LussinO

Foglio della Comunità di Lussinpiccolo

Storia, Cultura, Costumi, Ambiente, Attualità dell'Isola di Lussino

Quadrimestre 57 - Settembre 2018 - Poste Italiane SPA - Spedizione in a.p. art. 2 comma 20/c legge 622/96 - Filiale di Trieste C.P.O. - Via Brigata Casale

Tariffa Associazioni senza fini di lucro: art. 1, comma 2, D.L. 353/2003 convertito in Legge 27/2/2004 n° 46, DCB Trieste

In caso di mancato recapito inviare all'Ufficio Trieste C.P.O. per la restituzione al mittente che s'impegna a corrispondere il diritto fisso dovuto

Da Trieste a Lussino tra cielo e mare

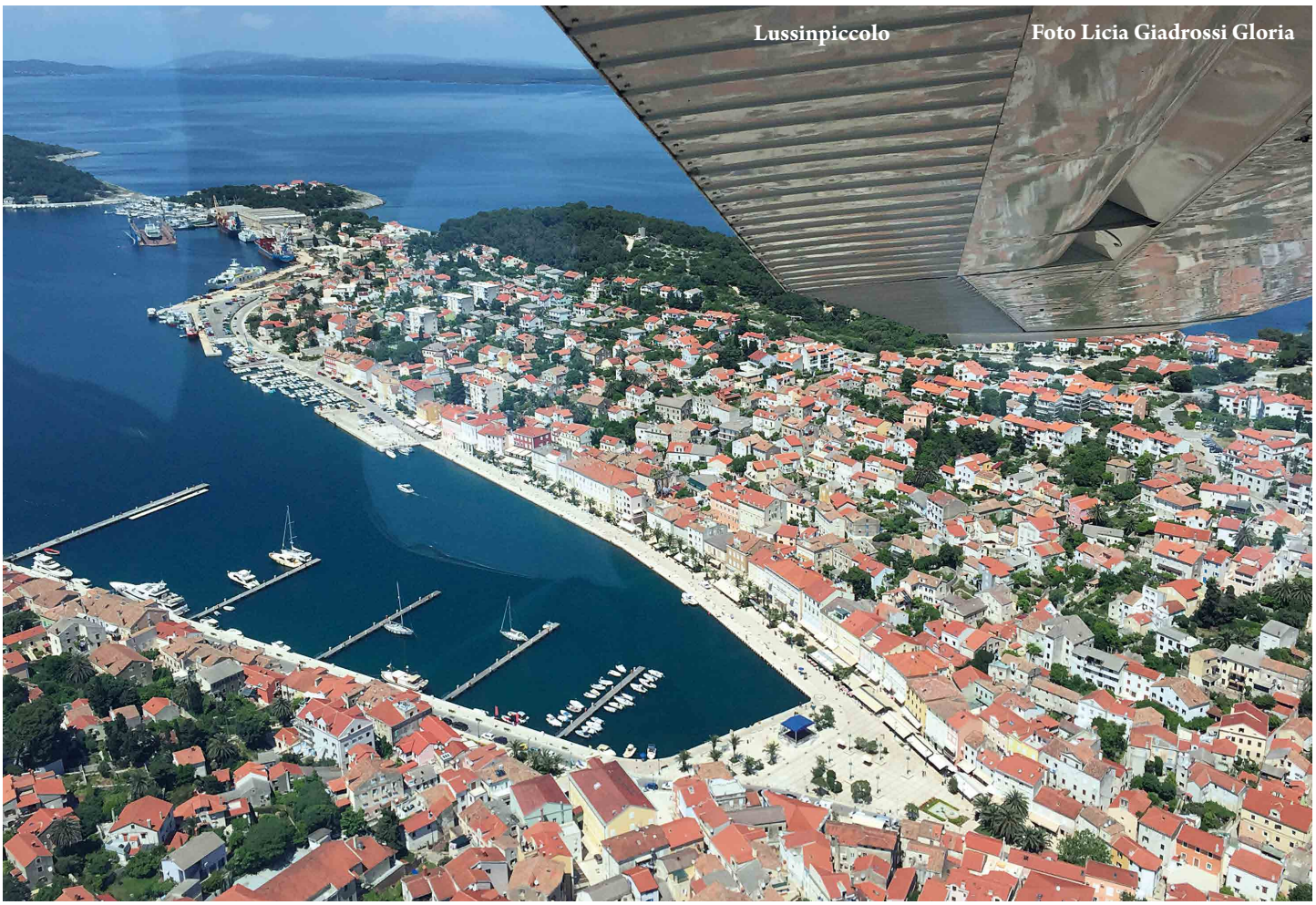
Licia Giadrossi Gloria e Rita Cramer Giovannini

L'avventura del volo che univa Trieste a Lussinpiccolo è stata rivissuta con l'entusiasmo e l'emozione che tanti anni fa devono aver provato i Cosulich allorché iniziarono l'impresa dell'aria.

A maggio la natura esplode con i suoi colori, il sole illumina fino a tarda ora i paesaggi dell'Istria e delle nostre isole e l'idroplano, un po' aereo, un po' barca, si libra sull'Adriatico, vola a bassa quota e consente una visione d'assieme dell'ambiente.

Si colgono particolari che sfuggono quando si va in macchina: la costa dell'Istria così articolata e piena di valli e di secche, molto abitata, in un continuo di paesi, di alberghi, di marine in contrasto con l'interno rurale e soft: i campi coltivati, i suoli ordinati e curati, le rare case, i paesini, sembra quasi di essere in Austria o in Svizzera.

Sorvoli il Quarnero "il nostro oceano casalingo" come lo chiamava il fisico Paolo Budinich, nell'azzurro appaiono qualche rara nave, la scia di qualche motoscafo, sembra un fiume tra Istria e Cherso. Poi la verde Crepsa di Tramontana con le sue querce e i suoi pini, i prati verdi, l'ampio golfo di Cherso, Lubenizze, il grande lago di Vrana, fonte di ricchezza per le nostre isole, mentre i grifoni volteggiano nell'aria.



Lussinpiccolo **Foto Licia Giadrossi Gloria**

Compare l'arcipelago lussignano, la punta nord di Lussino è la prua della nostra isola che galleggia tra mare e cielo, la dorsale del Monte Ossero si allunga e si snoda verso la Dalmazia; e poi Ossero antica, Neresine bella, Ossiri Grande e Ciunschi. La Valle d'Augusto rivela tutto il suo potenziale di porto protetto dai venti, le semplici case di pietra, quelle più recenti, gli alberghi; Lussinpiccolo attende il turismo e si prepara ad accoglierlo.

Questo volo rievocativo è stato effettuato con un idroplano Cessna C174 noleggiato per l'occasione all'Aeroclub di Como, perché purtroppo il mezzo più grande, un Cessna C206 a sei posti era in avaria. Al comando dell'apparecchio i piloti Cesare Baj dell'Aeroclub di Como ed Egidio Braicovich, già comandante della compagnia aerea Meridiana, ora Air Italy. Al comandante Braicovich, la cui famiglia è esule da Orsera, si deve l'iniziativa dei voli rievocativi della S.I.S.A. cominciata due anni or sono con un volo da Trieste a Torino, seguita lo scorso anno dal tragitto Trieste-Zara, e infine coronata quest'anno col volo a Lussino. L'evento è stato anche particolarmente significativo in quanto, oltre a celebrare il novantesimo dall'istituzione dei voli di linea verso l'isola, si è ricordata la fondazione della S.I.S.A. che proprio a Lussinpiccolo ha visto i natali nel 1922 da parte della lussignana famiglia Cosulich.

Due voli tra Trieste e Lussino ci hanno consentito di raggiungere l'isola in condizioni meteo davvero splendide. Il ritardo accumulato a Trieste, sin dalla partenza, però non ha consentito alle autorità e al pubblico in attesa a Lussino di godere appieno dei flottaggi, degli ammaraggi e dei decolli.

Nel pomeriggio è stata inaugurata a Villa Perla la Mostra fotografica di Rita Cramer Giovannini che celebrava il primo volo della S.I.S.A. a Lussino.

È intervenuto anche Edi Kraus, cittadino onorario di Lussinpiccolo e titolare della Agenzia viaggi Aurora di Trieste che contribuì negli anni '70 all'impulso turistico di Lussino e che tuttora si adopera per il collegamento turistico tra il capoluogo giuliano e l'isola di Lussino. Per disguidi tecnici, tuttavia, solo Rita Cramer Giovannini poté fare la trasvolata, mentre Edi Kraus, al quale stava molto a cuore essere comunque presente all'inaugurazione della mostra, fece una sua particolare "trasvolata" sulle strade di Slovenia e Croazia alla guida della propria automobile riuscendo, quasi, a battere l'aereo!

Qui di seguito pubblichiamo una galleria di immagini scattate in differenti condizioni di illuminazione per offrire ai lettori l'opportunità di godere tutti delle meravigliose vedute aeree sulle nostre belle terre.

