

**Associazione Marinara «Aldebaran»  
Trieste**

Aldo Cherini

**L'affondamento del piroscafo “San Marco”  
Salvare 9 settembre 1944**



Quaderno AMA n° 65/94

👤 Aldo Cherini, novembre 1994

La guerra, evento temuto ma dapprima ancora lontano, entrava nella seconda metà del 1944 nel Golfo di Trieste con tutta la virulenza dei suoi potenziali distruttivi, che incidevano pesantemente nelle strutture portanti locali fino allora pressoché risparmiate seminando numerose vittime tra la popolazione civile.

Anche se il fronte, che divideva l'Italia in due tronconi, appariva stagnante, il raggio d'azione delle strapotenti forze aeree alleate si stava estendendo sempre più verso il nord fino nel cuore dell'Europa.

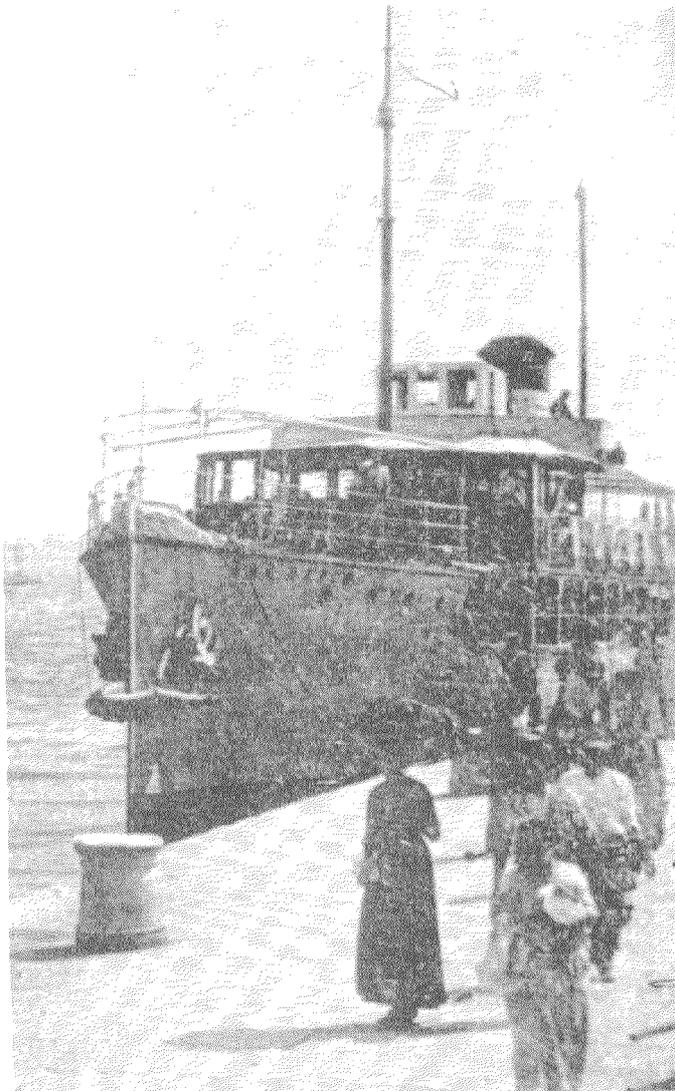
Il bombardamento dei centri cantieristici di Trieste e Monfalcone che investiva anche le case vicine, l'attacco agli impianti portuali, la distruzione delle raffinerie di petrolio, dei depositi e degli stabilimenti industriali cominciavano a non conoscere soste.

Sul mare la situazione non era migliore, i bassi fondali del Vallone di Muggia apparivano seminati di navi coricate su di un fianco, affondate come il "Duilio", il "Giulio Cesare", il "Sabaudia". Altre unità erano danneggiate o con l'acqua fino in coperta a ridosso delle rive portuali, qua e là sbrecciate e dirute. Il transatlantico "Rex", Nastro Azzurro e ammiraglia della flotta mercantile nazionale, mostrava la carena coricato su di un fianco sotto costa tra Capodistria e Isola, affondato l'8 settembre di quell'anno.

