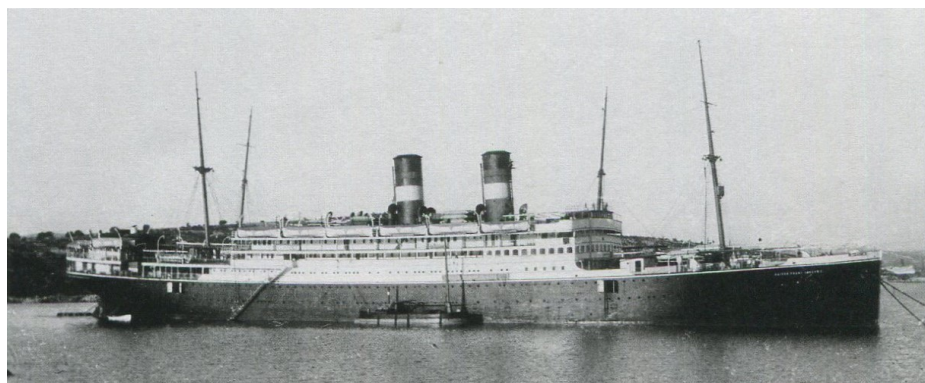


Fig. 7 Storica foto del *Kaiser Franz Joseph I* in disarmo presso il lago di Prokljan (Sebenico) durante la prima guerra mondiale

Limite 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 piroscafo *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 Istinié (WRECKED 12.95)	SteelScSr	443	+	Lon	1864 M. Samuelson & Co. Hull	Idre Massoussieh	1882 24'0" 12'8"	Constanpl	C.2Cy.294'x544'-24"	13 - 0
(ex Annie)	ss Hul. No. 3-2, 81	405	7.88					Turkish	NE 70 122NH	
280 Istrar	SteelScSr	450	+	100A1	1896 Harland & Wolff (Lim.) Belfast	E. Bates & Son Sons	100'2" 40'2" 29'2"	Liverpool	T.3Cy.27'x43'x73'-54' (s)	32 v 0
1894 J. McKay 82-96	2 Dks (Stl) 3tr B	455	10.981	A&CP				British	180lb 70lb 45' 42NH	7 x 6
281 Istria	IronSc	2790	+	100A1	1882 M. Pearce & Co. Stockton	AustroAmericana S.S. Co. (Burrell & Son, Mgrs.)	325'2" 38'0" 26'5"	Trieste	C.2Cy.40'x75'-48" (b)	
M. Hreglich -95	ss Gla. No. 3-9, 95	2825	10.96	A&CP				Aust. Hung.	80lb 60lb 815NH	
HLDS (ex Tropique)	2 Dks (Irn) 3tr B	2053	BS2.96	LMC12.94				ABH Cem	2DB, Spf, 6s107, ns5416	
282 Itabira	SteelScSr	753			1888 Scott & Co. Greenock	Cia. Nacional de Nav. Costeira	231'1" 33'1" 12'8"	R. Janeiro	T.3Cy.16', 26'x43'-30"	101NH
H. W. Chase -95	(ex Cabral)	687						Brazilian	Scott & Co., Greenock	
283 Itacolomi	Steel & Iron Twin ScSr	738			1889 T. & W. Smith N. Shields	Cia. Nacional de Nav. Costeira	224'0" 34'0" 9'5"	R. Janeiro	T.6Cy.11', 17'x28'-21"	72NH
M. Franco -95	(ex Antoinette)	689						Brazilian	E. Scott & Co., Newcastle	
284 Itaipava	SteelScSr	904			1891 Scott & Co.	Cia. Nacional de	230'7" 33'2" 13'7"	R. Janeiro	T.3Cy.16', 26'x43'-30"	

Fig. 6 *Istria* Lloyd Register of Shipping 1896

549 Tropea	SteelScSr	4013	+	100A1	1892 R. & W. Hawthorn, Leslie & Co. (Lim.) Newcastle	E.C. Thin	360'0" 46'2" 19'8"	Liverpool	T.3Cy.25', 40'x68'-45" (s)	22 v 7
J.R. Barber -92	2 Dks (1Stl) 3tr B	3797	11.92	LMC8.92				British	180lb 250H	7 x 2
544 Tropic	SteelScSr	1763	+	100A1	1888 Whitehaven S.B. Co. (Lim.)	S.S. Glenfyne Co. (Lim.) (E.C. Thin, Mgr.)	260'0" 37'0" 17'0"	Liverpool	T.3Cy.20', 33'x54'-36" (s)	19 v 8
W. Bartlett 89-89	ss Npt. No. 1-91	1361	8.92	A&CP				British	160lb 160H	1 x 10
545 Tropique	IronSc	2931	+	100A1	1882 M. Pearce & Co. Stockton	Cia. Maritime du Pacifique	325'0" 38'0" 26'5"	Havre	C.2Cy.40'x75'-48" (b)	
Now named Marie Theres	ss Hpl. No. 2-90	2626	BS4.95	LMC12.90				French	80lb 800HP	
Jan -91	2 Dks (Irn) 3tr B	1935						ABH Cem	Blair & Co. (Lim.), Stockton	

TRO-TUL LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR. 1893-94												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Numero d'Ordre.	Nom du Navire. Matériaux, Grément, etc.	Tonnage.	Détails de la Classification.	Construit.	Armateurs.	Dimensions d'après la Douane. Superstructures, etc.	Port d'Armement.	Machine.				
Numero Officiel.	Capitaine. Ez-nom, s'il y a lieu.	Total.	Cote.	Quand.	Par qui.	Longueur.	Pavillon.	Nombre & Diam. des Cylindres. Course du Piston. Pression des Chaudières. Force nominale. Nom du Constructeur.				
Signaux.	Visites Périodiques. Nombres des Ponts.	Sous le Pont.	Surveillance Sociale. Date de la dernière Visite.	Navire.	Mach.	Largeur.						