Il percorso del volo

L'arrivo a Trieste da Como

Trieste, da destra, Edi Kraus e i marinai dello Y.C. Adriaco Dino Devcich e Andrea Matelich

Trieste, la Sacchetta

Pirano

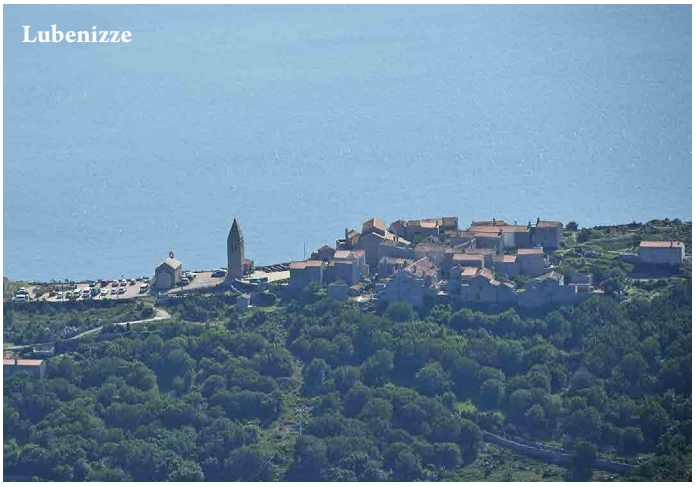
Salvore

Umago

Cittanova e la foce del Quieto

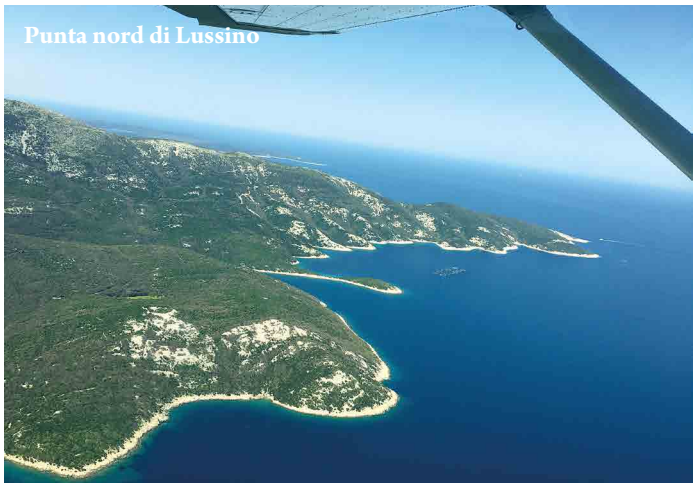
Orsera

Cherso


Lubenizze

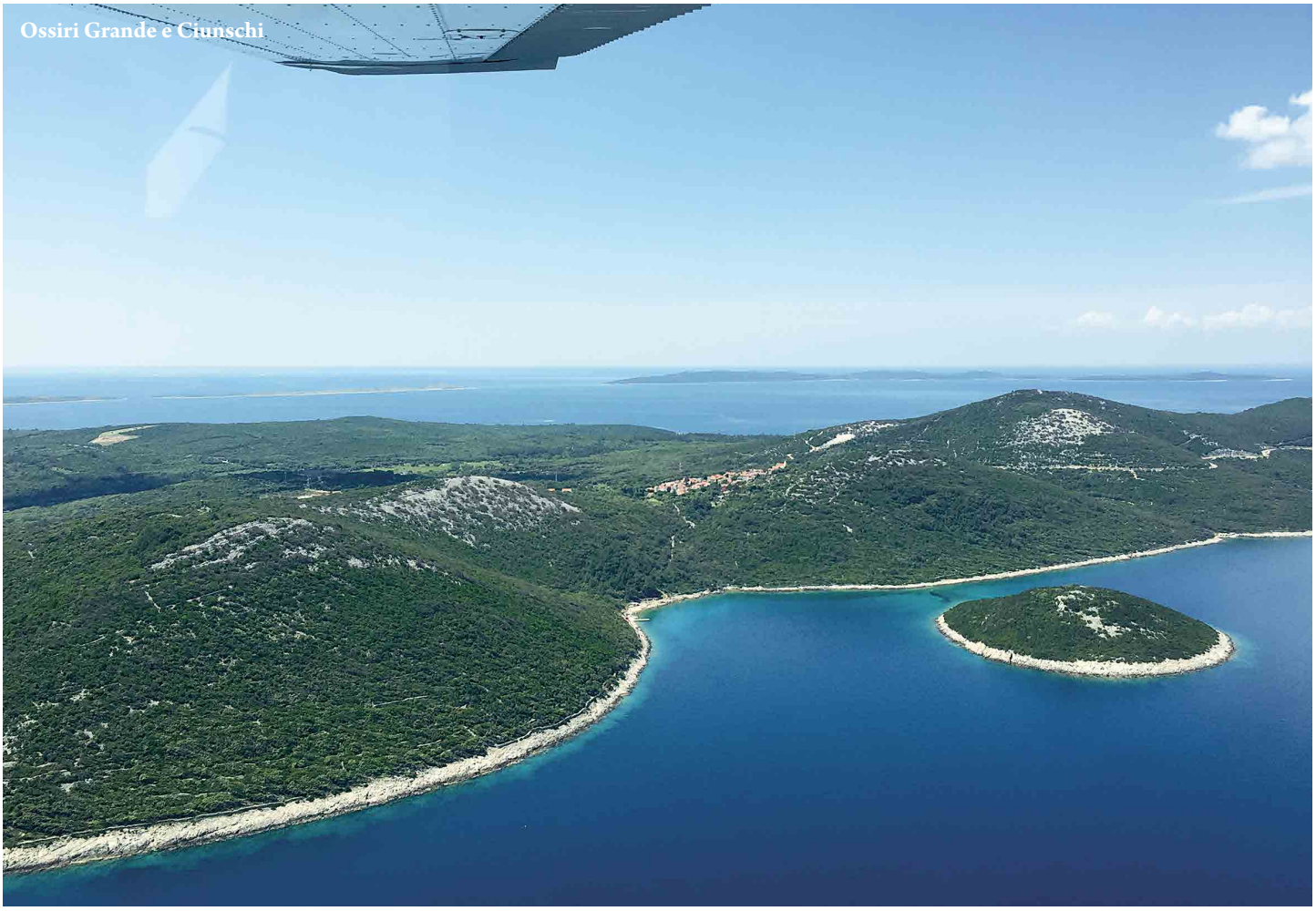
Lago di Vrana

Stagni di Ossero


Punta nord di Lussino

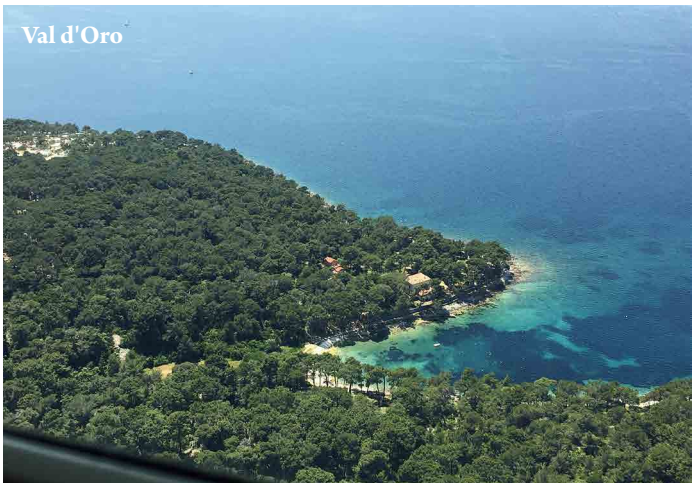
Ossero

Noresine

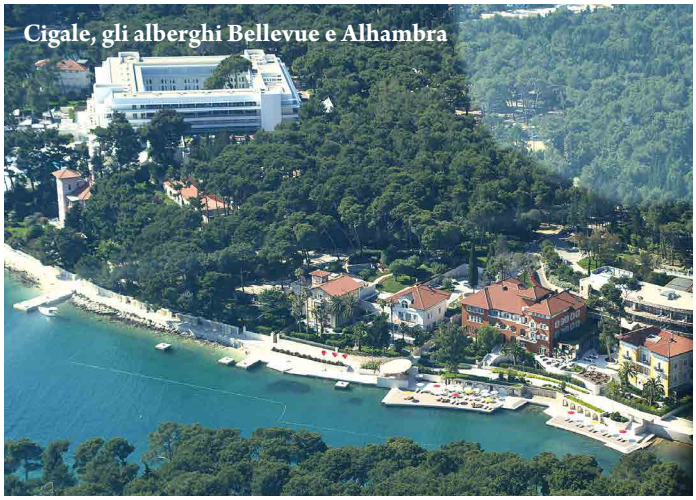

Ossiri Grande e Ciunschi

Bocca Falsa

Coludarz e Morter


Val d'Oro

Cigale, Hotel Bellevue


Cigale, gli alberghi Bellevue e Alhambra

Lussingrande

Lussinpiccolo

Lussinpiccolo

Lussinpiccolo

Al ritorno

I piloti

I piloti Cesare Baj ed Egidio Braicovich

Le grotte di Cherso

Fianona

Le coltivazioni dell'Istria

Pinguente

Capodistria

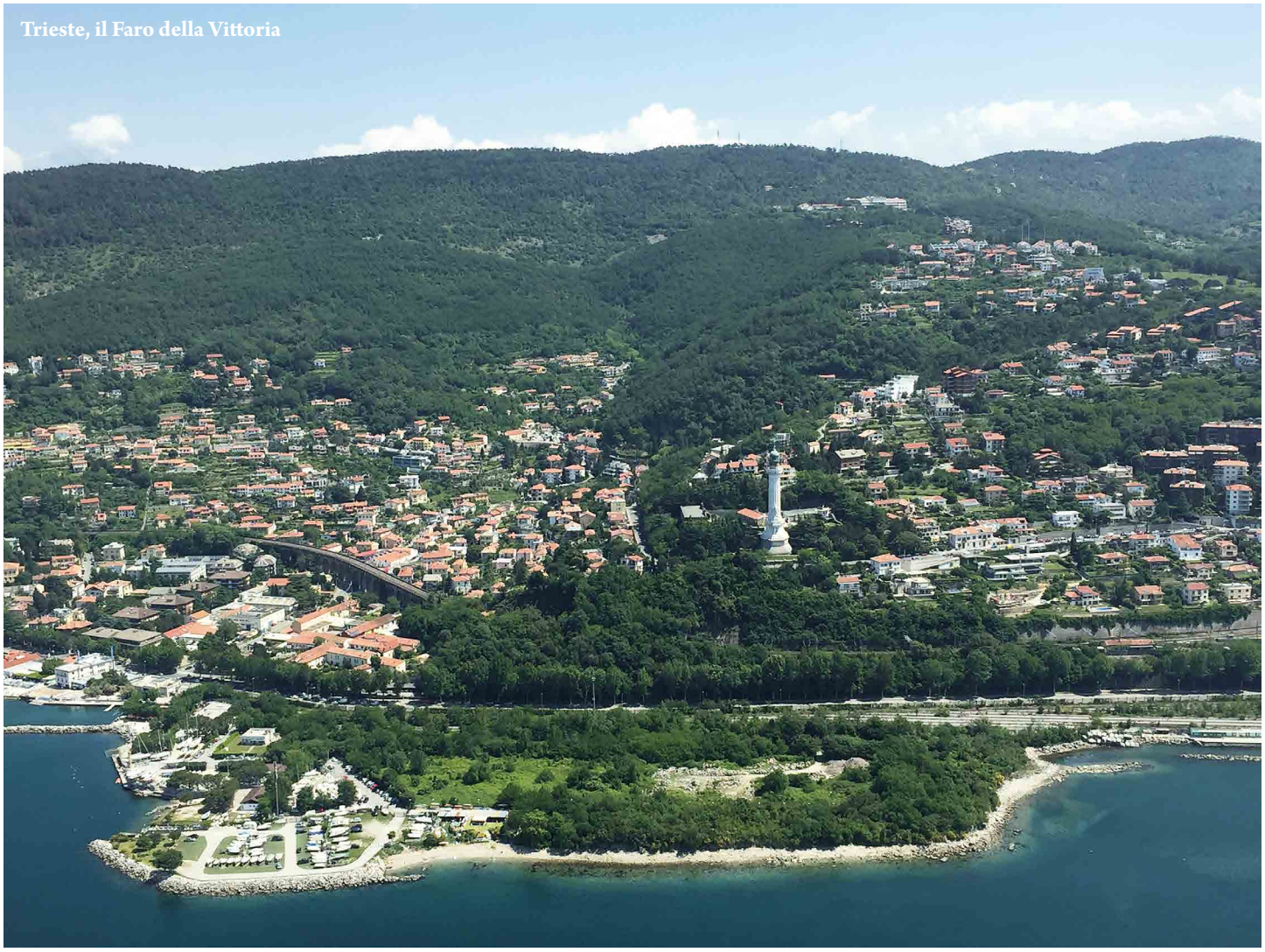
Trieste, zona industriale, canale navigabile

Muggia

Trieste, Molo VII e Molo VI

Trieste, la Sacchetta, la Lanterna e il Pedocin

Trieste, piazza dell'Unità d'Italia e Molo Audace



Trieste, il Faro della Vittoria

Ammaraggio a Trieste

Le mostre a Trieste e a Lussino

Rita Cramer Giovannini

Il volo commemorativo Trieste-Lussinpiccolo con il Cessna C.174, il cui noleggio è stato finanziato dalla Comunità di Lussinpiccolo, è stato l'evento culminante di un insieme di manifestazioni in cui si sono succedute conferenze stampa, mostre, conferenze, una ex tempore, l'annullo postale filatelico, il tutto imperniato sul volo e sulla rievocazione storica dell'attività della S.I.S.A.

L'intero progetto è stato intitolato "Su e zò per l'aria" ed è stato patrocinato, oltre che dalla Comunità di Lussinpiccolo, dall'IRCI - Istituto Regionale per la Cultura Istriano-Fiumano-Dalmata, dall'Associazione CieloMare Gianni Widmer, di cui è presidente il comandante Braicovich, dal Comune di Trieste, dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, dall'Associazione Arma Aeronautica di Trieste, dal lo Yacht Club Adriaco che ha fornito l'aiuto logistico nel collegamento tra idrovolante e banchina a Trieste. È stata inoltre essenziale la collaborazione dell'Aurora Viaggi di Trieste, di Banca Generali, di Trieste Terminal Passeggeri e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale - Porto di Trieste. A Lussino si è beneficiato dell'entusiastica collaborazione del Comune di Lussinpiccolo, rappresentato dal sindaco dott. Ana Kučić, del Mali Lošinj Tourist Board, direttore il dott. Dalibor Cvitković, del County Port Authority Mali Lošinj nella persona del Cap. Marko Satalić, e della Comunità degli Italiani di Lussinpiccolo presieduta dalla signora Anna Maria Saganić.

In questa rievocazione storica è stata molto entusiasmante la collaborazione tra Trieste e Lussinpiccolo. Le due città non sono state unite solo dal volo dell'idrovolante, ma anche culturalmente e metaforicamente, grazie a due mostre parallele sulla Lussino negli anni '20-'30 e il volo, finanziate integralmente dall'IRCI e curate dalla nostra Comunità nella persona di Rita Cramer Giovannini.

