

Vaporetti e capitani in attività a Capodistria

Fu sempre attiva la linea di collegamento con Trieste

La Società di navigazione e la "concorrenza"

Non v'è dubbio che un po' dell'acqua salata, che fino al 1925 o poco più circondava d'ogni parte Capodistria, sia entrata nel sangue dei suoi abitanti, i quali, in ragione della posizione geografica della città, erano protesi più verso il mare che verso la terraferma, fatta eccezione quasi esclusivamente per la benemerita categoria dei "paolani", proprietari e coltivatori delle campagne rivierasche.

Non pochi infatti sono stati i capodistriani, che hanno seguito la vocazione marinara o che al mare si sono rivolti nella ricerca dei mezzi di sussistenza o, quantomeno, per semplice diporto o per spirito sportivo.

La maggior parte di essi, per il vero, non è andata a bazzicare lontano dalle acque di casa. Non sono mancate tuttavia, seppure con scarsa fortuna, attività armatoriali vere e proprie come l'Associazione Marittima Istriana fondata nel 1870, col concorso di capitale triestino, per l'esercizio della navigazione commerciale di lungo corso. Né sono mancati i capitani, che hanno fatto parlare di sé, dei quali bastino citare Nazario Zetto, Biagio Cobòl e Alberto Giovannini (per tacere di Nazario Sauro).

Il primo è balzato agli onori delle cronache intorno agli anni 1830 allorché, al comando del veliero "Il Corriere d'Egitto", salvava dalle grinfie dei corsari greci, grazie ad un abile stratagemma, un carico di grande valore destinato al Kedité d'Egitto. Il secondo effettuava, al comando di navi Lloydiane, più di 100 traversate del canale di Suez sulle rotte dell'Asia Sud Orientale. Il Giovannini (parente di Ernesto Giovannini, comandante del sommergibile "Jalea" perdutosi nel 1915) partecipava con la "Città di Milano" alla spedizione polare di Umberto Nobile; agli inizi della seconda guerra mondiale, al comando di un sommergibile destinato ad operare in Atlantico, giocava agli inglesi la beffa di Tangeri, che ha ispirato anche una nota pellicola cinematografica.

Ma è sul mare di casa, come abbiamo detto, che si è svolta la maggior parte dell'attività marinara dei capodistriani nella ricerca di un guadagno, per lo più assai sudato, che non ha fatto ricco nessuno. Ricorderemo i pescatori, che avevano il loro nido a Bossedraga, a Porta Isolana, a San Pieri e alla Porporella, ma specialmente i barcaiuoli, le piccole imprese di trasporto, i vari Caltran (Bolis), Busan, Marsich, Sandrin e Vattovaz, armatori di trabaccoli o di barche a motore più piccole.

L'attività principale era però volta al trasporto dei passeggeri. Nella seconda metà dell'Ottocento maturavano i tempi per una regolare linea di comunicazione con Trieste mediante battelli a vapore. Se ne faceva iniziatore il capitano palermitano Francesco Guccione, che impiegava il "San Bocco", piccolo piroscifo che andava anche a vela, tanto piccolo che i colli e le valigie seguivano i passeggeri su di una barca trainata a rimorchio. Un notevole miglioramento tuttavia rispetto all'antica brazzera, che andava soltanto a vela sottostando ai capricci del vento.

La novità veniva accolta con molto favore tant'è vero che, poco dopo, era lo stesso Lloyd di Trieste a mettere in linea un altro vaporino, il "Capodistria". Troviamo in breve a battere la stessa rotta, in concorrenza l'uno con l'altro, anche "L'Attivo", un piroscifo a ruote di cui era agente Giovanni Depangher, e il "Minerva", e successivamente il "Capodistria", il "Giustinopoli" e il "Trieste" dello Stabilimento Tecnico Triestino.

Un po' d'ordine veniva messo in tanta attività, non sempre redditizia, con la fondazione (avvenuta nel 1881) della Società di Navigazione Cittadina, che metteva in linea dapprima il "Gian Rinaldo Carli"

e il "Pier Paolo Vergerio", e poi gli efficientissimi "Santorio", "San Giusto", "Vettor Pisani", e "Tergeste", che hanno navigato sino ai giorni nostri e che tutti i capodistriani conoscono per aver viaggiato con essi un'infinità di volte.

Non tutti però sanno – come ci dice Rocco Marciano – che il "San Giusto", ribattezzato poi "Nazario Sauro", era destinato in origine al Mar Rosso e che il "Tergeste" aveva un gemello acquistato da armatori greci, visto al Pireo durante l'ultima guerra e forse ancora in servizio.

Ma gli intraprendenti lupi di mare nostrani non potevano starsene inattivi e darsi pace, come avrebbe consigliato la ristrettezza della tinozza, perché tale era in realtà lo specchio d'acqua che andava fino a Trieste.

Il capitano Guccione faceva venire da Palermo, nel 1893, il «Bagnara», un vaporino col quale arrivava anche il fuochista Antonio Marciano, destinato a rivestire un ruolo di rilievo nelle attività locali. Inoltre il Guccione metteva in servizio il "Primiero", da lui acquistato a Pirano, che mandava a prendere dal Marciano. Il vaporino veniva ribattezzato "San Nazario" con una cerimonia che aveva luogo a Semedella, presso la chiesetta della Madonna, cara ai marinai, come testimoniato dai numerosi ex-voto per scampati pericoli, ivi raccolti e documentati da ingenuie ma efficaci immagini con mari tempestosi e cieli coperti da minacciose nubi plumbee. Troviamo il Marciano anche a bordo dell'«Oltra» (ex "Brenta"), impiegato soprattutto per il collegamento con Oltra e con Muggia.

Nei primi anni del 1900, Giacomo Sauro acquistava una vecchia torpediniera, radiata dalla marina austriaca, che col nome di "Carpaccio" e al comando del figlio Nazario impiegava per il trasporto dei passeggeri al "Bagno San Giusto", ch'egli possedeva a punta Grossa. La navicella non era molto comoda, data la sua origine, ma era molto veloce e Nazario Sauro si faceva un punto d'onore di battere in corsa i concorrenti non mancando di sottolineare la vittoria con trionfanti colpi di sirena. Adoperato da ultimo nell'impresa di ricuperi marittimi di Giacomo Sauro, il "Carpaccio" finiva affondato in porto, carico di ferraglia, a seguito di un fortunale.

