

Un corsaro italiano

Autore: Claudio Severi

I vari trattati tra la Francia Napoleonica e le altre potenze europee, in primo luogo l'Inghilterra non avevano certo portato la pace in Europa. Il trattato di Amiens (25 marzo 1802), tra Francia e Inghilterra, era durato solo un anno in quanto già nel maggio 1803 quest'ultima aveva ripreso le ostilità mentre le altre potenze formavano varie coalizioni, seppure con nessun successo.

In questo contesto si colloca il cosiddetto decreto di Berlino (21 novembre 1806) con cui Napoleone tentò di impedire l'importazione nell'Europa continentale di merci inglesi col blocco delle isole Britanniche. Le premesse di questo decreto sono naturalmente tese ad addossare le colpe della guerra agli Inglesi e val la pena riportarlo¹ per meglio comprendere i fatti che andiamo ad esaminare. Questo decreto fu rafforzato quello di Fontainebleau (13 ottobre 1807) e dal primo e secondo decreto di Milano.

Ancor prima del decreto di Berlino, si era sviluppata la guerra di corsa sia da parte dell'Inghilterra sia della Francia e dei suoi alleati. Basti pensare che tra il 1803 e il 1813 agirono 156 navi corsare di Saint-Malo (con scarso successo: solo 170 prede) mentre da parte inglese tra il 1803 e il 1806 furono impegnati ben 47.000 uomini nella guerra di corsa^a. Anche il governo italiano dell'epoca, soggetto com'era alla Francia, si servì allo scopo di legni armati "in corso". Tale tipo di attività era già stata prevista ben prima del decreto di Berlino in vari decreti o regolamenti per la marina, ad esempio quello dell'8 agosto 1803, ma il "corsaro" di cui parleremo fa sempre riferimento al Decreto/Regolamento per la Marina del 27 febbraio 1806² relativo proprio alla "Patenti di Corso".

Alla fine del 1812, avvalendosi delle possibilità previste dal decreto citato, Felice Antonio Paul, economo dell'ospedale militare di Ancona, ottenuta la lettera di marca n° 81, armava in corso in Ancona la speronera^b "La Frezza" ponendola al comando del capitano Domenico Buscia di Giacomo. La nave portava uomini d'equipaggio N° 35. Aveva cannoni N° 3, tromboni 6, fucili 45, pistole 15, Sciabole 35, Munizioni da guerra, viveri per tre mesi. Il capitano Buscia non era ovviamente un emulo di Sir Francis Drake e le prede non erano galeoni spagnoli carichi d'oro conquistati con arrembaggi all'arma bianca ma, più modestamente, piccole navi mercantili cariche di mercanzie varie.

L'epoca scelta dal Paul per armare il suo corsaro non fu certamente la più felice: nel giugno 1812 Napoleone aveva iniziato l'invasione della Russia, nel luglio si era riformata un'alleanza russo-inglese, in dicembre i prussiani che, al comando del generale Yorck, combattevano per l'impero Francese stipularono una pace separata con la Russia e così via. Come se non bastasse la zona di operazioni, l'Adriatico meridionale, era presidiato dalle forze navali inglesi dato che questa potenza controllava l'isola di Lissa e le isole Ionie per non parlare di Malta; e la flotta francese, nonostante la ricostruzione dopo le batoste di Trafalgar e Cadice, non pare fosse molto presente.

Finite le premesse sulla situazione storica e normativa in cui si svolsero i fatti, andiamo a raccontarli, lasciando la parola proprio al capitano Buscia (o meglio al suo giornale di bordo) che, finalmente,

il 30 novembre 1812 salpa da Ancona colla sua nave. Ho trascritto anche parti di scarso interesse militare per dare ad un (ipotetico) lettore interessato un'idea della terminologia marinaresca e delle tecniche di navigazione dell'epoca.

^a Vedi: Storia del mondo moderno, a cura di Charles William Gawley – Cambridge University Press – vol. IX.

^b Speronera (Venez.) v. Speronara: (Term. Ant.) "Piccolo bastimento, talvolta senza coperta, a vela latina e a remi; di prua sottile, lunga e speronata; per uso di piccolo commercio, e per portare dispacci e passeggeri: comunissimo legnetto nelle marine siciliane e calabre". Detta anche Speroniera. Dizionario di Marina Medievale e Moderno – Reale Accademia d'Italia – 1937.

Per una estesa trattazione di questo tipo di imbarcazione vedi: Joseph Muscat – The Xprunara – Ed. pin- Malta – 2000. Dato l'equipaggio e l'armamento della Frezza suppongo che fosse tra le più grandi speronere costruite.

Partenza d'Ancona

Dalla Domenica 29. Al Lunedì 30 9bre 1812

Essendo dati fondo in rada d'Ancona uniti a 5 Regie Corriere, il vento Fresco soffiava al Greco, e tramontana, l'Aria alquanto serena, al tramontar del Sole il vento ha abbonacciato. L'Equipaggio si è radunato a Bordo. Tutta la Notte piccola bava, al Lebeccio Aria serena, alle ore 6 A.M. si siamo posti alla Vela assieme colle sud.^{te} Corriere, ed alcune Barche Mercantili, la Bava era passata al Maestro, e aiutavamo colli remi. Alle ore 8. A.M. essendo fuori del Travo abbiamo scoperto al largo una vela, la quale siamo andati a riconoscere, essa proveniva da Civitanova ed era diretta per Ancona. Abbiamo di bel nuovo raggiunte le Corriere.

Dal Lunedì 30 9bre al Martedì 1^{mo} Dbre 1812

*Il vento Manevole da Maestro, aria serena, e Mare soave, al tramontar del Sole il vento ha abbonacciato, ed eramo [sic] per traverso^c di pedaste. Tutta la notte aria serena, qualche volta ci dava la Bava di terra, e aiutavamo coi remi. A mezzanotte abbiamo riconosciuto per prua un Trabaccolo d'Ancona diretto per Corfù, alla mattina istesso tempo, eravamo dirimpetto a Silvi, ed abbiamo scoperto per prua un Convoglio che veniva verso Maestro, esso fu riconosciuto amico; il Padrone di un Trabaccolo Italiano ci annunciò che il giorno precedente si era veduto un Trabaccolo fuori la Pena Del Guasto [Penna di Vasto?], il quale dubitava che fosse un Contrabbandiere. I Telegrafi annunciarono i Nemici in vista, alle ore 9 antimeridiane la Guardia ha scoperto due vele nella parte di Levante, abbiamo **devan** [?] stato le tre Regie Corriere nostre conserva, ch'erano dirette per Corfù, le altre due erano rimaste in dietro, essendo pel traverso di Ortona abbiamo spedito il nostro Cavicchio in terra per prendere lingua^d. Al suo ritorno hanno detto che vi erano fuori un Brich^e, ed un Bovo^f Nemico, quelli appunto che avevamo scoperti. Continuassimo la nostra rotta a Sirocco. Alle ore 12 Merid.^{ne} si è posta una piccola Bava al Greco, e Tramontana, abbiamo veduto che le Corriere prendevano il porto d'Ortona, eccettuato un Trabaccolo del Convoglio che seguì la nostra rotta.*

Dal Martedì 1^{mo} al Mercoledì 2 Dicembre

Continua il vento piccolo a Greco, e tramontana aria fresca. Alle due P.M. avendo scoperto una vela per prua, e che si dirigeva al Maestro abbiamo armato la palamenta^g per raggiungerla prima del tramonto del Sole. Alle ore 4. P.M. abbiamo avvicinato il Legno a tiro del Cannone, e che trovavasi al disotto della Torre del Sangue negli Abbruzzi; abbiamo issata la n^{ta} Insegna Italiana, assicurandola con un tiro di fucile; questa manovra fece sì che la barcaccia del Legno inseguito si distaccò dal suo Bordo prendendo la direzione verso Terra; sul dubbio che la nostra Insegna non si avesse potuto distinguere, e che il timore avesse caggionata la fuga dell'Equipaggio di quel Bastimento abbiamo posto all'Orsa, ma inutilmente. Viddimo la Lancia approdare in Terra, e sbarcare diverse persone armate da Fucili, che presero il Monte; spedissimo subito il nostro Caicchio armato a quella parte del Legno, e dello sbarco per eccitare i Fuggiaschi a ritornare a Bordo, e sapere da essi di quale Nazione, e che Genti essi fossero; in quel mentre ci accostassimo anche noi, ed abbiamo con il Porta voce intimato a quelle persone che si vedeano in terra di ritornare al Bordo. La loro risposta fù che egli erano Controbandieri Inglesi, uno solo discese

^c Essere al traverso: di un faro, di una punta di terra, di un segnalamento, ecc.; rilevarli in direzione del traverso. ... e cioè che il loro rilevamento è perpendicolare alla direzione della rotta. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^d Prendere lingua (ant.): fare i segnali di intelligenza. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^e Brick: Forma straniera data, insieme a Bric, Brig e Brik, dal Gugliemotti per Brigantino. Brig è la versione inglese. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^f Bovo: Piccolo bastimento da carico a due alberi verticali: quello di maestra a calcese a vela latina, quello di mezzana piccolo e molto a poppa, con randa, o vela latina; con albero di bompresso, fornito di vari fiocchi. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^g Palamento/a: La dotazione di remi di remi di un'imbarcazione.

sulla Spiaggia, e saltando nella Barcaccia con un Fucile in mano si rese all'obbedienza. Da questo Individuo nominato Antonio Sposito seppimo che il Trabaccolo di cui non sapeva il nome, e che abbandonato toccava già la Spiaggia era Controbandiere Inglese, partito da Lissa carico con 36 Sacchi di Zucchero, 5 Sacchi di Vallonea, e un sacco di Caffè, che il suo Equipaggio era di 10 persone, compresi il Parone, il Mercante ed una Donna, che il nome del Padrone non poteva ricordarsene, ma che credea si chiamasse Donato Campobasso; che il discarico de' Generi dovea farsi tra Ortona ed il Guasto, e che lui, come Marinaro a Bordo, era di Nazione Napolitana. Fecimo allora che il medesimo gridasse a quelli ch'erano in terra di venire a Bordo; ciocchè fu inutile. Si posimo adunque colla prua verso terra in atto di proteggere il nostro Caicchio, ch'era andato per prendere il Trabaccolo, che come si è detto toccava la Spiaggia, e così impedire gli oltraggi, che poteano fare gli ostinati, ch'erano in terra. Alle ore 4³/₄ fu preso al rimurchio il detto Legno, prendendo la nostra rotta verso Ortona, ove alle ore 11.½ P.M. ancorassimo, trovando in quel Porto le tre Regie Corriere Italiane. Il tempo tutta la notte annuvolato, con piccola Bava da Lebeccio. Al far del giorno si è fatto porre alla Vela il Legno predata diretto da Felice Povitato munito della lettera di Cap.^{no} Conduttore ed assistito dalli Marinari Agostino Pelato, e Luigi Cassetta, ponendovi anche il Marinaro Prigioniere, coll'ordine di portarsi in Ancona; gli si consegnò pure un plico contenente il Processo verbale di preda indirizzato al Sig. Sindaco, e Cap.^{no} del Porto del detto Ancona. Subito dopo abbiamo anche noi dato alla vela colla Bava al Lebeccio, tempo annuvolato, e direzione al Sirocco. Alle 6½ A.M. abbiamo visto partire dal porto di Ortona le tre Corriere Italiane con alcune Barche Mercantili, che seguitavano la nostra rotta; alle ore sette abbiamo riconosciuto per prua un Convoglio di Barche Mercantili Napolitane ed Italiane, che si dirigevano a Maestro. Alle ore 11.½ antimeridiane, essendo per traverso della penna del Guasto l'osservatore del Telegrafo ci gridò che si era veduto sopra Termoli un Trabaccolo senza dubbio Contabandiere; la Bava da Lebeccio era cessata e l'aria imbrogliata, abbiamo armato il palamento per giungere il più presto possibile a quella parte.

Dal Mercoledì 2 al Giovedì 3 Xbre 1812

Calma, e vogando alla volta di Termoli. Le Corriere Italiane hanno preso il porto del Guasto. Alle ore 5½ pomeridiane abbiamo preso l'ancoraggio dei pantani, uniti ad un Trabaccolo d'Ancona diretto per Corfù. Attrovavasi in detto Porto il Trabaccolo d'Ancona diretto dal Padrone Dom~co Sghiezza, il quale giorni prima fu cacciato da un Sciabecco Inglese che lo costrinse a gettarsi sulla Costa. Esso Padrone ci ha dato l'avviso del Trabaccolo Controbandiere, che si era tenuto tutto il giorno precedente sopra termoli, e che la sera poi avea fatto rotta verso Scirocco. Alle ore 8. P.M. un fanale che si è visto fuori la bocca del Porto, ci ha fatto armare la Lancia per andarlo a riconoscere; era una Bilanza^h Napoletana carica d'olio, che si dirigeva a questo ancoraggio. Il tempo si è schiarito, e tutta la notte la Bava quasi calma da Lebeccio; al fare del giorno l'Aria si è annuvolata, con la medesima Bava abbiamo dato alla vela uniti al Trabaccolo diretto per Corfù con la rotta al Scirocco aggitando qualche volta con i remi. Alle 8. A.M. abbiamo parlato con due Barche Napolitane proveniente da Monopoli, e che andavano a Maestro. Esse ci hanno detto che verso il Monte di S. Angelo si erano visti diversi Legni Nemici. Sino a mezzo giorno stesso tempo.