A Trieste la mostra è stata esposta dal 5 maggio al 30 giugno nella sala "Arturo Vigini" del Civico Museo della Civiltà istriana fiumana dalmata, affiancata da una riedizione della mostra già presentata lo scorso anno riguardante la nascita dell'idroaviazione, il pilota Gianni Widmer a cui è intitolata l'omonima Associazione, e la storia della S.I.S.A.

Per quanto concerne la mostra dedicata alla Lussino degli anni '20-'30, questa era formata integralmente da cartoline e fotografie originali dell'epoca, all'incirca 250, raggruppate per temi.

La sequenza degli argomenti è stata: la visita a Lussino di sua Maestà Vittorio Emanuele III; la costruzione di

IRCI, spazio dedicato al Congresso Eucaristico

Strada Nova; la sistemazione delle rive e della banchina in piazza a Lussinpiccolo; la costruzione del nuovo tracciato della strada per Lussingrande; il taglio dell'istmo di Privlaca; l'attività dei cantieri, con particolare attenzione alla costruzione degli yachts nel cantiere Martinolich. Inoltre, c'erano immagini a dare una chiara idea di quello che era il turismo in quell'epoca nei due Lussini e scatti dai quali si percepivano i costumi e i momenti della vita quotidiana. È stato poi trattato l'argomento degli eventi eccezionali occorsi in quegli anni: la grande nevicata del 1929 e quella del 1932, con immagini di Lussinpiccolo e Lussingrande e il Congresso Eucaristico del 1938 a Lussingrande e a Lussinpiccolo. Di seguito, parecchie fotografie delle navi di linea che attraccavano a Lussinpiccolo, con una lunga carrellata sugli interni della motonave Francesco Morosini. Poi alcune immagini che testimoniavano avvenimenti eccezionali, quali la sosta a Cigale della Saturnia nel suo viag-

Spazio dedicato agli idrovolanti a Lussino e alle sciagure aeree

La pala dell'elica dell'idrovolante in cui ha trovato la morte Lucio Albani sul Monte Baston nel 1934

gio inaugurale, la presenza contemporanea in Valle d'Augusto delle due navi scuola Cristoforo Colombo e Amerigo Vespucci, la presenza a Cigale dello yacht Aurora del Duce. Una piccola sezione è stata doverosamente dedicata all'Istituto Nautico Nazario Sauro, con fotografie degli allievi in classe e in esterno. Infine una raccolta di cartoline e fotografie raffiguranti gli idrovolanti S.I.S.A. in fase di volo su Lussino, di ammaraggio, di flottaggio o in sosta nel porto. Da ultimo, alcune fotografie a ricordare eventi tragici o drammatici in cui sono stati coinvolti in quegli anni aerei a Lussino. L'attrazione particolare in questa sezione è stata una pala dell'elica dell'idrovolante in cui ha trovato la morte Lucio Albani sul Monte Baston nel 1934. Questo reperto è stato messo generosamente a disposizione dal signor Giangabriele Caccia, pronipote di Lucio Albani, che ce l'ha portato da Saronno alla vigilia dell'inaugurazione della mostra.

