

Busa del Bastimento – un toponimo derivato da un naufragio.

L'amico Luciano Chiereghin, apprezzato ricercatore storico del territorio polesano, mi sottopose recentemente un articolo pubblicato nel 2011 da un foglio locale che, suscitando la mia curiosità, mi spinse ad eseguire un'indagine più approfondita in merito alla vicenda dello spiaggiamento di un brigantino battente bandiera britannica sulla insidiosa costa deltizia del fiume Po. L'evento avvenne nel corso di una violenta burrasca da scirocco che causò, conseguentemente, un'eccezionale alta marea. Lo riporto integralmente:

Scardovari News

Curiosità storiche su Scardovari e dintorni

*Po del Bastimento,
1839*

Nel 1837, l'ing. Pietro Paleocapa ⁽¹⁾, al fine di alleggerire il deflusso a mare delle acque per il Po della Maistra, fece rafforzare i moli antistanti le proprietà di Correggio e Farsetti. L'anno seguente operò nella ricostruzione del molo di Cà Pasta e quello di Cà Venier. A seguito di questi interventi, il ramo delle Tolle divenne il tronco principale del fiume, che scaricandosi a mare formò sette piccoli isolotti, i terreni dei quali erano divisi dalle Buse di Garbin, del Morto, Barricata, Storionara, dei Fanti, Bruschi, del Casone, ed infine della Busa Dritta ⁽²⁾.

L'anno 1839 risultò un periodo funestrato da una piena del Po come mai era successo in precedenza. La calamità prese inizio nel mese di ottobre e si trascinò fino al mese di novembre. Nei primi giorni di dicembre, la concomitanza della piena del Po con una mareggiata sostenuta da un forte vento di Scirocco, determinò un altissimo livello delle acque che sommersero tutte le isole deltizie e quella di Ariano Polesine, causando morte e disastri immani alle popolazioni locali. Durante quella fiumana, le difese arginali lungo il Po della Tolle, furono soggette a grandi sollecitazioni idrauliche che con il passare delle ore causarono il loro cedimento (6 e 7 dicembre), con conseguente allagamento di tutto il territorio deltizio.

Tutti i contadini residenti nell'isola della Maddalena furono afflitti da quella sventura. Fra essi c'era anche un certo Pietro Mancin, allora bracciante giornaliero al servizio dei Chiereghin, che riuscì a tramandare ai posteri quelle vicende. Secondo il suo resoconto, l'ondata di piena dopo aver tracimato gli argini, in un attimo travolse il suo ricovero e fu solo un miracolo se riuscì a portare in salvo la famiglia. La stessa sorte di distruzione la subirono quasi tutti gli altri coloni dell'isola, fuorchè una famiglia i cui esponenti vennero travolti dalle acque.

*Durante quella mareggiata, il bastimento inglese Parmej London che stava navigando verso Venezia, fu sorpreso dalla tempesta, rimanendo in balia delle onde. Il piroscafo, non riuscendo a contrastare la forza naturale degli eventi, venne sospinto dai marosi verso il litorale. arenandosi nella bassa marina antistante la proprietà Chiereghin ad una distanza di circa mezzo miglio dall'argine (oggi Bonelli levante). Al passaggio del fortunale e al ritiro delle acque, non fu più possibile rimettere in acque più profonde quel bastimento, rimasto incagliato in circa cinque piedi d'acqua. L'equipaggio del natante riuscì a salvarsi dal naufragio e fu poi ospitato presso i fratelli Chiereghin fino all'arrivo delle autorità austriache. Allo scemare della burrasca tutti i coloni locali furono impegnati nel recupero del carico, operazione che comportò un lavoro che si protrasse per quasi un mese. L'anno seguente, nel giorno di San Giovanni, un'altra consistente mareggiata sollevò quel relitto dalla sua posizione e lo trascinò fino all'ingresso della Busa Dritta e a ridosso della proprietà Chiereghin. Nei periodi successivi la nave inglese poco per volta venne demolita. Di tutta quella vicenda, ai coloni locali rimase il ricordo dell'immane sciagura e quello del naufragio presso Busa Dritta, evento che per la sua eccezionalità, portò anche alla modifica del nome del ramo del fiume, che fu mutato in **Po del Bastimento**.*

Mancin Claudio

Anche la stampa ufficiale locale, la i.r. Gazzetta Privilegiata di Venezia enfatizza la straordinarietà delle condizioni meteo di quel particolare periodo, pubblicando due dettagliati articoli, il primo nel n° 289 di martedì 17 dicembre 1839 ed il secondo nel n° 296 di venerdì 27 dicembre 1839.