Il movimento dei piccoli piroscafi locali, dei pochi che erano rimasti in linea perché non requisiti per impieghi

lontani, era sempre più difficoltoso su di un mare fattosi deserto, pur rappresentando essi il mezzo quasi esclusivo di comunicazione tra le località dell'Istria settentrionale e il capoluogo giuliano, ben al di là delle consuetudini del tempo di pace.

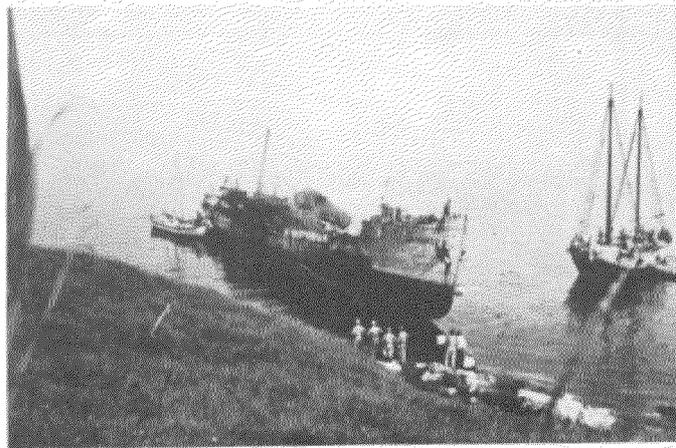
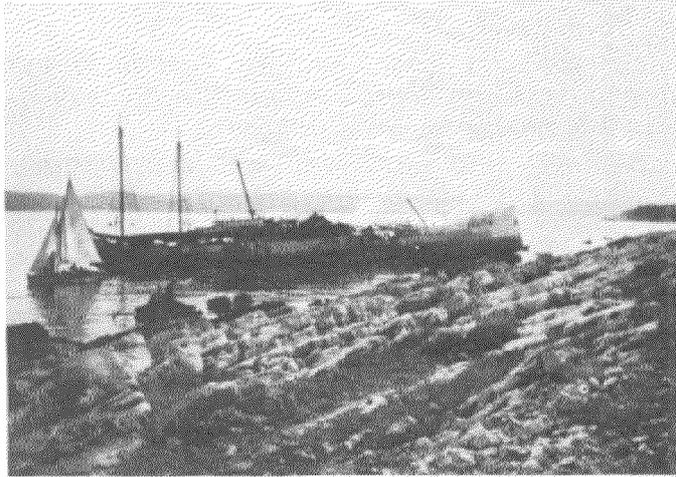
Uno di questi piroscafi era il "San Marco".



Impostato nel 1910 sugli scali del Cantiere Navale Triestino di Monfalcone per conto della Società di Navigazione Istria-Trieste, era relativamente grande. Stazzava 276 tonnellate lorde, aveva una lunghezza di oltre 48 metri con scafo caratterizzato da un alto castello di prua e dipinto di grigio secondo lo standard armatoriale, con sistemazioni per 503 passeggeri suddivisi in tre classi e con 15 uomini d'equipaggio. Una piccola stiva era destinata all'imbarco di merci varie. Una macchina alternativa a triplice espansione, di costruzione inglese, consentiva una notevole velocità, che alle prove era stata di 14 nodi, limitata per economicità di esercizio ad alcuni nodi di meno. Fino all'inverno del 1929 era stato impiegato sulla linea di Dalmazia tra Trieste, l'Istria e Zara limitando poi le sue corse lungo la costa istriana.

Si trovava ad essere uno dei pochi a non venire requisito dalla R.Marina continuando il suo servizio e intensificandolo, anzi, per sopperire ai vuoti lasciati dai confratelli passati in forza nella marina militare. Nel 1944 faceva la spola tra Trieste, Isola, Pirano, Portorose, Salvore e Umago dove pernottava per rifare poi il viaggio in senso inverso, il mattino seguente. Ma anche questa linea finiva per subire dei rallentamenti limitandosi, a volte, ad un solo viaggio di andata e ritorno alla settimana.