Trattandosi di immagini d'epoca, i colori dominanti della mostra erano il bianco e il nero. Tuttavia, a dare un'idea degli splendidi colori che caratterizzano la meravigliosa isola di Lussino, erano esposti quadri, otto in tutto, che autori celebri avevano dipinto proprio in quegli anni. Alle nostre richieste di contribuzione hanno entusiasticamente aderito i proprietari di opere di Grimani, Zangrando, Grubissa, Bucik, Ruppe, von Littrow.

I prestatori delle immagini fotografiche erano tutti lussignani residenti a Trieste o Gorizia, ma va sottolineato che chi ha contribuito in maniera massiccia alla documentazione fotografica è stato Franko Neretich, che non ha esitato a spedirci da New York più di centocinquanta fotografie originali della sua enorme collezione. A lui e a tutti gli altri prestatori va tutta la nostra riconoscenza.

L'esposizione è stata visitata e apprezzata anche da Nora Abadie giunta con il marito dall'Argentina per far visita a Mons. Mario Cosulich, suo parente. Foto Licia Giadrossi

L'IRCI, oltre ad aver messo a disposizione le sale del Museo, aver magistralmente provveduto all'allestimento della mostra, preparato e dato alle stampe il libretto di accompagnamento della mostra, coordinato e ospitato le conferenze satelliti dell'evento, ha finanziato la stampa in grande formato di immagini caratterizzanti i vari argomenti trattati nella mostra di Trieste. Queste grandi fotografie sono state utilizzate dalla Comunità degli Italiani di Lussinpiccolo per allestire a Villa Perla la mostra parallela sulla Lussino negli anni '20-'30, inaugurata il 19 maggio e aperta fino alla fine di agosto. Un plauso va alla signora Anna Maria Saganić e alle sue collaboratrici per l'elegante allestimento, e per aver provveduto alla traduzione in croato e stampa del libretto di accompagnamento alla mostra nonché delle didascalie, di modo che anche lussignani non parlanti italiano hanno potuto godere di questa rievocazione storica.

Il Direttore dell'IRCI dott. Piero Delbello

Inaugurazione della mostra a Lussinpiccolo: al centro il Sindaco Ana Kučić, a sinistra Dalibor Cvitković, a destra Cesare Baj

Lussinpiccolo, la mostra a Villa Perla

Sia la mostra a Trieste che quella a Lussinpiccolo sono state considerevolmente arricchite da un filmato riguardante quegli anni, creato con pellicole fornite dalle famiglie Tarabocchia-Luzzatto Fegiz, Rizzi, Cosulich-Rossetti e montato magistralmente e con amore da Cecilia Donaggio Luzzatto-Fegiz alla quale va il nostro più sentito ringraziamento.

Altri eventi

Licia Giadrossi Gloria

Tra gli eventi satelliti di questa rievocazione storica c'è stata una ex tempore degli allievi del liceo artistico di Trieste "Umberto e Federico Nordio", sotto la guida degli insegnanti Manuela Cerebuch, che è anche vice presidente dell'Associazione delle Comunità Istriane, e Luigi Leaci.

I ragazzi hanno disegnato gli idrovolanti con grande entusiasmo nei giorni 19 e 20 maggio in via Torino e le loro opere sono state poi esposte all'IRCI per tutta la durata della mostra.

Da sinistra, Egidio Braicovich, Anna Colia, Nicolò Tiepolo, Carmen Palazzolo, Manuela Cerebuch, Piero Delbello, Luigi Leaci, Licia Giadrossi

Ci sono state anche alcune conferenze, tra le quali molto interessante quella del professor Rolando Brotto, ingegnere aeronautico e aerospaziale, sulle eco-convenienze e l'economicità nell'uso dell'idroplano nei nostri giorni.

Il Presidente dell'IRCI Franco Degrassi, il pilota Egidio Braicovich, l'ingegnere Rolando Brotto

Immagini della conferenza sui vantaggi degli idrovolanti e la diffusione in Europa

Come nelle rievocazioni storiche avvenute nei due anni scorsi, il comandante Braicovich, di concerto con Poste Italiane SPA, ha voluto celebrare l'avvenimento con un annullo postale filatelico che ha rievocato con dovizia di particolari l'avvenimento.

Cronaca dell'evento

Cesare Baj

Cronaca della presentazione della mostra a Lussino da un articolo pubblicato da Cesare Baj sul sito dell'aeroclub di Como: http://www.aeroclubcomo.com/Home/News/TabId/137/ArtMID/883/ArticleID/580/Da-Trieste-a-Lussino-per-rievocare-i-voli-della-gloriosa-SISA.aspx

19 maggio 2018

La presentazione [della mostra a Villa Perla] è stata introdotta dal sindaco di Lussino, signora Ana Kučić, in perfetto italiano, da Dalibor Cvitković, responsabile dell'Ente per il turismo della città di Mali Lošinj, e da Egidio Braicovich.

Sono intervenuti Anna Maria Saganić, presidente della Comunità degli Italiani di Lussinpiccolo, la scrittrice e storica Rita Cramer e Licia Giadrossi, segretario generale responsabile della Comunità di Lussinpiccolo di Trieste [e Giovanna Cosulich che ha letto un messaggio da parte del cugino Andrea Cosulich, Presidente della "Fratelli Cosulich", impossibilitato a intervenire alla manifestazione].

Lo scrivente è intervenuto, sottolineando le speciali caratteristiche degli idrovolanti: poter operare senza richiedere investimenti per infrastrutture e lasciando l'ambiente intatto dopo il passaggio.

È anche stato raccontato quanto l'interesse per l'aviazione idro sia in crescita in tutti i Paesi del mondo in cui l'acqua è abbondante e che intendono sviluppare il turismo.

Il pilota Cesare Baj e Giovanna Cosulich

Trieste, l'Istria e la Dalmazia sono un ideale teatro di operazioni per gli idrovolanti anche solo per la seguente caratteristica: presentano una moltitudine di città e punti di interesse entro un raggio non eccessivamente esteso, ma raggiungibili con difficoltà con mezzi di superficie. Questo fece la fortuna della SISA quasi un secolo fa e potrebbe fare la fortuna di una compagnia operante con gli idrovolanti anche al giorno d'oggi.

Una possibilità, questa, giudicata di estremo interesse dalla comunità locale di Lussino, che ambisce da un lato a disporre di un mezzo di collegamento rapido con il "continente", con le altre località costiere della Croazia ed eventualmente con città italiane e dall'altro a qualificare verso l'alto i servizi da offrire alla classe dei visitatori più esigenti.

Lussino è un sito ideale per gli idrovolanti. La grande baia ridossata permette decolli e ammaraggi agevoli e senza rischi, oltre che confortevoli per i passeggeri, anche in presenza di un certo "mare" sulle coste esterne dell'isola. Non stentiamo a credere che Ottaviano Augusto abbia ricoverato per mesi una flotta di navi in questo stupendo porto naturale.

Inoltre Lussino risponde all'altro criterio che noi piloti di idrovolanti applichiamo regolarmente: se negli anni Venti-Trenta c'era un idroscalo vuol dire che il posto "va bene".

20 maggio 2018

Il mattino seguente, prima di partire, abbiamo avuto il piacere di avere a bordo, graditissima ospite, Giovanna Cosulich. Suo nonno, se fosse stato informato da una veggente che una sua nipote dopo un secolo avrebbe volato su idrovolante da Lussino, non ci avrebbe trovato nulla di speciale. Infatti aveva appena fondato una compagnia operante con idrovolanti, con uno scalo proprio sull'isola. Ma farebbe fatica a immaginare quanto ciò sia in realtà eccezionale nel mondo di oggi, almeno per il momento, così come avrebbe ritenuto incredibili le vicende della storia europea, di Trieste e della Dalmazia nel secolo che si prospettava.

La storia della S.I.S.A. nel messaggio di Andrea Cosulich, letto dalla cugina Giovanna alla presentazione della mostra a Lussinpiccolo

La Società Italiana Servizi Aerei (SISA) fu fondata nei primi anni venti. Attiva anche nella formazione dei piloti di idrovolante fu la prima azienda di trasporto aereo passeggeri operante su territorio italiano e la prima a effettuare voli regolari di linea.

Tutto ebbe inizio nel 1921, quando i fratelli Callisto, Fausto e Alberto Cosulich, proprietari della Fratelli Cosulich, importante impresa armatoriale di Monfalcone, già fondatrice e proprietaria del Cantiere Navale Triestino (oggi Fincantieri), acquistarono un vecchio biplano FBA Type H, dismesso dalla Regia Marina, allo scopo di trasportare la clientela di riguardo da Trieste ai loro alberghi di Portorose (oggi in Slovenia), evitandole un lungo viaggio in automobile.

