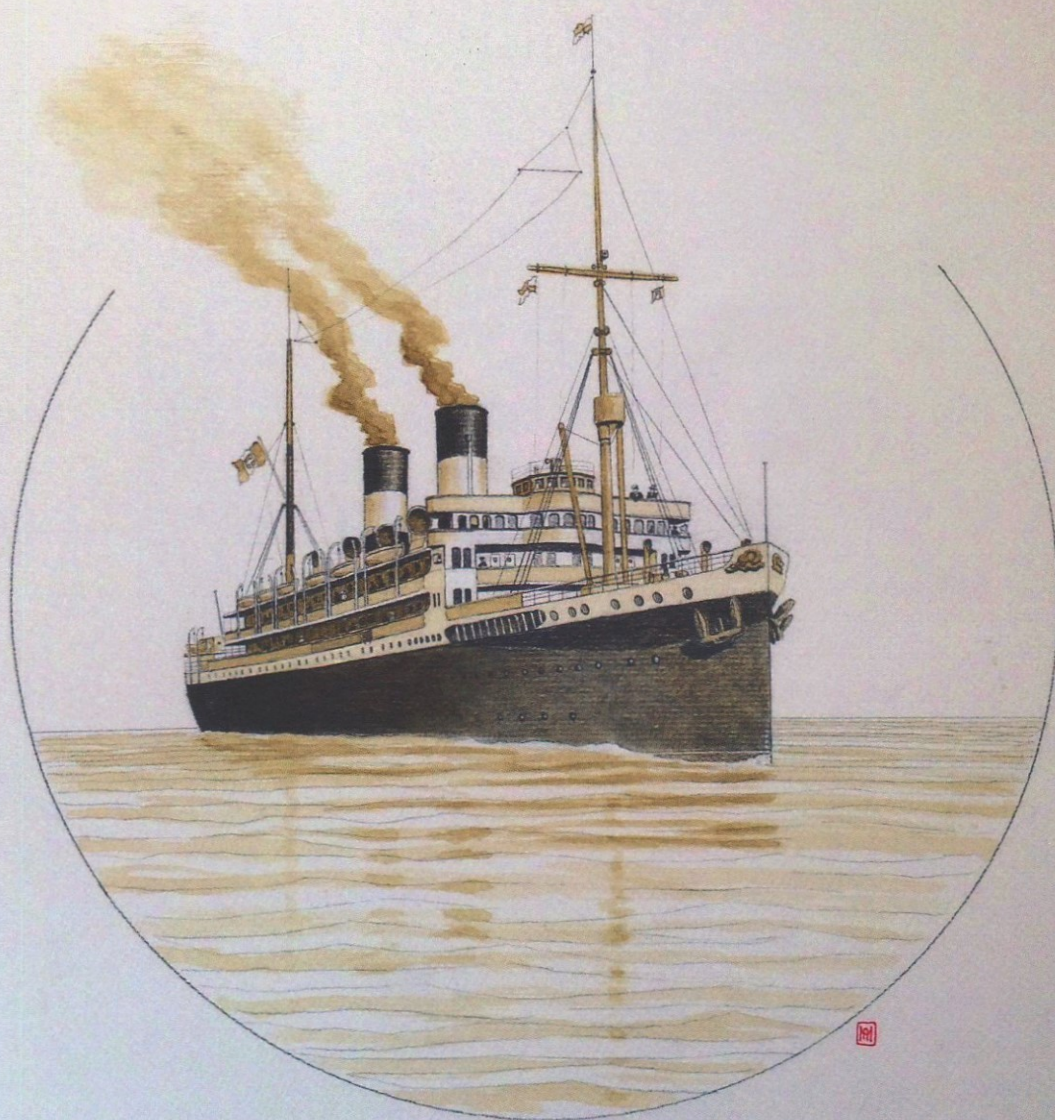


ASSOCIAZIONE ITALIANA DOCUMENTAZIONE MARITTIMA E NAVALE



BOLLETTINO N. 31
ANNO 2017
COMEDIT EDIZIONI

Una tragedia veneziana Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE

Danilo Pellegrini



Una tragedia veneziana Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE



Il p.fo S.SPIRIDIONE, archivio Giorgio Spazzapan.