Impero d'Austria - Regno Lombardo

Veneto Venezia 21 dicembre

Quando la notte del 5-6 corrente, e la susseguente mattina furono apportatrici di nuove sciagure, le quali, se non colpirono che la sola Provincia di Venezia, furono però per sé stesse gravissime, e molto più perché dobbiamo pianger tre vittime rapite pur troppo dal furore degli elementi.

Mentre una delle più alte maree di cui v'abbia memoria, sospinta da un vento furioso, inondava la città, e ne convertiva le strade in canali e le piazze in bacini, e si vedevan le genti percorrerle a guado o nelle barchette, mentre l'acqua marina guastava la maggior parte de' pozzi pubblici e privati e non poche merci né magazzini, mentre ugual sorte toccava alle isole dell'estuario e Chiozza per sopra più bersagliata dall'impeto dell'onde vedeva abbattuti in parte e ponti e fondamento e la cinta del cimitero, e guastate le ortaglie, ed uscito il pesce dalle sue Valli chiuse, con danno per più anni sensibile, le pianure con termini a Mestre per un'incessante dirottissima pioggia e per l'impedito sfogo dei fiumicelli e scoli, che vi si scaricano, si convertivano esse pure in laguna, e tredici famiglie vi sarebbero perite se le barche spedite dalla Deputazione Comunale dopo quattr'ore di lavoro penoso non le avessero condotte in salvo nel capo luogo, ove trovarono asilo e caritatevole alimento.

Ma l'Isola d'Ariano fu il maggiore bersaglio degli elementi. Il Po di Goro vomitava le sue acque nella rotta, la bufera sollevava le onde, atterrando case, spiantando alberi, e trasportando fenili, legnami, botti, vuote e piene, ed effetti d'ogni sorte, in somma quasi tutto ciò che con sommo travaglio era stato posto in salvo nell'Isola e fuori. La tinta più nera di questo quadro funesto è il caso dell'infelice moglie di Vincenzo Finotti, che fuggendo nel buio di quell'orrida notte dalla casa crollante non trovò salvezza e con due teneri figli miseramente perì, mentre il marito raccolte tutte le virili sue forze col terzo figlio si riparava su un'albero mal sicuro. Ed a lui pure sarebbe (seguito) in pochi istanti lo stesso destino se Giuseppe Bondesani, detto Moro, balzando dal letto alle grida di quei disperati, e spingendo la piccola sua barchetta sulle tracce della voce che chiamava soccorso, non fosse riuscito a trarli dall'incerto loro asilo, e a salvar con pericolo della propria la loro vita.

Meritano pure onorevole menzione il Deputato Comunale Di Ariano sig. Violetti per le sue cure e personali prestazioni, percorrendo le acque egli stesso, onde recuperare cose e persone ed impedire mali maggiori e così pure quelli di Mestre Sigg. Lighindal e Berna.

Impero d'Austria - Regno Lombardo

Veneto Venezia 27 dicembre

Dal Distretto di Ariano ci giungono nuove, più circostanziate, e più commoventi relazioni sulle disgrazie del 6 corrente annunziate nella gazzetta N. 289, che palesano più grave il disastro e maggiore il numero delle vittime.

Di fatti, se rovinose sono le inondazioni per rotte o straripamento di fiumi, come ne abbiamo pur troppo cotanti esempi più o meno fatali, secondo la potenza dei fiumi e l'impeto dell'invasione, quanto maggiore non doveva essere lo sterminio se congiurava dal lato opposto il furore dell'onde marine e veniva a combattere con quelle del Po?

Luoghi vi furono immuni in passato dalle più alte maree, e lontani più miglia dalla spiaggia del mare, inabissati questa volta e coperti da 15 e più piedi di acqua.

Possidenti e coloni, che sotto dirottissima pioggia stavano a presidiare gli argini sconvolati, si vedevano colti alle spalle dall'onde furenti, e dovevano cercare scampo o a nuoto, o su mal ferme barchette, insufficienti al bisogno. Altri per la campagna erano sorpresi ed inseguiti dalle onde, altri bloccati nelle case vacillanti ne dovevan fuggire, e le case crollavano in tutto o in parte, per modo che nessuna ne rimase impregiudicata. E quindi le correnti e la bufera spingevano e masse di legnami e tetti intieri che rovesciavano gli alberi, sfasciandosi a quella scossa, e resti ed attrezzi, e

mobili, e derrate e animali di ogni specie, che andarono miseramente perduti.