Constatato quanto venissero apprezzate quelle brevi escursioni aeree, i fratelli Cosulich decisero di affiancare alle loro attività turistiche locali anche un'impresa di navigazione aerea. La SISA venne quindi fondata nel 1922 a Lussinpiccolo (oggi in Croazia), con lo scopo di gestire una scuola di volo per piloti di idrovolanti civili e

La lettura della lettera: Giovanna Cosulich e Anna Maria Chalvien Saganic

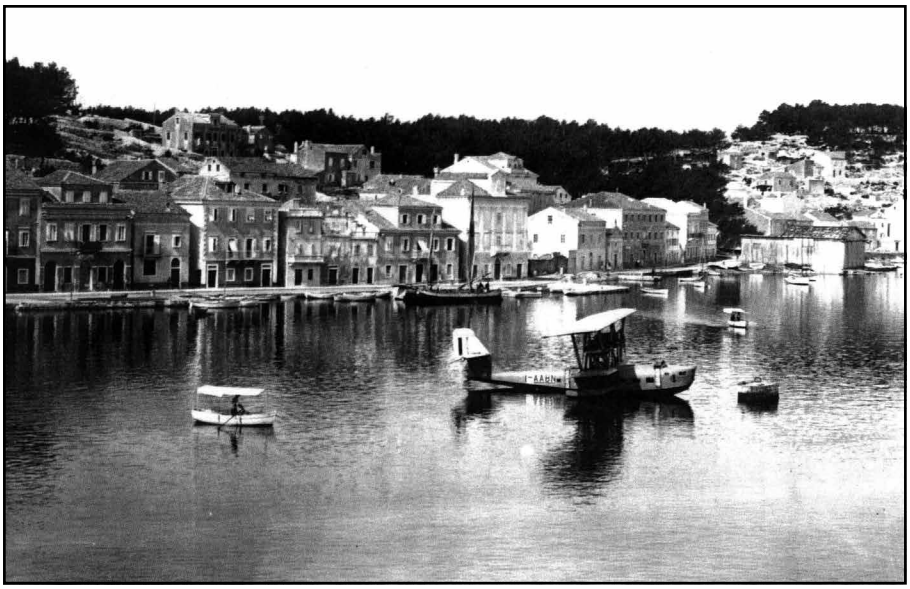
militari, oltre che per effettuare voli turistici tra Venezia e Portorose.

Nel 1924 iniziarono a svolgersi, con una certa frequenza, voli di collegamento tra Venezia e Trieste, che servivano all'azienda per acquisire dati ed informazioni circa i costi ed i mezzi da utilizzare.

Il 1º aprile 1926 viene ufficialmente inaugurata la linea Trieste-Torino-Trieste con un volo dimostrativo di due coppie di idrovolanti, rispettivamente e contemporaneamente in partenza da Torino e Venezia, con i quali si offriva il raggiungimento della destinazione in un solo giorno.

In verità, durante questo primo volo, gli inconvenienti tecnici non mancarono e solamente uno dei quattro velivoli riuscì a compiere l'impresa nel tempo stabilito. Nello stesso anno la linea si arricchì degli scali intermedi di Venezia, Adria, Ostiglia, Casalmaggiore, Piacenza, Pavia e Casale Monferrato.

All'inizio dell'attività della SISA venivano utilizzati quattro idrovolanti "CANT 10 ter" che avevano la possibilità di trasportare 5 passeggeri, oltre al pilota. Per l'attività di scuola venivano impiegati invece i CANT 7 e il secondo prototipo del trimotore CANT 6. Un CANT 7 venne successivamente destinato a servizio di linea.



La cadenza del collegamento era trisettimanale, con scali "a richiesta" nei principali porti fluviali del Po che, sostanzialmente, costituiva il tragitto obbligato. Il prezzo fissato era di 350 lire, e nonostante il costo elevato, l'aviolinea ottenne un notevole successo.

Il 15 ottobre dello stesso anno vennero attivato anche le tratte tra le città di Trieste, Pola, Zara e Ancona, con scalo anche a Lussinpiccolo.

Con il consolidamento e l'espansione delle attività della SISA iniziò anche il rinnovamento del parco velivoli.

I CANT 7 per l'addestramento vennero sostituiti dai CANT 18, mentre a partire dal 1928, dopo un impiego a scopo di test sulla tratta Brindisi-Valona, il trimotore CANT 22 iniziò man mano a prendere il posto dei CANT 10.

All'inizio degli anni trenta iniziò la fase di concentrazione delle compagnie aeree italiane e anche la SISA rimase coinvolta in questo processo, venendo assorbita dalla statale Società Aerea Mediterranea, che nel 1931 aveva già acquisito la Società Anonima Transadriatica. La riorganizzazione della SAM portò poi, il 28 agosto 1934, alla formazione dell'Ala Littoria.

Nella relazione finale del 1934, in cui annunciavano la chiusura dell'azienda, il presidente Guido Cosulich e il direttore generale Antonio Maiorana tracciarono un breve consuntivo della SISA, che fino a quel momento aveva totalizzato 12.093 voli e 28.710 ore di volo, percorrendo 4.032.286 km con il trasporto di 59.021 passeggeri, 84.952 kg di posta e giornali, oltre a 947.146 kg di merci varie.

La media di regolarità di linea era stata del 99,42% e la media di regolarità d'orario del 96,88%. Valori eccezionali per l'epoca, resi possibili dal fatto che i voli si svolgevano tutti su acqua – l'Adriatico e il Po – cosa che offriva la possibilità di poter ammarare senza problemi e rischi in qualunque punto delle tratte e in qualunque situazione di emergenza. Un esempio chiarissimo delle formidabili possibilità operative e della sicurezza intrinseca degli idrovolanti.

Dal 1934 la storia della SISA si fuse con quella della principale compagnia aerea italiana, fino al 1940, quando le diverse linee aeree italiane vennero militarizzate, venendo inquadrate nei Servizi Aerei Speciali (SAS).

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, i servizi aerei commerciali ripresero le attività, nel 1947, in seguito al Trattato di Parigi. Alcune compagnie italiane vennero autorizzate al volo e tra queste la SISA, in quei mesi posta sotto il controllo amministrativo delle Forze militari occupanti.

La famiglia Cosulich riprese le redini dell'azienda e tentò di risollevarne le sorti acquistando dall'aviazione statunitense sette Douglas C-47 militari, che affidò alle Officine Aeronavali di Venezia per la riconversione al trasporto civile. In tale contesto i Cosulich procedettero alla rimessa in funzione dell'aeroporto "Amedeo duca d'Aosta" di Gorizia e avviarono trattative con gli enti dell'aviazione cecoslovacchi, iugoslavi, greci e turchi per instaurare reciproci collegamenti aerei tra le capitali.

La nuova SISA proseguì i suoi servizi fino al maggio 1949, quando venne assorbita dalla Avio Linee Italiane, poi rinominata ALI - Flotte Riunite.

Volando sopra la mia terra

Giovanna Cosulich

… Nelle favole che mi leggevano quando ero bambina ricordo che a un certo punto arrivava un principe che rapiva una fanciulla in groppa ad un bel cavallo bianco; nella mia favola il principe è arrivato un giorno in una magni ca baia dell isola di Lussino su un piccolo idrovolante….

Lussinpiccolo Foto Licia Giadrossi

Abito a Lussino da tre mesi, ho voltato pagina dopo 58 anni vissuti a Genova.

Ho lasciato il mio lavoro e le mie figlie ormai cresciute, per venire nell'isola di Lussino, che amo profondamente.

La mia famiglia, lussignana da generazioni sia da parte di padre, sia di madre, si è staccata definitivamente da questa terra durante l'esodo istriano dalmata senza mai più farne ritorno.

Il dolore è stato talmente struggente che i miei genitori hanno chiuso un capitolo della loro vita.

Quando 5 anni fa ho deciso di rimettere una pietra su questa terra, comperando una casa a Lussinpiccolo, intendevo quel forse un po' banale "ritorno alle radici" che ad un certo punto della vita spinge, talvolta, l'animo umano alla ricerca delle proprie origini e qualità più profonde.

In realtà, ripercorrendo la mia vita, sembra che quest'isola sia sempre stata presente e che forse ora, finalmente, si compia il disegno che da tanti anni si sta preparando.

Probabilmente la mia sensibilità ha catturato un bisogno di appartenenza ed eccomi qua a far pace con questo luogo e a riportare in vita, qui, una cellula di questa mia discendenza.

La famiglia paterna dei Cosulich chiamata volgarmente "la nobiltà dei muri", per via dei manifesti sulle linee marittime che solcavano i mari oltre oceano, si incontra con la famiglia materna di estrazione molto più semplice, ma che si è distinta negli anni per la sua grande generosità e operosità.

La mia bisnonna, Giuseppina Marco, vedova con 5 figlie, chiese sostegno all'imperatore Francesco Giuseppe il quale le assegnò la rivendita di sali e tabacchi nell'isola di Lussino; a questa attività affiancava di notte una sartoria per i marinai e si narra che per il suo buon cuore alla sera distribuisse un piatto di minestra alle persone più povere del paese. Da qui ebbe inizio per trasmissione materna la tradizione delle "maminke".

