

Mano

XXXII ANNUARIO

===== DELLA =====

I. R. SCUOLA NAUTICA

===== DI =====

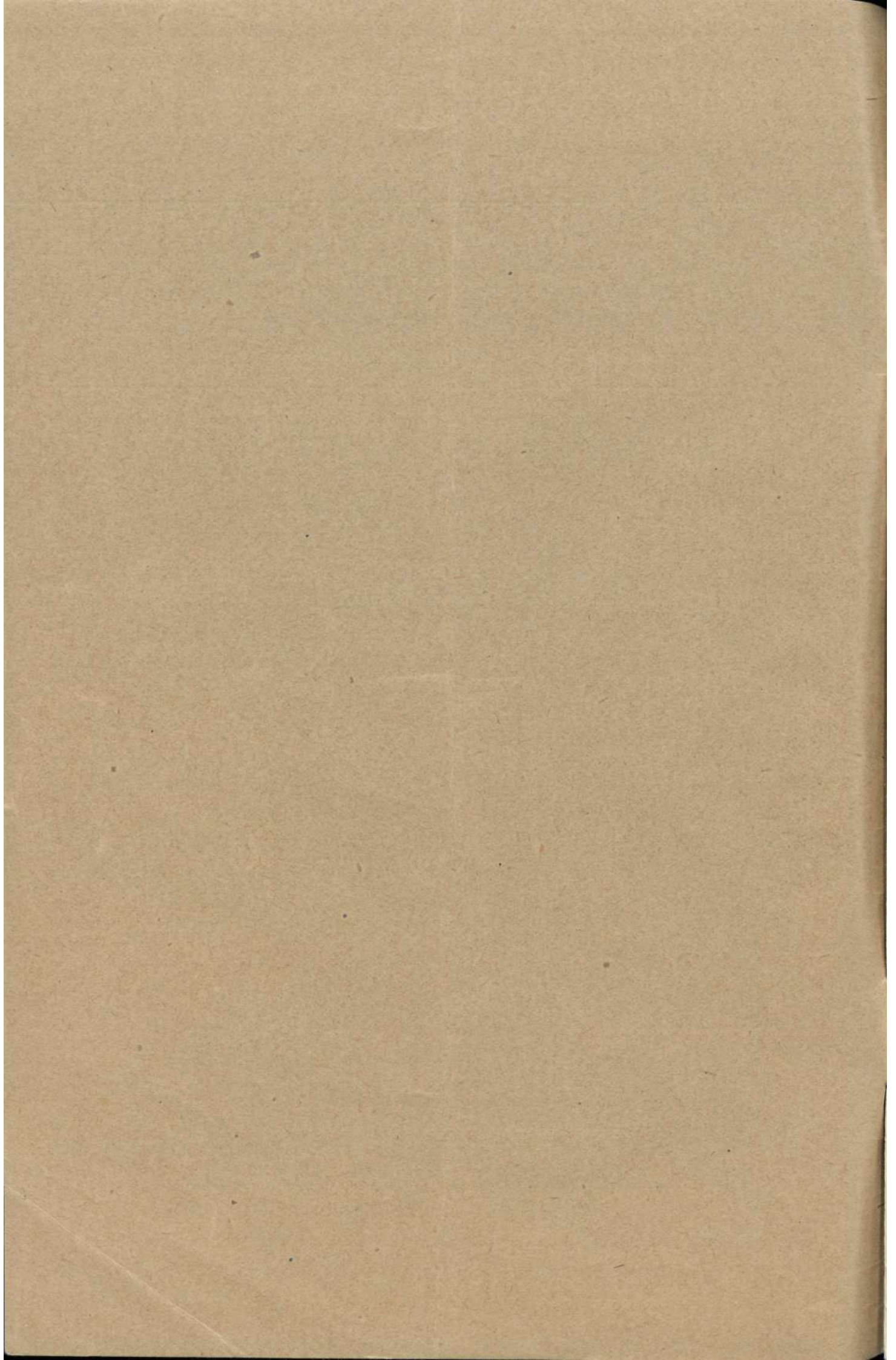
LUSSINPICCOLO



ANNO SCOLASTICO 1912-13



LUSSINPICCOLO
TIPOGRAFIA STRAULINO & STRUKEL
1913.



XXXII ANNUARIO

DELLA

I. R. SCUOLA NAUTICA

DI

LUSSINPICCOLO



ANNO SCOLASTICO 1912-13



LUSSINPICCOLO
TIPOGRAFIA STRAULINO & STRUKEL
1913.

Edizione dell' i. r. Scuola nautica in Lussinpiccolo.

IL MARE

nella letteratura contemporanea

Ogni epoca ha il suo spirito caratteristico, la sua fisionomia determinata. Ogni scolareto sa che il medioevo erigeva chiese, il rinascimento adornava palazzi e statue, mentre l'epoca presente costruisce macchine. Questo spirito, la somma di tutte le più intense ambizioni dell'uomo, cambia incessantemente come tutto quello che si muove e vive sotto il nostro sole, e cambia conseguentemente con esso anche la fisionomia di ogni momento, perchè essa ne è il frutto ed il prodotto.

Quale è lo spirito dell'ora presente? È lo slancio mistico dell'anima verso il suo creatore, che si manifestava nelle grandiose costruzioni delle cattedrali e s'incarnava nelle colonne e negli archi dei duomi gotici? È il bell'abbandono pagano alle gioie della vita, che irraggia da tutte le creazioni della pittura e scultura del cinquecento? Lo spirito moderno è complesso e multiforme come tutti i fenomeni dei tempi nostri: è mistico nello strenuo lavoro della teosofia moderna e del neoidealismo che s'accinge a vincere il materialismo in tutti i campi; è pagano e molto materialistico nei sempre crescenti incassi favolosi dei „music-halls“ e caffè-chantants dei grandi centri di coltura moderna. Ma è molto di più! La sua nota dominante oggidì è l'effrenato desiderio dell'uomo di abolire lo spazio, la sua irresistibile audacia nell'unire ciò che lo spazio una volta divideva e separava, „Der Drang ins Unermessliche“. Ciò che caratterizza l'uomo dei nostri giorni è una infrenabile inquietezza, una sete ardente di percorrere tutte le distanze del globo, („Die Welt ist mein Feld“ è il superbo motto che si legge sul palazzo della „Hapag“ in Amburgo), di vedere e di sperimentare tutto. I luoghi più remoti dei continenti più lontani sono la sua meta:

ma ovunque incontra il mare, poichè due volte più grande della terra è tutta la massa delle acque che cingono i continenti.

Il mare è diventato in causa di questa irrequietezza e dell'evoluzione economica il campo della più grande attività dell'uomo. Quelle acque immense, che da milioni di anni si cullano fra le barriere dei continenti sono entrate appena adesso nell'orbita dell'interesse di noi tutti. Per i Greci dell'antichità, mare significava la piccola espansione fra le coste dell'Ellade e quelle d'Italia (già l'Adriatico è mare ignoto per l'Odissea); per tutto il medioevo il Mediterraneo segnava il limite del noto; e se anche più tardi alcuni spiriti eletti come un Toscanelli, un Cristoforo Colombo, o mercanti avidi di guadagno si spinsero al di là delle Colonne d'Ercole, la grande massa degli uomini non sentiva neppure lontanamente l'esistenza del mare. Oggidì, però, il mare sta nel centro dei nostri interessi, tanto politici, quanto economici. Il processo di cristallizzazione politica, nazionale e statale della nostra vecchia Europa è pressochè finito; ma vi sono altri grandi problemi da risolvere nei paesi di Oltremare, nei quali le grandi nazioni saranno coinvolte; e la via che vi condurrà sarà quella del mare. E il veicolo che trasporterà l'uomo sarà la nave. Le ferrovie hanno avuto il loro giorno di supremazia e la serberanno per quei tratti di terra dove sono in esercizio; ma la nave domina e dominerà sempre più i nostri interessi sociali. Perciò la nave sembra essere il simbolo dei nostri giorni; è la nave che dà la fisionomia all'ora presente in quello che c'è di più progredito. L'aeronave non è ancora una soluzione definitiva del problema della vittoria sull'aria, ma il piroscafo ha vinto l'elemento liquido.

*
*
*

Migliaia di navi solcano i mari del mondo; centinaia di migliaia di persone stanno al loro servizio, milioni di passeggeri attraversano annualmente i mari da continente a continente e miliardi di capitale sono investiti nella navigazione. Queste navi sono tante comunità separate, tante città galleggianti, tanti enormi depositi di merci, che vivono per un dato tempo tutt'una vita propria, distinta da quella di terra; una vita che ha pur essa le sue ore di allegria e di tristezza, le sue tragedie e le sue commedie, come quella che l'uomo vive nelle città in terra. Economicamente e politicamente il mare assorbe sempre più il

nostro interesse; e nazioni, che venti anni addietro erano ignote sulle vie del mare, s'accingono oggi a diventar temuti concorrenti nella gara commerciale, mentre altre spargono sangue per conquistare uno sbocco verso quell'elemento, che prima non esisteva neppure nei concetti della loro vita nazionale.

*
**

Tutta la vita di una nazione, i suoi sogni ed i suoi dolori, le sue ambizioni e le sue speranze, le sue vittorie e le sue sconfitte si rispecchiano nella sua *letteratura*. Essa è l'anima materializzata di una data epoca. Omero e Dante, Racine e Shakespeare, Calderon e Cervantes sono grandi ed immortali, perchè sono la più perfetta espressione del loro tempo. Ma sarebbero impossibili oggidì. Ora, se il mare invade sempre più la vita e l'interesse di un popolo, questo fatto deve trovar espressione nella sua letteratura. Si può perciò formulare la domanda: In qual modo e fino a qual grado hanno contribuito le nazioni più progredite allo sviluppo della letteratura marinaresca?