S. SPIRIDIONE

Ordine : G. Hood & Co. - Glasgow(GB)
a : W. Hamilton & Co.
. .188. impostato a Port Glasgow come nave da carico (cost.59)
16.11.1883 varato come PEVERIL
.11.1883 completato
.11.1883 PEVERIL : G. Hood & Co. - Glasgow(GB)
. .1886 PEVERIL : MacIay & McIntyre - Glasgow(GB)
. .1894 PEVERIL : S.S. Peveril Co. - Glasgow(GB)
. .1899 ADOUR : Armement Deppe - Anvers(BE)
. .1907 AGHIOS SPYRIDON : S. Anagnosti - Chimara(TK)
. .1913 AGHIOS SPYRIDON : S. Anagnosti - Corfù(GR)
10. 7.1913 S. SPIRIDIONE : Demetrio Panajotopoulos - Trieste(AH)
763tsl ...tsn 900tpl. 57,96 x 8,38 x ... x ...m. (A)
1comp. 1c.c.m.(C) [Muir & Houston-Glasgow] 1el. ...ci ..n.
.st. x ...mc.
11. 5.1918 S. SPIRIDIONE : S.A. di Armamento Oceania - Trieste(AH)
.11.1918 : sotto controllo interalleato
27. 3.1919 : incendiato a Venezia con un carico di esplosivo destinato
a Pola, esplose affondando. Ricuperato e demolito nel 1923

Scheda nave.

Una tragedia veneziana Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE

Poco dopo la fine del primo conflitto mondiale, per cause non mai del tutto accertate, il p.f.o ex austroungarico S. SPIRIDIONE¹ saltava in aria nel cuore della città in prossimità della banchina di San Basilio, l'odierno Punto Franco - Stazione Marittima a Venezia.

Un estratto del tragico avvenimento come riportato, nel consueto stile giornalistico del tempo, dalla stampa veneziana e triestina:

Una immmane sciagura in mare.

A bordo del piroscafo „Santo Spiridione“ della società „Oceania“ di Trieste, che faceva servizio bisettimanale fra Venezia e Pola per conto del r. Governo, è avvenuta, mentre il battello in partenza da Venezia trovavasi all'altezza di Sacca Fisola, una formidabile esplosione di benzina che lo sfasciò e ne provocò l'affondamento. Si deplorano molti morti e feriti. Il piroscafo era comandato dal capitano Pietro Paicevich.

A bordo trovavansi in massima parte persone militari. Fra i feriti è il cameriere Italo Capolino, di Trieste.

Il piroscafo aveva nel carico alcune botti di benzina. Or come avvenne l'esplosione? Varie sono le ipotesi: v'ha chi sostiene che l'esplosione sia avvenuta perchè la benzina fu caricata troppo vicino alle caldaie del „Santo Spiridione“; altri suppone che una delle botti si sia rotta e che il liquido, colando per la stiva, sia venuto a contatto con materia infiammabile nel locale delle caldaie. Infine non sarebbe nemmeno improbabile che, rottasi una delle botti e, pur essendo rimasta nella stiva la benzina uscitane, l'incendio di essa e la conseguente esplosione del rimanente siano stati provocati da qualche mozzicone di sigaro o da qualche fiammifero gettatovi inavvertitamente acceso.

L'Osservatore Triestino, 29 marzo 1919.

1. la stampa dell'epoca riporta sempre il nome nella forma Errata SANTO SPIRIDIONE anziché quella corretta S. SPIRIDIONE. Per mantenere intatto lo spirito dell'epoca, nella trascrizione degli articoli è stata lasciata la forma errata originaria.

Una tragedia veneziana
Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE



Gazzetta di Venezia, 28 marzo 1919

Una grande sciagura ha funestato ieri mattina la vita cittadina; una sciagura nella quale sono perite numerose creature umane, che ha gettato nel lutto centinaia di famiglie. Non è senza un senso di profonda commozione che scriviamo le disadorne righe di cronaca che seguono, incapaci di render l'orrore suscitato dal mortale macello compiuto in un attimo:

I preparativi della partenza

Il giorno 6 del mese di marzo arrivava a Venezia il piroscafo S. SPIRIDIONE, appartenente alla compagnia di navigazione "Oceania" di Trieste, comandato dal capitano Paicevich con sedici persone di equipaggio. Il piroscafo, che batteva bandiera interalleata e viaggiava per conto del nostro governo, stazzava 393 tonnellate di registro. Si ormeggiò alla Banchina di San Basilio per eseguire un carico di merci varie e di passeggeri destinati in Istria, essendo stato adibito al servizio bisettimanale tra la nostra città e Pola. L'altra sera il carico era stato ultimato e tra le merci imbarcate figuravano anche trenta tonnellate di benzina che, ripartite in un conveniente numero di barilotti di ferro, furono collocate nella stiva N.1. Tra l'altra sera e ieri mattina presto si imbarcarono anche i passeggeri; duecentoquaranta militari fra ufficiali e soldati delle varie armi e quattro signore che, ottenutone il permesso, rimpatriavano o seguivano qualcuno dei militari ora detti. Il piroscafo doveva lasciare il nostro porto ieri mattina, recando anche tutto il servizio postale della nostra città. Alle otto, salito a bordo il pilota della nostra laguna, Vincenzo Malusa, incominciava la manovra per la partenza. Furono salpate le ancore e sciolti gli ormeggi; con i propri mezzi il S. SPIRIDIONE si allontanò dalla banchina, allargandosi verso il mezzo del canale donde, per il Canale della Giudecca, doveva raggiungere il Bacino di San Marco ed il porto di Lido.

