
LE ORIGINI DELLA MARINA AUSTRIACA

CLAUDIA REICHL-HAM

trad. a cura di CIRO PAOLETTI

1. Gli anni dal 1382 al 1786

1.1 Il modesto principio

I primi anni della Marina austriaca risalgono al XIV secolo, quando il centro del regno degli Asburgo gravitava sulla regione del Danubio e le acquisizioni territoriali nel Sud-Est stavano ampliando i territori ereditari asburgici. Nel 1379 il conte Ugo VIII di Duino (1354-1390) divenne vassallo degli Asburgo.⁽¹⁾ Nel 1382 la città libera di Trieste, pesantemente premuta dalle potenti vicine Venezia e Aquileia, decise di mettersi volontariamente sotto la protezione del duca Leopoldo III d'Asburgo⁽²⁾ (1351-1386) per salvaguardarsi dai loro attacchi. Il 30 settembre di quell'anno i rappresentanti della città resero omaggio al Duca a Graz (Stiria). Gli antichi diritti comunali di Trieste rimasero intatti; un “*capitano*” arrivò in città come rappresentante del Duca.

Con la protezione di Trieste che gradualmente si sviluppava in un possesso austriaco del porto e coll'acquisizione di possedimenti nella Marca Vindica,⁽³⁾ in Istria, nel litorale e nel Golfo di Fiume dovuti a un contratto d'eredità col conte Alberto di Gorizia († 1365) l'impero asburgico aveva guadagnato l'accesso all'Adriatico e vi avrebbe dominato per più di 525 anni

(1) G. Pawlik, “Die k. (u.) k. Marine von den frühen Anfängen bis zum 1. Weltkrieg (La imperiale e regia Marina dai primi inizi fino alla prima guerra mondiale), *Militaria Austriaca*, 1992, tomo 10, p. 6; H.F. Mayer, D. Winkler, *Als die Adria österreichisch war. Österreich-Ungarns Seemacht* (Anche l'Adriatico era austriaco. Il potere navale dell'Austria-Ungheria), Vienna, Edition S, 1987, p. 10.

(2) Leopoldo III era duca d'Austria, Stiria e Carinzia. Morì alla battaglia di Sempach contro la Vecchia Confederazione Svizzera (*Eidgenossenschaft*) nel 1386, in cui gli Asburgo furono pesantemente sconfitti.

(3) Detta anche *Marca Vindica*, *Slovenska krajina*, *Slovenska marka* e *Windische Mark*.

(con una breve interruzione nel periodo delle guerre napoleoniche). A ogni modo, almeno tre secoli e mezzo sarebbero passati prima che l'Austria – sotto l'imperatore Carlo VI – facesse veramente i primi tentativi per divenire una potenza navale.

Nel XIV secolo gli Asburgo in realtà non avevano né flotta né marinai esperti a loro disposizione e comunque, anche per una costante mancanza di denaro, non sentivano alcun bisogno di navi da guerra. Per questo gli stessi abitanti di Trieste cercavano di proteggere da sé il proprio porto. La navigazione era ridotta a due brigantini armati forniti dai mercanti di Trieste, i quali non erano in alcun modo in grado di competere con la preponderante rivale, Venezia; e il commercio della città era sempre all'ombra della Sere-nissima.

Solo nel 1552 Trieste fu fortificata dal *Feldhauptmann* – feldcapitano – imperiale barone Thurn per paura di un attacco navale da parte degli Ottomani, che stavano incessantemente spingendo le loro frontiere verso nord.⁽⁴⁾

Quando nel 1526 l'Ungheria cadde in mano agli Asburgo in conseguenza del contratto bilaterale d'eredità concluso dall'imperatore Massimiliano I e dal re Ladislao Jagellone di Boemia e Ungheria nel 1515,⁽⁵⁾ a causa della morte del successore e unico erede di Ladislao ai troni ungherese e boemo, Luigi, nella battaglia di Mohács, l'eredità incluse pure una parte dell'odierno litorale dalmato-croato. Ma neanche questa acquisizione di costa indusse gli Austriaci a creare una propria flotta. Nonostante fossero equipaggiate a Trieste per la prima volta delle navi armate, denaro ed esperienza ancora mancavano e il preponderante potere di Venezia era ancora una minaccia pendente.

A causa degli sforzi espansionistici ottomani che risultavano una minaccia per i confini nell'est e nel sud-est dell'Impero asburgico, il centro degli interessi austriaci scivolò verso i Balcani, perciò le prime navi da guerra austriache furono costruite per navigare sul Danubio e già nel 1440 era stato eretto a Vienna un Arsenale per la costruzione di naviglio fluviale.⁽⁶⁾

Durante gli almeno 270 anni di guerra contro gli Ottomani⁽⁷⁾ la flottiglia

(4) G. Pawlik, *op. cit.*, p. 6; H.F. Mayer, D. Winkler, *op. cit.*, p. 10.

(5) Per confermare il contratto, l'unico figlio di Ladislao, Luigi, aveva sposato la nipote dell'Imperatore, Maria, e il di lei fratello, l'arciduca Ferdinando, la figlia di Ladislao, Anna.

(6) A.E. Sokol, *Seemacht Österreich. Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine 1382-1918* (L'Austria potenza navale. L'Imperiale e Reale Marina da Guerra 1382-1918), Vienna-Zurigo-Monaco, 1972, p. 9.

(7) Le prime guerre cominciarono poco dopo che Ferdinando (poi imperatore

austriaca del Danubio giocò un ruolo importante come controparte della flottiglia turca del Danubio. A causa delle cattive condizioni delle strade dell'impero asburgico, la fitta rete fluviale era della massima importanza nell'organizzazione della logistica. Le vie d'acqua costituivano spesso la sola possibilità di tenersi in contatto e di rifornire l'esercito, il che incoraggiava la costruzione di navi. Il materiale per le imbarcazioni – le cosiddette saiche⁽⁸⁾ e nassadi⁽⁹⁾ – veniva dalle foreste di querce della Slavonia. Quando gli Ottomani occuparono ampie parti dell'Ungheria nel corso del XVI secolo, un nuovo arsenale fu costruito vicino alla *Neutor* – la Porta nuova – a Vienna⁽¹⁰⁾ e nel 1532 fu creato l'Ufficio del Mastro delle Navi, uno dei cui compiti era di cercare altri boschi, che trovò nella parte settentrionale del *Salzkammergut*, che

Ferdinando I, 1503-1564) aveva preso possesso della sua eredità, quando si trovò contro un anti-candidato alla corona ungherese di nome Jan Zapolya, il quale chiamò in suo aiuto gli Ottomani. Esse culminarono nell'occupazione di gran parte dell'Ungheria da parte degli Ottomani durante il XVI secolo e nei due assedi turchi di Vienna nel 1529 e nel 1683. L'ultima guerra austro-turca fu combattuta durante il regno di Giuseppe II dal 1787 al 1790; cfr. C. Reichl-Ham, "Die Türkenherrschaft 1389-1878 (La signoria turca 1389-1878)", in J. Aschenbrenner et al., *Militäroperationen und Partisanenkampf in Südosteuropa. Vom Berliner Kongress zum Ende Jugoslawiens* (Operazioni militari e guerra partigiana nell'Europa sudorientale dal congresso di Berlino alla fine della Jugoslavia), Vienna, Truppendienst-Handbuch, 2009, capitolo 1.3, p. 74-100; C. Reichl-Ham, "Double Eagle and Crescent in the Balkans and in Central Europe" (Aquila bicipite e Mezzaluna nei Balcani e in Europa Centrale), *Regions, Regional Organizations and Military Power*, atti del XXXIII congresso internazionale di Storia Militare, Città del Capo, 2008, p. 317-334; e C. Reichl-Ham, "Der Türkenkrieg Josefs II. und seine museale Aufarbeitung" (La guerra turca di Giuseppe II e la sua esposizione museale), *Viribus Unitis. Jahresbericht 2004 des Heeresgeschichtlichen Museums*, Vienna, 2005, p. 51-80.

(8) Il nome deriva dalla parola ungherese "Sajka" (chiatta). Furono gli Ottomani che introdussero questo nuovo tipo d'imbarcazione da guerra sul Danubio: veloci, piatte barche a remi con vele e armate da cannoni, cfr. W. Schaumann, P. Schubert, *Krieg auf der Donau. Die Geschichte der österreichisch-ungarischen Donauflottille* (Guerra sul Danubio. La storia della flottiglia danubiana austro-ungarica), Klosterneuburg-Vienna, Mayer, 2000, p. 19; R. R. Basch-Ritter, *Österreich auf allen Meeren. Geschichte der k. (u.) k. Marine 1382 bis 1918* (L'Austria su tutti i mari. Storia dell'Imperiale e Regia Marina dal 1382 al 1918), Graz-Colonia-Vienna, Styria, 2000, p. 22.

(9) Barche a remi strette e piatte armate con cannoni; il nome deriva dalla parola ungherese "naszád" (barca). R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 22; W. Schaumann, P. Schubert, *op. cit.*, p. 19.

(10) Solo nel 1560, quando le fortificazioni di Vienna furono rinnovate, fu fatto un canale che collegava l'arsenale – con un bacino portuale di metri 300 x 80 – al Danubio. Vi venivano riparate non solo le nassadi costruite a Gmunden, ma vi si facevano pure imbarcazioni da guerra e per la corte imperiale.

in quei giorni era densamente alberato. La città di Gmunden sul Traunsee divenne il centro delle costruzioni navali. Molti costruttori, che erano fuggiti dall'Ungheria davanti all'avanzata ottomana, trovarono là una nuova casa e costruirono navi da guerra e da trasporto seguendo i vecchi disegni. Solo il materiale era cambiato; invece della quercia adesso usavano legno d'abete, meno resistente ma più economico. Dal momento che non valeva la pena di riportare indietro le barche una volta disceso il Danubio, esse erano usate come legna da ardere dopo l'impiego.

La battaglia di Lepanto, che nel 1571 disfece in modo decisivo la principale flotta dell'Impero Ottomano, fu merito del primo eroe navale "austriaco". Don Giovanni d'Austria (1547-1578), figlio illegittimo dell'imperatore Carlo V (1500-1558) e di Barbara Blomberg (1527-1597), era stato designato dal papa Pio V (1504-1572) come comandante supremo della flotta della Lega Santa. Il 7 ottobre le flotte⁽¹¹⁾ si incontrarono vicino a Lepanto e dopo otto ore di battaglia don Giovanni ottenne una brillante vittoria su quella ottomana, che perse 187 navi da guerra⁽¹²⁾ ed ebbe 30 000 fra morti e feriti – un alto pedaggio di sangue se confrontato coi 7500 morti della Lega Santa e le sue 17 navi perdute; 12 000 schiavi vennero liberati dalle galere.⁽¹³⁾

(11) La flotta cristiana aveva 208 galere e galeazze con circa 62 800 uomini (di cui 22 800 soldati e 40 000 marinai, rematori e schiavi di galera) e un numero di bocche da fuoco a sua disposizione stimato in 1334 pezzi a sua disposizione, gli Ottomani 251 galere e galeotte con circa 81 500 uomini (di cui 31 500 soldati, 50 000 marinai, rematori e schiavi) e un numero di bocche da fuoco stimato in 741 pezzi.

(12) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 22. Altre fonti parlano di 80 navi affondate e 30 autoaffondate come pure di 150 cadute in mano ai vincitori (H. Neuhold, *Österreichs Helden zur See. Kapitäne-Forscher-Entdecker* (Eroi dell'Austria sul mare. Capitani-scienziati-esploratori), Vienna-Graz-Klagenfurt, Styria, 2010, p. 12-25, qui specificamente alle p. 17-22).

(13) Per informazioni più dettagliate sulla battaglia di Lepanto cfr. H. Bicheno, *Crescent and Cross. The battle of Lepanto*, London, Cassell, 2003; N. Capponi, *Victory of the West. The Story of the Battle of Lepanto*, London, Macmillan, 2006; T.C.F. Hopkins, *Confrontation at Lepanto*, New York, Tom Doherty Associates, 2006; A. Konstam, T. Bryan, *Lepanto 1571. The greatest naval battle of the Renaissance* (= Campaign, vol. 114, Oxford, Osprey, 2003); R. Crowley, *Entscheidung im Mittelmeer. Europas Seekrieg gegen das Osmanische Reich 1521-1580* (Decisione in Mediterraneo. La guerra navale dell'Europa contro l'Impero ottomano 1521-1580), Stuttgart, Theiss, 2009, soprattutto la parte 3: *Das Endspiel* (La fine del gioco), p. 194-281; T. Oltmer, "Butter auf die Decks. Die Seeschlacht von Lepanto sicherte Europas Vormacht im Mittelmeer" (Burro sui ponti. Lo scontro navale di Lepanto assicura il predominio dell'Europa nel Mediterraneo), in D. Pieper, K. Andresen (a cura di), *Die Welt der Habsburger. Glanz und Tragik eines europäischen Herrscherhauses* (Il mondo degli Asburgo, fulgore e tragedia di una casata dominante europea), Monaco, Dt.



La battaglia di Lepanto del 1571 in un dipinto di anonimo della fine del XVI secolo.

Essendo un pollone della Casa d'Asburgo e portando il nome "d'Austria", don Giovanni è stato fin da allora apoteosizzato come il primo eroe navale austriaco dalla storiografia navale austriaca anche se, nel vero senso della parola, non era austriaco per nulla. Non toccò mai il suolo austriaco e comandò una flotta composta da navi veneziane, pontificie, genovesi, maltesi e delle corone di Spagna. Reclamare la sua vittoria come pertinente alla Marina austriaca e definirlo un eroe navale austriaco sembra del tutto fuor di luogo. A ogni modo molti storici navali hanno fatto così, come dice Helmut Neuhold nell'introduzione alla sua buonissima breve biografia di don Giovanni: "Anche se dobbiamo aggiungere un punto interrogativo all'aggettivo 'austriaco', gli autori posteriori si sono sempre riferiti all'eroe di Lepanto [come austriaco], egli per così dire divenne il mitico progenitore della nostra flotta da guerra ..."⁽¹⁴⁾

Verlagsanstalt, 2010, p. 98-100. L'aspetto ottomano è trattato da İ. Çelik, "Die Seeschlacht von Lepanto (İnebathi) 1571 (979). Der Kampf um die Vorherrschaft im Mittelmeer mit besonderer Berücksichtigung der osmanischen Quellen und der türkischen Literatur" (La battaglia navale di Lepanto [İnebathi] 1571 [anno 979 dell'Egira]. La battaglia per il predominio nel Mediterraneo con diverse notizie dalle fonti ottomane e dalla letteratura turca), Università di Vienna, manoscritto inedito, 2007.

(14) H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 12.

Ma non solo don Giovanni, anche gli Uscocchi combatterono con successo gli Ottomani. Gli Uscocchi erano cristiani che durante la conquista turca dell'Europa sudorientale nei primi anni del XVI Secolo erano stati espulsi dalle loro case in Bosnia, Erzegovina e Ungheria e si erano stabiliti in Croazia-Slavonia, creando la prima forza organizzata di protezione confinaria contro le



I vincitori di Lepanto: Marcantonio Colonna al centro, fra don Giovanni d'Austria (alla sua destra) e Sebastiano Veniero (alla sua sinistra), in un quadro di anonimo del 1575.

incursioni degli Ottomani nel litorale della parte settentrionale dell'Adriatico. Liberi per atto speciale dalle solite obbligazioni residenziali, gli Uscocchi erano impiegati in un continuo servizio militare come guardie di frontiera e truppe leggere. Dopo la perdita della fortezza di Clissa, un'enclave cristiana nelle montagne vicino a Spalato,⁽¹⁵⁾ la vecchia città portuale di Segna di fronte all'isola

(15) Durante il XVI secolo la fortezza di Clissa fu un caposaldo della difesa contro la conquista ottomana dei Balcani. Il signore feudale e capitano di Croazia Petar Kružić (†



Uscocco della Carniola. (Incisione da Johann Weikhard von Valvasor, *La gloria del Ducato di Carniola*, XVII secolo)

di Cherso, dove una banda di Uscocchi aveva cominciato a stabilirsi fin dagli Anni '30 del XVI Secolo, divenne il nuovo caposaldo e base d'operazione per le loro costruzioni navali, attività marittime e pirateria. Protetta da folte foreste e ripide montagne dal lato di terra e da scogliere e secche dal lato del mare, Segna era inattaccabile con cavalleria e artiglieria, e inoltre non consentiva l'avvicinamento di navi da guerra pesantemente armate. Per di più le acque del Golfo del Quarnero sono estremamente difficili e gli Uscocchi sfruttavano i rischi della navigazione come ulteriore protezione contro i loro nemici.

1537) organizzò una guarnigione di rifugiati cristiani, che usarono la base di Clissa per tenere a bada i Turchi e per impegnarsi in scorrerie e pirateria contro il cabotaggio costiero, il che portò alla difesa della fortezza contro l'invasione turca e l'assedio che durò per più di due decenni e mezzo. Kružić si appellò a Ferdinando I per un aiuto, ma l'attenzione dell'imperatore venne dapprima distratta da un'invasione turca nella Slavonia. Dopo la notificazione del papa Paolo III (1468-1549) a Ferdinando di voler dividere i costi del mantenimento di una guarnigione a Clissa, furono mandati rinforzi come spedizione di soccorso e papa Paolo mandò soldati da Ancona. Ad ogni modo i maladdestrati Austriaci caddero in preda al panico per via dei Turchi e il loro tentativo di reimbarcarsi alla Baia di Salona causò l'affondamento di molti vascelli. Alla fine i difensori furono sconfitti, Kružić catturato e giustiziato e la fortezza fu occupata dagli Ottomani. Dopo più d'un secolo sotto il dominio ottomano, nel 1669 la fortezza di Clissa, assediata e presa dai Veneziani nel 1648, fu definitivamente assegnata alla Repubblica alla fine della Guerra di Candia. F.B. Singleton, *A Short History of the Yugoslav Peoples*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 60-62; K. Meyer Setton, *The Papacy and the Levant, 1204-1571: The Sixteenth Century*, vol. III, Philadelphia, The American Philosophical Society, 1984, p. 421.

Da là condussero una guerriglia marittima assai fortunata contro gli Ottomani e intrapresero fruttuose scorrerie in Bosnia e in Dalmazia. Poiché le galere più grandi non potevano ancorarsi nella Baia di Segna, gli Uscocchi adoperavano una flotta di barche speciali e rapide, abbastanza grandi da trasportare da trenta a cinquanta armati, ma sufficientemente leggere per navigare in bolina e infilarsi nei più piccoli corsi d'acqua e nelle insenature della costa illirica, cosicché divennero una seria minaccia per la navigazione in Adriatico. All'inizio limitarono i loro attacchi alle navi ottomane, e le loro azioni indussero la Sublime Porta, che a quel tempo era in pace coll'Impero Asburgico, a lamentarsi coll'Imperatore.

Nel 1540 gli Ottomani avevano già concluso un trattato con Venezia, che garantiva la sicurezza dei loro mercantili e una scorta di galere nelle acque veneziane.

Poiché pure gli Uscocchi incrociavano nelle acque territoriali veneziane e attaccavano le navi sotto la protezione veneta, anche loro incorsero nell'ira della Serenissima e si trovarono a dover combattere contro due potenti nemici. Nel 1564 a Venezia erano già considerati un problema di prima grandezza, specie a causa delle irate proteste della Porta a proposito dell'inefficacia delle misure venete di protezione.⁽¹⁶⁾

Alla corte di Carlo dell'Austria Interiore, che vedeva con un certo risentimento le ambizioni di Venezia nell'Italia Settentrionale e le sue pretese di supremazia sull'Adriatico, gli Uscocchi erano considerati un mezzo conveniente per esercitare delle pressioni sui Veneziani. L'Arciduca informò anche l'Imperatore che, pure dopo la conclusione di una pace cogli Ottomani nel 1568, non era bene disarmare gli Uscocchi, il che in pratica li rese ancor più forti e insolenti. Quando alcuni di loro conquistarono d'assalto il loro ex-caposaldo di Clissa, ai primi del 1596, le autorità militari austriache ritennero che fossero il momento e il posto opportuni per aprire un nuovo fronte contro gli Ottomani durante la cosiddetta Lunga Guerra Austro-Turca (1593-1606). Non appena un corpo di spedizione ottomano, appoggiato da una flotta veneziana, apparve davanti alla fortezza, un esercito di soccorso dell'Austria Interiore accorse a difenderla, ma fu contrattaccato, subì perdite pesanti e dovette essere evacuato per mare.⁽¹⁷⁾ Alla fine gli Uscocchi dovettero cedere la

(16) J. Fiedler (a cura di), *Relationen venetianischer Botschafter über Deutschland und Österreich im 16. Jahrhundert* (Relazioni degli ambasciatori veneziani sulla Germania e l'Austria nel XVI secolo), vol. XXX (Fontes Rerum Austriacarum, 2^a serie, Vienna 1870), p. 265.

(17) E. Rothenberg, "Venice and The Uskoks of Senj: 1537-1618", in *The Journal of*

fortezza ma, nello stupore generale, ebbero garantito dagli Ottomani il libero transito. I Veneziani, agli ordini dell'ammiraglio Moro, a ogni modo, seguirono gli Uscocchi che si erano imbarcati sulle proprie navi per andarsene e appesero agli alberi delle loro navi quelli che riuscirono a catturare. Poi bloccarono la costa croata e sbarcarono truppe, fecero incursioni nei centri abitati non protetti e distrussero le postazioni isolate, giustiziando sul posto tutti i prigionieri. L'arciduca Carlo fu allora obbligato a negoziare, mandando il suo plenipotenziario, conte Giuseppe Rabatta nella regione. Rabatta dimostrò un'estrema parzialità per i Veneziani, per cui fu ucciso dagli Uscocchi in rivolta nel 1602.