Leggendo i prodotti letterari delle varie nazioni e confrontandoli fra di loro si ottiene anzitutto l'impressione di un sorprendente parallelismo fra evoluzione e progresso reale da una parte e ricchezza di produzione letteraria dall'altra. Gli Inglesi, sempre maestri sul mare, sono anche sempre i più fecondi scrittori di cose marine. Il carattere però delle loro opere è cambiato. Captain Marryat era il fondatore del genere del romanzo di vita marinara che dominava fino verso la fine del secolo passato. Come nella maggiore parte della letteratura inglese, il lato puramente artistico era sempre cosa d'importanza secondaria, purchè la trama fosse abbastanza interessante ed i fatti più o meno verosimili. Così vediamo anche nei romanzi del Marryat*) tutto quel sanguinoso passato di avventure e di pirateria, che ha perduto ogni interesse per il lettore moderno. Anche il suo discepolo Clark Russell, profondo conoscitore di cose marine, morto due anni fa, era fino in tempi recenti, il più ragguardevole rappresentante del genere in questione; oramai però lui pure appartiene al passato.

I principali scrittori moderni — *Frank T. Bullen, Joseph Conrad, William Brooke, I. J. Jacobs, Cutcliffe Hyne, Rudyard*

*) Peter Simple, Masterman Ready, The Phantom-Ship, Midshipman Easy ecc.

Kipling, Basil Lubbock — dimostrano quanto infondata sia l'asserzione tante volte ripetuta della decadenza del romanzo marinairesco; nè in quantità, nè in qualità c'è regresso; anzi per la qualità si constata un grado di perfezione che non ha da temere affatto la critica di scrittori di scienze nautiche, perchè quasi tutti i soprannominati (eccezione fatta per Kipling) uscirono dalle file dei capitani della marina mercantile.

Frank Bullen, che navigò per quindici anni senza però raggiungere il grado di capitano, ci dà nel suo „*Log of a Sea-Waif*“*) il libro classico della vita di bordo, descrivendone tutte le gioie e sofferenze, i divertimenti e le privazioni che si provano viaggiando da un mare all'altro, e da continente a continente. Sono i ricordi dei primi quattro anni della vita passata a bordo di un somiero che ci dipinge l'autore: Imbarco, viaggio a Demerara, naufragio mentre il capitano era ubriaco, salvataggio, vita a bordo di un cargo-boat francese, vita fra i ladri di Avana, ritorno a Liverpool; viaggio a Giamaica, effetti dell'abuso del rum, rivoluzione a Haiti; di nuovo in istrada a Liverpool, viaggio con un somiero germanico, pesca in alto mare; i porti dell'India, Australia, ritorno a Londra. Il libro descrive (come dice l'autore testualmente a pag. 134) la vita reale di un mozzo di bordo, ed è perciò un documento umano: è scritto del resto in stile semplice e chiaro senza frasi altisonanti, e sembra il più adatto a sostituire i testi commentati del Marryat in uso nelle scuole nautiche.

*W. Brooke***) è capitano di mare e raccoglie nel suo „*Log of a Sailor*“ ricordi della vita di bordo, registrando particolarmente esperienze fatte nei mari australiani, l'organizzazione dei battelli per il trasporto di carne gelata, il lavoro della carica di questa merce nei porti australiani e le precauzioni per la carica della dinamite a Hole Haven nel porto di Londra.

Bullen e Brooke ed anche *Basil Lubbock* nel suo „*Round the Horn before the Mast*“ piacciono per la varietà delle loro osservazioni e dei fatti esposti, che presentano senza artifici di stile, come uno che racconti le sue avventure ad un amico. Sono i fatti che ci interessano ed in questi fatti il lettore attento riscontra fino ad un certo grado una sorprendente uniformità, che permetterebbe una conclusione sull'uniformità — per non dire

*) Frank T. Bullen: „The Log of a Sea-Waif“, London, Pearson 1910.

**) W. Brooke: „Log of a Sailormann“, London, Century Press 1909.

monotonia — della vita di bordo: frequenti sono le scene di rozzezza, l'abuso di „whiskey“ o rum e le conseguenze che ne derivano; vitto cattivissimo e le contese che ne risultano; egoismo brutale su tutta la linea; insomma il vecchio Marryat minus pirateria e brigantaggio!

Del tutto differente da questi autori si presenta *Joseph Conrad*,*) che si è fatto in questi ultimi dieci anni un bel nome nella letteratura inglese. È senza dubbio uno dei più distinti romanzieri del giorno. Ha lo stile smagliante, ciò che sorprende particolarmente se si considera che Conrad non è inglese, e che l'inglese non è la sua madre lingua. È ebreo, non so se di origine austriaca o russa; uno di quei poveri abbandonati sul lastrico di East-End, il quale piuttosto che morire di fame, s'imbarcò un giorno sul primo steamer che gli capitò... e partì per i lidi dell'Asia. Colà servendo per venti lunghi anni in qualità di marinaio, e avanzando a poco a poco fino al grado di comandante, passò una buona parte della sua vita a bordo di bastimenti, navigando fra le molte isole dell'Arcipelago malese, che conosce come pochi e che descrive con colori affascinanti. Gli Inglesi lo chiamano il Kipling dell'Arcipelago malese. Ma questo ebreo vagabondo, che conosce l'arte marinara come pochi capitani inglesi, ed in pari tempo scrive con stile nervoso, ricco e melodioso come un George Meredith o un Maurice Hewlett, che sono oggi i primi scrittori nella lingua inglese, è anche un arguto psicologo e filosofo, ciò che non si potrebbe assolutamente dire degli altri romanzieri del genere. Conrad è uno dei pochissimi che hanno analizzato quella influenza misteriosa che il mare esercita sull'uomo, che hanno dimostrato come il mare foggia l'anima di chi si è dato ad esso e che lotta con questo terribile elemento.

Invano si cercherebbe nella letteratura inglese una pagina di sì forte caratterizzazione del mare, come quella che cito di una delle sue prime opere: „An outcast of the Islands“ in prova delle asserzioni fatte a suo riguardo: „The sea, perhaps because of its saltness, roughens the outside but keeps sweet the kernel of its servant's soul. The old sea; the sea of many years ago, whose servants were devoted slaves and went from youth to age or to a sudden grave without needing to open the book of

*) Joseph Conrad: „The mirror of the Sea“. Memories and Impressions. — London, Fisher Unwin.

life, because they could look at eternity reflected on the element that gave the life and dealt the death. Like a beautiful and unscrupulous woman, the sea of the past was glorious in its smiles, irresistible in its anger, capricious, enticing, illogical, irresponsible; a thing to love, a thing to fear. It cast a spell, it gave joy, it lulled gently into boundless faith; then with quick and causeless anger it killed. But its cruelty was redeemed by the charm of its inscrutable mystery, by the immensity of its promise, by the supreme witchery of its possible favour. Strong men with childlike hearts were faithful to it, were content to live by its grace — to die by its will. That was the sea before the time when the French mind set the Egyptian muscle in motion and produced a dismal but profitable ditch. Then a great pall of smoke sent out by countless steamboats was spread over the restless mirror of the Infinite. The hand of the engineer tore down the veil of the terrible beauty in order that greedy and faithless landlubbers might pocket dividends. The mystery was destroyed. Like all mysteries, it lived only in the hearts of its worshippers. The hearts changed, the men changed. The once loving and devoted servants went out armed with fire and iron, and conquering the fear of their own hearts, became a calculating crowd of cold and exacting masters. The sea of the past was an incomparably beautiful mistress, with inscrutable face, with cruel and promising eyes. The sea of to-day is a used-up trudge, winkled and defaced by the churned-up wakes of brutal propellers, robbed of the enslaving charm of its vastness, stripped of its beauty, of its mystery and of its promise.“ („An Outcast of the Islands“ pag. 23).

Ecco una descrizione del carattere di un capitano moderno: „Tom Lingard was a master, a lover, a servant of the sea. The sea took him young, fashioned him body and soul, gave him his fierce aspect, his loud voice, his fearless eyes, his stupidly guileless heart. He grew rich on the sea and by the sea. He loved it with the ardent affection of a lover, he made light of it with the assurance of perfect mastery, he feared it with the wise fear of a brave man. His greatest pride lay in his profound conviction of its faithfulness — in the deep sense of his unerring knowledge of its treachery.“

Nei moderni romanzi marinari si possono distinguere due categorie: romanzi puramente marinereschi, descrizioni di vita

marittima, scritti da marittimi, tipo Marryat-Russel-Bullen; e romanzi scritti con intenzione filosofica, che mirano a provare una tesi e si servono dell'ambiente marittimo e del mare per illustrarla o provarla. I romanzi di quest'ultimo genere sono diventati sempre più numerosi in tutte le lingue europee, dimostrando anche in questa guisa che il mare invade sempre più la nostra vita intellettuale. Un romanzo di questa specie è la poderosa opera di *Jack London: The Sea Wolf*,*) composta con maestria sorprendente. Jack London è scrittore di fama recente e non so se sia da annoverare fra i marittimi che sanno maneggiare anche la penna; ma soltanto un uomo che è vissuto lungamente fra la gente di mare riuscirebbe a dipingere con colori sì vividi e con sicurezza sì assoluta quell'ambiente. Dal principio fino alla fine il libro non è che una lunga descrizione delle solitudini terribili del mare pacifico e della vita dei cacciatori di foche. Eppure la meta precipua del libro non consiste nella rappresentazione di scene marine; il romanzo non fu scritto che per illustrare il contrasto fra due opinioni della vita: il materialismo e l'idealismo. Le idee di questi due concetti opposti sono personificate nelle due figure: del capitano Larsen, il Sea-Wolf, e del ricco letterato americano Humphry van Weyden. Quest'ultimo, abitando nei pressi di San Francisco, ritorna con piroscalo da una piccola gita, che aveva fatto per vedere un amico; alla bocca del porto la piccola nave viene investita e quasi tagliata in due da un grande piroscalo, e quasi tutti i passeggeri periscono; più morto che vivo, van Weyden è salvato dal capitano Larsen, che parte appunto per una lunga spedizione per il nord del mare pacifico alla caccia delle foche. Quel capitano di origine danese — Karl Larsen è il suo nome, Sea-Wolf il suo soprannome — è una figura di grande originalità, sotto ogni riguardo differente dal tipo di capitano che conosciamo. Quest'uomo, che ha studiato durante i suoi viaggi tutte le opere filosofiche dello Spencer, che va a letto con un volume delle poesie le più oscure del Robert Browning, che è tutto imbevuto della filosofia del materialismo, è una figura nuova. Questa filosofia non è soltanto un bell'ornamento del suo spirito indagatore, essa è pure il soffio che anima tutta la sua natura, gli detta tutte le sue opinioni, gli suggerisce a ogni istante una linea di condotta tutta sua propria. Ciò non basta;

*) Jack London: „The Sea Wolf“, Tauchnitz 1912.