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* !

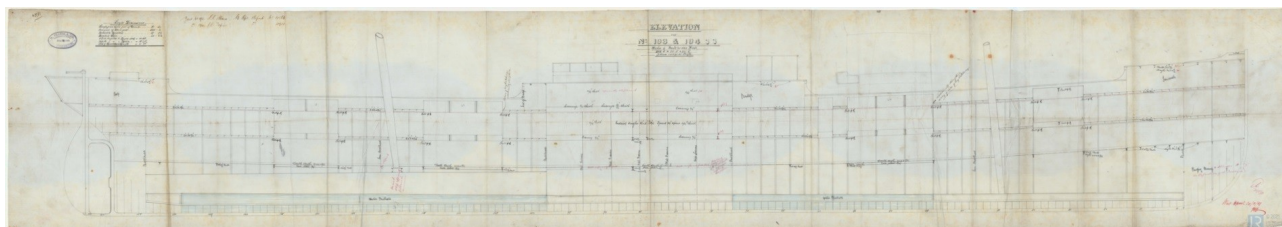


Fig. 8

Piano generale

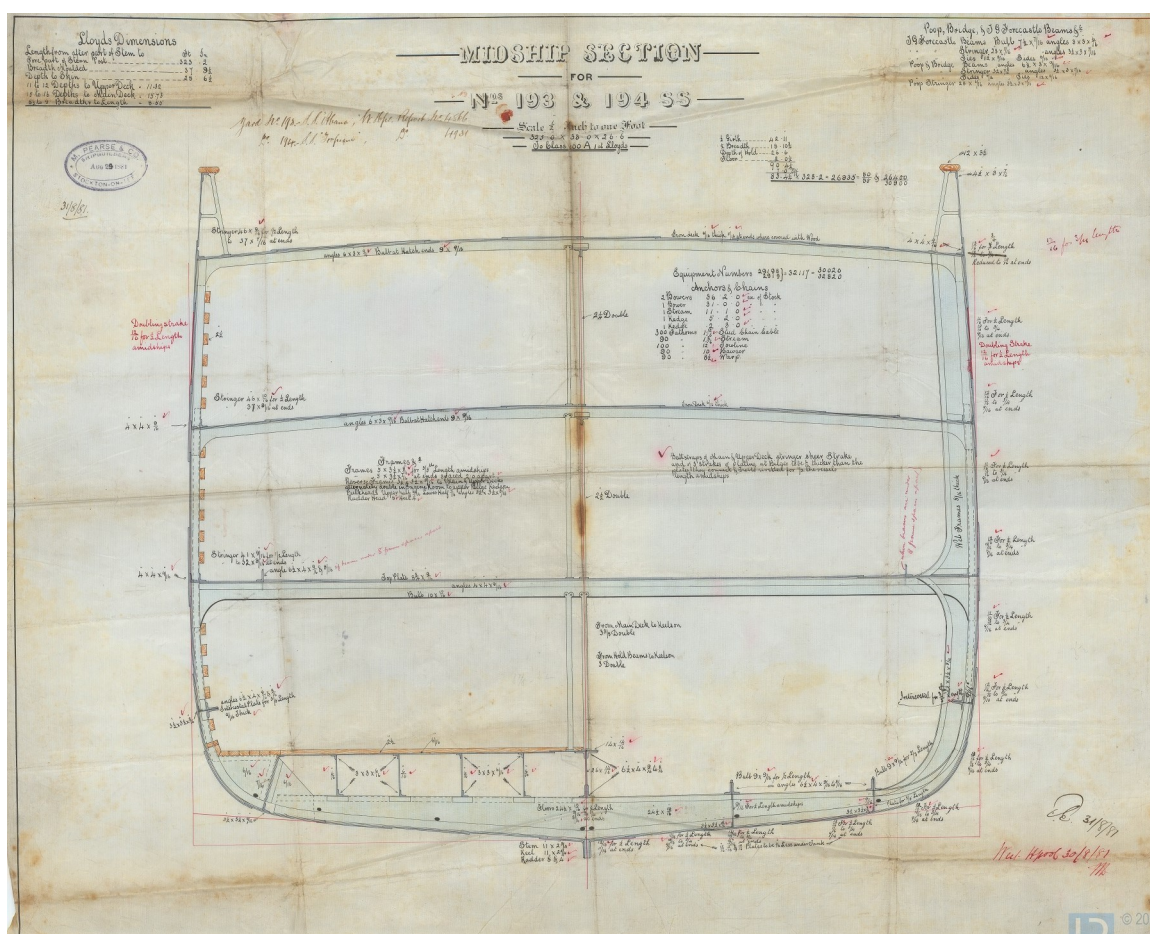


Fig. 9

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).

Principali specifiche costruttive

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 vascelli, 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 Tropicque*" (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 Tropicque*" (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 Tropicque*

Da notare come l'armamento velico della *Tropicque* 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 *Tropic* 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 piroscafo 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