

IL PROPAGATORE ITALIANO

ORGANO DI INTERESSI ECONOMICI E POLITICI.

Ufficio e Redazione: Contrada del Rincon, numero 23, Montevideo. Nella Stamperia Liberales, sotto la casa del Redattore responsabile, CARLO MASCARELLO. Si pubblica tre volte per settimana: la mattina del Martedì, Giovedì e Sabato. Prezzo d'Associazione: 1.º nazionale al mese, pagato anticipatamente. Un numero separato vale 10 centesimi, e si vende al Ufficio del Periodico.

MONTEVIDEO, 6 di Luglio, 1864.

RELAZIONE DEL VIAGGIO DEL PIROVASCELLO RE GALANTUOMO

dal suo Comandante al Ministro della Marina, Tomaso, 9 maggio. — Un supplemento al N.º 36 del Giornale della Marina contiene il seguente rapporto del viaggio del pirovascello *Re Galantuomo* da New-York alle isole Azorre.

Il pirovascello *Re Galantuomo* partì da New-York il 3 di marzo, e alle 4 pom. dello stesso giorno, giunto fuori della barra, diressi per levante con tempo bellissimo e vento freschetto da ponente.

Dovendo traversare l'Atlantico nel mese di marzo, aveva preso tutte le misure di cautela che erano necessarie per assicurare l'alberatura e la stabilità del bastimento. Erano stati posti paterazzi e stragli di fortuna agli alberi di gabbia, caliorne a poppa e traversali agli alberi maggiori, e rinforzati gli stragli; 14 cannoni della seconda batteria furono collocati nella stiva e nel corridoio. La prima batteria non aveva che 20 cannoni, gli altri 8 essendo stati consegnati alla fregata *Re d'Italia* per suo armamento provvisorio. Il bastimento era stagno ed in perfetta condizione di navigabilità.

Il vento di ponente, che in 50 ore ci aveva portati a 450 miglia da New-York, girò all'est il giorno 6, e soffiò gagliardo accompagnato da grosso mare, che andava via via aumentando.

Agguantai al traverso, mure a dritta, con la gabbia al basso, terzo uolo, le tre randa e la trinchetta. Il vento aveva già lacerato il parrocchetto, ed avevo fatto inferire quello di ricambio. Alle 6 pom., per non inoltrarmi troppo a tramontana, feci prendere le mure a sinistra. Alle 9, il tempo erasi fatto fortuale; si ruppe il pezzo di maestra, il quale si tronco in due pezzi e lacerò la vela. La randa di trinchetta fu pure squarciata, e si dové imbrogliare prendendone una parte.

Alle 10 ½ lo stato del tempo mi obbligò a poggiare in poppa.

A un'ora dopo la mezzanotte il vento sfondò la gabbia e se la portò via, non lasciandovi che i soli gratili. Non senza difficoltà feci far vela al trinchetto terzo uolo, affine di fuggire dal mare, il quale, gonfiato enormemente, poteva sfondare i portelli di poppa. Alle 2 ½ sotto un forte rollio si ruppe il cerchio delle rize, e l'albero di gabbia perdendo il sostegno delle sartie si tronco due braccia al di sopra della testa di moro. Cadendo rimase sospeso sullo straglio di maestra trattenuto dai suoi guarnimenti. L'alberotto, che nello stesso tempo si era rotto e separato da quello di gabbia, rimase appeso all'altezza dell'opera morta e battendo contro il bordo fracassò impavesate e parassartie.

La caduta di quell'albero cagionò la rottura dell'alberotto di belvedere, e del velaccio di trinchetto; ma si di uno che l'altro rimasero a riva, minacciando di rovinare in coperta da un momento all'altro.

Il bastimento faticava eccessivamente, e si moltiplicarono le avarie. Si strappa-

rono le catene dei bastardi di maestra e trinchetto, e si ruppe quello fisso in ferro della mezzana. Si strappò lo straglio di sinistra dello stesso albero.