Il 9 settembre di quell'anno, un sabato, il "San Marco", al comando del cap. Millo Rassevi, lasciava come di consueto il porto di Umago diretto a Trieste. Erano le ore 6,30 e la giornata, ventilata da un po' di bora si preannunciava limpida e serena. Il mare, azzurro quanto può esserlo un mare con fondali rocciosi, si apriva quasi calmo davanti alla prua avanzante tra due baffi di candida spuma lasciandosi dietro un pennacchio di fumo che usciva dalla ciminiera per stemperarsi e disperdersi lentamente. Nulla lasciava presagire la tragedia che stava per abbattersi sui tanti passeggeri imbarcati tra cassette di pesce e ceste dei generi alimentari agricoli



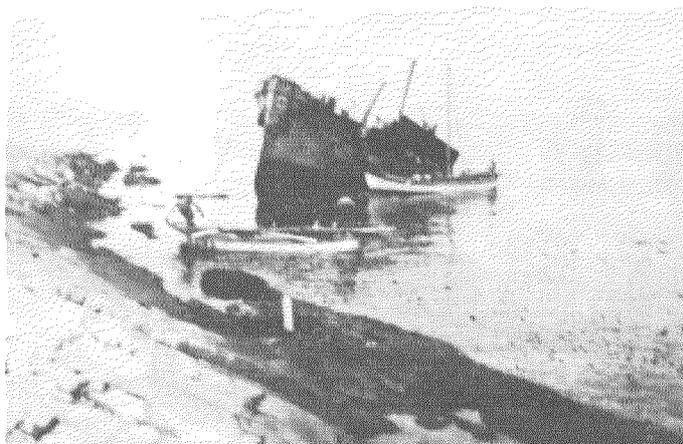
destinati come sempre al mercato triestino. Si trovavano a bordo anche una trentina di soldati tedeschi, per lo più della stazione di avvistamento radar di Petrovia, comandata dal capitano Fuchs, e un gruppo di giovani di leva della FLUK diretti ad Udine per un corso di avvistamento aereo.

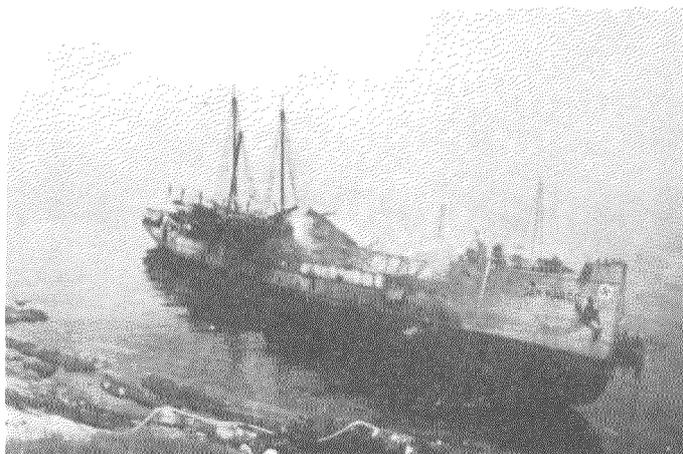
Non passava giorno, per la verità, che non si vedessero degli aerei solcare la zona ad alta quota e, infatti, anche quella mattina era passata a poppavia del piroscalo una formazione di una decina di aerei che sembrava diretta nell'interno

dell'Istria. Il capitano Rassevi non mancava di preoccuparsene e, raggiunto lo scalo di Salvore, si fermava per vedere cosa succedeva. I passeggeri non s'erano allarmati eccessivamente, a certe cose s'erano abituati, e se ne stavano in paziente attesa di riprendere il viaggio. Alcuni però erano scesi a terra interrompendo il viaggio e qualche altro aveva rinunciato a salire a bordo.

Passato un po' di tempo, forse una mezz'ora, il piroscafo mollava l'ormeggio e metteva la prua al mare. Sembrava tutto tranquillo e, passata la Punta Lanterna e la Punta di Mezzo, stava doppiando la Punta Salvore per entrare nella baia di Pirano quando, quasi fossero spuntati dal nulla, piombavano su di esso gli aeroplani.

