

Cannone in ferro con canna liscia per palla da 30 libbre antistante l'ingresso del Circolo Ufficiali di La Spezia.

I cannoni del *Tritone*

Piero Carpani (*)

Circa vent'anni fa, in occasione del rifacimento della banchina della mancina idraulica nell'Arsenale Militare Marittimo di La Spezia recuperammo una dozzina di vecchi cannoni ad avancarica che erano stati utilizzati come bitte d'ormeggio per le navi ai lavori. Ripuliti e pitturati, una decina di loro fu montata su affusti di legno di iroko e utilizzati per ornamento dello Stabilimento Militare e del lungomare cittadino.

Due affiancano le rampe di accesso alla palazzina del Circolo Ufficiali e mostrano, a rilievo su un orecchione, la data in cui furono fusi: 1816, esattamente duecento anni fa.

Ho voluto cercare una loro possibile provenienza e ho scelto, dato che l'unico indizio è la data di fabbri-



Dettaglio dell'orecchione di sn.

(*) *Contrammiraglio della riserva. Come ufficiale del Genio Navale si è occupato di condotta, manutenzione, allestimento e collaudo di svariate tipologie di navi militari. Appassionato praticante dello sport velico è stato skipper dell'imbarcazione Artica II. Autore di «La più bella del Mondo» e «In rotta per le Americhe» ha scritto numerosi articoli per il «Comitato Amerigo Vespucci a casa sua» di Firenze. Collabora con la Rivista Marittima dal 1981.*

cazione perché non ci sono né stemmi né marchi, come origine dei cannoni quella di armi appartenute a una nave militare, costruita e varata nel loro stesso anno: la corvetta *Tritone* della reale marina sarda. Di questa nave ho potuto leggere parte della sua attività nei documenti conservati nel Museo Tecnico Navale di La Spezia e, dopo aver trovato in *internet* i giornali del tempo (*Gazzetta di Milano* e *Gazzetta di Firenze*), ho ricostruito le vicende di un'operazione navale che costituisce una delle prime tra quelle effettuate dalla Regia Marina Sarda, dopo la Restaurazione.

(Vedasi *RIQUADRO CANNONI* pag. 77)

I fatti si svolsero nel 1825, dieci anni dopo il Congresso di Vienna, conclusosi il 9 giugno 1815, nel quale le grandi potenze vincitrici su Napoleone si riunirono per assegnare il trono ai legittimi sovrani, eredi di quelli deposti durante il periodo napoleonico.

In Francia era stata restaurata la monarchia costituzionale con il re Luigi XVII e il territorio era stato accresciuto con la città di Avignone e il circostante Contado Venassino, ex proprietà pontificie.

In Italia erano stati costituiti due regni e degli Stati legati in vario modo all'Austria:

— il Regno Lombardo-Veneto, sotto diretto controllo austriaco, nei territori di terraferma della Repubblica di Venezia, nel Veneto, nel Friuli, nella Lombardia e nel territorio ferrarese a nord del fiume Po, già appartenuto allo Stato della Chiesa;

— il Granducato di Toscana, sotto la dinastia degli Asburgo-Lorena, che comprendeva gran parte della Toscana inclusi i territori dell'ex Principato di Piombino e l'isola dell'Elba, esclusa la Lunigiana con Massa e Carrara ed escluse pure Lucca e Viareggio, che entreranno a far parte del Granducato nel 1847, dopo l'abdicazione del Duca di Lucca;

— il Ducato di Modena, con Francesco IV Asburgo-Este, che erediterà, dalla madre Maria Beatrice d'Este, nel 1829, i territori del Ducato di Massa e Carrara ottenendo uno sbocco sul mare Tirreno;

— il Ducato di Parma, Piacenza e Guastalla, assegnato a titolo vitalizio a Maria Luisa d'Austria moglie di Napoleone, che tornerà ai Borbone di Parma nel 1847;

— lo Stato Pontificio, con Papa Pio VII, a Roma con Lazio, Umbria, Marche ed Emilia Romagna;

— il Regno della Due Sicilie, con re Ferdinando IV, ora chiamato Ferdinando I delle Due Sicilie, ottenuto riunendo il Regno di Sicilia con il Regno di Napoli. Completamente indipendente dall'Austria e anzi, come ben sappiamo, presto ostile;

— il Regno di Sardegna, che originariamente comprendeva la Savoia, il Piemonte, Nizza e la Sardegna, accresciuto del territorio della ex Repubblica di Genova.



La divisione della penisola nel 1825.

