

Associazione Marinara «Aldebaran»  
Trieste

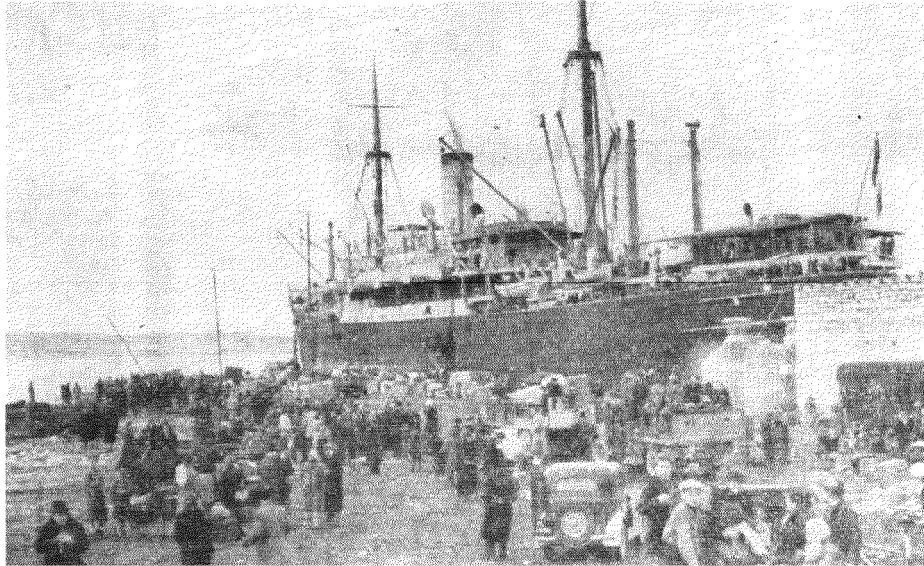
SGOMBERO DI UNA CITTA'  
IMPIEGO DEI MEZZI MARITTIMI  
– POLA 1947 –



Quaderno AMA N° 34/86  
Compilatore: Aldo Cherini

Trieste, 16.09.1998

Ristampa maggio 2011 - [www.cherini.eu](http://www.cherini.eu)



All'indomani della fine della guerra guerreggiata, al termine di un immane conflitto condotto dai vincitori in nome della democrazia, della giustizia e della libertà dei popoli, riemergevano tra le potenze le vecchie rivalità alle quali, disattendendo platealmente i sommi principii, se ne aggiungevano di nuove e più inquietanti, che scatenavano tensioni che portavano il mondo a schierarsi in due blocchi, divisi dalla così detta cortina di ferro, e alla guerra fredda.

Lo scenario politico, ideologico, sociologico, civile e militare restava condizionato per un lungo quarantennio finchè un inequivocabile processo di decantazione, inizialmente clandestino o poco appariscente, non privo di conati soffocati con la violenza, sfociava in inarrestabili manifestazioni di dissenso sempre più diffuso e portava al rovesciamento dell'impasse.

Il movimento aveva inizio con l'evento riguardante la città giuliana di Pola, evento di per sè indicativo e clamoroso ma a lungo misconosciuto sia perchè contraddicente i principii e le ideologie di sinistra che stavano assumendo una certa prevalenza nell'opinione pubblica grazie ad un apparato propagandistico messo in piedi col dispiegamento di grandi mezzi, sia per la marginalità di Pola rispetto ai grandissimi problemi materiali e morali causati dalla guerra non solo a carico di chi l'aveva perduta, infine per opportunità politiche.

L'abbandono della città di Pola e suo territorio da parte di quasi tutta la popolazione si è svolto in un momento che, a posteriori, può considerarsi prematuro ma che è stato determinato da una situazione politica internazionale assai confusa con aspetti minacciosi quali le autorità locali del GMA - Governo Militare Alleato, allora sul posto, e il governo italiano, al quale la città era sottratta, non erano in grado di dimensionare per assicurare la popolazione stessa.

Nel mese di dicembre del 1946 il problema si poneva in termini di urgenza e ciò ha influito negativamente sull'organizzazione delle operazioni, provocando disagi altrimenti meno gravi, operazioni che avevano inizio in pieno inverno apparendo imminente l'entrata in vigore del trattato di pace che prevedeva la perdita del territorio, assegnato alla Jugoslavia croata, alla quale la popolazione non voleva sottostare per vari motivi, con anticipato sgombero delle truppe alleate di presidio.