La testimone Bruna Radin, allora diciottenne, che si trovava con alcune amiche sul ponte superiore, racconta di aver osservato ad alta quota la formazione dalla quale si staccavano gli aerei che, scendendo in picchiata, prendevano il piroscafo sotto il tiro delle loro mitragliatrici sollevando un panico indescrivibile tra la gente che, urlando, cercava di mettersi al riparo sotto coperta. Al mitragliamento seguiva il lancio di bombe, una delle quali centrava la mezzanave demolendo il ponte di comando e la ciminiera. Il comandante



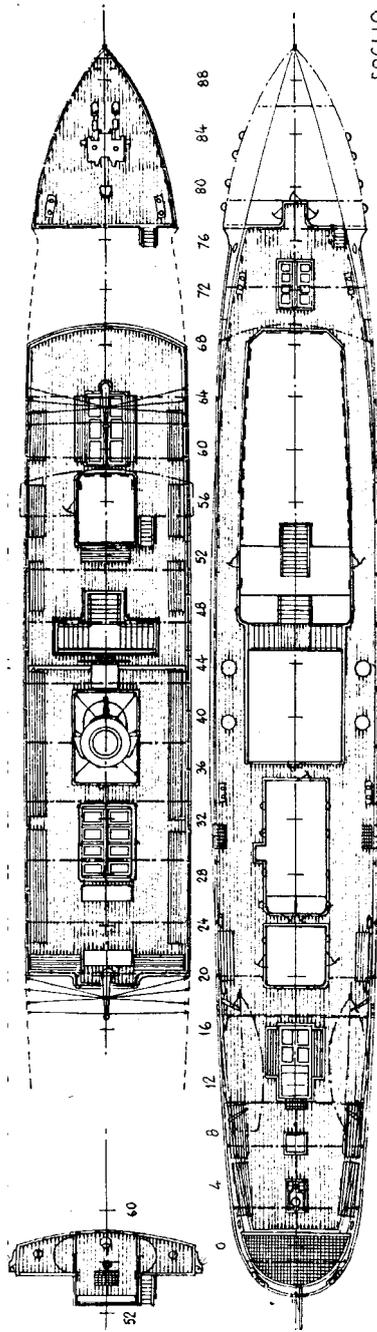
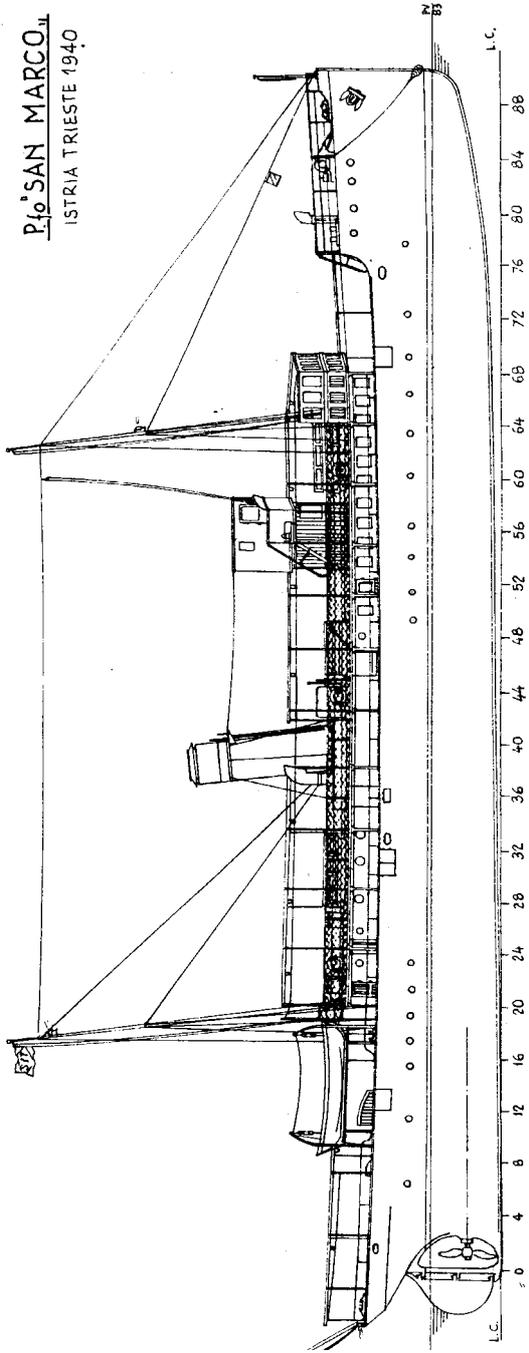


Rassevi moriva sul colpo dilaniato dall'esplosione, e con lui la tredicenne Maria Luisa, che un amico gli aveva affidata perché a Trieste doveva prepararsi per certi esami. Moriva anche il nocchiero Costante Mikalisczin, di cui non rimaneva traccia. Solo poco prima costui aveva rilevato al timone Giorgio Pitacco, che era sceso in prima coperta per staccare i biglietti ai passeggeri saliti a Salvore. Stava già incassando i primi soldi quando echeggiavano i primi colpi: voleva cercare rifugio nella cucina di bordo ma alcuni spezzoni lo scaraventavano a terra scuotendo tutta la nave; riusciva a salvarsi fortunatamente seppur ferito seriamente ad una spalla.