Di ogni età e di ogni sesso, e quasi ignude, pensando alla vita più che al pudore, cercavano le persone la propria salvezza, una nel comune di S. Nicolò, Agostino Marangon detto Crosta di 45 anni, colla moglie Maria che ne aveva 40 e la figlia Candida di 12 non poté tentare in modo alcuno lo scampo, e questa infelice famigliola unita e avviticchiata quasi per meglio resistere ai flutti che invadevano la casa, rimase sepolta e affogata sotto il tetto del casolare.

Più ardimentoso un padre di due teneri bambini colla moglie incinta fugge in barchetta dal tetto periclitante, e sotto un diluvio si abbandona per 5 ore all'arbitrio del vento nel buio di un'orrida notte, e giunge bensì a salvamento nella casa Viviani dopo 5 miglia percorse in quel pelago, ma soccombono al patimento i bambini, e la moglie all'indomani si sgravava di un terzo cadaverino. A queste cinque vittime, alle 3 della famiglia Finotti di cui il restante fu salvo dal coraggioso Bondesan che n'ebbe premio dalla generosità di S.A.I. , deve aggiungersi quella di un altro infelice, il di cui cadavere fu rinvenuto in Tolle, alquanti giorni dopo il suo annegamento.

Tutta l'ospitalità nelle case che potevano offrire ricovero la trovarono i profughi, e ben 150 ne raccolse il sig. Girolamo Viviani come molti ne ricoverarono il sig. Gaetano Casoni per conto del nobile sig. Papadopoli, ed il signor. Giuseppe Chiereghini e molti altri possidenti. Le autorità comunali, i ricettori di Finanza e deputati di Sanità austriaca gareggiarono nello zelo e nella filantropia, e si distinse per attività, intelligenza e umanità il commissario distrettuale di Ariano, Sig. Giovanni Giacomo Fava, che percorse, non senza pericolo, l'inondato distretto, procurando possibilmente pronti e recando seco i soccorsi di viveri, e distribuendo le vicereali e comunali sovvenzioni, non che le private, le quali coll'esempio e colla conoscenza della gravità del disastro si confida di raccogliere in breve più estesamente a riparo, per quanto è possibile, delle perdite sofferte e della miseria che soffrono quegli infelici abitanti, tanto più che le insistenti piene non hanno per anco permesso d'intraprendere le operazioni idrauliche in quelle parti.

Meritano pure di essere nominati con elogio i sudditi pontifici Cav. Raffaele Badini, Girolamo Fantiguzzi, Pietro Foli, Carlo d.r Moratelli, Giulio Barbieri, Francesco Duò e Girolamo Carlo Salvagni, che accolsero e alimentarono nelle loro case in Mesola circa 80 persone rimaste senza tetto.

Nell'articolo a firma di Claudio Mancin nel foglio "Scardovari News" il bastimento spiaggiato nel corso della burrasca (6 dicembre 1839) viene erroneamente denominato "*Parmel London*", nome peraltro non riferito correttamente nemmeno nei primi accertamenti riportati dalla stampa austro veneta e successivamente definito come "piroscafo". Dal Lloyd's Register of Shipping, il libro-registro britannico di classificazione marittima, annata 1839,

6 Perkins Bg	T. Crew	125	Hull	1817	Lister & C	London	GooCoaster	—	38
	H. Briggs						Stk, London		38
7 Permei Bg	Bentall	269	Shilds	1833	Arthur	London	Lon.	8 A	1
	YM-37								37
8 Permut Bg	R. Ogilvie	232	Sndrld	1828	Herring	Sndrld	Glr.	7	—

si evince che in realtà si trattava del brigantino denominato *Permei*, della capacità di carico di 269 tonnellate, privo di macchina di propulsione, costruito nel 1833 a South Shields (3), U.K. dal rinomato cantiere Thomas Metcalf & Sons (4) sul fiume Tyne. Il veliero, all'epoca del disastro, era iscritto presso il compartimento marittimo di Londra, armatore Arthur [n.d.a. Edward Robson Arthur & John Bentall] e comandato dal capitano Bentall che, a seguito degli accertamenti eseguiti, si rivelerà essere il ventisettenne e quinto rampollo del figlio di uno dei due proprietari, il noto banchiere di Totnes (Devon), William Bentall.

