

Associazione Marinara «Aldebaran»  
Trieste

Aldo Cherini

# Il piroscafo «Toscana»

Una nave nelle burrasche della storia italiana  
1935 - 1961



Quaderno AMA n° 62 /94

✍️ Aldo Cherini, maggio 1994

Il varo di una nave è sempre un avvenimento per la gente del posto, ma non crediamo che, in quel lontano giorno del 1923, quando la “Saarbrücken” scendeva in mare dagli scali del cantiere Weser A.G. di Brema , la gente sia stata molta ad accorrere al richiamo dell’avvenimento.

Non si trattava infatti di una nave grande, nè di lusso. Niente da potersi paragonare con i vari di quei colossi delle linee da passeggeri, che pochi anni prima avevano portato la bandiera imperiale a sventolare sulle rotte del Nord Atlantico in concorrenza con altri colossi delle prestigiose compagnie inglesi e francesi.

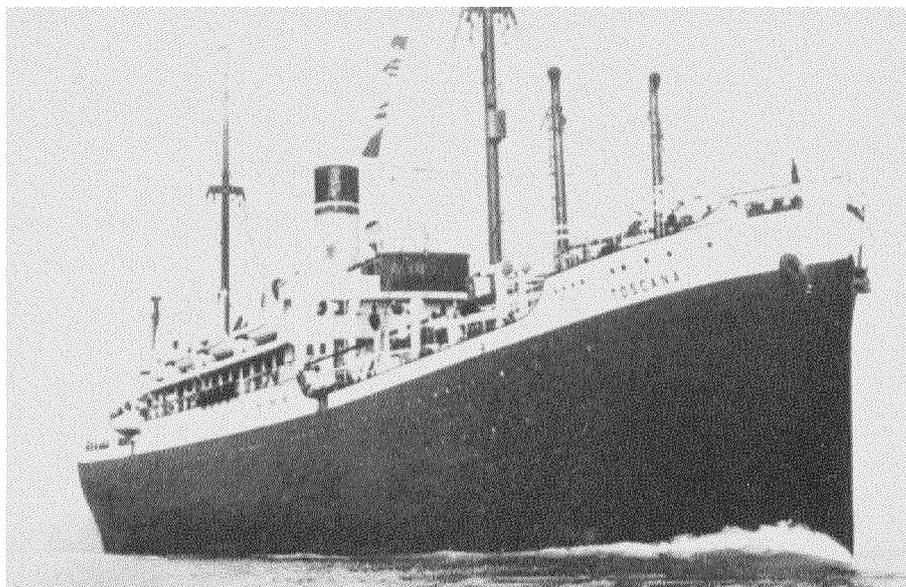
Il “Saarbrücken”, infatti, pur armato dal rinato Norddeutscher Lloyd per le linee dell’Asia Occidentale, non arrivava neanche alle 10.000 tonnellate di stazza lorda (9.442, per la precisione; e 5.487 di stazza netta) e non superava i 12,5 nodi, a velocità massima, con due macchine a triplice espansione capaci di sviluppare non più di 4400 c.v.

Nè l’architettura presentava nuove soluzioni o particolari linee estetiche, non certo migliorate dalle due vistose controcarenze, che i costruttori stessi avevano dovuto applicare in cantiere per correggere una stabilità trasversale non proprio buona. Sembrava, ed era, un comune piroscifo misto con caldaie a carbone con una ciminiera sola, lungo f.t. 146,2 metri, largo f.t. 17,6 metri con pescaggio di 8,6 metri. Era stato progettato per 198 passeggeri (più altri eventuali 142) sistemati in spazio alquanto ristretto, con stive per 9.142 tonnellate di merci, ed equipaggio di 176 uomini. Nulla di eccezionale.

Ma questa nave era destinata a rivestire presto un ruolo non comune per un’unità del genere entrando nelle vicende storiche dell’Italia, non certo per la porta principale ma lasciando in esse un segno profondo.