Come risultato del trattato di pace di Zsitvatorok, nel 1606 i Veneziani misero fine al blocco e si ritirarono dall'area lasciando gli Uscocchi relativamente indisturbati fino al 1611. Verso la fine di quell'anno, però, la Serenissima riprese il blocco della costa dalmata e dei porti di Trieste e Fiume,⁽¹⁸⁾ che riuscì a bruciare nel 1612.⁽¹⁹⁾

Nella primavera del 1613 una squadra veneziana intercettò una flottiglia uscocca come risposta alle lamentele a proposito delle loro attività piratesche e, per quanto si sa dai rapporti, sessanta Uscocchi furono decapitati e le loro teste vennero esposte in Piazza San Marco. Come rappresaglia, gli Uscocchi catturarono una galera veneta e ne massacrarono l'equipaggio.⁽²⁰⁾ Quando gli Uscocchi catturarono un'altra nave veneziana e ne decapitarono il comandante e la corte di Graz rifiutò di agire contro di essi, i Veneziani distrussero le saline di Trieste, che erano della massima importanza per l'esportazione, e dichiararono guerra all'arciduca Ferdinando nel 1615. Durante il conflitto, che durò fino al 1617 e fu combattuto dalla Repubblica di Venezia con truppe mercenarie reclutate in Inghilterra, Olanda e in varie regioni protestanti dell'Impero, e da Ferdinando con le forze reclutate nelle zone cattoliche, vennero preparati dei piani per organizzare una flotta da guerra a Trieste.

Modern History, anno XXXIII, n. 2, giugno 1961, p. 148-156.

(18) La cittadina di Fiume fu acquistata dai conti di Walsee nel 1399 ed arrivò agli Asburgo in eredità dal conte Wolfgang Walsee (* ~ 1467) al tempo di Federico III nel 1472. Fino al 1776 Fiume fu una libera città regia, amministrata da un governatore imperiale. Il territorio costiero a sud di Fiume originariamente apparteneva alle nobili famiglie Zrinyi e Frangipane, ma fu confiscato dopo la cosiddetta "Ribellione dei magnati" negli anni '70 del '600, in cui furono coinvolte entrambe le famiglie le cui proprietà vennero confiscate dalla Camera Aulica di Vienna. Vedi K.K. Körner, *Die Fregatten Maria Theresias* (Le fregate di Maria Teresa), Vienna, Stöhr, 2012, p. 9 sg., 33 ss.

(19) G. Pawlik, *op. cit.*, p. 6; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 10.

(20) E. Rothenberg, *op. cit.*, p. 153.



Imbarcazioni uscocche nel Canal di Segna in caccia di una nave più grande, ca. 1600. (Museo della fortezza di Nehaj, Segna)

Un aiuto fu dato da un capitano inglese di nome Robert Elliott e vennero costruite a Trieste due grosse galere. Il legname da costruzione arrivò dalle foreste vicino Postumia, che appartenevano al nobile stiriano Hans Ulrich von Eggenberg (1568-1634), un intimo amico dell'arciduca Ferdinando.⁽²¹⁾ Ma poco prima che le galere fossero ultimate, l'Austria Interiore e Venezia conclusero la pace e, poiché non erano più necessarie, le due navi furono demolite e l'idea di una flotta dell'Austria Interiore cadde nel dimenticatoio. Un trattato di pace sottoscritto a Madrid nell'autunno del 1617 stabilì che gli Uscocchi fossero dispersi, le loro navi bruciate e le loro fortezze distrutte. Un accordo ulteriore fra Asburgo e Veneziani nel 1618 espulse gli Uscocchi da Segna e li trasferì più all'interno in Croazia.⁽²²⁾

(21) Eggenberg per di più diede il legno gratis, come suo contributo alla difesa della costa dell'Austria Interiore.

(22) E. Rothenberg, *op. cit.*, p. 153-156; R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 31ss.; C. Wendy Bracewell, *The Uskoks of Senj: Piracy, Banditry, and Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*,

1.2 Il progetto di flotta di Wallenstein⁽²³⁾

Durante la Guerra dei Trent'Anni fu il comandante e “imprenditore bellico” delle truppe austriache Albrecht von Wallenstein (1583-1634) a promuovere la costruzione di una flotta asburgica nel Mare del Nord e nel Baltico. Quando il suo esercito, marciando verso nord, ebbe occupato il Meclemburgo, la Pomerania (per assicurare la costa meridionale del Baltico all'Imperatore)⁽²⁴⁾ e, alla fine dell'estate del 1627, la penisola dello Jutland, Wallenstein si rese subito conto che, senza una forte Marina, avrebbe potuto infliggere al re di Danimarca Cristiano IV (1577-1648) una sconfitta grave ma non definitiva. Solo con un significativo numero di navi sarebbe stato in grado d'occupare le isole danesi, specialmente quella di Zealand, dove si trovava la capitale, e d'assicurarvisi lo sbarco a dispetto di una forte flotta nemica.

Per ordine dell'imperatore Ferdinando II, Wallenstein tratteggiò un piano che prevedeva lo spiegamento di una flotta congiunta ispano-imperiale con cui intendeva sbarcare nella Zealand e bloccare gli Stretti danesi, escludendo così gli Olandesi dal Baltico. La Spagna la città anseatica di Lubecca e la Polonia promisero di fornire navi.

La Spagna incoraggiava la conquista della costa del Baltico per

Ithaca, NY, Cornell University Press, 1992, p. 306.

(23) J. Ritter Rechberger von Rechcron, *Geschichte der k. k. Kriegs-Marine*, I. Theil. *Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500-1797* (Storia dell'i.r. Marina da Guerra, I parte, la marineria dell'Austria nel periodo dal 1550 al 1797), Vienna, Verlag des k. k. Reichskriegsministeriums, 1882, p. 9; W. Petter, *Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz*, *Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648-1939* (La costituzione delle flotte tedesche da Wallenstein a Tirpitz, in *Manuale sulla storia militare tedesca 1648-1939*), ed. Militärgeschichtliches Forschungsamt, vol. VIII, Monaco, Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen, 1977, p. 14. Per il progetto di flotta di Wallenstein, si veda soprattutto: *Das Habsburgische Admiralitätswerk des 16. und 17. Jahrhunderts* (L'opera dell'ammiragliato asburgico dei secoli XVI e XVII) (= Biblos Schriften, vol. 89, Vienna-Graz-Colonia, Böhlau, 1977), H. Bei Der Wieden, *Die kaiserliche Ostseeflotte 1627-1632* (La flotta imperiale del mare orientale) in: idem (a cura di), *Aus tausend Jahren mecklenburgischer Geschichte. Festschrift für Georg Tessin*, (Mille anni di storia mecklenburghese. Studi in omaggio a Georg Tessin), Colonia-Vienna, Böhlau, 1979, p. 67-96.

(24) Per ordine di Wallenstein, il colonnello Hans Georg von Arnim doveva occupare diverse piazze nel Meclemburgo e porti in Pomerania. Vedasi pure *Documenta Bohemica bellum tricennale illustrantia*, vol. 4: *Der Dänisch-Niederdeutsche Krieg und der Aufstieg Wallensteins. Quellen zur Geschichte der Kriegereignisse der Jahre 1625-1630* (Documenti boemi illustranti la Guerra dei Trent'anni, vol 4°, La guerra dano-basso tedesca e l'ascesa di Wallenstein), Praga-Vienna-Colonia-Graz, Academia/Böhlau, 1974, p. 223, n. 537.

danneggiare gli Olandesi; e la Polonia era già in guerra con la Svezia, per cui quest'alleanza avrebbe unito i conflitti contro la Danimarca e la Svezia e – in più, pure contro l'Olanda, per il “dominium Maris Baltici” – per cui le prospettive non erano per nulla cattive. La guerra tra la Bassa-Sassonia e la Danimarca (1623-1629) adesso si mescolava con la Guerra Svedo-Polacca (1620-1629) e con quella Ispano-Olandese (1621-1648) in una grandiosa rete di alleanze.

Il decano della storiografia militare austriaca, Christoph Allmayer-Beck, commenta la situazione come segue: “Mai prima o in seguito i fini della corona del Sacro Romano Impero si innalzarono tanto verso i supremi interessi dell’Impero presieduto dall’Imperatore quanto in questo breve momento”.⁽²⁵⁾

Finché Wallenstein non avesse assicurato il dominio del Baltico, la sovranità imperiale nei territori baltici occupati con le loro lunghe coste poteva essere sfidata in qualsiasi momento dal mare. Per di più la vittoriosa avanzata di Wallenstein aveva portato con sé un nuovo pericolo. Le forze imperiali avevano occupato ampie zone dal Dollart⁽²⁶⁾ all’Oder, minacciando con questo gli interessi vitali del Re di Svezia. Dopo la sconfitta della Danimarca, andava preso in considerazione uno sbarco svedese, il che, a parte la costruzione di una flotta, rendeva la difesa costiera l’obiettivo primario. Gli Stretti potevano essere chiusi e gli Svedesi tenuti lontano dal Sacro Romano Impero ed esclusi dal commercio dell’Europa Occidentale.

Al generale genovese al servizio spagnolo Ambrogio Spinola Doria marchese de los Balbases, (1569-1630) fu chiesto da Wallenstein il 25 settembre 1627 di mandare un esperto in porti e navigazione.⁽²⁷⁾ Per di più, Wallenstein insisté sulla capitolazione di Wismar e designò il porto sul basso corso del fiume Warnow come “il più nobile porto di mare del Mar Baltico”.⁽²⁸⁾

(25) J.C. Allmayer-Beck, “Die Geschichte von Österreichs Seemacht als historiographisches Problem” (Storia del potere marittimo dell’Austria come problema storiografico), *Schriften des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien*, vol. 8: *Österreich zur See*, Vienna 1980, p. 9.

(26) Quella del Dollart è una baia nella parte settentrionale dei Paesi Bassi e della Germania, sul lato occidentale dell’estuario dell’Ems.

(27) *Documenta Bohemica*, p. 216, n. 514. Due settimane più tardi, il 7 ottobre 1627, ripeté la sua richiesta sottolineando l’urgenza della cosa. *Ibidem*, p. 219, n. 523.

(28) H. Bei Der Wieden (1979), *op. cit.*, p. 72; H. Bei Der Wieden, Wallenstein und Mecklenburg, *Terra felix Mecklenburg-Wallenstein in Nordeuropa. Fiktion und Machtkalkül des Herzogs zu Mecklenburg* (Wallenstein e il Meclemburgo in: *Meclemburgo Terra felix – Wallenstein nel Noreuropa. Finzione e calcoli di potenza dei duchi nel Meclemburgo*), atti delle Giornate Internazionali del 7-9 novembre 2008, nel Castello di Güstrow (Nordische Geschichte, vol. 11, *Greifswald-Schwerin* 2010), p. 125-158.

L'accesso al mare non poteva essere interdetto così facilmente là; e l'accesso al porto era protetto da due banchi di sabbia e dall'isola di Poel con la sua fortezza che era già in mano agli Asburgo. Fin dalla fine del XVI secolo c'era stato un collegamento coll'Elba per mezzo di una canale, che però in quel periodo era in abbandono. Wallenstein ispezionò il canale e ordinò che fosse riaperto. Comunque gli sviluppi militari e politici bloccarono il piano, e solo il "Wallensteingraben" – "la fossa di Wallenstein" – fra Wismar e il Lago Schwerin ricorda questo episodio.

Dopo la conquista del Meclemburgo, dell'Holstein, dello Schleswig e dello Jutland, di nuovo Wallenstein volle che fosse organizzata una forte flotta da guerra per iniziare una campagna contro la Danimarca nella primavera del 1628.⁽²⁹⁾ Allo stesso tempo mise in guardia contro un attacco svedese. Alla fine del 1627 scrisse ad Arnim: "Dobbiamo andare per mare adesso", e informò l'infanta Isabella (1566-1633), governatrice dei Paesi Bassi spagnoli e il ministro spagnolo Gaspar de Guzmán conte d'Olivares (1587-1645) d'essere teso e determinato a continuare la guerra con la Danimarca sulle isole, e per questo doveva costruire una flotta.⁽³⁰⁾

Gli Spagnoli erano assai interessati al piano, dal momento che avevano ripetutamente cercato di mettere piede nella regione del Baltico per disturbare il commercio olandese e non ci erano riusciti perché le città anseatiche avevano rifiutato di cooperare e perseguito una politica di neutralità, che era molto più vantaggiosa per il loro commercio.⁽³¹⁾

Nel febbraio 1628 Wallenstein, le cui truppe nel frattempo avevano occupato gran parte della costa baltica delle Germania, "comprò" il ducato del Meclemburgo dall'Imperatore dopo la deposizione dei duchi "ribelli" del Meclemburgo – un atto di fatto illegale – (solo dopo la Pace di Lubeca col re di Danimarca fu ricompensato col Ducato sotto forma di prestito!), e il 21 aprile 1628 Ferdinando gli concesse il titolo di "*Generalkapitän der des Ozeanischen und Baltischen Meeres und der aufhabenden Armada*" (Capitano generale dei Mari Oceano e Baltico e della flotta in corso di ottenimento) e lo nominò ammiraglio; due decisioni presumibilmente eccessive da parte dell'Imperatore, che alla fine portarono alla deposizione di Wallenstein nel corso della Dieta di

(29) *Documenta Bohemica*, p. 225, n. 542.

(30) *Ibidem*, p. 224, n. 539.

(31) Tale atteggiamento potrebbe comunque anche essere stato dovuto al fatto che Cristiano di Danimarca già nel dicembre 1627 aveva intimato con forza alle città anseatiche di non partecipare ai piani di costruzione della flotta; cfr. *Documenta Bohemica*, p. 229ss., n. 552. H. Bei Der Wieden (1979), *op. cit.*, p. 76 ss.

Ratisbona nel 1630 grazie alla massiccia pressione finanziaria da parte dei principi elettori dell'Impero.

Dietro richiesta di Wallenstein, il conte Philipp von Mansfeld (1589-1657), un esperto e competente viceammiraglio, divenne il comandante della flotta imperiale.⁽³²⁾ Poco dopo l'arrivo di Mansfeld a Lubeca nel marzo 1628 iniziarono i primi preparativi. Poiché c'erano solo due navi grandi e tre piccole appena cominciate, Wallenstein ordinò di costruirne cinque nuove⁽³³⁾ e chiese al re Sigismondo III di Polonia di mandargli delle navi da guerra a Wismar come promesso. Il re di Polonia fu pronto a soddisfare la richiesta, poiché sperava che Wallenstein battersse pure gli Svedesi e gli riportasse il suo reame perduto⁽³⁴⁾ e mandò le navi, ma nei pressi di Oliva si impegnarono in uno scontro cogli Svedesi e furono costrette a tornare indietro.⁽³⁵⁾ Solo nel 1629 nove navi polacche raggiunsero Wismar.

Nel frattempo Mansfeld aveva istituito l'Ammiragliato di Wismar come autorità di comando, amministrazione e tribunale delle prede e dei premi e stava scorrendo il Baltico Occidentale. Wallenstein da parte sua aveva molto più da fare a fermare i tentativi di saccheggio dei suoi ufficiali di mare e a obbligarli a fare il loro lavoro, in particolare a proteggere la costa del Meclemburgo e il traffico anseatico. E a proposito degli ufficiali e degli equipaggi le informazioni sono assai scarse. Si suppone che ufficiali dell'esercito abbiano servito come comandanti, mentre capitani e timonieri siano stati impiegati come padroni di nave. Gli equipaggi potrebbero essere stati composti per metà da marinai e per metà da fanti di Marina, i quali a loro volta molto probabilmente venivano in origine dall'esercito. Wallenstein richiese d'arruolare marinai sulle coste dell'Istria e della Dalmazia (Uscocchi), ma la corte viennese autorizzò il reclutamento solo quando fu troppo tardi. I marinai tedeschi del nord – protestanti – non potevano essere arruolati in numero sufficiente e, per di più, non si distinguevano per affidabilità politica, il che alla fine sfociava nella diserzione. Per la produzione di cannoni Wallenstein stabilì una fonderia di cannoni a Wismar.

(32) La corte di Bruxelles in realtà aveva preferito don Fermin de Lodosa, ma il consigliere segreto imperiale conte Georg Ludwig von Schwarzenberg si era veelementemente opposto. Anche se “fosse il miglior uomo del mondo, sarebbe impossibile impiegarlo per questa missione nel Mar Baltico... poiché nessuno qui vuole vederci uno Spagnolo”; cfr. *Documenta Bohemica*, p. 232, n. 563.

(33) *Ibidem*, p. 226, n. 543.

(34) *Ibidem*, p. 222, n. 534; p. 225, n. 542; p. 227, n. 546.

(35) La flotta svedese ammontava a 59 unità: 8 navi grandi e 21 normali, 29 piccole e una chiatte; cfr. H. Bei Der Wieden (2010), *op. cit.*, p. 125-158.



L'assedio di Stralsunda da parte di Wallenstein. Incisione in rame colorata. (Da Hogenbergsche Geschichtsblätter)

I carpentieri navali furono reclutati a Rostock, Amburgo e Lubeca. Il materiale da costruzione venne da Danzica, e Wallenstein ebbe cinque navi in costruzione, i cui costi erano coperti da contribuzioni e dalle rendite del Meclemburgo.

Visto che la flotta imperiale non poteva essere pronta così in fretta quanto sperato, l'obiettivo principale fu dapprima la salva-

guardia della costa. I lavori di trinceramento continuarono a Warnemünde; e Stralsunda in Pomerania dovette accogliere truppe imperiali. Poiché rifiutò, avendo assunto un atteggiamento neutrale fin dal principio della guerra,⁽³⁶⁾ Arnim occupò Dänholm, un'isola che ne copriva il porto. Come conseguenza, re Cristiano mandò delle navi da guerra sulle rotte per Warnemünde per impedire alle navi di partire, conquistò l'isola di Fehmaren, occupò Eckernförde e Kiel fu bombardata. Queste azioni indussero Wallenstein a procedere con violenza contro Stralsunda. Dal maggio all'agosto 1628 l'assedio, ma Stralsunda, che allora era sostenuta dalla Danimarca e dalla Svezia, si difese con successo. Il 4 agosto Wallenstein dovette abbandonare l'assedio perché una forte flotta danese era apparsa di fronte all'isola di Rügen e aveva sbarcato nell'isola di Usedom un esercito al comando di Cristiano IV.

(36) In diverse lettere a lui dirette, la città assicurò Wallenstein d'essere restata fedele all'Imperatore e di non essersi mai allineata contro il Sacro Romano Impero insieme a sovrani stranieri, o all'opposizione basso-sassone; cfr. *Documenta Bohemica*, p. 251, n. 618 e anche *ibidem*, p. 257, n. 638; p. 262, n. 654.

Appena questi marciò su Wolgast, Wallenstein concentrò le sue truppe, seguì i Danesi e li impegnò in una battaglia. Le forze danesi furono battute e Cristiano IV costretto a fuggire per mare col resto della sua forza di sbarco e questa fu pure la fine delle sue speranze di risollevare le sorti del conflitto.⁽³⁷⁾ Dato che il desiderio di concludere la pace era forte da entrambe le parti, l'Imperatore e il re di Danimarca aprirono dei negoziati a Lubecca, ma, pure mentre questi erano in corso, le azioni di guerra continuarono, come anche la costruzione della flotta. Ulteriori scaramucce minori coi Danesi nell'ottobre e dicembre del 1628 terminarono senza alcun risultato e vennero fatte delle dimostrazioni di forza pure alla fine dei negoziati. Re Cristiano andò a Wismar con la sua flotta e bombardò le ridotte delle truppe imperiali, le quali risposero al fuoco e inflissero perdite ai Danesi, mettendo in pericolo anche la vita del Re. Nonostante le navi avessero dovuto retrocedere in alto mare, furono ancora in grado di bloccare il porto, e Wallenstein non poteva reggere senza alcun sostegno dall'esterno. I Polacchi avevano firmato un armistizio cogli Svedesi, gli Spagnoli rimanevano passivi e le città anseatiche non avevano intenzione di abbandonare la loro politica di neutralità. Wallenstein si rese allora conto che andava oltre le sue capacità il costruire una flotta da guerra tanto forte da competere con quelle danese e svedese. Le poche navi che era stato in grado di armare non avrebbero mai potuto adempiere ai fini più importanti, cioè la protezione del collegamento fra le guarnigioni imperiali lungo la costa occupata dallo Jutland e dalla Pomerania Orientale.⁽³⁸⁾

Dopo il ritorno di Mansfeld all'esercito e contro il desiderio di Wallenstein, gli Spagnoli nominarono il loro consigliere Gabriel de Roy commissario generale della flotta imperiale; e, prima di lasciare il Meclemburgo, a lui Wallenstein ordinò d'attaccare le navi svedesi se continuavano a bloccare Wismar. Ma de Roy intendeva farlo solo avendo navi ed equipaggi sufficienti. Nel settembre del 1629 aveva sei grosse navi da guerra, due fregate e diversi sloop con un totale di 151 cannoni, 400 marinai e 600 moschettieri. Otto navi, uno yacht e due chiatte in effetti attaccarono gli Svedesi, che dapprima si ritirarono ma poi, il giorno seguente, contrattaccarono quando il vento girò e spinse le navi imperiali in porto.⁽³⁹⁾

Nella primavera del 1630 la flotta era apparentemente ancora impreparata a operare e non poté impedire agli Svedesi di sbarcare sull'isola di Hiddensee a ovest di Rügen. Mancavano gli uomini – non ce n'erano più di 100

(37) *Ibidem*, p. 18-20.

(38) *Ibidem*, p. 20.