Larsen ha il coraggio di spingersi innanzi fino alle estreme conclusioni e conseguenze delle teorie spenceriane, negando assolutamente ogni altruismo e spirito di sacrificio, non vedendo in questa vita nient'altro che movimento fisico e processi fisici e chimici, non trovando differenza alcuna fra il muoversi dei molluschi, dei pesci, degli insetti e degli uomini. Amore di se stesso, egoismo feroce, sfrenato istinto di conservazione di se stesso sono gli unici moventi delle azioni umane. Questo capitano-filosofo — temuto da tutti, non amato da nessuno — è un povero solitario; e la comparsa di quel letterato che ha pescato dal mare — per puro capriccio naturalmente, non conoscendo egli moventi di umanità e d'altruismo — gli procura una gioia feroce, poichè può applicare tutta la sua terribile filosofia sul povero disgraziato che è diventato il suo trastullo, la sua preda; lo destina al servizio del cuoco, per il quale deve lavare i piatti. Un delicato artista della parola, un poeta, che deve lavare i piatti... se non preferisce l'altra alternativa, di gettarsi in mare! La lotta fra questi due uomini, lotta intellettuale, conflitto fra due mondi avversari, ha qualche cosa di titanico. Ora appena si indovina perchè l'autore abbia dovuto per forza scegliere il mare per la scena della sua tragedia; soltanto il mare può produrre lo spirito che l'autore vuol rappresentare:

„Then it was that the cruelty of the sea, its relentlessness and awfulness rushed upon me. Life had become cheap and tawdry, a beastly and inarticulate thing, a soulless stirring of the ooze and slime.“ (Cap. II. 57).

*
*
*

Molto istruttivo è il confronto fra la produzione letteraria inglese e quella della *Germania*. In Inghilterra c'è una tradizione anche per questo genere di letteratura, e del mare si parla in tutti i libri con quello spirito di calma e naturalezza, che possiede colui che è ed era sempre a contatto con questo elemento. Non è ciò il caso nei libri tedeschi. Il mare è una cosa nuova, che sorprende, che desta stupore, o produce terrore o ispira ammirazione. Così tutto il lungo passato marittimo degli Inglesi e la giovane potenza dei Tedeschi si rispecchiano anche nella loro letteratura. Come la marina inglese è ancora la più potente, ma minacciata dallo straordinario sviluppo germanico, così anche nella produzione letteraria germanica si riscontra una ricchezza

ed abbondanza che gareggia colla produzione quantitativamente superiore dell'Inghilterra. Sarebbe impossibile di trattare nello spazio ristretto di queste poche pagine tutta la grande massa di libri che si pubblicano annualmente, allo scopo di portare le cognizioni e la scienza del mare negli strati più vasti della popolazione ed educarne l'interesse. Faccio menzione soltanto della bellissima collezione di monografie „*Meereskunde*“*), scritte tutte da uomini esperti, e degli scritti di propaganda come „*Schiffahrt tut not*“,**) o dei primi tentativi di capitani-autori, come il libro di A. Levy: „*Auf langer Fahrt*“***), per tenermi strettamente a pubblicazioni letterarie, che pure sono numerose.

I libri tedeschi differiscono anche nel tono dalle opere inglesi. In tutti gli scritti tedeschi c'è quel non so che di bravazzata — per quanto lieve sia — che tanto irrita l'inglese, quando viene a contatto personale col tedesco dell'epoca presente. Il trattamento pure del tema è differente, corrispondendo all'indole più filosofica dei tedeschi. Infine, fatto più sorprendente: sono i grandi autori tedeschi, scrittori di primo rango, che scrivono di cose del mare.

Gerhart Hauptmann, per esempio, si presenta con due libri che sono ispirati dal sentimento del mare. Il suo ultimo dramma: „*Gabriel Schilling's Flucht*“ è tutto saturo dell'odore e dello spirito del mare, e tutti gli atti del dramma si svolgono alla sponda del mare baltico. Però non è dramma nautico, è una tragedia di artista non dissimile al dramma „*Einsame Menschen*“ scritto circa 20 anni fa. La presenza del mare è simbolica, e quel povero pittore, che si trova in lotta fra due donne — Hanna Elias ed Eveline — l'una moglie legittima, l'altra la solita amica che lo rovina col suo amore malvagio e pretesamente fedele, non vede altra uscita da quel terribile dilemma, che di marciare dritto su quel mare, che salutava con parole entusiastiche dopo la sua fuga da Berlino: „*Diese Klarheit, dieses stumme und mächtige Strömen des Lichts! Dafür die Freiheit im Wandern über die pfadlose Grastafel. Der Salzgeschmack auf den Lippen, dieses satte strahlende Maestoso, womit sie ihre Brandungen ausrollen läßt! Ich glotze diesmal die See mit Augen an, wovon*

*) „*Meereskunde*“, Berlin, S. Mittler 1906-1912 6 vol.

**) „*Schiffahrt tut not*“. Hamburg, Fleming 1912.

***) A. Levy: „*Auf langer Fahrt*“. Berlin, Mittler 1910.

ihr keine Ahnung habt, Kinder. Als wenn einem der Star gestochen worden ist. „Dort stammen wir her, dort gehören wir hin.“ (Atto primo). Il mare lo libera da tutti i mali di quella vita sciagurata che gli è diventata insopportabile.

Se il dramma del Hauptmann è una tragedia di artista (Künstlertragödie) col ricco e bello sfondo del mare, la bellissima tragedia di Fritz Bremer: „*Helga Holgersen*“ *) si può chiamare veramente un dramma marinaro. Anche in questo dramma abbiamo la scena al mare, ma quasi tutti i personaggi appartengono al ceto marittimo e l'ambiente è tutto marineresco. Bremer, se non è capitano, deve intendersi di nautica come si scorge dai suoi confronti molto felicemente espressi fra l'arte nautica e la vita umana. La tragedia rappresenta il conflitto fra i due concetti di cristianesimo — il tradizionale ed il moderno — come si sono evoluti negli ultimi anni di ardue investigazioni, fatte dagli scienziati in Germania (Harnack), in Francia (Loyson) ed in Inghilterra. Le idee avversarie sono impersonate nelle figure di un vecchio capitano e del suo figlio. Il padre aveva trovato il suo Dio nelle lotte cogli elementi durante i molti anni della sua carriera marittima, un Dio personale, nel quale crede con tutta la selvaggia tenacità del lupo di mare germanico, che vuol essere ubbidito perfino là dove la coscienza individuale rende impossibile l'obbedienza. Anche suo figlio Federico, che aveva scelto la carriera teologica invece della marittima, dopo lunghe lotte, aveva trovato pure lui la pace ed il suo Dio, ma un Dio del tutto differente da quello del padre. È una bella finzione poetica, una specie di sentimento poetico. Ma quando questo giovane pastore protestante predica del suo Dio in un'adunanza di vecchi marinai, il padre è talmente fulminato dalle sue idee, che poco dopo muore dalle conseguenze della profonda scossa. Il giovane pastore è l'assassino di suo padre, ma non cerca la espiazione nel mare come Gabriel Schilling. Soluzione nuova ed inattesa: si sacrifica la sorella, che si getta nel mare per riconciliare i fratelli nemici.

Interesanti sono i confronti fra la teologia e la navigazione, alcuni dei quali citerò qui appresso. Il motto del dramma è: „Rumm Hart, Klar Kimming“, e significa un cuore generoso e sincero e un orizzonte vasto, ambidue queste cose necessarie per il capitano come pure per il prete.

*) Fritz Bremer: „*Helga Holgersen*“. Staackmann, Leipzig 1912.

„Theologie und Schifffahrt: „Da heißt es richtig steuern und nicht vom Kurse weichen.“

„Wenn der Seemann aus seinen Messungen der Gestirne eine nautische Berechnung aufmacht, um den Ort des Schiffes zu bestimmen auf See, so ist dies bis in die Dezimale peinlich richtig und zutreffend. Und doch sagt er sich häufig: Halt, hier ist dem Endresultat nicht zu trauen! Warum nicht? Weil die Faktoren, mit denen er gerechnet hat, Fehler enthalten, deren Quellen er als erfahrener Navigator wohl kennt, die jedoch genau zu bestimmen er nicht vermag, Fehlerquellen, wie „unsichtiger Horizont“, „nebelverdunkelte Gestirne“, Strahlenbrechung durch veränderten Feuchtigkeitsgehalt der Luft und anderes. Das ist praktisches Handwerk, das tägliche Brot des Seemanns. Aber nun kommt die Kunst, nämlich die Gestirnmessungen und die damit gefundenen Resultate ihrem inneren Wert nach einzuschätzen! Das ist die Kunst!... Und die Kunst des lebenserfahrenen Menschen besteht eben darin, die Fehlerquellen der Rechnungsfaktoren zu erkennen, mittelst deren der gesunde Menschenverstand seine wundervoll klaren und bis in die kleinsten Dezimale peinlich errechneten Resultate gefunden hat. Und deren sind so viele, daß man sie gar nicht aufzuzählen vermöchte“. —

Intorno ai due protagonisti si raggruppano altre figure, non meno interessanti. Particolarmente un giovine capitano, figlio del vecchio e suo primo ufficiale, tipo di austriaco. Ciò che rende il dramma tanto simpatico è il nobile soffio d'idealismo che pervade tutto, uno spirito di sacrificio e di abnegazione che riconcilia tutti, anche i più fieri antagonisti. E con la bella nota: „Kampf und Krieg und Lebensnot! Ich bin Seemann! Hinaus in Kampf und Krieg! Wir sind Seeleute, und du bist Kapitän!“ termina il dramma, che vede riconciliati i fratelli al prezzo del sacrificio dell'unica sorella!