Dal Giovedì 3. al Venerdì 4. Detto

Calma, e tempo annuvolato. A 1. ora P.M. siamo per il traverso di Fortore, e coi remi ci dirigemmo verso Puntadea. Alle ore due e mezza abbiamo presa la rotta sopra l'Isola dei Tremiti. Alle ore 4. la bava si è posta al Ponente variabile al Libeccio aggitandola sempre coi remi. Alle ore 5. il vento rinfresca con piccola pioggia. Alle ore 5.½ a terrati sopra i tremiti, e costeggiamo per attaccare il Porto. Alle ore 6. si siamo ancorati sotto la Fortezza trovandoci un Trabaccolo di Rimini. Alle ore 8.½ forte Pioggia con vento fresco al Greco tramontana. Abbiamo calata

^h Forse voce locale per Bilancella, barca da pesca, più piccola della tartana, con un solo albero a vela latina e un buttafuori per un fiocco.

l'intenna, e fissata la Guminaⁱ. Tutta la notte tempo stesso. Al fare del giorno continuò il medesimo tempo. Abbiamo posto una Cima in Terra, ed avendo salpato ci siamo tirati più dentro del Porto. Alle ore 9. A.M. più forte il vento con gragniccola; il Cap^{no} è andato alla Sanità per farsi riconoscere. Alle ore 11. il tempo si è schiarito, conservandosi il vento a l'istessa parte. E così seguitò sino a mezzo dì.

Dal Venerdì 4. al Sabato 5 Detto

Il vento meno forte al Greco tramontana, aria serena, comparisce un Trabaccolo Italiano, che si tiene alla trinca in faccia di questo porto. Si è spedita la Lancia in Terra per far l'Acqua. Alle ore 3. P.M. pone alla vela il Trabaccolo di Rimini diretto dal Pad.ⁿ Giuseppe Varmati per Corfù; egli si unisce a quello che sta fuori alla trinca^j, e fanno rotta per Sirocco. Alle ore 5.¾ riprendono a questo ancoraggio li sud.^{ti} Trabaccoli, che dicono aver scoperta una Vela, che gli dava Caccia. Il Vento sempre più molise. Alle ore 11.½ la Bava passa al ponente, entra in questo porto un Trabaccolo di Rodi con bandiera Napolitana carico di diversi Generi, diretto dal Paron Matteo Luciani per Trieste, e ci da notizia che verso matinata si era veduto giorni sono, secondo la relazione, che avea avuta un Sciabecco nemico. Il vento varia a libeccio, manevole, aria serena. Al far del giorno il vento passa all'Ostro. Si da mezza banda al Bastimento per pulirlo. Alle ore 9. A.M. si scopre un Legno quadro^k nella parte di l'Ostro, che si dirige verso questa Isola. Alle ore 10.½ si termina di pulire il Bastimento dentro, e fuori; il Telegrafo ci annuncia il Nemico in vista. Il Legno scoperto, che si riconosce per un Brich è venuto in una distanza di 4 miglia in circa da questo Porto, si è posto all'Orza per attendere 2 della sua imbarcazione, che venivano dalla terra ferma, e poscia ha fatto rotta a Maestro e tramontana. Nissuna altra novità il rimanente della giornata.

Seguono alcuni giorni di sosta alle Tremiti con cattivo tempo e senza particolari avvenimenti, salvo il 14 dicembre in cui si ha un avvistamento: All'ore 8. A.M. l'Uomo ch'era in osservazione sull'Isola à scoperto una Vela nella parte di Lebeccio. Il Cap.^{no} è disceso a Terra, ed ha rilevato in vece di una Vela due paranze, che correvano la Costa della Puglia verso il Maestro.

Finalmente il 18 dicembre si appresta a ripartire, ma si verifica un inconveniente: Abbiamo fatte le disposizioni per la partenza. Nel salpare il Ferro grande si è rotto il fuso a mezzo, di modo che siamo stati costretti di andare colla Lancia sotto la Grippia^l, ed abbiamo salpato le marre del Ferro medesimo, ch'erano rimaste in Acqua. Poscia si siamo armeggiati per prendere delle misure, onde provvedersi con altro Ferro molto necessario a Bordo. Alle ore 9 A.M. Vento piccolo, e manevole al Lebeccio, Aria bella e Mare tranquillo.

E ora bisogna procurarsi un'altra ancora ...

Dal Venerdì 18. al Sabato 19. Dbre.

Bellissimo tempo con Bavicelli al Maestro. Il Cap.^{no} ha scritto al Comandante l'Isole di Tremiti, facendogli conoscere l'urgenza di un Ferro per rimpiazzare quello che si è rotto. Esso Comand.^{te} unito al Cap.^{no} del Porto si è portato a Bordo, ed ha verificato il fatto. Il Cap.^{no} del Porto è andato a Bordo di una delle Barche di Rimini, che attrovansi in questo ancoraggio, diretta dal Paron Giuseppe Valmassia, ov'esiste anche il principale Sig. Mancini, e si ha fatto rimettere un Ferro per servirsene sino a che si fosse rimediato con un altro, ch'esiste in Terra. ...

ⁱ Gumina: (Term. sec XVII). V. Gómena. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^j Alla trinca: serrare il vento (vedi alla cappa), andatura con diminuzione della superficie velica. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^k Legno quadro: bastimento a vele quadre. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^l Grippia: cavo che si lega per un capo al diamante dell'ancora e per l'altra a un gavitello o galleggiante. ... comunemente si usa per indicare, mediante il gavitello, il punto del fondo del mare dove l'ancora si trova. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

Finalmente il problema dell'ancora viene risolto, ma intanto il nemico è in vista!

Dal Sabato 19. alla Domenica 20. Detto.

Bava piccola all'Ostro, variabile al Scirocco, tempo fresco. Al tramontare del Sole calma. A mezza Notte il Vento si è posto alla Tramontana fresca con pioggia. Abbiamo posto un Provese^m in Terra verso Levante, ed abbiamo dato fondo all'Ancora, che abbiamo avuta in prestito nella parte di Ponente. Nel medesimo tempo entra in questo Porto un Convoglio proveniente da Brindisi di Barche Italiane e Napolitane cariche di Olio. Al far del giorno il Vento passa al Maestro piccolo. L'Uomo che è in osservazione sull'Isola scopre una Vela per Maestro. Il Capitano è disceso in Terra, ed ha rilevato un Sciabecco Nemico, che porta verso il Greco. Il Telegrafo ha esposto Bandiera rossa. Alle ore 8. A.M. calma. Il Padron Giovanni Maria Grassoni di Ancona, Direttore del Trabaccolo appartenente al Sig. Passano, facente parte del convoglio sud.¹⁰ mi ha rimesso un ferro per rimpiazzare quello che mi si è rotto il giorno 18. corrente. Ho rimesso al Padrone medesimo il mio Ferro rotto, con una lettera, indirizzato il tutto al Sig. Paul Armatore. Ho consegnato al Padron Valmassia di Rimini quello che mi avea dato provvisoriamente. Se non fosse stato per il riscontro favorevole del Padron Grassoni le fervide mie preghiere, e rimostranze non avrebbero servite al detto Parone per soccorrermi del Ferro, di cui potea disporre sen'alcun timore, anzi si volea protestarsi degli avvenimenti, che poteano succedere nel suo viaggio se il detto Ferro si fosse tolto colla Forza. Il Ferro che ci avea offerto il Comand.¹⁰, e che attrovasi a terra non fu servibile per la sua estrema piccolezza. Sino a mezzo giorno continuò la calma e l'Aria densa.

Dalla Domenica 20. al Lunedì 21. Detto.

Calma, e Aria densa. Al tramontare del Sole istesso tempo. Il Sciabecco nemico è distante circa miglia tre in tramontana di questa Isola. Tutta la Notte Venti piccoli variabili dal Scirocco al Levante con minuta pioggia. Al far del Giorno calma e tempo annuvolato. Il Telegrafo ha inalberata la Bandiera rossa. Il Capitano è disceso a terra, ed ha rilevato il Sciabecco nella parte di Tramontana, che andava a Ponente, ed una Fregata nella parte di Greco, che veniva al Lebeccio. ...

Al tramonto però lo Sciabecco scompare dalla visuale mentre la Fregata, fatto il giro dell'isola e passata davanti al porto, se n'è andata per i fatti suoi! La sorveglianza però non soddisfa il Capitano...

Dal Martedì 22. al Mercoledì 23. Decbre

... Alle ore 2 P.M. si sono posti alla Vela li due Trabaccoli Italiani diretti per Corfù. L'Uomo, ch'è in scoperta annunzia una Vela nella parte di Ostro Sirocco. Il Capitano è disceso sull'Isola, ed ha rilevato che questa, alla distanza di circa miglia sei, è un trabaccolo, che porta al Sirocco e Levante. Esso Capitano si è formalizzato coll'Uomo, ch'è in scoperta per non averlo avvisato a tempo, perlocché non si era più in caso di andarlo a riconoscere. ...Al far del Giorno si è fatta la manovra del Cannone. Alle ore 10. A. M. si sono scoperte due Vele nella parte di maestro, che portavano al Sirocco. Il Capitano l'ha riconosciute per due Trabaccoli Mercantili forse partiti da Ancona. ...

E finalmente si parte, anche se le condizioni non sono molto propizie!

Dal Mercoledì 23. al Giovedì 24. Detto

^m Provese: cavo da ormeggio o da tonneggio che parte dalla parte prodiera della nave. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

Piccolo Vento al Maestro e Tramontana, aria serena con Mareta di stesso vento. A una e mezza P.M. abbiamo dato alla Vela prendendo la direzione al Greco. I due Trabaccoli scoperti sono all'Ostro dei Tremiti in distanza circa miglia una, continuando la loro rotta al Scirocco. Alle ore 4. P.M. abbiamo fatto li seguenti rilievi al compasso corretto

L'Isola dei Tremiti, Ponente quarta, Lebeccio, la Punta di Viesti, Scirocco, e Levante, e la Pianosa Greco quarta Tramontana.

Il Vento si era tirato più a Tramontana, e portavamo a Greco $\frac{1}{4}$ Levante. Alle ore 7. P.M. il Vento rinfresca. Alle ore 11. P.M. eravamo per il traverso della Pelligosa, distante miglia 3. in circa. A mezza Notte molise il Vento, che passa al Greco e Levante e si fa portare al Sirocco, rimanendo il Mare agitato da Maestro e Tramontana, e la corrente andando rapidamente in Levante. Alle ore 2 A.M. abbiamo virato Vento in poppa prendendo il Bordo verso il Maestro; in quel mentre ha abbonazzato il Vento, e ci tracassava il Mare. Alle ore 2. $\frac{1}{2}$ abbiamo armato il palamento, onde guadammiasimo la Peligosa, della quale eravamo distanti circa miglie 10, essendo l'intenzione del Cap.^{no} di non trovarsi al far del Giorno esposto in Canale. Alle ore 3. A.M. si è posta la Barca al Maestro, continuavamo a vogare con la Prora al Vento per accostarsi della Peligosa. Alle ore 3. $\frac{3}{4}$ ha abbonazzato la bava. Il Cap.^{no} avend'osservato che la corrente del Mare non gli permettevano di avvicinarsi alla Peligosa, perciò ha fatto vogare verso il Greco. Alle 4. A.M. abbiamo imbrogliato la Maestra. Alle ore 4. e $\frac{1}{2}$ si è posata la bava piccola al Greco e Tramontana, si è fatto Vela alla Maestra facendo rotta al Levante, ma la Bava sempre più scarseggiava e alle ore 5. $\frac{1}{4}$ A.M. essendo venuta al Levante abbiamo sempre con l'aggiata dei remi fatto rotta sopra la Peligosa, ove abbiamo ancorato alle 8. A.M., ch'è passata la bava al Scirocco piccolo, e tempo sereno. Il Cap.^{no} unito ad un Ufficiale è disceso in terra per fare la Scoperta. Si è imbarcato un poco di Savorra. Esso ha scoperto essendo sulla cima del Monte i seguenti legni

In Tramontana tre Bastimenti Quadri, ed un Trabaccolo

In Greco tre altri Bastimenti quadri

Li tre primi Legni quadri che si tengono sotto l'Isola della Cassa. Il Trabaccolo, che si dirigeva sulla Peligosa ha puggiatoⁿ sull'Isola di Lissa.

Gli altri tre Legni Quadri, che portano all'Ostro, e Lebeccio, tutti questi su apparenza mercantile.

Qui si vede come la prudenza poté più dell'audacia ... e si mostrano alcune tecniche di navigazione.

...I tre Bastimenti suddetti sono distanti circa miglia cinque, e tengono sempre il medesimo Bordo. Abbiamo osservato che li tre altri Legni veduti per la parte di Tramontana rangiavano^o la costa della Dalmazia. Al tramontare del Sole il Vento ha variato al Levante fresco con piccola pioggia, ma di poca durata. Il Cap.^{no} non ha creduto prudente andare a vistare i tre Legni vicini, peroché si era sopravventati oltre modo. Alle ore 4. $\frac{3}{4}$ P.M. abbiamo posto alla Vela, facendo volta al Greco e Tramontana, alle ore 5. $\frac{1}{2}$ il Cap.^{no} ha fatto poggiare per prendere di bel nuovo la Peligosa, giacché il tempo non presaggiva bene, e che il vento non si prometteva di sopravventarsi all'Isola di Lissa. Alle ore 6. Il Cap.^{no} avendo creduto opportuno di non ridursi alla Peligosa per la pessima posizione ha fatto porre all'Orza^p, aperti alla sinistra, poscia ha fatto mutare di brasia, aperto alla destra, il Vento sempre da Levante. Alle ore 8. $\frac{1}{2}$ abbiamo preso una ...[?] di traserogli alla Maestra, e posto il piccolo Flocco; a mezza Notte eravamo tra l'Isola della Cassa, e quella di Lissa, quando per prua a sopravvento a noi abbiamo scoperto due Vele che di tratto, in tratto fra

ⁿ Puggiare v. Poggiare: ha vari significati, es: dirigere un bastimento, facendo in modo di allontanare la prora dalla direzione del vento, per riceverlo con angolo più favorevole al cammino, o per schivare un bastimento o altro ostacolo sopravvento. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^o Rangiare (Term. ant.): rangiare la costa; randeggiare: manovrare con frequenza la randa; far camminare la nave a forza delle vele di randa; navigazione a bolina stretta.- Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^p All'orza: con la prua verso il vento quanto più è possibile.

essi si segnalavano. Il Vento forte, aria minacciosa, abbiamo puggiato, e per mezza ora abbiamo fatto rotta all'Ostro, e Lebeccio per allontanarli. A mezza ora A.M. si siamo accorti che i Legni predetti seguitavano il nostro camino, abbiamo messo in puppa con la prua al Ponente. A un ora abbiamo posto di bel nuovo all'Orza aperti alla destra per attaccare la posta [costa?] della Dalmazia. Alle ore 2.½ eravamo arrivati tra l'Isola di Lissa e quella di Busa, e alle ore 3 essendo dirimpetto al Porto Camisa siamo rimasti in calma, abbiamo per tre volte veduto far segnali con lumi verso il detto Porto; si sono armati i remi, mollato i terserogli⁹ alla Maestra, issato il gran Flocco, e tenendo sempre la direzione verso la Dalmazia, alle ore 3.½ il Vento si è posto piccolo ancora al Levante. Il Capitano dubitando di non poter acquistare prima di giorno un Porto della Dalmazia, e temendo di essere allora esposto in Canale alla Vista di Lissa, ha fatto pugiare per sortire dal Canale, ed abbiamo posto la Prua all'Ostro Sirocco, aperti alla sinistra. Alle ore 4. Il Vento ha forzato nella parte del Greco con Mare Grosso, e tempo minaccioso. Alle ore 7. abbiamo scoperto la Peligosa, si è ammainata la Maestra e incrociato il trevo^r. In questo mentre si è scoperto un Legno Quadro verso Levante, che andava con il Bordo verso la Dalmazia. Alle ore 9. abbiamo amagnato il trevo, e fatto vela alla Maestra con una mane di traserogli per acquistare il riparo delle Peligosa; alle ore 12. M. abbiamo ancorato all'Ostro di questa Isola, ponendo il provese in Terra.