(39) H. Bei Der Wieden (1979), *op. cit.*, p. 89.

per sei navi! – micce e cibo e c'erano dispute intestine e sfiducia contro de Roy, che lamentava che tutti gli fossero ostili. I piani svedesi per attrarre la flotta imperiale in mare aperto non funzionarono. Invece quattro navi imperiali attaccarono quelle svedesi di blocco. L'ammiraglia austro-polacca *König David* venne presa sotto un pesante fuoco d'artiglieria e si dovette ritirare, ma danni e perdite da entrambe le parti sembrano non siano stati molto forti. Le navi imperiali continuarono a disturbare il traffico svedese e in una di queste azioni il *König David* fu preso e confiscato da Lubecca come risarcimento per i danni sofferti dalla città, il che indebolì ulteriormente la flotta imperiale.⁽⁴⁰⁾

Ai primi del 1631 de Roy lasciò Wismar. Il suo successore Jacques de Febure non fu in grado di contrastare un rinnovato blocco svedese e, dopo la capitolazione della guarnigione della piazza nel gennaio del 1632, la fine della flotta imperiale nel Baltico si approssimò. Il re Gustavo Adolfo di Svezia (1594-1632) esigé dall'Imperatore la distruzione di tutte le fortezze nel Baltico, l'astensione dalla costruzione di navi da guerra e l'affondamento di quelle esistenti. Febure consegnò le navi finite e quasi finite della Marina imperiale agli Svedesi e questo fu la fine del tentativo di costruire una Marina nei Mari Baltico e del Nord e dimostrò chiaramente che un impegno marittimo degli Asburgo dipendeva dal successo o dall'insuccesso della guerra terrestre.⁽⁴¹⁾

1.3 I piani navali dell'imperatore Carlo VI e Maria Teresa

Dopo la fine della Guerra dei Trent'Anni arrivò una nuova ondata di guerre coi Turchi, che culminò nel Secondo Assedio di Vienna sotto Kara Mustafà nel 1683 e terminò solo col trattato di pace di Belgrado nel 1739. Poiché i collegamenti terrestri erano ancora assai cattivi nei secoli XVII e XVIII, il Danubio e i suoi affluenti come il Mur, la Drava, la Raab e la Sava servirono come importanti arterie di trasporto per truppe, artiglierie e vettovaglie e come vie di rifornimento naturali. Per questa ragione le imbarcazioni fluviali armate giocarono un ruolo importante durante le guerre turche. Nelle battaglie di Zenta (1697) e Petervaradino (1716), come pure negli assedi di Ofen (1684 e 1686) e Belgrado (1688 e 1717) entrambe le parti adoperarono navi da guerra e ponti di barche. Il comando della flottiglia del Danubio era allora prevalentemente nelle mani di capitani inglesi e olandesi; gli equipaggi venivano

(40) *Ibidem* (1979), *op. cit.*, p. 91.

(41) W. Petter, *op. cit.*, p. 13-18; H. Bei Der Wieden (1979), *op. cit.*, p. 93 ss.; R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 32; J.C. Allmayer-BECK, *op. cit.*, p. 9.

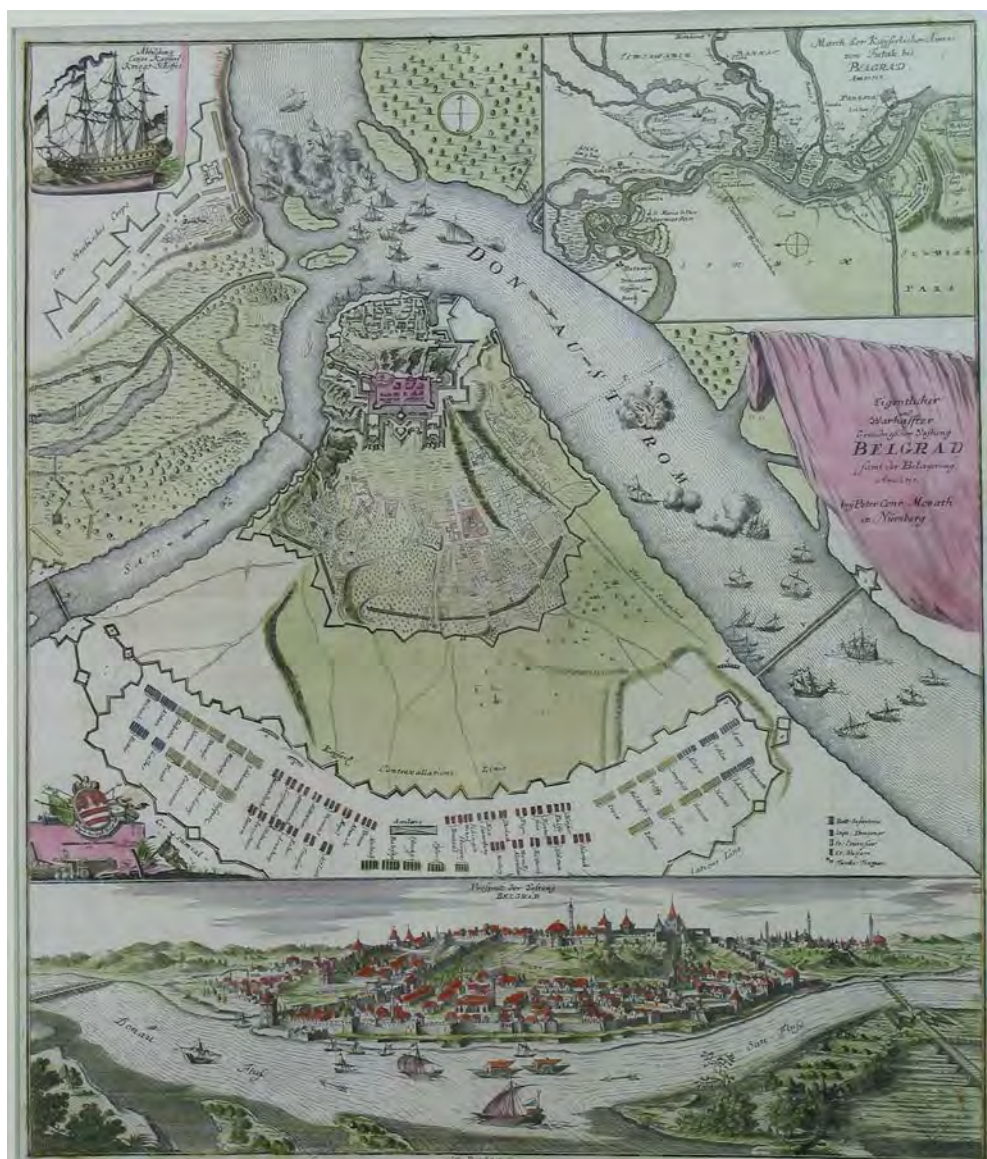
per la maggior parte dagli stati litoranei austriaci.

Nelle campagne dal 1716 al 1718 contro gli Ottomani una grossa flottiglia del Danubio – con galere con banchi di rematori, lunghi e forti remi e un robusto sartiame – combatterono fianco a fianco con le truppe imperiali sotto il comando del Principe Eugenio di Savoia (1663-1736). La causa dell’impegno austriaco nella guerra fu l’occupazione ottomana della Morea (l’odierno Peloponneso), che era stata assegnata a Venezia dalla Pace di Karlowitz nel 1699. Avendo la Serenissima chiesto aiuto militare all’Austria, l’imperatore Carlo VI (1685-1740) aveva consentito a formare un’alleanza con Venezia e chiesto di ritirarsi agli Ottomani, i quali avevano replicato dichiarandogli guerra. Per questo il Principe Eugenio aveva organizzato un esercito di 80 000 uomini ed era sceso lungo il Danubio.

In gran fretta era stata allestita una flotta per appoggiare l’esercito e gli ufficiali e gli equipaggi mancanti erano stati rapidamente arruolati in Olanda.

La flotta navigò in direzione di Petervaradino e imbarcò cannoni delle fortezze di Raab, Neuhausel, Ersek-Ujvar, Komárom e Buda. A Petervaradino il Principe Eugenio riuscì a far passare il Danubio alla maggior parte delle sue truppe su ponti di barche – protette dalle navi della flottiglia del Danubio – e a prendere di sorpresa e battere gli Ottomani. Anche a Belgrado nel 1717 i ponti di barche ebbero un gran ruolo nella vittoria del Principe Eugenio e, durante l’assedio, la flottiglia del Danubio ebbe ordine d’impedire agli Ottomani di aiutare la città dall’acqua proteggendo i ponti sul Danubio e le rive circostanti e provvedendo ai rifornimenti.⁽⁴²⁾

(42) Archivio di Stato austriaco/Kriegsarchiv, Vienna, Alte Feldakten (AFA) 1717 VII 108, fol. 1-3, Bericht des Vizeadmirals Pieter von Anderson an Prinz Eugen über die Bestückung der Donauflottille (Lettere del viceammiraglio Pieter von Anderson al Principe Eugenio sulla composizione della flottiglia del Danubio), 17-07-1717; Heeresgeschichtliches Museum, *Prinz Eugen von Savoyen 1663-1736*, catalogo della mostra, Vienna 1963, p. 182 ss.; W. Schaumann, P. Schubert, *op. cit.*, p. 24. Le navi da guerra usate sul Danubio erano per la maggior parte costruite come vascelli di mare. Grazie alle loro chiglie resistenti ed alla forte attrezzatura – le vele potevano essere adoperate solo quando il vento spirava nella direzione giusta – si rivelarono comunque troppo pesanti e per questo inutili. Quando le navi maggiori avevano raggiunto la loro destinazione, venivano distrutte come le *nassadi* e le *saiche* e vendute per una frazione del loro costo originale; cfr. Kurt Schaefer – Erich Gabriel, *Kaiserliche Holzschiffe auf der Donau* (Navi di legno imperiali sul Danubio), catalogo della mostra all’Heeresgeschichtliches Museum, Vienna 1978, p. 7 ss.; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 10.



Pianta dell'assedio di Belgrado del 1717, con la flottiglia austriaca del Danubio.

La Pace di Passarowitz nel 1718 portò non solo a importanti acquisti territoriali (Valacchia, Banato, parti della Serbia fino alla Drina, come pure dei territori in Bosnia), parte dei quali fu, comunque, perduta di nuovo in un'altra

guerra turca dell'imperatore Carlo VI dal 1737 al 1739,⁽⁴³⁾ ma anche a un accordo commerciale coll'Impero Ottomano, il "Tractatus Commercii et Navigationis", che favorì il commercio dell'Austria col Levante.⁽⁴⁴⁾

Anche la Guerra di Successione Spagnola dal 1701 al 1714 vide combattimenti in Adriatico. L'esercito imperiale nell'Italia Settentrionale fu rifornito per mare, mentre una flotta francese tentava d'interrompere la rotta di rifornimento attraverso l'Adriatico e allo stesso tempo danneggiare la navigazione austriaca e le cittadine portuali del litorale. La Baia di Buccari sembrava l'unico posto in cui i mercantili austriaci potessero rifugiarsi tranquillamente. Per questo motivo sul lato nord della baia vennero costruite due nuove batterie con 16 e 12 cannoni per chiuderne l'entrata. Nella primavera del 1702 una squadra francese agli ordini dell'ammiraglio cavalier Claude de Forbin bombardò Trieste e Fiume, ma si ritirò nell'estate del 1703 per non restare imbottigliata da una flotta alleata.

Nel 1711, poco dopo essere salito al trono, l'imperatore Carlo VI ordinò la costruzione di tre navi da guerra: il *San Leopoldo* e la *Santa Barbara* furono varate nel 1712, la terza fu cominciata nel 1713. Erano urgentemente richieste per i trasporti verso la Spagna.⁽⁴⁵⁾

Secondo i termini del Trattato di Rastatt nel 1714 i Paesi Bassi spagnoli (adesso divenuti i Paesi Bassi austriaci, gli odierni Belgio e Lussemburgo), Napoli e Sicilia⁽⁴⁶⁾ come pure Milano divennero territori austriaci. L'imperatore Carlo VI adesso possedeva una lunga estensione di costa con cittadine portuali, cantieri navali e unità navali e presto si rese conto dell'alto valore economico della navigazione marittima, per cui dichiarò che "la navigazione ed il commercio sono i maggiori pilastri dello stato".⁽⁴⁷⁾

Gli storici contemporanei ma pure quelli moderni amano parlare del "sogno" di Carlo VI d'inserire la monarchia fra le potenze marittime, cosa che

(43) La flottiglia del Danubio fu di nuovo al sostegno dell'esercito. Quattro galere e quattro navi minori furono mandate ma raggiunsero l'esercito solo quando si stava già ritirando. Poiché le navi non potevano oltrepassare le Porte di Ferro nel loro viaggio lungo il Danubio, dovevano essere scaricate dall'equipaggio. W. Schaumann, P. Schubert, *op. cit.*, p. 24 ss.

(44) K.K. Körner, *op. cit.*, p. 62.

(45) K.K. Körner, *op. cit.*, p. 11 ss.; G. Pawlik, *op. cit.*, p. 6.

(46) Napoli e Sicilia furono poi persi rispettivamente nel 1733 e 1734 e scambiati nel 1738 coi ducati di Parma e Piacenza.

(47) A.E. Sokol, *The Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy*, Annapolis, Maryland, United States Naval Institute, 1968, p. 4.



Bombardamento francese di Trieste nel 1702 ad opera di Claude de Forbin. Vista del porto di Trieste 1702 con la flotta francese.

cercò di realizzare con tutte le sue forze.⁽⁴⁸⁾ Per questo, Carlo nel 1722 fondò la cosiddetta “Compagnia imperiale d’Ostenda delle Indie orientali e occidentali”⁽⁴⁹⁾ – con sede in quella città dei Paesi Bassi austriaci – e le garantì un monopolio trentennale del commercio per le Indie orientali e occidentali e lungo le coste dell’Africa e il privilegio di navigare sotto bandiera imperiale. Il capitale della compagnia fu fissato in sei milioni di fiorini e composto da 6000 azioni da 1000 fiorini l’una e venne prevalentemente sottoscritto dai ricchi abitanti di Anversa e Gand. I vertici furono scelti fra i mercanti e i banchieri più ricchi e abili che erano stati già coinvolti in spedizioni private. Furono istituite due fattorie, una a Cabelon sulla costa del Coromandel vicino a

(48) E. Faber, *Trieste and the Austrian Littoral 1700-1850*, p. 59 [http://www.stm.unipi.it/Clio/tabs/libri/1/04-Faber\(14\).pdf](http://www.stm.unipi.it/Clio/tabs/libri/1/04-Faber(14).pdf).

(49) Per una dettagliata narrazione in Italiano si veda F. Babudieri, *L’espansione mercantile Austriaca nei territori d’oltremare nel XVIII secolo*, Milano, Dott. A. Giuffrè editore, 1978, p. 23-88, e F. Babudieri, *Trieste e gli interessi austriaci in Asia nei secoli XVIII e XIX*, Padova, Cedam, 1966, p. 24-33.

Madras, l'altra a Banquibazar nei pressi del Gange, nel Bengala. La compagnia stabilì rapidamente delle fruttuose relazioni commerciali con le colonie spagnole in America e con alcune stazioni commerciali europee nelle Indie Orientali e in Cina. Fra il 1724 e il 1732 furono fatti partire 21 vascelli della compagnia, prevalentemente verso Canton in Cina e il Bengala. Grazie all'aumento dei prezzi del the, furono realizzati alti profitti col commercio cinese. Fin dall'inizio le prospettive della compagnia apparvero assai incoraggianti poiché divenne presto un attore importante nel sistema economico mercantilistico, ma i suoi promotori dovettero scontrarsi con la gelosia e l'ostilità degli Olandesi e degli Inglesi.

Gli Olandesi si appellarono al Trattato di Westfalia (1648), col quale il re di Spagna aveva proibito agli abitanti dei Paesi Bassi meridionali di commerciare con le colonie spagnole d'America. Il trasferimento dei Paesi Bassi meridionali all'Austria mediante la Pace di Utrecht (1713) secondo gli Olandesi non poteva annullare quella clausola. A ogni modo il governo spagnolo, dopo qualche esitazione, concluse un tratto di commercio coll'Austria e riconobbe la Compagnia d'Ostenda. La replica a questo fu una lega difensiva conclusa a Herrenhausen nel 1725 dall'Inghilterra, dalle Province Unite e dalla Prussia. Di fronte a un'opposizione tanto dura, la corte viennese giudicò meglio cedere. Secondo i termini di un trattato firmato a Parigi il 31 maggio 1727 l'imperatore Carlo sospese i viaggi della compagnia per sette anni e le Potenze in cambio si fecero garanti della Prammatica Sanzione.⁽⁵⁰⁾ La compagnia, dopo essere esistita nominalmente per un breve periodo in questo stato di sospensione, fu finalmente sciolta dall'Imperatore nel 1732, recidendo così il bocciolo del commercio oceanico, il che dimostrò fra l'altro che il libero accesso all'Atlantico non aveva davvero una speciale importanza per gli Asburgo, dal momento che non v'era alcuna reale tendenza ad acquisire alcune colonie.⁽⁵¹⁾

Parallelamente a questo, Carlo aveva iniziato a promuovere il traffico mercantile in Adriatico pubblicando un proclama⁽⁵²⁾ sulla libertà di commercio

(50) La Prammatica Sanzione del 1713 era un decreto promulgato dall'imperatore Carlo VI nell'intento di lasciare in eredità tutti i territori e sovranità sotto gli Asburgo come un tutto unico e senza spartizioni. Stabiliva che questa eredità indivisa dovesse andare al suo figlio maschio più anziano, se ne avesse avuto uno, o, in sua assenza, alla maggiore delle sue figlie e che, se anche lei avesse dovuto morire senza discendenza, passasse alle figlie del suo defunto fratello Giuseppe I ed ai loro discendenti.

(51) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 36 ss.; J.C. Allmayer-Beck, *op. cit.*, p. 10.

(52) Fino al XVIII secolo erano stati compiuti ripetuti tentativi per espandere ed

e navigazione in Adriatico nel 1717 e ampliando i due porti di Trieste e Fiume. Entrambe le città avevano ricevuto lo stato di porto franco con una patente del 18 marzo 1719, che significava che i mercanti potevano trafficarvi senza intermediari né dazi. La sistematica costruzione di strade dai centri economici alle città costiere di Trieste e Fiume⁽⁵³⁾ diede ulteriore impulso al commercio marittimo e rese le due città i nuovi snodi per i progetti miranti al sud (Napoli), sud-est (Impero Ottomano e Levante) e ovest (Spagna e Paesi Bassi). In accordo con questo nuovo concetto furono sviluppati dei piani che prevedevano la fondazione di compagnie e autorità commerciali e d'una Marina imperiale.⁽⁵⁴⁾

Come primo passo, Carlo fondò la cosiddetta “Compagnia Imperiale Orientale”⁽⁵⁵⁾ (decreto fatto a Laxenburg il 27 maggio 1719). Le relazioni di commercio della compagnia includevano tutti i Paesi del Mediterraneo fino al Portogallo, ma si concentravano prevalentemente sull'Impero Ottomano e sul traffico col Levante. A questo fine, il Danubio si presentava come la via di trasporto ideale e la Compagnia costruì le proprie navi e produsse cime, vele, ancore e catene. Ottenne il monopolio della raffinazione dello zucchero, del commercio del rame ed ebbe perfino una sua lotteria.

Come risultato, il commercio coll'estero per acqua cominciò a fiorire, con uno sviluppo che si avvantaggiò del declino di Venezia, cominciato fin dalla scoperta della rotta del Capo, quella, cioè, diretta, trovata dai Portoghesi per le Indie alla fine del XV secolo.

Per di più la Serenissima era pure politicamente indebolita a causa delle perdite territoriali dovute alle guerre contro l'Impero Ottomano e, per proteggere il nascente commercio marittimo asburgico contro di essa,

ampliare i piccoli villaggi di pescatori dell'Adriatico settentrionale in porti funzionali, ma erano falliti. A parte la minaccia ottomana, uno dei principali fattori era il predominio di Venezia, che controllava l'intero Adriatico e pure tutte le navi triestine che lasciavano il porto, punendole se le loro mercanzie non passavano per Venezia. La Serenissima esigeva il pagamento anche per l'estrazione del sale marino e, se non si obbediva, non si asteneva dal distruggere le saline triestine, come era accaduto nel 1578. Con questo proclama le relazioni fra la monarchia asburgica e Venezia vennero stabilite su nuove basi e misero fine al fino allora ben difeso monopolio dell'ex grande Potenza navale. Il proclama fu anche la base per creare un collegamento diretto e indisturbato coi territori recentemente presi alla corona di Spagna. E. Faber, *op. cit.*, p. 57, 59.

(53) Fra gli altri progetti, fu costruita una strada lunga 370 km da Vienna attraverso il Semmering, la Stiria e la Carniola a Trieste.

(54) E. Faber, *op. cit.*, p. 57.

(55) Per un resoconto dettagliato in Italiano, vedasi F. Babudieri (1966), *op. cit.*, p. 14-23.

L'imperatore Carlo ordinò la creazione di una Marina da guerra.

Già nel 1713 un certo barone de Saint-Hilaire aveva presentato un piano di costruzione per una flotta che prevedeva 20 tra navi di linea e fregate con 40 a 50 cannoni ognuna. Queste proposte, però, andavano assai oltre le disponibilità finanziarie e perciò erano restate sulla carta. Intorno al 1719 il viceammiraglio inglese Lord Georges Forbes fu incaricato di stendere un piano per una flotta da guerra più piccola, ma adeguata. Fu creata a Vienna una Suprema Direzione di Marina avente il fine del “mantenimento di forze navali, della costruzione di arsenali e di navi ed altri vascelli armati ...”.⁽⁵⁶⁾ Le proposte di Forbes alla fine furono respinte e portarono alle sue dimissioni, pesantemente aggravate dal rifiuto d'accettare i 30 000 fiorini ancora dovutigli dagli Austriaci.

In un Arsenale di nuova erezione a Trieste furono costruite alla fine tre navi di linea, una fregata e diverse grosse galere, che portavano nell'insieme varie centinaia di bocche da fuoco ed erano armate da circa 8000 uomini. Nel 1726 le prime navi di linea – *Carlo VI* e *Trieste* – furono varate a Trieste. Quando, durante uno dei suoi viaggi, l'imperatore Carlo visitò la città,

ispezionò pure il *Carlo VI* e manifestò grande soddisfazione per quanto vide. La nuova flotta fu rinforzata da altre tre navi di linea, *San Carlo*, *Santa Elisabetta* e *San Michele*, provenienti da Napoli, allora sotto il dominio asburgico.⁽⁵⁷⁾



La bandiera navale austriaca del 1743.

(56) K.K. Körner, *op. cit.*, p. 12 ss.; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 12.