All'epoca della Prima Esposizione Provinciale Istriana troviamo a navigare sulla linea Trieste-Capodistria il piroscafo "Lampo" della società triestina "La Veloce", protagonista, il 31 agosto 1911, al cornando del capitano Ferrari, del noto clamoroso incidente col "San Giusto", comandato da Nazario Sauro, che nel frattempo era passato alla Capodistria. I due vaporini erano partiti contemporaneamente dal molo della Sanità di Trieste e stavano procedendo affiancati a distanza di 40 metri circa l'uno dall'altro cercando di superarsi a vicenda allorché, doppiata la Lanterna, il "Lampo" veniva investito dal "San Giusto" a poppavia con grande panico tra i passeggeri. Testimoni oculari asserivano che il primo aveva tagliato la strada al secondo, fatto è che la commissione d'inchiesta sollevava Sauro da ogni responsabilità pur non evitandogli l'arresto a seguito degli impropri da lui lanciati a gran voce contro il maldestro capitano del "Lampo" e più ancora per certi apprezzamenti poco lusinghieri apertamente manifestati nei confronti del governo austriaco.

Abbiamo accennato agli ex-voto dei marinai. Il mare, quando ci si mette, sa essere intrattabile e assai cattivo: ci ripromettiamo di parlarne alla prossima occasione.

A.C.

Voce Giuliana

1 aprile 1971

Nella chiesetta della Samedella gli ex voto dei marinai e pescatori

Una storica documentazione di fede nel santuario capodistriano non più esposta al pubblico devoto

Il mare, quando ci si mette, sa essere intrattabile e assai cattivo, sa trasformarsi in men che non si dica da placida distesa, riflettente i colori e le luci della volta celeste, in scatenato e minaccioso elemento sconvolto dalle onde. Non resta allora al marinaio che pensare alla propria anima e raccomandarsi alla suprema potenza divina.

Abbiamo accennato in uno scritto riguardante le attività marittime della vecchia Capodistria agli ex-voto, per scampato pericolo. Come in ogni paese rivierasco non è mancato nella città istriana il santuario caro ai marinai, la Beata Vergine delle Grazie di Samedella, al quale andava in preferenza il pensiero nel momento del bisogno. Là era andato a raccogliersi un notevole numero di ex-voto, di oggetti di valore, di lasciti di denaro. Il santuario esiste ancora, ma gli ex-voto sono spariti da tempo, sono state tolte dalle pareti quelle pitture per lo più di ingenui e anonimi artisti, che tanto fascino hanno conferito all'ambiente, che tanto valore spirituale e sentimentale, oltre che folkloristico e di documentazione marinara, hanno oggi.

Ne possiamo numerare, compresi quelli di carattere non marinaro, oltre una ventina. Gedeone Pusterla ci documenta, in un suo prezioso opuscolo, sino al 1886 e per il periodo successivo ci offre precise notizie l'amico Ricciotti Giollo, che ha curato anche la documentazione fotografica di quanto esiste attualmente nei ripostigli del santuario.

Elencheremo brevemente le attestazioni della famiglia di Giovanni de Madonizza per grazia ricevuta in occasione del rovesciamento di una barca, con la quale la famiglia era uscita a diporto il 15 luglio 1834, di Antonio Lonzar, caduto in mare dalla i.r. fregata "Venere" la notte del 24 maggio 1851 e salvatosi fortunatamente, di Luigi Pippan trovatosi anche lui in mare la notte del 20 dicembre dello stesso anno, di Giovanni Toresini, che il 21 febbraio 1860, a bordo del piroscampo del Lloyd "Vulcano", s'era trovato in pericolo di vita durante una tempesta al largo dell'isola di Candia, nonché di vari marinai, Surian, Penso, Frugier, Apollonio, Stradi, Sbona, che, in viaggio con le loro barche verso Venezia, erano stati sorpresi da violente tempeste il 9 maggio e il 14 giugno 1882.

Vecchie tele del tardo Ottocento ci mostrano piroscafi oppressi da cieli plumbei e sovrastati da onde incredibili di mari lontani. Il 6 giugno 1889, Nazario Deponte, marinaio del Lloydiano "Poseidon" veniva sorpreso dal ciclone nell'Oceano Indiano; un bianco veliero in viaggio da Filadelfia a Genova si trovava a pericolare con velatura ridotta al minimo, il 7 e 8 gennaio 1892, nell'Atlantico settentrionale Giulio Dettori si raccomandava alla B. V. di Samedella ed aveva salva la vita.

Ma anche il mare di casa nostra non scherzava. Due brazzere, sorprese da fortunale di bora a Punta Sottile, il 28 giugno 1870, evitavano per un pelo la collisione e P. Del Conte dedicava un quadro al santuario; Giuseppe Vattovaz rischiava la vita su di un'altra brazzera, il 14 marzo 1872, nella manovra d'emergenza richiesta dallo scatenarsi del maltempo; L. Surian e P. Genzo se la vedevano brutta a bordo del "Nazario Sauro", il 24 luglio 1940, e il loro pensiero correva a Samedella, come testimoniato dal loro ex-voto.

Altri ex-voto abbiamo visto inoltre nella chiesetta di San Nicolò dei Marinai, sede dell'antica confraternita, dove si trovavano i modelli di un vecchio veliero e di una barca anneriti dal tempo, e anche nella chiesa di San Basso in Ponte, dov'erano visibili un quadro ad olio rappresentante un grande piroscampo con caratteristica alberatura a traliccio e un acquerello rappresentante un incidente sul

lavoro in uno squero. Un altro ex-voto marinaro è stato notato infine da Ricciotti Giollo, come lo stesso ci comunica, accanto all'arca di San Nazario in Duomo.

Gravi stratemi e fortunali degni di ricordo sono stati abbastanza frequenti, come il nubifragio abbattutosi sul circondario di Capodistria la sera del 15 novembre 1910, che Provocava la distruzione degli argini delle saline e la loro sommersione, dando il colpo di grazia a quella secolare attività. Ma più ancora, per l'inusitata sua violenza, rimasta insuperata a memoria d'uomo, l'uragano del 14-15 giugno 1911, che ha sconvolto la costa dell'alta Istria e di Trieste provocando una ventina di morti e danni ingentissimi. A Capodistria, l'uragano aveva sorpreso tutta la flottiglia dei vaporini all'ormeggio tra il Molo delle Galere e il pontile della Sanità. Dava l'allarme con la sirena il vaporino gradese "Cav. Faidutti", che, avendo ancora i fuochi accesi, prendeva il largo per evitare di essere sbattuto contro il molo, mettendosi alla cappa in mezzo al Vallone, dove continuava a far funzionare la sirena. Il "San Giusto", che si trovava alla testata del Molo delle Galere, rompeva gli ormeggi e trascinandosi dietro 20 metri di banchina andava ad incagliarsi sotto la strada di Semedella, senza riportare danni, tanto che la mattina successiva partiva in orario dopo essersi tirato fuori dalla secca coi propri mezzi. Il "Vèttor Pisani" strappava una delle due bitte d'ormeggio, alle quali era stato assicurato come al solito, e girava su se stesso andando a ridosso di un trabaccolo, dell'"Oltra" e del "Carpaccio", che ballavano danneggiandosi a vicenda. Il "Santorio" riportava alcune lesioni sulla fiancata mentre la peggio toccava al "Capodistria", che si trovava ormeggiato al pontile della Sanità con la prua verso terra. Rotti gli ormeggi, il vaporino andava a sbattere contro l'antistante banchina aprendovi una breccia e perdendo il bompresso, la polena e il puntale (aveva la Prua a veliero). Veniva riassicurato al pontile, con la prua al mare, grazie al lavoro dei molti volonterosi accorsi ai segnali di allarme del "Cav. Faidutti" e capitanati da Piero de Manzini.