A proravia del ponte di comando, tra i militi della FLUK si trovava Tullio Zhiuk insieme ai conterranei Egidio Zucca, Vittorio Cocever, Tarciso Fonda, Mario Pacchietto e Guerrino Crevatin: quando successe il finimondo egli venne investito da uno spostamento d'aria e da numerose schegge ritrovandosi lungo disteso sul ponte, semicosciente, insanguinato tra corpi inanimati; da qui riusciva a buttarsi in acqua e a raggiungere la scogliera a nuoto (da tempo, temendo il peggio,

*Nella pagina a lato:  
disegno di Paolo Valenti dal Quaderno AMA n° 7/84*

P.<sup>o</sup> SAN MARCO  
ISTRIA TRIESTE 1940



FOGLIO 1º  
Dall'ant.

ala 1/200  
5 15 20 metri

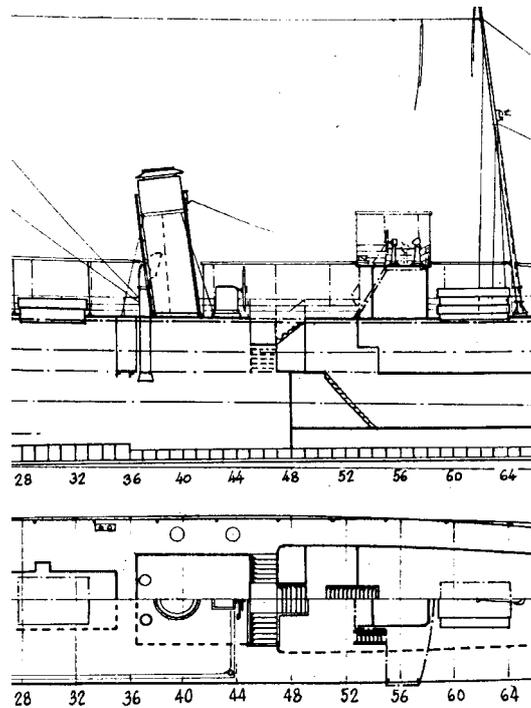
s'era sciolto le stringhe degli scarponi liberandosene facilmente); Pacchietto, Fonda e Crevatin non riuscivano a farcela e perdevano la vita.

Testimoni oculari da Marina di Pirano, a terra, erano Nicolò Dolce (nipote del Mikalisczin) e Marcello Fragiaco, che vedevano il centro nave dissolversi in una grande fiammata che lanciava in aria la ciminiera mentre la struttura del ponte di comando si abbatteva all'indietro prendendo fuoco. In quel frangente, era risultato fatale per molti il fatto che l'imbocco dello scalone che metteva in comunicazione i locali inferiori col ponte superiore si trovava sistemato nello spazio alquanto ristretto esistente tra la ciminiera e la struttura a tuga reggente il detto ponte di comando per cui il passaggio era rimasto bloccato imbottigliando coloro che si trovavano di sotto.

Il commissario Marcello Fonda rimaneva intrappolato nel suo ufficio sotto coperta tra una calca di gente che, rifugiatasi dapprima colà per sfuggire al mitragliamento, cercava alla caduta delle bombe di risalire disordinatamente in coperta; riusciva a salvarsi solo grazie alla conoscenza che aveva dei passaggi interni salendo in coperta attraverso il passavivande della cucina e portando con sè alcune persone prima che un'altra bomba distruggesse la struttura seminando la morte.