La contribuzione più interessante e più originale al genere marineresco moderno è senza dubbio il romanzo „*Atlantis*“ del grande scrittore Gerhart Hauptmann*). Quale differenza fra Hauptmann e gli scrittori inglesi! „*Atlantis*“ è il romanzo del „*liner*“ moderno, in cui l'autore descrive minutamente il viaggio che il suo eroe Friedrich von Kamacher fa da Southampton a Nuova York. È una lunga, minuziosissima rivista di tutte le sensazioni ed impressioni che il Dr. von Kamacher prova dal

*) Gerhart Hauptmann: „*Atlantis*“, Berlin, Fischer 1912.

momento del suo imbarco fino alla terribile tragedia del naufragio nel mezzo dell'oceano. Da vero discepolo di Emile Zola, l'autore tedesco non ci risparmia nessun dettaglio della vita quotidiana a bordo. Per ben duecento pagine fa sfilare dinanzi agli occhi del lettore tutta la vita multiforme, che si svolge su uno di questi eleganti piroscafi germanici, che trasportano i ricchi da continente a continente: il lusso straordinario delle sale e delle cabine, lo sfarzo delle toilettes, i pranzi luculliani, lo sciampagne che scorre a fiumi, i balli improvvisati. Tutta l'organizzazione interna viene descritta, la vita in coperta, la vita fra le macchine, la morte di un fuochista che viene celata („die moderne Maschinensklaverei ist die imposanteste Sklaverei, die es je gegeben hat, aber sie ist eine Sklaverei“); il lazzaretto, l'ufficio di posta marittimo, le funzioni del barbiere, che fa un lucrativo commercio di profumerie, la farmacia e la musica. Giorno per giorno si registra tutto quello che accade in quella piccola città galleggiante, le ore di bel tempo, quando tutte le coperte sono affollate ed il giuoco d'intrighi fra i passeggeri è „in full swing“; le ore di cattivo tempo, quando soltanto gli instancabili giuocatori di carte sono al loro solito posto presso la birra nella „Schwemme“; finchè un giorno, tutt'ad un tratto, quel colosso del mare — „Roland“ è il suo nome — si arresta e per cause ignote, comincia ad affondare, trascinando seco tutte le ricchezze e tutte le vite. La descrizione di questo spettacolo immane è grandiosa; leggendola, si pensa a quell'altra tragedia di alto mare, il naufragio del „Titanic“, che senza dubbio Hauptmann doveva aver davanti agli occhi, quando scrisse queste pagine vibranti di lotta, di terrore e morte. Kamacher con pochi passeggeri si salva e viene preso a bordo del somiero „Hamburg“ il quale passa poche ore dopo la catastrofe in rotta per Nuova York. Colà Kamacher vede un'altra vita, quella di un „cargo-boat“ che l'autore ci descrive minuziosamente come quella del grande „liner“. Ma analizza anche l'anima dei superstiti e rivela la spaventevole indifferenza dell'uomo di fronte alle grandi tragedie, e mostra come l'uomo dimentichi presto i pericoli i più terribili, le ore le più angosciose della vita...

Hauptmann ha pubblicato nei venti anni della sua carriera letteraria molti drammi, e recentemente anche romanzi; ma gli argomenti erano sempre tratti o dalla vita sociale tedesca (Weber, Fuhrmann Henschel, Hannele, Rosa Bernt, Michael Kramer)

o soggetti di artisti (Einsame Menschen, College Crampton). Per qualche tempo Hauptmann si perdeva nel passato e trattava anche temi storici. (Florian Geyer, Kaiser Karl's Geißel). Nel suo primo romanzo „Griechischer Frühling“ il suo orizzonte si allarga e ci si presenta una visione dell'Ellade. Ed ora abbiamo una „Atlantis“, il grande inno al mare. Perchè questa lunga disquisizione sul mare e sulla vita del mare? Metà del libro non è altro che una descrizione del mare, eppure il mare non è la principale preoccupazione dell'autore, ma serve soltanto per sfondo alla idea principale dell'opera. Il romanzo fu scritto per analizzare il lungo processo di risanamento di un'anima tormentata da una passione terribile; per dimostrare ancor una volta, che la nostra vita, se degnamente vissuta, non è che un continuo sforzo sopra se stesso, „ein ewig Überwinden“ lo ha chiamato Nietzsche. Il viaggio di mare, il suo lusso favoloso e la vita artificiale servono soltanto per rendere ancora più stridente il contrasto fra questa vita di lusso e di falsità e quella solitudine assoluta della casa di campagna abbandonata vicino a Nuova York, dove il povero Kamacher dovrà guarire di un amore pazzo per una donnina leggiere di sedici anni.

Sorprende che Hauptmann si occupi di problemi nei quali c'entra il mare, visto che il poeta vive tutto l'anno nella solitudine di Agnetendorf nella Sassonia, ben lontano dal soffio del mare; meno sorprendente è il fatto che un altro grande scrittore — *Gustav Frenssen* — abbia rivolto ora la sua attenzione al mare. Frenssen vive per così dire nell'orbita dell'ambiente marittimo nel suo villaggio nello Schleswig-Holstein, dove è pastore protestante. In tutti i suoi grandi romanzi, nel „Jörn Uhl“ come nel „Hilligenlei“ c'è quello spirito particolare che distingue l'uomo che vive alla sponda del mare, di quel mare infinito, che porta il coraggioso dal suo villaggio baltico a Valparaiso o a Yokohama, purchè rischi il viaggio. Ora egli ha dedicato tutt'un libro ad una questione di mare, o piuttosto questione di armatori. Nel suo „*der Untergang der Maria Hellmann*“ *) ci racconta la triste storia di un vecchio piroscafo, che la cupidigia degli armatori Hellmann ha mandato in un ultimo lungo viaggio, dal quale non ritorna più. Le macchine non possono più resistere all'infuriare delle onde nel golfo di Biscaya, e, arrivata all'altezza

*) Gustav Frenssen: *Der Untergang der Maria Hellmann*. Berlin, Grote 1911.

di Ouessant, la vecchia carcassa affonda; tutti periscono, tranne che un timoniere, giovanotto di volontà titanica, di energia diabolica, il quale si salva. Il libro è dalla prima fino all'ultima pagina una terribile accusa, una requisitoria alla crudeltà di armatori troppo intenti ad empire il più presto possibile le loro tasche al prezzo di tante vite umane, che vengono sacrificate senza misericordia alla loro avidità di denaro. Riuscitissima è la descrizione del naufragio, come quella nel libro di Hauptmann; ma mentre lo stile di Hauptmann è di una calma epica, senza retorica alcuna, quello del Frenssen è di una vivacità, di una veemenza, che calza quasi col carattere straordinariamente impetuoso di Jan Guldt, il protagonista del romanzo. Tutto il libro è pervaso di spirito marino, eppure la storia ha precipuamente scopo morale: L'uomo non deve mai disperare della divina provvidenza, mai mormorare contro i dettami di Dio, neanche se ha da fare con un caso così crudele come l'agire dei Hellmann; sottomissione umile è l'unica via da seguire, e nature ribelli e tenaci come quella di un Jan Guldt, che se la vorrebbero prendere col creatore, sortono vincitori battuti.

„Atlantis“ e „Maria Hellmann“ sono libri simbolici, rappresentano vita marittima, parlano molto di cose marine, ma il mare non serve ad altro che a dar sfondo ad un'idea, di modo da poterla svolgere con maggiore intensità che in altro ambiente. Non sono puramente libri marinari. Un peana frenetico, però, è il libro del noto autore *Bernhard Kellermann* „*Das Meer*“ *). È un'opera straordinaria, un libro di rara bellezza, un inno, un poema in prosa, senza trama, senza intrighi, senza alcun tentativo di costruzione drammatica; eppure quel magico soffio di entusiasmo, quasi delirio continuo, che l'ha ispirata dà a tutta l'opera un'impronta di drammaticità che trascina irresistibilmente il lettore. Le quattro cento pagine di descrizioni pittoresche si leggono con vivo interesse.

C'è il mare, e nient'altro che il mare; uno scoglietto, che l'egregio lettore può indovinare, se conosce i mari o se si prende la pena di consultare i portolani. L'autore non lo nomina. Nelle ultime righe del libro vi allude dandogli il nome degli isolani, „Ös“ dei Bretoni, l'Ouessant dei navigatori. Là in quello scoglio Kellermann visse una vita vagabonda in compagnia del suo cane fedele, ora sdraiato davanti al suo tugurio a pochi

*) Bernhard Kellermann: „Das Meer“. Berlin, Fischer 1911.

passi dal mare ed ammirando ogni giorno di nuovo il bell'elemento, al quale inneggia in tutte le melodie, ora girando in barca intorno allo scoglio; ora andando in cerca di avventure col capitano Jann (lo stesso nome di capitano si ritrova nei romanzi di Pierre Loti), ora pescando col vecchio „Inselkönig“ Louis, che conosce ogni palmo di mare e che sa dove ed a qual ora e con qual vento passano i pesci; ora scherzando colla bionda Rosseherre che lo vuol poi uccidere per gelosia della bella Yvonne, figlia del guardiano della stazione radiotelegrafica.