Altri danni si verificavano in Belvedere, dove il vento sradicava alcuni alberi secolari, uno dei quali finiva sulla facciata della casa Ferrari. Il Risano e il Cornalunga uscivano dagli argini sommergendo e distruggendo le campagne per una vasta plaga e trascinando in mare una grande quantità di fango, che colorava l'acqua sino a Punta Grossa. La zona presentava, il giorno dopo, un aspetto di estrema desolazione, ma il peggio arrivava con la notizia del naufragio della brazzera "Achille", sorpresa nelle acque di Barcola mentre stava per rientrare col pescato e gettata sulla scogliera di Cedas. Trovavano la morte, nel sinistro, Amedeo e Giacomo Perini e Bortolo Steffè, le cui salme venivano trovate alcuni giorni dopo, mentre riuscivano a salvarsi fortunatamente Bortolo Perini e Francesco Parovel.

Un altro luttuoso incidente si verificava tra il 24 e il 26 gennaio 1932. Il mattino del 26 gennaio, infatti, il trasporto "Rodi", in viaggio verso Venezia, avvistava al largo di Chioggia una barca rovesciata, priva di velatura e di timone. Accostata, essa rivelava il triste carico di due giovani, morti per annegamento, che venivano identificati per i fratelli Pietro e Antonio Majer.

Si trattava della brazzera "San Francesco" partita da Capodistria all'alba del 24 gennaio per recarsi alla pesca nelle acque di Grado con equipaggio formato, oltre che dai due fratelli Majer, da Nicolò Sandrin e da Andrea Verzier. Sorpresi da fortunale di bora, gli infelici s'erano messi presumibilmente sulla rotta di rientro bordeggiando faticosamente e dandosi il cambio a due a due nella manovra della barca tormentata dalle raffiche e dai colpi di mare sinché il timone andava a pezzi. La barca, non più in grado di governare, si rovesciava intrappolando sotto coperta i fratelli Majer e lanciando gli altri due a dibattersi senza speranza nelle gelide onde incontro ad una morte impietosa. Il fatto sollevava grandissima impressione e grande era il concorso alla cerimonia funebre, che aveva luogo a Sant'Anna, il 1 febbraio successivo con la partecipazione di delegazioni dei pescatori di Chioggia e di Isola.

A.C.

Voce Giuliana

2 maggio 1971

Vele a Capodistria

Circondata dal mare la cittadina istriana ha sempre avuto una ricca schiera di appassionati velisti.

Numerose imbarcazioni da regata nate negli squeri locali

Distesa placidamente con le sue case minuscole e con le sue zone verdi sullo scoglio gorgoneo, che emergeva in mezzo al Vallone, Capodistria si è compiaciuta di ispirarsi al mare anche nel mito della sua origine, di cui si è fatto insuperato interprete Girolamo Muzio nel poemetto "Egida", databile intorno al 1572: l'epica e furibonda lotta tra Atena e Nettuno, che con un fortunato colpo di tridente strappa a costei lo scudo fregiato della testa anguicrinata della Gorgone, il quale però cade in mare e si trasforma in scoglio privando il dio del mare dell'ambito trofeo.

Delimitato tra le braccia aperte di Punta Grossa e dell'alta costa arenacea del "giro delle carrozze", verso Isola, circondato da amene colline, lo specchio d'acqua invitava alle gite in barca, alle escursioni nautiche, che Agostino Carli-Rubbi nei primi anni del 1800 raccomandava agli amici. Esso si prestava ottimamente anche alle attività agonistiche e quale rilievo assumevano nel 1700 le feste sul mare e le regate di palischermi a remi, anche di donne, ce lo dicono le cronache del tempo.

La città era circondata dal mare da ogni lato e una mezza dozzina di approdi e di mandracchi assicuravano facile ricetto a molte barche, al Porto e alla Porporella, a San Pieri e a Bossedraga, a Porta Isolana, dov'era la sede del Circolo Canottieri "Libertas" (fondato nel 1888) e della sua sezione velica. Né mancavano squeri e cantierini dove dalle mani abili degli artigiani nascevano amorosamente le barche e dove non meno amorosamente venivano eseguite riparazioni a regola

d'arte e manutenzioni d'ogni genere. Qui nasceva addirittura un tipo di barca, la jole capodistriana, divenuta poi di stazza nazionale col contrassegno della lettera A, disegnata da quel valente velista, che è stato Arnaldo de Maiti, e realizzata in una prima serie di 15 esemplari da Nicolò Depangher. Qui, inoltre, sono state costruite dal Depangher una dozzina di jole olimpioniche per le Olimpiadi di Kiel del 1936, nonché veri e propri panfili a vela e a motore, come lo "Yucca", di oltre 20 metri, dell'avvocato milanese Above, o venivano effettuate trasformazioni o riclassificazioni, come il non meno grande "Nettuno" del ministro della marina mercantile Host Venturi.

Tra le barche grandi ricorderemo, per inciso, anche lo scuna "Amrita" del Duca D'Aosta, riparato a Porta Isolana dopo la partenza del duca per l'Africa. Qui venivano costruiti molti tipi a deriva fissa o mobile, dal dinghy alla star e al beccaccino. Assente invece la motonautica, essendo rimasto isolato il fuoribordo da corsa di Bruno Boico. L'applicazione dei motori era andata tutta alle barche da pesca e c'era chi la sapeva lunga in materia, come Libero De Carlo.

Subito dopo la redenzione del 1918 si eseguirono molti lavori di sistemazione dei moli e dei mandracchi, ormai giunti ad uno stato di dissesto pronunciato. Venivano rinforzati i ripari e scavato un canale di accesso a San Pieri, veniva riassetato il Molo delle Galere con rifacimento del muro di riparo. e della scogliera frangiflutti. In sostituzione del vecchio molo della Sanità, quasi inservibile, si provvedeva ad un nuovo apprestamento in cemento armato. Nel corso di questi ultimi lavori si verificava, il 7 luglio 1925, un grave incidente. Era da poco iniziato il lavoro giornaliero allorché la città veniva scossa da una potente esplosione, che' faceva accorrere al Porto una folla di curiosi.