La formidabile esplosione

Il piroscafo, appena giunto nel mezzo del canale all'altezza di Sacca Fisola a dritta, e del Cottonificio a sinistra, stava iniziando la sua rotta regolare quando fu improvvisamente squassato da una immensa esplosione che ne sfasciò tutta la parte anteriore, dilaniando e mandando in pezzi le strutture, sconnettendo le lamiere, facendo saltare gran parte della coperta e dei meccanismi di coperta. Una vampata fuliginosa scaturì dalle viscere della nave, mentre dai fianchi traboccavano e si spandevano per l'acqua fiamme liquide e colonne di fumo nerastro. In quell'atmosfera, fattasi improvvisamente infernale, il S. SPIRIDIONE cominciò a colare a picco con la prora che si sommerse completamente fino a toccare il fondo, mentre la poppa invece restava in quasi

Una tragedia veneziana Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE

completa emersione. La maggior parte dei passeggeri, alla partenza, si trovava, come è facile immaginare, sopra coperta e a prora. L'equipaggio invece era ai suoi diversi posti di manovra. L'esplosione fu talmente formidabile che tutta la città, sebbene ancora un poco assopita, l'avvertì e ne fu scossa con un sinistro presagio, mentre un po' dovunque andavano in frantumi centinaia di vetri. Pareva che una polveriera fosse saltata e si parlò dell'urto di qualche piroscafo in una mina subdolamente entrata in laguna.

Poi le prime voci portarono in giro una sommaria cronaca dell'accaduto, con l'annuncio feroce della possibilità che nella catastrofe fosse perito un grande numero di persone.

L'impressione maggiore fu provata naturalmente nei pressi di San Basilio. Subito dopo l'esplosione rottami di ferro, frammenti di bastimento, straziate membra umane si abbattono sui tetti delle case, sulle strade. E fu la vista di queste miserabili rovine che dette tosto l'idea della gravità del disastro.

Scene di raccapriccio sull'acqua in fuoco

Appena avvenuto il disastro, galleggiarono sull'acqua del canale corpi orrendamente scomposti di passeggeri; membra stappate, masse informi sanguinolenti e combuste. Scene di raccapriccio si svolsero fulminee. Incolumi e feriti rimasti sul piroscafo si lanciarono a nuoto per tentare di raggiungere la sponda o le barche di salvataggio che già accorrevano; altri feriti grondanti sangue dalla faccia, dalle mani, dalle braccia, dalle gambe, proiettati lontano dall'esplosione si affannarono egualmente verso le rive; ma come dirigersi in quell'accecante ed asfissiante specchio d'acqua dove il fuoco e il fumo sembravano contendere la giusta via ai naufraghi? Qualcuno per lo spavento; si levarono grida disperate, invocazioni affannose di soccorso.

E i primi soccorsi furono portati dall'equipaggio del piroscafo FIRENZE [rettificato in FIORENZA II nel successivo articolo], ormeggiato pure alla banchina di San Basilio, dal quale si staccarono alcune scialuppe che affrontarono senza tema il pericolo di nuove esplosioni e il pericolo proveniente dal guizzare delle fiamme.

Sulla coperta del FIRENZE furono dunque allineati i resti recuperati di tante giovani vite; i primi morti sottratti all'acqua, mentre i feriti venivano sbarcati ed avviati ai primi posti di medicazione; al posto di soccorso della Croce Rossa, all'ospedale di Santa Chiara. Altri feriti, però toccata terra, cercavano per conto proprio asili nelle case ove trovavano assistenza in quelle famiglie commosse ed impietosite dall'accaduto.

Contemporaneamente entravano in funzione le scialuppe e gli equipaggi del piroscafo MALVINA, anch'esso ormeggiato vicino alla banchina di San Basilio [San Basilio, come comunemente chiamato a Venezia].