Pur essendoci la pace tra le nazioni europee, quelle che trafficavano nel Mediterraneo dovevano fare i conti con le attività corsare perpetrate dal Marocco, dalla Grecia e dai porti di Algeri, Tunisi e Tripoli. Gli Stati della penisola italiana avevano grandi problemi finanziari e poche navi per difendere le proprie navi mercantili e perciò avevano stipulato accordi con le reggenze musulmane d'Africa che, formalmente sottoposte all'autorità dell'impero Turco, erano, di fatto, piuttosto autonome e si finanziavano con azioni piratesche a danno degli Stati rivieraschi della penisola.

I Borbone, mentre costruivano una loro flotta militare, avevano stipulato con Tripoli degli accordi che si rivelarono inutili e dispendiosi perché i barbareschi,

sotto falsa bandiera, continuarono a depredare fin dentro il golfo di Napoli.

I Savoia trasferirono da Villafranca, nella contea di Nizza, a Genova la loro base navale e, per contrastare le scorrerie dei pirati che risalivano il Tirreno, dettero avvio, nel cantiere della Foce, alla costruzione di due fregate di cui una finanziata dai commercianti genovesi. A capo della Marina, confermarono l'Ammiraglio



Ammiraglio Giorgio des Geneys.

Giorgio Andrea Des Geneys, già comandante della flotta sarda negli anni della residenza dei Reali in Sardegna per l'occupazione francese della parte continentale del regno. Ricordiamo alcune delle azioni compiute dal Des Geneys durante la sua carriera culminata con la nomina a Capo sia della Reale Marina che dei Reali Carabinieri: nel 1786 abbordò e catturò una nave barbaresca cannoneggiata dalla *San Vittorio*, assunse il comando della preda e la condusse in un porto sardo. Tre anni dopo, nel luglio 1789 intercettò e catturò un tre alberi pirata tunisino e, ancora nel settembre 1804, catturò due navi armate tunisine mentre nel giugno 1806 catturò una imbarcazione con ventisette tunisini, che furono scambiati con altrettanti sardi ridotti in schiavitù. Nel luglio 1811, una flottiglia da lui organizzata catturò due delle tre navi corsare intercettate al largo di Capo Teulada e nel 1813 soccorse alcuni pescatori della tonnara dell'isola di San Pietro, aggrediti dai barbareschi, riuscendo a evitarne la cattura.

Nell'estate del 1815 una flotta di pirati tunisini, composta da tre fregate, tre gabarre, tre brigantini, tre sciabecchi e altre sei navi minori, catturò schiavi a sud di Salto di Quirra, poi respinta dalla *Gallura* comparve, a metà ottobre, nel golfo di Cagliari ove tentò degli sbarchi e poi si diresse a Sant'Antioco dove, sotto falsa bandiera inglese, riuscì a sbarcare, assalì e prese il forte a protezione della cittadina, saccheggiò l'abitato e distrusse tutto ciò che non poté predare; furono trasportati a Tunisi e venduti come schiavi 158 sudditi del re di Sardegna; il console napoletano di quel tempo in Tu-

nisia riferì che i corsari erano riusciti a predare circa 500 persone nella spedizione lungo le coste italiane.

L'incursione a Sant'Antioco suscitò clamore in tutta Europa tanto che l'Inghilterra inviò in Africa una potente squadra navale al comando dell'ammiraglio Exmouth, per costringere i tre Bey di Tunisi, Algeri e Tripoli a cessare le attività piratesche. Il Bey di Algeri, Umar ben Muhammad, firmò un trattato con cui assicurava la libertà di commercio e ugualmente il Bey di Tripoli, Jussuf, accettava la creazione di un Consolato del Regno Sardo a Tripoli; dopo alcuni nuovi assalti pirateschi algerini, a fine agosto 1816, la flotta inglese, riunitasi alla squadra navale dell'ammiraglio olandese Van Capellen, si diresse ad Algeri, la bombardò per nove ore, affondò tutte le navi presenti, rase al suolo le difese della città e la occupò militarmente.

Va ricordato che la Regia Scuola di Marina, voluta dal Des Geneys, iniziò a operare a Genova proprio dal 1816 costituendo una delle scuole dalla cui fusione fu fondata l'Accademia Navale di Livorno.

Nel 1822 una squadra sotto il comando di Des Geneys, composta dalle fregate *Maria Teresa* e *Commercio di Genova*, dai brigantini *Nereide* e *Zeffiro* e dalla goletta *Vigilante*, toccò i porti di Tunisi, Algeri e Tangeri e portando al rinnovo di trattati commerciali con tali Paesi.