E ad ogni rollio era un gancio, un bozzello, una puleggia, o un capo che cadeva dall'alto.

La seconda baleniera fu portata via dal mare in un con le sue grue.

Diversi marinai rimasero feriti in quell'occasione; due ebbero rotto un braccio, uno la clavicola ed il 12 nostrino ed altri vari individui riportarono contusioni più o meno gravi.

Alla 4 il vento cessò quasi istantaneamente ed il vascello rimase in balia di sinistrate onde, barcollato e travagliato in modo tremendo.

Nelle batterie dodici buoi, le balie del fieno e tutti gli oggetti che si trovavano, ad eccezione dei cannoni, spezzati e riziati ed i ritegni, erano abbattuti con forza da una murata all'altra, senza poterli fermare, scorrendo in un torrente di acqua.

I camerini degli ufficiali erano stati invasi dall'acqua che vi entrava da ogni parte. Uno di quelli situati nella 2ª batteria ebbe sfondato il portello, si riempì d'acqua, e quando questa si ritirò portò seco quanto vi si trovava. Quasi tutti i mobili che erano a bordo, compresi quelli della mia camera, rotte le viti ed i ritegni che li assicuravano alle murate, furono gettati da un bordo all'altro, sfondando paratie, fracassandosi e sciupandosi tutti quanti.

Provviste, libri e suppelletili trasportati dall'acqua galleggiavano confusamente nelle batterie insieme al carbone.

Il bastimento, scosso terribilmente, sembrava volesse sbarazzarsi della rimanente alberatura. Le sartie in ferro di maestra e di mezzana si allasciarono straordinariamente da destare vive apprensioni per gli alberi maggiori, e specialmente per quello di maestra, i cui cunei principiarono ad allasciare. Si misero nuovi rinforzi ed a tutto si rimediò come meglio permettevano le circostanze.

Ma un nemico più terribile, filtrando silenziosamente nei nostri fianchi, minacciava la nostra esistenza. L'acqua in sentina, che alle 10 della sera non era che di 8 pollici, giunse in brevi momenti a quattro piedi e mezzo. Le trombe a mano erano state tutte guarnite, ma la più grande, quella appunto sulla quale facevo maggior capitale, si ruppe non appena messa in movimento, e vi voleano non meno di tre ore per risarcirla.

Nel tempo stesso ordine era stato dato in macchina di accendere e di spingere i fuochi con alacrità. I fuochisti, nell'acqua sino alla cintura, governavano le fornaci con le mani, facendo ogni sforzo per ottenere la pressione. Ma tutto fu inutile. Alle 3 dopo mezzanotte il capo-mecanico riuscì a mettere in moto, ma fatti pochi giri l'acqua entro nei forni, spense i fuochi e la macchina si fermò.

Da questo momento principiarono giorni di dure prove per l'equipaggio del *Re Galantuomo*.

Ordinai immediatamente che, lasciando qualunque altro lavoro, ciascuno si munisse di un bugliolo o di qualsiasi altro recipiente e, formandosi in catene, attingessero acqua dal boccaporto della macchina e da quello della dispensa, ove il primo strato delle botti del vino era già sommerso. Si improvvisarono nuovi recipienti segnando in mezzo barili e piccole botti; e diviso il lavoro con ordine fra gli ufficiali tutti, rimasi solo in coperta col 1º pilota e sei marinai al timono,

onde governare in modo da far barcollare il bastimento il meno possibile.

Ufficiali ed equipaggio gareggiarono in attività ed energia, ed i primi seppero così bene rincorare la gente, che dopo qualche ora di animato lavoro, se l'acqua non era diminuita, non era tampoco cresciuta, ciò che considerare doveasi come una prima vittoria.

Frattanto le trombe dei parassartie e quelle della serpe erano state smontate ed applicate come meglio potevano agire.

Il vento di E. S. E., che come dissi era calmato ad un tratto, alle 6 del mattino saltò all'O. N. O. freschissimo ed in pochi momenti divenne fortuale nel modo istesso che aveva soffiato il suo opposto.