Tutto il libro abbonda di osservazioni argute, che un giorno forniranno materiale utile a chi vorrà scrivere l'estetica del mare; particolarmente le onde sono studiate in tutte le loro forme e nel loro svariato carattere. Lo stile poi è di una bellezza singolare, ed io non conosco autore nella letteratura tedesca, che potrebbe rivaleggiare con Kellermann nella costruzione musicale dei periodi, nella bella plasticità e nel ricco frasario della lingua. Non si può più muover lagnò alla lingua tedesca che non sia capace di quella brevità elegante d'espressione e di periodi che rende tanto bella la lingua francese. Kellermann scrive con una brevità, lucidità e vivacità uguali a quella dei più grandi scrittori francesi; egli maneggia la lingua da grande artista. Ecco per esempio un brano caratteristico: „Diese Woge war die größte und schönste, die ich hier außen sah. Schon von weitem sah ich sie herankommen. Sie riß sich ihre Bahn durch alle die wandernden Schaumkämme, ihr Gischt flog vor ihr einher und zischte wie eine Schnellzugslokomotive. So groß und ungestüm war sie, daß sie sich inmitten der anderen Wogen ausnahm, wie die rasende Wildsau unter den Frischlingen. Dann prallte die ungeheure Wassermasse gegen die Klippen, sie bebte zornig von oben bis unten, schwoll an und bäumte sich auf. Sie wurde lang wie fünf Häuser und hoch wie ein zweistöckiges Haus und die Wogen ringsum sahen winzig aus. Sie war schwarzgrün, aber als sie anschwell, wurde sie grün wie Flaschenglas. Darüber bebte eine Kuppe von Türkis, und auf dieser Kuppe saß ein Schmelz von gelbem Bernstein, von der Sonne durchleuchtet und darüber ein Diadem aus schneeweißem Schaum. Über der ganzen Woge aber schwebte ein breiter Schleier von Dunst, eine Wand von Dunst, in der die Farben des Regenbogens schillerten. So stand sie. Wir waren zehn Schritte von ihr

entfernt, und ich betrachtete erstaunt und erschreckt dieses wilde, schöne Tier, das das Meer geboren hatte.“ (pag. 109). Qui la descrizione é di una precisione tale, da investire quella massa inanimata di acqua con le caratteristiche di una individualità personale. Ecco un esempio di straordinaria ricchezza di visione: „Die Wogen rauschten mit einförmigem Zischen und sausten vorüber und immerzu nagelte und schabte es am Boot. Zuweilen brauste eine rasche Woge daher, schleuderte das Boot in die Höhe und überschüttete uns mit Spritzwasser und ich sah die Woge dahinfahren zwischen die anderen, die in Unordnung gerieten. Wiederum, da zischte es, und ein großer marmorierter Kreis, der knisterte und kochte, erschien: die Sohle der Woge hatte eine verborgene Klippe getroffen. Der Kreis aus weißem und grünem Marmor flog rasch weiter, kletterte über den Rücken der Wogen und noch in weiter Ferne behielt er seine Form. Die Möwen strichen mit dem Bauch über die Wogen dahin, jeder Bewegung, jeder Laune der Woge haarscharf und blitzschnell folgend, auf und ab, und schrien. Ihre Fittiche schwirrten und ihre spitzen Hakenschnäbel riß die Luft auf. Ihnen gehörte das Meer und sie kümmerten sich nicht um die Fischer. Sie stürzten sich in den Gischt der Klippen, schlugen mit den Flügeln, als ob sie sich niederlassen wollten, stiegen senkrecht in die Höhe, wenn die Woge nach ihnen sprang und schossen kopfüber herab, wenn die Woge vorbei war. Das Wasser tropfte glitzernd aus ihren Schwingen. Das Meer sang und brauste einförmig. Dann zog ein Trupp Meerschwalben vorüber — döi, döi, döi — und schon waren sie weit weg. Wie ein Faden zogen sie in der Ferne.“

(*Continua.*)

NOTIZIE SCOLASTICHE

Corpo insegnante.

Direttore: Sig. **Nicolò Cosulich**, (VI classe di rango), i. e r. tenente di fregata nella riserva, capitano a lungo corso, membro dell'i. r. Consiglio scolastico distrettuale. Insegnò geometria, nautica, dottrina delle macchine a vapore, manovra navale e contabilità di bordo; 15 ore settimanali.

Professori: Sig. **Ubaldo Salvi**, (VIII classe di rango), custode del gabinetto di fisica, capoclasse della seconda preparatoria. Insegnò matematica e fisica; 19 ore settimanali.

Sig. **Giuseppe Brida**, (VIII classe di rango), i. r. ispettore scolastico distrettuale, bibliotecario, custode del gabinetto di storia naturale. Insegnò nel I semestre italiano, geografia, storia e storia naturale, 20 ore settimanali; nel II semestre storia naturale, 6 ore settimanali.

Sig. **Alberto Gilberti**, (VIII classe di rango), capoclasse della seconda tecnica. Insegnò italiano, geografia, storia, meteorologia ed oceanografia; 20 ore settimanali nel I e 24 nel II semestre.

Sig. **Giuseppe Neumayer**, (VIII classe di rango), i. e r. tenente di fregata nella riserva, custode del gabinetto di nautica, capoclasse della III tecnica. Insegnò matematica, nautica, disegno di proiezione, costruzione navale, attrezzatura e ginnastica; 23 ore settimanali.

Sig. **Goffredo Pavlik**, capoclasse della I tecnica. Insegnò tedesco, inglese, geografia e calligrafia; 18 ore settimanali nel I e 24 nel II semestre.

Maestro effettivo: Sig. **Massimiliano Jeller**. Insegnò italiano e tedesco; 18 ore settimanali.

Supplente: Sig. **Guido Nadalini**. Insegnò matematica, fisica e lingua italiana; 19 ore settimanali nel I e 23 nel II semestre.

Maestri ausiliari: Monsignor **Dr. Quirino Clemente Bonafačić**, parroco-decano di Lussinpiccolo. Insegnò religione; 7 ore settimanali.

Sig. **Francesco Lukovich**, i. r. commissario distrettuale. Insegnò diritto commerciale, cambiario e marittimo; 3 ore settimanali.

Sig. **Dr. Antonio Bolmarcich**, i. r. medico-fisico distrettuale. Insegnò igiene navale; 1 ora settimanale.



Piano delle lezioni, secondo il piano d'insegnamento.

Testi: 1. Nel corso preparatorio.

Religione: Il catechismo grande. Schuster, Storia sacra.

Lingua italiana: Turchi, Grammatica italiana. — Defant, Prose e poesie moderne, I e II parte.

Lingua tedesca: Defant, Corso di lingua tedesca, parte I.

Geografia: Morteani, Compendio di geografia, I, II, III e IV parte — Atlante Kozenn.

Storia: Mayer-Reich, Manuale di storia, I e II parte.

Aritmetica: Močnik-Zampieri, Manuale d'aritmetica, I e II parte.

Geometria: Ströll, Elementi di geometria.

Fisica: Krist-Postet, Elementi di fisica per le classi inferiori delle scuole medie.

Storia naturale: Pokorny, Zoologia e Mineralogia, — Schmeil-Largaiolli, Regno vegetale. — Haračić, Storia naturale (Distribuzione geografica delle piante e degli animali).

2. Nel corso tecnico.

Religione: Endrizzi, Breve studio scientifico della religione cattolica ad uso delle scuole medie, 3 parti.

Lingua italiana: Turchi, Grammatica italiana. — Antologia Chiopris. — Manzoni, I Promessi sposi.

Lingua tedesca: Defant, Corso di lingua tedesca, II parte. — Defant-Mayr, Esercizi e letture tedesche, I e II parte.

Lingua inglese: Baumgartner, The international English teacher, 5. edizione. — Nader und Würzner, Englisches Lesebuch für höhere Lehranstalten. — E. Hrkal, Supplemento nautico al libro di lettura inglese.

Geografia: Zehden-Stenta, Geografia commerciale. — Atlante Kozenn.

Storia: Mayer-Reich, Manuale di Storia, III parte. — Budinich, Cenni di Storia universale con riflesso alla storia del commercio e della navigazione.

Algebra: Močnik-Zampieri, Trattato di aritmetica ed algebra.

Geometria: Močnik-Menegazzi, Trattato di geometria ad uso delle classi superiori delle scuole medie.

Geometria descrittiva: Menger-Zian.

Fisica: Vallentin-Postet, Trattato di fisica per le classi superiori delle scuole medie.

Nautica: Vital, Corso di navigazione geodetica. — E. Gelcich, Corso di astronomia nautica. — Vital-Bidschof, Tavole e prontuari per i calcoli di navigazione.

Meteorologia ed Oceanografia: Mazelle, Meteorologia ed Oceanografia.

Costruzione navale: Lutschaunig, Elementi di costruzione e di tecnologia navale.

Dottrina delle macchine a vapore: Rossignoli, Guida allo studio delle macchine a vapore marine.

Manovra navale: Begna, Cenni di manovra navale.

Contabilità di bordo: Gruber-Vierthaler, Contabilità delle industrie minori e lezioni del docente.

Diritto commerciale, cambiario e marittimo: Nicolò Verona, Nozioni di diritto marittimo ad uso delle ii. rr. Scuole nautiche.

Igiene navale: Dott. Giacich, Lezioni mediche per i naviganti.



Ordinanze ed atti principali.