Era scoppiata la caldaia del pontone battipalo "Venezia", una vecchia ciabatta, l'ex PBI, che dimessa dal genio civile era stata rimessa in servizio per l'occasione. Pesanti elementi metallici erano stati

lanciati in aria nel raggio di una quarantina di metri aprendo una via d'acqua nello scafo, che affondava rapidamente. Gli uomini che si trovavano in coperta, Carlo Della Valle, Giuseppe Steffè, Domenico Ravalico e Giovanni Giursi, venivano proiettati in mare più o meno feriti. Un altro uomo, il fuochista Nazario Destradi, rimaneva intrappolato nello scafo e veniva salvato dal pilota Francesco Ravalico, che non aveva esitato a lanciarsi tra i rottami. L'uomo presentava molteplici lesioni, un braccio quasi staccato ed appariva in gravissime condizioni, tanto che, dopo un primo intervento del dott. Luigi Longo, veniva imbarcato sul "Nazario Sauro", che si dirigeva a tutto vapore verso Trieste, ma invano, perché l'infelice spirava appena giunto il piroscafo in vista delle dighe.

Ma torniamo alle barche. L'attività velica da diporto, iniziata nella seconda metà dell'800, aveva preso piede agli inizi del nostro secolo con i Belli, Grammaticopolo, Gerosa, Maiti, Manzini, ma si sviluppava particolarmente dopo il 1918. Numerose erano le candide vele, che solcavano il mare, nella bella stagione, alla brezza di maestro, che soffiava regolarmente dal largo, secondo un orario quasi cronometrico, per cedere il posto alla sera, dopo un periodo di bonaccia, alla brezza di terra. Il Vallone costituiva un ottimo campo di regata frequentato dai velisti triestini. Dalle prime regate dei guzzi e delle passere si arrivava presto a competizioni di alto livello, si disputava un campionato nazionale per la classe dinghy ed aveva luogo anche un incontro internazionale.

Né mancavano le coppe locali, come la "San Nicolò", la "Nazario Sauro", la "Ernesto Grammaticopolo", ma le competizioni erano alimentate dalla passione e dallo spirito agonistico più puro e disinteressato. Né mancavano le sfide, che suscitavano sempre largo interesse tra gli appassionati, come la corsa disputata tra il "Mare Nostrum" del R.Y.C.A. di Trieste (con equipaggio capodistriano) e l'"Ardente" di Venezia. Tra le affermazioni di maggior rilievo, il campionato nazionale della classe "stelle" conseguito da Paolone Marsi e Bruno Pangrazi, che partecipavano come equipaggio di riserva anche alle Olimpiadi di Kiel.

I nomi delle barche ci vengono incontro nella memoria come persone da lungo tempo non più viste, che risvegliano lieti ricordi sopiti: "Iris", "Orsa", "Aurora", "Falena", "Grillo", "Toi", "Morbin", "Euro", "Espero", "Tramontana", "Aliseo", "Demoghèla", "Anty", "Libellula", "Alga", "Niente", "Anita", "Gagliola", "NaUtiluS", "Italia" ecc., dai tipi senza pretese a quelli più sofisticati, dai più piccoli ai più grandi, sino a quel magnifico veliero (uno "yawl" di 16 metri), che è stato il "Nembo".

Ritorna alla memoria anche la schiera dei velisti, i vari Faulin, Pangrazi, Gallo, Nordio, Marsi, de Favento, de Manzini (una dinastia), Sauro, Dequal, Apollonio, Urban, Becich, Biosa, Zamarin, Della Santa, Maritati, Majer, Zucca, Zetto, Depangher, Fonda, Bussani, e tanti altri, sino alle leve dei giovani, al vivaio di Porta Isolana, che la guerra ha inardito come ha inardito tutto ciò che ha toccato. Il ricordo corre infine a quella grande manifestazione, che ha visto il mare di Capodistria affollato di barche in occasione dello scoprimento del monumento nazionale a Nazario Sauro, supremo (e ultimo) omaggio di un'Italia, che oggi sembra dimentica, all'Eroe adriaco e alla sua città natale, omaggio avvalorato dalla presenza di Vittorio Emanuele III, che quell'Italia impersonava.

Quel giorno, splendente di sole, il vallone ospitava il raduno di 21 società nautiche dell'Adriatico e del Tirreno dai nomi prestigiosi, con lo schieramento di 148 imbarcazioni, 55 delle quali a remi con 288 uomini d'equipaggio e 93 a vela con 400 uomini d'equipaggio, disposte in 7 squadre su di un fronte di 600 metri, Coronato da una squadriglia di cacciatorpediniere e dall'incrociatore "Da Giusano". Spettacolo superbo e irripetibile, non più visto dalle nostre parti e forse in nessun'altra parte d'Italia, e superiore a quella festa più aulica che marinara, che aveva avuto luogo nel 1844 in occasione della visita fatta a Capodistria dall'imperatore d'Austria Ferdinando e dall'imperatrice Anna Carolina Pia col seguito di 2000 persone trasportate da 11 piroscafi del Lloyd.

A.C.

Voce Giuliana

1 luglio 1971

I cantieri capodistriani

Furono numerosi nel passato gli scali dai quali scesero in mare velieri e piroscafi Dell'attività resta solo un documentato ricordo

Una vecchia strada di Capodistria si chiamava Riva dei Cantieri: era quella che menava dal porto a Bossedraga lungo il lido, sotto il Belvedere. Qui infatti erano esistiti squeri e cantieri sin dall'800, come si vede da una litografia colorata edita a Magonza e recante una veduta panoramica della città presa dal mare.

Non fa certo meraviglia trovar barche in una località sul mare, e per le barche ci vogliono anche gli squeri. A Capodistria le barche ci sono state sempre, e in buon numero, come documentato, nel 1579, dal podestà e capitano Nicolò Bondumier, il quale riferiva al Senato Veneto che ciascuno del popolo minuto aveva la sua barchetta. E non mancavano gli squeri, il principale dei quali era di pertinenza della Confraternita dei Marinai, che vantava anche il diritto di percepire una tangente per ogni barca tirata in secco sugli scali degli altri squeri (uno dei quali, nel Settecento, era gestito dalla famiglia De Carlo).

Verso la metà del 1800 cominciò a sentirsi anche a Capodistria l'aria di rinnovamento, che serpeggiava per tutta Europa, che voleva nuove libertà e attività economiche e sociali. La marineria stava espandendosi in tutta la zona e l'esempio veniva dal Lloyd di Trieste e dai cantieri navali di quella città, cosicché si faceva avanti anche da noi qualcuno interessato ad iniziative uscenti dall'angustia della cerchia locale.

Nel 1841, infatti, Agostino Piscitello costruiva il primo scalo capodistriano degno di nota, dal quale scendeva in mare il "Caledonia", un veliero di 310 tonn. di portata, che in rapporto all'epoca non poteva considerarsi piccolo. La buona riuscita dell'esperimento incoraggiava i fratelli Martin ad acquistare, nel 1846, la zona a mare esistente nei pressi del molo del sale, detto Pacioschi, che ampliarono con degli interramenti, sistemandovi 6 scali serviti da un generatore di vapore per la piegatura del legname e da tettoie. Da quegli scali scendevano in mare numerosi velieri sino a 600 tonn. di portata, abbastanza grandi, dunque, nonché alcuni "curaporti" a vapore, con un impiego complessivo di capitale di 80.000 fiorini dell'epoca.