Infatti, nell’agosto del 1935 il “Saarbrücken” lasciava, dopo 12 anni, le fredde acque del Nord Europa ed entrava nel soleggiato Mediterraneo, acquistato dal governo italiano per le esigenze della spedizione militare in Africa Orientale, con base nel porto di Napoli. Ribattezzato “Toscana” (il nome di regione veniva dato anche a tutte le altre navi parimenti acquistate per le stesse esigenze) e affidato in gestione alla Società di Navigazione Italia di Genova, veniva intensamente impiegato come trasporto truppe con molti passaggi del canale di Suez. Bisognava trasportare oltremare un corpo di spedizione di 570.000 militari, 100.000 civili, 29.000 automezzi, 67.000 quadrupedi e oltre 1.000.000 di tonnellate di materiali vari. Il “Toscana” ben faceva la sua parte con l’imbarco di 1990 uomini alla volta.

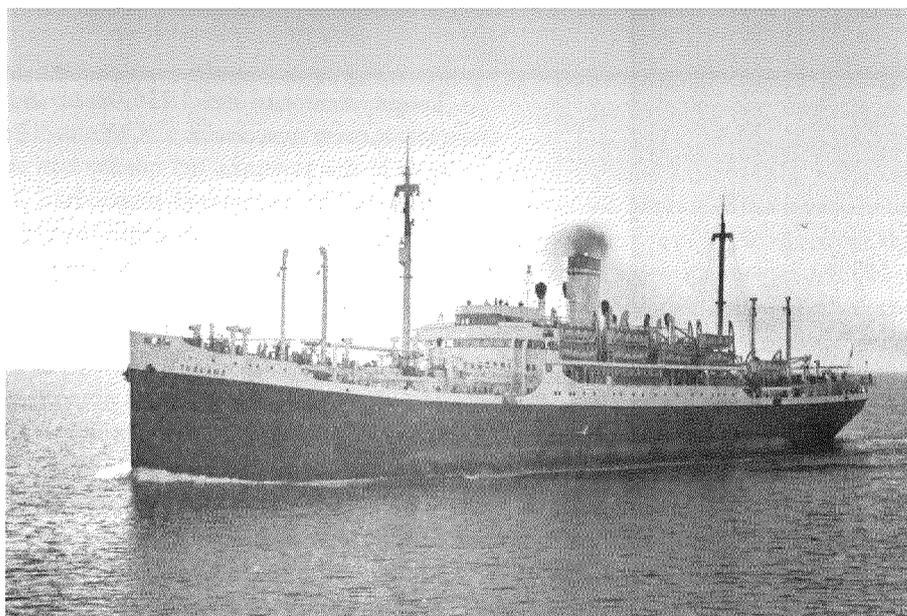
Terminate le operazioni militari e il rientro di gran parte del corpo di spedizione, la nave rimaneva in attesa di una sua nuova utilizzazione, e



**Il "Toscana" con i colori della S.N. Italia**

l'occasione presto si presentava con lo scoppio della guerra civile in Spagna. Nel contempo, a seguito della concentrazione armatoriale interessante tutti le navi della marina mercantile italiana, nel gennaio del 1937 la nave passava al Lloyd Triestino, che continuava ad impiegarla nel trasporto di soldati e lavoratori nei porti nazionalisti spagnoli, dove vennero portati complessivamente 80.000 uomini e 4.000 automezzi.

Poi, nel novembre del 1938, entrava nell'organizzazione affidata alla Flotta Lauro per il trasporto in Libia di 20.000 coloni con 1720 famiglie; nel maggio del 1939, tornava in Spagna e provvedeva al rimpatrio di 1900 soldati italiani.