Il 19 maggio scorso si è celebrata a Lussinpiccolo la ricorrenza del primo volo in idrovolante, compiuto nel 1926 come inizio della prima linea aerea commerciale in Italia, la SISA (Società Italiana Servizi Aerei) fondata dalla "Fratelli Cosulich" allora di mio nonno e dei suoi numerosi fratelli (erano in 20!).

In questa occasione un piccolo idrovolante ha ripercorso la rotta Trieste - Lussinpiccolo ed è ammarato in questa baia atteso e festeggiato da un folto pubblico.

Una mostra fotografica dell'epoca ha arricchito la giornata di ulteriori spunti e conoscenze.

Non avrei mai immaginato che a questo già onorevolissimo tributo alla mia famiglia seguisse il giorno dopo un regalo ancora più grande.

È qui, con il mio primo volo in idrovolante, che la vita reale si confonde con la favola.

Porto nel cuore l'emozione dell'incontro tra il mare e il cielo, l'azzurro totale che avvolge in tondo la roccia bianca e il verde delle pinete.

Staccarsi dal mare in volo, lasciare il blu intenso per immergersi in un azzurro più tenue e leggero, sentire lo spazio dell'aria come potrebbe sentirlo un gabbiano in volo e quel senso di libertà che gli spazi infiniti sanno trasmettere.

Le sensazioni forti dei colori, dei profumi e dei paesaggi che l'isola ti offre sulla terra, mentre cammini sulla roccia in riva al mare o attraversi la macchia, salendo in cielo si fanno più sottili e rarefatte.

L'isola dall'alto è uno spettacolo sorprendente, non si contano le infinite insenature che a terra ti fanno perdere l'orientamento e non credevo di scoprire spazi verdi così estesi e lussureggianti.

La dolcezza dell'ammaraggio nell'acqua calma della baia è stata come un ritorno alla terra attraverso l'elemento primordiale che da sempre ci accoglie come nel grembo materno.

Dopo questa esperienza ogni volta che percorro la riva del porto sullo specchio d'acqua della baia non posso che riprovare questa emozione e la sensazione di una profonda intimità.

Da lassù ho potuto scoprire l'isola in aspetti inaccessibili da terra e godere di una visione di insieme che solo l'altezza consente di allargare.

L'isola contornata dalle sue sorelle mi si è svelata… lembi di terra che riposano adagiati su un mare tranquillo di un azzurro che non esiste nella tavolozza dei colori terreni… la luce del sole riflessa nel mare è una lastra d'oro che definisce, ancor più nel contrasto con la densità scura della terra, la sua preziosità.

Qui la leggenda di Absirto come origine di questo arcipelago davvero si rappresenta in tutta la sua bellezza e con questa immagine ogni sera chiudo gli occhi e mi abbandono dolcemente al mio riposo.

Grazie piccolo idrovolante…

Grazie principe sconosciuto.

Idrovolanti a Zara

Livia Martinoli Santini

Zara, febbraio 1943. Era tempo di guerra, pochi mesi prima dell'armistizio italiano dell'8 settembre. La città, appartenente allora al Regno d'Italia, subirà poco dopo un tragico destino a seguito dei bombardamenti che causeranno numerose morti e vaste distruzioni.

Nella foto, trovata tra le carte di famiglia, oltre all'idrovolante sono raffigurati Alfonso Trotta e sua moglie Bruna Lodi, nonni paterni di mio marito Marzio Santini.

Alfonso si trovava appunto presso il comando della piazza italiana di Zara.

Nato il 3 agosto 1897 a Roccasecca (Frosinone), aveva conseguito il diploma di ragioniere e, scoppiata la I guerra mondiale, si era arruolato tra i Bersaglieri. Per il suo valore era stato promosso sottotenente e decorato della croce al merito di guerra.

In seguito aveva iniziato a lavorare presso la Banca Commerciale dove aveva raggiunto la qualifica di Direttore, diventando anche segretario del sindacato nazionale dei dipendenti delle banche. Prese parte anche prima alla guerra in Etiopia, meritandosi la medaglia di bronzo al valor militare, e poi alla II guerra mondiale, dove era stato promosso al grado di maggiore e di tenente colonnello e inviato così a Zara.

Pluridecorato, era stato nominato cavaliere, ufficiale e commendatore dell'Ordine della Corona d'Italia, oltre che cavaliere dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro.

Sposò Bruna, vissuta dal 16 aprile 1906 al 9 luglio 1971, e morì l'8 maggio 1969.

Alfonso Trotta e sua moglie Bruna Lodi e dietro l'idrovolante a Zara

Ci hanno lasciato

Marici Bellani Neretich nata a Lussingrande l'11 gennaio 1925, deceduta a Port Rickey, Florida il 22 marzo 2018; arrivata negli USA nel 1956, praticava il mestiere di sarta

Berto Bon nato a Lussinpiccolo il 24 marzo 1934, deceduto a Rocky Point, Long Island, N.Y. il 13 marzo 2018

Ing. Alessandro Giadrossi nato a Trieste nel 1943, deceduto a Trieste il 15 giugno 2018

Caterina Vidulich, nata a Lussinpiccolo, deceduta a Trieste nel luglio 2018

Netty Vidulich Maglievaz nata a Lussinpiccolo il 13 ottobre 1919, deceduta a Trieste il 5 maggio 2018

Livio Vidulich nato a Lussinpiccolo nel 1928, deceduto a Trieste nel giugno 2018

Maria Novella Stupari Balestra nata a Lussinpiccolo il 23 settembre 1937, deceduta a Genova il 6 agosto 2018

Commemorazioni

Berto Bon

Riri Gellussich Radoslovich

Nato a Lussinpiccolo nel 1934, vi frequentò le scuole e poi lavorò per qualche anno nel cantiere. Nel 1966 emigrò negli USA. Fece l'elettricista e poi il meccanico, era un vero lussignano e gran lavoratore e, per le sue capacità, divenne capo dell'azienda.

Arrivato all'età della pensione lasciò la città e si ritirò qui a Long Island per essere vicino al mare; infatti andava a pescare con la sua barchetta e trascorreva le giornate curando il giardino e coltivando ogni qualità di verdure. Intratteneva i suoi familiari e gli amici con cene tradizionali di Lussino, molto apprezzate.

Per anni fu membro dell'Adriatic Social Club di Southold e non mancava mai ai nostri incontri e alle feste da ballo. Abbiamo il nostro tavolo chiamato "dei Lussignani" dove per tutta la durata della cena non si parla che di Lussino.

Ci conoscevamo da sempre: a tre anni siamo andati insieme all'asilo. Lui mi chiedeva se ricordavo Suor Angelica o Suor Luigina e quanti piatti di risi e bisi mangiavamo? Erano non solo discorsi semplici ma cari ricordi. Amava il Foglio Lussino e contribuiva alle spese della rivista che leggeva con molto interesse. Di Lussino sapeva e ricordava tutto, i nomi dei proprietari delle campagne che circondano Lussino ed era un vero piacere ricordare i luoghi con gli antichi nomi.

Lo ricordano con affetto e lo compiangono la moglie Aurelia, le figlie Nevia e Irene con i mariti e i quattro nipoti, la sorella Anna a Lussino e il fratello Nino in Canada. Unitamente alla famiglia è stato ricordato dai numerosi amici venuti da vicino e da lontano per accompagnarlo al camposanto di Coram dove ora riposa.

Sante Meneghetti

Maria Stampalia Meneghetti

Dopo un lungo periodo di assenza, quest'anno, a luglio, ho fatto ritorno a Lussino con la gioia di godere il bellissimo mare, le fresche pinete e di assaporare gli esaltanti molteplici profumi delle numerose erbe selvatiche.

Ma la mia contentezza è stata amareggiata dall'assenza di mio marito, Dott. Cavalier Sante Meneghetti, ex Dirigente Scolastico delle Scuole della città di Oderzo, deceduto il 29 marzo u.s.

Anche lui ha conosciuto Lussino e la costa dalmata che abbiamo percorso più e più volte, facendo tappa nei siti più suggestivi sia dal punto di vista paesaggistico che storico, artistico, e che egli ha particolarmente apprezzato.

Lo voglio ricordare con tanto affetto per ciò che ha saputo donare, amore, sicurezza e sostegno.

Ecco una foto che ci ritrae in un momento felice della nostra vita.

In memoria di Josetta Radoslovich Baricevich a dieci anni dalla morte

dal marito Bepi

Cara Josetta, il 10 novembre prossimo saranno dieci anni da quando te ne sei andata in cielo.

A casa tante fotografie mi parlano di te, come questa in cui celebravamo il nostro cinquantesimo anniversario di matrimonio. Una vita, qui in Canadà, coronata da sette figli e una quantità di nipoti e, ora, anche pronipoti.