1. Ecc. i. r. Cons. scol. prov., 27 settembre 1912 N. 1508.

Autorizza la direzione di assumere per l'anno scolastico 1912-13 il supplente abilitato sig. *Guido Nadalini*.

2. Ecc. i. r. Cons. scol. prov., 29 novembre 1912 N. 1244/3.

Con decreto ministeriale d. d. 19 novembre 1912, il professore sig. *Rodolfo Weizner* fu collocato, dietro sua domanda, nel permanente stato di riposo.

3. Ecc. i. r. Cons. scol. prov., 29 dicembre 1912.

L'ecc. i. r. Ministero con decreto d. d. 15 dicembre 1912 N. 27603 ha nominato il prof. *Giuseppe Brida* ispettore scolastico distrettuale per le scuole con lingua d'istruzione italiana nei distretti di Lussino, Veglia e Volosca, esonerandolo dalle sue mansioni presso questa scuola.



Aumento dei mezzi d'istruzione.

Doni. Dall'ecc. i. r. Ministero del Culto e dell'Istruzione: „Almanacco della Marina mercantile 1912“. — Dall'ecc. i. r. Governo marittimo: „Annuario marittimo 1913“ e 4 esemplari del „Manuale del pescatore 1913 di G. Pastrović.“ — Dall'i. r. Accademia delle scienze in Vienna: „Sitzungsanzeiger 1913.“ — Dall'i. r. Accademia nautica in Trieste: 20 esemplari delle „Tide Tables for the year 1910 di Washington.“ — Dall'i. r. Istituto centrale meteorologico in Vienna e dall'i. r. Osservatorio marittimo in Trieste: „Carte sinottiche del tempo ed i riassunti delle osservazioni meteorologiche.“ — Dal sig. *Alberto Cosulich*: Molte opere della biblioteca del defunto suo fratello *Simeone Q. Cosulich*, già docente di diritto marittimo presso questa scuola. — Dall'ing. costruttore navale, sig. *Marco U. Martinolich*: „Un motore a scoppio a due tempi.“

Acquisti. Biblioteca: I periodici: *Annalen der Hydrographie.* — *Jahrbuch des höheren Unterrichtswesens.* — *Meteorologische Zeitschrift.* — *Mitteilungen der k. k. geographischen Gesellschaft.* — *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.* — *Nautical Magazine.* — *Nuova Antologia.* — *Österreichische Rundschau.* — *La Rivista*, periodico nautico. — *Rivista marittima.* — *Rivista geografica italiana.* — *Rivista di storia italiana.* — *Almanacco della Marina mercantile.*

Scrittori d'Italia, 3 vol. — *Una gita in Italia.* — *An Ehren und an Siegen reich, Bilder aus Österreich's Geschichte.* — *Crump*, *English as it is spoken.* — *Ratzel*, *Das Meer als Quelle der Völkergrösse.* — *Davison*, *Ship's Hygiene.* — *Greenough*, *Words and their ways.* — *Broke*, *The log of a sailorman.* — *Towler*, *Science of the sea.* — *Anderson*, *Shipmaster's business companion.* — *Arnold*, *Steamship navigation.* — *Tait*, *New Seamanship.*

Gabinetto di Fisica. Un trasformatore elettrico.

Gabinetto di Nautica. Un sestante, tre orizzonti artificiali.



Elenco degli scolari

iscritti al principio e durante l'anno scolastico 1912-13
con l'indicazione delle scuole frequentate prima della
loro ammissione alla scuola nautica.

Gli scolari segnati * abbandonarono la scuola prima della fine dell'anno scolastico.



CORSO PREPARATORIO

I. Classe.

1. Barbalich Vincenzo di Francesco	6	popolari
2. Bracco Aronne di Marco	6	"
3. Bragato Giuseppe di Vincenzo	6	"
4. Bussanich Giuseppe fu Domenico	6	"
5. Chiuchich Antonio di Antonio	6	"
6. Deltreppo Guido di Giovanni	6	"
7. Dessimon Antonio di Giuseppe	6	"
8. Faresich Giovanni di Michele	6	"
9. Franciscovich Giovanni fu Giovanni	6	"
10. Giadrossich Nicolò di Nicolò	2	reali
11. Gottwald Ernesto di Massimiliano	6	popolari
12. Hroncich Giovanni di Antonio	6	"
13. Hroncich Marco di Romolo	6	"
14. Kobau Federico di Federico	1	reale
15. Lenuzza Guglielmo fu Giovanni	1	cittadina
16. Lucon Giovanni fu Antonio	6	popolari
17. Lulich Stefano di Stefano	6	"
18. Macorig Edoardo di Alessandro	3	reali
19. Martinolich Antonio di Antonio	6	popolari
20. Marussich Walter fu Giovanni	6	"
21. Maver Domenico di Domenico	6	"
22. Morin Nicolò di Nicolò	5	"

23. Pozzo-Balbi Alfredo di Antonio	6	popolari
24. Prossen Giorgio di Lorenzo	6	„
25. Sablich Pietro di Giovanni	6	„
26. Salata Giovanni di Giacomo	6	„
27. Tomsich Giuseppe di Luigi	2	ginnasiali
28. Zago Luciano di Francesco	6	popolari

II. Classe.

1. Baicich Antonio di Giuseppe	2	ginnasiali
2. Bartoli Giorgio fu Antonio	6	popolari
3. Calcagno Francesco di Vittorio	5	„
4. Camalich Giovanni di Costante	5	„
*5. Cavallarin Giuseppe di Giovanni	5	„
*6. Cerovaz Luigi di Giuseppe	6	„
7. Chalvien Giuseppe di Giuseppe	6	„
8. Cosulich Bruno di Leopoldo	5	„
9. Covacich Giuseppe di Giuseppe	6	„
10. Dessilla Michele di Spiridione	2	ginnasiali
11. Gasparini Mario fu Giuseppe	1	ginnasiale
12. Gherbaz Giovanni di Giuseppe	6	popolari
13. Giaconi Giovanni fu Matteo	6	„
14. Giorgieri Giulio di Enrico	6	„
15. Huber Giovanni di Luigi	6	„
16. Klein Giorgio di Arminio	4	ginnasiali
17. Pauletig Cesare di Francesco	4	„
18. Petranich Luigi fu Casimiro	6	popolari
19. Siercovich Giovanni di Ljubimiro	6	„
20. Steffich Gaetano di Francesco	6	„
21. de Stermich Nicolò di Antonio	3	ginnasiali
22. Valentin Giuseppe di Antonio	3	„
*23. Zacevich Carlo di Giuseppe	1	ginnasiale
24. Zandrich Giovanni fu Giacomo	5	popolari

CORSO TECNICO

I. Classe.

1. Angelini Romano di Luigi	6	popolari
2. Antoncich Obrat di Giovanni	6	„

3. Bačić Vittorio di Benedetto	4	ginnasiali
4. de Braunitzer Luciano di Edoardo	6	popolari
5. Casagrande Roberto di Antonio	3	reali
6. Fonda Domenico di Donato	2	prepr. magistr.
7. Fonn Corrado fu Giovanni	2	cittadine
8. Gatti Ermanno di Antonio	5	reali
9. Lorini Mario di Giuseppe	4	„
10. Manfredini Renato di Augusto	1	prepr. megistr.
11. Manzoni Sabino di Domenico	6	popolari
12. Martinolich Federico fu Federico	6	„
13. Nacinovich Norberto di Paolo	1	prepr. magistr.
14. Nicolich Giuseppe di Gasparo	5	popolari
15. Paolini Romualdo di Paolo	5	reali
16. Plank Vladimiro di Francesco	6	popolari
17. Ragusin Mario di Giacomo	6	„
18. Sadlik Nicolò di Giuseppe	6	„
*19. Scopinich Giuseppe di Luigi	6	„
20. Sfarich Matteo fu Giovanni	6	„
21. Skopinić Nicolò di Francesco	2	reali
22. Stuparich Giuseppe di Biagio	5	popolari
*23. Tarabochia Alfredo fu Giovanni	6	„