Non bastava l'ancora, ora si rompe anche il timone...

Dal Venerdì 25. al Sabato 26. Dbre

...Il tracasso che avemo fatto in Mare ha fatto molare un poco d'Acqua al Bastimento, ciò che previene dal Mascolo del timone che si è mosso. Il Capitano essendo stato avvertito che il fondo dove si era ancorato era segnato ha fatto salpare fodrao [?] il Cavo di Ferro, e ponergli degli roccetti [rocchetti?] per sollevarlo dal Fondo, dopo di che ha fatto di bel nuovo dar Fondo. Alle ore 3. P.M. abbiamo dato alla Vela con due mani di tresarogli, prendendo la direzione al Ponente e Lebecio.

La mattinata passa scansandosi prima da Pianosa e dopo un po' di evoluzioni trovandosi in vista della Puglia e di Pieschi per poi risalire verso le Tremiti e Pelagosa. Finalmente il sabato pomeriggio si vede una possibile preda ... ma si tratta di un buco nell'acqua!

Dal Sabato 26. alla Domenica 27. Detto

... Alle ore 3.½ si è scoperto un Trabaccolo nella parte di Ostro, che veniva col bordo in fora, ci abbiamo posto la Prua sopra, esso ha appoggiato in Terra, e gli abbiamo fatto un tiro di Splinguardo isando la nostra Insegna Italiana, ma questo ha continuato di andare a terra, ed abbiamo fatto rotta al Greco Levante, la punta di Viesti ci rimaneva al Sirocco Levante.

Stando così le cose il Capitano arriva al porto di Vieste alle 7 di sabato pomeriggio ove attracca con due ancore. Ivi fa rifornimento di un barile di vino e carne fresca e, avendo saputo che nel golfo di Manfredonia vi era un Brick armato e due altri legni contrabbandieri, la domenica mattina salpa per Porto Novo, *armando il Palamento e facendo Vela al Flocco e alla mezzana*, ove giunge alle 11 di domenica. Il Capitano invia un uomo al Monte Barone per vedere se vi erano veramente nel golfo di Manfredonia il Brick e i due legni, supposti contrabbandieri, ma costui riferisce che vi sono solo due barche che vi avevano dato fondo.

L'occupazione principale risulta quindi quella di riparare il timone: ... *Alle ore 7.½ A.M. [di lunedì 28 dicembre] si è cominciato a porre del peso sopra la prua, onde sollevare la poppa del Corsaro, e riconoscere lo stato del Mascolo del Timone, che abbiamo in fine trovato aver bisogno*

⁹ Terserogli: forse Terzaroli: ciascuna delle porzioni di una vela che si può sottrarre all'azione del vento per diminuire la superficie esposta. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

^r Trevo: Quella vela quadra più bassa e più grande che è la prima delle tre, spiegate ordinatamente sullo stesso albero. Negli antichi bastimenti a remo era una vela quadra di fortuna. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

di riparazione perrocché uno dei perni del medesimo si era quasi dispassato^s, e gli altri erano laschi, locché ci aveva fatto molare Acqua. Abbiamo rimediato per il momento, e poi si siamo di nuovo posti in ordine.

Altro colpo mancato ... ma finalmente viene riparato il timone.

Dal Lunedì 28. Al Martedì 29. Dbre

... Alle ore 2.½ si siamo posti alla Vela armando il palamento, e con la direzione verso il Monte S.^l Angelo, alle ore 3.¼ abbiamo scoperta una Vela, che sortiva dalla punta di detto Monte, che andava in fuori. Si è posta una piccola Bavicella da Scirocco, e con la Vela, e l'ajuto de' Remi abbiamo fatto gli sforzi possibili per raggiungerla. Alle ore 4.½ gli siamo arrivati a Bordo; essa ha inalberata la Bandiera Francese, e noi la nostra Insegna Italiana; gli abbiamo gridato con portavoce di venire a bordo con le sue Carte. Il Parone direttore della Barchetta nominato il S^t Antonio, chiamato Stefano Betesricu di Nazione Illirico, e proveniente da Molfetta carico di diverse Mercanzie diretto per Spalato lo abbiamo trovato esatto, e gli si è dato libero passaggio. ...

La navigazione prosegue verso il porto di Barletta dove il Corsaro si àncora al far del giorno di martedì. Qui viene sbarcato tutto il carico per poter riparare il timone: *Abbiamo posto in Carena la banda destra, e si è levato il Mascolo del timone, che si è portato a Terra per riaddrizzarlo, e fargli un pezzo nuovo. Giacché se n'era rotto uno. Alle ore 11. ½ antimeridiane si è terminata la Banda destra, e si è posta in Carena la Banda sinistra.* Il lavoro continua per tutta la giornata: *Si travaglia a bordo a porre il Mascolo del timone a luogo. Al tramontar del Sole si è drizzato il Bastimento, e si è imbarcato la maggior parte della robbia.*

Finito di ricaricare l'imbarcazione e di rifornirla di vino e di biscotto, alle 11 e ½ del primo gennaio abbiamo dato alla Vela, facendo rotta al Greco, quarta alla tramontana. Continuando sempre in quella direzione arriva in vista di Lagosta per dar poi fondo a S. Pierino alle 7 ½ del due gennaio. Anche qui un altro colpo mancato per l'imprudenza di un ufficiale: *... Subito che siamo stato Armeggiato si è armata la Lancia con 4. Uomini entrovi un Ufficiale, ch'è andata verso lo scoglio in faccia di S. Pierino per fare scoperta. Alle ore 8.½ abbiamo osservato che la lancia ritornava dallo Scoglio, ed ha fatto un tiro di Fucile. Ma non essendo stato inteso con l'Ufficiale di alcun segnale prima che partisse dal Bordo non si potea presumere qual fosse l'avviso; un istante dopo essendosi la Lancia più avvicinata dal Bordo ha fatto un altro tiro di Fucile, e si è inteso dei gridi, che non potevamo si capire. Più essa si avvicinava, e più i gridi si facevano intendere. Si ha appreso però che dicessero che un Sciabecco veniva verso S.^o Pierino. Abbiamo in conseguenza fatte le disposizioni per la difesa; essendo poi arrivata la Lancia a Bordo ci ha dato a la notizia che sulla Costa dalla parte di Scirocco vi era un Trabaccolo, che veniva in questa volta con le vele traserolate [terzaruolate?]; abbiamo molato di Terra, e si siamo posti alla Vela, ma essendo sulla punta di S.ⁿ Pierino abbiamo rilevato che il detto Trabaccolo, il quale per la sua piccola distanza avea senza dubbio inteso li colpi di fucile avea puggiato con la direzione a Maestro. Il Vento fresco da Levante lo avea già allargato dalla riva. Il Capitano non ha trovato prudente d'inseguirlo e siamo venuti ad ancorarci in una Caranca [calanca?] più a tramontana di questa Isola. Alle ore 12. il Cap.^{no}, ch'era andato sul monte in scoperta è ritornato a bordo, ed ha fatto porre alla Vela per andare in contro ad un Trabaccolo, che ha rilevato nella parte di Sirocco, costeggiando l'Isola per acquistare l'Ancoraggio di S.ⁿ Pierino.*

Finalmente la volta buona!

Dal Sabato 2. Gennajo alla Domenica 3. Gennaio 1813

^s Dispassare: togliere, levare, sfilare una manovra corrente, un cavo o altra cosa dal passo o passaggio o cavità o bozzello entro cui passava.- Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

Il Vento fresco a Levante, Aria annuvolata. Alle ore 12.½ siamo arrivati alla portata della voce del Trabaccolo scoperto, il quale faceva rotta verso l'Isola di Lissa, cioè al Maestro, e Tramontana; abbiamo inalberata la nostra Insegna Italiana, con un tiro di fucile, ordinando al medesimo di portare la sua Bandiera, ch'è Napolitana. Gli si domanda la sua provenienza, direzione, e la qualità del suo Carico; ci risponde che viene da Monopoli, che va a Ragusa carico di Grano, Fave, e altro; invitiamo allora il Cap.^{no} a venire a Bordo con tutte le sue Carte, le quali abbiamo verificate al numero di otto; Cioè il Certificato d'origine, la patente di naturalizzazione, il ruolo d'Equipaggio, la Fede di Sanità, e 4. Bollette della dogana di Monopoli; domandiamo al Capitano istesso se a Bordo suo vi sono numero sette persone in tutto il suo Equipaggio, come lo constano il ruolo d'Equipaggio, e la Patente di Sanità del Trabaccolo, se non ha passeggeri alcuni, e se non esiste nessuna altre Carte a bordo, ha risposto non avere altre Carte, ma bensì che ha cinque passeggeri, de' quali non ha passaporti, e che ha imbarcati senza porli ne sul ruolo, ne sulla Patente di Sanità. Abbiamo fatto venire li suddetti Passaggeri a Bordo, e gli abbiamo domandati i loro passaporti, dove li ha imbarcati il Padrone, e se hanno interesse sul Carico del Trabaccolo; ci hanno risposto non avere titoli alcuni per farsi riconoscere, che il Cap.^{no}, che avea fatto tutto, li avea imbarcati a Monopoli, e che benn'erano interessati al carico del Trabaccolo. Queste relazioni ci hanno posto in maggior sospetto, e perciò gli si è fatta la visita a bordo. Si sono trovati in mano dei quattro passeggeri, del Padrone, e dei Marinari li seguenti danari posti in Gruppi:

<i>Primo Gruppo D.^{co} la Penna, e Gio: Batta Andone Colonnati Novecento e quaranta. Dico.....</i>	<i>940--</i>
<i>Giuseppe Marasul Colonnati Dugento quaranta.....</i>	<i>240--</i>
<i>Pasqual Cerilli Scudi Napoletani Cinquecento sessanta.....</i>	<i>560--</i>
<i>Id id Colonnati trecento.....</i>	<i>300--</i>
<i>Giuseppe Menga il Padrone oncie in oro da 6. Ducati del Regno Numero trentatre, e mezza.....</i>	<i>33.½</i>
<i>Id id Pezzette di Spagna Numero tre.....</i>	<i>3.—</i>

Denari de' Marinari Scudi Napoletani Centoquindici, e mezzo.....115.½

Nei Gruppi dei Passaggeri si sono trovate delle ordinazioni di Zuccherò, Pezze ...[?], che abbiamo unite al N° 7 colle Carte del Trabaccolo. Il Mozzo a cui gli si sono fatte delle interrogazioni ha confessato che essi andavano a Lissa, ed allora venuto al confronto col Padrone, e dei passeggeri tutti unanimamente hanno dichiarato che veramente si erano prese a Monopoli le spedizioni per Ragusa, ma che andavano a Lissa per guadagnarsi(?) un pezzo di pane. Essi lagrimando si sono raccomandati ad un qualche arrangemento. Il Padrone poi ci ha detto ch'era partito da Monopoli in conserva di un altro Trabaccolo più grande, e per l'istessa direzione, non meno che una piccola Bracciera¹ di Lagosta, ch'è partita poche ore dopo di lui, e in Contrabando per Lissa. Su di ciò, e per la mancanza delle polize di Carico e per il passato [passaporto?], che non esiste nelle sue Carte abbiamo arrestato il detto Trabaccolo nominato la Madonna di Media, padroneggiato da Giuseppe Menga, uniformandosi alla disposizione dell'Art.^{lo} 25 del Decreto 27. Febbraio 1806, che riguarda le prede. Gli abbiamo posto per Capitano Conduttore Dom~co Ciarina, assistito da tre Marinari del nostro Equipaggio, lasciandogli il Padrone, ed un Marinajo del Trabaccolo medesimo, gli altri individui ritenendoli a Bordo del Corsale, con l'ordine di ridurre con la preda in uno dei Porti del Regno, o in un porto aleato, se mai le circostanze lo esigessero. Sono stare rimesse al sud^o Ciarina un plico contenente il Processo Verbale di Preda, ed una lettere per il sig. Paul Armatore. Il Capitano ha creduto prudente tenere a bordo il denaro per essere consegnato al primo Porto, ov'esisterà un Console Italico, e non esporlo colla spedizione

¹ Bracera (Ancon.) V. s. Brazzera (Venez.): Barca a vela con due alberi, che va anche a remi, con sei rematori e un timoniere, molto usata nella navigazione più che costiera del golfo di Venezia.
(Ancon.) Bracera: sorta di tartana usata per la pesca colle reti mobili, sopra tutto la negossa.

del Trabaccolo alle frequenti Crociere Nemiche. Al tramontar del Sole il Vento continua al Levante forte, tempo minaccioso. Tutta la Notte istesso tempo con pioggia; non si è fatta la spedizione della preda a motivo del cattivo tempo. Al far del giorno il Vento forte soffia al Scirocco, e Levante con pioggia, abbiamo spedito un uomo in scoperta sul Monte. Alle ore 11½ A.M. la Guardia annunzia una Vela nella parte del Scirocco, che si dirige verso questa Isola, abbiamo immantinenti spedita la nostra Lancia armata, e comandata da un Ufficiale per la riconoscere. Alle ore 12. M. ritorna al Bordo la detta Lancia rimurchiando una Bracciera carica con entrovì due Persone. L'Ufficiale riferisce ch'essendo arrivato alla Calanca detto il Logo è andato a parlamento della Bracciera istessa, che veniva di ancorarsi, e che avendo dimandato a quelli due individui, che ha trovato a Bordo qual era il Padrone, di che Nazione era il Legno, la provenienza, la qualità del Carico, e la destinazione, gli hanno risposto che il Padrone era disceso a terra, che il Legno era di Nazione Illirico, che la provenienza era da Monopoli, che la qualità del Carico consisteva in Grano, Fave, e poco Sapone, e che la destinazione era per Lissa, come lo constava il passavanti Inglese, rimesso da uno di questi due Individui, che si è annunziato per interessato nel Carico. Abbiamo fatto venire a Bordo li due arrestati per assumere li seguenti Costituti.