Nel febbraio 1825 il console del Regno Sardo a Tripoli, Gio Batta Parodi, si ammalò e per curarsi fu autorizzato a rientrare mentre veniva surrogato nel suo incarico dal vice console Foux, proveniente da Corfù; il Bey di Tripoli interpretò tale surrogazione come sostituzione del console e chiese il pagamento delle cinquemila piastre, dono previsto a ogni cambio di console, secondo il concordato del 29 Aprile 1816, sottoscritto con l'ammiraglio inglese Exmouth per conto del Regno di Sardegna. Avutene mille ma essendogli stato rifiutato il pagamento delle restanti quattromila, il Bey ordinò il sequestro di tutti i beni Sardi che si trovavano a Tripoli e dichiarò guerra, il 7 Agosto, al Regno di Sardegna inviando, il 23 dello stesso mese, diversi corsari a caccia di navi sarde.

Il Re Carlo Felice incaricò allora il Comandante Generale della Regia Marina, l'ammiraglio Des Geneys di far fare scalo anche a Tripoli alla divisione

navale, in corso di preparazione per accompagnare i nuovi Agenti Consolari nei porti di Corfù, Alessandria d'Egitto, Beirut, Cipro, Rodi, Smirne, Dardanelli e Salonico, di catturare le navi nemiche incontrate, pur usando moderazione e di minacciare, sempre salvando il decoro del Bey, il blocco navale di Tripoli; se ciò non avesse portato risultati, di dare inizio alle ostilità... dopo aver allontanato le navi da trasporto. La divisione era costituita da due fregate (*Commercio di Genova* e *Cristina*), da una corvetta (*Tritone*), un brigantino (*Nereide*) e da quattro bastimenti mercantili da trasporto; il comandante del Commercio, il Capitano di vascello Francesco Sivori, è anche il comandante della Divisione.

(NB: all'epoca l'articolo prima del nome della nave era, per quelli femminili, al femminile, per esempio la *Cristina*).

(Vedasi *RIQUADRO FLOTTA SABAUDA* pag. 78)

Il 5 settembre parte da Genova il *Cristina* per Tunisi per imbarcare una missione Turca e restare in attesa delle altre navi.

Il 6 settembre parte da Genova il *Tritone* per contrastare i corsari tripolini e attendere, davanti alla città, la divisione.

Il 10 settembre partono da Genova il *Commercio* e il *Nereide* e quattro mercantili carichi di uomini e mazzette dei vari consoli; il poco vento li fa scendere lentamente lungo le coste orientali della Corsica e della Sardegna; incontrano alcuni mercantili e a tutti chiedono notizie dei corsari, viene loro confermato che il Bey di Tripoli è in guerra col Regno Sardo.

Dopo quattordici giorni di navigazione, il 24 settembre e al largo di Tripoli, si riunisce la divisione; il mattino successivo, 25 settembre, il *Tritone* si avvicina a due miglia dal porto e si mette in panna, a riva ha alzato la propria bandiera e quella inglese per parlamentare con quel console. Con una galiota latina a tre alberi, battente bandiera inglese, arrivano a bordo il vice console sardo e il vice console inglese e li raggiunge un ufficiale del *Commercio* che porta le richieste del Sivori: scendere a terra e conferire con il Pascià Bey per trattare. Il console inglese suggerisce che l'incontro abbia luogo nel proprio consolato, territorio neutrale; la proposta viene accettata e ognuno rientra alla propria

base mentre il *Tritone* rimane sulle vele, in panne.

Il lunedì 26 settembre il Capitano di vascello Francesco Sivori scende a terra e, ricevuto dal console inglese Warrington, si reca in quel consolato; in mare le navi si ancorano fuori vista dal porto.

Il Bey Jussuf invia a parlamentare il generale d'armata Haggi-Mohamed il quale pare propenso a trovare un accordo e rinvia all'incontro del mattino successivo la definizione delle clausole.

Martedì 27, con sua grande sorpresa, il Sivori si vede consegnare una nota con cui si avanzavano richieste più esose di quelle contenute nel trattato precedentemente in vigore; richieste che ritiene esagerate, inammissibili e alle quali replica richiedendone altre più accettabili entro il termine di quattro ore, passate le quali avrebbe iniziato le ostilità.

Non avendo ottenuto risposte allo scadere dell'ultimatum, considerato il poco vento da nord e il mare agitato, che ostacolavano la manovra per attaccare la città coi cannoni delle navi, il Sivori decide di organizzare un assalto notturno contro le navi del Bey ormeggiate in porto.