Il Piscitello non volle esser da meno dei fratelli Martin ampliava lo squero di Angelo D'Este a Bossedraga, dove venivano costruiti altri velieri, imitato da Giuseppe Adami, che ampliava lo squero di Nicolò Borri costruendo anche lui alcuni velieri sino a 600 tonn. di portata. Il Piscitello si associava, nel 1851, con Luigi Poli, ingrandiva ulteriormente l'area del cantiere, che diveniva il più importante e mettendo in mare numerosi velieri e anche piroscafi con scafo in legno.

Troviamo in attività, in questo periodo, anche altri costruttori, lo Zanon, lo Schiavon e un inglese, John Bishop, il quale varava nel 1855 l'"Alessandra" e lo "Jenny", due dei velieri più grandi tra quanti erano stati costruiti nella Venezia Giulia dell'epoca.

Da una statistica compilata nel 1867 rileviamo che erano state varate a Capodistria navi per 19.605 tonnellate e per un valente di 2.130.000 fiorini, senza contare i lavori minori e di raddobbo. Cifra notevole se si considera che il cantiere di San Marco di Trieste aveva varato nello stesso periodo 16.958 tonnellate di naviglio mercantile.

Il cantiere Poli, diretto con competenza dai fratelli Luigi e Francesco, rappresentava un'eminente attività locale. Dal 1868 al 1825 venivano qui varati nove velieri e un piroscafo. Il brigantino a palo "Baritely" s'impondeva per la perfezione della costruzione e veniva classificato dal registro francese "Bureau Veritas". Il brigantino a palo "Filadelfia", varato nel 1876, su disegno di Francesco Poli, era,

con le sue 1000 tonnellate, la più grande costruzione capodistriana della categoria e ponevasi nel novero dei più grandi della Venezia Giulia.

Nel 1888 il cantiere acquistava i terreni degli eredi Bishop e, con nuove opere d'interramento, guadagnava buona parte della spiaggia a settentrione del Belvedere e superava, con lo squero D'Este, il traguardo del nuovo secolo, segnando il periodo più felice delle attività marittime locali e delle attività collaterali. È da ricordare, a questo proposito, l'iniziativa di Antonio Parovel, segnalatosi in occasione della Prima esposizione provinciale istriana del 1910 con le sue "barche di tela ed aria", cappotti e salvagente gonfiabili, primi esempi di un'applicazione destinata, grazie all'impiego della gomma e della plastica, a un grandissimo sviluppo.

Il 1900 è il secolo dei motori a combustione interna soprattutto in campo marittimo. Una società viennese, costruttrice di tali motori, apriva a Bossedraga un piccolo cantiere per applicazioni pratiche, la Satima, e in torno al 1941 anche la notissima casa Daimler si manifestava interessata al nuovo cantiere "Capodistria" (Poduie e Fonda). Che però non riusciva a superare le vicende del dopoguerra lasciando incompleto, a porta Isolana, un grande capannone in cemento armato predisposto per accogliere macchinari moderni. Sull'area attigua, già occupata dal cantiere Girotti, Eleuterio Parovel sistemava, intorno al 1938, un suo cantiere, il "San Giusto", per la costruzione di velieri da carico sino a 200 tonnellate di portata.

Facendo un passo indietro, dobbiamo un accenno allo squero Grasso, che si trovava agli inizi della Riva Castel Leone, sulla lingua di terra prospiciente il porticciolo della Porporella e il ponte girevole di Semedella, opera del fabbro meccanico Mamolo, che permetteva il passaggio delle barche da pesca e delle barche del sale, che di quello squero si servivano.

Nel primo dopoguerra iniziava l'attività il costruttore Nicolò Depangher, che rilevava dapprima lo squero Zago e Ghedina, ubicato a San Pieri, di fronte alla Gravisa, (qui veniva varata, tra l'altro, la motobarca "Egida", commissionata dalla Società Capodistriana per il trasporto dei passeggeri) passando poi sul terreno della Satima. Il cantiere acquistava presto notorietà per l'eccellenza delle sue costruzioni nel settore delle barche da diporto e da crociera nonché dei nuovi tipi di escherecci a motore, con i quali si andavano sostituendo le vecchie flottiglie in tutto l'Adriatico, impegnandosi particolarmente per i grandi conservifici d'Isola. L'attività del cantiere culminava, nel 1944, con la costruzione di tre motovelieri da carico di 500 tonnellate di portata, il "Nives", il "Nova" e "Le Due Pie", su commessa dell'armatore Missaglia, e, nel 1945, con i lavori di ripristino del piroscafo "Itala", danneggiato negli ultimi giorni di guerra.

Nel 1940 entrava in attività, occupando tutta l'area a mare lungo la Riva dei Cantieri sino a Porta Isolana, il cantiere I.S.T.R.I.A. una società costituita con apporto di capitale bolognese, con l'impiego di 150 operai e spazio sufficiente per numerosi scali destinati alla costruzione di motobarche da carico fino a 350 tonnellate di portata, barche da diporto e da pesca, con commessa iniziale di una Ventina di piccoli motopescherecci per la società SAP e 5 o 6 motovelieri da carico.

Lo scoppio della guerra interrompeva quasi completamente la promettente attività del cantiere e ne segnava praticamente la fine. Nel 1947 esso veniva smantellato dagli jugoslavi e uguale sorte toccava al cantiere Depangher ponendo la parola fine ad una attività specifica, che ha avuto grande rilievo nella vita della vecchia Capodistria. Oggi non esiste più neanche la Riva dei Cantieri e nulla è rimasto del passato.

A.C.

Voce Giuliana

1 novembre 1971

Il mare di Capodistria

Già negli anni Trenta i ragazzi praticavano la pesca subacquea in apnea

Le incursioni delle foche monache nei vigneti

Il mare è spettacolo per chi ama la natura e per chi ha mente ed occhi educati; è spettacolo che in fonde nell'animo a volte pace e serenità a volte esaltazione o timore, a seconda degli umori del liquido elemento, che di umori, come si sa, ne ha tanti e spesso imprevedibili.

Il Belvedere e i moli di Capodistria erano un'ideale gradinata al centro dell'anfiteatro naturale, che circondava la cittadina istriana, sulla scena del quale si rinnovava incessantemente la rappresentazione delle stagioni tra mutevoli scenari di luci e d'ombre. Se taluni aspetti dello spettacolo interessavano i pescatori, i barcaiuoli e i marinai per fini pratici e tutt'altro che contemplativi o romantici, per noi ragazzi frequentanti le antiche scuole di formazione umanistica, non presi ancora dal vortice della vita, non ancora estraniati come i ragazzi d'oggi, tale spettacolo costituiva una fonte d'osservazione, d'affinamento e financo di svago.