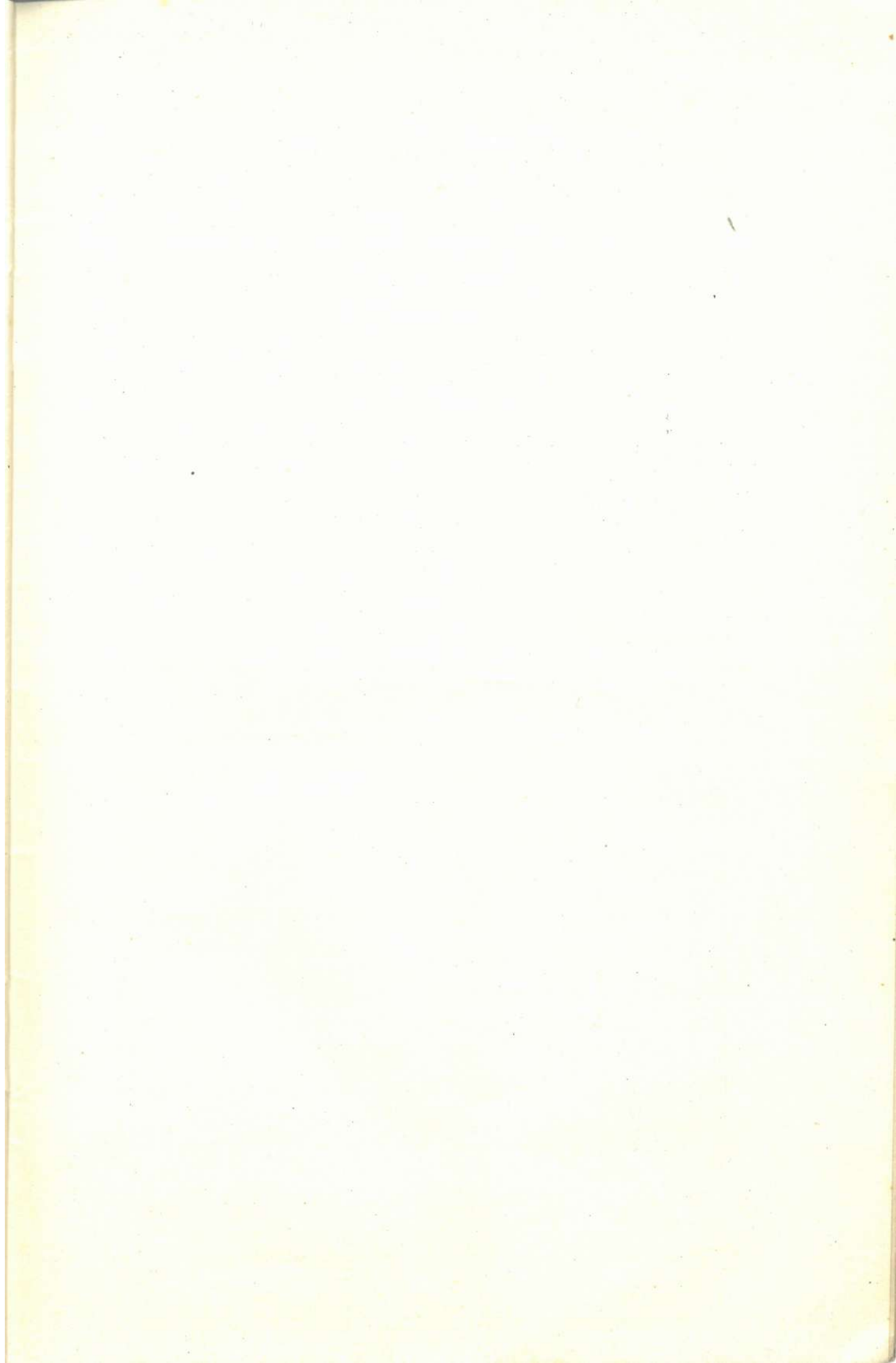
II. Classe.

*1. Bagatella Giuseppe di Nicolò	6	popolari
2. Bussanich Giovanni fu Domenico	6	„
3. Cattarinich Marino di Silvio	6	„
4. Gasparini Luigi fu Virgilio	3	ginnasiali
5. Martinolich Celestino di Ottavio	6	popolari
6. Martinolich Matteo di Matteo	6	„
7. Nicolich Lino di Domenico	1	prepr. magistr.
8. Pertot Francesco di Francesco	6	popolari
9. Picinich Santo di Santo	6	„
10. Suttora Vittorio di Giovanni	6	„
*11. Tomsich Stefano fu Francesco	1	reale
12. Vascotto Livio di Emilio	3	„
13. Villani Alessandro di Andrea	6	popolari
14. Wessek Renato di Antonio	6	„
15. Zotti Giuseppe di Antonio	6	„

III. Classe.

1. Casagranda Martino di Martino 3 cittadine
2. Cattarinich Eugenio fu Antonio 6 popolari
3. Cosulich Luigi di Luigi 6 ”
4. Gherbaz Giovanni di Antonio 6 ”
5. Gladulich Mario di Giuseppe 6 ”
6. Martinolich Giuseppe di Marco 2 reali
7. Martinolich Mirto di Giuseppe 6 popolari
8. Nicolich Enrico di Alessandro 6 ”
9. Nicolich Giovanni di Ugo 6 ”
10. Orfei Latino di Pietro 4 ginnasiali
11. Orlich Agostino di Nicolò 4 ”
12. Picinich Giulio di Ottavio 6 popolari
13. Prossen Ottone di Lorenzo 6 ”
14. Radoslovich Giuseppe di Giuseppe 6 ”
15. Schlechter Stefano di Edoardo 5 ”
- *16. Sfarcich Natale fu Giovanni 6 ”
17. Suttora Alfredo di Giovanni 6 ”





DATI STATISTICI

	Corso prepar.		Corso tecnico			SOMMA
	CLASSE					
	I	II	I	II	III	
Numero degli scolari.						
Alla fine dell'anno scolastico precedente	15	15	15	18	8	71
Nuovi aspiranti al principio dell'anno scolastico 1912 - 13	27	9	5	—	—	41
Di questi furono ammessi	26	6	4	—	—	36
Promossi dall'anno scolastico precedente	—	15	15	12	17	59
Ripetenti	1	2	4	1	—	8
Quindi iscritti al principio dell'anno scolastico 1912 - 13	27	23	23	13	17	103
Inscritti durante l'anno scolastico	1	1	—	2	—	4
Abbandonarono la scuola durante l'anno scolastico	—	3	2	2	1	8
Rimasti alla fine del II. semestre	28	21	21	13	16	99
Luogo di nascita.						
Da Lussinpiccolo	15	5	6	9	10	45
Da Lussingrande	1	1	1	—	—	3
Dall'Istria	8	7	10	1	2	28
Da altre provincie dell'Austria	2	5	4	2	2	15
Dall'estero	2	3	—	1	2	8
Madre lingua.						
Italiana	28	20	21	13	16	98
Ungherese	—	1	—	—	—	1
Religione.						
Cattolico-romana	28	19	21	13	16	97
Greco-ortodossa	—	1	—	—	—	1
Mosaica	—	1	—	—	—	1
Età.						
Di anni 13	15	—	—	—	—	15
” 14	7	4	—	—	—	11
” 15	2	7	5	—	—	14
” 16	2	5	—	5	—	12
” 17	2	4	8	—	5	19
” 18	—	1	5	3	4	13
” 19	—	—	2	2	3	7
” 20	—	—	1	2	2	5

	Corso prepar.		Corso tecnico			SOMMA
	CLASSE					
	I	II	I	II	III	
Di anni 21	—	—	—	—	2	2
„ 22	—	—	—	1	—	1
Dispensati dalla tassa scolastica.						
I semestre	7	6	10	10	9	42
II „	15	9	8	6	9	47
Stipendi.						
di Cor. 400 dalla Sovrana cassa privata di S. M. l'Imperatore	—	—	—	1	1	2
di Cor. 300 dalla fondazione del Soppresso Convitto di Zara	—	1	—	—	1	2
Sussidi dello Stato *).						
di Corone 200	—	—	1	—	4	5
„ 150	—	—	1	3	—	4
„ 120	—	—	1	—	—	1
„ 100	—	—	4	—	1	5
„ 80	—	—	—	1	—	1
„ 50	—	3	—	1	—	4
Classificazione alla fine del II semestre.						
Prima classe con eminenza	6	—	—	—	1	7
Prima classe	18	11	16	13	15	73
Seconda classe	2	6	1	—	—	9
Terza classe	—	—	—	—	—	—
Concessi esami di riparazione	2	4	4	—	—	10
Non classificati	—	—	—	—	—	—

*) Il Fondo Giubileo FRANCESCO GIUSEPPE I elargì sussidi nell'importo di Cor. 20.—.

FONDO GIUBILEO

ENTRATA

		Cor.	Cor.	c.
Stato della Cassa:				
1912				
luglio 26	In obbligazioni di Stato	5400		
	In un libretto della cassa di risparmio postale . .		6	87
	In contanti		228	12
„ 26	Venne acquistata una obbligazione di Stato del valore nominale di	200		
nov. 22	Interessi pro I semestre sulle obbligazioni di Stato		115	—
1913				
aprile 20	Oblazione della Camera di Commercio e d'Indu- stria in Rovigno		100	—
maggio 9	Interessi pro II semestre sulle obbligazioni di Stato		115	—
giugno 30	Per 2 copie del libro „L'Isola di Lussino“		6	—
„ 30	Interessi, appar libretto, sui depositi presso la cassa di risparmio postale pro 1910-11		1	78
	ASSIEME . . .	5600	572	77

Lussinpiccolo, addi 30 Giugno 1913.

FRANCESCO GIUSEPPE I.

USCITA

		Cor.	Cor.	c.
1912				
luglio 26	Per l'acquisto di un'obbligazione di Stato e spese postali relative		186	16
settem. 1	Per legature di libri del fondo degli scolari		16	60
nov. 30	Pagata la tassa a 2 scolari		20	—
1913				
maggio 16	Per libri del fondo degli scolari		301	—
TOTALE . . .			523	76
Stato della Cassa:				
In obbligazioni di Stato		5600		
In un libretto della cassa di risparmio postale			23	21
In contanti			25	80
TOTALE . . .		5600	572	77
<i>Il Cassiere:</i> Prof. GIUSEPPE BRIDA				
<i>Visto: il revisore</i> Prof. UBALDO SALVI		<i>Visto: il revisore</i> GIUS. BONETTI, cons. com.		

Cronaca dell'Istituto.

L'apertura dell'anno scolastico ebbe luogo il giorno 16 settembre; il primo semestre si chiuse il dì 15 febbraio, l'anno scolastico il giorno 5 luglio.

Al principio dell'anno scolastico il supplente sig. *Adolfo Verson* fu nominato docente effettivo presso la civica scuola reale di Trieste. A sostituirlo nell'insegnamento della matematica e della fisica fu chiamato il supplente abilitato signor *Guido Nadalini*.

Il professore signor *Rodolfo Weizner*, che faceva parte di questo corpo docente dal giorno 16 settembre 1908, fu collocato alla fine di novembre 1912, dietro sua domanda, nel permanente stato di riposo.

Il prof. sig. *Giuseppe Brida* fu nominato ispettore scolastico distrettuale per le scuole con lingua d'istruzione italiana nei distretti di Lussin, Veglia e Volosca ed esonerato dalle sue mansioni presso questa scuola col giorno 31 dicembre 1912. Egli continuò però ad impartire l'istruzione nella storia naturale fino alla fine dell'anno scolastico.