Le principali imbarcazioni berbere ormeggiate sotto la protezione dei cannoni dei quattro forti sono un brigantino da dodici cannoni sotto il palazzo del Bey, due golette da sei cannoni nel porto militare e diversi sciacchi armati nel porto mercantile. Alla fonda, presso l'imboccatura del porto c'è pure un brigantino olandese, incaricato di trattare col Bey per conto del suo governo.

Tenuto il consiglio di guerra con i comandanti delle navi, nel pomeriggio del 27, cominciano i preparativi. A sera, verso le 10, si odono i cannoni della città sparare una decina di colpi ed echeggiano anche numerosi colpi di fucile.

Il piano prevede l'assalto alle navi, la loro cattura e il loro rimorchio fuori dal porto o, in alternativa se ciò non fosse realizzabile, renderle inutilizzabili incendiandole. A questo scopo sono disponibili fascine di erica impregnate d'olio, battifuoco (acciarini), bottiglie d'acqua ragia e bottiglie piene di polvere da sparo. Il segnale di rientro è il lancio di due razzi dalla barca del comandante della spedizione.

Si utilizzeranno le imbarcazioni disponibili e cioè le

barcacce, più capienti e armate con una carronata e le lance dotate ciascuna di un cannoncino; gli assaltatori sono 260, il comando al Tenente di vascello Giorgio Mameli.



Ammiraglio Giorgio Mameli.

La prima squadra ha come obiettivo il brigantino nemico ed è composta dalla barcaccia del *Commercio* (TV Mameli), dalla barcaccia e dalla lancia del *Cristina* (STV Millelire e GM Carlo Persano).

La seconda squadra deve prendere le go-

lette ed è formata da tre lance, due del *Cristina* (STV Pelletta e STV Bargagli) e una del *Commercio* (STV Todon del Battaglione Real Navi).

La terza squadra deve occuparsi degli sciabecchi e impedire l'arrivo di aiuti alle navi attaccate, si basa sulla barcaccia del *Tritone* (STV Chigi e GM Scofiero), sulla barcaccia del *Nereide* (STV Tanca) e sulla lancia del *Commercio* (GM Tholosano).

La lancia del *Tritone* (GM Malaussena) deve dapprima avvisare la nave olandese dell'attacco in corso e poi recarsi in supporto agli altri. Quattro lance dei trasporti, (GM Dodero e GM Dinegro) debbono fornire un diversivo simulando l'attacco alla città dal lato occidentale.

Per entrare nel porto e portare l'attacco è necessario sfilare davanti alle batterie dei forti che lo difendono e bisogna passare o nei varchi tra gli scogli o nel passaggio di levante, quello utilizzato dalle navi, che richiede un giro più ampio. Alle undici di sera tutte le barche si radunano a poppa del *Nereide* per essere prese a rimorchio; mezz'ora dopo mezzanotte il brigantino mette in vela e col favore del vento le rimorchia fino davanti al passaggio di levante, a due miglia dall'obiettivo: si è preferito evitare i rischi d'incaglio negli scogli.

(Vedasi *RIQUADRO TRIPOLI* pag. 79)

Gli assaltatori si addentrano nel porto in silenzio, vogano con gli scalmi e i gironi dei remi fasciati. Hanno superato il primo forte quando, alle ore due e trenta, viene dato l'allarme da una sentinella. I forti, le navi e le truppe barbaresche, dalle mura e dalla spiaggia, aprono un fuoco vivace, continuo ma per fortuna infruttuoso perché l'oscurità della notte nasconde le imbarcazioni già oltre la zona in cui sono diretti i colpi.

La prima squadra giunge rapidamente sotto il brigantino, a breve distanza fa fuoco con la carronata e coi cannoncini, va all'abbordaggio; primo a balzare sulla coperta nemica è il secondo nostromo Giovanni Bottini, detto Capurro e con lui Tazza, Persano, il timoniere Belledonne e tutti gli altri marinai. Il Capurro è mortalmente ferito ma i tripolini, senza più gli ufficiali, uccisi dalla mitraglia, sono sopraffatti e si gettano a mare, molti muoiono mentre a bordo chi oppone resistenza viene passato a fil di spada.

La seconda squadra assale di slancio una goletta, se ne impadronisce in breve tempo e le appicca il fuoco: il vento ora è forte e contrario al rimorchio.