Le caratteristiche del bastimento, iscritto originariamente presso il compartimento di Newcastle, sono le seguenti:

- Tipo della nave: Veliero
- Nome: Permei
- Varato: 1833
- Completato: ottobre 1833
- Costruttore: Thomas Metcalf & Sons

- Cantiere: South Shields
- Numero di cantiere: nessuna indicazione
- Dimensioni: 269 tons, 88,7 x 26,4 x ... ft (27,09 x 8,06 x .. m) ignota l'altezza di costruzione
- Macchine: nessuna
- Propulsione: Velica, attrezzatura brigantino ⁽⁵⁾ dal Lloyd's Register, snow ⁽⁶⁾, da scheda cantiere
- Costruzione: Legno
- Numero di Registro: nessuna indicazione

Dal compendio dei Registri del Lloyd's e dalla stampa specializzata risultano la successione nel tempo degli armatori, dei porti di Registro e annotata la data della perdita della nave:

04.10.1833: Edward Robson Arthur & Robert Bradshaw, porto di Registro Newcastle

11.1833: Edward Robson Arthur, North Shields, porto di Registro

Newcastle 06.05.1835: Edward Robson Arthur, Londra, porto di Registro

Londra

20.05.1835: Edward Robson Arthur & John Bentall, Londra, porto di Registro Londra

07.12.1839: Gravemente danneggiata per incaglio dovuto a fitta nebbia vicino a

Venezia 1.1840: Dichiarazione di perdita totale e successiva cancellazione dai

Registri

Sono ben noti gli standard qualitativi della marineria velica britannica, ma per i marittimi dei nostri giorni è sorprendente constatare come un battello commerciale di così piccole dimensioni, inferiore ai 30 m, abbia solcato indenne nei suoi cinque anni di attività, le acque di più oceani, solamente con l'ausilio delle vele, a conferma della straordinaria tempra del personale imbarcato e della perizia di comandanti e costruttori.

Dall'archivio storico del Lloyd's List si rileva che, già nel suo primo anno di attività, il *Permei*, allora al comando del capitano Harris, si recò nell'Oceano Indiano compiendo il periplo dell'Africa

- il 24 settembre 1834: era infatti in arrivo a Mauritius, proveniente da Londra e per fare una breve sintesi di altri viaggi di lungo corso,
- il 31 gennaio 1837: si trova nuovamente a Mauritius, ora al comando del capitano Bentall, in partenza con destinazione Ceylon. A partire da questo viaggio il capitano Bentall non verrà più avvicinato al comando
- l'11 settembre 1837: si trovava a Costantinopoli, arrivato lo stesso giorno da Londra.
- 18 settembre 1839: in arrivo a Gravesend (porto presso la foce del Tamigi) proveniente dall'Avana.

Rientrato indenne da più traversate oceaniche il destino di questa piccola nave stava per compiersi nelle acque del Mediterraneo nel più tranquillo, ma per altri versi più insidioso, Alto Adriatico.

- 9 ottobre 1839: a Londra si appresta al carico per quello che sarà il suo ultimo viaggio, con destinazione Trieste (partirà per questa destinazione verso la fine del mese).
- 4 novembre 1839: in banchina presso il Porto di Deal, sulla Manica (c.a. 10 n.m. da Dover), per completare il carico. Prenderà nuovamente vela nella stessa giornata e da allora non se ne avranno più notizie fino al giorno 15 gennaio 1840, data della pubblicazione di un annuncio nel n° 150, anno V, del Giornale del Lloyd Austriaco di notizie marittime e commerciali, edito in lingua italiana a Trieste, il principale porto dell'impero austroungarico.

Il trafiletto, che trascrivo integralmente, non lascia intendere una particolare drammaticità dei fatti e così recita:

Trieste 14 Dicembre. Lettere particolari di Venezia, del 10 e del 13 corr. , ci annunciano che il dì 6, abbonacciato alquanto il mare dopo fiera burrasca, arenò sulla punta di Maistra il Brig. inglese

Permey, cap. Benthall, proveniente da Londra e diretto per qui. Peraltro il padrone Girotta, del Trabaccolo austriaco St. Trinità, qui venuto in due giorni da Porto Levante, dice che

sino al giorno della sua partenza il suddetto naviglio non aveva sofferto verun danno, poichè regnarono tempi moderati con venti di Mezzogiorno e Libeccio, e che il dì 11 erano colà arrivati da Venezia, un agente consolare inglese ed un incaricato di quelle Camere di Sicurtà, onde prestargli i necessari soccorsi.