L'esodo appariva possibile principalmente per via di mare per ragioni di maggior sicurezza e per il

fatto che il parco ferroviario era non solo usurato ma anche decimato. Non migliore si presentava la situazione anche per quanto riguardava il naviglio, uscito dalla guerra quasi completamente distrutto nella sua consistenza e usurato pure esso. Il reperimento dei mezzi occorrenti si presentava tutt'altro che facile in rapporto al fatto che le unità superstiti erano impiegate intensamente nelle numerose e impellenti necessità del momento.

Come se tutto ciò non bastasse, il governo italiano, pressantemente sollecitato, si decideva a concedere l'indispensabile suo aiuto con ritardo in quanto aveva creduto non in un esodo di proporzioni totalitarie ma in una mossa di carattere politico.

---

Luglio 1946- In seno al CLN- Comitato di Liberazione Nazionale di Pola, si costituiva il Comitato di Assistenza per l'Esodo.

18 luglio 1946- Erano disponibili per il momento il motoveliero "Triglia" di 350 tsl, capace di 50 vani-mobiglio, due barche da 30 e 22 tsl. Ma questi mezzi non apparivano idonei, il motoveliero era privo di motore.

20 luglio 1946- Veniva interpellata la società di navigazione Lloyd Triestino, che informava di non avere alcuna nave in disponibilità. La società di navigazione costiera Istria-Trieste metteva a disposizione la motonave "Pola" con non elevata capacità di trasporto di passeggeri e di stiva. Nel mese di agosto si rendevano disponibili anche il piroscifo costiero "Nesazio" e la motonave "Grado", di minor tonnellaggio.

25 luglio 1946- La ditta di ricuperi marittimi Sturlese, proprietaria di un ex dragamine e di due motobarche, dichiarava la disponibilità al trasporto di mobiglio tra Pola e Trieste.

1 agosto 1946- L'armatore triestino Zecchin metteva a disposizione il "Franco", motoveliero da 200 tsl. Il capitano Gatti, teneva a disposizione, nel porto di Trieste, un altro motoveliero proveniente da Arsia.

Dicembre 1946- L'iniziativa privata rendeva possibili i primi spontanei movimenti, ma i mezzi erano troppo limitati.

Si profilava l'ineluttabilità dell'esodo di massa e i rappresentanti della città di Pola ne davano avviso alle autorità italiane di Roma e ai rappresentanti del Governo Militare Alleato chiedendo assistenza e garanzie in ordine a:

1. trasporti di persone, mobiglio, macchinari, materiali vari e animali a mezzo di piroscafi e motovelieri
2. rifornimento di materiali da imballaggio
3. scorta da parte di unità militari
4. definizione dei centri di sbarco e raccolta
5. provvidenze finanziarie e sussidi individuali.

L'esodo veniva valutato in 27.000-28.000 persone, 7500 famiglie, e in 180.000 m<sup>3</sup> di masserizie.

2 gennaio 1947- Resosi dell'effettiva portata della situazione, il governo italiano predisponendo una serie di interventi affrettati ma provvidenziali.

Il Ministero della Difesa mandava a Pola, in missione, il generale Mannerini con l'incarico di

provvedere all'organizzazione tecnica degli sgomberi.

I provvedimenti riguardavano:

1. il dirottamento dei piroscafi requisiti per il trasporto delle persone
2. il noleggio a mezzo di appalto tra ditte private di motovelieri per il trasporto di mobiglio, macchinari e altro materiale
3. concessione di sussidi di prima assistenza
4. approntamento di centri di raccolta.

L'imbarco avveniva dietro esibizione di un "visto partire" rilasciato dalla questura sul certificato di profugo, secondo un elenco predisposto per ogni singolo viaggio, con cartellini di colore diverso a seconda della destinazione.