La terza squadra si scompagina, per l'oscurità, poco dopo l'ingresso in porto: Chigi e 22 marinai, sulla barcaccia del *Tritone*, arrancando coi remi e nonostante siano fatti segno dei colpi di fucile da parte di un bovo corsaro rientrato sul far della notte e per questo non previsto nel piano d'attacco, assaltano e incendiano alcune imbarcazioni mercantili, poi due sciabecchi ancorati alla punta della dogana, forzano gli equipaggi a gettarsi a mare. Sopraggiungono dalla porta Dogana circa cinquecento soldati nemici, li lasciano avvicinare, poi li investono con la mitraglia della carronata e coi fitti colpi della moschetteria, in breve li costringono alla fuga lasciando il terreno coperto di cadaveri.

La barcaccia del *Nereide* comandata dal Tanca, assale e incendia l'altra goletta.

La scialuppa del *Commercio* al comando del guardiamarina Tholosano e quella del *Tritone* con il guardiamarina Malaussena, dopo che quest'ultima ha avvisato gli olandesi, giungono in rinforzo e partecipano alla lotta.

Alle quattro di notte tutte le navi nemiche sono in

fiamme, l'obiettivo è raggiunto, il Mameli lancia due razzi e dà il segnale del rientro; i piovasci impediscono una corretta mira ai barbareschi che continuano a sparare e l'intera squadriglia guadagna l'uscita del porto; viene raggiunta da una lancia del *Tritone* con il medico Canobbio che presta i primi soccorsi ai feriti. Alle cinque tutte le imbarcazioni raggiungono le proprie navi, hanno perso un solo uomo e sei sono feriti, uno mortalmente: il soldato Real Navi Micheletti.

Al sorgere del giorno e col rinforzare del vento, la Squadra sarda si allarga bordeggiando dalla costa per prepararsi a sferrare un nuovo attacco; nel pomeriggio, a dieci miglia a Nord di capo Tagiura, viene raggiunta dal brigantino olandese che spara una salva di saluto di 11 colpi; si risponde con un'eguale salva, poi, il suo comandante sale a bordo del *Commercio*. Ai complimenti per la brillante azione compiuta viene risposto che l'intenzione è quella di colpire ancora la città se non ci sarà accordo.

Il brigantino rientra in porto e si ripresenta il mattino successivo portando il console Warrington: ha una proposta da parte del Bey in cui si riconosce la piena validità del precedente trattato rinunciando a tutte le altre richieste.

L'accordo è raggiunto e la bandiera sarda viene alzata sul consolato salutata da 29 salve di cannone della piazza e da 21 della Divisione navale; il console Parodi rientra nel suo incarico.

Il comandante Sivori, accompagnato dal suo Stato Maggiore e dagli ufficiali delle altre navi è invitato a fare visita al Pascià Bey: la cerimonia si svolge con grande solennità, gli equipaggi delle imbarcazioni ricevono gratifiche dal Bey che, a sua volta, è trattato con tutti i riguardi dovuti alla sua carica. Si viene a sapere, in seguito, che il brigantino olandese ha trattato e pattuito col Bey un tributo annuo di cinquemila piastre.

Si rinnovò quindi la sospensiva delle azioni di pira-

teria, senza che avvenisse il pagamento di alcun tributo da parte sarda. Seppellito il Capurro con solenni funerali, alla presenza dei consoli e a spese del Bey, la squadra riparte, verso Alessandria d'Egitto, per proseguire nella sua missione.

Dopo questa azione la pirateria non cessò del tutto e la storia riporta: nel 1825, dopo i fatti di Tripoli, la Regia Marina Sarda intervenne a Tunisi e con la sua presenza ottenne dal locale Bey la restituzione di una nave da carico sequestrata senza valida ragione; nel Luglio 1826 il brigantino *Nereide* venne assalito dai pirati greci, ma fu salvato dalle barche della fregata *Maria Cristina* e della corvetta *Tritone* con le quali stava andando verso Odessa; nel 1830 la fregata *Maria Teresa* partecipò a una azione contro il Bey di Tunisi che creava problemi alla navigazione commerciale.

Con il bombardamento dell'agosto 1830 e la definitiva conquista di Algeri da parte delle truppe di Carlo X di Borbone, Re di Francia, cessò la pirateria algerina. Un mese più tardi anche il Bey di Tunisi sottoscrisse un trattato nel quale rinunciava all'attività corsara. Così pure, pochi giorni dopo, Tripoli firmò lo stesso trattato.

Nel marzo 1833, la squadra navale Sarda bombardò il porto e sbarcò truppe a Tunisi.

Una vicenda che appartiene al XIX secolo, quando ancora un insulto portava al duello e quando ancora le diatribe si risolvevano con le armi.