Il giorno 4 ottobre, nella ricorrenza dell'onomastico di *Sua Maestà l'Augustissimo nostro Imperatore*, corpo insegnante e scolari assistettero al solenne ufficio divino, celebrato nella chiesa parrocchiale.

Il giorno 19 novembre professori e scolari intervennero alla messa di requiem, celebrata in suffragio della defunta *Imperatrice Elisabetta*.

L'istruzione nel tiro a segno principiò il giorno 4 gennaio, sotto la direzione dell'i. e r. tenente di artiglieria signor *Luigi Cerdonio*. Vi parteciparono 20 scolari della seconda e della terza classe tecnica. Gli esercizi di tiro terminarono il giorno 28 maggio con il conferimento di due premi elargiti l'uno dal Comando del terzo Corpo d'esercito, l'altro dai professori dell'istituto.

La visita ispezionale dell'illustrissimo sig. Ispettore, Consigliere aulico *Eugenio Gelcich*, ebbe luogo nei giorni 26, 27 e 28 maggio.

L'inclita Giunta provinciale dell'Istria e la spettabile Camera di Commercio e d'Industria dell'Istria elargarono al „Fondo Giubileo Francesco Giuseppe I“, cadauna l'importo di cor. 100; l'eccelso I. R. Governo marittimo regalò a mezzo del locale i. r. Capitanato di porto agli scolari poveri le effemeridi nautiche per l'anno 1914. Il sig. *Alberto Cosulich* donò alla scuola molte opere dalla biblioteca del defunto suo fratello *Simeone A. Cosulich* e l'ingegnere costruttore navale sig. *Marco U. Martinolich* un bellissimo motore a scoppio.

Abbiano i generosi benefattori i più sentiti ringraziamenti.



Esami finali 1912-13.

Chiesero l'ammissione agli esami finali i 16 scolari della terza classe del corso tecnico.

Gli esami di chiusura si tennero nei giorni 7, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 giugno. I temi proposti erano i seguenti:

Lingua italiana: Il canale di Panama.

Lingua tedesca: Lussinpiccolo e Cigale (posizione, abitanti, il porto, la navigazione, il luogo di cura).

Lingua inglese, I Tema: Arrivato in un porto di rilascio con piroscafo avariato, il capitano estende la prova di fortuna, descrivendo il viaggio e le circostanze che lo costrinsero a cercare rifugio. II Tema: Traduzione dall'inglese in italiano di un brano dal libro „Brooke, The log of a Sailorman“.

Matematica:

I.

Stimato l'ammontare di un'avarea generale a cor. 72500, si tratta di ripartire il danno fra la nave, il carico ed il nolo, e si domanda quale sarà il per cento dell'intera somma contribuente e quanto contribuiranno separatamente i tre enti sopraindicati, se il valore del carico si calcola a sh $15/6$ per tonnellata sopra tonnellate 8530, il nolo a sh $6/3$ per tonnellata ed il valore della nave a cor. 1,200.000.

II.

Una data somma di denaro deve esser distribuita fra 5 persone in modo che le parti formino una progressione geometrica in cui la somma del 2. e 3. termine è eguale a 8400 e la somma del 1. e 3 termine eguale a 10.000. Quanto riceverà ogni persona e quanto tutte assieme?

III.

Il vertice dell'angolo retto di un triangolo rettangolo è l'origine d'un sistema di coordinate ortogonali. L'altezza abbassata sull'ipotenusa importa 38.4 cm e i due segmenti dell'ipotenusa stanno come 9 : 16. Determinare l'equazione dell'ipotenusa.

IV.

Un bacino d'acqua della forma d'un tronco di cono retto, la cui base inferiore (minore) ha un diametro di 11.2 m, può essere empito da tre doccie A, B, C, e precisamente dalle doccie A e B in 20^h, dalle doccie A e C in 15^h e dalle doccie B e C in 12^h. Se ora la doccia A fornisce in 1^h 3233³/₄ litri d'acqua ed il bacino ha una profondità di 1.5 m, si domanda quale angolo d'inclinazione forma il lato del bacino colla base inferiore.

Nautica :

I. giorno.

1.) Trovare la distanza ortodromica

fra Valparaiso $\left\{ \begin{array}{l} 33^{\circ} 2' S \\ 71^{\circ} 33' W \end{array} \right.$ ed Akaroa $\left\{ \begin{array}{l} 43^{\circ} 54' S \\ 173^{\circ} 0' E, \end{array} \right.$

nonchè la lunghezza della rotta composta fra questi due punti, non dovendo oltrepassare il parallelo di 48° S.

2.) Lo stato del cronometro il giorno 25 luglio a 0^h 0^m tmgr era = - 11^m 48^s.

Il giorno 6 agosto nella posizione $\left\{ \begin{array}{l} 8^{\circ} 5' S \\ 79^{\circ} 5' W \end{array} \right.$ si osservarono le seguenti altezze corrispondenti :

\odot 51° 0'	1 ^h 33 ^m 17 ^s	9 ^h 33 ^m 29 ^s
51 20	34 1	32 44
52 0	35 28	31 19
52 20	36 14	30 35
52 50	37 17	29 30

Determinare lo stato del cronometro per il giorno 6 agosto a 0^h 0^m tmgr.

3.) Le deviazioni per le 8 corse principali sono :

N = - 7.5°, NE = - 5.9°, E = - 7.6°, SE = - 3.9°,

E = + 8.5°, SW = + 14.7°, W = + 5.4°, NW = - 6.1°.

trovare i coefficienti della deviazione e la deviazione per la Cb = N 64° E.

II. giorno.

1.) La sera del 26 maggio nella posizione stimata $\left\{ \begin{array}{l} 37^{\circ} \text{ N} \\ 41^{\circ} \text{ W} \end{array} \right.$
si osservarono le seguenti altezze di Polluce:

t. cron. $10^{\text{h}} 55^{\text{m}} 56^{\text{s}}$ altezze $28^{\circ} 55' 0''$ Err. ind. = $+ 1' 50''$
56 48 46 40 Occhio elevato 5 m.
57 28 38 50 Stato li 24 maggio a $0^{\text{h}} 0^{\text{m}}$
tmgr = $+ 4^{\text{m}} 45^{\text{s}}$, md = $-3' 74^{\text{s}}$.

Determinare la longitudine astronomica.

2.) La mattina del 10 agosto nella posizione stimata $\left\{ \begin{array}{l} 41^{\circ} 53' \text{ N} \\ 17^{\circ} 28' \text{ E} \end{array} \right.$
si osservò:

t. or. $8^{\text{h}} 30^{\text{m}} 49^{\text{s}}$ $\odot 40^{\circ} 28' 40''$ confronto = $+ 1^{\text{h}} 18^{\text{m}} 32^{\text{s}}$
31 14 32 50 Stato li 7 agosto a $0^{\text{h}} 0^{\text{m}}$
31 34 34 10 tmgr = $- 2^{\text{h}} 8^{\text{m}} 50^{\text{s}}$, md = $- 2' 1^{\text{s}}$.

Percorse 16 Mm nella Cb = $S 1 \frac{5}{8} L$ si osservò l'altezza meridiana $\odot = 63^{\circ} 30' 30''$.

Err. ind. = $- 40''$, occhio elevato 8 m, deviazione = $+ 14' 7^{\circ}$,
Variazione = $- 8^{\circ}$.

Trovare il punto astronomico del mezzodi.

3.) Trovare il tmb delle alte e delle basse maree a Boston nel giorno civile 20 ottobre e ridurre al livello delle sonde della carta lo scandaglio di 24 m fatto alle $10^{\text{h}} 30^{\text{m}}$ am e quello di 19'7 m fatto alle $2^{\text{h}} 18^{\text{m}}$, se il dislivello nel giorno considerato importa 3'4 m.



Gli esami finali a voce si tennero nei giorni 5, 6 e 7 luglio sotto la presidenza dell'illustrissimo sig. Ispettore delle scuole nautiche, i. r. Consigliere aulico *Eugenio Gelcich*.

Subì l'esame con distinzione il candidato **Latino Orfei**.

Corrisposero alle esigenze legali e furono dichiarati assolti gli altri 15 scolari della terza classe tecnica: *Casagranda Martino*, *Cattarinich Eugenio*, *Cosulich Luigi*, *Gherbaz Giovanni*, *Gladulich Mario*, *Martinolich Giuseppe*, *Martinolich Mirto*, *Nicolich Enrico*, *Nicolich Giovanni*, *Orlich Agostino*, *Picinich Giulio*, *Prossen Ottone*, *Radoslovich Giuseppe*, *Schlechter Stefano*, *Sut-tora Alfredo*.

Assistettero agli esami quali delegati i signori: *Natale Kaftanić*, i. e r. tenente di vascello, per l'i. e r. Marina da guerra; *Carlo Luxardo*, i. r. vice-capitano di porto e sanità marittima, per l'i. r. Ministro del Commercio; *Alessandro G. Nicolich*, capitano mercantile, podestà di Lussinpiccolo, per il Municipio.



AVVISO.

L'iscrizione degli scolari per l'anno scolastico 1913-14 avrà luogo il giorno 16 settembre dalle 9 alle 11 ant.

Gli esami di ammissione e di riparazione si terranno nei giorni 16, 17 e 18 settembre.

Ogni scolare verserà all'atto dell'iscrizione una tassa di corone 3 per la biblioteca giovanile; gli scolari poveri potranno domandare la dispensa dal pagamento della stessa.

Aspiranti non ancora appartenenti all'istituto dovranno comparire all'iscrizione accompagnati dai genitori o loro sostituti e presentare la fede di nascita, nonchè gli attestati degli studi percorsi.

Aspiranti al corso tecnico avranno inoltre da produrre il certificato medico, prescritto dal § 6 dello statuto.