(57) Vedi Heinrich Benedikt, *Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI* (Il Regno di Napoli sotto l'imperatore Carlo VI), Vienna-Lipsia, Manz, 1927.

Il suo compito consisteva nel proteggere il commercio triestino. Un inglese di nome Deigham ne divenne il comandante col grado di viceammiraglio. Per di più la flotta ebbe anche una “banda musicale”, composta da schiavi turchi.⁽⁵⁸⁾

Già nel 1730 fu pubblicato il primo regolamento per ufficiali ed equipaggi. Nello stesso anno vennero introdotte in uso le bandiere di guerra, mercantile e di comando. Quella di guerra era allora nera e gialla con l'aquila imperiale bicipite in campo giallo e punte nere ai margini.⁽⁵⁹⁾

Nell'estate 1733 il conte genovese Gian Luca Pallavicini-Centurione (1697-1773), allora al servizio austriaco, arrivò a Trieste con una piccola flotta da Napoli come scorta per sostenere l'esercito imperiale che era allora impegnato in combattimento contro Francia, Sardegna e Spagna nella Guerra di Successione Polacca (1733-1738). Due anni dopo, a fine primavera del 1735, una flottiglia fluviale austriaca operò sul Po nei pressi di Revere – non lontano da Mantova. La sua prima e ultima azione avvenne il 7 giugno 1735 contro le truppe ispano-franco-sarde che bombardavano quelle imperiali sulla riva opposta. La flottiglia aprì il fuoco, ma sfortunatamente i suoi pezzi non erano altrettanto pesanti di quelli nemici, e fu così fortemente danneggiata dal fuoco avversario che gli equipaggi preferirono abbandonarla. I legni furono presi dal nemico, che poi li riadoperò intorno a Mantova.⁽⁶⁰⁾

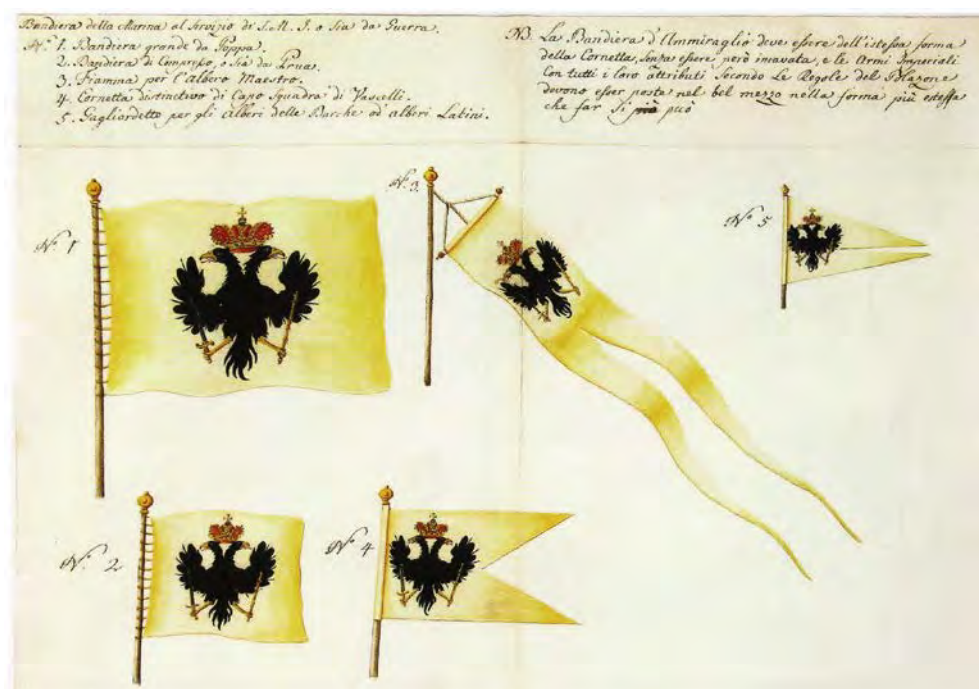
Il 7 agosto 1733 Pallavicini era divenuto pure il primo comandante in capo della flotta imperiale. Sotto i suoi auspici fu preparato un altro piano di costruzioni navali, che, di nuovo fu realizzato solo in parte e nel 1735 gli fu dato il titolo di “Generale delle galere e del resto della Marina”,⁽⁶¹⁾ i cui equipaggi prevalentemente venivano dalla costa istriana e da varie isole dell'Adriatico. A ogni modo, poiché la flotta non fu usata durante la Guerra Austro-Turca dal 1737 al 1739, una gran parte del suo equipaggiamento fu adoperata per la flottiglia del Danubio e, come risultato, le navi restarono a giacere in porto senza essere impiegate e si rovinarono. Nel 1738 la nave di linea *San Carlo*, rosa dai ratti e dai denti di cane, affondò in rada.

(58) G. Pawlik, *op. cit.*, p. 6; Benedikt, *op. cit.*, p. 335 ss.; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 12.

(59) Per informazioni più precise sulle bandiere dell'imperatore Carlo e di Maria Teresa, vedi K.K. Körner, *op. cit.*, p. 43-47.

(60) Anonimo, *La storia dell'anno 1735*, Amsterdam (ma Venezia), Pitteri, 1736, Libro I, p. 36.

(61) J. Ritter Rechberger von Rechkron, *op. cit.*, p. 25-29.



Bandiere navali da guerra austriache del 1749. (Kriegsarchiv Vienna)

Al contrario, la flottiglia del Danubio venne rapidamente ampliata, protesse il fianco dell'esercito austriaco verso il fiume durante la battaglia di Grocka e operò in modo da fermare l'armata ottomana per lungo tempo, così da rendere sicuro il passaggio del Danubio alle truppe imperiali.⁽⁶²⁾

Con la fine dell'Imperiale Compagnia d'Ostenda delle Indie Orientali e Occidentali, la difficile situazione finanziaria nei territori ereditari e la preoccupazione a proposito della sicurezza della successione di sua figlia Maria Teresa (1717-1780), l'imperatore Carlo fu costretto a mettere da parte le sue ambizioni marittime.

Nel 1738 istituì una commissione che doveva occuparsi dello stato presente e futuro della Marina da guerra. I membri della commissione conclusero che "questa flotta di scarso impiego genera alte spese e in caso d'attacco corre il rischio d'essere battuta" e il loro devastante rapporto originò

(62) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 36-39; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 12.



Modello di fregata danubiana austriaca dei secoli XVII e XVIII. Vienna Heeresgeschichtliches Museum.

l'immediato scioglimento della flotta di Trieste, la vendita a Venezia delle navi ancora esistenti e il trasferimento degli equipaggi alla flottiglia del Danubio; così il primo tentativo su larga scala di costituire una Marina nei territori ereditari asburgici trovò un'improvvisa fine.⁽⁶³⁾

Durante la Guerra di Successione Austriaca (1741-1748) il governatore civile di Trieste, conte Johann Seyfried Herberstein (1706-1771), chiese urgentemente di comprare due galeotte per proteggere le linee di rifornimento lungo il Po e salvaguardare il litorale dagli attacchi dei corsari e, già nell'agosto del 1742, esse e due feluche erano pronte a proteggere le bocche del Po.

Dopo la guerra il conte Niklas Hamilton, presidente dell'Intendenza (*Intendenza Commerciale*) di Trieste,⁽⁶⁴⁾ mandò a Vienna una richiesta di costruire

(63) A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 13; K.K. Körner, *op. cit.*, p. 58.

(64) L'Intendenza era stata creata nel 1730, era presieduta dal governatore della città ed era l'organo locale del Consiglio di Commercio. Il suo compito era l'amministrazione del litorale. Esistè fino al 1776, quando fu rimpiazzata da un *Gubernium*.

un vascello armato per il porto di Trieste e, nel 1755, entrò in servizio una piccola galera equipaggiata da 27 uomini, *La Vigilanza*, una cosiddetta nave da guardia. Aveva due cannoni e un equipaggio di soldati reclutati nella città dalmata di Segna; il primo marinaio serviva pure come cannoniere. La nave era sotto il controllo del Padrone del Porto e non si avventurò mai fuori di esso.⁽⁶⁵⁾ Nel 1758 pure Fiume fu dotata di un'imbarcazione del genere per ordine esplicito di Maria Teresa.⁽⁶⁶⁾

Per desiderio dell'imperatore Giuseppe II (1741-1790) Trieste venne ufficialmente dichiarata porto d'esportazione dei territori germanici nel 1776; nel 1779 Fiume divenne il porto principale della corona d'Ungheria, che così adesso aveva la propria base adriatica. Se il commercio per acqua dell'Austria stava crescendo (di nuovo),⁽⁶⁷⁾ come pure l'Intendenza di Trieste, era necessaria una Marina per proteggerlo,⁽⁶⁸⁾ visto che il traffico mercantile austriaco nel Mediterraneo era pesantemente minacciato dai continui attacchi del Marocco e delle Reggenze barbaresche nordafricane di Algeri, Tunisi e Tripoli.⁽⁶⁹⁾ La stessa cosa era valsa per i pirati inglesi, che, durante la Guerra dei Sette Anni, dal 1756 al 1763, avevano navigato sotto bandiera prussiana alla caccia e saccheggio delle navi asburgiche per non mettere in pericolo il commercio marittimo inglese cogli stati ereditari asburgici. Come reazione la corte di Vienna aveva impostato una vigorosa ma non molto efficace offensiva diplomatica per creare un fronte comune di tutti i Paesi mediterranei contro di loro.⁽⁷⁰⁾

(65) F. Szabo, "Unwanted Navy: Habsburg Naval Armaments under Maria Theresa", *Austrian History Yearbook 17-18*" (1981-1982), p. 29-53, qui p. 33.

(66) K.K. Körner, *op. cit.*, p. 40 ss.

(67) Nel 1767 la città registrò un movimento commerciale totale (importazione ed esportazione) di soli 10 milioni di fiorini. Ancora più allarmanti furono le cifre dell'anno seguente, che rivelarono che i mercanti veneziani ancora detenevano il 75% del commercio triestino d'oltremare. I numeri sono tratti da Attilio Tamaro, *Storia di Trieste*, 2 voll., Trieste, Edizioni Lint, 1976, vol. 2, p. 165.

(68) F. Szabo, *op. cit.*, p. 31; A.E. Sokol (1968), *op. cit.*, p. 6.

(69) Gli attacchi ai mercantili imperiali da parte dei corsari nordafricani erano già iniziati durante il regno del padre di Maria Teresa, Carlo VI; come re di Napoli era stato in grado di tenere a bada abbastanza bene il pericolo, ma quando la flotta napoletana fu liquidata, Vienna dovette arrangiarsi con la pirateria concludendo trattati coi Barbareschi: nel 1748 con Algeri, nel 1749 con Tripoli e Tunisi. Per il contenuto di tali accordi vedasi K.K. Körner, *op. cit.*, p. 63 ss. I trattati venivano rinnovati continuamente, ma il loro risultato lasciava molto a desiderare. Gli attacchi avevano effetti così devastanti sul non protetto traffico mercantile austriaco che la maggior parte del suo commercio d'oltremare dovette essere affidato a navi straniere, cfr. F. Szabo, *op. cit.*, p. 32.

(70) F. Szabo, *op. cit.*, p. 33.



La bandiera approvata da
Giuseppe II. Kriegsarchiv
Vienna.

Nel 1764 il pericolo fino allora potenziale esplose in una vera crisi. In aprile l'Intendenza riferì un attacco a un vascello austriaco da parte di corsari operanti al largo di Tripoli. Alla fine dell'estate l'Adriatico era pieno di pirati provenienti non solo da Tripoli, ma pure da Algeri. Le cose peggiorarono quando alla fine dell'anno la Repubblica di Venezia concluse coi pirati una pace formale, secondo i cui termini, fra le altre cose, si

concedeva loro il permesso di adoperare i porti veneziani per i loro attacchi al traffico austriaco. Poco dopo anche i pirati di Tunisi decisero d'unirsi alla campagna di preda.⁽⁷¹⁾ Il 1° settembre l'Intendenza riferì che il Bey d'Algeri aveva formalmente dichiarato guerra all'Austria.

Come contromisura fu presa la decisione di preparare due fregate – *Aurora* e *Stella Mattutina* – a Porto Rè, sul litorale dalmata⁽⁷²⁾ per ordine di Maria Teresa del 12 novembre 1764. Nel frattempo due mercantili armati con soldati a bordo dovevano proteggere gli altri mercantili. I rapporti sulle attività dei due “protettori” risultarono poco incoraggianti: “Queste navi sono state tanto fortunate da non aver incontrato [quelle degli] Stati Barbareschi nel corso del loro pattugliamento altrimenti sarebbero state affondate con tutti i loro soldati e munizioni a bordo”.

(71) Vedi K.K. Körner, *op. cit.*, p. 74-80; F. Szabo, *op. cit.*, p. 32.

(72) Per una narrazione dettagliata su Porto Rè e la sua funzione come cantiere navale e porto militare come pure sulla costruzione, armamento ed equipaggiamento delle due navi, si veda K.K. Körner, *op. cit.*, p. 8-21, 107-127.

Poiché le navi da guerra esistenti non erano in grado d'offrire adeguata protezione, dovettero essere conclusi con le Reggenze Barbaresche dei "trattati di pace" che includevano il pagamento ad essi d'un elevato tributo e un gran numero di "regali" speciali da parte dell'Imperatore. A ogni modo non fu che nel 1783 che si concluse finalmente col Marocco un appropriato trattato che regolasse le relazioni cogli Stati Barbareschi e portasse a una riduzione degli incidenti di pirateria.⁽⁷³⁾

Quando le due nuove fregate stavano finalmente per essere messe in servizio, questo promettente progetto fu quasi condannato al fallimento da una disputa in materia finanziaria fra il consiglio di Commercio,⁽⁷⁴⁾ il Consiglio Aulico di Guerra e l'Intendenza di Trieste. Nessuno dei tre voleva essere responsabile della creazione di un fondo permanente per il mantenimento delle navi. Le tasse aggiuntive richieste da Maria Teresa e dall'Intendenza furono rifiutate dal Consiglio di Commercio. A complicare le cose, scoppiò un'aspra disputa fra il Consiglio di Commercio e il Consiglio Aulico di Guerra sul prezzo delle armi leggere e dell'equipaggiamento.

Quando nel 1766 e nel 1767 le due nuove navi furono varate, la disputa fu finalmente composta e il cavalier Jean Charles de Meaüssé della Marina francese – con una considerevole esperienza di guerra navale – fu scelto come comandante il 17 settembre 1767.⁽⁷⁵⁾ Dopo aver effettuato un'ispezione sul posto, Meaüssé riferì che due fregate non bastavano e, partecipando a una riunione formale per discutere il suo rapporto, insisté per una Marina più grande e si oppose strenuamente alla subordinazione di qualsiasi futura organizzazione navale alla giurisdizione dell'Intendenza. Il suo atteggiamento provocò un'esacerbata animosità a Vienna e le continue dispute fra le due sunnominate istituzioni portarono alla fine alle sue dimissioni.

Nel settembre del 1768 Maria Teresa era divenuta così impaziente per il gran ritardo dello sviluppo del programma navale che ordinò all'Intendenza di mandarle immediatamente le stime che aveva chiesto da lungo tempo e una spiegazione del perché i vascelli non fossero ancora stati armati. Le stime vennero immediatamente inviate, ma la ricerca di un nuovo comandante restò

(73) F. Szabo, *op. cit.*, p. 52; E. Faber, *op. cit.*, p. 67.

(74) Il Consiglio di Commercio era un dipartimento autonomo della Cancelleria di Corte Austro-Boema, cioè di fatto un ministero indipendente del commercio, che era anche incaricato dell'amministrazione politica ed economica dell'area costiera asburgica e di tutte le questioni pertinenti alla Marina mercantile; cfr. F. Szabo, *op. cit.*, p. 30 ss.

(75) F. Szabo, *op. cit.*, p. 39-42; L. Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea. Austrian Naval Policy, 1797- 1866*, West Lafayette, Indiana, Purdue University Press, 1989, p. 2 ss.

senza risultato. Conseguentemente, furono avanzate delle proposte per creare una forte flotta congiunta austro-toscana. La Toscana, che era retta come secondogenitura da Pietro Leopoldo (1747-1792), il fratello minore dell'Imperatore Giuseppe II, aveva già dei forti legami coll'Austria. Nel marzo del 1767 Pietro Leopoldo era stato autorizzato a emanare patenti imperiali e a issare la bandiera imperiale sulle navi toscane. Nell'autunno del 1769 consentì alla creazione d'una flotta congiunta e mandò a Vienna il comandante delle sue tre navi da guerra, il cavalier Giovanni Acton, per sistemare i dettagli, il che fu fatto entro il febbraio 1770, per cui la flotta militare congiunta austro-toscana divenne una realtà. Due navi austriache e tre toscane dovevano formare l'"armata comune". I costi di mantenimento sarebbero stati sostenuti nella proporzione di due a tre da Vienna e Firenze rispettivamente. Le armi e gli equipaggiamenti necessari alla flotta dovevano essere forniti da Vienna fino a un massimo di 20 000 fiorini; l'unico prerequisite era che i rifornimenti dovessero essere comprati a Trieste.

L'Austria avrebbe reclutato e fornito 200 uomini, la Toscana tutti gli ufficiali; gli Austriaci meritevoli avrebbero avuto la precedenza nelle promozioni. La Toscana garantiva un'adeguata protezione alla costa adriatica dell'Austria e questo accordo avrebbe avuto la durata di vent'anni.

In realtà la Marina congiunta ne durò solo tre, perché l'accordo fu cancellato da Vienna quando i mercanti austriaci pretesero che la flotta scortasse un convoglio di mercantili diretto a Cadice, il che avrebbe comportato dei costi straordinari che la Toscana non intendeva affrontare. La corte di Vienna aveva allora coperto le spese aggiuntive, ma concluso che il ritorno del (comune) investimento era insufficiente a coprire le spese.⁽⁷⁶⁾

Negli anni '70 del Settecento la più promettente impresa coloniale fatta sotto bandiera austriaca ebbe una misera fine. Nel 1775 il capitano William Bolts⁽⁷⁷⁾ (1740-1808) aveva presentato a Maria Teresa e Giuseppe II un memoriale con la proposta di fondare una nuova compagnia di commercio

(76) F. Szabo, *op. cit.*, p. 50 ss.

(77) William Bolts era nato nel 1740 ad Amsterdam, figlio di genitori di origine tedesca. A 19 anni aveva preso servizio nella British East India Company, dimostrando un gran talento organizzativo e acquistandosi presto una notevole fortuna. Aveva però un carattere difficile che si scontrava sempre cogli altri. Ben presto si rese impopolare tanto fra gli Inglesi quanto fra gli Indiani. Alla fine Bolts fu licenziato dall'East India Company e spedito in Europa contro la sua volontà e dopo la confisca dei suoi beni. Non desistè e intraprese una causa contro la compagnia, che però perse, cfr. H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 32.

nelle Indie Orientali, sottolineando soprattutto il fatto che nell'India sudoccidentale, vicino a Goa, c'erano ancora dei territori indipendenti dall'Inghilterra e dall'Olanda. Come risultato Bolts e l'ex banchiere conte Proli avevano ottenuto il permesso di fondare la "Compagnia commerciale di Trieste e delle Indie Orientali, cui era stato concesso il privilegio imperiale e il diritto di battere la bandiera imperiale con l'aquila bicipite."⁽⁷⁸⁾ In realtà l'Imperatore non aveva una grande opinione di quest'impresa, come suggerisce una nota sull'atto di fondazione: "Nonostante io non abbia tutta questa iniziativa in grande stima, a Bolts sarà dato il titolo di 'tenente colonnello'."⁽⁷⁹⁾ Bolts poi comprò una nave in Inghilterra, che battezzò *Joseph und Theresia*, e si trovò immediatamente ad affrontare un ammutinamento dell'equipaggio, che lui domò seduta stante. Raggiunta Livorno, imbarcò un carico di armi e di fanti di Marina austriaci.

Già nel settembre del 1776 la nave lasciò Trieste con 155 uomini e 48 cannoni a bordo per un viaggio di cinque anni intorno al mondo. Per proteggere i marinai, che in massima parte venivano dalla Toscana, e il carico, consistente in prodotti austriaci, c'era pure un equipaggio militare di 30 uomini. Nel marzo del 1777 la nave raggiunse la Baia Delagoa, a nord del Capo di Buona Speranza (che oggi è la Baia di Maputo, in Mozambico). Il capitano Bolts comprò terra e i diritti di proprietà del locale approdo dai capitribù Mohaar Capell e Ciburaan Matola e designò il territorio come colonia austriaca. Come prima cosa fece costruire un fortino fatto di un fossato e una palizzata e, dopo averlo armato con nove cannoni, innalzò la bandiera imperiale. Poi scrisse immediatamente a Vienna chiedendo l'invio nella nuova colonia di funzionari amministrativi e qualche centinaio di coloni, abili lavoratori e artigiani. La sua richiesta non fu mai presa in considerazione.

Dopo alcuni mesi, lasciatisi dietro undici uomini e un cannoncino, il *Joseph und Theresia* continuò il suo viaggio verso Malabar e la Costa del Pepe nell'India sudoccidentale. Là Bolts prese contatto col potente sultano del Mysore, Hyder Ali, che gli cedé il territorio costiero di Kanara. Furono create sulla Costa del Malabar tre stazioni commerciali e fattorie, ognuna delle quali ebbe un capo residente e in poco tempo un insieme di 1000 uomini. Nel giugno 1778 Bolts prese possesso pure di quattro delle isole Nicobare (Nancowry, Kamorta, Trinket e Katchal) e fondò una stazione commerciale

(78) Per una dettagliata narrazione di quest'avventura, si veda F. Babudieri (1978), *op. cit.*, p. 93-162, e F. Babudieri (1966), *op. cit.*, p. 37-70.