Scese quindi anche il mare il quale incontrandosi con quello di E. S. E. generava un ribollo che più d'ogni altra cosa ci travagliava.

Alle 9 ½, sentito il parere dell'ufficiale in 2º e del pilota, mi decisi a gettare in mare i cannoni della seconda batteria, i buoi che erano mezzo morti, il fieno e quanti pesi ed oggetti allora inutili ingombravano quella batteria. Ciò fu eseguito non senza grave difficoltà.

Si lavorò tutto quel giorno senza interruzione ad aggotte il bastimento, e l'acqua scemava ed aumentava secondo che il vascello faticava più o meno.

Verso le 4 pom. il vento ed il mare calmarono un poco, e si avvistò un bastimento da prora, sul quale l'equipaggio non tardò a fondare le più vive speranze. Io fidavo molto sulla solida costruzione del vascello, non vedendo un pericolo imminente ed avevo la ferma convinzione che l'acqua sarebbe stata superata. Però per la generale tranquillità chiamai quella nave a parlamento, e dopo avergli detto che faceva molta acqua, domandai mi accompagnassi alla terra più vicina. I capitano, che poco prima aveva alzata la bandiera americana, mi rispose: *I cannot because I have three hundred people on board* (io non posso, perché ho 300 persone a bordo). Mi domandò egli chi eravamo, e quanti d'equipaggio, e seguì la sua rotta.

Indignato di un procedere sì poco generoso, non volli neanche sapere il suo nome. Feci servire, mi orientai per un'altra lunga notte, e rimandai la gente ad aggotte il bastimento.

L'americano, dopo d'essersi allontanato tre o quattro miglia, diminuì di vele e poggiò alquanto. Pentito forse del suo rifiuto, sembrava volesse tenerci in vista, infatti giunta la notte bruciò per due volte fuochi di Bengala ai quali rispondemmo.

Ma egli non aveva poggiato abbastanza da fare una rotta parallela alla nostra, perciò nel corso della notte ci separammo.

Abbenché il tempo avesse ripreso con maggior gagliardia dal N. O., l'acqua principiò a scemare, e la gente, animata da quel successo, lavorò con maggiore efficacia.

8 marzo. — Alle 7 del mattino l'acqua non era più che a mezzo piede al di sopra del pagliuolo della caldaia.

Si guernirono nuovamente i forni e si riaccessero, ed alle 9 ½ con gioia generale si vide mettere la macchina in moto.

Ma anche questa gioia doveva essere di breve durata. Quantunque la macchina agisse a tutta forza, l'acqua aumentò nuovamente, e fu necessario riprendere il servizio delle trombe e dei buglioli. Si riconobbe che le trombe della macchina non agivano, e che una quantità immensa di carboni e ceneri era stata trasportata sotto la macchina dall'acqua in continuo moto, e vi aveva formato un soli-

do masso che aveva ostruito i tubi delle trombe.

Essendo ricoperto dall'acqua, non era stato avvertito. Era perciò mestieri continuare ad aggotte sino a che si potesse togliere anche il carbone. Più disanimata che mai, la gente ritornò al lavoro. Da tre giorni essi non dormivano, erano sposati e non mangiavano che biscotto, che facevo distribuire ad ognuno al proprio posto.

Nella notte il vento passò a O. S. O., e sempre fortuale ci affaticava immensamente. L'acqua aumentò di nuovo, e di nuovo si spensero i fuochi.

9 marzo. — Tutto il giorno seguente si continuò ad aggotte, si riuscì a vincere l'acqua, abbenché il bastimento avesse dei movimenti violentissimi. Alle 4 ½ s'inclinò talmente sul fianco dritto, che l'acqua s'imbarcò dai portelli di coverta e dalle impavesate. La più alta delle lance alzata sulle grue poggiò con forza sul mare e ruppe la grua prodiera da sotto in sopra. La lancia fu però salvata dalle molte rize con le quali era stata assicurata.