Per quanto riguardava la via di mare, l'attenzione andava ai piroscafi "Toscana", da passeggeri e da carico, e "Montecucco", da carico, impiegati in quel periodo nel rimpatrio dalla Libia e dalla Tunisia di profughi ed ex prigionieri, dirottabili momentaneamente su Pola, con intervento anche del Ministero per l'Assistenza Postbellica..

15 gennaio 1947- Al fine di tranquillizzare la popolazione nelle remore organizzative statali, il Comitato dell'Esodo avviava un primo modesto trasporto di masserizie con l'impiego di due trabaccoli. In 5 o 6 giorni venivano evacuati circa 60 appartamenti.

16 gennaio 1947- Veniva stabilito di dare corso alle operazioni in due tempi:

1. trasporto di cose, valutate in circa 60.000 tonnellate, a partire dal 27 gennaio verso i porti di Trieste, Venezia, Ancona e Brindisi, con l'impiego di 6 motovelieri e bragozzi al giorno
2. trasporto di persone, in data da fissare, valutate nel numero di 20.000 - 25.000, con sbarco in campi di smistamento a Venezia e Ancona.

Si puntava anche sull'utilizzazione di una nave del tipo "landing craft" (sbarco su spiaggia aperta) richiesta agli Anglo-Americani, che non la concedevano.

Per la soluzione dei diversi problemi pratici, si costituiva a Roma un comitato interministeriale.

2 febbraio 1947- Alle ore 8,30, partiva dal Molo Carboni diretto a Venezia il piroscafo "Toscana", arrivato da poco tempo al comando del capitano Caro.

Era il primo convoglio con 1865 persone. Il piroscafo tornava il giorno 5 seguente.

6 febbraio 1947- L'operatore cinematografico Vitrotti veniva incaricato dalla casa cinematografica "Universal Film" di assumere la documentazione degli eventi.

L'organizzazione esecutiva dei trasporti delle masserizie via mare veniva affidata all'armatore Martinolich.

7 febbraio 1947- Partiva per Venezia il secondo convoglio, con 2085 persone imbarcate sul "Toscana", che faceva ritorno il 9 febbraio.

11 febbraio 1947- Partiva il terzo convoglio con sole 1550 persone a seguito del coprifuoco imposto nel pomeriggio del giorno 10 dopo l'uccisione dimostrativa del generale inglese Winton. Il "Toscana" tornava il giorno 14.

13 febbraio 1947- Partiva per Trieste la motonave "Grado" con un carico di ammalati barellati. Un secondo viaggio della motonave stessa, col carico di malati barellati, veniva effettuato per

Venezia il 17 successivo.

16 febbraio 1947- Quarto convoglio del "Toscana" con 2300 persone. Rientrava il 18 febbraio con il direttore del quotidiano di Venezia, "Il Gazzettino".

19 febbraio 1947- Quinto convoglio del "Toscana" per Ancona con 2156 profughi, tra i quali 16 ammalati, 50 lattanti, 120 bambini di età inferiore ai 4 anni, parecchie persone anziane. A causa del cattivo tempo la partenza veniva rimandata al giorno successivo, ma il cattivo tempo perdurava.

21 febbraio 1947- Partenza effettiva del quinto convoglio con rientro il giorno 23.

22 febbraio 1947- Il Comitato dell'Esodo incaricava il fotografo Poso (Posar ?) del servizio fotografico.

23 febbraio 1947- Arrivava il piroscafo "Montecucco" assegnato al trasporto di masserizie per Brindisi, Taranto, la Sicilia e la Sardegna.

Il ciclo dell'esodo entrava nella fase decrescente. Erano partite 9956 persone col p/s "Toscana", e 7000 con le m/n "Pola" e "Grado". Trasportate e immagazzinate le masserizie di 1800 abitazioni via mare e 800 per ferrovia. 2500 le abitazioni sgomberate ad iniziativa privata.

24 febbraio 1947- La motonave "Grado", che era stata inviata in rinforzo della "Pola" effettuando viaggi trisettimanali, veniva ritirata per altri impieghi pressanti.

Per la settimana veniente era previsto il ritiro anche del "Toscana" che, staccato in via del tutto eccezionale, doveva riprendere le missioni di rimpatrio dei profughi ed ex prigionieri dall'Africa Settentrionale.