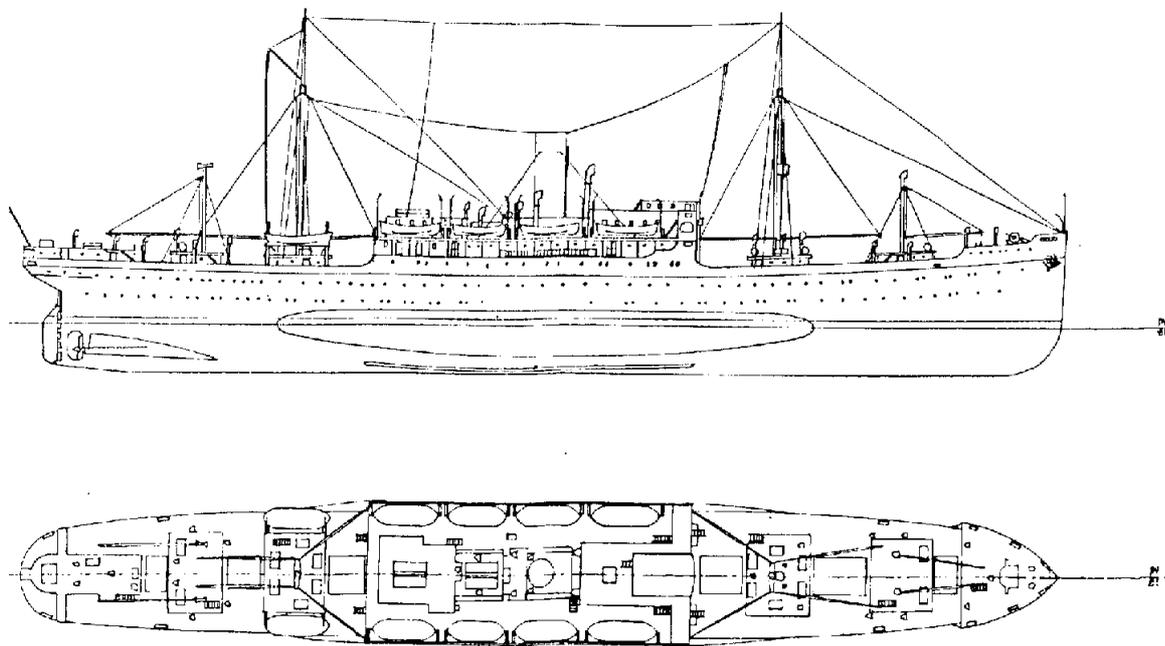
**Il "Toscana" con i colori del Lloyd Triestino**

Si potrebbe credere che ce n'era già abbastanza, ma nel giugno del 1940 l'Italia, abbandonata la posizione di non belligeranza, entrava nel secondo conflitto mondiale a fianco della Germania.

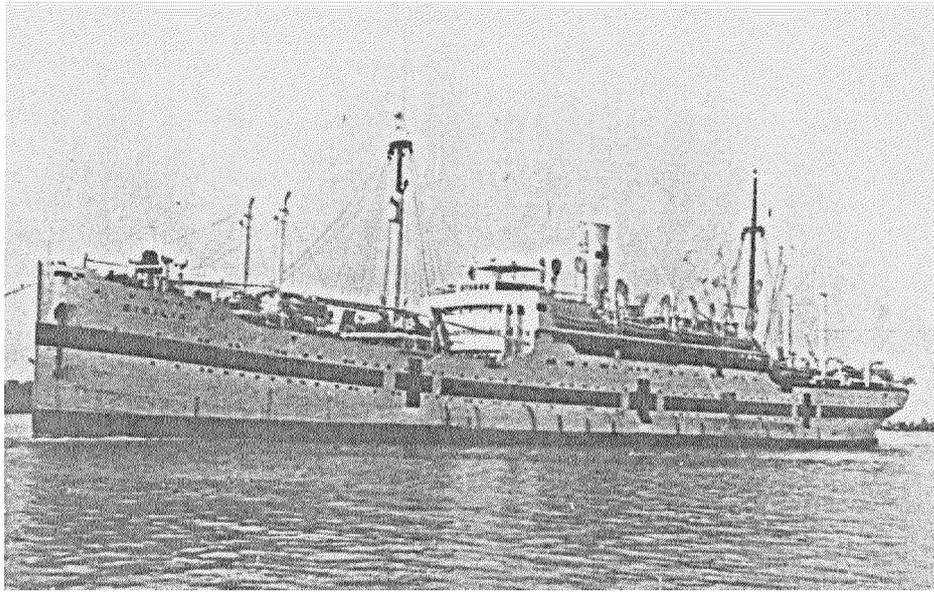
Sempre utilizzato per trasporti militari, il "Toscana" veniva sorpresa dalla dichiarazione di guerra nel Dodecaneso. Snoleggiato a Lero il 1 febbraio 1941, veniva iscritto nel registro del naviglio ausiliario dello stato come nave ospedale e sottoposto ai primi lavori di adattamento, completati poi a Trieste presso l'Arsenale Triestino, dove la nave giungeva il 12 marzo; rimaneva qui fino al 25 maggio per passare indi a Venezia dove si provvedeva all'assetto sanitario e ospedaliero con capacità di 700 posti letto.