Il mare arrivava, si può dire, fin sotto casa, era parte integrante del vivere, era presente nell'aria con un sentore esente da inquinamenti; era al centro dei fenomeni, che ogni giro di stagione portava puntualmente.

D'autunno avanzato l'acqua alta sommergeva a volte le rive, a meridione: la strada di Semedella e i moli sparivano sotto il riflesso del cielo e grande era il trambusto all'arrivo dei vaporini da Trieste allorché i passeggeri prendevano fortunatamente terra con l'aiuto di carretti e di uomini volenterosi muniti di stivaloni di gomma. La Riva Castel Leone e le calli adiacenti ("soto riva") si trasformavano in parvenze di canali veneziani e in Piazza da Ponte l'acqua arrivava sino alla fontana facendo da specchio alle guglie della caratteristica spalla di ponte, che l'ornava. La "mularia" guazzava felice, ma i "botegheri" avevano i loro grattacapi e dovevano provvedere in fretta ad alzare su assiti le derrate e le merci dei loro esercizi, che occupavano tutto il giro della piazza ed erano numerosi anche nelle altre zone colpite. I più esposti erano gli Spangher, proprietari di un grande magazzino di derrate alimentari a metà "Sotoriva", presso il canale, che andava dalla Porporella alla Muda ed oltre, tanto che avevano pensato bene d'installare un apparecchio a suoneria automatica, che dava l'allarme quando l'acqua alta arrivava di notte.

L'inverno lo si passava per lo più tappati in casa, ma non mancavano le incursioni in Belvedere, dove le raffiche della bora sibilavano rabbiosamente tra gli alberi scheletrici e gementi, per perdersi poi sul mare deserto e livido sotto la "fumera" biancastra provocata dai flutti frantumati in miriadi di goccioline. D'estate il mare si risvegliava in multiforme vita mutando movimento e colore a seconda dell'ora e della "bava", ora di "maistro", ora di "borin", (e il bel tempo era assicurato), ora di "garbin" o di scirocco. A sera, dopo un periododi sosta, subentrava la "bava de tera" a rinfrescare l'aria mentre le pietre dei moli erano ancora calde. La gente lasciava allora le case e scendeva sul Molo delle Galere a sedere sulle "murete" o a passeggiare chiacchierando quietamente sin verso la mezzanotte. Non saranno ormai molti quelli che ricorderanno il passeggiare vespertino del molo, un rito che ebbe fine ad un certo momento, non si sa perché, quando la gente si trasferì per la tradizionale passeggiata sotto gli alberi del Belvedere, dove la "bava de tera" si sentiva molto meno.

Grandi formazioni di nubi candide cavalcavano per il cielo lungo l'arco dell'orizzonte salendo ad altezze vertiginose. Di notte esse si accendevano ininterrottamente della luce violetta dei "lampi de brusera", scariche elettriche di temporali lontani, di cui non giungeva il frastuono e che non turbavano la serenità dell'ora. Ma la calura estiva provocava anche improvvise impennate meteorologi-

che, si scatenavano in men che non si dica i “neverini”, violenti temporali di breve durata, che venivano dal largo mettendo in fuga le barche e alzando spumeggianti onde sotto un cielo fattosi basso e nero come la pece, che si scioglieva in piovvaschi rinfrescando bruscamente l'aria.

Indimenticabili dall’alto del Belvedere i tramonti di fuoco sul mare liscio come l’olio, allorché la flotta delle barche da pesca sciamava col rombo corale dei motori da Bossedraga e dal Porto, dove i pescherecci si recavano a ritirare le batterie delle lampare elettriche (che verso la fine degli anni trenta avevano sostituito quelle ad acetilene) ricaricate nell'officina di Libero De Carlo.

Una lunga fila di luci si accendeva, a notte, tra Punta Ronco e Punta Grossa, una città fantomatica destinata a svanire al primo sorgere del giorno. Nel 1940-41 il De Carlo, provetto meccanico ed elettrotecnico, aveva messo a punto un sistema d'illuminazione subacquea, che era stato adottato per tutta la durata della guerra. Un primo esperimento veniva fatto in porto, tra la Sanità e il Molo delle Galere, con un sorprendente effetto di luminosità diffusa di un tenero verde azzurro, come se il mare avesse emanato luce propria.

In piena estate, il sole tramontava sull'acqua dalla parte della laguna di Grado, che appariva nitida in contro luce, e si spegneva dietro l’orizzonte in un trionfo di riverberi. Ma, a volte, trovava ad attenderlo “el tresso in mar”, finiva “in sacco”, spariva cioè inghiottito da una cortina di foschi vapori stagnanti, pronostico di cattivo tempo a breve scadenza.

Non erano rare le notti illuni, senza un filo di bava, in cui il mare si accendeva dei freddi fuochi della fosforescenza, Era divertente allora recarsi in cima ai moli per tracciare, con una bacchetta, lunghe scie luminose anche sotto il pelo dell'acqua, dovute, come si sa, alla presenza di miriadi di protozoi, di cui si conoscono molte varietà (nessuno però aveva pensato di prendere un campione d'acqua per esaminarne il contenuto).

Nella stagione autunnale avanzata, passata la calura, la natura smorzava i suoi colori stemperandoli in tutte le tonalità del grigio, in una temperie, che i pescatori chiamavano «provensa». Le rive trasudavano umidità tra un cielo e un mare immoti, immerse in un silenzio ovattato e sonnolento, tanto che al passaggio di una barca era possibile sentire persino lo sgocciolio dei remi alzati e portati in avanti per la remata. La nebbia era rara ma capitava talora tanto fitta da limitare la visibilità a pochi metri. Le barche rientravano con l’aiuto della bussola tenuta sul trasto in una scatola quadrangolare sotto gli occhi del timoniere, che indossava la cerata. Si materializzavano ad una ad una a pochi metri dalla banchina del porto e dirigevano con un colpo di timone verso Porta Isolana e Bossedraga.

Molto spesso erano gli animali a dar spettacolo. Capitava che i delfini si avvicinassero inconsuetamente alle rive, magari con una nidiata di piccoli dal dorso maculato, o erano le “galinele de acqua”, piccole e brune, che si tuffavano per 20-30 secondi a caccia di pesci, o faceva accorrere la “mularia” qualche grande tartaruga di mare catturata dai pescatori al largo e portata a rimorchio sino a terra con una corda legata ad una zampa. Ricordiamo la singolare danza, o gioco rituale che fosse, di un grosso delfino, che, al largo di Porta Isolana, usciva dall'acqua in verticale con un vigoroso balzo abbattendosi poi di fianco con un gran tonfo e un'alta colonna di spuma.