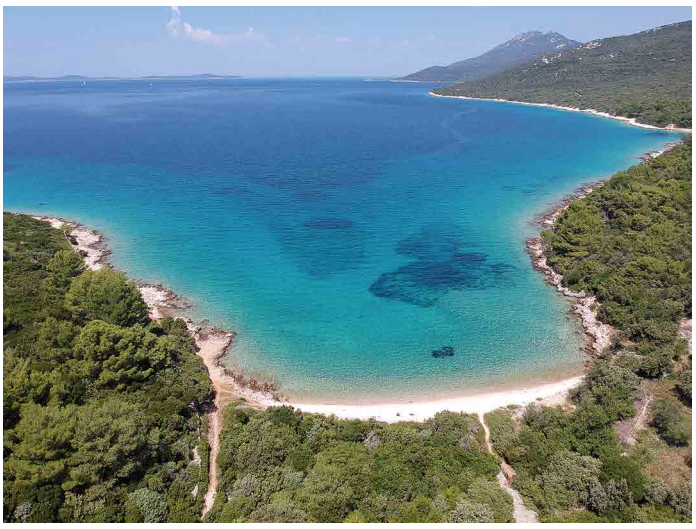
La festa del cinquantesimo di matrimonio

A me piace ricordarti in quel 6 dicembre 1955, quando eravamo ancora fidanzati e assieme ad altri due ragazzi siamo scappati verso l'Italia.

Tutti ci dicevano: Andè via dal comunismo, andè via oi, qua non farè una vita!

Così tuo nonno Marco Beluan e tua madre ci hanno procurato una barca e ce l'hanno portata a Studencich e con quella siamo andati incontro al nostro avvenire insieme.

Grazie Josetta, ti penso sempre



Lussino, baia di Studencich Foto Alberto Giovannini

Le origini istriane di Sergio Marchionne

Renzo Codarin

Presidente Associazione nazionale Venezia Giulia e Dalmazia

Gli esuli istriani, fiumani e dalmati hanno appreso con dolore e commozione la notizia della morte di Sergio Marchionne, figlio di un carabiniere abruzzese e di una profuga istriana, Maria Zuccon.

Nel sostrato culturale in cui si è formato il brillante manager erano, infatti, presenti non solo la tragedia dell'abbandono della terra natia ceduta alla Jugoslavia in seguito al Trattato di Pace del 20 febbraio 1947, ma anche i lutti cagionati dai totalitarismi che hanno infierito sul popolo giuliano-dalmata. Il nonno materno, commerciante nel contado polesano, fu infoibato dai partigiani comunisti jugoslavi nelle terribili giornate successive all'8 settembre 1943, allorché centinaia di istriani caddero vittima della prima ondata omicida titoista. Ed uno zio materno, sbandato dopo l'8 Settembre, venne passato per le armi dai tedeschi poco dopo in quanto disertore mentre cercava notizie sulla sorte del genitore.

Tuttavia queste terribili vicende familiari e la scelta della famiglia Marchionne di andare in Canada alla ricerca di migliori condizioni dopo che la Zuccon aveva abbandonato Pola a bordo della motonave Toscana, non sono bastate per annichilire la tenacia e la laboriosità che contraddistinguono il popolo istriano. Sergio Marchionne rientra a pieno titolo in quella generazione dei figli dell'Esodo che si rimboccarono le maniche e contribuirono al riscatto sociale di famiglie che avevano perso case, terreni ed attività lavorative. Come Missoni, Luxardo, Andretti, Benvenuti e molti altri, Marchionne ha risalito la china e conservato, come tantissimi esuli, il ricordo delle sofferenze patite dalla propria famiglia con modesto riserbo.

Solo nel 2012 Marchionne partecipò alle cerimonie del Giorno del Ricordo a Torino, ma la sua splendida esperienza professionale su entrambe le sponde dell'Oceano Atlantico simboleggia perfettamente il reinserimento sociale della comunità della diaspora adriatica, portatrice di valori genuini come la dedizione per il lavoro e la determinazione nel recuperare ciò che le ingiustizie della storia hanno rovinato.

Notizie dal Canada

Grant Karcich

Grazie per aver inviato il numero di dicembre 2017 del Foglio "Lussino" e per aver menzionato il mio libro sui marinai di Lussin. Sono ansioso di leggere le ultime informazioni della Comunità in questo numero.

Konrad Eisenblicher ha fornito notizie degli eventi in Canada nel passato numero del Foglio "Lussino".

Mio padre **Giovanni Karcich** è morto più di un anno fa e Konrad ha scritto la sua storia nel Bollettino del Club Giuliano-Dalmato di Toronto.

Ci sono molti altri Lussignani che sono recentemente morti in Canada. Un mese fa, il 9 marzo, è deceduto **Giovanni Carcich** di Whitby, Ontario. La sua famiglia e la mia lasciarono Unie nel 1959, andammo in Canada via Ancona.

L'anno scorso, l'11 luglio, abbiamo perso **Carol Ann Ives, nata Martinolich**. Carol Ann era nata l'8 settembre 1946 a Vancouver, nella British Columbia, discendente dalle più antiche famiglie lussignane della British Columbia: dalle famiglie Martinolich e Vidulich che erano costruttori di barche e pescatori. Carol Ann era appassionata della sua genealogia di Lussin. È morta di cancro.

Altri costruttori di barche da Lussino andarono a Freeport, Long Island, New York:

- **Anthony Rudolph Lettich**, nato a Freeport il 14 gennaio1931, è morto il 12 maggio 2017a Beaufort, nel Sud Carolina. Si ritiene che suo padre Antonio provenisse da Lussingrande.
- Ancora l'anno scorso **Nancy Vidulich** è morta il 20 settembre 2017 a Newburgh, New York. Aveva 85 anni. Suo nonno, Nicolò Vidulich, giunse negli Stati Uniti nel 1890 da Lussinpiccolo.

In Canada, l'anno scorso, abbiamo perso altri Lussignani:

- il 17 maggio 2017 scomparve **Domenica Maria (nata Bussanich) Ostroman**. Visse a Kelowna nella British Columbia e naque a Lussingrande nel 1929;
- **Antonio Francovich** di Lussingrande (nato il 20 agosto 1937) morì a Calgary nell'Alberta il 26 marzo 2017.
- L'anno precedente, **Dora Elisabeth (nata Morin) Pagan**, nata nel 1927, è scomparsa il 19 novembre 2016. Originaria di Lussingrande, abitava a Ottawa, nell'Ontario.
- E ancora **Nadia Corallini nata Baricevich**, nata a Lussinpiccolo il 27 marzo 1943 è deceduta il 4 gennaio 2017 a Calgary, nell'Alberta.

Ontario Canada - 16 aprile 2018

Le testimonianze sulla X MAS a Ossero

dott. cap. Federico Scopinich

Questa lettera è la risposta alle informazioni non vere che ho letto sull'ultimo numero di "Neresine" a pag. 12 riguardo la partecipazione dei Marò della X MAS ad un rastrellamento eseguito dai tedeschi in paese.

Questo, come ho detto, è una cosa non vera e non documentata, ma solo a mio avviso inventata da chi continua a voler mettere in cattiva luce quei ragazzi. Già in altri numeri di "Lussino" e "Neresine" ho citato le prove della loro non presenza nell'agosto del 1944 in Istria. Qui riscrivo le date del loro arrivo citando come testimoni le seguenti persone:

- Marò Scalet, morto qualche anno fa in provincia di Bolzano, il quale nel 1954 dopo la prigionia scrisse una lettera al suo ex Comandante, lettera attualmente in possesso di suo figlio.
- Nini Balanzin, che con suo padre e il macellaio, Giovanni Strogna, diede una civile sepoltura ai fucilati, dopo che erano stati scaraventati in due fosse al lato nord del Cimitero di Ossero.
- Signora Menesini, abitante a Genova in via Orlando.
- Capitano Lecchi, da me intervistato a Neresine qualche anno fa mi disse che a Neresine nel 1944 era presente la Marina Nera (a casa del Biasol) e non c'era la X MAS.
- La sua segretaria, Nela Romualdo, che fino a poco tempo fa era ricoverata a Udine, che ho sentito telefonicamente.
- Silvia Zorovich che abitava vicino alla caserma nei pressi di via Maddalena.
- Comandante Sergio Nesi, dislocato a Brioni, morto nel 2015, durante una sua venuta a Genova per i funerali dell'Ammiraglio Ferraro, gliene ho parlato, e nel suo secondo libro "Decima flottiglia nostra" Ed. Lo Scarabeo, anche con la mia collaborazione, ha confermato il mio racconto.

Cronostoria della X MAS da metà 1944 a febbraio 1945

- Nell'estate 1944 erano dislocati a Padova, dopo aver combattuto nei dintorni di Cervia sotto il nome di Compagnia Adriatica
- Autunno 1944 dislocati a Trieste presso lo Scalo Legnami
- Nel gennaio 1945 inviati a Fiume (contro il volere dei tedeschi) per ribadire che quei territori erano italiani
- Nel febbraio 1945, mandati a Cherso e sempre in febbraio dislocati a Neresine, Zabodaski e Lussinpiccolo

Queste prove sono a disposizione di chi desidera vederle.