Primo Costituto

D. Come vi chiamate?

R. Paolo Mardassich

D. Nativo?

R. Di Camisa di Lissa Isola Britannica

D. Come si nomina la Braccera, ove siete imbarcato?

R. La Provvidenza

D. In che qualità siete imbarcato?

R. Come marinaio, ma sono interessato per la metà del Carico, l'altra metà essendo a conto del Padrone.

D. Il nome del Padrone?

R. Marino Ostrich di Lagosta Isola Illirica

D. Dov'è il Padrone?

R. È andato al Paese suo unito a due Marinaj con le Carte ad oggetto di sbarcare un poco di Grano

D. Che qualità di Carte ha portate in terra il Padrone?

R. Le Spedizioni Illiriche

D. Quale è la vostra provenienza, la qualità del Carico, e la destinazione

R. Proveniamo da Monopoli, partiti il primo di Gennajo corrente carichi di Fave, Grano, e poco Sapone, diretti per Lissa come lo consta il Passavanti Inglese, che ho rimesso all'Ufficiale che mi ha arrestato.

D. Siete partiti soli da Monopoli?

R. Siamo partiti soli, ma vi erano due Trabaccoli, che dovevano partire il medesimo giorno, che siamo partiti noi, e quello appunto che avete predato è uno di quelli.

D. In qual luogo vi ha imbarcato il Padrone?

R. A Lissa

Più non ha detto, ed ha dichiarato non saper scrivere, facendo la Croce a piedi del Verbale.

Il secondo costituto procede in modo simile con Paolo Cironi di Ragusa Isola di mezza, mozzo sulla Provvidenza. Prosegue quindi il verbale:

Visto il passaporto Inglese, e le convincenti deposizioni sulla contravvenzione praticata dalla detta Bracciera arrestiamo la medesima conformandoci alle disposizioni degli Articoli 25. Del Decreto 27. Febbraio 1806 che concerne le prede, ponendovi sopra per Capitano Conduttore il nominato Giuseppe Antonuccio, assistito da un Marinajo del nro Equipaggio ed un Marinaio della Bracciera, coll'ordine di ridurre in un porto del Regno, o alleato, se le circostanze l'obbligassero. Gli abbiamo inoltre rimesso un Plico contenente il Processo Verbale di preda con diverse Carte, ed

anche il passavanti Inglese rimesso dal Mardassich, a l'indirizzo del Sindaco, e Cap^{no} del Porto d'Ancona.

Il tempo è ancora minaccioso e le prede non partono ancora. Passa la notte ed il giorno successivo si presentano il Padrone della Bracciera, Marino Ostoich, di Lagosta, e un altro marinaio, Giuseppe Frangin di Lagosta. Anche costoro fanno le loro deposizioni confermando le precedenti.

Finalmente lunedì 4 gennaio 1813 *alle ore 2. P.M. si e posto alla Vela il Trabaccolo, e alle ore 4. la Bracciera.* La mattina del 5 gennaio ritrovano il trabaccolo e la bracciera che a causa del maltempo si erano fermati al porto di Carboni e il capitano Buscia chiede al comandante del Castello di San Giovanni della Blatta di ricevere *nelle sue forze sei arrestati, cioè li 4. Passagieri del Trabaccolo, ed il Capitano, e il sopraccarico della Bracciera giacché gli arrestati di detti Bastimenti, che avea a Bordo eccedevano il terzo del mio Equipaggio.*

Finalmente mercoledì 6 gennaio si ha un po' di movimento, infatti, nella tarda mattinata dalla punta meridionale dell'Isola di Lagosta si vede, a Sud, una vela. Il capitano scende a terra per cercar di riconoscere da un'altura l'imbarcazione scoperta e si rende conto che si tratta di una Manzera.⁴ Torna quindi a bordo e si dirige verso questa imbarcazione. Leggiamo il resoconto:

... Alle ore 5. femmo il tiro del Cannone a polvere, e inalberammo la nostra Insegna Italiana. La Manzera isa la sua Bandiera Inglese, facendo un tiro di Cannone. Alle ore 5.½ ci siamo arrivati alla portata del portavoce, e per più volte ci abbiamo gridato di puggiare, e di ammainare la sua Bandiera, intimando il Capitano di venire a Bordo con le sue Carte. Non ci ubbidisce e siamo costretti di attaccarla, tirandoci due tiri di Cannone, e Fuoco di Moschetteria. Non si è trovata persona alcuna in Coperta al momento della traccia la gente essendosi ridotta chi in Camera, chi sotto prua. Si ricerca poi del Cap^{no}. Egli si presenta con tutte le Carte al N° di 7. Alla di lui presenza si sono adempiute le formalità volute dal Decreto 27. Febbraio 1806. Si da infine il comando del Legno predata detto Sciabecco comandato dal Sig. Antonio Giost di Malta carico di Sale, Solfo e con 16. Uomini di Equipaggio e 3. Passagieri al nominato Giuseppe Viani assistito da 3. altri Marinari del nostro Bordo. Abbiamo ordinato al Cap^{no} Conduttore di seguitare la nostra rotta, e alle ore 3. A.M. con la Bava al Greco, e Levante si siamo ancorati a Porto Rosso dell'Isola di L'Agosta. ...

Le prede del Capitano Buscia aumentano: il giorno 13 gennaio viene catturato il trabaccolo "la Provvidenza" che batteva bandiera austriaca ma risultato illirico, comandato dal Cap^{no} Matteo Crivellari, carico di diversi generi, non meglio specificati. Il trabaccolo viene messo al comando del primo tenente Giuseppe Penna.

Sia il *corsale* che la preda giungono a mezzanotte di sabato 16 nel canale di Curzola dove danno fondo in faccia al Convento dei Frati. La domenica il sindaco e capitano del Porto di Curzola notifica al capitano Buscia che nell'isola è presente una loro preda: il S. Antonio, carico di sale. Emerge che Felice Diana, appaltatore del sale dell'isola aveva tentato di impadronirsi del carico di sale. In effetti il giorno successivo il Diana comincia a far scaricare il sale in base a pretese disposizioni ricevute da Ragusa. I giorni successivi continua lo scarico dal S. Antonio del sale, di cui si è impadronito il Diana, e dello zolfo, altro carico del S. Antonio. L'operazione continua fino al sabato successivo. Oltre a sale e zolfo vengono sbarcati un *Collo di China, la Cassetta contenente quattro retagli de Seta, Sei pezzi di rigatini Inglese, due Fazzolettoni ricamati e due Giberne* oltre a *quattro grandi letti che fanno parte del Carico.*

Il venerdì pomeriggio il comandante dell'isola informa il comandante della Frezza che i nemici sono nelle vicinanze e che si dice abbiano attaccato Lagosta, per cui l'equipaggio si mette in assetto di difesa. Intanto si vorrebbe scaricare anche il carico dell'altra preda, "La Provvidenza", come vorrebbe *l'Articolo 80 del titolo 7° del Decreto 27 Febbraio 1806* ma sorgono dei problemi perché occorre l'assenso del Consiglio Sanitario della provincia per cui il capitano Buscia scrive al console a Ragusa per ottenere questo assenso. Intanto versa i denari trovati a bordo della Madonna

⁴ Manzera (con z dolce, Venez.): Barca grande, ch'è una sorta di trabaccolo a 4 alberi e 2 coperte, usata per il trasporto dei manzi per i macelli di Venezia, dalla Dalmazia. - Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit.

di Media a una Compagnia di Mercanti di Curzola (la ditta Giovan Natale Bossevich o Passovich e Giuseppe Lovuchiwich o Sovuchievich) affinché venga consegnato all'armatore Paul; in totale il denaro consegnato assommava a mille e cinquecento Colonnati, seicentoventi Scudi da dodici Carlini di Napoli, e settantadue oncie d'oro di Napoli.

Mentre il Diana continua a non voler fare il processo verbale di scarico del sale, arriva l'autorizzazione allo scarico de "La Provvidenza", che avviene in un magazzino assegnato allo scopo. Il pomeriggio successivo, però, (siamo a mercoledì 27) il comandante della piazza, non ritenendo luogo sicuro tale magazzino, fa spostare la preda già mezza scarica in altro luogo. Giunge intanto notizia di cannonate dalla parte di Lagosta che preludono alla fine dell'avventura del nostro corsaro.

Dal Giovedì 28. al Venerdì 29. Gennaio 1813

... Alle ore 3. P.M. l'Uomo ch'era in scoperta è arrivato a Bordo, ed ha riferito di avere veduto un Vascello sopra la punta da Maestro dell'Isola di Lagosta, e due Cannoniere, che si ritrovavano in faccia di Porto Chiave che davano la caccia ad una bracciera, che andava a Lagosta ...

Dal Sabato 30. alla Domenica 31. Detto

... Alle ore 4. P.M. è arrivato il Sig. Violla Colonnello del Reg^o Croatto incaricato della spedizione di Lagosta avendo ricevuto un ordine dal detto Colonnello, che prendeva in requisizione il nostro Corsare per la spedizione di Lagosta, e con difesa di mettermi alla Vela senza uno dei suoi ordini sopra la mia reponsabilità. ...

Dal Lunedì 1^{mo} Febbraio al Martedì 2 Detto

... Alle ore 2. P.M. si è scoperto al S.E. di questa Isola una Fregata, un Brick e una Cannoniera, che si dirigeva verso questo Porto. Il Sig. Agente Italiano è partito per andare a Sabioncello; avendo subito fatto tirare il Corsale sotto le mura della Città e sbarcato due Cannoni da 4 sopra [?] la punta di Maestro del Borgo della Città. Alle ore 4. P.M. li suddetti Bastimenti Nemici hanno ancorato nel traverso di Orebick. ... Al fare del giorno abbiamo veduto le Truppe sopra del Paese con Bandiera bianca venendo a parlamento. Subito abbiamo sbarcati e entrando nella Città con le nostre Armi per difendersi contro il Nemico. Alle ore 8. A.M. il Nemico ha principiato il Fuoco con una grande Moschetteria, e Cannone, drizzando la sua Bandiera Inglese, e che gli fu risposto colla nostra Moschetteria. Alle ore 11. circa si è presentato il Brick, e la Cannoniera facendo Fuoco sopra la Città, e noi subito si siamo portati alla Batteria, corrispondendogli colli due Cannoni di 18, dove gli abbiamo obbligati di andare ancorare dalla parte di Maestro, e continuando il Fuoco di Moschetteria il restante della giornata.

Dal Martedì 2. Al Mercoledì 3. Detto

...Dopo il mezzo giorno il vento ha l'istessa partita, continuando sempre il Fuoco di Moschetteria sino alle ore 4.½ P.M. Tutta la Notte il Vento grande Fresco da Tramontana. Al levar del Sole istesso tempo. Alle ore 8. A.M. abbiamo veduto mettere alla Vela la Fregata dirigendosi verso la Città. Il Vento ha bonazzato. Alle ore 9. la Fregata trovandosi a traverso della Batteria ha cominciato a fare grande scarica di Cannonate, alla quale ci abbiamo risposto con li Cannoni della Batteria, e della Città, obbligandola di ancorare al Scirocco della batteria alla portata del Cannone, avendo cessato il Fuoco, alle ore 11. abbiamo veduto che la Batteria di Terra del Nemico ha fatto segnale con diverse Bandiere, e subito il Brick, e la Cannoniera si sono posti alla Vela dirigendosi verso la Città, e nell'istesso tempo abbiamo veduto venire un parlamentario Inglese, di quelli ch'esistevano in Terra. Sino a mezzo giorno nessun altra novità.

Dal Mercoledì 3. Al Giovedì 4. Febbraio 1813

Istesso tempo, alle ore due pomeridiane il parlamentario si è tornato, ed abbiamo inteso dire per l'Ufficiale de' Cannonieri, ed il Capo della Città, che andavano a parlare al Colonnello

per trattare di Capitulazione³. Alle ore 9. il nostro Capitano è venuto nella Casa dove n'era stata destinata, ed ha detto che si era capitolato con le condizioni di sortire con tutti gli onori della Guerra, con Armi, e Bagaglio; un pezzo di Cannone, Tamburo battendo, Miccio allumato, con Bandiera Francese, ed Italiana, ed essere sbarcati nel primo luogo Francese. Tutta la Notte il Vento ha l'istessa partita. Al levar del Sole istesso tempo. Alle ore 12. A.M. il Nemico entrò nella Città, e noi alle ore dieci Meridiane si siamo imbarcati sopra delle Bracciere, lasciando nella Città il nostro Capitano per consegnare le Chiavi, ed effetti delle nostre prede al Nemico...