Il Mediterraneo è un'entità geografica che deve trasformarsi in un'entità culturale dove, pur rimanendo particolarità differenti che caratterizzano le varie regioni, esistono comunità di valori e comunità d'intenti. La cultura del passato, punteggiata anche di lotte, divisioni e dolori, può essere il fondamento del comune progredire verso una vita migliore e, non a caso, costituisce il bersaglio di quanti, privi di cultura e adducendo incongrue motivazioni religiose, tentano di sfregiarla e distruggerla. 

GLOSSARIO

Bovo: imbarcazione a vela con albero e alberetto usata per la pesca e il trasporto materiali.

Carronata: arma da sparo più corta e più leggera di un cannone, usata per tiri a distanza ravvicinata.

Gabarra: imbarcazione a fondo piatto usata per lo sbarco e il trasporto dei materiali, nome generico delle navi da trasporto militari.

Galiota: piccola galea, imbarcazione a remi e vele di uso locale.

Gironi: parte del remo tra l'impugnatura e lo scalmò spesso ingrossata per bilanciare il remo sullo scalmò.

Orecchione: pemi sporgenti dalla canna su cui il cannone può ruotare per variane l'inclinazione.

Surrogare: sostituire una persona temporaneamente.

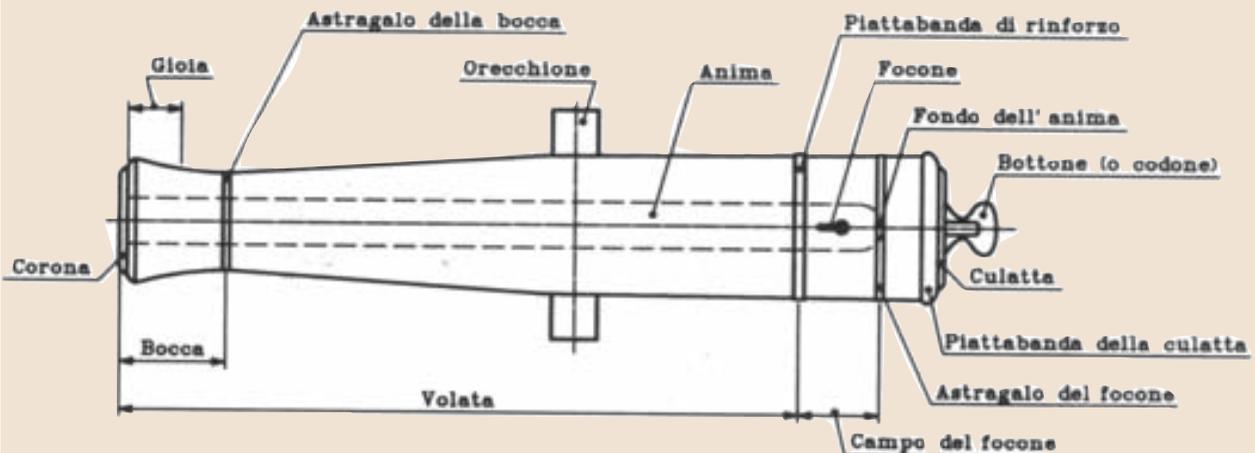
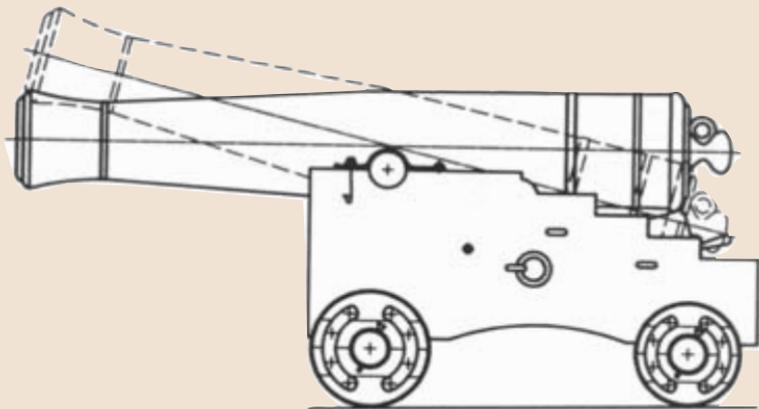
RIQUADRO CANNONI