I superstiti issati su quest'ultimo vapore hanno le facce stravolte e lo sguardo inebetito dal dolore. Dalle ferite di cui sono crivellati cadono lentamente piccoli rigagnoli di sangue. Non sono ancora in coperta che già arriva un medico, il quale ne prende sollecita cura. Ma di dodici che il sanitario ne trova, quattro cessano di vivere quasi immediatamente.

Il capitano del piroscafo MALVINA, salito sul ponte di comando, scopre un cadavere sul tetto del frigorifero. La potenza dello scoppio lo aveva sbalzato dal piroscafo al tetto; uno spazio di circa 100 metri!

L'opera solerte di assistenza

Appena accaduta la catastrofe le autorità militari provvedono ad inviare al Cotonificio un picchetto armato che stende i cordoni per trattenere la ressa della folla ansiosamente curiosa. Possono accedere alla banchina di San Basilio soltanto le autorità, o chi ne ha veste, per esservi ammesso.

L'opera di salvataggio e di assistenza mano a mano si identifica e procede dovunque con appassionato fervore. Disposizioni oculate, energiche e rispondenti alla tragica situazione vengono date dal colonnello Monelli, direttore della sanità e dell'Ospedale militare di Santa Chiara.

Al posto della Croce Rossa in Marittima accorrono a prestar servizio l'illustre prof. Giordano, il valente chirurgo conte dott. Piero Polcenigo, il dott. Lagorio direttore dell'Ospedale civile ed altri.

Si fanno miracoli di cure, basti dire che due infelici furono operati sul posto della trapanazione del cranio.

Ma uno di essi iersera, versava ugualmente in disperate condizioni e gli si dovette far respirare l'ossigeno.

I trasporti filano rapidi e delicati. In meno di trenta minuti, per esempio, venivano trasportati all'Ospedale del

Una tragedia veneziana Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE

Bauer, a San Moisè, 28 feriti dei quali quattro colpiti gravemente. Eccone i nomi: Stolfi Attilio, con la frattura della testa; Tommaso Vianello, marinaio, per femore destro; Onofrio De Leo, secondo capo furiere con delle ferite multiple alla testa, allo zigomo destro e al piede destro e Giuseppe Troncone, marinaio, con la probabile frattura del bacino. Gli altri 24 non presentano nessun sintomo allarmante ed oggi stesso lasceranno l'ospedale.

Tutti i feriti vennero ricevuti e curati dal dott. Galeazzi, che prodigò loro pronte ed energetiche cure, allo scopo di rimetterli completamente dal pericoloso assopimento dal quale erano invasi.

All'opera di soccorso si prestano anche le numerose dame della Croce Rossa che fanno ancora servizio con infinito amore nei vari ospedali territoriali della città.

Minacce di incendi

Intanto la benzina, galleggiando infiammata sulle acque, dilagava infiammata e giungendo alle porte dei magazzini generali della ditta Parisi vi appiccava un principio di incendio, minacciando qua o là altri pericoli. Fu allora che si rese necessario l'intervento dei pompieri per impedire che nuovi guai si aggiungessero al male già sì grande. Fortunatamente era già arrivata la lancia Lampo con l'Ispettore del Corpo comm. Gaspari e col comandante Gaiani i quali, infaticabilmente, diressero e condussero a termine il loro per lo spegnimento dei focolai d'incendio prima e prestarono poi il loro prezioso ausilio nel recupero delle salme e nella assistenza ai feriti. Appena avvenuto il disastro, la questura centrale, subito informata dell'accaduto, a sua volta informava i vari ospedali per l'invio sul posto di idoneo personale.

Nel frattempo accorreva il rimorchiatore MELIS comandato dal capitano Francesco Sponso.

Giunsero quasi subito anche le lance della Croce Rossa Italiana, del Municipio, della Prefettura, del Comando in capo. Dopo circa quindici minuti dallo scoppio un centinaio di natanti erano radunati sul fatale specchio d'acqua. A quasi nulla però valse la pietosa opera dei nuovi giunti.

La "peata" dell'ambulanza dei Lagunari comandata dal caporale magg. Giovanni Cane, partita da Santa Chiara dove si trovava ormeggiata, giunta nei pressi del luogo del disastro, poté raccogliere una orrenda considerevole quantità di resti umani che andavano alla deriva. I bravi infermieri, con grande abnegazione, deposero i miseri resti nelle barelle e ne formarono i corpi.