(79) In tutte le fonti a mia disposizione, comunque, Bolts continua ad essere menzionato come capitano. Per questo motivo ho usato tale grado ogni volta che mi sono riferita a lui nel mio articolo.

austriaca a Nancowry.⁽⁸⁰⁾ La Danimarca, che in qualità di prima potenza coloniale laggiù aveva da lungo reclamato le Nicobare, protestò immediatamente contro quest'azione.⁽⁸¹⁾

Dopo una visita in Cina, il capitano Bolts ritornò a casa nel 1782 con un carico di salnitro, che era assai richiesto per la produzione di polvere da sparo, come pure con parecchi tipi di spezie. Al ritorno, scoprì che i suoi ex-promotori avevano portato avanti i loro piani e avevano spedito contemporaneamente e per proprio conto un grosso mercantile in Cina. Ben presto si vide che non v'era alcun bisogno di tanti e così costosi beni provenienti dall'Asia e che l'imperatore Giuseppe II aveva la ferma intenzione di spostare il commercio marittimo nei Paesi Bassi Austriaci e considerava l'impresa come "assai confusa", per cui alla fine privò Bolts della sua benevolenza e l'impresa arrivò a una brusca fine nel 1783. Il flusso dei rifornimenti venne interrotto, le stazioni commerciali decadde, le fattorie alla fine furono chiuse e la compagnia sciolta.

Le ragioni erano ovvie: la crescente competizione delle grandi nazioni marittime – specialmente il Portogallo – che si sentivano minacciate nella loro influenza e il timore di suscitare la loro ira, la mancanza di equipaggi e ufficiali di mare nazionali e quella di mezzi finanziari forniti dal governo di Vienna.

Il porto africano nella Baia Delagoa fu occupato dai Portoghesi e la fortezza costruita dagli Austriaci distrutta.

I possedimenti indiani e le Nicobare⁽⁸²⁾ caddero in mano alla Gran Bretagna.⁸³ Il nome che una delle Nicobare, l'isola di Teresa, aveva ricevuto in onore di Maria Teresa, ancora ci ricorda l'antico possedimento coloniale degli Asburgo, come del resto il tallero di Maria Teresa, che è stato usato come

(80) H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 32-34. Nel suo saggio "Landgang ohne Fortune" Thilo Thielke scrive che gli Austriaci avevano costruito pure una casa e un giardino sull'isola di Kamorta; cfr. T. Thielke, "Landgang ohne Fortune" (Viaggio senza fortuna), in: D. Pieper, J. Saltzwedel (a cura di), *Die Welt der Habsburger. Glanz und Tragik eines europäischen Herrscherhauses*, (Il mondo degli Asburgo. Splendore e tragedia di una casa dominante europea), Monaco, Deutsche Verlagsanstalt, 2010, p. 196 ss.

(81) La Compagnia Danese delle Indie Orientali aveva tentato ripetutamente sin dal 1754-1756 di colonizzare le isole partendo dalla propria base indiana di Tranquebar, ma sarebbe stata in grado di realizzare i suoi piani solo intorno al 1785, cfr. T. Thielke, *op. cit.*, p. 197.

(82) I coloni che avevano vissuto là, erano morti assai presto per malattia o fame, cfr. H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 35.

(83) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 55-57.

moneta internazionale di scambio corrente per più di due secoli ed è ancora in uso con la stessa funzione in alcune parti dell'Africa Orientale.⁽⁸⁴⁾

2. La Marina “Austriaca” sotto l’influsso italiano dal 1786 al 1848

Il fallimento dell'esperimento navale non mise in alcun modo fine a ulteriori progetti navali. In particolare il Cancelliere di Stato principe Wenzel Anton Kaunitz-Rietberg (1711-1794) insisté sempre per la creazione di una flotta e per costruirne una presentò all'Imperatore un piano completo, che in un primo tempo fu respinto da Giuseppe II, probabilmente di nuovo per la costante mancanza di denaro. Solo quando lo raggiunsero le continue preghiere da Trieste per una protezione contro i pirati, l'Imperatore si rese conto che una piccola forza navale era indispensabile. Di conseguenza fece un nuovo tentativo di fondazione d'una Marina austriaca, il cui scopo fosse non solo la protezione delle coste e dei porti, ma pure la salvaguardia della navigazione nel Mediterraneo e lo sviluppo della bandiera imperiale.

Alla fine, nel 1786, due cutters, ognuno armato con 20 cannoncini, *Le Juste* e *Le Ferme*, furono comprati a Ostenda e spediti a Trieste, che raggiunsero il 4 ottobre. Quell'acquisto segnò la nascita della Marina Austriaca, poiché da quel momento fino alla fine della monarchia asburgica, nel novembre del 1918 – con una breve interruzione durante le guerre napoleoniche – vi fu nell'Adriatico una Marina Austriaca che cresceva lentamente ma costantemente.⁽⁸⁵⁾

Nello stesso anno, Giuseppe II pensò a una nuova bandiera navale, che in principio era identica per le navi da guerra e mercantili, ma che valeva solo per i territori ereditari austriaci. La scelta dei colori si riferiva alla parte più antica di quelle terre, rosso-bianco-rosso, che, come dice la leggenda, erano divenuti quelli tradizionali della Casa di Babenberg fin dalla Terza Crociata ed erano stati poi assunti dagli Asburgo. Il conte Kaunitz incoraggiò Giuseppe II a introdurre lo scudo rosso-bianco-rosso (*Bindenschild*) in un campo dorato sormontato dalla corona arciducale, più tardi sostituita da quella del Sacro Romano Impero. L'insegna nera e gialla coll'aquila bicipite in campo giallo e punte marginali nere in uso come bandiera imperiale dal 1687 fino a quel

(84) *Ibidem*, p. 57 ss.; H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 35.

(85) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 57 ss.; H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 35; A.E. Sokol (1968), *op. cit.*, p. 7.

momento, avrebbe indicato d'allora in avanti solo la presenza di un membro della famiglia imperiale a bordo.

Con la fine del Sacro Romano Impero nel 1806 la corona imperiale fu rimpiazzata da una corona chiusa. Fino al 1867 queste bandiere vennero adoperate su tutte le navi da guerra e mercantili austriache. Col Compromesso del 1867 fra Austria e Ungheria fu introdotta una nuova bandiera mercantile, in cui i due stemmi della bandiera da guerra erano messi fianco a fianco coll'aggiunta dei colori ungheresi. Fino alla fine della monarchia tutte le navi, le autorità marittime e i porti della monarchia avrebbero battuto questa bandiera. Il 1° novembre 1918 essa fu ammainata per l'ultima volta su una nave da guerra, la corazzata dreadnought *Viribus Unitis* nel porto di Pola.⁽⁸⁶⁾

In seguito la Marina Austriaca fu posta sotto il controllo dell'amministrazione del porto di Trieste e non sotto la supervisione del Consiglio Aulico di Guerra a Vienna, dal che divenne nota come "La Marina di Trieste". Questo a ogni modo dimostra che in principio questa "Marina di Trieste" fosse non solo un'istituzione locale, ma anche un'entità non militare e riflettesse il crogiolo di influssi e risorse che dovevano divenire una caratteristica di ogni futura Marina asburgica. Tre dei primi sei ufficiali erano inglesi; i sottufficiali e altro personale specializzato venivano da posti diversi come l'Irlanda e anche le Filippine. Metà dei comuni erano italiani o croati del litorale adriatico, mentre l'altra metà erano soldati slavo-meridionali tratti dalla milizia confinaria croata.⁽⁸⁷⁾

Le navi, sostenute da un certo numero di piccole lance cannoniere, si dimostrarono presto degne d'essere una guardia costiera e un deterrente per la pirateria; nel 1798 il controvalore complessivo del commercio di Trieste raggiunse i 37 milioni di fiorini, un apice senza precedenti.⁽⁸⁸⁾

2.1 La Marina nelle guerre turche e napoleoniche

Durante la Guerra Turca dal 1788 al 1791 furono armati alcuni mercantili e

(86) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 58; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 15; Mayer-Winkler, *op. cit.*, p. 11.

(87) I dati sono tratti da T. Braun, *Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500-1797. Geschichte der k. u. k. Kriegsmarine*, parte 2, ms, Archivio di Stato Austriaco, Kriegsarchiv, Vienna, Ms/Ma 1, p. 290 ss.; vedi anche L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 3.

(88) L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 4.

costruite diverse piccole cannoniere per mancanza di un'adeguata flotta. Il Consiglio di Guerra prese allora il controllo della Marina austriaca in lento sviluppo, concluse che non poteva avere alcuna influenza sul corso della guerra nei Balcani e ne trasferì la maggior parte degli ufficiali alle lance cannoniere sul Danubio, visto che la flottiglia del Danubio sosteneva l'armata del feldmaresciallo barone Ernst Gideon von Loudon (1717-1790) nell'assedio di Belgrado del 1789. Questa sarebbe potuta essere la fine della "Marina di Trieste", ma la morte dell'imperatore Giuseppe II e il terremoto politico in Francia portarono a un cambiamento nella politica dell'Impero asburgico. L'Europa sudorientale non era più d'importanza primaria. Il principale interesse del nuovo imperatore Leopoldo II (1747-1792, granduca di toscana dal 1765 al 1790 e imperatore dal 1790 al 1792) era adesso nelle ribellioni dei Paesi Bassi, d'Ungheria e di Francia e, col Trattato di Sistowa, l'Austria confermò gli accordi del Trattato di Belgrado del 1739 e lasciò Belgrado all'Impero Ottomano.⁽⁸⁹⁾

L'interesse di Leopoldo per la Marina era ancora poco, ma la lasciò in vita, nonostante la riducesse a un paio di lance cannoniere a Trieste e Fiume. Pure il suo successore Francesco II le antepose la difesa costiera del litorale dell'Austria.⁽⁹⁰⁾

Quando iniziarono le guerre napoleoniche, la "Marina di Trieste" ottenne dapprima poco denaro e rivestì un ruolo minore nella Guerra della Prima Coalizione contro la Francia rivoluzionaria dal 1792 al 1797. Barche cannoniere e sloop furono armati in guerra e il porto di Trieste fu maggiormente fortificato. Altri legni leggeri come sciabecchi e feluche furono armati ed equipaggiati con minor accuratezza. L'unico compito della piccola e malequipaggiata Marina di Trieste, al comando del conte Anton Leopold Attems-Heiligenkreuz (1736-1826) consisteva nel servire da scorta ai trasporti dell'esercito imperiale e reale. Anche quando la flotta francese fu tenuta a bada dagli Inglesi nei primi anni di guerra, il nascente potere navale dell'Austria temé sempre qualche rischio per i suoi mercantili e i suoi centri costieri.

Quando nel marzo del 1797 Trieste venne assediata e l'adiacente provincia litoranea occupata dalle truppe di Napoleone, la Marina si limitò a favorire l'evacuazione degli abitanti per mare ma non eseguì alcuna azione contro le navi da guerra nemiche.

Nello stesso anno, però, si verificò un incidente che determinò pure la sorte di Venezia. Il 4 marzo 1797 quattro piccoli legni armati battenti bandiera

(89) C. Reichl-Ham (2005), *op. cit.*, p. 74.

(90) T. Braun, *op. cit.*, p. 112; J. Ritter Rechberger von Rechkron, *op. cit.*, p. 157-224.

austriaca attaccarono vittoriosamente una nave da guerra francese, che aveva catturato due mercantili carichi e che stava per condurli in un porto occupato dai Francesi. I mercantili vennero salvati e come risultato l'Amministrazione del Porto di Trieste decise di proteggere i suoi 40 mercantili dai Francesi in avvicinamento spedendoli in convoglio a Porto R , a sud di Fiume. La flotta mercantile, che aveva a bordo una parte dell'artiglieria di Trieste, fu accompagnata da diverse navi da guerra. Al largo del fiume Quieto, sulla costa occidentale dell'Istria, una squadra francese apparve all'improvviso. I mercantili austriaci si rifugiarono nel porto neutrale di Citt  Nuova, che apparteneva a Venezia, e le navi da guerra ne bloccarono l'entrata nel tentativo di proteggerli. I Francesi non si curarono della neutralit  del porto e aprirono il fuoco. Gli Austriaci risposero e inflissero loro qualche danno. Poich  il vascello di linea veneziano *L'Eolo* all'ancora in rada stava venendo in soccorso degli Austriaci ormai alle strette, la squadra francese cess  il fuoco e veleggi  via. Il convoglio austriaco raggiunse la sua destinazione senza perdite, ma le conseguenze politiche superarono di gran lunga la portata del fatto.⁽⁹¹⁾

Napoleone Bonaparte present  un pesante ultimatum alla Repubblica di Venezia, esigendo fra le altre cose la punizione del comandante de *L'Eolo*. Alla scadenza, visto che nulla era accaduto, dichiar  guerra a Venezia.

I Francesi occuparono le Isole Ionie e la stessa Serenissima e si impadronirono della maggior parte dei circa 200 legni da guerra veneziani – vascelli, fregate, galere, lance cannoniere, brigantini, sciabecchi e feluche. Il saccheggio della collezione di modelli di nave e strumenti nautici fu inoltre una perdita irreparabile per le future ricerche sullo sviluppo della tecnologia delle costruzioni navali. Parte della collezione, come pure la famosa collezione di cannoni dell'Arsenale fu portata al Louvre. Alcuni pezzi furono restituiti dopo il Congresso di Vienna nel 1815, ma molti scomparvero per sempre.

La guerra fin  con una fulminante vittoria francese e col Trattato di Pace di Campoformido, una cittadina nei pressi di Udine. Per Venezia la pace fu una catastrofe, per la monarchia degli Asburgo signific  una rettifica dei confini. In cambio dei Paesi Bassi Austriaci, che alla fine erano caduti nelle mani dei Francesi, l'Austria riceveva Venezia come pure l'Istria e la Dalmazia e diveniva di colpo una grande Potenza in Adriatico, a dispetto delle ironiche parole di Napoleone: “L'Austria non sar  mai una potenza navale!”.⁽⁹²⁾

La lunga linea di costa di nuovo acquisto, protetta da centinaia di isole parallele alla costa stessa era abitata da Italiani, Croati e Dalmati, molti dei quali

(91) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 59 ss.

(92) H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 36 ss.

eccellenti marinai. Secondo il duca del Gallo, uno dei negoziatori di parte austriaca, i vantaggi erano chiari: l'Austria avrebbe guadagnato una grossa Marina, "decisiva" influenza nel Levante e "incalcolabili" vantaggi commerciali che sorpassavano di gran lunga quanto era stato perso con la cessione dei Paesi Bassi Austriaci alla Francia.⁽⁹³⁾

Dopo la conclusione della pace, il barone Johann Amadeus Franz Thugut (1736-1818) fu immediatamente nominato "ministro plenipotenziario incaricato dei territori e della Marina ex-veneziani". Il 18 gennaio 1798 le truppe austriache sotto il conte Olivier Wallis (1742-1799) si unirono a una flottiglia della "Marina di Trieste" al comando del tenente colonnello James Ernest Williams per prendere possesso della città di Venezia e dei moli del suo famoso Arsenale. Ciò che vi trovò erano dieci navi di linea, sette fregate e corvette e dozzine di lance cannoniere e legni minori, all'incirca metà della flotta veneziana del 1797. La maggior parte delle navi maggiori erano danneggiate o necessitavano di grandi lavori, poiché i Francesi avevano preso le navi migliori e lasciato quelle che non potevano usare o distruggere.⁽⁹⁴⁾

Il nome ufficiale di questa Marina era adesso "Veneta-Austriaca Marina" e Venezia ne divenne il nuovo porto principale, con moli, strade e attrezzature moderne. Ufficiali ed equipaggi vennero riarruolati solo in parte.

Ma, a causa della cattiva situazione finanziaria e politica, Thugut si rifiutò di consentire riparazioni a qualsiasi nave veneziana. Inoltre nominò il patrizio veneziano Andrea Querini comandante della Marina, ma non si curò di dimettere Williams. Poiché questo era ovviamente un baratto politico – Querini aveva aiutato ad assicurare l'acquiescenza al dominio austriaco in Dalmazia e la nomina era il suo premio – il conte Wallis, adesso governatore civile e militare di Venezia, continuò a trattare Williams come il capo della Marina, anche dopo che Thugut l'aveva ufficialmente subordinato a Querini. La disputa non terminò fino alla primavera del 1799, quando a Williams fu dato il comando della flottiglia sul Lago di Costanza, lasciando a Querini l'indisputato controllo della Marina costiera e d'altura.⁽⁹⁵⁾

Allo scoppio della Guerra della Seconda Coalizione (1799-1802) contro Napoleone, in cui l'Austria si unì a Inghilterra, Russia, Portogallo, Napoli e Impero Ottomano, la flotta Veneto-Austriaca consisteva prevalentemente in legni minori per la protezione costiera – 37 navi con 111 pezzi e 787 uomini;

(93) R. Cessi, R. Giusti, *Campoformido*, Padova, Editrice Antenore, 2ª ed., 1973, p. 325-330.

(94) L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 5 ss.

(95) *Ibidem*, *op. cit.*, p. 6.

ma Thugut non vedeva alcuna necessità di rinforzo della Marina austriaca dal momento che tutti gli alleati avevano le rispettive flotte nel teatro di guerra mediterraneo. Nella primavera del 1799 la piccola flottiglia austriaca entrò in azione con successo, cooperando coll'armata austriaca in combattimento a terra nell'Italia settentrionale e, nei pressi delle Bocche del Po, sconfisse una flottiglia francese dopo parecchie scaramucce. Nello stesso anno le navi austriache presero parte all'assedio di Genova fino alla sua capitolazione il 24 giugno 1800.

Il principale compito della Marina era a ogni modo il pattugliamento dell'Adriatico ma, a causa della sua debolezza, non era in grado di fermare né i pirati barbareschi, né i corsari francesi che da Ancona attaccavano impunemente il naviglio mercantile austriaco. Nell'autunno del 1799 la situazione peggiorò ulteriormente quando una flottiglia agli ordini del comandante cavalier Joseph L'Espine (1761-1826) bloccò le forze francesi in Ancona in cooperazione coi Russi, che avevano appena occupato le Isole Ionie. Un assedio austriaco da terra completò il blocco navale e obbligò la città a capitolare. Cinque navi di linea, ognuna da 74 cannoni, con cinque legni minori, quattro corsari e 17 mercantili caddero in mano austriaca. Con un colpo di mano notturno, L'Espine si assicurò i moli e innalzò la bandiera austriaca su tutti i legni; all'alba i Russi si trovarono di fronte al fatto compiuto, ma questo "affare della bandiera" in realtà causò problemi diplomatici e alla fine contribuì al raffreddamento fra i due alleati.⁽⁹⁶⁾

Le navi francesi catturate dovevano servire di base per la costituzione di una potente Marina, ma in pratica essa non era forte abbastanza da poter proteggere il traffico dal saccheggio da parte francese e nordafricana.

Alla fine della guerra l'Austria era completamente inattiva sul mare. Secondo il trattato di Lunéville nel 1801 manteneva intatti i suoi possedimenti territoriali, ma in condizioni peggiori che nel 1797, poiché i Francesi avevano adesso le basi necessarie a una campagna per controllare l'Adriatico. Come conseguenza Thugut fu dimesso e l'alto comando della Marina fu affidato all'arciduca Carlo (1771-1847), fratello dell'Imperatore e vittorioso comandante nelle campagne contro i Francesi, che divenne anche presidente del Consiglio di Guerra e "ministro di Guerra e Marina", col mandato di riformare le forze armate. Cominciò subito a riorganizzare la Marina, beneficiando del consiglio del suo esperto aiutante generale, conte Louis Charles Folliot de Crenneville (1763-1840), che aveva servito come ufficiale nella Marina francese dal 1780 al 1791 ed era stato adesso nominato capo dell'Ufficio di Marina a Vienna, la

(96) L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 9; G. Pawlik, *op. cit.*, p. 7; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 18.

branca esecutiva della nuova amministrazione navale. Fra i suoi primi atti, l'Arciduca rimpiazzò Querini col conte de l'Espine, che, valendosi della piena fiducia dell'Arciduca e dell'imperatore Francesco II, rimise in servizio le navi veneziane e ottenne il permesso di costruire una flotta di otto fregate, quattro brigantini, quattro schooner e 40 lance cannoniere. Il primo legno maggiore a essere impostato fu la corvetta *Aquila* nel 1801-1802.

Nell'ambito delle riforme amministrative e organiche, furono istituiti pure un'imperiale e reale accademia navale – la *Cesarea regia scuola dei cadetti di marina*⁽⁹⁷⁾ – e un istituto di costruzioni navali e vennero redatti statuti, regolamenti e manuali di servizio che regolavano la vita a bordo fino al minimo dettaglio. Nel 1803 fu emanato un manuale di servizio – redatto in Italiano – che rimase valido per mezzo secolo. La lingua di servizio e di comando era l'Italiano, poiché gli ufficiali di Marina erano in maggioranza veneziani e gli equipaggi erano stati reclutati sull'ex-litorale veneziano di Dalmazia e parlavano una sorta di dialetto veneto – la “*lingua di bordo*”.⁽⁹⁸⁾ Ma dal momento che il Tedesco era la lingua di comando dell'esercito reale e imperiale, nel 1805 fu emanato un ordine in base al quale tutti i cadetti di Marina che volevano essere promossi dovevano saperlo e gli ufficiali inferiori al di sotto dei 25 anni avevano tre anni di tempo per impararlo. Il Tedesco come linguaggio di servizio era inoltre adoperato anche nella corrispondenza con le autorità viennesi; ma, a dispetto dei regolamenti, l'Italiano restò la lingua prevalente e pure le navi ebbero nomi italiani.

Aumentò la burocrazia e come prova si ha quella del personale: nel 1804 la Marina aveva 48 cadetti a fronte di 80 impiegati amministrativi.⁽⁹⁹⁾

Nel frattempo i due brigantini *Pilade* e *Oreste* erano partiti per la loro prima missione. In risposta agli attacchi dei corsari contro il naviglio mercantile asburgico, nell'aprile 1803 erano stati inviati sulla costa del Marocco per fornire “la più attiva protezione” al traffico asburgico in quell'area. Questo, a dire il vero, servì solo allo scopo di mostrar bandiera mentre i plenipotenziari negoziavano un trattato d'amicizia col sultano del Marocco, e i brigantini rimasero là fino al novembre del 1805, quando fu finalmente concluso un trattato.⁽¹⁰⁰⁾

(97) I futuri ufficiali dovevano apprendere le conoscenze di base più importanti per la loro futura carriera. La disciplina era stretta. Una parte importante dell'addestramento pratico implicava per i cadetti un lungo viaggio su una delle navi, ma questo al principio fu difficile, perché di viaggi lunghi se ne potevano fare pochi.