Il 16 dicembre 1941, il "Toscana" riprendeva il mare con la livrea bianca, la banda verde e le croci rosse della Croce Rossa Internazionale, destinato questa volta a battere il mare nel teatro di guerra del Mediterraneo in dolenti missioni umanitarie, non prive però di pericolo. Nella notte tra l'1 e il 2 ottobre 1942 la nave veniva attaccata a due riprese, con lancio di bombe, da due aerei uno dei quali finiva in mare con sei uomini d'equipaggio, che venivano salvati proprio dalla nave attaccata; il 28 aprile 1943, nei pressi di Capo Bon, veniva sorvolata a lungo da una formazione di aerei americani, che verso le ore 18 la sottoponevano ad un altro attacco; il giorno dopo, di ritorno dalla Tunisia, veniva nuovamente attaccata nonostante i segnali radio di riconoscimento con lancio di bombe e mitragliamento, che provocavano diversi feriti tra l'equipaggio e il personale sanitario; nell'agosto del 1942, in copia con l'"Aquileia", anch'essa contrassegnata come nave ospedale, era l'ultima a nave a lasciare sotto continuo bombardamento le spiagge dello stretto di Messina.

L'8 settembre sorprende l'unità a Gaeta ma, eludendo la sorveglianza tedesca, essa riusciva a prendere il largo raggiungendo dopo due giorni Palermo, da dove veniva trasferita a Malta.



Dis. Paolo Valenti



La nave ospedale

Il 6 febbraio 1944 veniva radiata, a Taranto, dal registro del naviglio ausiliario di stato per passare alla R.Marina in regime di requisizione come trasporto per conto degli alleati previ alcuni lavori di adattamento eseguiti a Caifa e ad Alessandria d'Egitto. Il 16 febbraio tornava a Malta dove alzava la bandiera inglese agli effetti della convenzione internazionale della Croce Rossa eseguendo alcuni viaggi in Mediterraneo. Un anno dopo, il 16 febbraio 1945, la troviamo in Inghilterra, a Yarrow, per lavori della durata di tre settimane.

Durante le ostilità, la nave aveva effettuato 54 missioni con il trasporto di 4.720 feriti e naufraghi e di 28.684 malati.

Rientrava a Napoli a guerra finita, il 4 dicembre 1945. Ripresa la bandiera italiana, il "Toscana" veniva impiegato dal Co.Ge.Na. (Comitato ministeriale Gestione Navi) per le grandi urgenze del momento tra Napoli, Cagliari e Palermo.

La nave veniva finalmente restituita al Lloyd Triestino nell'ottobre del 1946.

Nel maggio del 1945 erano cessate le operazioni della guerra guerreggiata, ma non si poteva considerare, ancora, subentrata la pace specialmente alla frontiera orientale d'Italia. Acuta la crisi con la Jugoslavia, caduta sotto la dittatura comunista, che aveva occupato militarmente quasi tutta la Venezia Giulia creando nella popolazione situazioni insostenibili. Tra il dicembre del 1946 e l'aprile del 1947, gli abitanti della città di Pola optavano in massa per l'abbandono delle loro case per trovare rifugio in Italia e nei paesi dell'Occidente. Il governo italiano, dapprima restio ad intervenire, doveva arrendersi all'evidenza dei fatti e alla gravità della situazione predisponendo una serie di interventi, tra i quali assumeva rilevanza operativa l'assegnazione dei mezzi navali di trasporto.