Sul luogo del disastro

Sul luogo del disastro arrivano verso le ore 9: S.E. L'ammiraglio Casanova col suo aiutante di bandiera, il prefetto conte Piero Cioja, con il questore commendator Massaria, il procuratore del Re avv. Ricci, il sostituto procuratore del Re avv. Tormignoli, i pretori dei tre mandamenti, avv. Cendragola, avv. Venturi e avv. Gorleri coi rispettivi cancellieri Testaferrata, Tarocco e Ive, il vice questore Manganiello con il delegato De Benedetti, gli assessori comunali conte Marcello e comm. Garioni, moltissimi ufficiali medici ed ufficiali superiori della R. Marina e dell'Esercito. Tra i primi accorsi sul luogo vi fu anche Mons. Costantini che vi andò per desiderio del Patriarca e poté assistere alla raccolta degli infelici lanciati sul molo e persino sulla terrazza di una officina elettrica. Egli visitò poi i feriti a Santa Chiara e alle 10 riferiva quanto aveva veduto a Sua Eminenza.

Più tardi tornava a Santa Chiara per visitare nuovamente e confortare i feriti.

Alle ore 11 le autorità dopo aver assistito e cooperato con le loro imbarcazioni al salvataggio dei superstiti ed in banchina, infatti, è quasi completamente deserta di vivi. Ma che scene macabre si paiono ai nostri occhi! Sul selciato sono sparsi ancora, col disordine impresso loro dalla fatale esplosione raccapriccianti frammenti di corpi umani: braccia, gambe, piedi, pezzi di tronco sanguinanti e ci tornano alla memoria le più tristi visioni di guerra!

Coi resti di questi poveri giovani, usciti incolumi dalla guerra e colpiti a tradimento dalla loro sorte, si vedono rottami enormi del S. SPIRIDIONE. Un pezzo lungo circa tre metri, del peso di forse quattro quintali, entrando per una finestra del frigorifero, si è incastrato nel muro e rimase per gran parte sospeso nel vuoto in bilico. Le tegole e i vetri del Cottonificio rimessi a nuovo da poco tempo, in causa del grande spostamento d'aria sono

Una tragedia veneziana Il disastro del piroscalo S. SPIRIDIONE

nuovamente andati in frantumi. Appaiono ugualmente danneggiate tutte le abitazioni intorno. Come abbiamo detto, il piroscalo è con la prua tutta sott'acqua. Sul suo fianco destro esso presenta un grande squarcio donde appunto si è sperduto per l'acqua il carico di benzina. Vediamo sull'acqua le ultime vampate del liquido combustibile consumarsi lentamente mentre i pompieri stanno spegnendo un principio d'incendio a Sacca Fisola. La corrente del canale porta alla deriva centinaia di latte ormai vuotate. Mentre consideriamo il miserando insieme di cose che ci sta intorno, approda alla riva la peata della ambulanza lagunare, nelle barelle della quale sono deposti i resti di almeno 10 corpi umani. Spaventoso spettacolo! Un miscuglio di braccia, gambe, piedi, teste e visceri è là riunito. Nessuno potrebbe pensare di identificare quei resti, i quali saranno probabilmente sepolti in una fossa comune. Oggi si inizieranno i lavori per rimettere a galla il S. SPIRIDIONE_e trarre dall'interno i corpi dei disgraziati che seppelli.

Racconti di superstiti

Il tenente Ettore Giuliani del 13° fanteria, deposito di Aquila, addetto al Comando della brigata Pinerolo, ed il tenente Enzo Asting, dello stesso reggimento, nativo di Napoli, dovevano raggiungere i loro corpi dopo aver trascorsi 15 giorni di licenza in seno alle proprie famiglie. Essi si trovavano nel quadrato di prua, assieme agli altri, intenti ad ammirare il panorama della città che si offriva al loro sguardo. Essi raccontano che sentirono un piccolo scoppio proveniente dalla sala delle macchine. Messi in curiosità si diressero a quella volta per essere messi al corrente circa la causa dello scoppio. Fatti circa una ventina di passi, un forte boato li assordò. Furono sollevati dall'aria e dopo aver compiuta una traiettoria di circa 50 metri, piombarono nell'acqua del canale. A nuoto guadagnarono la riva della fondamenta di San Basegio, dove furono accolti dai primi soccorsi sul posto.

I poveri ufficiali, dopo averci raccontato il poco che sopra riproducemmo, erano esausti per lo sforzo fatto. Il Giuliani se la cavò con un po' di paura, mentre lo Asting riportava delle ferite lacere, alle membra, però di non molta gravità.

Al momento dello scoppio, secondo il racconto di un altro superstite, il vapore si innalzò con la prua. Quasi tutte le persone che si trovavano a bordo si trovavano, come sopra dicemmo, in quella parte del piroscalo furono sbalestrate in una fantomatica ridda tragica.