(98) A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 19 ss.

(99) *Ibidem*, p. 20.

(100) L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 14.

A causa degli avvenimenti politici del tempo,⁽¹⁰¹⁾ lo sviluppo della Marina fu improvvisamente fermato. Le successive guerre di coalizione non furono molto fortunate per la monarchia asburgica e anche la Marina fu colta completamente impreparata. Non c'erano abbastanza marinai in servizio attivo a Venezia per poter proteggere le attività mercantili. Poiché l'Espeine fu chiamato a Vienna per succedere allo sfortunato Crenneville, fu necessario nominare un nuovo comandante della Marina, che fu il conte Silvestro Dandolo (1766-1847), un veterano della Marina veneziana.

La disfatta dell'armata austriaca sotto il comando del luogotenente feldmaresciallo barone Karl Mack von Leiberich (1752-1828) a Ulma nell'ottobre 1805 obbligò l'arciduca Carlo, che combatté bene in Italia, a compiere un'ordinata ritirata dal Veneto. Di conseguenza i Francesi poterono occupare il territorio senza incontrare resistenza armata.

Il Veneto era stato evacuato dagli Austriaci nella speranza che una forza navale russa venisse verso Venezia per minacciare le spalle del dispositivo francese. A ogni modo la corte di Vienna e soprattutto il ministro degli Esteri, conte Ludwig von Cobenzl (1753-1809), erano contrari a un'azione congiunta per mare e rifiutavano perfino d'aprire i porti austriaci alle navi da guerra russe.⁽¹⁰²⁾ La vittoria di Napoleone ad Austerlitz mise fine alle azioni di guerra del 1805. Col trattato di Presburgo il Veneto, gran parte dell'Istria, la Dalmazia e Cattaro dovettero essere ceduti al neonato Regno d'Italia. Questo implicò la temporanea perdita di quasi tutti i territori costieri adriatici. Tutte le navi che erano state in origine costruite per la Serenissima dovettero essere cedute ai Francesi, come pure dovettero essere trasferiti tutti gli ufficiali di Marina e i marinai di origine veneziana. Con questo l'impero asburgico era rimasto con un

(101) Francesco II (1768-1835) fu l'ultimo sacro romano imperatore e governò come tale dal 1792 al 1806, quando sciolse l'Impero dopo la disastrosa disfatta della Terza Coalizione contro Napoleone alla battaglia d'Austerlitz e a causa della fortissima pressione francese e della minaccia di una presa di potere da parte di Napoleone. Nel suo proclama Francesco dichiarò che non era più in grado di adempiere ai suoi doveri come capo dell'Impero. La dissoluzione dell'Impero fu fatta senza la necessaria approvazione del *Reichstag* e già l'11 agosto 1804 Francesco II aveva adottato il titolo d'"Imperatore ereditario d'Austria" – assumendo il nome di Francesco I d'Austria da allora in poi e fino alla sua morte nel 1835 – dopo che a Napoleone il senato aveva affidato il governo con un emendamento della Costituzione e aveva dichiarato l'impero una prerogativa ereditaria della sua famiglia. Il 2 dicembre 1804 Napoleone si era incoronato da sé Imperatore di Francia.

(102) Archivio di Stato Austriaco/Hofkammerarchiv, Kommerz, 4, fasc. 109 (n. 622), fol. 1533-1534, cit. da L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 16 ss.

solo accesso all'Adriatico; ma entrambe le sue coste erano prevalentemente in mani nemiche.

Nel gennaio del 1806 gli Asburgo dovettero evacuare Venezia poiché i confini della loro monarchia erano stati di nuovo ridotti alla linea costiera antecedente a Campoformido e le forze francesi occuparono la città. La Marina tornò Trieste e venne chiamata "La Seconda Marina di Trieste", una misera Marina con quattro brigantini e sì e no due dozzine di unità minori, che aveva perso tutti i sostenitori della sua causa, compreso l'arciduca Carlo. Il suo compito principale era di proteggere i porti di Trieste e Fiume. Il volume totale del commercio d'importazione ed esportazione di Trieste precipitò a meno di 14 milioni di fiorini nel 1809.

La guerra del 1809 dapprima portò un'inattesa vittoria austriaca nella battaglia di Aspern, ma la successiva disfatta a Wagram fece svanire le speranze degli Austriaci.

La Marina non era stata inclusa nei piani strategici di guerra in parte perché erano stati formulati a Vienna nel circolo del ministro degli Esteri conte Johann Philipp Stadion (1763-1824) e dell'arciduca Giovanni (1782-1859). Quando alla fine la guerra scoppiò, Giovanni invase l'Italia settentrionale nel tentativo di cacciare l'esercito franco-italico dal Veneto, ma la sconfitta dell'arciduca Carlo in Germania lo obbligò a un'ordinata ritirata per unirsi alle truppe austriache vicino a Vienna, il che ebbe disastrose conseguenze per il litorale. A metà maggio Trieste fu occupata dai Francesi. Un esercito francese poi sconfisse le truppe croate a Gospić e occupò i porti di Segna e Fiume, tagliando fuori gli Austriaci dall'aiuto della Marina britannica. Col Trattato di Schönbrunn l'imperatore Francesco I d'Austria dovette cedere la parte orientale del Tirolo, quella occidentale della Carinzia, Trieste, il resto dell'Istria, Fiume come pure i territori dei Confini Militari (tutta la Croazia a sud della Sava) al Regno Italico e alle neo formate Province Illiriche;⁽¹⁰³⁾ la pace fu rassodata dal matrimonio di Maria Luigia (1791-1847), figlia dell'imperatore Francesco, con Napoleone.

L'intera costa adriatica era adesso in mani francesi e di conseguenza la Marina austriaca venne liquidata ancora una volta e i suoi ufficiali sciolti dal giuramento di fedeltà all'Imperatore,⁽¹⁰⁴⁾ il che segnò la fine della "Seconda

(103) A. Apollonio, "Gli anni difficili delle province illiriche (1809-1813) I", in *Atti del Centro di ricerche storiche. Rovigno (= CRSR)* 28 (1998), p. 9-69; II, in *Atti CRSR* 29 (1999), p. 9-70.

(104) Nondimeno, solo un ufficiale si arruolò nella Marina francese, alcuni si misero in pensione, ma la maggior parte degli ufficiali e dei cadetti preferì rimanere in

Marina di Trieste”.

Durante la Guerra di Liberazione del 1813-1814 le truppe austriache rioccuparono il territorio croato e marciarono verso la costa adriatica.⁽¹⁰⁵⁾ Il 26 agosto 1813 raggiunsero Porto Rè e Fiume. Alla fine del mese la città di Trieste cadde nelle loro mani; la cittadella capitolò alla fine d'ottobre e il conte de l'Espine fu immediatamente mandato sul litorale, per coordinare gli affari navali e costituire una nuova Marina austriaca.

Nel corso dell'inverno 1813-1814 L'Espine fu occupato a organizzare flottiglie sul Po e sul Garda a supporto dell'Armata austriaca di terra sotto il conte Heinrich Joseph Johann von Bellegarde (1757-1845).

Nell'aprile del 1814 Venezia dové essere ceduta agli Austriaci secondo i termini dell'armistizio concluso con Eugenio de Beauharnais (1781-1824), il vicerè d'Italia. Un articolo aggiuntivo stabiliva che i Francesi e gli Italici avrebbero consegnate intatte le navi e le infrastrutture navali esistenti in città e in effetti il comandante della Marina trovò la flotta in buon ordine e con vari vascelli di linea e fregate di recente costruzione a galla in laguna e parecchi altri legni in costruzione nell'Arsenale – in totale cinque navi di linea, altre sette in costruzione, due fregate, cinque altre in costruzione, una corvetta, un maggior numero di legni minori come pure parecchie imbarcazioni fluviali e lagunari.

Secondo gli accordi del Congresso di Vienna del 1815, le Province Illiriche con Ragusa e Cattaro, il Veneto e la Lombardia restavano all'Austria, come pure – e ufficialmente – la Marina dello scomparso Regno d'Italia.⁽¹⁰⁶⁾

Nel luglio del 1814 il colonnello August de Conninck sostituì nella carica di comandante della Marina l'Espine, a cui fu riassegnato un comando terrestre in Galizia, e proseguì nello sforzo del suo predecessore per organizzare una Marina, fronteggiando gli stessi problemi che l'Espine aveva avuto. Il Governo era ancora in disaccordo sulle dimensioni e i fini della Marina e il corpo degli ufficiali era composto dal 73% di Italiani, 18% di Slavi meridionali e solo per il 5% da Tedeschi. Il 62% dei cadetti erano italiani, nessuno tedesco. Conninck non fece alcuno sforzo per “germanizzare” il servizio, anche se introdusse il Tedesco come lingua ufficiale scritta. L'Italiano restò la lingua del comando e dell'insegnamento.

servizio sotto i colori austriaci, incluso L'Espine, e furono trasferiti nell'esercito austriaco, cfr. L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 20-22.

(105) Vedi Georg barone Vom Holtz, “Die Eroberung der Halbinsel Istrien im Jahre 1813” (La conquista della penisola d'Istria nell'anno 1813), *Streffleurs Militärische Zeitschrift* 49 (1908), p. 757-768.

(106) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 60-63.



MARINE OFFIZIERE AN BORD UND IN PARADE
UND MATROSE 1820.

1820. Ufficiali di Marina in tenuta di bordo e da parata e marinaio.

La fuga di Napoleone dall'Elba nella primavera del 1815 e la sua successiva marcia verso nord portarono alla formazione di una squadra nell'Adriatico sotto il capitano Nicolò Pasqualigo (1770-1821) e di un secondo reparto, una divisione navale, sotto il tenente colonnello Flanagan.⁽¹⁰⁷⁾

Dopo la sconfitta finale di Napoleone a Waterloo e il suo bando nell'isola di Sant'Elena, il Governo di Vienna tornò alla sua tradizionale politica di morte della Marina per consunzione. Il cancelliere di Stato conte Clemens Wenzel Metternich (1773-1859), Stadion e altri politici austriaci di nuovo non tennero in gran conto la Marina austriaca.

Per decisione del Consiglio di Guerra, la protezione costiera adesso divenne il compito principale della Marina. A causa della pessima situazione finanziaria, economizzare e tagliare fu il primo principio che ancora una volta mise un arresto all'ambizioso programma di costruzioni della flotta. Una parte di essa, soprattutto le navi di linea ancora in costruzione, fu smantellata e

venduta come legna da costruzione o da ardere.⁽¹⁰⁸⁾ Invece d'adoperare denaro ed energia per creare una flotta forte e ben organizzata, le autorità responsabili si baloccarono con aspetti minori come i regolamenti per il vestiario, il che portò all'introduzione dell'uniforme blu della Marina e all'obbligo per i marinai di calzare un cappello a cilindro di pelle nera d'ordinanza.

L'Imperatore stesso mostrò un certo interesse per la Marina e le fece una visita durante uno dei suoi viaggi.



L'ingresso dell'Arsenale di Venezia.

(107) G. Pawlik, *op. cit.*, p. 8.

(108) A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 21; H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 38.

Fra le altre cose visitò pure l'Arsenale di Venezia, che aveva seriamente sofferto nel corso delle guerre contro la Francia. Mediante parecchi "atti di grazia" l'Imperatore riuscì guadagnarsi qualche simpatia a Venezia, perciò ordinò che i quattro cavalli di bronzo della Basilica di San Marco e il Leone alato di San Marco che Napoleone aveva portato a Parigi come odiatissimo simbolo fossero riportati indietro e rimessi al loro posto.⁽¹⁰⁹⁾

2.2 Mostrar bandiera

La prima azione oltremare della Marina Austriaca implicò la prima traversata dell'Atlantico da parte di navi da guerra austriache nella primavera del 1817, quando le fregate *Austria* e *Augusta* sotto il comando del capitano Pasqualigo portarono l'arciduchessa Leopoldina (1797-1826), figlia di Francesco I, in Brasile, dove doveva sposare l'erede presuntivo della corona del Portogallo, dom Pedro di Braganza (1798-1834), che, con grande aiuto da parte della sua consorte austriaca, più tardi sarebbe divenuto il primo imperatore del Brasile.⁽¹¹⁰⁾ Per la maggior parte dei marinai, che non erano mai andati oltre Gibilterra, si trattò d'un'avventura di prima grandezza.

Le navi raggiunsero la loro destinazione nel novembre del medesimo anno, dopo un viaggio difficile. La situazione in cui si trovava allora la Marina Austriaca appare chiara da quanto segue: a quel tempo ogni nave avrebbe dovuto avere a bordo due cronometri per poter fare il punto. Poiché l'intera Marina Austriaca ne aveva solo uno per tutte le sue navi, fu un grande privilegio per i due legni portarlo con loro; ma dopo poco tempo smise di funzionare.⁽¹¹¹⁾

Dopo un tentativo senza successo di vendere le due malconce fregate ai Portoghesi e far trasportare a casa l'equipaggio su navi portoghesi, Pasqualigo dovette far vela per l'Adriatico nel giugno 1818 e arrivò a Venezia tre mesi dopo.

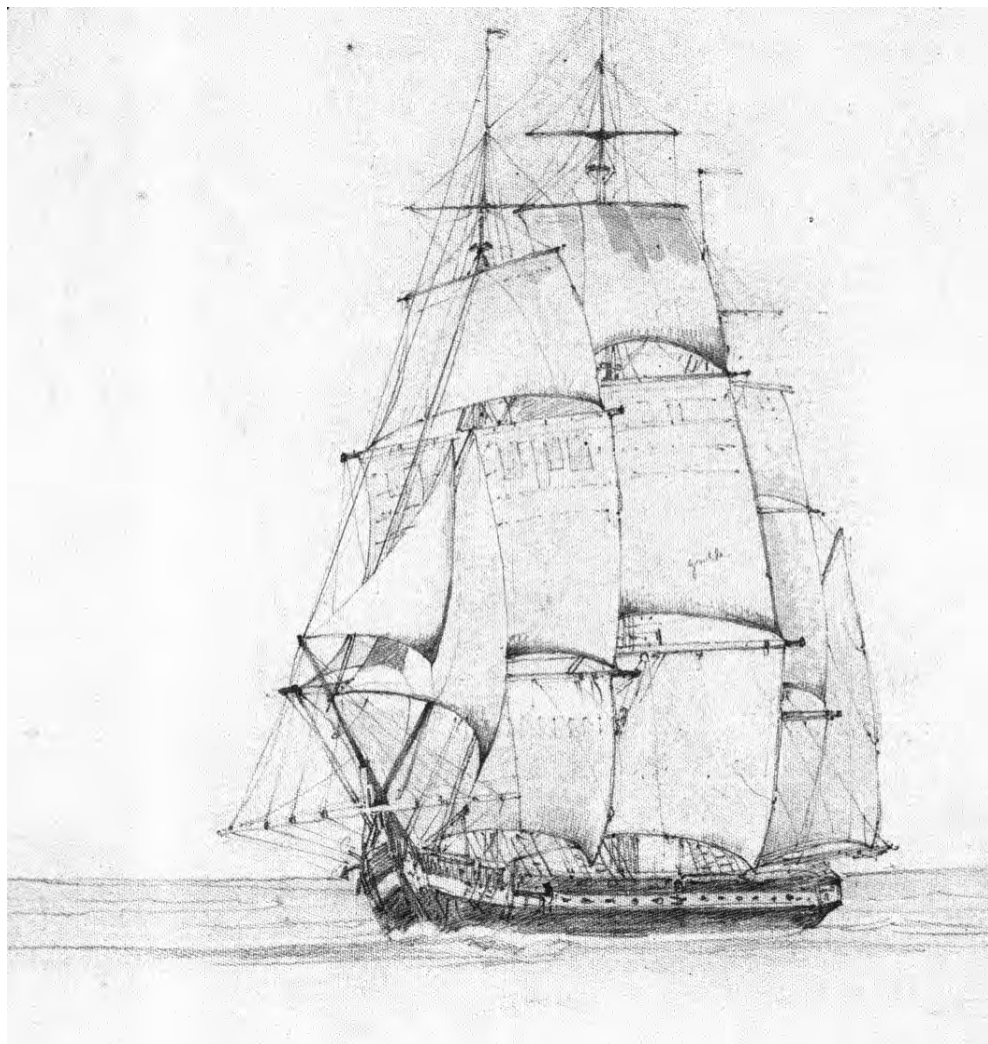
(109) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 62 ss.

(110) Durante le guerre napoleoniche la Casa di Braganza si era rifugiata in Brasile e non era ancora rientrata a Lisbona. Per maggiori informazioni, si veda C. Reichl-Ham, "The Centuries Will Not Obliterate Her Memory": Empress Leopoldine and Her Significance for Brazil, in K. Eisterer, G. Bischof (a cura di), *Transatlantic Relations. Austria and Latin America in the 19th and 20th Centuries* (= Transatlantica, vol. 1, Innsbruck-Vienna-Bolzano, Studienverlag, 2006), p. 29-48.

(111) G. Pawlik, *op. cit.*, p. 8.



Fante di Marina e due marinai nelle tenute del 1837.



Thomas Ender. La fregata *Austria*.

Il significato di questo viaggio non risiedé tanto nell'ambito politico-diplomatico quanto nel campo commerciale e scientifico. Col mostrare bandiera per la prima volta nelle acque del Sud America, la Marina aveva aperto la porta a future relazioni commerciali fra Austria e Brasile.

Per l'influenza della spedizione sudamericana dello scienziato prussiano Alexander von Humboldt (1769-1859), dietro suggerimento dell'Arciduchessa fu organizzata un'impresa simile sotto direzione austriaca.



Giovanni Passi. Partenza delle I.R. fregate austriache *Austria* e *Augusta* da Trieste per il Brasile il 9 aprile 1817.

Del resto, oltre a Leopoldina e alla sua corte, c'era stato a bordo delle due fregate un considerevole numero di studiosi, raccoglitori e pittori, il cui compito era consistito nell'esplorare le ancora non sviluppate aree del Brasile e registrare le impressioni mediante schizzi. Una gran quantità di reperti di botanica, geologia, etnologia e zoologia fu spedita a Vienna e formò il nucleo di base del neocostituito "Museo Brasiliano" di Francesco I. Le descrizioni scientifiche della flora e della fauna, le mappe e gli schizzi panoramici⁽¹¹²⁾ furono altrettanti segni tangibili di questa spedizione, che divenne il prototipo di diversi viaggi di ricerca scientifica intrapresi da navi sotto la bandiera rossa-

(112) Il pittore Thomas Ender (1793-1875) partecipò alla spedizione e fece più di 700 lavori fra disegni e acquarelli. Per maggiori informazioni si veda T. Ender, *Brasilien-Expedition 1817. Aquarelle aus dem Kupferstichkabinett der Akademie der Bildenden Künste Wien*, (Spedizione in Brasile 1817. Acquarelli dal gabinetto delle calcografie dell'Accademia delle Arti Figurative in Vienna); Hispanic Division, Library of Congress, Washington DC, 1993; Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Saguao Nobre, 1994, manuale e catalogo, Graz, Akademische Druck- und Verlags-Anstalt, 1994.

bianco-rossa.

Erano perlopiù le missioni diplomatiche a essere legate all'indagine di culture straniere, allo stabilimento di nuove relazioni commerciali e al collaudo di nuove strumentazioni nautiche e meteorologiche. Poco dopo il ritorno delle fregate dal Brasile, vennero fatti dei piani per una missione commerciale in Cina. La fregata *Carolina* al comando del capitano Seraphim von Pörtl ebbe ordine di portare un ambasciatore austriaco da Trieste a Rio de Janeiro nell'autunno del 1820, navigando lungo la tradizionale rotta dei viaggiatori per le Indie Orientali attraverso l'Atlantico, procedendo poi via Città del Capo e Singapore fino a Canton, in Cina, dove arrivò nell'agosto del 1821 dopo un viaggio di undici mesi.

In un primo tempo i cinesi non permisero l'attracco, perché non riconoscevano la bandiera rosso-bianco-rossa, cosicché Pörtl dovette issare la vecchia insegna asburgica, l'aquila bicipite nera in campo giallo. La nave aveva a bordo beni, del valore di circa mezzo milione di fiorini, tra cui un materiali grezzi assai esotici – per la Cina – scavati nelle miniere dell'Impero asburgico, in particolare il mercurio. Furono conclusi col Governo cinese i primi accordi commerciali e fu lasciato là un console generale permanente per coordinare le relazioni nel futuro.

Il viaggio sarebbe stato un vero successo se non fosse stato per il colera scoppiato a bordo; 45 membri dell'equipaggio si ammalarono e 20 morirono, incluso il capitano, che decedé sulla via del ritorno. Furono “gettati in mare insieme alle loro brande e a ogni cosa che contenevano e con un peso” per prevenire la diffusione del contagio. Nel giugno del 1822 la *Carolina* raggiunse di nuovo Trieste.⁽¹¹³⁾

L'apertura di nuovi mercati animò l'economia del litorale. Nel 1817 il porto di Trieste registrò un volume di commercio tra importazione ed esportazione del valore complessivo di 32 milioni di fiorini, che indicava un significativo sviluppo, ma era ancora molto al di sotto dei livelli del 1789. Venezia non si stava riprendendo altrettanto in fretta e le fu negata la condizione di porto franco fino al 1830. Per allora Trieste era già divenuta il centro commerciale marittimo dell'Austria, ma comunque Venezia rimase la base principale della Marina dell'Imperatore.

Strettamente collegata a questo sviluppo fu la lenta ma continua costruzione interna ed esterna della Marina da guerra. Dal 1819 in poi l'Adriatico e la linea di costa furono cartografate: oltre all'andamento della

(113) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 65; G. Pawlik, *op. cit.*, p. 8 ss.; L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 49 ss.

costa, agli ancoraggi e ai fari, le nuove carte marittime indicavano pure le fosse, le scogliere e i banchi di sabbia.