Era pertanto lecito credere che la situazione fosse relativamente tranquilla e che il fondale limoso non avesse causato sensibili danni all'opera viva. La tempestiva ispezione a bordo della sicurtà marittima britannica, è indice certo che lo scafo avesse copertura assicurativa contro le avarie. E' molto probabile che, più che un mero tentativo di salvataggio del carico, si trattasse di un'operazione concordata con gli assicuratori per provvedere anche al salvataggio della nave, alleggerendola per riportarla nuovamente in galleggiamento. Qualora lo scafo fosse risultato stagno, procedendo all'allibo del carico per alleggerire il mezzo e perdurando le condizioni di mare favorevoli, nel corso della successiva alta marea sizigiale (plenilunio del 20.12), lo stato dell'arte marinaresca del tempo avrebbe consentito il tentativo di disincaglio. In assenza delle macchine e di altri mezzi di soccorso, il metodo usuale in tali circostanze, era quello di dar fondo alle proprie ancore in maggior fondale, trasportandole appennellate all'imbarcazione di servizio e impiegare l'argano di bordo per mettere in forza i cavi di collegamento. Mantenendo la tensione, in fase di massima marea, poco a poco e in più riprese, lo scafo avrebbe potuto raggiungere un tirante d'acqua sufficiente al galleggiamento.

Né dalla stampa triestina, né da quella dell' i.r. governo Lombardo Veneto abbiamo reperito notizie in merito ma, da quanto riferito da quella britannica, si evince che lo sbarco dei materiali di bordo, perdurò per tutto il mese di dicembre e che, a causa delle avverse condimeteo, che provocarono anche la perdita di due vite umane, il possibile tentativo di salvataggio non andò a buon fine.

Dopo quasi un mese di silenzio sulle condizioni dello scafo e del suo equipaggio, il quotidiano locale "St. Jame's Chronicle" pubblicò, infatti, in data 21 gennaio 1840 il seguente stringato e nello stesso tempo, inaspettato necrologio:

Dec. 30, drowned off Talle, near Venice, Alfred, fifth son of William Searle Bentall, Esq. [n.d.a. Esquire], of Totnes, Devon, in his 27th year, Commander of the brig Permei, of London, wich was driven on shore in a thick fog, at the above place, on the 7th ult.

Il 30 Dicembre, fuori Talle [n.d.a. Tolle], vicino a Venezia, è annegato nel suo ventisettesimo anno di età, Alfred, quinto figlio del signor William Searle Bentall, Comandante del brigantino Permei di Londra, spiaggiato il giorno 7 ultimo scorso nella località di cui sopra, a causa di una fitta nebbia.

Dopo qualche giorno, il 27 gennaio 1840, il quotidiano "The Salsbury and Winchester Journal" dà una più accurata versione dei fatti e della tragedia occorsa a poche centinaia di metri dalla spiaggia:

Dec. 30, drowned of Talle, near Venice, Alfred, fifth son of William Searle Bentall, Esq., banker of Totnes, Devon, in his 27th year, commander of the brig Permei, of London, wich vas driven on shore in a thick fog, at the above place, on the 7 ult. He lost his life, together with his faithful carpenter and second mate, R. P. Saggs, in their strenuous endeavours to complete the salvage of the cargo. He was a skilful and intrepid mariner, and a truly kind-hearted relative and friend.

La prima parte è la ripetizione dell'annuncio precedente, con la precisazione che il padre di Alfred, il signor William Searle Bentall, di professione era un banchiere. La seconda parte del trafiletto fa luce sulla causa della morte non solo del Comandante ma anche del suo secondo (il terzo al comando):

... Perse la vita assieme al suo fedele carpentiere e secondo ufficiale R. P. Saggs nel corso dei loro ardui tentativi di portare a termine il salvataggio del carico. Era un esperto e coraggioso uomo di mare e persona di vero buon cuore, del quale era parente e amico.

Un altro articolo del North Devon Journal, pubblicato il 9 febbraio 1840 aggiunge altri particolari:

Totnes. - Shipwreck with Loss of Life. - We are sorry to announce the total loss of the *Permie*, Captain Alfred Bentall, in the Adriatic, near Venice, on the 30th ult. It appears that this fine vessel got on a sand-bank, in a fog, and before going to pieces the crew were enabled, by indefatigable exertions, to save a considerable portion of the materials. The intrepid commander, with the ship carpenter and three seamen, were on their last intended trip to the wreck, when, unfortunately, the boat was swamped, and the captain and carpenter were drowned before a boat could reach the spot to rescue them.