Un ufficiale, del quale non ci è dato di sapere il nome, che viaggiava con la madre, con una presenza di spirito straordinaria, al momento della catastrofe gettò in acqua sua madre, slanciandosi dietro di lei e riuscendo a salvarla.

Molti altri casi di eroismo sono avvenuti individualmente, ma data la grandissima confusione, derivata dal lugubre fatto, non ci fu dato di identificare i coraggiosi che per molte volte si recarono a bordo del piroscalo a trarre a salvamento le persone ancora ivi restanti. Ricordiamo solo quello del salvataggio della signora Maria Vacca di Sassari ad opera del sotto capo cannoniere Pezzella Carmelo di Catania.

I morti e i feriti

Quanti i morti, esattamente quanti i feriti? Neppure questo è possibile dire con esattezza. La cifra dei morti è di certo gran lunga superiore al numero di quelli portati negli ospedali, identificati e non identificati. Bisogna tener conto, purtroppo, della grande quantità di membra che non poterono venire ricomposte; bisogna tener conto degli annegati, probabilmente scomparsi e parlando di feriti bisogna inoltre considerare che molti non sono probabilmente passati dagli ospedali o dalle infermerie. D'altra parte bisogna considerare che su duecentocinquanta imbarcati ne mancano ancora oltre centocinquanta.

Le formalità di legge

Nel pomeriggio cominciarono le constatazioni di legge. Il procuratore del Re cav. Ricci col giudice istrutto-

Una tragedia veneziana Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE

re cav. Tomajoli e i tre pretori mandamentali, avv. Cetrangolo, Venturi e Gorleri si recarono innanzi tutto all'ospedale di Santa Chiara ove procedettero all'interrogatorio dei feriti tra i quali il primo ufficiale del S. SPIRIDIONE, signor Covacich. Nulla, a quanto ci consta, risultò di sostanzialmente nuovo. Il pretore del I° Mandamento procedette al riconoscimento dei cadaveri e ne identificò alcuni, rilasciando il nulla osta per il seppellimento. I non identificati verranno fotografati. I pretori associarono nelle loro pratiche il dottor Cagnetto che continuerà nel compito assuntosi.

Le cause del disastro

Quali le cause del disastro? Le autorità competenti, prima di tutte la Regia Capitaneria di Porto, hanno iniziato un'inchiesta per appurarle e per appurare anche le eventuali responsabilità.

Quanto ai si dice vale la pena di raccoglierne qualcuna. C'è chi sostiene che l'esplosione sia avvenuta perché la benzina fu caricata troppo vicino alle caldaie del S. SPIRIDIONE; altri suppone che una delle botti si sia rotta ed il liquido colando per la stiva sia venuto a contatto con materia infiammabile nel locale delle caldaie. Infine non sarebbe nemmeno improbabile che rottasi una delle botti e pur essendo rimasta nella stiva la benzina uscitane, l'incendio di essa e la conseguente esplosione del rimanente sia stata provocata da qualche mozzicone di sigaro o da qualche fiammifero gettatovi inavvertitamente acceso.

Le immersioni dei palombari (Gazzetta di Venezia 29.3. 1919)

Nulla di nuovo da segnalare circa la catastrofe del piroscafo S. SPIRIDIONE che durante la notte di ieri si sommerse completamente. Del piroscafo, tomba di più di cento vittime, altro non emerge che l'albero e l'asta di poppa dove sventola la bandiera interalleata. I palombari Erminio Procopio, Francesco Argiola, Amedeo Andelmi e Plinio Bassana, appena avvenuta la catastrofe, dalla Direzione Generale del R. Arsenal vennero inviati sul posto. Nelle lunghe immersioni fatte poterono esaminare la chiglia del piroscafo, posizionare le ancore per assicurare i segnali ad indicare dove è sommerso il piroscafo.

Ieri il palombaro Plinio Bassana si sommerse alle 9.30 e ritornò a galla alle 11.30 senza aver constatato nulla di anormale. I palombari aspettano il nulla osta dell'autorità giudiziaria per poter entrare nel piroscafo.

Il sig. Giacomo Maliaretta, direttore del Cottonificio Veneziano ed il capo mastro Sante Ruffini verso le ore 16 dell'altro ieri si recarono nella sala delle macchine per riscontrare i danni prodotti dall'esplosione.