Dal 1820 al 1836 per ordine governativo la Marina da guerra dovette assumersi il regolare servizio postale e dei pacchi da Trieste alla Dalmazia e fra Trieste e Corfù, venendo rilevata poi dai vapori del Lloyd Austriaco, che, fondato come ditta privata, pose il commercio col Levante su una base più sistematica. Il Governo di Vienna considerava più produttivo che la Marina militare trasportasse passeggeri e posta invece di limitarsi a proteggere la rotta delle navi mercantili disarmate.⁽¹¹⁴⁾

Nel 1830 fu fondata a Vienna la Compagnia Austriaca di navigazione a vapore del Danubio, che operò nel trasporto di merci e passeggeri sul Danubio stesso e nel Mar Nero. Nel 1834 la sua *Marie Dorothee* andò da Trieste a Costantinopoli, divenendo con questo il primo vapore austriaco a navigare nel Mediterraneo. Insieme alle navi del Lloyd Austriaco, la compagnia assunse il servizio di linea. Dopo l'apertura del Canale di Suez, il Lloyd Austriaco iniziò il servizio regolare da Trieste per le Indie Orientali, la Cina e il Sud America.⁽¹¹⁵⁾

2.3 Interventi armati della Marina

Dopo lo scoppio della rivolta militare a Napoli nel luglio 1820, Ferdinando I delle Due Sicilie (1751-1825) fu costretto a concedere la costituzione sul modello di quella spagnola del 1812, ma richiese un intervento armato al Congresso di Lubiana nel 1821, e l'Austria mandò un'armata di 70 000 uomini sotto il comando del feldmaresciallo conte Johann Maria von Frimont (1759-1831) per soffocare la rivoluzione a Napoli. Il nuovo comandante della squadra, il viceammiraglio marchese Amilcare Paulucci delle Roncole (1773-1845) ricevè ordine di preparare una squadra, a sostegno delle operazioni terrestri di Frimont, da impiegare contro Napoli dall'Adriatico, intorno allo Stivale italiano e facendo poi rotta sulla stessa Napoli. I Napoletani risposero inviando la flotta a Lissa e bloccando gli Austriaci. Questa volta la reazione di Vienna fu pronta, autorizzando l'armamento d'una seconda flottiglia e sospendendo il servizio marittimo dei pacchi per liberare qualche nave in più per l'azione. Paulucci ebbe ordine di prendere misure difensive totali per la Dalmazia e il litorale senza ritardo, ma per allora Frimont aveva già raggiunto Napoli e obbligato il governo rivoluzionario a dimettersi. Come conseguenza,

(114) R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 65; L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 50 ss.

(115) A.E. Sokol (1968), *op. cit.*, p. 10 ss.; R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 66.

la flotta napoletana lasciò il blocco di Lissa e tornò a Napoli. Ancora una volta la Marina era stata costretta all'inattività a causa della sua inferiorità di forze.⁽¹¹⁶⁾

Nel 1821 scoppiò pure la Guerra d'Indipendenza della Grecia. L'Austria cercò di restare neutrale ma, per proteggere il proprio traffico, inviò nelle acque ottomane una squadra, basata a Smyria, allora il principale porto del Levante, che fu obbligata a impegnarsi in continui scontri coi rivoluzionari greci e i pirati, i quali, nel tentativo di trovare fondi per continuare la guerra di liberazione contro gli Ottomani, si impegnavano nella cattura di navi austriache in rotta da e per il Levante.⁽¹¹⁷⁾

Nel Mediterraneo pure i pirati barbareschi di Salé avevano ripreso ad attaccare le navi austriache e nel 1829 questo portò a un duro conflitto fra l'Austria e il sultano del Marocco, che improvvisamente aveva abrogato il trattato che aveva tenuto i suoi corsari lontani dal traffico austriaco fin dal 1805. Dopo la cattura del brigantino mercantile triestino *Veloce* da parte di un corsaro marocchino presso lo Stretto di Gibilterra e mentre si stava per venderne l'equipaggio in uno dei locali mercati di schiavi, il conte Metternich ordinò una dimostrazione navale per costringere il sultano a venire a patti. Nel dicembre del 1828 le due corvette *Carolina* e *Adria*, il brigantino *Veneto* e l'*Enrichetta* agli ordini del capitano Francesco Bandiera (1785-1847) veleggiarono fino alla costa atlantica dell'Africa per assicurare il rilascio della nave e dell'equipaggio o, se non fosse stato possibile, per compiere una rappresaglia. La squadra dovette lottare duramente contro pesanti tempeste e si dovettero impiegare le pompe per l'acqua che veniva a bordo. Dopo tre giorni di pessimo tempo, fu raggiunta Tunisi, dove dovevano essere fatte le riparazioni necessarie per poter continuare il viaggio. Di conseguenza le navi raggiunsero il porto spagnolo di Cartagena con un certo ritardo solo il 26 dicembre e dovettero aspettare i venti favorevoli alla traversata dello Stretto di Gibilterra. Il 13 gennaio 1829 arrivarono a Tangeri insieme ad altre navi. I pattugliamenti lungo la costa non ebbero successo, poiché nessun corsaro si mostrò e i negoziati col sultano non ebbero risultato. Dopo mesi di inutili colloqui, Bandiera mandò a terra una piccola partita di sbarco sotto il comando dell'alfiere Ludwig von Kudriaffsky (1805-1894) mentre lui continuava a incrociare a largo della costa marocchina. Il distaccamento riuscì a localizzare e liberare l'equipaggio del *Veloce* e, dopo il ritorno di Kudriaffsky, Bandiera sospese i negoziati e cominciò a bombardare El Araish (Larache) distruggendo

(116) L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 51, 58-60.

(117) A.E. Sokol (1968), *op. cit.*, p. 11.

due navi corsare che vi erano ancorate. Metternich dapprima aveva premuto per un'azione militare, perché voci giunte a Vienna parlavano di maltrattamenti ai marinai austriaci; ma poiché gli Inglesi non erano d'accordo per un'azione congiunta contro Tangeri, la Corte approvò il piano di Bandiera. Dopo una missione segreta di raccolta d'informazioni fatta da lui stesso, Bandiera ordinò a un corpo di sbarco al comando del maggiore Karl Borromäus von Zinneburg d'iniziare l'attacco. Le batterie della fortezza aprirono allora un intenso fuoco, che comunque non ebbe alcun effetto. Nel giro di 15 minuti tutti gli sloops e le lance avevano raggiunto la spiaggia e gli ufficiali e i soldati si sparsero sul terreno. Poiché i Marocchini si aspettavano un attacco contro la città, avevano disposto le loro truppe su una collina vicino alle mura, ma ben presto capirono che non la città, ma la cresta della collina, da cui si potevano vedere le navi corsare all'ancora, era l'obiettivo principale dell'attacco austriaco. Mentre gli Austriaci bombardavano le due navi con razzi, la cavalleria marocchina attaccò impetuosamente, causando panico fra alcuni marinai, il che impedì loro di obbedire all'ordine: "formare il quadrato". Kudriaffsky diresse i razzi contro la cavalleria, ma il sottufficiale responsabile, in stato d'eccitazione nervosa, non riusciva a trovare i detonatori. Allora Kudriaffsky prese uno dei razzi, lo accese con una miccia e lo lanciò in mezzo alla cavalleria nemica. Si ferì alla mano, ma l'effetto fu enorme. I cavalli furono presi dal panico e i cavalieri cercarono scampo nella fuga. Dopo il ritrovamento dei detonatori, il combattimento proseguì col lancio dei razzi, i quali colpirono le navi, ma andarono oltre entrambe le murate e caddero in acqua senza incendiarle, cosicché due marinai si offerseero volontari e sotto un intenso tiro nuotarono fino a una di esse per metterla a fuoco. La seconda nave fu invece colpita da un razzo e affondò.

Visto che l'obiettivo della missione era stato raggiunto, Zinneburg ordinò la ritirata. Il nemico, superiore di forze, cominciò ad attaccarlo da tutti i lati e gli lasciò pochissimo spazio per un ripiegamento ordinato e, poiché la corrente era divenuta anche più forte, gli uomini ebbero difficoltà a reimbarcarsi, il che di nuovo causò del panico fra i marinai. Questo portò a perdite maggiori, poiché i Marocchini adesso erano riusciti a impegnare gli Austriaci da vicino e ne uccisero molti. Secondo Kudriaffsky morirono 175 uomini, che sarebbero stati la metà di tutto il contingente, e solo 14 feriti poterono essere salvati.⁽¹¹⁸⁾ A ogni modo i rapporti ufficiali parlarono di soli 22 uccisi e 14 feriti. L'ammontare delle perdite marocchine è sconosciuto ma

(118) Le voci seconde le quali gli Austriaci catturati vivi erano stati massacrati e mutilati e le teste di quelli che erano stati uccisi in azione erano state portate al sultano e inastate intorno al suo campo non poterono essere verificate.

potrebbe essere stato più alto. Più tardi fu criticata la mancanza d'addestramento dei marinai al combattimento di fanteria, anche se ovviamente gli Austriaci avevano sottostimato il numero dei difensori e le loro abitudini di guerra. Senza i razzi, progettati dal futuro generale e direttore generale d'artiglieria Vincenz von Augustin (1780-1859), l'impresa sarebbe terminata con un disastro maggiore.⁽¹¹⁹⁾

La corvetta *Carolina* coprì la ritirata del distaccamento da sbarco con un tiro continuo d'artiglieria, mentre il brigantino *Veneto* era occupato a neutralizzare una batteria costiera marocchina.

Quando gli uomini furono di nuovo a bordo, la flottiglia tornò a Gibilterra.

I Marocchini erano ancora impreparati a reagire, cosicché poterono essere eseguite ulteriori azioni. Il 22 luglio la *Carolina* e l'*Adria* attaccarono la città di Arzila (Asilah) coi cannoni e i lanciarazzi. La città fu messa a fuoco con danni considerevoli.

Dopo che gli fu rinforzata la flottiglia elevando a sette le navi sotto i suoi ordini, Bandiera intraprese degli attacchi minori contro la città di Tetuan e diede la caccia ai mercantili marocchini. Alla fine il sultano cedé. Nel marzo del 1830 Bandiera concluse un accordo fra Austria e Marocco col console generale del Marocco a Gibilterra e, per firmare il trattato di pace e negoziare la restituzione del brigantino austriaco catturato, andò a render visita al sultano nella sua residenza estiva di Marrakech con una delegazione e un distaccamento di Fanteria di Marina. D'allora in poi i mercantili austriaci non furono più molestati dai pirati africani.

Per questo risultato Bandiera ricevè diverse decorazioni, tra cui la croce di commendatore dell'Ordine di Leopoldo, che fu in stretta relazione con la sua investitura a barone.⁽¹²⁰⁾ Il conflitto col Marocco fu la prima apparizione militare della Marina Militare Austriaca a livello internazionale.

(119) H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 48-50, 66. Per informazioni più dettagliate sui razzi, si veda H. Neuhold, *Der Raketenmacher. Vinzenz Freiherr von Augustin und der technische Fortschritt in der k. k. Armee* (Il fabbricante di razzi. Vinzenz barone von Augustin e lo sviluppo tecnico nell'i.r. Esercito), ms inedito, Vienna, 1998.

(120) H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 50-53; A.E. Sokol (1968), *op. cit.*, p. 11 ss.; L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 74 ss.; R. Basch-Ritter, *op. cit.*, p. 65.

2.4 L'arciduca Federico e la Marina

Un uomo che rese grandi servizi alla popolarità della Marina austriaca fu il giovane arciduca Federico (1821-1847), figlio dell'arciduca Carlo e di Enrichetta di Nassau-Weilburg. Il 1° dicembre 1835, all'età di 16 anni, entrò volontario nella Marina, rendendo per questo fatto attraente tanto per gli altri nobili austriaci, quanto per i figli della borghesia la carriera navale. Fece la sua istruzione teorica sotto la supervisione del capitano cavalier Johann von Marinovich e completò i suoi studi marittimi a Vienna. Completò l'addestramento pratico sulla fregata *Medea*. Poi visitò il Mediterraneo Occidentale con la fregata *Guerriera* fermandosi in tutte le città portuali più importanti.

A causa della crescente crisi nel Vicino Oriente alla fine degli anni '30 dell'800, il Cancelliere di Stato Metternich ordinò di accrescere le forze navali in Levante. Perciò, già nel 1839 venne dato all'arciduca Federico il comando d'una fregata per unirsi alla squadra che era stata recentemente riattivata sotto

gli ordini dell'esperto contrammiraglio Francesco Bandiera.

La causa era la ribellione del viceré d'Egitto Mohamed Ali (1769-1849) contro il sultano Maometto II (1785-1839) nella lotta per un Egitto indipendente dall'Impero Ottomano e per assicurare il trono al suo figliastro Ibrahim Pascià (1789-1848). Ibrahim Pascià all'improvviso aveva marciato contro la Siria, occupandone la città di Beirut con circa 60 000 uomini.



L'arciduca Federico d'Asburgo.
Litografia di Johann Stadler. (Foto Peter Geymayer)

Contemporaneamente una flotta egiziana stava facendo vela su Costantinopoli, di conseguenza il sultano Maometto si era rivolto alle Grandi Potenze europee in cerca d'aiuto. Il Trattato di Londra del 15 luglio 1840 avrebbe dovuto porre fine alla Guerra Turco-Egiziana. In base ad esso la Gran Bretagna, la Russia, la Prussia e l'Austria avevano deciso di promuovere una politica di mediazione armata basata sulle seguenti condizioni: Mohamed Ali doveva diventare il Pascià ereditario d'Egitto e il governatore a vita della Siria Meridionale – l'odierno Libano – ma doveva rendere al Sultano il resto della Siria, l'isola di Creta e varie conquiste fatte in Arabia. Lo scopo era la pacificazione del Levante e la conservazione di un profittevole commercio in Oriente. Poste come ultimatum, le condizioni furono respinte dal Pascià, che era stato pesantemente influenzato dalla Francia.

Per aiutare il loro alleato, il nuovo sultano Abdülmegid I (1823-1861, regnante dal 1840 al 1861), venne radunata una flotta di navi britanniche, austriache e ottomane sotto il comando dell'ammiraglio inglese sir Robert Stopford (1768-1847). Una squadra austriaca al comando di Bandiera lasciò Smirne e si unì alla flotta di Stopford a largo di Alessandria. I due ammiragli resero visita a Mohamed Ali ma non riuscirono a fargli cambiare opinione quanto al trattato, perciò nel settembre del 1840 comparvero a largo di Beirut per cacciare l'esercito egiziano dalle sue posizioni in Siria e Libano.



Dopo il rigetto da parte di Ibrahim Pascià dell'intimazione di resa della città, le navi alleate aprirono il fuoco. Beirut fu bombardata per tre giorni e la maggior parte delle sue fortificazioni distrutta; dopo un duello d'artiglieria, la fortezza si arrese, ma la città no. La *Guerriera* al comando dell'arciduca Federico dové bloccare la foce d'un fiume per interrompere i rifornimenti nemici. Un distaccamento da sbarco austriaco accompagnò lo sbarco anglo-turco nei pressi della città e fu impiegato nel settore più esposto del fronte. In totale 7000 uomini affrontarono 60 000 egiziani.

L'arciduca Federico alla presa di Saida.

Poiché il tempo peggiorava, il 24 settembre l'ammiraglio Stopford decise di destinare una squadra della flotta alleata agli ordini del commodoro Charles Napier alle operazioni contro il porto e la fortezza di Sidone, a sud di Beirut. L'arciduca Federico e la sua fregata furono fra le navi scelte.

Al mattino del 26 settembre Sidone fu brevemente bombardata. Seguendo l'ordine del Commodoro, ma con riluttanza, l'Arciduca non partecipò all'azione. Visto che il tiro sulle mura della città aumentava sempre di più, gli Alleati mandarono a terra delle partite di sbarco per prendere la cittadella. L'arciduca Federico guidò personalmente un distaccamento di 70 uomini (incluso un lanciarazzi coi serventi) all'assalto del forte, che cadde con poca resistenza,⁽¹²¹⁾ e, nel suo rapporto, Napier lo lodò "come un eccellente uomo di mare, tanto quanto un coraggioso ufficiale; il suo comportamento ha avuto un effetto trascinante su tutto l'equipaggio".⁽¹²²⁾

Questa vittoria indusse le milizie locali delle varie fazioni libanesi a unirsi agli Alleati e una gran quantità d'Egiziani disertò. Il 10 ottobre Beirut fu presa praticamente senza combattere, Tripoli seguì una settimana dopo e fu posta sotto l'amministrazione di un capitano austriaco. Ben presto le truppe alleate cominciarono a occupare sì può dire tutta la costa siriana. Una loro vittoria totale sembrava prossima, ma era ancora nelle mani degli Egiziani il caposaldo più importante sotto il profilo strategico, Acri, o San Giovanni d'Acri: l'Acce dei Crociati. Disaccordi fra i comandanti britannici impedirono l'immediata azione contro Acri. Solo quando arrivarono voci di un'operazione francese di soccorso Stopford diede l'ordine d'attacco senza ritardi ulteriori. Il 3 novembre 1840 le forze alleate cominciarono col bloccare il porto.

(121) Le fonti austriache tendono spesso a super enfatizzare il ruolo giocato da Federico nel combattimento e ad esagerare la cosa. Per esempio Neuhold riporta quanto segue: "Quando il fuoco sulla città divenne più intenso, Federico radunò rapidamente un distaccamento di 40 (!) uomini e un lanciarazzi coi serventi. Poi, senza informare gli alleati, l'Arciduca – alla testa del distaccamento – si aprì la strada fino alle mura della città e, non appena una granata di una nave da guerra le colpì, si aprì la via a forza attraverso le strade della città fino all'altura del forte, superando duri scontri, e soverchiò la già pesantemente indebolita guarnigione. Nonostante una fiera resistenza, gli attaccanti avevano subito solo scarse perdite; un unico austriaco era morto in combattimento, pochi erano stati feriti. Sul forte fu issata la bandiera [Austriaca] e così la vittoriosa presa della fortezza fu notificata ai camerati restati a bordo come agli Alleati", cfr. H. Neuhold (2010), *op. cit.*, p. 81 ss. Questa descrizione è assai probabilmente basata sullo studio di J. Bergmann, *Erzherzog Friedrich von Oesterreich und sein Antheil am Kriegszuge in Syrien im Jahre 1840* (L'arciduca Federico d'Austria e il suo ruolo nella crociera di guerra in Siria nell'anno 1840), Vienna, Tendler & Co., 1857, p. 32 ss., che dice d'aver attinto ai ricordi personali dell'Arciduca stesso.

(122) G. Pawlik, *op. cit.*, p. 9.

Dopo un pesante bombardamento, in cui, si disse, la *Guerriera* aveva lanciato circa 854 granate sulla città e fatto saltare la polveriera d'Acri, il comandante egiziano ordinò l'evacuazione dopo il cader delle tenebre. Il comandante della Marina turca e il capitano inglese Baldwin Walker lo seppero e vennero sulla *Guerriera* a proporre a Federico di partecipare a un'azione prima dell'alba; lui mise insieme un piccolo distaccamento da sbarco e si recò a terra. Ci trovò solo un modesto distaccamento britannico in attesa sulla spiaggia. Ciò nonostante, si aprì la strada attraverso una breccia nelle mura cittadine e attaccò la cittadella; la guarnigione se n'era già andata e al sorgere del sole le bandiere austriaca, Britannica e ottomana vi furono innalzate, accompagnate dalle salve di saluto della flotta alleata.

La presa d'Acri fu l'ultima azione di quella guerra. Alla fine di novembre Mehmed Ali firmò una convenzione con cui prometteva di cedere Siria e Libano in cambio del suo riconoscimento come pascià ereditario d'Egitto.

L'Arciduca Federico fu rimproverato per la sua iniziativa dall'ammiraglio Stopford, che sottolineò "l'assoluta necessità d'attendere ordini dal Comandante in Capo prima d'intraprendere qualsiasi minima azione, qualunque modo o ragione ne animasse l'esecuzione".⁽¹²³⁾ A Metternich scrisse che era stato "soddisfatto dallo zelo, tatto e coraggio dimostrato in ogni occasione dal Contrammiraglio [Bandiera], da Sua Altezza Reale e Imperiale l'Arciduca Federico (!) e da ogni ufficiale e uomo, membro di quella valorosa squadra".⁽¹²⁴⁾

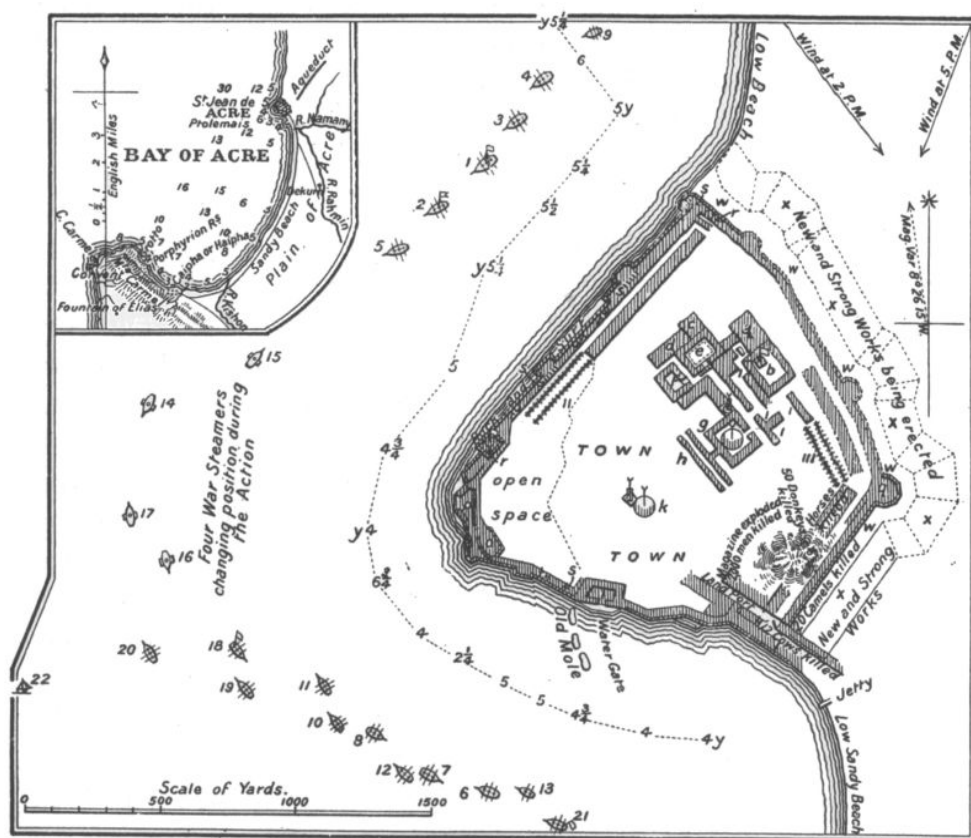
A ricordo di quei fatti, una goletta varata nel 1855 fu chiamata *Saida*.