10 e 11 marzo. — L'estrazione dell'acqua e del carbone durò tutto il giorno seguente e l'altro ancora, e più che 150 sacchi di quest'ultimo furono tolti da sotto la macchina. Alle 9 ½ di sera del giorno 11 si poterono accendere i fuochi per non più spegnerli. Alle 11 fu posta in moto la macchina, e quando mi fui assicurato che le sue trombe mantenevano asciutta la sentina, mandai tutta la gente a riposare. Il giorno 10 uno dei cannoni situati in corridoio, in un forte rollio strappò le sue rize e sfracellò un piede al fuochista Vergone Giuseppe che non aveva avuto il tempo di scansarsi. Trasportato all'ospedale, il primo medico, signor Marati, giudicò che forse dovrebbesi addi-venire all'amputazione.

12 marzo. — Il giorno 12 calmo alquanto il vento ed il mare, e diressi a macchina per la costa americana, sperando di potere raggiungere qualcheduno di quei porti.

Alle 10 del mattino per la latitudine di 39° 17' 09" e per 59° di longitudine O. G., si avvistò un bastimento disalberato. Lo accostai, e mandai una lancia a bordo per vedere se eravi qualcuno, ma non si rinvenne nessuno. Il bastimento sembrava americano, aveva il nome di *Urania* scritto fuori banda a poppa, era pieno di acqua, carico di doghe e di tavole, ed aveva gli alberi rotti a raso della coverta. Si giudicò che l'equipaggio fosse stato portato via dal mare. Fu trovato a bordo un ritratto di fotografia ed un libro che invierò a cotesto Ministero, per farlo giungere a New-York in caso potessero interessare i parenti di chi trovavasi a bordo. (Continua.)

DISCORSO PRONUNCIATO DAL P. PESSAGLIA NEL PARLAMENTO ITALIANO.

(Seduta dell'11 maggio.)

È mio intendimento di esporre alla Camera le relazioni internazionali fra il Governo del regno italico e lo Stato del principe di Roma; vedere quindi quale partito possa e debba prendere il Governo italiano; pregare il signor ministro di una risposta, se vorrà essermene cortese, e per ultimo o adagiarmi in essa, come confido, ovvero presentare una qualche idea, la quale mi si presenti teoricamente vera e praticamente non malagevole ad eseguirsi.

STENCO.
—En la casa del Sr.
ineon núm. 23—El
13 en punto.
SMO; mivom
rre del Sr. Parte-
al fuero de San
riente á las 11 de la
SMO.

ISI

747-1090
 a la "Matanza",
 el público que en-
 trará un gran
 número de
UNGUICULAS--
URGOS
 a todo lo que con-
 personas que quieran
 con prontitud y a
 ones que en el
 de los de los

non colling la carta
NIDE
qu sol
noia
cchio/obbligato di
figli di famiglia, la
CAPPERA
ENTE
ella giungla cono
quante e più cose
C

stabilimento, di un
30 pezzi di fili
nanti, porta-cibi fed
nallieri, si vend
cicando una buona oc
essero comprarla
nella FONDA me

sordo-muto, e
pace di insegna
ere e scrivere.

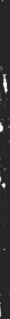
qualche figlio
città persona ce
sei mesi a gegg
alla *Amperita*
numero 925

si rivolgersi:
da del Rincón

MARITTIMI.
UETE INGLÉS "conci" a
 "namie" odo
HER Y
 or salda do esto puerro
 Uruguay y Paraná los
 a tarde, y en un
 el Uruguay se trasbor
 al Uruguay Vener. Egi

los Lunes con los pasaportes de los Agentes de la Fraga Hermanos.

100



10

1870

1870

100

100

This image shows a vertical strip of a document page. On the left side, there is a dark, textured binding edge. The main part of the strip is a lighter, speckled paper surface. There are some faint, illegible markings and a small dark spot near the top right corner.

11

1. The first part of the document is a letter from the President of the United States to the Congress, dated January 1, 1861. It is a copy of the original letter, and is signed by Abraham Lincoln.

100

CONTRACT NUMBER