Il problema non appariva di facile soluzione stante la grave carenza dei mezzi stessi. L'attenzione andava al "Toscana" e al piroscafo da carico "Montecucco", che già si trovavano intensamente impiegati nel rimpatrio di profughi ed ex prigionieri di guerra dalla Libia e dalla Tunisia, dal quale





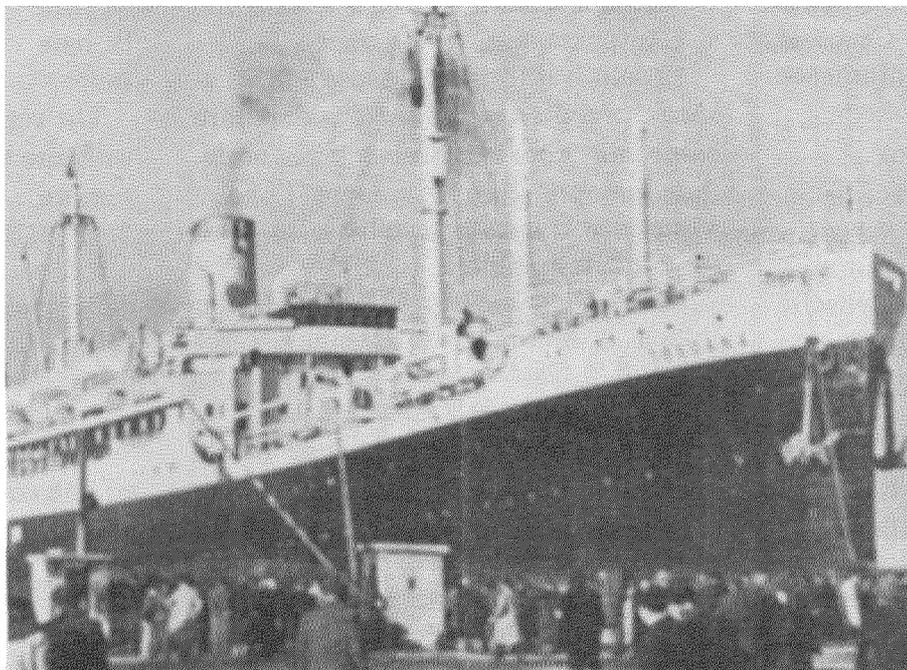
**Pola, 1947. Imbarco di profughi**



venivano distolti. Il mattino del 2 febbraio 1947 il "Toscana" lasciava per la prima volta il Molo Carboni del porto di Pola per Venezia. Effettuava in tutto dieci viaggi (alcuni in più rispetto ai programmati) trasportando a Venezia e ad Ancona complessivamente non meno di 13.056 profughi tra uomini donne, bambini e vecchi, nonché le ceneri di Nazario Sauro, di Giovanni Grion e della madre, di due caduti del sommergibile "F 14", e relativi cimeli.

Rientrando nella normalità, o quasi, la nave veniva sottoposta a lavori di revisione e riclassificazione eseguiti nell'estate del 1947 dal Cantiere San Marco riassumendo la veste di nave passeggeri senza grandi modifiche esteriori, con il cambio in caldaia della combustione a nafta (da cui la nuova ciminiera) e sistemazioni per 826 passeggeri; la stazza lorda aumentava lievemente, a 9.584 tonnellate, ma la velocità rimaneva bassa (12 nodi). Completati i lavori ed i collaudi, il "Toscana" riprendeva, il 7 febbraio 1948, il servizio diretto a Durban in Sud Africa. Il 19 ottobre dello stesso anno veniva spostato sulla linea per l'Australia dapprima con partenza da Napoli poi, come capolinea, da Trieste. Notevole, in questo periodo, non essendo ancora risolta la crisi del dopoguerra, il flusso emigratorio giuliano per cui il "Toscana" veniva a rappresentare, per molti, l'ultimo lembo della propria terra abbandonata. Un'epigrafe lapidea murata sul lato settentrionale della Stazione Marittima di Trieste, da dove il "Toscana" partiva per il continente australe, ricorda oggi quell'evento ormai lontano ma ancora vivo nel ricordo di quanti ne sono stati protagonisti.

Il vecchio piroscafo rimaneva in servizio sino alla fine del 1961. Superstite di tutta un'epoca segnata da avvenimenti straordinari, spesso luttuosi e dolorosi, fermava definitivamente le macchine in disarmo nel porto di Trieste e veniva avviato alla demolizione l'anno successivo dopo 39 anni di intensa attività, 27 dei quali passati sotto bandiera italiana nei periodi più burrascosi della storia nazionale.



Trieste, Stazione Marittima.  
Imbarco di emigranti per l'Australia