Qui termina il Giornale di Bordo della speronera "La Frezza" anche se non termina l'odissea del suo capitano. Infatti, stando alle suppliche dell'armatore Paul al Ministro della Guerra e Marina per essere rifuso dei danni conseguenti alla requisizione della Frezza e del suo equipaggio, i mercanti cui era stato consegnato il denaro delle prede lo consegnarono immediatamente agli inglesi convincendoli inoltre ad arrestare, violando le clausole della capitolazione, il capitano Buscia *col ritenerlo ed obbligarlo mediante minacce di trattamenti più acerrimi di firmare una dichiarazione di avere niente più da ripetere da loro*. Il Buscia, appena rilasciato, anche grazie alle insistenze dell'ex comandante d'armi di Curzola Vincent, ritrattò la dichiarazione estortagli.

Qui terminano le mie informazioni sulle avventure del capitano Buscia, ricavate dal carteggio dell'ex Consiglio ed ex Commissione delle Prede del Regno d'Italia passato, per disposizione della Reggenza provvisoria di Governo del 14 aprile 1815, nell'Archivio del cessato Ministero della Giustizia. È bene precisare che il giornale di bordo della Frezza che ho trascritto non è l'originale ma una copia conforme all'originale fatta eseguire dal Paul per allegarla alle sue suppliche e convalidata dal sindaco marittimo e capitano del porto di Ancona, Sibille. Ritengo che molti errori lessicali e sintattici debbano essere attribuiti allo scrivano che ha eseguito la copia: non ho in ogni caso osato apportare modifiche.

Tutto il carteggio si trova presso l'Archivio di Stato di Milano, nel fondo Atti di Governo – Acque – Parte Moderna – cart. 295

¹ Decreto di Berlino che dichiara in istato di blocco le Isole britanniche

NAPOLEONE I

Per la grazia di Dio e per le Costituzioni,

IMPERATORE DE' FRANCESI E RE D'ITALIA

Considerando,

1. Che l'Inghilterra non ammette il diritto delle genti universalmente adottato da tutti i popoli civilizzati;
2. Che riguarda per inimico ogni individuo appartenente allo Stato nemico, ed in conseguenza fa prigionieri di guerra non solo gli equipaggi dei vascelli armati in guerra, ma altresì gli equipaggi dei vascelli di commercio, ed i negozianti che viaggiano per affari del loro commercio;
3. Che estende ai bastimenti e mercanzie de' negozianti, ed alle proprietà private il diritto di conquista, il quale non può applicarsi se non a ciò che appartiene allo Stato nemico;
4. Che estende alle città e porti di commercio non fortificati, alle rade ed imboccature de' fiumi il diritto di blocco, il quale, secondo il diritto e la consuetudine di tutti i popoli civilizzati, non è applicabile che alle piazze forti;
Che dichiara bloccate delle piazze davanti alle quali non tiene neppure un sol bastimento di guerra, benché una piazza non s'intenda bloccata, che allorquando è investita per modo che non si possa tentare d'avvicinarsi senza imminente pericolo;
Che dichiara pure in istato di blocco luoghi che tutte le sue forze riunite sarebbero insufficienti a bloccare, e coste intiere e tutto un Impero;
5. Che questo mostruoso abuso del diritto di blocco altro scopo non ha che d'impedire le comunicazione fra' popoli, e d'innalzare il commercio e l'industria dell'Inghilterra sulla rovina e l'industria del commercio continentale;
6. Che tale essendo lo scopo evidente della guerra, chiunque sul continente fa commercio di mercanzie inglesi, favorisce per tal modo i di lei disegni, e se ne rende complice;
7. Che questa condotta dell'Inghilterra, in tutto degna dei primi tempi della barbarie, ha giovato a questa Potenza col danno di tutte le altre;
8. Che è di diritto naturale opporre al nemico le armi ch'esso adopera, e combatterlo nella stessa guisa ch'esso combatte, allorquando abjura ogni idea di giustizia, ed ogni sentimento liberale, risultato della civilizzazione fra gli uomini;

Abbiamo risoluto di ritorcere all'Inghilterra gli usi ch'essa ha consagrati nella sua legislazione marittima.

Le disposizioni del presente Decreto saranno costantemente considerata qual principio fondamentale dell'Impero, sino a tanto che abbia l'Inghilterra riconosciuto che uno e lo stesso è il diritto della guerra così per terra, come per mare; che questo non può estendersi né alle proprietà private, qualunque siano, né alla persona degl'individui estranei alla professione delle armi; e che il diritto di blocco deve essere ristretto alle piazze forti, realmente investite di forze sufficienti.

Noi abbiamo in conseguenza decretato e decretiamo quanto segue:

Art. I. Le Isole britanniche sono dichiarate in stato di blocco.

II. Ogni commercio ed ogni corrispondenza colle Isole britanniche viene proibita.

In conseguenza le lettere i i pacchi diretti o in Inghilterra od a un Inglese, o scritte in lingua inglese, non avranno corso nelle poste, e saranno arrestate.

III. Ogni individuo, suddito dell'Inghilterra, di qualunque stato e condizione ch'egli sia, il quale sarà trovato ne' paesi occupati dalle nostre truppe, o da quelle de' nostri alleati verrà fatto prigioniero di guerra.

IV. Ogni magazzino, ogni merce, ogni proprietà di qualsiasi natura, appartenente ad un suddito dell'Inghilterra, sarà dichiarata di buona presa.

V. E' proibito il commercio delle mercanzie inglesi, ed ogni mercanzia appartenente all'Inghilterra, o proveniente dalle sue fabbriche e colonie, è dichiarata di buona presa.

VI. La metà del prodotto della confisca delle mercanzie e proprietà dichiarate di buona presa dagli articoli precedenti, sarà impiegata a indennizzare i negozianti per le perdite che hanno sofferte colla cattura dei bastimenti di commercio predati dalle crociere inglesi.

VII. Nessun bastimento proveniente direttamente dall'Inghilterra o dalle colonie inglesi, o che vi sia stato dopo la pubblicazione del presente Decreto potrà entrare in un porto qualunque.

VIII. Ogni bastimento il quale col mezzo di una falsa dichiarazione contravverrà alla predetta disposizione, verrà catturato; ed il bastimento e suo carico verranno confiscati, come se fossero proprietà inglese.

IX. Il nostro Tribunale delle prede in Parigi è incaricato delle [sic] sentenza definitiva di tutte le contestazioni che potrebbero insorgere nel nostro Impero, ovvero ne' paesi occupati dall'armata francese, relativamente all'esecuzione del presente Decreto. Il nostro Tribunale delle prede in Milano è incaricato della sentenza definitiva delle predette contestazioni che potessero insorgere nel nostro Regno d'Italia.

X. Sarà data partecipazione del presente Decreto dal Nostro Ministro delle Relazioni estere, ai Re di Spagna, di Napoli, d'Olanda e d'Etruria, ed agli altri nostri Alleati, i di cui sudditi sono, come i nostri, vittime dell'ingiustizia e barbarie della legislazione marittima inglese.

XI. I Nostri Ministri delle Relazioni estere, della Guerra, della Marina, delle Finanze, della Polizia, e i Nostri Direttori generali delle Poste sono incaricati, ciascuno in ciò che lo riguarda, dell'esecuzione del presente Decreto.

Dato dal Nostro Campo Imperiale di Berlino, il 21 novembre 1806.

NAPOLEONE

² Regolamento per la Marina

(Il testo è bilingue, italiano e francese, riporto solo la versione italiana.)

27 febbraio 1806

NAPOLEONE I,

PER LA GRAZIA DI DIO E PER LE COSTITUZIONI,
IMPERATORE DE' FRANCESI E RE D'ITALIA;

EUGENIO NAPOLEONE DI FRANCIA, Vice-Re d'Italia, Arcicancelliere di Stato dell'Impero Francese e Governatore degli Stati Veneti, a tutti quelli che vedranno le presenti, salute.

Noi, in virtù dell'autorità che Ci è stata delegata dall'altissimo ed augustissimo Imperatore e Re NAPOLEONE I, Nostro onoratissimo Padre e grazioso Sovrano, abbiamo decretato ed ordiniamo quanto segue:

TITOLO I.

Delle Patenti di Corso.

Art. I. Nessuno può armar legno di qualsivoglia specie in corso, o in guerra e mercanzia, se non sia munito di una patente data in nome di S. M. l'Imperatore e Re, sotto pena di confisca tanto del legno armato, quanto delle prede che fossero state fatte.

2. Le patenti non potranno accordarsi che dal Ministro della Guerra e Marina, e ciascheduna di esse sarà accompagnata da un sufficiente numero di commissioni pei conduttori di prede. Tanto le patenti, quanto le commissioni saranno conformi alle module che sono già in corso.

3. Non potrà chicchessia ottener patenti per armar in corso, o in guerra e mercanzia, se non sia cittadino, o attualmente domiciliato nel territorio del Regno.

4. Quelli che aspirassero alle patenti, dovranno rivolgersi, nei porti nazionali, al Capitano di Porto, e nei porti esteri, ai Commissarj delle Relazioni Commerciali del Regno, o a chi ne farà le veci. Le dimande saranno immantinentemente trasmesse al Ministro della Guerra e Marina, ed egli, se stima bene accorrdarle farà passar le patenti agli stessi Capitani e Commissarj, i quali per altro non dovranno rilasciarle agli Armatori, prima d'essersi assicurati, se il bastimento sia solidamente costruito, ben attrezzato, agile al corso, ed armato di buona artiglieria; se il Capitano che l'Armatore è obbligato a dinotare, abbia la necessaria esperienza, e se l'Armatore medesimo ed i suoi mallevadori siano riconosciuti per persone solvibili.

5. Qualunque Armatore di bastimento in corso, od in guerra e mercanzia, è obbligato a dare una sicurtà per iscritto in proporzione della portata del bastimento. Se il legno porta cento tonnellate o meno, la darà do 6000 lire; se ne porta duecento, la sigurtà sarà di 12000 lire, e così progressivamente aggiungendo 6000 lire ad ogni cento tonnellate. Tale sicurtà dovrà presentarsi nella forma che è attualmente osservata.

6. La solvibilità dell'Armatore e dei suoi mallevadori viene certificata nel Regno dai Tribunali ai quali spettano in prima istanza gli affari di commercio, e nei porti esteri dal Commissario delle Relazioni Commerciali, che deve consultare i negozianti nazionali domiciliati nel luogo, se ve ne siano.

7. Una stessa persona non può essere mallevadrice per più di tre armamenti non liquidati, ed a ogni atto di mallevadoria, chi lo sottoscrive, è tenuto dichiarare quelli di simile sorta che per avventura avesse sottoscritto precedentemente.

8. Gli atti di mallevadoria sono depositati nell'ufficio del porto ove si fa l'armamento, e nei porti esteri, nella cancelleria del Commissario delle Relazioni Commerciali, o di chi ne adempie le funzioni.

9. Secondo la natura delle crociere, e dietro alle dimande e proposizioni che gli verranno trasmesse, il Ministro della Guerra e Marina determina la durata delle patenti, la quale può essere di 6, di 12, di 18 e di 24 mesi.

10. Le patenti si registrano nell'ufficio della capitania del porto, ove si farà l'armamento, o nell'estero, in quello del Commissario delle Relazioni Commerciali. Il giorno del registro darà principio al tempo della loro durata.

11. Resta espressamente vietato ai Capitani di porto, ai Commissarj delle Relazioni Commerciali ed a qualsiasi Agente civile o militare di prolungare la durata d'una patente, quando non se ne avessero la facoltà speciale dal Ministro della Guerra e Marina; ed in tal caso, si fa menzione sulla patente della concessa autorizzazione, e della sua durata.

12. I Capitani di porto, ed i Commissarj delle Relazioni Commerciali sono personalmente responsabili dell'uso delle patenti che vengano loro confidate dal Ministro della Guerra e Marina, e che non debbono rilasciare agli Armatori, a norma di quanto si è detto di sopra all'articolo 4, se non dopo aver fatto le verificazioni prescritte in esso articolo, ed inoltre dopo sottoscritto l'atto di mallevadoria, e formato il ruolo d'equipaggio.

13. Ogni individuo convinto di avere falsificata o alterata una patente, sarà giudicato come falsario di pubbliche scritture, e sarà responsabile dei danni e degli interessi provenienti dalla falsificazione od alterazione commessa.

14. Sino a che continua un bastimento ad essere impiegato nel corso, non è permesso di cangiargli quel nome sotto cui fu armato la prima volta; e se un Corsaro medesimo riarma parecchie volte, ogni nuovo armamento, per quale si rilasci una patente, viene indicato numericamente tanto sulla patente, quanto sul ruolo d'equipaggio.

TITOLO II.
Degli Equipaggi.

Art. 15. Rimangono in vigore gli articoli 12, 13 e 14 del Regolamento del 25 dicembre 1802 riguardanti la composizione, ed il ruolo di equipaggio. Quindi i due terzi di questo debbono essere nazionali, per l'altro terzo è libero agli Armatori il prendere marinari forestieri.

16. I marinari forestieri saranno trattati per tutto il tempo in cui rimarranno a bordo dei Corsari come i nazionali: godranno degli stessi vantaggi, e resteranno assoggettati alla medesima disciplina di polizia.

17. Gli uomini di mare imbarcati sopra un legno armato in corso, i quali, disertando nel porto dell'armamento, fossero fermati prima della partenza, saranno consegnati al Capitano per adempiere il viaggio, per cui si erano ingaggiati, durante il quale non percepiranno che la metà del salario e del guadagno che sarebbe loro dovuto. In caso però che il Capitano rifiutasse di riprenderli al servizio, saranno obbligati a restituire sì a lui che all'Armatore le ricevute anticipazioni.

18. Se i detti disertori non vengono arrestati che dopo la partenza del bastimento, subiscono la condanna di 15 giorni di prigione, oltre all'obbligo di restituire le anticipazioni avute dal Capitano e dagli Armatori.