Nel febbraio del 1841 l'arciduca Federico tornò a Trieste con la sua fregata. Andò poi a Vienna dove fu solennemente ricevuto dall'arciduca Carlo e dall'imperatore Ferdinando I d'Austria (1793-1875) e ricevette numerosi riconoscimenti e decorazioni, fra cui la croce di cavaliere dell'Ordine Militare di Maria Teresa.⁽¹²⁵⁾

(123) J. Bergmann, *op. cit.*, p. 44.

(124) A. von Khuepach-H. von Bayer, *Geschichte der k.u.k. Kriegsmarine, part 3: Die k. k. Österreichische Kriegsmarine in dem Zeitraum von 1797 bis 1848*, vol. 3: *Geschichte der k. k. Kriegsmarine während der Jahre 1814-1847*, (Storia dell'i. e r. Marina da Guerra, parte 3, la i.r. Marina da Guerra austriaca nel periodo dal 1797 al 1848, vol. 3, Storia della i.r. Marina da Guerra negli anni 1814-1847), Graz, Verlag Hermann Böhlau Nachfolger, 1966, p. 263.

(125) J. Hirtenfeld, *Der Militär-Maria-Theresien-Orden und seine Mitglieder, 2. Abteilung: 1805-1850*, (L'Ordine Militare di Maria Teresa e i suoi insigniti, 2ª Sezione: 1805-1850), Vienna, Hof-und Staatsdruckerei, 1857, p. 1333-1339 (147ª promozione del 25 ottobre 1840). Sir Robert Stopford fu insignito della croce di commendatore e sir Charles Napier di quella di cavaliere nella 148ª promozione il 18 gennaio 1841, *ibidem*, p. 1340.



Bombardamento di San Giovanni d'Acri del 3 novembre 1840. (Dalla carta di J.C. Brettell, Capo ingegnere di Mehemet Ali)

Su invito degli alleati inglesi, fece poi un viaggio d'ispezione in Inghilterra nel 1842, con la fregata *Bellona* da poco varata, per studiare le istituzioni della principale potenza navale europea.

Nel 1844 fu promosso viceammiraglio e comandante supremo della Marina, dopo il ritiro del precedente comandante Paulucci, impostogli per non aver fatto nulla contro “il comportamento cospirativo della Giovane Italia”⁽¹²⁶⁾ all'interno della Marina.

(126) La *Giovane Italia* fu un movimento politico fondato nel 1831 da Giuseppe Mazzini. Il fine di questo movimento era di creare un'Italia unita, a mezzo di un'insurrezione generale negli stati reazionari italiani e nelle terre occupate dagli Asburgo.



L'odierna San Giovanni d'Acri.

Federico iniziò subito a fare delle riforme in un tentativo di modernizzare e ampliare la Marina, ma, come tutti i suoi predecessori, incontrò opposizione. Il suo più grande successo fu comunque lo sviluppo della base navale a Pola.

Un altro problema di cui era ben al corrente e che desiderava risolvere era la dipendenza degli equipaggi da Venezia e dal Veneto. Ordinò quindi che per la Marina fossero reclutati più uomini in Dalmazia, il che risultò fruttuoso.

Poiché il sentimento antiaustriaco cresceva sempre più forte in tutta Italia e anche a Venezia,⁽¹²⁷⁾ Federico esigé la rotazione delle navi da guerra austriache

(127) Il dominio austriaco a Venezia durò in complesso per almeno 60 anni. Dopo il 1815 Lombardia e Veneto avevano formato il Regno Lombardo-Veneto coll'arciduca Ranieri (1783-1853) come viceré, e governi a Milano e Venezia. Le decisioni più importanti, comunque, venivano prese a Vienna dai dipartimenti aulici, che rappresentavano il "sistema Metternich" col suo sforzo di centralizzazione, controllo, stretta censura sulla stampa, proibizione della libertà di parola e l'attività di spionaggio. L'influsso dei funzionari stranieri consisteva nel garantire la pronta realizzazione delle direttive di Vienna. L'elevato livello di tassazione, la posizione subordinata di Trieste, la costante lentezza della burocrazia austriaca e la relegazione del Veneto a mero fornitore di materie prime contribuirono ulteriormente ai risentimenti, specialmente da parte della borghesia e degli intellettuali. Il dominio era, comunque, sempre strettamente legato alla modernizzazione di un'infrastruttura obsoleta. L'Arsenale fu ammodernato, lo stato di porto franco concesso nel 1830, parecchi ponti rinnovati e fu costruita una linea ferroviaria fra la terraferma e la città lagunare con un lungo ponte ferroviario attraverso la laguna stessa. Questo fu accompagnato da un risveglio economico negli anni '40, ma tutto ciò non poteva contribuire ad aumentare la simpatia per gli Austriaci, e il nazionalismo prendeva sempre più piede; cfr. P. Ginsbourg, *Daniele Manin and the Venetian revolution of 1848-49*, Cambridge, CUP, 1979, p. 4, 31, 37, 45.

in altre basi, diverse da Venezia. La base dell'ammiraglia della squadra, la *Bellona*, doveva essere Pola e il suo compito principale doveva consistere nell'incrociare in Adriatico in compagnia di diversi brigantini. La *Guerriera* sarebbe stata basata a Gravosa, nella Dalmazia meridionale. Questo avrebbe implicato costi maggiori per la Marina, ma l'Arciduca voleva esser certo che, in caso di guai a Venezia, le navi maggiori non ci si sarebbero trovate.

La morte improvvisa dell'Arciduca fu un notevole regresso per lo sviluppo dell'Austria come grande Potenza navale. Poiché l'ottantunenne viceammiraglio conte Silvestro Dandolo (1766-1847) era l'unico ammiraglio rimasto in servizio attivo, divenne lui il nuovo comandante supremo della Marina. A ogni modo il suo comando fu assai breve, non più di un mese, poiché seguì l'Arciduca nella tomba nel novembre del 1847. Perciò nel dicembre del 1847 l'Imperatore promosse un "estraneo" proveniente dall'Esercito al grado di viceammiraglio e comandante supremo della Marina – il luogotenente feldmaresciallo cavalier Anton Stephan von Martini (1792-1861), l'ex direttore dell'Accademia Militare di Wiener Neustadt. Pur ampiamente riconosciuto come il più intelligente fra gli ufficiali dell'Esercito austriaco, non aveva alcuna esperienza in materia navale. Lui stesso ebbe da obiettare a questa nomina e disse che non aveva né l'esperienza necessaria come uomo di mare, né sufficienti nozioni tecniche, ma gli fu fatto capire che "sicuramente sarebbe stato in grado di trovare gente capace per le quesizioni di dettaglio".⁽¹²⁸⁾ La Marina Austriaca in quei giorni era fatta ancora prevalentemente di cittadini italiani e, avendo una propria organizzazione, non era nella sfera d'influenza del conte Josef Wenzel Radetzky (1766-1858). Alcuni degli ufficiali avevano già – naturalmente in segreto – aderito alla summenzionata Giovane Italia. Praticamente tutti gli ufficiali dell'Arsenale erano veneziani, come gli 800 lavoratori che, tranne qualcuno dei più di 350 prigionieri del "Bagno marittimo" erano impegnati nella costruzione e armamento delle navi. La Corte di Vienna aveva ragione a temere un'infiltrazione di elementi rivoluzionari nella Marina e tra i lavoratori dell'Arsenale.

2.5 La Marina e la Rivoluzione del 1848-1849 in Italia

Quando la rivoluzione del 1848 scoppiò e si diffuse nell'Impero asburgico, oltre a Vienna, Praga, Budapest e Leopoli, anche Milano e Venezia ne furono

(128) A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 16.

centri. Le tensioni crebbero in fretta, dalla Rivolta del Tabacco a Milano nel gennaio del 1848, quando le truppe del feldmaresciallo Radetzky spararono nelle strade su una folla disarmata. A Venezia fu l'arresto dei capi del movimento d'indipendenza italiana Daniele Manin (1804-1857) e Niccolò Tommaseo (1802-1874) da parte delle autorità austriache il 18 gennaio 1848 che risultò il catalizzatore definitivo della causa nazionale e portò allo scoppio delle ostilità.⁽¹²⁹⁾

Quando ai primi di marzo entrambi furono assolti da ogni accusa, ma detenuti in carcere nell'interesse dell'ordine pubblico, il governatore militare di Venezia, luogotenente feldmaresciallo conte Franz Zichy von Zich und Vásonykeö (1783-1862), che aveva assunto il comando nel 1842, ignorò il consiglio di Radetzky di dichiarare lo stato d'assedio in città e non chiese rinforzi. Non era però sicuro a proposito dell'atteggiamento della Marina e avvertì della possibile inaffidabilità degli ufficiali e degli equipaggi. Martini non condivideva i suoi timori. Alla richiesta di Zichy se si fidasse della Marina e se questa avrebbe combattuto contro una rivolta, replicò che "la Marina reagirà contro una rivolta ... con solo dei casi singoli che possano provare il contrario".⁽¹³⁰⁾ Questo era un chiaro fraintendimento della situazione, come presto si vide.

A metà marzo alla fine gli Austriaci persero il controllo di Venezia, dove dilagavano le notizie della rivoluzione scoppiata a Vienna. Manifesti con la scritta "*Morte agli tedeschi – al conte Pálffy – al conte Zichy*" e "*Viva l'Italia indipendente*" apparvero nelle strade. Al mattino del 17 marzo Manin e Tommaseo furono liberati dal carcere dalla popolazione veneziana, che li portò sulle spalle a Piazza San Marco. E anche se dapprima consigliò moderazione, Manin terminò con le parole: "a volte viene il momento in cui l'insurrezione ... non è solo un diritto ma un dovere".⁽¹³¹⁾

La mattina seguente una pacifica massa di lavoratori che dimostravano cominciò a svellere le pietre del selciato di Piazza San Marco e a tirarle contro gli uomini dei battaglioni stiriani là in servizio d'ordine. Come nelle dimostrazioni a Vienna, le truppe risposero sparando sulla gente. Ci furono morti e feriti da entrambe le parti. Il conte Alois Pálffy (1801-1876),

(129) Per maggiori informazioni, si veda P. Ginsbourg, *op. cit.*, p. 69-83, e il capitolo "The March days, 1848", p. 84-125.

(130) J. Benko von Boinik, *Geschichte der k. k. Kriegsmarine, part 3: Die k. k. österreichische Kriegsmarine in dem Zeitraume von 1848 bis 1871, vol. 1: Geschichte der k. k. Kriegsmarine während der Jahre 1848 und 1849*, Vienna, Verlag des k. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums, 1884, p. 70.

(131) P. Ginsbourg, *op. cit.*, p. 90.

governatore civile di Venezia, e quello militare, Zichy, accettarono poi la richiesta del sindaco di organizzare una cosiddetta “*Guardia Civile*”, una guardia civica di circa 1000 uomini, per calmare quei cittadini che erano più acerbamente ostili all'Esercito austriaco. Come prima azione, la Guardia Civica confinò i battaglioni stiriani nelle loro caserme.

Martini, che voleva aiutare Pálffy e Zichy, ordinò a due brigantini di venire da Pola, ma a causa di una sollevazione nell'Arsenale, dovè cancellare l'ordine, per timore che le navi arrivassero solo dopo la caduta della città nelle mani dei ribelli e fossero prese da loro.⁽¹³²⁾ Poi andò all'Arsenale per restaurare la calma; il comandante dell'Arsenale, capitano Johann Marinovich, che era assai detestato dai lavoratori per la sua austerità, il suo atteggiamento senza compromessi e i ripetuti rifiuti di concedere aumenti di paga, lo accompagnò contro ogni consiglio e senza scorta adeguata.

Quando gli operai videro Marinovich, non riuscirono più a contenere risentimento, rabbia e frustrazione; cominciarono a rivoltarsi e lo ferirono mortalmente coi loro attrezzi da lavoro. Il maggiore barone Andreas Gabriel von Buday de Bator (1802-1871), comandante della Fanteria di Marina, che fu richiamato dalla scena, corse subito ad aiutarlo, ma fu assalito e seriamente ferito dai suoi stessi soldati, che disertarono appena giunti sul posto. Il Corpo dell'Artiglieria di Marina e gli Italiani della guarnigione dell'esercito si ammutinarono anche loro e presero la mano ai loro ufficiali; e la Guardia Civica occupò l'Arsenale, che così era nelle mani dei ribelli. Martini fu sopraffatto da loro e imprigionato. La Marina Austro-Veneta e Venezia stessa sembravano perdute per l'Austria.⁽¹³³⁾

Subito il conte Pálffy passò i poteri al governatore militare Zichy, ma questi non era più in grado d'influenzare il corso degli eventi e alla fine firmò una capitolazione, che permise ai non-Italiani e alle truppe austriache di lasciare la città disarmata e con le loro armi, ma consegnando ai Veneziani la flotta e le fortezze della laguna, con tutte le dotazioni che contenevano.⁽¹³⁴⁾ Daniele Manin, il capo del movimento indipendentista, proclamò la Repubblica indipendente di San Marco.

I battaglioni stiriani furono mandati a Trieste. Martini e alcuni ufficiali

(132) J. Benko von Boinik, *op. cit.*, p. 76 ss.

(133) G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III: *La Rivoluzione nazionale, 1846-1849*, 2ª ed., Milano, Feltrinelli, 1991, p. 153, 155 ss.; P. Ginsbourg, *op. cit.*, p. 97-104; J. Benko von Boinik, *op. cit.*, p. 73-79.

(134) P. Ginsbourg, *op. cit.*, p. 102; L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 138-141. Il testo della capitolazione del 22 marzo 1848 è riportato in J. Benko von Boinik, *op. cit.*, p. 86 ss. Zichy fu arrestato al suo arrivo a Trieste per aver ceduto Venezia senza combattere.

restati fedeli agli Asburgo furono esclusi dal patto e tenuti come ostaggi. Come conseguenza il Governo di Vienna sciolse tutti gli ufficiali d'origine italiana dal giuramento di lealtà all'Imperatore.

La flotta imperialregia in quel periodo constava delle seguenti unità atte al servizio: 3 fregate, 6 corvette, 7 brigantini, 5 brigantini da trasporto, 3 golette, 2 vapori da guerra, 31 pinchi, 19 cannoniere, 3 trabaccoli e i legni minori per il servizio lagunare (2 chiatte, 4 pontoni, 1 barca obusiera, 63 piroghe, 1 vapore lagunare e alcuni pinchi). Una fregata e due golette erano state impostate. In totale c'erano 157 fra legni maggiori e minori con una forza di circa 5000 uomini.

Il comandante militare di Trieste, luogotenente maresciallo conte Franz Gyulai (1798-1868), assunse immediatamente il comando supremo provvisorio del piccolo contingente di Marina a Trieste arrestandone il comandante, nativo di Venezia, e richiamandovi tutte le unità stazionate in Levante, in altre parti del Mediterraneo e nell'Adriatico del sud – 3 fregate, 2 corvette, 4 brigantini, 2 brigantini da trasporto, 2 golette, 1 vapore da guerra, 27 pinchi, 5 cannoniere e 12 trabaccoli, per un totale di 14 navi maggiori e 44 minori, la cui forza complessiva era adesso ridotta a 72 ufficiali e 665 uomini. Dato che parecchi marinai di lingua italiana avevano disertato per andare a Venezia o avevano scelto il congedo – un'offerta generosa da parte di Gyulai – ed erano stati rimpatriati,⁽¹³⁵⁾ l'amministrazione navale cercò di colmare i vuoti⁽¹³⁶⁾ coll'arruolamento obbligatorio di ufficiali di complemento della Marina mercantile, la promozione di allievi della scuola navale al grado provvisorio di cadetti di Marina, così come reclutando marinai mercantili, adoperando soldati delle truppe confinarie o fanti con qualche conoscenza di navigazione per mettere in servizio le navi.

Poiché il 22 maggio 1848 una squadra di navi sarde, veneziane e napoletane agli ordini del contrammiraglio conte Battista Albini (1812-1876) apparve al largo di Trieste, l'inferiore flotta austriaca poté solo ritirarsi nel bacino del porto. L'ufficiale di Marina Wilhelm von Tegetthoff (1827-1871) in servizio sul brigantino *Veneto* scrisse parole amare in una lettera ai suoi genitori: “giochiamo un meraviglioso ruolo con la nostra marina, non possiamo muoverci da qui, è fastidioso e offensivo che l'Impero Austriaco per mare debba fuggire di fronte a Stati come la Sardegna”.⁽¹³⁷⁾

(135) Circa 600 ufficiali e soldati furono disarmati e rimandati a Venezia.

(136) La Marina si trovò così ad avere solo tre uomini con grado superiore a quello di tenente.

(137) A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 20.

Il blocco di Trieste durò fino al 12 agosto, quando, grazie alle vittorie del feldmaresciallo Radetzky a Santa Lucia, Curtatone e Montanara, Vicenza, Custoza e Volta Mantovana, fu concluso un armistizio fra Austria e Sardegna e la flotta alleata fu obbligata ad andarsene.⁽¹³⁸⁾

Uno scambio di prigionieri portò al rilascio del comandante supremo della Marina Martini, che rientrò a Trieste e riprese il comando il 1° settembre 1848.⁽¹³⁹⁾

Il capitano Tegetthoff, che fu nominato suo aiutante, esprime la speranza che “gli avvenimenti possano essere stati per l’Austria una lezione dalla quale essa possa apprendere quanto necessaria sia una Marina per il nostro Paese e che ci attende un brillante futuro”.⁽¹⁴⁰⁾

Nel marzo 1849 il viceammiraglio danese barone Hans Birch von Dahlerup (1790-1872) successe a Martini come comandante supremo della



Marina. Il suo giudizio sulla Marina imperial-regia, fatto alla prima ispezione della flotta, fu secco: “Il comando, dal comandante in giù e senza eccezione, era debole, senza spirito né fiducia in sé; gli equipaggi rozzi e non istruiti sotto tutti i punti di vista, ma resistenti e non senza capacità; l’addestramento e il sistema di organizzazione dei ponti poco pratici, i cannoni deboli e obsoleti...”.⁽¹⁴¹⁾ Nell’aprile del medesimo anno Birch ebbe l’ordine di prendere misure per bloccare Venezia, cosa che fece subito.

L’ammiraglio Hans Birch Dahlerup. Litografia a colori di Eduard Kaiser, 1850.

(138) L. Sondhaus, *op. cit.*, p. 153-155.

(139) G. Pawlik, *op. cit.*, p. 9; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 20.

(140) A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 20.

(141) *Ibidem*, (1972), *op. cit.*, p. 23.

I tentativi dei Veneziani di sfondare il blocco vennero vanificati con vigore ed energia. Un attacco austriaco con bombe sganciate da palloni non ebbe il successo sperato. Lentamente la re-sistenza degli assediati si affievolì e, alla fine, il 22 agosto 1849 Venezia capitolò.⁽¹⁴²⁾ La rivoluzione del 1848-1849 fu la fine del predominio italiano nella Marina Austro-Veneta e segnò l'inizio di una nuova era in cui la Marina Imperialregia doveva divenire la rappresentante di tutte le nazionalità della monarchia.

Conclusione

Fino alla fine del XVIII Secolo c'erano stati solo limitati tentativi degli Asburgo di creare una Marina austriaca. I primi piani per fondarne una erano stati caratterizzati da mancanza di volontà, sforzo, interesse e denaro da parte degli Asburgo e basati prevalentemente su iniziative private degli abitanti dei territori costieri asburgici. In caso di guerra, i governanti austriaci consideravano più conveniente affidare la difesa costiera alle forze navali alleate.

Negli anni delle guerre contro l'Impero Ottomano, dal XVI secolo in poi, era stata creata comunque una flottiglia danubiana per sostenere le operazioni terrestri e contrastare gli attacchi navali turchi nella fitta rete fluviale dell'Europa sudorientale. Gli sforzi di Wallenstein e dell'imperatore Carlo VI di costruire una Marina da guerra degna di una nascente grande Potenza non avevano avuto effetto durevole. Neanche i piani di Carlo VI, Maria Teresa e Giuseppe II per la fondazione di colonie avevano contribuito a uno sviluppo della Marina e, in pratica, per questo motivo tutti i progetti di colonizzazione erano stati condannati al fallimento.

Dopo la Guerra dei Sette Anni la vulnerabilità austriaca ai costanti attacchi corsari in Mediterraneo aveva indotto il Cancelliere di Stato conte Kaunitz a premere per la creazione di una piccola forza navale. Ma fu solo nel 1797 che questa situazione cambiò, quando l'Austria ottenne la città di Venezia coll'Istria e la Dalmazia grazie al Trattato di Campoformido. Le forze e le attrezzature navali veneziane, passate all'Austria, divennero la base della futura Marina Austro-Veneta, che esisté fino al 1848 e fu sotto una forte influenza italiana. Fino a quell'anno, comunque, per l'Austria non era ancora giunto il momento di divenire una grande Potenza navale.

(142) G. Pawlik, *op. cit.*, p. 9 ss.; A.E. Sokol (1972), *op. cit.*, p. 24 ss.