Nel mese di agosto si verificava il fenomeno dell'invasione delle meduse, di una specie piccola e bruna del tutto innocua, che arrivava a miriadi di individui fino nell'acqua bassa, dove i ragazzi le prendevano con le mani tirandosele addosso in furibonde battaglie improvvisate. Meduse di grande mole, lattiginose e con appendici azzurre o violacee, se ne vedevano qua e là, isolate, durante tutta la stagione balneare, ma erano lasciate in pace perché urticanti (come sperimentato di persona). A proposito di animali urticanti ricordiamo anche le “nalve”, piccoli esseri quasi del tutto trasparenti, fluttuanti sotto il pelo dell'acqua, che i bagnanti si accorgevano di aver inavvertitamente toccato per il bruciore, che provocavano.

Non si son visti quasi mai nel Vallone i pescicani, che venivano chiamati genericamente “cagnighe” (essendo questo il nome alquanto storpiato di una specie abbastanza comune nell’Alto Adriatico),

ma non era difficile incontrarne qualcuno tra Punta Grossa e le dighe foranee di Trieste, ivi venuti al seguito dei piroscafi, che scaricavano in mare rifiuti commestibili per quella razza sempre affamata di animali. Non è fuori luogo un accenno, che forse sorprenderà il lettore, all'esistenza cioè di una colonia di foche monache, che un tempo abitava il Vallone e che all'epoca della vendemmia non disdegnava di saccheggiare i vigneti litoranei (o almeno così dicevano i contadini). Qualche esemplare dell'animale, divenuto molto raro, dovrebbe trovarsi ancora in qualche isola della Dalmazia.

Ma c'era anche uno spettacolo del tutto inconsueto ai nostri tempi, riservato a pochi, che solo successivamente avrebbe acquistato grandissima notorietà. Vale a dire lo spettacolo offerto dalle incursioni subacquee in apnea con maschera. Sembrava allora un gioco e a nessuno di quella dozzina o poco più di ragazzi, che tra il 1935 e il 1938, aveva "scoperto" la prima maschera, era passato per il capo che si stava facendo del pionierismo in un'attività, che nel dopoguerra sarebbe divenuta una delle pratiche più diffuse in ogni parte del mondo, investendo interessi industriali e commerciali di tutto rilievo. Il modello della maschera era nelle sue linee essenziali quello d'oggi ed ogni subacqueo faceva la propria con le sue mani, dopo essersi procurato uno spezzone di camera d'aria presso l'autorimessa Budica ed un vetro, che il buon sior Bepi Zanella non si rifiutava mai di tagliare a forma di disco, utilizzando la lastra di qualche finestra sinistrata.

La camera d'aria veniva sezionata e saldata col mastice, che serviva per riparare le bucatore della bicicletta, si inseriva poi all'estremità libera il vetro, che veniva tenuto a posto da un anello di gomma ritagliato dalla camera stessa, e il gioco era fatto. E per pigliare i pesci? Semplicissimo: una comune fionda ed un ferro di ombrello appuntito, tenuto assicurato al polso del cacciatore per mezzo di uno spago della lunghezza di un metro e mezzo circa. Tale lunghezza era più che sufficiente, in quanto i pesci non dimostravano alcun timore e si lasciavano quasi sfiorare dalla punta, che li avrebbe infilzati (ma hanno imparato molto presto a stare alla larga).

La strada, dunque, era quella giusta (esperimenti in precedenza effettuati sin dal 1926, se non erriamo, con maschere antigas e tubi di gomma per portare l'aria al subacqueo non avevano dato esiti pratici) e non è casualmente che da questo gruppo di "pionieri" siano usciti sommozzatori come Spartaco Schergat, il violatore di Alessandria d'Egitto, e come Piero Zamarin, campione mondiale di permanenza sott'acqua in apnea (quattro minuti e più) e componente di quella squadra, che, nell'immediato dopoguerra, al comando di Paolo Paulin, ha bonificato le acque del porto di Trieste dalle mine e dagli esplosivi giacenti sui fondali.

Il luogo, che meglio si prestava alle incursioni, era quello antistante la zona tra Giusterna e il "giro delle carrozze" dove l'acqua era sempre limpida e pulita, il fondale uniforme non superiore ai 3-4 metri (e chi, allora, aveva sentito parlare di manovre o metodi di compensazione per evitare la dolorosa pressione dell'acqua sui timpani?), sassoso e sparso di blocchi di pietra abbandonati al tempo dei lavori di costruzione della ferrovia Trieste-Parenzo, che in quel tratto di costa toccava il mare, tra i quali si muovevano numerose famiglie di pesci.

Nelle acque dell'Istria dunque (un altro gruppo di giovani dava corso alle prime esperienze anche a Pola) ha iniziato a svelarsi alla vista dei profani un nuovo e meraviglioso mondo sottomarino, tra piante e animali di tutte le specie, muovendosi in un ambiente fiabesco percorso da misteriosi fremiti, scricchiolii e rumori indefinibili, illuminato da mobili luci riflesse sopra praterie di alghe sfumanti nelle profondità del largo, tra le quali emergevano come pioli le "sture" grandi conchiglie bivalvi di colore ramato, lunghe sino a 40-50 centimetri e simili a pinne.

A.C.

Voce Giuliana

16 novembre 1971

Ultimi sbuffi di fumo

Il ricordo dei vaporetta che collegavano Capodistria a Trieste

Alcune iniziative concorrenziali ed i servizi per Ancarano e S. Nicolò

Lunghe file ai posti di blocco

Il lettore, che ha avuto la pazienza e la costanza di seguirci sin qui, avrà ben compreso che in questa serie di articoli riguardanti la vecchia Capodistria esiste un motivo conduttore, una trama di reminiscenze di carattere marinaro, che ci ha preso la mano al di là delle intenzioni primitive.

Indugiando ancora un momento sul tema iniziale per la parte che riguarda gli ultimi, vaporini, che hanno viaggiato avanti e indietro per il Vallone fino a Trieste (l'apparire del fumo a Punta Grossa segnava l'ora come l'orologio del Duomo), giungiamo finalmente alla fine della nostra incursione in un passato, che molti di noi hanno vissuto e che non è indegno di essere ricordato.

Dopo la parentesi della prima guerra mondiale, la "Capodistriana" riprendeva la sua attività – del resto mai completamente interrotta, contrariamente a quanto avverrà dopo il 1940 – procedeva all'eliminazione dell'“Oltra”, l'ultimo dei vecchi vaporini, e rimodernava la sua flottiglia, che, cambiando notevolmente aspetto, assumeva la linda livrea ben nota. Restava del margine per i collegamenti con Oltra e con Muggia, che dipendeva dalla sottoprefettura di Capodistria, nonché con S. Nicolò, dove, per iniziativa dell'ing. Giovanni de Madonizza e di Giorgio Destradi, era stato aperto il Lido, divenuto ben presto la spiaggia preferita dei triestini, che vi comparivano numerosi con le "vaporade" festive. Pertanto Antonio Marciano, lasciata la "Capodistriana" dopo il disarmo dell'“Oltra”, si metteva in proprio acquistando il “Rocchetto”, una piroscafo già in servizio presso il cantiere navale S. Rocco di Muggia, che veniva trasformata dalla Satima per il servizio passeggeri con motore a combustione interna.