I cannoni a canna lunga venivano costruiti colando il ferro fuso in uno stampo posto verticalmente in un pozzo scavato nel pavimento dell'officina. Il getto veniva lasciato raffreddare lentamente e solo dopo alcuni giorni lo si estraeva, si toglieva l'anima dalla canna, si pulivano tutte le superfici metalliche per controllare eventuali pecche e, se tutto era a posto, si praticava il foro d'innesco (focone) in corrispondenza dell'estremità posteriore della canna. Per tutti i cannoni, qualunque fosse il loro calibro, la gittata utile era pressoché la stessa, circa novecento metri; quello che faceva la differenza era il peso della palla e questo serviva a classificarli: a palla più pesante corrispondeva maggiore effetto distruttivo ma anche cannone più pesante che andava posizionato più in basso a bordo su strutture più robuste e quindi, per navi in legno, solo su quelle di dimensioni maggiori. Il cannone sparava a tiro teso e l'alzo massimo era di 7 gradi, lo si otteneva spostando il cuneo su cui poggiava la culatta mentre, per la mira, bisognava allineare la nave perpendicolarmente al bersaglio e fare i piccoli aggiustaggi necessari agendo sull'affusto con spranghe di ferro. Poteva sparare palle di ferro pieno, palle in due semisfere, palle con semisfere incatenate (i cosiddetti «angeli»), cartoccio a mitraglia (in cilindri di lamiera).

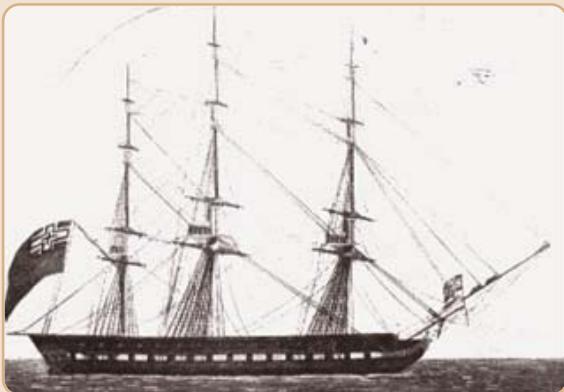
Proietto più leggero significava anche minor distanza per colpire e bisognava considerare anche il rollo della piattaforma.

La procedura per sparare prevedeva una sequenza di operazioni da eseguire con attenzione per evitare che il cannone esplodesse: dapprima si passava una spugna bagnata all'interno della canna per togliere ogni residuo di spari precedenti poi, mentre

il capo pezzo inseriva un lungo ago nel focone, si infilava il cartoccio con la polvere della carica e lo si spingeva in fondo alla canna fino a che il capo pezzo non lo sentiva urtare contro l'ago; era la volta dello stoppaccio che veniva pressato per tenere bloccata la carica; ora si poteva estrarre l'ago dopo aver rotto, con la sua punta, il cartoccio e caricare il proietto, fermato in posizione da un secondo stoppaccio. A questo punto il cannone veniva messo in batteria cioè spinto contro la murata della nave facendo sporgere la bocca all'esterno del portello aperto. Si riempiva il focone con la polvere da innescare fino a farla traboccare sul fornello e si era pronti a sparare; se il bersaglio era lontano si aggiustava la mira poi all'ordine di fuoco tutti i serventi si allontanavano e il capo pezzo avvicinava una miccia accesa alla polvere del fornello e il cannone sparava e rinculava allo stesso tempo. La massa di 2-3 tonnellate schizzava all'indietro di 3-4 metri frenata dal canapo che passava nel golfare sopra il bottone di culatta e si poteva ripetere la sequenza di caricamento; spugna bagnata, ago, cartoccio di carica ecc...; per manovrare i cannoni più grandi erano necessari fino a dieci uomini, numero che scendeva a otto-sei se si passava da cannoni di 32 libbre a quelli di 24-18 e a quelli di 12-9 libbre.



RIQUADRO FLOTTA SABAUDA



Fregata IL COMMERCIO DI GENOVA, 44 cannoni

Comandante CV Francesco Sivori, TV Giorgio Mameli, STV Bargagli, ST battaglia navi Todon, GM Tholosano, GM Di Negro. Costruita su progetto dell'ing. Biga e varata nel cantiere della Foce il 3 Giugno 1817.

Il modello dell'ossatura dello scafo è conservato nel Museo Navale di La Spezia.



Fregata MARIA CRISTINA, 44 cannoni

Comandante CF Luigi Serra, STV Emilio Pelletta, STV G.B.Millelire, GM Carlo Persano, GM Montegrandi. Costruita e varata nel cantiere della Foce il 3.6.1819. La polena è conservata nel Museo Navale di La Spezia; ritrae la figlia del Re Vittorio Emanuele I sposata a Ferdinando II Re delle due Sicilie.