19. Quelli che disertassero durante il viaggio, o nel tempo di stalla nei porti, oltre al perdere i salari, le parti e tutte le somme delle quali fossero creditori, vengono condannati ad un mese di prigione ed alla restituzione delle anticipazioni, quando però il Capitano non acconsentisse a riprenderli a mezzo salario sino al termine del viaggio.

20. Ogni marinaio che fa parte dell'equipaggio di un legno armato in corso, è obbligato a rendersi a bordo 24 ore dopo l'avviso della partenza dato a suon di tamburo, o collo sbarro del cannone, sotto pena di essere punito come disertore.

Incorrono nella stessa pena tutti coloro che falsificassero il nome o il domicilio.

TITOLO III.
Polizia del corso.

Art. 21. Le leggi e i regolamenti su la polizia e disciplina militare dovranno essere osservati a bordo dei bastimenti armati in corso, o in guerra e mercanzia.

22. Gli Armatori si rendono risponsabili civilmente e solidamente coi loro Capitani di tutte le infrazioni che questi ultimi commettessero contro gli ordini del Governo, relativi alla navigazione dei legni neutrali, ed ai pescatori nemici. Secondo la natura di simili delitti si possono anche rivocare le stesse patenti.

23. I Capitani dei bastimenti in corso devono inalberare la bandiera dello Stato innanzi di tirare a palla sul legno cui danno la caccia, sotto pena di essere privati sì essi, che gli Armatori di tutto il prodotto della preda. In simil caso, se il legno preso sia nemico, la preda viene confiscata a profitto del regio Erario, e se sia neutrale, i Capitani e gli Armatori vengono condannati alle spese, ai danni e agli interessi verso i proprietari.

Gli equipaggi per altro non sono privati della porzione che loro spetterebbe in forza delle convenzioni fatte cogli Armatori, e vengono trattati come se la preda restasse a beneficio degli Armatori medesimi.

24. Venendo fatta una preda da un bastimento non munito di patente, e senza che l'armatore abbia somministrata la prescritta cauzione, la preda è confiscata a profitto del Regio Erario. Tale contravvenzione potrebbe pure dar luogo, secondo le circostanze, ad una pena afflittiva contro il capitano del legno; eccettuato però quando la preda venisse fatta da un legno mercantile munito in debita forma della licenza o passaporto dello Stato al solo oggetto di legittima difesa.

Ogni Capitano convinto di aver fatto il corso sotto varie bandiere è processato e giudicato come pirata al pari de' suoi fautori.

25. Il Capitano subito dopo aver predata un legno s'impadronirà dei passaporti, delle lettere di marco, dei contratti di noleggio, delle polizze di carico ed altre carte che vi si trovassero a bordo. Depositerà il tutto in una cassa o sacco alla presenza del Capitano predata, ingiungendogli di apporvi il proprio sigillo. Faranno di concerto serrare i boccaporti e gli altri luoghi ove fossero merci, e custodiranno le chiavi delle casse e degli armadi.

26. Viene proibito a tutti i Capitani, Uffiziali ed equipaggi dei bastimenti che hanno fatto la preda, d'involare o rimuovere effetto o carta veruna del legno predata, sotto pena di due anni di prigione.

27. I Capitani, fatta una preda, dovranno condurla o mandarla per quanto sia possibile al porto dell'armamento; e se siano obbligati da cagioni imprevedute a condurla o spedirla in qualche altro porto hanno l'obbligo di darne immediato avviso agli Armatori.

28. Il Capitano che si prevalesse di uno de' suoi Uffiziali per far condurre qualche preda in porto, sarà obbligato a scortarlo di una commissione di conduttore, conforme alla modula fino ad ora praticata.

29. Se il capo conduttore di un preda facesse nel cammino delle altre prede, appartenerebbero queste all'armamento cui è attaccato, oppure alla divisione di cui fa parte.

30. È proibito sotto pena di morte a qualunque individuo dello Stato Maggiore o dell'equipaggio di un Corsaro, il mandare a fondo bastimenti presi, e sbarcare prigionieri sovra isole o coste remote onde resti occulta la preda. E nel caso in cui il Corsaro predatore inabilitato a condur seco il legno predata e l'equipaggio, estraesse le sole merci, sarà obbligato di prendere le carte tutte, e menar seco almeno i due principali Uffiziali del legno preso, sotto pena di essere

privato dei suoi diritti su la preda, ed anche di subire un castigo, se vi fosse luogo.

31. È espressamente proibito l'aprire in qualunque momento bauli, balle, sacchi, casse, scrigni, botti, armadj od altro, il trasportare o vendere qualsivoglia merce della preda; come pure a chiunque il comprarne o il nasconderne sino al momento che non sia stata giudicata la preda, e legalmente autorizzata la vendita, e ciò sotto pena della restituzione del quadruplo del valore dell'effetto alienato o rimosso, e di castigo anche più grave, secondo le circostanze del caso.

32. Ogni Capitano di legno armato in corso che facesse prigionieri in mare, è in dovere di custodirli, finché dia fondo in un porto nazionale, sotto pena di cento lire milanesi di multa per ogni prigioniero che rilasciasse.

33. Se il numero dei prigionieri di guerra oltrepassi il terzo dell'equipaggio, il Capitano che ha fatto la preda può imbarcare il di più, e per mancanza di viveri, ancora un maggior numero sopra i legni neutrali che incontrasse in mare, purché a piè d'una lista di tali prigionieri sbarcati, il Capitano del legno predato e gli altri primarj prigionieri si obblighino di far cambiare e rimettere un numero uguale di prigionieri nazionali dell'istesso grado; la quale lista si deve consegnare la prima volta che si dà fondo, al Capitano di porto, se il porto sia nazionale, e se straniero, ai Commissarj delle Relazioni Commerciali del Regno, od a chi ne sostenga le veci.

34. I Capitani che danno fondo nei porti delle Potenze neutrali, non potranno sbarcarvi i prigionieri di guerra che tenessero a bordo, senza prima provarne la necessità agli Agenti del Regno, e senza ottenerne la permissione per iscritto. Essi poi li consegneranno al Commissario della Nazione nemica, mediante ricevuta ed obbligo espresso di menar buoni al primo cambio che seguirà altrettanti prigionieri italiani del medesimo grado.

35. In ambedue casi suddetti, i Capitani hanno obbligo indispensabile, per qualsivoglia preteso, di ritenere a bordo il Capitano con uno dei primari Ufficialj dell'equipaggio del legno predato, per condurli nei porti del Regno ove rimaner debbono in ostaggio fino all'effettuazione del cambio promesso.

TITOLO IV. *Dei Riscatti*

Art. 36. È assolutamente proibito a tutti i Capitani di legni armati in corso, o in guerra e mercanzia, il mettere a riscatto in mare alcun bastimento scortato da un passaporto di Potenza neutrale, quand'anche il passaporto potesse incorrere sospetto di simulazione, ovvero considerarsi come spirato ed illegale.

Non potranno altresì mettere a riscatto un legno evidentemente nemico senza l'autorizzazione dei loro Armatori, e senza prima adempiere a tutte le infrascritte formalità. Non sarà poi risguardato per legno evidentemente nemico, se non quello che naviga con passaporto rilasciato da Potenza nemica.

37. Volendo autorizzare i rispettivi Capitani a mettere a riscatto i bastimenti nemici che avessero arrestati, gli Armatori debbono farne la dichiarazione in iscritto al Capitano del porto dell'armamento, o a chi lo rappresenti, dimandandogli il numero dei trattati di riscatto che pensano rimettere ai detti Capitani.

38. I trattati di riscatto si faranno nelle forme sin ad ora osservate. Di tutti questi trattati e delle dichiarazioni degli Armatori, ogni Capitano di porto dee tenere un registro, e indirizzarne mensilmente un estratti al Ministro della Guerra e Marina.

39. Se gli armatori si facessero rappresentare da legittima persona, dee chi li rappresenta depositare nell'ufficio del porto una copia legalizzata del relativo mandato di procura.

40. I Capitani dei legni Corsari i quali, adempite le indicate formalità, metteranno a riscatto in mare un bastimento nemico, dovranno prendere per ostaggio, e menar seco loro in un porto del Regno almeno uno dei primarj Ufficiali, ed inoltre cinque marinari, se l'equipaggio è di trenta e più uomini, tre, se non è che di venti a ventinove inclusivamente, e due in qualunque altro caso. Questi uomini sono scelti, per quanto sia possibile, fra quelli della più alta paga.

I Capitani suddetti si faranno dare dai Comandanti dei legni messi a riscatto i viveri sufficienti alla sussistenza degli ostaggi fino al porto ove devono essere condotti; si faranno rilasciare dai detti Comandanti una copia dei loro passaporti, e rimetteranno ad essi un esemplare del trattato di riscatto.

41. Si proibisce a qualunque Capitano di legno armato in corso, o in guerra e mercanzia, di porre a nuovo riscatto un bastimento che ne avesse già subito un altro, sotto pena, oltre la nullità del secondo, di una multa di 500 lire milanesi di cui saranno civilmente responsabili gli Armatori.

Il legno però messo a riscatto ed incontrato da un secondo Corsaro potrà essere preso e condotto tanto nei porti del Regno, quanto in quelli degli alleati o de' neutrali.

In questo ultimo caso, le obbligazioni portate nel trattato di riscatto cesseranno di essere in vigore rispetto a quelli che ne avevano il carico. Ma se ne renderà personalmente debitore l'Armatore del secondo verso quello del primo Corsaro, quando però non preferisse in seguito abbandonargli la preda. Gli ostaggi pure verranno sollevati dai pesi che accompagnano questo titolo, e più non si riguarderanno che come semplici prigionieri di guerra.

42. Ritornando dalle loro crociere i Capitani di Corsari saranno tenuti a render conto per iscritto al Capitano di porto dei trattati di riscatto ad essi rilasciati prima della partenza, rimettendogli tutti quelli di cui non avessero fatto uso, i quali esser devono incontanente annullati. Avendo messo qualche bastimento a riscatto, consegnano gli ostaggi al detto Capitano di porto, che ne rimette subito la lista al Ministro; presentano ugualmente i trattati sottoscritti dai Comandanti dei legni posti a riscatto, perché siano messi a registro e vidimati.

43. Nell'accennato caso il Capitano di porto procede senza indugio all'interrogatorio così degli ostaggi, come degli Ufficiali, nostroni ed equipaggi del Corsaro, affin di assicurarsi non solo, se il riscatto sia stato legalmente esercitato ed imposto, ma ancora se il Capitano, oltre le somme e gli effetti menzionati nel trattato di riscatto, abbia

esatto somme od effetti particolari, come pure se nulla sia stato tolto o rimosso, su di che dovrà formarsi un processo verbale come pure se nulla sia stato tolto o rimosso, su di che dovrà formarsi un processo verbale.

Gli atti, i viglietti e gli obblighi che i Capitani avessero fatto firmare contro le surriferite disposizioni, dovranno essere segnati dai Capitani di porto, e tenuti in deposito sino a giudizio definitivo.

44. Quei Capitani i quali, senza autorizzazione del loro Armatore, e senza aver ricevuto prima della partenza i necessarj trattati, si permetteranno di mettere a riscatto un legno anche evidentemente nemico, o che muniti di queste autorizzazioni e trattati ne facessero abuso, servendosene contro legni che navigassero con passaporto di Potenza neutrale, saranno destituiti dal comando, privati del loro salario e delle parti di preda, e dichiarati incapaci di comandare alcu bastimento armato in corso, o in guerra e mercanzia.

Tuttociò poi che si fosse occupato con un illegale riscatto, sarà restituito ai riscattati, qualora giustifichino la loro neutralità, e saranno di più i medesimi compensati dei danni, delle spese e degli interessi, potendo esserne in questo caso condannato l'armatore in solido col Capitano. Nel caso poi che i riscattati non giustifichino la loro neutralità, le cose occupate rimarranno a profitto del Regio Erario.

45. Il Capitano del Corsaro che avesse fraudolentemente ricevuti altri obblighi od effetti di quelli che sono espressi nel trattato di riscatto, può essere processato a richiesta degli interessati nell'armamento, e condannato, oltre la restituzione, ad una multa di lire 300 di Milano, e dichiarato incapace di comandare verun Corsaro per tutto il tempo della guerra, durante la quale ha commesso simile infedeltà.

46. Del resto le regole stabilite qui appresso per l'istruzione, giudizio, liquidazione e ripartizione delle prede, s'intendono comuni anche ai riscatti.

TITOLO V. *Delle prede*

Art. 47. Sono buona preda i legni tutti appartenenti ai nemici del Regno, o comandati dai pirati predatori, fuorusciti od altri che van correndo il mare senza speciale commissione di Potenza veruna.

48. Ogni bastimento che avesse commissione di due Stati diversi, o che, tenendo commissione di una Potenza, combattesse con bandiera di un'altra, è parimente buona preda, e se si trova armato in guerra, i Capitani ed Uffiziali sono trattati come ladri di mare.

49. Sono altresì buona preda i legni ed il loro carico in tutto od in parte, la cui neutralità non sia appieno dimostrata secondo i regolamenti e trattati.

50. La prova della neutralità risulta dai passaporti, dalle polizza di carico, fatture ed altre carte di bordo. Le carte non firmate non sono di alcun momento.

51. Ogni bastimento preda di qualsivoglia Nazione neutrale od alleata, di cui costasse che qualche carta è stata gettata in mare o in altro modo soppressa o distratta, vien dichiarato di buona preda, esso ed il suo carico su la sola prova delle carte gettate in mare, e senza bisogno di mettere ad esame come esse fossero, da chi sieno state gettate, e se ne restino a bordo abbastanza per dimostrare che il legno ed il carico sono di pertinenza di amico od alleato.

52. Un passaporto non serve per più di un viaggio, ed è reputato nullo, quando si possa provare che il bastimento per cui venne spedito, non si trovava al momento della spedizione in alcun porto della Potenza che lo ha accordato.