Totnes, - Naufragio con perdita di vita. Siamo dispiaciuti di annunciare la perdita totale del *Permie*, (e del) capitano Alfred Bentall, in Adriatico, vicino a Venezia il giorno 30 ultimo scorso. Sembra che questa bella nave si fosse arenata su di un banco di sabbia nella nebbia e che prima di andare in pezzi, l'equipaggio non sia stato in grado, dopo sforzi considerevoli, di salvare buona parte dei materiali. Il coraggioso comandante, assieme al carpentiere e tre marinai stavano compiendo l'ultimo viaggio previsto sul relitto, quando purtroppo l'imbarcazione fu travolta da un'onda e il capitano e il carpentiere annegarono prima che un'altra barca potesse raggiungerli per salvarli.

A seguito della tragica morte del comandante e del secondo ufficiale le operazioni furono interrotte e, come annunciato dal North Devon Journal, venne dichiarata la perdita totale della nave.

Ne abbiamo conferma dal "Giornale del Lloyd Austriaco" anno VI, N. 2 di domenica 5 gennaio 1840 che rende noto il seguente avviso d'asta pubblica.

AVVISO D'ASTA

a Venezia di una partita di circa 110,000 fauti⁽⁷⁾ di Tabacco di Virginia, in foglia avareato proveniente dal ricupero dell'arenato Brig. Permei, che avrà luogo mercoledì il dì 8 gennajo alle ore 3 p. m. nel locale della Borsa.

Circa il dì 13 gennajo avrà luogo l'asta dello Scafo del Brig. suddetto, giacente alle Tolle presso Goro.

Non ci è dato di sapere con certezza quale fosse il grosso del carico trasportato dal brigantino. La vulgata locale parla di carbone che i contadini del luogo utilizzarono per molto tempo per riscaldarsi ed è cosa attendibile, in quanto il carbone di miglior qualità, proveniente dall'Inghilterra, veniva importato esclusivamente via mare con destinazione principale, nell'Alto Adriatico, verso i porti di Venezia e Trieste. Nelle acque del litorale veneziano sono naufragati molti altri velieri, sovente carichi di carbone. Per citare solo alcuni dei casi principali, occorsi in quel periodo, ricordo il bark prussiano *Solide*, proveniente da Trieste e affondato, durante il viaggio di ritorno, al traverso di Caorle il 2 aprile 1847. Il reale brick di S.M. britannica *Mutine*, incagliato a Pellestrina (tra Chioggia e Malamocco) e perduto il 21 dicembre 1848. Il brigantino inglese *Margareth* (Margaret nel Lloyd's Register), recentemente recuperato durante i lavori preliminari per la realizzazione del M.O.S.E. naufragò a seguito dell'incaglio sugli scanni ⁽⁸⁾ all'entrata del porto di Malamocco, per burrasca, il 1° febbraio 1853. Trasportava carbone per la produzione cittadina del gas illuminante. Il brigantino prussiano *Hellmuth* naufragato per lo stesso motivo alla bocca del Lido di Venezia nel novembre 1860, trasportava anch'esso un carico di carbone da Newcastle. La nota 8 è esplicativa circa le condizioni di entrata nel porto di Lido prima della realizzazione delle dighe foranee.

Dulcis in fundo, un ramo della famiglia Bentall, si è trasferito ai primi del '900 negli USA. Con la standardizzazione della lingua inglese molti cognomi anglosassoni hanno subito variazioni ortografiche: Bentall è mutato in Benthall. Mr. Tim Benthall, di Stamford nel Connecticut, ha riprodotto recentemente nel sito relativo al cantiere Thomas Metcalf & Sons, in calce alla scheda del *Permei*, l'articolo del North Devon Journal, del 9 febbraio 1840, ricordando il naufragio del brigantino e la tragica morte del comandante. Sicuramente un suo diretto discendente e sto cercando di contattarlo.