Il nuovo mezzo veniva immesso sulla stessa linea dell'“Oltra” col nome di «Aurora», ma la soppressione della sottoprefettura, avvenuta intorno al 1927, spingeva il Marciano a mettersi in concorrenza con la "Capodistriana" sulla linea di Trieste, che nella bella stagione prolungava sino a Grignano, recando alla società parecchio fastidio, tanto da indurre la stessa a rispondere con una motobarca simile, l'“Egida”, la cui costruzione veniva affidata al Cantiere Depangher. Perduta ogni convenienza di fare quei viaggi, il Marciano vendeva l'“Aurora” a Isola e indirizzava il suo interesse in altre direzioni.

Le iniziative, infatti, non mancavano. In quel torno veniva a costituirsi una società formata da un gruppo di commercianti (Vascon, Zarli, Biosa, Apollonio, ecc.) sotto la presidenza di Giuseppe Soanqher, con lo scopo di inserire sulla linea di Trieste un trasporto a prezzo conveniente specialmente per i numerosi operai, che lavoravano nel capoluogo giuliano, e per i contadini dei dintorni. L'idea non era cattiva, ma del tutto infelice fu la scelta del mezzo, o l'occasione di disporre, un vecchio piroscafo a ruote denominato "La Bella Riviera" (cap. Giraldi), panciuto, lento e non adatto alla navigazione marina. Pur partendo prima dei piroscafi della "Capodistriana", "La Bella Riviera" arrivava a Trieste dopo, annullando il vantaggio del minor costo del biglietto. L'affare si rivelava ben presto un disastro per gli improvvisati armatori, ne restava amareggiato e colpito più d'ogni altro lo Spanqher, che finiva per ammalarsi. Dopo un periodo di disarmo davanti alla Sanità di Capodistria, il vecchio piroscafo (le cui poltroncine venivano utilizzate intanto nel cinema estivo di Bonin, a Santa Chiara) finiva i suoi giorni sotto la mazza dei demolitori alla Lanterna di Trieste.

La "Bella Riviera" era nata nei cantieri olandesi "Bosman", di Altmaar, nel 1897, ed il suo primo nome fu "Belette". Aveva lo scafo in ferro, con le dimensioni di metri 51,70x6,34x2,90; dotata di una

macchina a vapore a due cilindri di 350 Hp, aveva la stazza lorda di tonnellate 251 e netta di tonnellate 106. Nel 1923 venne acquistata dalla "Società Bella Riviera" di La Spezia, da cui il nuovo nome, e fece per alcuni anni dei servizi locali, restando poi per qualche tempo inoperosa. Nel 1926 venne acquistata dal "Consorzio capodistriano s. r. l." e con un lungo viaggio giunse nella cittadina istriana, ove concluse poco gloriosamente la sua attività. Molti però ricordano ancora le serate di "fresco in mare" sul lento piroscampo, mosso dalle ruote, e fu proprio in quelle occasioni che il Consorzio fece i maggiori guadagni, insufficienti però a tenerlo a galla.

Più fortuna ebbero i due motovelieri "Levante" e "Ponente", costruiti a Capodistria nel 1920 per conto della SIAM Società italiana autotrasporti marittimi. Erano due belle unità di linea moderna, di 59 tsl e 27 tsn, dalle dimensioni di metri 21x5.95x2,04, spinti da un motore di 24 HP.

Le due unità portavano giornalmente a Trieste le derrate delle campagne e tornavano a Capodistria con merci varie alimentari. Da quanto ricordiamo ad un certo momento il "Levante" ed il "Ponente" passarono in proprietà di Vittorio Pizzarello, che le cedette negli anni della guerra all'armatore Antonio Rocco. È di questo periodo l'allungamento del "Ponente" di tre metri, per rendere più capaci le stive; di conseguenza anche il motore venne cambiato, con un più potente di 50 HP.

In coincidenza, se non erriamo, con il disarmo del "Santorio" il (vaporino più vecchio della "Capodistriana", entrato in servizio nel 1888), il Rocco metteva in linea il "San Nazario" un panfilo a prua dritta, dallo scafo bianco e dalla corta ciminiera gialla, acquistato in Liguria, che restava in esercizio sino al momento della requisizione da parte della R. Marina, sorte toccata pure al "Vettor Pisani", al "Nazario Sauro", e al "Tergeste" (questi due ultimi non ritorneranno più, affondando l'uno nelle acque di Lussinpiccolo e l'altro in quelle di Corfù).

Nei fortunosi anni della guerra, venuta meno per forza di cose ogni possibilità di attività concorrenziale, non restava che la difficoltà di reperire un mezzo qualsiasi, che subentrasse al posto dei vaporini requisiti. Lo si trovava nell'"Itala" dell'armatore Schiavon, un piccolo piroscampo, uno dei pochi ad essere sfuggito alla requisizione, che aveva già servito col nome di "Porrer" sotto le insegne dell'i. r. Governo Marittimo austro-ungarico nella piazza marittima di Pola, dipartimento fari e fanali. Comandato dal corpulento capitano Tomaso Bolis, tornato dopo l'affondamento del "Nazario Sauro", il vaporino svolgeva un egregio servizio pur con notevoli traversie a seguito delle incursioni aeree degli anglo-americani.

Fatto segno, nel 1944, ad un attacco nei pressi di Muggia, che provocava vittime e danni, cessava la navigazione nelle ore diurne mantenendo i collegamenti con Trieste soltanto di notte. Fu un periodo di grande disagio per quanti erano costretti a recarsi a Trieste. Negli ultimi mesi della guerra il mezzo più comodo, se di comodità può parlarsi" era il traghetto tra Porta Isolana e Ancarano, un miglio circa, assicurato da una semplice barca da pesca a motore condotta da Piero Bolis (Caltràn) con l'aiuto di un marinaio, Mustaciòn, da dove si attraversavano a piedi le colline di Crevatini per prendere, a Muggia, un piroscampo che portava all'antistante scalo Legnami; quand'era possibile, perché spesso non restava che fare tutta la strada a piedi, andata e ritorno!

Breve fu la ripresa delle comunicazioni dopo la fine della guerra: il "Levante" veniva adattato al trasporto dei passeggeri insieme ad un trabaccolo, veniva rimesso poi in servizio l'"Itala" e ricompariva un bel giorno anche il "Vettor Pisani", tra posti di blocco, che lasciavano passare la gente col contagocce, file interminabili di pazienti viaggiatori e periodiche sospensioni del traffico disposte dalle autorità jugoslave di occupazione per ragioni politiche.

A. C.

Voce Giuliana

1 marzo 1972