26 febbraio 1947- Partiva il sesto convoglio del "Toscana"

27 febbraio 1947- Carichi di masserizie venivano inviati a Monfalcone, Grado, Venezia, Ravenna, Ancona, Pescara.

25 febbraio 1947- La casa cinematografica Moretti Film dava l'ultimo giro di manovella al documentario "Addio Pola!" assunto complessivamente 5081 inquadrature su 20.000 metri di pellicola.

L'Ufficio Trasporti apriva le prenotazioni per l'invio di masserizie in Sicilia e in Sardegna.

2 marzo 1947- Partiva il settimo convoglio del "Toscana" con 1580 persone destinate a Venezia. Il viaggio avrebbe dovuto essere l'ultimo, ma il piroscafo era di ritorno il giorno 4.

5 marzo 1947- Scadeva il termine per il trasporto gratuito delle masserizie a cura del Comitato Assistenza.

7 marzo 1947- Dopo un giorno di ritardo per cause tecniche, partiva il "Toscana" con a bordo le salme e i cimeli di Nazario Sauro, Giovanni Grion e la madre, due caduti del sommergibile "F 14" (il monumento del cimitero militare, smontato, veniva ricostruito al San Michele di Venezia) . Era l'ottavo viaggio con imbarco prefissato di non più di 1400 persone.

La notizia dell'affondamento del piroscafo "Luana", avvenuto al largo di Promontore, sollevava un vivo allarme, ma veniva chiarito che, carico di bauxite, non si trattava di un mezzo impiegato nei trasporti di Pola.

9 marzo 1947- Arrivava il piroscafo "Messina" delle FF.SS. che ripartiva con un carico di masserizie diretto a Brindisi, Taranto, in Sicilia e in Sardegna.

10 marzo 1947- Si effettuava l'ultimo viaggio per il trasporto di masserizie . Insieme ad uno o due motovelieri di buon tonnellaggio, quali il "Papalina", era stato prezioso il servizio prestato dai trabaccoli, le tipiche imbarcazioni da carico dell'Adriatico, che già durante la guerra erano stati impiegati intensamente.

Buona parte dei due ultimi viaggi del "Toscana " veniva riservata all'imbarco di coloro che si erano trattenuti per esigenze del lavoro inerente all'esodo. Avevano accesso a bordo dietro presentazione di documenti recanti un timbro particolare di riconoscimento.

13 marzo 1947- Arrivava con il "Toscana" il capo della Pontificia Commissione di Assistenza. Si annunciava che a partire dal giorno 17 cessava l'attività dell'Ufficio Trasporti del Comitato di Assistenza per l'Esodo.

14 marzo 1947- Nono viaggio del "Toscana" che partiva per Ancona rientrando il 17 marzo.

19 marzo 1947- Fissato il decimo ed ultimo viaggio del "Toscana" che però restava in porto partendo effettivamente il 20 marzo.

In segno di riconoscenza il Comitato di Liberazione Nazionale e il Comitato di Assistenza per l'Esodo consegnano al piroscafo una pergamena miniata in segno di riconoscenza, avendo trasportato complessivamente 16.800 profughi.

21 marzo 1947- Restava in linea la sola motonave "Pola" della S.N.Istria-Trieste, che però cessava il servizio prima della ratifica del trattato di pace, prevista per la metà di aprile.

31 marzo 1947- Il governo nazionale dichiarava concluse le operazioni dell'esodo.

18 aprile 1947- Veniva annunciata come imminente, con breve preavviso, la requisizione da parte del Governo Militare Alleato della motonave "Pola" per l'evacuazione del personale dipendente.

14 giugno 1947- La motonave "Pola" era tenuta a disposizione del G.M.A.

8 settembre 1947- Si effettuavano, in mattinata, i primi imbarchi del personale alleato non indispensabile.

15 settembre 1947- Aveva luogo l'atto ufficiale di consegna della città di Pola agli Jugoslavi, presente un ufficiale del G.M.A. Le ultime forze di polizia, gli ufficiali e i funzionari prendevano rapidamente imbarco, dopo le ore 22, con la protezione di un cordone di truppe scozzesi.

La "Pola" mollava gli ormeggi alle ore 0,30 del 16 settembre segnando, nella storia dell'Istria, la fine di un'era.