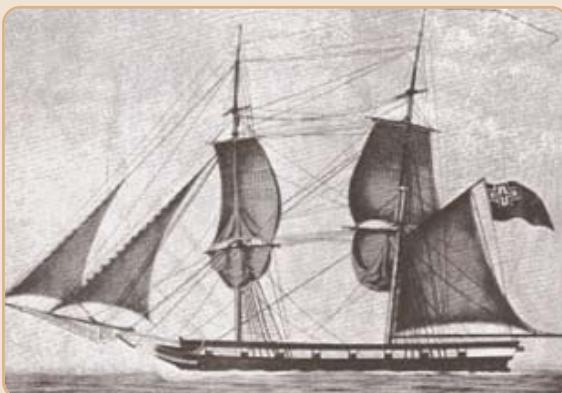
Bandiera della Regia Marina del Regno di Sardegna



Corvetta TRITONE, 20 cannoni

Comandante CC Giuseppe Zicavo, LTV Serra, STV d'Avvare, STV Carlo Corr.Chigi, GM Malaussena, GM Roberti, GM Lechantin.

Costruita e varata nel cantiere della Foce il 1 Dicembre 1816.



Brigantino NEREIDE, 14 cannoni

Comandante Maurizio Antonio Di Villarey, STV Tanca, GM Doderò, GM Villafalletto.

Costruito su progetto dell'ing. Biga, varato nel cantiere della Foce il 21 Novembre 1818.

Più quattro bastimenti mercantili.

TRIPOLI

La città di Tripoli era costruita alla base di una penisola o meglio da un insieme di isolotti e scogli che si protendono, dalla costa africana e paralleli a essa, verso nord-est e che racchiudono il porto: a difesa di questo ci sono quattro forti (il Nuovo e lo Spagnolo sulla scogliera, l'Olandese e l'Inglese sulla riva) armati con 95 cannoni in buono stato e 45 cannoni meno efficienti, ma ancora impiegabili, che incrociano i loro tiri su acque rese pericolose da secche e scogli.



Tripoli - Il Castello

Tripoli, il castello residenza del Bey -
Cartolina italiana del 1930.

La città fu conquistata dagli ammiragli turco-barbareschi Sinan e Dragut. Nel 1557 Dragut divenne Bey di Tripoli e il porto fu base di navi che atterrivano le marinierie cristiane. Diversi tentativi di riconquistarla non ebbero buon esito, ricordiamo quello di Filippo II di Spagna del 1560 e quello della flotta inglese del 1675. Nel 1711, Ahmed Karamanli, un ufficiale giannizzeri di origine turca, si impadronì della città e, assunto il titolo di Bey, stabilì un governo semi-indipendente dal Sultano.



Navi olandesi nel porto di Tripoli nel 1650.

con un trattato per il quale il Bey rinunciava alle sue pretese ma otteneva 60.000 dollari per il riscatto dei prigionieri. Nel 1815, a seguito delle violazioni al trattato e per riscattare l'umiliazione del 1805, gli Americani attaccarono nuovamente Tripoli e costrinsero il Pascià ad aderire alle richieste degli Stati Uniti.

Nel 1825 Tripoli, per la violazione degli accordi sulla pirateria, fu in guerra con il Regno di Sardegna. Dieci anni dopo quest'ultima vicenda, nel 1835, i Turchi, intervenendo in una lotta intestina cittadina, riuscirono a riassumere la gestione diretta del potere e lo mantennero fino all'intervento italiano del 1911 quando l'Italia dichiarò guerra alla Turchia il 29 settembre e successivamente occupò la città il 5 ottobre.

L'ingresso in porto richiede il continuo uso dello scandaglio e non è possibile addentrarsi fino in fondo per i bassi fondali. La città è cinta da mura in cui si aprono solo tre porte: quella a sud, vicino al castello del Pascià, che dà accesso all'interno del territorio e due verso il porto: quella dell'Arsenale (vicino al castello) e quella della Dogana verso il porto commerciale.



Tripoli nel dettaglio di una mappa veneziana del 1567.

La reggenza di Tripoli, a causa delle sue pratiche piratesche, venne coinvolta in un conflitto con gli Stati Uniti. Nel maggio 1801 il Pascià richiese un aumento del tributo (83.000 dollari pagati fin dal 1796) al governo americano per la protezione dei suoi commerci. La richiesta venne respinta e fu inviata una flotta a imporre il blocco navale a Tripoli. La guerra si protrasse per quattro anni, costò agli Stati Uniti la perdita di una fregata e la cattura del suo intero equipaggio, per poi concludersi nel giugno 1805



L'incendio della fregata americana
PHILADELPHIA.