

Nei cantieri di Castello a metà dell'Ottocento venne realizzata la "Fregata Novara". Con gondole utilizzate come scialuppe L'impresa, che ha toccato 25 porti in 551 giorni, era stata voluta da Massimiliano d'Asburgo, fratello di Francesco Giuseppe

# Dall'Arsenale la nave del giro del mondo

## STORIA

**D**opo due anni e mezzo di viaggio attorno al mondo la fregata "Novara" ha riportato in patria – cioè in Austria – oltre 26 mila reperti zoologici (oggi conservati soprattutto nei musei di Storia naturale di Trieste e di Vienna); erbari, semi, piante e fiori tropicali, droghe per la collezione botanica; migliaia di pezzi per le collezioni geologica e paleontologica; 376 oggetti di tipo etnografico; un centinaio di crani umani, lo scheletro completo di un individuo San della Colonia del Capo, una quarantina di campioni di capelli umani e altri preparati anatomici per quella antropologica; centinaia di libri e documenti anche rari; infine, oltre 2 mila disegni realizzati dal pittore della spedizione, Joseph Selleny.

## GLOBO

Questo l'esito della circumnavigazione del globo partita da Trieste nel marzo 1857, e rientrata nel porto adriatico nell'agosto 1859. L'impresa, che ha toccato 25 porti in 551 giorni, era stata fortemente voluta da Massimiliano d'Asburgo, fratello dell'imperatore Francesco Giuseppe, futuro imperatore del Messico, fucilato a Querétaro nel 1867, e riportato nel castello di Miramare a Trieste, proprio a bordo della "sua" fregata "Novara". Il lungo silenzio sulla spedizione marinara e scientifica viene finalmente interrotto dal libro di Guido Abbattista ed Erica Grossi "La fregata Novara intorno al mondo" (Salerno editrice).

## ARSENALE

La nave era made in Venice, costruita nell'Arsenale, e anche l'impresa di cui sarà protagonista vedrà la partecipazione di marinai del litorale veneziano che ancora faceva parte del regno del Lombardo-Veneto. L'unità rientra a Trieste proprio mentre era in corso la seconda guerra d'indipendenza e quindi c'era da temere l'ostilità della flotta del regno di Sardegna. «La fregata era stata impostata nel 1843 – scrivono Abbattista e Grossi – e avrebbe dovuto chiamarsi "Minerva". La realizzazione del progetto si era protratta negli anni successivi, finché non scoppiò il '48 e Venezia tornò per breve tempo a essere una repubblica italiana, anzi "Veneta", la Repubblica di San Marco. Allora, rilevata l'attività dell'Arsenale austriaco, il cui comandante

Giovanni Marinovich fu una delle prime vittime degli insorti veneziani, il governo repubblicano decise che la costruzione sarebbe andata avanti e la nave si sarebbe chiamata, prevedibilmente, "Italia". Ma la repubblica durò poco – 17 mesi – e il 22 agosto 1849 Venezia si arrese agli austriaci e tornò sotto il dominio asburgico. Nel frattempo, nel marzo 1849, il maresciallo Josef Radetzky aveva completamente sconfitto i piemontesi nella decisiva battaglia di Novara. Quando l'Arsenale di Venezia, tornato sotto autorità austriaca, riprese la costruzione della fregata, i governanti restaurati decisero

di battezzarla proprio col nome della battaglia vinta da Radetzky: "Novara". Un gesto che non mancò di suonare come uno schiaffo ai patrioti italiani imprigionati oppure in esilio».

Come elemento di curiosità,

gli autori sottolineano che la prima nave della Regia Marina a compiere il giro del mondo, nel 1866, era stata la pirocorvetta "Magenta", impostata nell'Arsenale ancora medico di Livorno, nel 1859, l'anno della vittoriosa battaglia di Magenta. Sia gli austriaci, sia gli italiani hanno compiuto le loro imprese navali con unità che si richiamavano a batta-

glie risorgimentali.

## GONDOLE

La fregata "Novara" era una nave a vela, priva del motore ausiliario che l'avrebbe aiutata nei momenti più critici della navigazione e avrebbe consentito di accorciare i tempi del viaggio più o meno della metà. Nel suo viaggio di andata verso il Brasile, la "Novara" ci aveva messo 8/10 giorni per attraversare la zona tropicale di piatta, mentre alla "Magenta" ne erano bastati 3/5. Un ulteriore elemento che legava la "Novara" a Venezia era il fatto che navigava con una gondola legata ai paranchi, al posto di una delle

scialuppe di salvataggio. La barca veneziana assolveva a compiti di rappresentanza quando doveva portare a terra o verso altre navi il comandante, gli ufficiali, o gli scienziati presenti a bordo. Com'è intuibile il viaggio era contrappuntato da visite di cortesia perché accanto gli scopi scientifici, la nave assolveva al ruolo diplomatico di mostrare la bandiera austriaca nei mari del mondo. «Era stato deciso di portarsi dietro un'imbarcazione tipica della tradizione veneziana per usarla nei porti e nelle rade a scopo di rappresentanza, per trasportare autorità civili e militari e personaggi di spic-



co», scrive il libro. Sarebbe interessante conoscere chi tra i membri dell'equipaggio fosse stato destinato a vogarla, ma è una curiosità destinata a rimanere senza risposta.