## BREVE STORIA DELLE NAVI IMPIEGATE

Il piroscafo "Toscana", di 9442 tsl e 5487 tsn, era stato varato a Brema nel 1923 col nome di "Saarbrücken" ed era entrato nel 1936 in quel gruppo di navi detto "Regioni" (dai nomi delle unità) acquistate di seconda mano dal governo italiano per le esigenze eccezionali di quel periodo. Impiegato intensamente dapprima come trasporto truppe, nel 1941 veniva trasformato in nave ospedale compiendo 54 missioni col trasporto di oltre 33.000 feriti, malati e naufraghi.

L'8 settembre 1943 veniva sorpreso dagli avvenimenti a Gaeta ma riusciva a sottrarsi alla cattura da parte dei Tedeschi riparando a Palermo e a Malta. Nel 1944 si trovava a Taranto radiato dal registro del naviglio ausiliario dello stato e nuovamente requisito dalla R.Marina e impiegato in trasporti per conto degli alleati, che lo requisivano a loro volta effettuando sotto bandiera inglese alcuni viaggi in Mediterraneo e ai lavori in Inghilterra. Nel dicembre del 1945 riprendeva la bandiera italiana viaggiando per conto del Co.Ge.Na. Comitato Gestione Navi e nel 1946 passava al Lloyd Triestino ma non in regime di libertà a causa delle esigenze del momento. Dopo più di 10 anni in vari regimi di requisizione, riprendeva nel 1948 il servizio passeggeri di linea oltre Suez e apriva il servizio emigranti per l'Australia per conto del CIME- Comitato Intergovernativo per le Migrazioni Europee.

Compiva l'ultimo suo viaggio, in partenza da Trieste, il 14 settembre 1960

Posto in disarmo, la vecchia nave veniva consegnata alla demolizione nel 1962.

La motonave "Pola", di 451 tsl e 204 tsn, era stata varata su commessa della S.N.Istria-Trieste e consegnata nel 1941. Dopo soli tre mesi di esercizio sulla linea di Pola, veniva requisita dalla R.Marina e impiegata come incrociatore ausiliario per scorta convogli con base a Brindisi e a Prevesa. L'11 settembre 1943 si trovava a Saseno dove veniva catturata dai Tedeschi ai quali riusciva tuttavia a sottrarsi con abile e rischiosa manovra rifugiandosi a Brindisi.

Dopo la guerra, nel settembre del 1945 si trovava a Venezia dove veniva derequisita passando in disarmo a Trieste, dove veniva assegnata alle esigenze dell'esodo di Pola. Seguiva nel 1948 un tentativo di riprendere la linea dell'Istria, fallito il quale la motonave veniva dapprima noleggiata e poi venduta ad armatori del Tirreno. Nel 1970 appariva trasformata in nave traghetto in servizio tra Napoli, Capri e Ischia. Risulta avviata alla demolizione nel 1997.

Intenso è stato anche il servizio prestato dai due motovelieri e più ancora dai trabaccoli, i caratteristici cabotieri adriatici di antica origine, anch'essi classificati come motovelieri.

Grazie alla robustezza dello scafo e alle buone qualità nautiche, hanno avuto esteso impiego come unità ausiliarie durante tutta la guerra, dalla quale i trabaccoli sono usciti falciati con l'affondamento di 168 unità. Era stato possibile il recupero di 38 di esse che, con le unità superstiti, hanno svolto un prezioso lavoro nei primi anni del dopoguerra quando tutto ciò che poteva navigare recava contributi essenziali all'opera di ricostruzione.

## FONTI

- Cronache dal quotidiano "L'Arena di Pola" - Bollettino d'informazioni del C.N.L. di Pola, anni 1946-47
- Atti e Memorie del C.N.L. di Pola ~ Documenti per la storia del comitato cittadino, pubblicati a puntate dal periodico "L'Arena di Pola", Gorizia 1958
- Documenti dell'Archivio Storico del Lloyd Triestino
- Pubblicazioni dell'Ufficio Storico della Marina Militare





pergamena donata al piroscavo "Toscana" dal Comitato di Liberazione Nazionale di Pola e dal Comitato di Assistenza per l'esodo, 1947