53. Non si avrà verun riguardo ai passaporti di Potenza neutre, quando il possessore fosse caduto in qualche contravvenzione, o se i passaporti esprimessero un nome di bastimento differente da quello che si trova indicato nelle altre carte di bordo, a meno che non esistano fra le carte medesime anche dei legali documenti che giustifichino la ragione del cambiamento seguito, nel qual caso dovranno essere stati riconosciuti da qualche pubblico Funzionario del luogo della partenza, e registrati davanti alla Autorità più distinta del luogo medesimo.

54. Non si avrà neppure alcun riguardo ai passaporti accordati dalle Potenze neutrali ed alleate a proprietarj, od a padroni di bastimenti che siano sudditi delle nemiche, quando non siano stati da quelle naturalizzati, e non vi abbiano trasferito il loro domicilio prima della dichiarazione di guerra. Ma ancora in questo caso i detti proprietarj o padroni di bastimenti che fossero muniti di carta di naturalizzazione, non potranno godere dei riguardi della neutralità, se dopo essersi provveduti della carta di sopra menzionata, fossero tornati nei paesi nemici per continuarvi il commercio.

55. I bastimenti di fabbrica nemica, e già stati in possesso di un proprietario nemico, non potranno risguardarsi come neutrali od alleati, se non vi si trova a bordo qualche autentico documento passato alla presenza di pubblici Uffizialj i quali, potendo assicurarne la data, giustifichino che la vendita o cessione è stata fatta a qualche suddito di Potenza neutrale od alleata, prima che principiassero le ostilità, e se il detto atto translativo di proprietà dal nemico al neutrale od alleato, non sia registrato innanzi all'Autorità più distinta del luogo, e sottoscritto dal proprietario medesimo o suo legittimo procuratore.

56. Quanto ai legni di fabbrica nemica, che presi dai Corsari nazionali od alleati, fossero stati venduti in seguito a sudditi di Potenze alleate e neutrali, non si potranno risguardare di buona preda quando si trovano a bordo documenti legali e riconosciuti da pubblico e competente Funzionario, che valgano a giustificare e la prede e la vendita od aggiudicazione fatta agli alleati o neutrali nei porti del Regno, o in quelli di Potenza alleata. Mancando simili atti giustificativi, tanto su la preda, quanto su la vendita, i detti legni si giudicheranno di buona preda.

57. Sarà di buona preda ogni bastimento straniero su cui trovasi imbarcato un sopraccarico negoziante, un commesso o Ufficiale graduato di paese nemico; come pure ogni bastimento, il cui equipaggio sarà composto per più del terzo di marinari sudditi di Nazioni nemiche al Regno, o che non abbia a bordo il ruolo di equipaggio riconosciuto

da pubblico Ufficiale del paese neutro da cui fosse partito il bastimento medesimo.

58. Non sono compresi nelle disposizioni del precedente articolo quei bastimenti, i Capitani dei quali facciano constare con documenti trovati bordo di essere stati costretti a prendere degli Ufficiali graduati o marinari nei porti ove hanno ancorato, per sostituirli a quelli che fossero morti durante il viaggio.

59. In qualsivoglia occasione non si ha riguardo che alle sole carte trovate a bordo, e tutte quelle che fossero prodotte dopo fatta la preda, non sono di verun momento e non possono riuscire del menomo vantaggio né ai proprietari del legno preso, né a quelli delle merci. In qualunque circostanza non si avrà riguardo che alle sole carte ritrovate a bordo del legno predato.

60. Non è permesso di arrestare e prendere bastimenti neutrali sotto preteso che sortano o sieno destinati a porti nemici, eccetto però quelli che rechino soccorso a piazze bloccate, investite o assediate.

I legni neutrali che portassero roba detta di contrabbando destinata al nemico, possono essere arrestati, e può prendersi e confiscarsi la roba istessa; ma i legni e il dippiù di ciò che portano, debbono rilasciarsi, quando però la detta roba di contrabbando non componga i tre quarti del valore della totalità del carico; nel qual caso e i legni ed il carico saranno confiscati per intero.

61. Per roba di contrabbando s'intende polvere, salnitro, petardi, micce, palle di archibugio e di cannone, bombe, granate, carcasse, picche, alabarde, spade, centuroni, fucili, moschetti, pistole, cavalli, selle da cavalleria, bardatura, cannoni, mortari, e carri ad essi inservienti, e generalmente ogni arme, munizioni ed utensili da guerra.

62. Qualunque bastimento che dopo la chiamata ad ubbidienza non ammainasse le vele, potrà esservi costretto, ed in caso di resistenza e combattimento diviene buona preda.

63. Resta vietato ai Capitani di legno Corsaro di fermar bastimenti appartenenti tanto a' nazionali, quanto ai sudditi di Potenze amiche ed alleate del Regno, che resisi alla chiamata abbiano presentato i loro passaporti, contratti di noleggio, polizze di carico ed altre carte di bordo; e si vieta pure il prendere o tollerare che sia preso effetto veruno in tali bastimenti, sotto pena per i trasgressori di pagar tutte le spese, danni ed interessi; ed altresì di esser processati e giudicati come ladri di mare.

64. Se un bastimento nazionale od alleato, caduto in mano di nemici del Regno, viene ripreso da un Corsaro di bandiera italiana, passa totalmente in dominio del Corsaro riscattante, qualora sia stato 24 ore in potere dell'inimico, ma se la ricupera accadesse prima delle ore 24, sarà restituito al proprietario con due terzi del carico, ritenendosi però l'altro terzo dal legno che ne aveva fatto la ricupera.

65. Se il bastimento senza essere ripreso sia da' nemici abbandonato, o se per tempesta od altro caso fortuito, prima di essere stato condotto in porto nemico, torni in possesso dei nazionali, vien reso al proprietario che lo reclama entro l'anno e il giorno, quantunque siasi rimasto più di 24 ore in mano del nemico.

66. I bastimenti ed effetti dei sudditi od alleati del Regno ripresi ai pirati, venendo reclamati entro l'anno ed i giorno della relativa dichiarazione, saranno resi ai proprietarj mediante il rilascio del terzo sul valor totale del legno e delle merci a titolo di spese di ricupera.

TITOLO VI. *Procedura delle Prede.*

Art. 67. Subito condotta una preda in qualche porto o scala [sic] del Regno, il Capitano che la fece, od il conduttore è obbligato a fare la sua relazione al Capitano del porto, presentando e consegnando ad esso, mediante inventario e ricevuta le carte ed altri documenti trovati a bordo, come pure i prigionieri che facevan parte dell'equipaggio, dichiarandogli il giorno, l'ora, il luogo, e su quale altura fu fatta la preda, se il Capitano ricusò di ammainare le vele dopo la chiamata ad ubbidienza, o di mostrare la commissione, il passaporto ed altre carte, qual bandiera portava, se attaccò o si difese, con tutte le circostanze della preda e del viaggio.

68. Non è permesso di trattenere le prede nelle rade o vicinanze dei porti, ove si dee condurle, oltre al tempo necessario per entrarvi.

69. Condotta che sia la preda in un porto del Regno il Capitano predatore, o il Capo-conduttore è in obbligo di farne sul momento la dichiarazione all'Ufficio della dogana.

70. Tutte le lettere, niuna eccettuata, trovate a bordo di bastimenti nemici predati, si rimetteranno immediatamente al Capitano di porto che dovrà farle passare al Ministro della Guerra e Marina.

71. Le lettere trovate sui legni neutrali saranno aperte e lette in presenza dell'Armatore o suo Rappresentante, e quelle che fossero tali da prestare argomenti con cui provare la validità della preda, saranno inserite alla procedura, e tutte le altre rimesse al Ministro della Guerra e Marina.

72. Ricevuta la relazione del Conduttore della preda, il Capitano di porto si recherà immantinente a bordo del legno predato, farà processo verbale dello stato in cui lo trova, ed in presenza del Capitano predato, oppure di due Ufficiali o marinari del suo equipaggio, del Capo della dogana, del Capitano od altro Ufficiale del legno predatore, ed anche dei reclamanti, se ve ne fossero, apporrà i sigilli su tutte le serrature.

I sigilli non potranno levarsi che in presenza di un primario impiegato di dogana.

73. Sarà lasciato a bordo un custode incaricato sotto la sua responsabilità di accudire alla conservazione dei sigilli ed altri effetti confidati alla sua vigilanza.

74. Il Capitano del porto procederà senza ritardo o almeno prima delle 24 ore dopo la consegna delle carte, all'istradamento della procedura per accelerare la sentenza su la legittimità delle prede.

75. Consiste questa nella verifica dei sigilli, nel ricevimento e conferma delle relazioni e dichiarazioni del Capo-conduttore, nell'inventario delle carte, stati o polizze di carico trovati sul legno preda, e nella traduzione infine delle carte di bordo col mezzo di un interprete giurato semprechè occorra.

76. Se fosse il legno condotto senza prigionieri, contratti di noleggio, né polizze di carico, s'interroga separatamente l'equipaggio del predatore su le circostanze della preda, a fine di rilevare, per quanto sia possibile, sopra chi venne fatta.

77. In tutte le accennate operazioni il Capitano del porto sarà assistito dal primo Ufficiale di dogana, e vi farà intervenire anche un legittimo rappresentante dell'equipaggio predatore, ed in mancanza di questo, l'equipaggio verrà rappresentato dallo stesso Conduttore della preda che si considera come legale procuratore.

78. In caso di avaria o deteriorazione delle merci in tutto o in parte, il Capitano del porto apponendo i sigilli, ordina che siano scaricate e vendute dentro di un dato termine. La vendita per altro non potrà effettuarsi senza essersene fatti precedere gli affissi nel porto dell'approdo, e nei comuni e porti vicini, e senza l'intervento del primario Impiegato di dogana, e di chi rappresenta l'equipaggio predatore, o in mancanza di quest'ultimo del Conduttore della preda.

Il prodotto della vendita sarà messo provvisoriamente in deposito nella cassa del Monte di Pietà del luogo, o in quella del più vicino.

79. Questi atti di procedura verranno trasmessi sollecitamente al Ministro della Guerra e Marina, e da questo saranno passati alla Commissione delle prede istituita con decreto 8 gennaio 1805 pel relativo giudizio.

TITOLO VII.

Scarico, Manutenzione, Vendita e Liquidazione particolare delle prede.

Art. 80. Subito terminata la procedura d'istruzione, si passerà senza indugio a levare i sigilli ed a scaricare le merci; si farà delle medesime un inventario, indi saranno riposte in un magazzino chiuso a tre chiavi differenti, una delle quali starà in mano del Capitano del porto, l'altra del Ricettore di dogana, la terza dell'Armatore, o di chi lo rappresenterà.

81. Si procederà però incontante alla vendita provvisoria delle merci soggette a deteriorazione. Potrà essa ordinarsi *ex-officio* dal Capitano di porto ancorché essa non sia richiesta dall'Armatore o da chi ne tiene procura.

82. Sarà facoltativo al Capitano di porto, quando si tratterà di prede evidentemente nemiche, il permettere la vendita provvisoria sì del legno, che del carico, senza aspettare il giudizio di buona preda. In questo e nell'altro caso del precedente articolo, resta inalterabile l'osservanza di quanto vien prescritto riguardo alla vendita, qui sopra nell'articolo 78, e qui sotto negli articoli 86 e 87.

83. Quando la preda sia fatta sotto bandiera neutrale, e non si trovi evidentemente nemica, non potrà aver luogo neppur provvisoriamente la vendita senza l'assenso del Capitano predato; e rifiutando egli, ed essendovi necessità di vendere, bisognerà far costare questa necessità, mediante una visita di periti nominati in contraddittorio dall'Armatore o suo Agente, e dal detto Capitano, ovvero scelti *ex-officio* dal Capitano di porto.

84. Presentandosi dei reclamanti, il Capitano di porto potrà rilasciar loro gli effetti reclamati, previa la stima fattane da idonei periti, ogni qual volta però siano riconosciuti validi i titoli del reclamo, e venga data idonea e solvibile mallevadoria, senza le quali condizioni sarà rigettato ogni reclamo di simile natura.

85. Pronunziata la sentenza su la validità od invalidità della preda, è tenuta la Commissione delle prede a trasmetterla entro gli otto giorni susseguenti al più tardi al Ministro della Guerra e Marina, che la spedisce al Capitano del porto, perché si devenga alla vendita, qualora non sia già stata eseguita.

Le sentenze della Commissione delle prede non possono eseguirsi dietro le sollecitazioni delle parti interessate, se non v'interviene un primario Ufficiale di dogana.

86. È obbligo degli Armatori il formare inventarij che minutamente descrivano le merci componenti la preda, con indicazione del giorno determinato per la vendita dal Capitano di porto, e mandarli nelle più ragguardevoli città di commercio per esservi affissi alla borsa o alla casa del comune. Il Prefetto o chi lo rappresenta, ne farà rilasciare un certificato di cui si farà menzione nel processo verbale di vendita.

87. Le merci saranno esposte alla subasta, e vendute all'ingrosso od al minuto, come si sarà convenuto fra gl'interessati nella preda; ed insorgendo fra i medesimi contesa, il Capitano di porto prescriverà il metodo della vendita, che in qualunque caso non potrà farsi all'ingrosso nella totalità.

Il prezzo si pagherà in contanti o in cambiali accettate da persona di soddisfazione dell'Armatore, ed a due mesi di respiro al più tardi.

La consegna degli effetti venduti ed aggiudicati si comincia nell'indomani della vendita, ed è poi proseguita senza interruzione.

88. Mancando qualche offerente di presentarsi all'ora indicata, o al più tardi dentro i tre giorni dopo fatta la consegna degli ultimi articoli, si passerà ad una nuova vendita degli effetti aggiudicatigli a tutto suo danno e spese.

89. Le disposizioni vigenti per la dichiarazione da farsi nell'entrare e nel sortire, come altresì per le visite e gabelle, s'intendono aver piena osservanza e rispetto agli armamenti in corso, ed ai legni presi sopra i nemici del Regno in tutti i casi nei quali non vi si deroghi col presente Regolamento.

S'impone agli Ufficiali di dogana di prender le misure necessarie, onde prevenire ogni frode o sottrazione, sotto pena di rimanerne personalmente responsabili.