Un raccapricciante spettacolo si offrì ai loro sguardi. In terra giaceva un cadavere squarciato a brandelli. Era il cadavere di un marinaio. In seguito allo scoppio esso era stato slanciato nel Cottonificio ed era penetrato nella sala delle macchine per una finestra. Si pensi alla violenza del colpo riflettendo che le lastre erano in frantumi ed il telaio scardinato dai suoi sostegni era infisso nell'ingranaggio di una ruota... omissis...

Questo un sunto dei fatti come riportato dalla cronaca; da altra documentazione il piroscafo risulta essere stato demolito nel 1923, ma non si è reperita specifica di quando e con quali modalità siano state completate le operazioni di recupero iniziate, come preannunciato dalla stampa, nei giorni immediatamente successivi al disastro.

E' deducibile, però, che la rimozione del relitto sia stata effettuata sollecitamente in tempi brevissimi: il piroscafo affondò, infatti, nel bel mezzo del Canale della Giudecca, allora unica via di accesso all'area portuale veneziana, costituendo ostacolo e serio pericolo per la navigazione.

Dalla disamina della documentazione reperita recentemente presso l'archivio dell'USMM si evince che il numero delle vittime della tragedia fu più elevato di quello stimato "a caldo" dalla stampa: *ben 161 furono le vittime di così immane disastro... (atti procedimento vedova pilota Malusa contro la P. A.)*.

Furono, infatti, molteplici le cause civili intentate dai familiari delle vittime contro la Pubblica Amministrazione al fine di stabilire l'attribuzione delle responsabilità del disastro per ottenere il risarcimento dei danni subiti a causa dalla perdita dei propri congiunti.

Complesso ed esula da questa trattazione, il lungo iter giudiziario al quale accenno sommariamente:

Una tragedia veneziana Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE

Il Tribunale di Venezia con sentenza di primo grado, emessa nel luglio 1921, accolse la domanda della signora Bugato, vedova del pilota Malusa, assegnandole a titolo provvisorio un'importo di L. 10.000, condannando la R. Amministrazione, soccombente, alla rifusione delle spese di lite; sentenza confermata dalla Corte d'Appello di Venezia in data 29 marzo 1922.

L'Amministrazione della R. Marina ricorse in appello, eccependo in via pregiudiziale l'incompetenza dell'autorità giudiziaria a norma del Decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918 n. 844, art. 1, il quale dispone che sono di competenza di una commissione speciale arbitrale, quando siano interessate le Amministrazioni dello Stato, le controversie di qualsiasi natura relative a requisizioni, sequestri, noleggi e assicurazioni di navi di bandiera nazionale [da notare che nello specifico il piroscafo batteva bandiera interalleata].

Con sentenza pubblicata il 16 giugno 1923 la Suprema Corte, in pieno accoglimento del ricorso presentato dall'Avvocatura Generale, cassò la sentenza della Corte d'Appello di Venezia. Rimase così esclusa qualsiasi responsabilità dell'Amministrazione a titolo di colpa per i danni prodotti dallo scoppio avvenuto a bordo del S. SPIRIDIONE.

Il procedimento penale verrà invece archiviato per sopravvenuta amnistia.

S.E. Il Comandante in Capo del Dipartimento e della piazza Marittima di Venezia ordinò prontamente l'istituzione di una Commissione per indagare e riferire sulle cause che determinarono il sinistro del piroscafo ex austro-ungarico S. SPIRIDIONE, costruito a Greenock nel 1883 ed appartenente alla società Oceania di Trieste.

Detta Commissione, composta dal Contrammiraglio Ricci Italo - Presidente, dal Capitano di Vascello Vaccaneo Cesare, Capitano di Porto di 1° Amour Remigio ed assistita dal Sottotenente Commissario Gayetti Renato in qualità di Segretario, riunitasi dal 27 marzo al 2 aprile 1919, presso la locale Capitaneria di Porto, accertò la violazione delle norme inerenti il trasporto di merci pericolose, consistenti in 20 tonnellate di cassette di benzina per idrovolanti, parte stivate in coperta, parte nella stiva prodiera.

Si ipotizzò, per giunta, che la paratia poppiera di detta stiva di carico, peraltro non areata da maniche a vento, non fosse completamente stagna e vi fosse stato un trafileggiamento di benzina nell'adiacente locale caldaie attraverso le sottostanti sentine.

Si accertò, inoltre, che non vennero debitamente prese le cautele del caso, riguardanti sia le modalità di carico che l'imbarco di passeggeri.