Il capitano di macchina Libero Veronese riusciva a buttersi in mare salvandosi. Il suo collega Antonio Rocco, in licenza ma tuttavia a bordo, si trovava nel salone con la figlia Egeria e il marito Giovanni Palin; riuscivano a salvarsi miracolosamente tutti e tre sia pure feriti: la donna, in stato interessante, subiva la frattura del bacino, fatto che tuttavia non interrompeva la gravidanza ma influiva sullo stato di salute del nascituro.

Come conseguenza della distruzione del ponte di comando, il timone era rimasto bloccato sulla virata verso destra cosicché l'abbrivio portava lo scafo ad arenarsi sulla scogliera



Particolare della scala d'accesso dal ponte passeggiata al salone rimasta bloccata dalla caduta della struttura reggente il ponte di comando

col suo carico di morti tra i civili (si reputa non meno di 150 passeggeri) senza contare i militari dei quali le autorità non resero conto. A proposito dei militari, qualcuno sentì degli spari e credette che cercassero di prendere a fucilate gli aerei: in realtà si trattava delle cartucce che esplodevano in seguito al calore propagato dagli incendi. Un po' di fortuna nella tragedia perché altrimenti lo scafo sarebbe affondato su di un fondale di 13, 14 e più metri trascinando con sé quanti rimanevano ancora miracolosamente vivi, una sessantina dei quali potevano raggiungere la riva a nuoto, con poche bracciate. Molti i dispersi, tra i quali il cap. Luigi Caneva, commissario prefettizio del comune di Pirano, e padre Costantino, direttore dell'azienda agricola dei Benedettini di Daila.

Un altro testimone, Giuseppe Urbanaz, che si trovava nelle vicinanze con un gruppo di lavoratori precettati per certi lavori di difesa costiera, racconta che — cessata l'incursione durante la quale erano state mitragliate anche quelle postazioni mentre un aereo volava molto basso sulla zona, che veniva prontamente isolata da un cordone militare —, il gruppo veniva portato sul posto e incaricato di raccogliere le salme, che il mare aveva sospinto sulla costa, le quali venivano caricate su due autocarri.

Molti i feriti e i mutilati (Giorgio Pitacco soccorreva il marinaio Giuseppe D'Avanzo, che aveva perduto una mano), raccolti dapprima nella più vicina casa colonica, dove le prime cure venivano prestate da un medico accorso assieme ai soldati di una vicina postazione, avviati con qualche difficoltà, appena possibile, negli ospedali di Trieste.

Da Salvore a da Villa Cesari giungevano ulteriori soccorsi. Da Pirano arrivava il motoveliero "Esperia" di Bortolo Ruzzier seguito da alcune barche di pescatori, che poco potevano fare, ormai, attorno al relitto fumante ridotto al solo scafo.

Il quella stessa circostanza avrebbe potuto accadere una seconda tragedia. Infatti, quel mattino, il trabaccolo requisito "Nuovo Angelo" era diretto proprio a Salvore con al rimorchio una grossa chiatta carica di materiali da costruzione con circa 180 lavoratori precettati dall'Organizzazione Todt. Grazie ad un fortuito ritardo dovuto ad un banale intoppo, secondo la testimonianza di Bruno Bernardis, quei natanti non si sono trovati sul posto proprio nel momento dell'attacco evitando così di rimanere anch'essi coinvolti.

Come conseguenza di questo luttuoso avvenimento, ma anche per l'intensificarsi degli attacchi (pochi giorni dopo veniva mitragliato fuori le dighe di Trieste, con altri morti e feriti, anche il piroscafo "Itala" della Navigazione Capodistriana), il traffico marittimo diurno veniva sospeso e i vaporini

superstiti prendevano il mare solo di notte finché, in breve, il movimento cessava del tutto.

## FONTI

- Piero Almerigogna – *Per i caduti dell' "Istria-Trieste"*- "L'Arena di Pola", Gorizia, 20 settembre 1960
- Willy Ragusin – *La tragica mattina del "San Marco"* – "La Voce di San Giorgio", Trieste, gennaio-febbraio 1984
- Lucia Manzutto – *L'affondamento del "San Marco"* – "Umago Viva", Trieste,
- "Il Piccolo" – *50 anni fa la tragedia del "San Marco" – Un inerme vaporetto bombardato dal cielo- Trieste, 9 settembre 1994*
- Memorie del superstite Tullio Zhiuk, e del testimone oculare Giuseppe Urbanaz, settembre 1994