Bibliografia

- Storia dell'antica Adria e del Polesine di Rovigo, Francesco Antonio Bocchi, Tipografia Fratelli Guarnieri, Adria, 1879
- Storia del Comune di Ariano Polesine, Gustavo Cristi, Cooperativa Tipografi, Padova, 1934 anno XII E.F.
- Atlante lagunare costiero del Delta del Po, Consorzio di bonifica Delta Po e Regione, Veneto, A.A.V.V. 2015 - Testimonianze delle installazioni belliche nel territorio lagunare costiero del Delta del Po, da Napoleone alla Prima Guerra Mondiale a cura di Luciano Chiereghin (reperibile anche in Internet e scaricabile, v. sitografia)
- Lloyd's Register of Shipping, London, annate dal 1833 al 1840 digitalizzato in <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/lloyds-register-of-ships-online>

Stampa

- L'osservatore Triestino, annate 1839-1840
- Gazzetta Privilegiata di Venezia, annate 1839 - 1840
- Giornale del Lloyd Austriaco di notizie marittime e commerciali, Trieste, anno V, 1839, anno VI, 1840
- Lloyd's List Journal, London, annate dal 1833 al 1840, digitalizzato in <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- The Salisbury and Winchester Journal 27.01.1840, digitalizzato in <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- The St. James Chronicle 21.01.1840, digitalizzato in <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>

Sitografia

- https://www.bonificadeltadelpo.it/wp-content/uploads/2016/10/atlante-lagune_ott.pdf
- <http://www.tynebuiltships.co.uk/Metcalf.html>
- <http://www.tynebuiltships.co.uk/P-Ships/permei1833.html>
- <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>
- <https://northeastlore.com/2016/05/09/a-journey-along-the-river-tyne-around-1830/S>
- <http://www.theshipslist.com/ships/descriptions/snow.shtml>
- <https://www.hullwebs.co.uk/content/k-victorian/industry/whaling/images/rigging/rigging.htm>

Cartografia e immagini

Sotto a sinistra, una carta topografica del delta del Po, datata 1846. E' evidenziata in rosso la località del naufragio. A destra un particolare della odierna carta nautica 1460 dell'Ammiragliato britannico; le profondità sono indicate in fathoms. Da notare la mutazione morfologica del delta verificatasi nei 180 anni successivi.

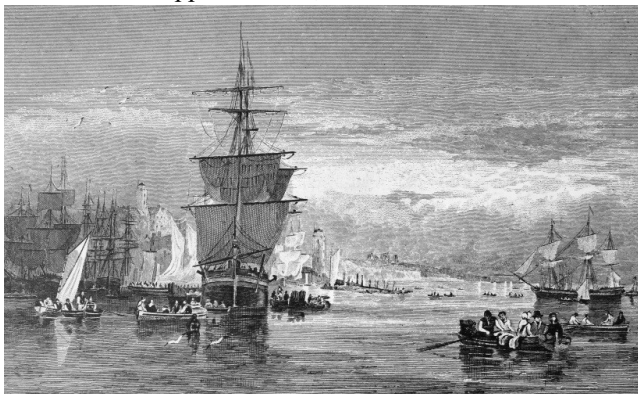
In basso a sinistra velieri sul Tyne, in località Peggy's Hole - North Shields. Incisione di J.W. Carmichael anno 1830. A destra, olio su tela del pittore navale Robert Salmon (1775-1845) - Il faro di North Shields.



Da una mappa austriaca, il delta del Po nel 1846



Particolare carta nautica U.K. H.O. 1460



North Shields. Incisione di J.W. Carmichael, 1830
1845) immagini scaricate da Internet



Faro di North Shields, Robert Salmon (1775-1845)



Carta nautica del porto di San Nicolò di Lido del 1876, antecedente la costruzione delle dighe foranee. v. nota 8



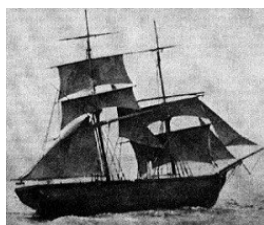
Brigantini nel porto di Sunderland, Louis Grimshaw, 1899
1897 immagini scaricate da internet