Le gabelle sulle merci predate sono a carico del compratore, e devono sempre pagarsi prima della consegna, in mano del Ricettor di dogana, col quale dee intendersi il Capitano di porto per indicare il momento della consegna.

Non si può vendere merci di proibita importazione se non coll'obbligo che saranno nuovamente estratte.

90. Dentro il mese susseguente alla intiera consegna della roba venduta, l'Armatore, o suo commissionato, dovrà depositare coi documenti giustificativi il conto del prodotto della preda, nella cancelleria del Tribunale cui spettano gli affari di commercio, sotto pena di essere privato di ogni diritto di commissione, ed altra ancora più grave secondo le circostanze, nel caso che il prodotto non fosse completo.

Il Tribunale può accordare all'Armatore, senza spesa veruna, e su la semplice sua petizione, altri 15 giorni per portare le carte mancanti.

91. Fatto il deposito si procederà entro un mese dalla data del giorno del deposito stesso alla liquidazione particolare, senza potersi sospendere il decreto, sotto pretesto che alcuni articoli non sieno in caso di essere liquidati, e di questi articoli si terrà nota a parte, onde vengano in seguito compresi nella liquidazione generale.

92. S'ingiunge agli Armatori di depositare nella cancelleria del Tribunale cui spettano gli affari commerciali del luogo dell'armamento, una copia di ogni liquidazione particolare, subito che ad essi sarà pervenuta, e al più tardi entro un mese dalla data della liquidazione medesima.

TITOLO VIII.

Liquidazioni generali.

Art. 93. Una porzione del prodotto delle prede spetterà all'equipaggio del legno che l'avrà fatta. Sarà questa porzione di un terzo, se il legno predatore era armato in corso semplicemente; e di un quinto soltanto, se il medesimo era armato in guerra e mercanzia.

94. Né il forziere del Capitano, né i fardelli di merci di sua privata pertinenza, qualunque siasi il luogo del bastimento ove fossero caricati, non potranno in verun caso essere distribuiti al Capitano predatore; ma l'Armatore può stipulare in vantaggio del Capitano ed in conto d'indennizzazione, una somma proporzionata al valore della preda, la qual somma per altro non può passare il due per cento del prodotto totale netto cui ascende la liquidazione particolare della preda medesima.

95. Entro un mese, finito che sia il corso, ovvero essendo sicura o presunta la perdita del Corsaro, l'Armatore sarà tenuto a depositare i conti delle spese di stallia e disarmo nella segreteria del Tribunale che tratta gli affari di commercio del luogo dell'armamento, onde si passi dai suoi Giudici alla liquidazione generale del prodotto del corso, nello spazio di un mese dopo la consegna di tutte le carte, ritenendo però che dovranno esservi iscritti per memoria quegli articoli che esigessero troppo lungo ritardo, sui quali viene pronunziato in appresso con un supplemento sommario alla liquidazione generale. Mancando l'Armatore di fare il detto deposito, sarà privato di ogni diritto di commissione.

96. Le liquidazioni generali saranno stampate, e se ne manderanno degli esemplari al Ministro della Guerra e della Marina, ed alla segreteria dei Tribunali ai quali spettano gli affari di commercio delle città dove trovasi qualche azionista, a di cui richiesta dovranno essere comunicate *gratis*. Se ne spediranno inoltre agl'interessati ed azionisti di una somma non minore di 3000 lire milanesi.

97. Al cominciar d'ogni mese, i Capitani di porto rimetteranno al Ministro della Guerra e Marina uno stato o tabella, sulla quale si continuerà ad annotare tutte le prede arrivate nei porti del loro circondario, sinché non vengano liquidate con osservazioni e riflessi sull'andamento della procedura, ed essendovi ritardo, sui motivi che lo cagionano.

TITOLO IX.

Delle Ripartizioni.

Art. 98. Non si prometterà prima dell'imbarco ad alcuno sia Ufficiale, soldato, marinaio od altro, parte veruna nelle prede, ma verranno dette parti distribuite subito dopo il ritorno del legno Corsaro in proporzione del merito e del travaglio di ognuno in un Consiglio a tale oggetto adunato nella sala delle sessioni del Tribunale a cui spettano gli affari di commercio del luogo dell'armamento, alla presenza dei suoi giudici e del Capitano del porto.

99. Il Consiglio sarà composto di sette membri, del Capitano cioè, e di altri sei individui tra i primi Ufficiali e marinari, secondo l'ordine del ruolo di equipaggio. Giureranno tutti davanti ai Giudici suddetti di procedere lealmente e su i dettami di una illibata coscienza alla distribuzione delle parti. Lo stato poi della fatta ripartizione sarà firmato dal Presidente del Tribunale, dal Capitano di porto, e dai membri del Consiglio, e sarà deposto negli atti della cancelleria.

100. Se a cagione della perdita del Corsaro, della sua assenza senza averne notizia, o della preda fattane dal nemico, non si potesse adunare detto Consiglio per fare l'accennato riparto della preda, potrà farsi in allora questa operazione a richiesta del Capitano del porto, e dietro un processo verbale che sarà sottoscritto dai nominati Giudici e da esso Capitano.

In seguito al processo verbale il Tribunale pronunzierà la sentenza, dinotando in essa i nomi degli Ufficiali e dell'equipaggio del Corsaro, la quantità ed il numero delle parti ad ogni grado attribuite, ed in fine quante ore s'impiegarono a simile operazione le quali non potranno essere più di sei.

101.	Non potranno essere accordate al Capitano più di	12 parti
	Al Capitano in condo più di	10
	A ciascuno dei due primi tenenti	8
	Al primo nostromo, allo scrivano e ad ognuno dei due altri tenenti	6
	Agli alfieri, al primo chirurgo e a sottonostromo	4

Ai conduttori di prede, piloti, nocchieri, capitani d'armi, primi cannonieri e falegnami	3
Ai secondi cannonieri, falegnami, calafati, padroni di lancia, armajuoli, maestri di vele, quartiermastri e secondo chirurgo	2
Ai volontarj	1 o 2 al più
Ai marinari	1 o 1½
Ai soldati	½ o 1
Ai novizj	½ o ¾
Ai mozzi	¼ o ½

a tenore dei servigi e capacità di ciascuno.

102. Il numero delle parti attribuite ad ogni grado non potrà venir diminuito che alla pluralità di due voti, ma basterà la pluralità di un solo per determinare il più od il meno attribuito ai volontarij, marinari, soldati, novizj e mozzi. In caso di parità di voti, quello del Capitano è preponderante. Ciascuno dei componenti il Consiglio sarà obbligato ad uscire dalla seduta, allorché si tratterà di fissare la porzione a lui spettante.

103. Nello stabilire le porzioni sarà assegnato una somma sul prodotto delle prede agli ufficiali ed altri dell'equipaggio che saranno rimasti storpj oppure feriti nei combattimenti, e così pure alle vedove ed ai figli di quelli che fossero stati uccisi o fossero morti per ferite ricevute. Tali somme si pagheranno a quelli cui sono concesse, al di là delle porzioni di preda loro spettanti, a condizione però che simili gratificazioni non eccedino del doppio il valore delle parti ai medesimi dovute.

104. Fissato che sia in tal modo il riparto delle porzioni, sarà esso eseguito indilatatamente. Si vieta ad ogni Tribunale di ammettere su tale argomento azione o reclamo che venisse fatto dagli Ufficiali od altri dell'equipaggio.

105. Entro otto giorni dopo la decisione del Tribunale competente su la liquidazione generale delle prede fatte durante la crociera, l'Armatore sarà obbligato a fare il pagamento delle parti di preda che toccassero all'equipaggio. In caso di rifiuto o di più lungo ritardo egli vi sarà costretto a richiesta del Capitano di porto, o ad istanza del Commissario di Governo presso il detto tribunale.

106. Non potrà effettuarsi il pagamento delle parti di preda che nell'ufficio del Capitano di porto del luogo dell'armamento, ed a tenore della tabella fatta in seguito della operazione del riparto. Al margine di questa tabella ciascheduno de' marinari che sappia scrivere apporrà il rispettivo nome per ricevuta, e per quelli che non sapessero scrivere, il Capitano di porto ne certificherà il pagamento. Non si buonificheranno all'Armatore le somme date in acconto durante la crociera o prima della ripartizione generale, quando non siano state pagate nell'Ufficio del Capitano del porto, e certificate da lui.

107. Resta espressamente vietato ai marinari di un legno Corsaro il vendere anticipatamente le loro porzioni di preda, ed a chiunque il comperarle, sotto pena di perdere le somme che fossero state sborsate per tale oggetto.

108. Tanto le parti di prede quanto la paga dei marinari si dichiarano non soggette a sequestro.

TITOLO X.

Disposizioni relative ai Porti stranieri.

Art. 109. I Commissari delle Relazioni Commerciali del Regno adempiranno nei luoghi di loro residenza a tutte le funzioni attribuite nel presente Regolamento ai Capitani di porto, in tutti quei casi, in cui si può mandare da loro ad esecuzione, uniformandosi nel rimanente alle istruzioni che darà loro il Governo.

110. Nei diversi atti ed operazioni che ad essi occorre di fare, si faranno assistere da due testimonj scelti, se sia possibile, fra i negozianti stabiliti nel luogo.

111. Subito terminati gli atti prescritti negli articoli 72, 73, 74, 75 e 76, dovranno trasmetterli con tutti i documenti che servono a far decidere sulla legittimità delle prede, al Ministro della Guerra e Marina, perché siano passati alla Commissione delle prede: ma nella possibilità che le carte originali andassero smarrite, sono in debito di tenerne copie collazionate.

112. Se la Commissione delle prede dichiara che la preda è legittima, sarà necessario per gli atti relativi alla esecuzione della sentenza il concorso dei Commissarj delle Relazioni Commerciali, i quali dovranno farsi assistere a norma dell'articolo 110.

113. Nel caso che in conformità del presente regolamento debba esser messo in deposito il prezzo proveniente dalle vendite delle prede, i Commissarj delle Relazioni Commerciali avranno cura di farlo in mano di un possidente del luogo, o di un negoziante, purché responsabili.

TITOLO XI.

Disposizioni generali.

Art. 114. Resta proibito, sotto pena di destituzione ed anche più grave afflittiva secondo le circostanze, a qualunque Ufficiale, Amministratore, Agente diplomatico e commerciale, ed a tutti gli altri funzionarj chiamati ad invigilare sulla esecuzione delle leggi relative al corso ed alle prede, od a concorrere al giudizio sulla loro legittimità, l'aver alcuno interesse né diretto né indiretto negli armamenti in corso o in guerra e mercanzia. È similmente loro proibito rendersi aggiudicatari direttamente, né indirettamente di merci provenienti da quelle prede che sono da essi poste in vendita.

115. Un esemplare del predetto Regolamento andrà unito a ciascheduna patente di corso.

116. I Ministri del Regno d'Italia sono incaricati, ciascuno in ciò che lo riguarda, della esecuzione del presente Decreto che sarà pubblicato ed inserito nel Bollettino delle Leggi.

EUGENIO NAPOLEONE.

Per il Vice-Re,
Il Consigliere Segret. Di Stato,
L. VACCARI.

³ Articoli della Capitolazione di Curzola fatta il 3 febbraio 1813 con effetto il 4.

Article 1^{er}

La Garnison sortira de la Place avec les honneurs de la guerre, tambour battant, meche allumée drapeaux
deployée Article 1^{mo}

Si accorda Article 2^{me}

Les munitions de guerre, bagages de M.^r les Officiers, bagages des Corps respecté, et transportes sur le Contenant^{2^{do}}
Si accorda all'eccezione delle munizioni militari di Guerra^{3^{me}}

Tous le Citoyens, qui font partie de la Garde nationale, les Canoniers, bombardiers er garde côtes, seront
particulierement respectée, et rentreront dans leur état primitif sans être inquietée ni recherchée en rien sur leurs
conduite ne leurs actions. 3^{zo}

Si accorda^{4^{me}}

Tous le Batiment armée, et non armée seront protégée, et continueront leur route jusq'au premier port Français 4^o
Tutti i bastimenti privati, e le loro mercanzie saranno considerate come quelle degli Abitanti, esclusi gli Armamenti loro
se ne avessero, ne potranno partire li medesimi Bastimenti, o Corsaro, ne il loro Armamento, nemmeno le Mercanzie, e
le prede delli detti, che fossero di sua ragione, e l'Equipaggio osia sarà considerato come Militare^{5^{me}}

Toutes le propriétés de l'Etat le derniers de quelque nature et de quelque origine elles puissent être, les archives et
documents respectée et transportée au Contenant 5^o

Tutto quello sarà di ragione dell'Isola resterà ad essa, e quello potess'essere del Governo non si accorda^{6^{me}}
Tous les Employée Civiles de quelque rang de quelque ordre qu'il puissent etre soient originaires de l'Isle ou de la
place, soient etrangers, seront respectée dans leurs personnes, et leurs porprietée. 6^{to}

Si accorda^{7^{me}}

Tous les habitante de l'Isle, et de la Place seront libres de leurs opinions e de leurs sentiments^{7^{mo}}

Si accorda^{8^{me}}

Les propriétés- Dizionario di Marina Medievale e Moderno cit. Communales resteront à la même condition que les
propriétés privées^{8^{vo}}

Si accorda^{9^{me}}

A ces conditions acceptée sans aucune restriction la place sera évacuée demain à midi si toute fois les secours attendu
ne sont pas arrivée. 9^{no}

Si accorda un tal termine alla condizione se la Truppa che si attende si estenderà al N° di Due Cento cinquanta, se di
meno non si accorda

Au quartier général de Curzola, le 3. Fevrier 1813 a ses heures du jour. Vû approuvé & accepté par nous Commandant
d'Armée la presente capitulation & sans aucune rescription, et d'après les avis réquis de tous les membres convoquée
tant des autorité Militaires & Civiles.

Pour Copie Conforme

Signé Vincent

Vû approuvé le Colonel

Signé Vialla