Si esclusero, peraltro, la possibilità di un attentato, di esplosione spontanea o di accensione di quella parte del carico stivato in coperta, addivenendo alla conclusione che la causa del disastro era da attribuirsi ad esplosione avvenuta all'interno della nave e dovuta principalmente a negligenza nelle operazioni di carico, da parte del personale di bordo, delle cassette di benzina alcune delle quali presentavano visibili trafileggiamenti di liquido.

Venne esclusa l'eventualità che un mozzicone di sigaro, o un fiammifero acceso, fosse stato gettato sbadata-mente nella stiva, in quanto questa era accuratamente sigillata.

Questo uno stralcio circa le deduzioni della Regia Commissione d'inchiesta:

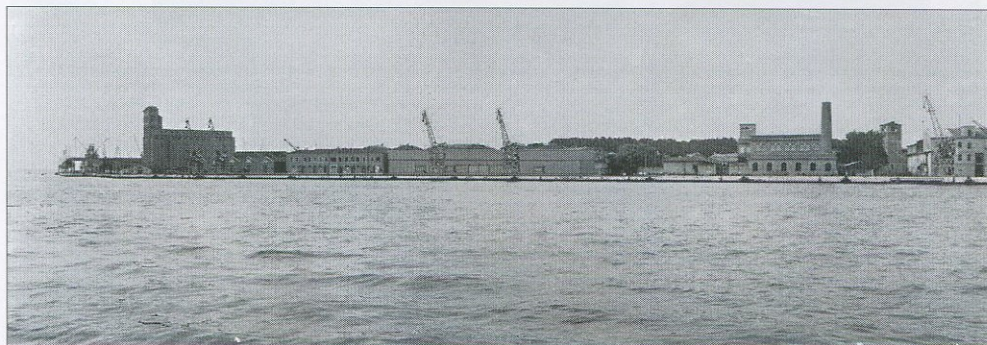
Premesso che il piroscafo era appoppato, che il locale caldaie era immediatamente a poppavia della stiva prodiera, tenuto conto che in detta stiva erano stati sparsi circa 250 Kg. di olio lubrificante [per rottura di un contenitore in essa imbarcato] e che alcune cassette di benzina trapelavano [liquido infiammabile e altamente volatile], la Commissione ritiene probabile che la benzina mescolatasi con l'olio abbia potuto trovare una via d'infiltrazione verso la sentina della retrostante caldaia che era in funzione e che pezzi di carbone incandescenti abbiano determinato l'esplosione della miscela o dei gas di essa, con un primo scoppio sotto la caldaia, conseguente immediata propagazione della fiamma attraverso le sdruciture della paratia ed incendio ed esplosione della massa di gas di benzina e aria contenuti nella stiva prodiera....omissis...

Circa le responsabilità la Commissione ritiene che:

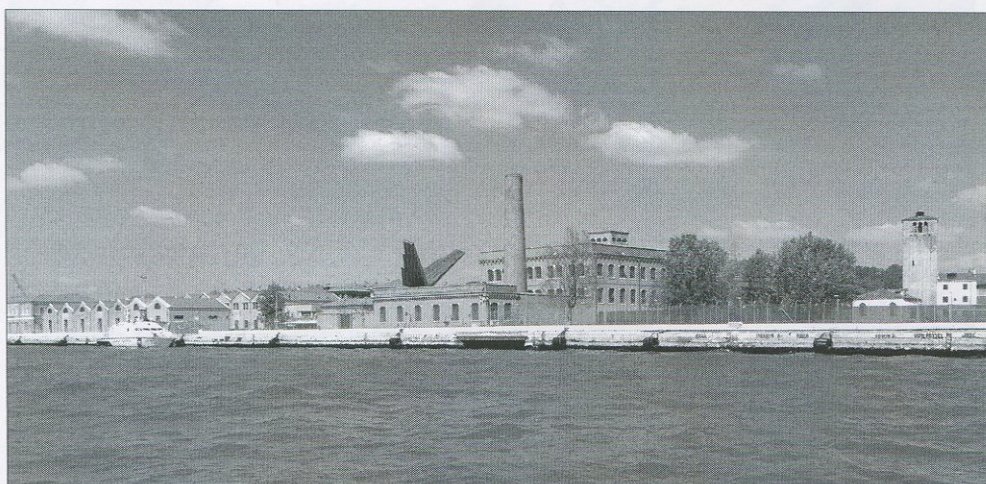
Una tragedia veneziana Il disastro del piroscafo S. SPIRIDIONE



Il Canale della Giudecca all'epoca del sinistro, collezione Danilo Pellegrini.



L'ex cotonificio negli anni '20, collezione Danilo Pellegrini.



L'ex cotonificio oggi, foto Danilo Pellegrini.