In almeno un'occasione, tuttavia, la gondola è stata usata per compiti utilitaristici, quando nell'arcipelago della Micronesia, non si riusciva a trovare un accesso tra le barriere coralline attorno all'isola vulcanica di Danipei. La gondola ha permesso di oltrepassare i bassi fondali della barriera corallina e di portare a terra una parte degli scienziati presenti a bordo, accompagnati da alcuni ufficiali. L'impresa della "Novara" è stata importante e la conosciamo grazie ai tre volumi di resoconti scritti dal responsabile scientifico della spedizione, lo studioso austriaco barone Karl von Scherzer; usciti in tedesco, sono stati in seguito tradotti in italiano e in inglese. «Quel racconto non è affatto un arido burocratico rapporto ufficiale, bensì la descrizione, effettuata da uno dei protagonisti di maggior spicco dell'impresa, di ciò che avvenne e di quel che fu incontrato, osservato e studiato nei due anni e mezzo di viaggio, redatta con un stile letterario di asciutta efficacia». Ci è però giunta anche un'altra testimonianza, ovvero il diario del nostromo Domenico Codanich. Questi, originario dell'isola quarnerina di Veglia (oggi Krk, in Croazia) che scriveva in una lingua vivace e immediata, il suo dialetto natale, infarcito di errori e di forme proprie di chi non possedeva un'istruzione approfondita.

## IL BACAN

Ecco, per esempio, come descrive i festeggiamenti mascherati che si tenevano, e si tengono ancora ai nostri giorni, a bordo delle navi per celebrare il passaggio dell'Equatore: «Cominciò il bacan come di usso vecchio quando si pasa la linea, questo bacan consiste con diverse persone a travestirsi: Così il primo Nostromo si a vestito da Netuno e un altro era vestito simile a lui come che fosse un suo secondo, e cominzio sonar la banda per compagnar il Netuno e il sua compagnia davanti il Comandante e il Comadore [commodoro] con tutti i signori Ufficiali e così i doti e tutti i Cadeti e Dotori». Dobbiamo ringrazia-

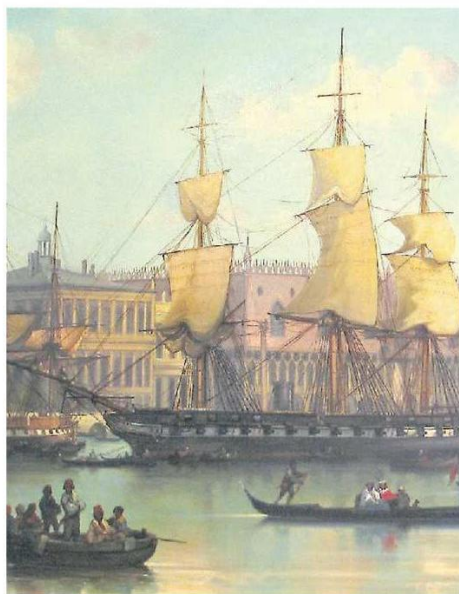
re il nostromo vegliotto per il tocco di commovente umanità che il suo diario conferisce alla circumnavigazione della fregata austriaca.

**Alessandro Marzo Magno**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA SINGOLARE TESTIMONIANZA DEL NOSTROMO DOMENICO CODANICH SUI FESTEGGIAMENTI ORGANIZZATI A BORDO

## NEL LIBRO DI GROSSI ED ABBATTISTA VIENE RIPERCORSA IN TUTTI I DETTAGLI UNA STRAORDINARIA PAGINA D'EUROPA



**LA RICERCA**  
In basso la copertina del libro. Sopra la Fregata Novara durante il passaggio nel bacino di San Marco



Guido Abbattista, Erica Grossi

## LA FREGATA NOVARA INTORNO AL MONDO

UN RACCONTO DI MARE.



**Conservati  
a Trieste e  
Vienna i  
reperi  
della  
spedizione**

**IL VIAGGIO**  
Nella mappa  
il tragitto  
compiuto.  
A lato la  
ricostruzione  
3D della sala  
delle carte a  
bordo della  
fregata  
"Novara".