Banchina portuale di Newcastle upon Tyne,

NOTE

- 1 Pietro Paleocapa, ingegnere idraulico. Nel 1848 diverrà ministro dei Lavori Pubblici del Regno di Sardegna; all'epoca dei fatti era a capo delle pubbliche costruzioni a Venezia, assumendone l'incarico di direttore generale a partire dal 1840. Diresse i lavori di costruzione della diga Nord di Malamocco, realizzata durante la dominazione austriaca, tra il 1840 e il 1845. Gli è stato dedicato a Venezia un monumento, tutt'ora esistente, presso i giardini Papadopoli, in prossimità di Piazzale Roma.
- 2 Busa Dritta, identificabile con l'odierna foce del Po di Tolle, allora la bocca principale del fiume ben visibile nella mappa allegata, datata 1846. La bocca principale al giorno d'oggi, quella del Po di Pila a Punta della Maestra, allora inesistente, è denominata ugualmente Busa di Dritta, ma è situata qualche miglio più a nord. Il particolare della carta nautica sopra riprodotta è la 1460 dell'ammiragliato britannico; le profondità, pertanto, sono espresse in fathoms.
- 3 North / South Shields, cittadina al nord est della Gran Bretagna nella contea del Tyne and Wear. Le due frazioni sono ubicate sulle sponde opposte del fiume Tyne. E' nota, oltre che per la cantieristica e il suo indotto, anche per la sua vicinanza al Vallo di Adriano.
- 4 Thomas Metcalf & Sons, cantiere navale di South Shields, sul fiume Tyne, in attività dal 1814. Nel periodo tra il 1824 e il 1866 varò 56 velieri, costruzioni ripartite tra il cantiere principale e quello vicino di Yarrow. Di tutte queste unità sono noti sia il nome che le caratteristiche principali.
- 5 Brigantino, (brig, brigg o brick) veliero armato con due alberi a vele quadre con l'aggiunta di una randa aurica sull'albero di maestra e dotato di bompresso e fiocchi.
- 6 Snow, si distingue dal brigantino tradizionale, del quale è una variante, per la presenza di un alberetto posizionato immediatamente a poppavia dell'albero di maestra, che porta il boma e la randa aurica, talvolta sostituita da una vela triangolare, come da illustrazioni allegate. Questo tipo di armamento era comune lungo le coste del Regno Unito, ma si ritiene che l'ultimo esemplare, il *Commerce* di Newhaven, sia stato costruito nel 1862 ed abbia continuato la sua attività fino al 1909.



- 7 Fauti, la dizione italiana corretta è Funti, Pfund in tedesco, antica misura di peso austriaca, usata per le derrate agricole, pari a 0,560 kg.
- 8 Scanno, lunga barra sabbiosa o limosa che si creava trasversalmente all'ingresso delle entrate lagunari (e fluviali), di profondità talvolta inferiore al metro. Prima dell'avvento dei motori, in assenza di adeguati mezzi di dragaggio, per oltrepassare questo ostacolo era necessario aggirare le secche, navigando per un tratto con rotta parallela alla costa, fino al raggiungimento dell'entrata portuale.
A Venezia il problema venne risolto definitivamente mediante la costruzione delle lunghe dighe foranee che, superando gli scanni e convogliando le correnti di marea, in entrata e uscita, conseguirono il duplice effetto dell'escavo spontaneo e del mantenimento della quota dei fondali, fino ad allora di modesta entità, che creava notevoli problemi al transito del naviglio sia militare che mercantile.
Per maggior chiarezza ho riprodotto nella pagina precedente, la carta nautica del Porto di San Nicolò di Lido pubblicata nel 1876 dall'Istituto Idrografico Militare sotto la direzione dell'allora Capitano di Fregata G.B. Magnaghi; rilievi effettuati nell'anno 1868 dalla R. Spedizione Idrografica, diretta dal Capitano di Vascello Duca A. Imbert.
Da questo dettagliato documento è facilmente comprensibile come per entrare in sicurezza nel porto di Lido fosse necessario prender terra sotto costa in prossimità del traverso della Batteria delle Quattro Fontane e di lì proseguire parallelamente al litorale per quasi due miglia fino alla bocca. Una navigazione difficoltosa, di estremo pericolo in avverse condizioni meteo, da non intraprendersi in fase di bassa marea con pescaggio superiore ai

2,50 m. nemmeno in condizioni di tempo ottimali. Una situazione analoga si riscontrava alla bocca di Malamocco, pur presentando, quest'ultima, un tirante d'acqua leggermente superiore.

Ringraziamenti

Un sentito ringraziamento a Luciano Chiereghin, per avermi messo a disposizione l'articolo di Claudio Mancin, nonché le antiche mappe catastali austriache del territorio in oggetto. Ho ritenuto utile, ai fini di questo studio, allegare solamente quella di pagina 10.

Ringrazio, inoltre, l'amico dott. Pierpaolo Zagnoni della Regione Veneto, per avermi gentilmente concesso di riprodurre la carta nautica proveniente dal suo archivio privato, datata 1876, relativa all'entrata del Porto di San Nicolò di Lido.

Articolo pubblicato da

<http://www.italianshiplover.it/storia/la-busa-del-bastimento-un-toponimo-derivato-da-un-naufragio/>

Cliccare sul link per aprire il testo multimediale e sulle foto per ingrandirle

Danilo Pellegrini, Venezia, marzo 2021