Un'altra precisazione: quando ho fatto emergere quelle fosse, comprese quelle dei tedeschi, l'Associazione "Onor Caduti Kassel" in Germania, mi ha scritto chiedendo notizie dei loro caduti e ho mandato loro tutta la documentazione, compreso il sito dove sono stati sepolti i 38 Tedeschi della guarnigione. Qualche parente mi ha mandato la foto dei suoi cari, pregandomi di scrivere se sapevo dove fossero sepolti. Purtroppo i "civili" partigiani Titini, quando uccidevano i prigionieri li spogliavano di tutto e facevano loro cose che qui è meglio non menzionare.

Ultimamente la Sig.ra Ernesta Berna Topić di Ossero mi ha telefonato e mi ha detto che sono venuti quattro uomini, presumibilmente stranieri, che hanno portato via dal Cimitero i resti del Comandante Schultz e dei sei soldati lì sepolti.

Per queste ricerche, solo una persona (oltre alla Dott.sa Giadrossi) mi ha veramente aiutato ed è stato il giornalista Viroli del "Giornale di Romagna" di Ancona che ha pubblicato due pagine intere con foto e ha trovato parenti e familiari.

Per onor di firma: ricordo che sono stato:

- Anni fa due volte a Roma da ONOR CADUTI
- Ho cercato i testimoni
- Ho organizzato due cerimonie ad Ossero con la collaborazione della Dott.sa Giadrossi. Insieme abbiamo provveduto a sistemare una croce e due lapidi, inoltre il figlio del Guardiamarina Foti, il cui padre è ritornato vivo dalla prigionia, ha sistemato in loco "La preghiera del Marinaio".
- Attualmente sempre con la Dott.sa Giadrossi e il geometra Roberto Polonio stiamo cercando di rendere presentabile il sito del massacro, forse questo non sarà necessario perché "Onor Caduti" ha intenzione, con la collaborazione del Consolato Generale d'Italia, di organizzare nella prossima primavera (come hanno già eseguito a Fiume), una campagna di ricerca a Ossero dove furono fucilati 21 militari della X Mas e 7 componenti della Compagnia Tramontana di Cherso e sepolti in una fossa comune.

Per la cronaca all'inizio le fosse erano alte circa 1 metro, la prima lunga due metri, la seconda circa 7/8 metri. In quella grande si vedevano braccia e gambe, per questo e per l'odore che da lì a pochi giorni avrebbe invaso Ossero, Balanzin, suo padre e il macellaio Giovanni Strognia cercarono con la calce di rimediare a quello scempio.

Nel 1956 le due fosse erano alte poco più di ½ metro (testimonianza di Balanzin che in seguito riuscì ad emigrare in Canada). Negli anni '60 si vedevano appena: la Silvia Zorovich e suo padre ogni volta che andavano al Cimitero gettavano dal muro dei fiori sulle fosse.

Ora non è rimasto niente, quindi ho un dubbio: che le Autorità jugoslave dopo, in concomitanza del recupero dei corpi dei quasi 100 partigiani sepolti fuori dalle mura, non abbiano preso l'occasione di far sparire anche i resti dei Marò che si erano arresi? Se ciò è avvenuto hanno il sacrosanto dovere di far sapere alle Autorità italiane dove sono stati gettati (forse in mare?).

I loro archivi storici, mi sembra non siano consultabili, ma hanno il dovere di collaborare, facendo parte della Comunità Europea, e non possono trincerarsi dietro l'affermazione che tutto è stato fatto sotto la Jugoslavia e non sotto la Croazia; se questa fosse la loro giustificazione allora si dovrebbero ridiscutere tutti i trattati ed i confini.

Da La Voce del Popolo del 12 luglio 2018

Stralcio dell'intervista di Gianfranco Miksa al colonnello Maurizio Masi

Il Commissariato Generale per le Onoranze ai Caduti pianifica altri interventi nell'area dell'Adriatico orientale?

"Pianifichiamo diverse campagne d'individuazione, recupero e rimpatrio. La campagna relativa a Castua è per noi conclusa, dato che i resti sono stati completamente recuperati. Lì non c'è più niente.

Nella primavera del prossimo anno, sempre grazie alla stretta collaborazione con il Consolato generale d'Italia che ha coordinato i lavori, pianifichiamo di organizzare una campagna di ricerca a Ossero, sull'isola di Cherso. Dove lungo le mura del cimitero furono fucilati 28 militari della X MAS e sepolti in una fossa comune".

I nostri prossimi INCONTRI

San Martino

A Trieste sabato 10 novembre 2018

Per la Festa del Patrono di Lussinpiccolo San Martino ci incontreremo sabato 10 novembr alle ore 16 per la Messa nella Sala Don Bonifacio dell'Associazione delle Comunità Istriane in via Belpoggio 29/1. A seguire il nostro convegno.

A Genova venerdì 9 novembre 2018

Festeggeremo San Martino con la Santa Messa alle 12 a Sant'Eusebio e a seguire l'incont conviviale "da Gesino"; per prenotazioni telefonare a Mariella Quaglia 010383720 e Vera Bracco 010 8363629.

Sant'Antonio Patrono di Lussingrande

giovedì 17 gennaio 2019

Giovedì 17 gennaio 2019, Santa Messa alle ore 16 nella chiesa dei Santi Andrea e Rita, via Locchi 22 e a seguire l'incontro nella sede dell'Associazione delle Comunità Istriane in via Belpoggio 29/1, angolo via Franca.

Madonna Annunziata

a Trieste sabato 23 marzo 2019

Sabato 23 marzo 2018, Santa Messa alle ore 16 e a seguire l'incontro nella sed dell'Associazione delle Comunità Istriane in via Belpoggio 29/1, angolo via Franca.

a Genova venerdì 22 marzo 2019

Venerdì 22 marzo 2018, Santa Messa alle 12 a Sant'Eusebio e a seguire l'incontro conviviale "da Gesino"; per prenotazioni telefonare a Mariella Quaglia 010383720 e Vera Bracco 0108363629.

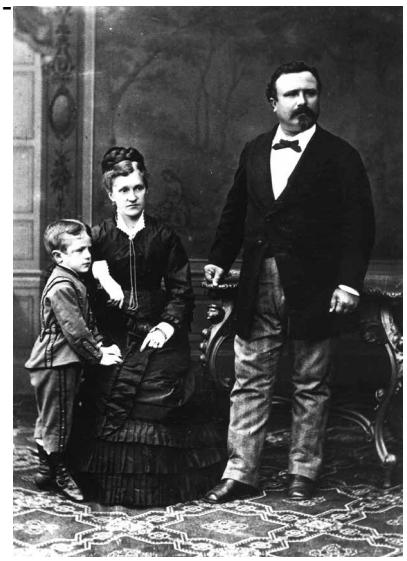
Assemblea Generale e Convegno della Comunità di Lussinpiccolo a Peschiera del Garda, Hotel al Fiore sabato 11 e domenica 12 maggio 2019

Sulla M/N *Marco U. Martinolich*

Doretta Martinoli

Ho letto sull'ultimo numero del Foglio "Lussino"della ricerca che fa il Comandante Bruno Sacella sulla Società di Navigazione "Lussino".

Gli ha risposto il Comandante Nesi ed ho scoperto che io e il com. Nesi eravamo imbarcati sulla stessa nave, Marco Umile Martinolich, nell'estate del 1958, lui come Secondo Ufficiale e io come passeggera assieme al mio fidanzato Fausto Massa e all'amica Laura Borini: Comandante Rizzi e primo Uff. Mauro Cattarini, viaggio da Port Churchill a Rotterdam.



Il mio bisnonno Nicoletto "Proto" Martinolich con la bisnonna Bettina, sua prima moglie e il nonno Marchetto (Marco Umile)

La nave era gemella della Mariange la Martinolich con cui siamo andati, un mese prima circa, a Huston in Texas.

Le due navi appartenevano alla Soc. Lussino che faceva parte della soc. Marco U. Martinolich. Lasciata la nave a Huston, noi tre ragazzi abbiamo intrapreso il bellissimo viaggio (il più bello della mia vita) da Huston su su fino a New York dove in un'agenzia marittima ci comunicarono la sede d'imbarco per il ritorno a casa.

Con sorpresa la destinazione era Port Churchill in Canada nella Baia di Hudson al Circolo Polare Artico!!!

Eravamo veramente preoccupati perché non avevamo previsto un viaggio in terre così lontane e così fredde, ma in un'altra agenzia a Montreal, si presero cura di noi e l'addetto al carico nave (grano) ci scortò e protesse nei tre giorni d'attesa della nave.

Port Churchill è aperto al traffico marittimo solo due mesi all'anno; allora nel 1958 era un piccolissimo villaggio abitato da esquimesi, indiani pellerossa e dai Timber Jack (tagliatori di legna stagionali) e si raggiungeva da Montreal con un aereo per metà carico e metà passeggeri in nove ore di volo sorvolando le meravigliose immense foreste canadesi.

A Port Churchill c'era un unico albergo sul genere dei Saloons dei film westerns nel cui bar le donne non erano ammesse per cui io e la mia amica non sapevamo dove stare anche perché i Timber Jack non erano proprio dei gentlemen e anche un po' molesti!!!

Insomma siamo sopravvissuti e abbiamo goduto quei tre giorni d'attesa della nave immergendoci nella natura stupenda e seguendo le attività degli autoctoni che si preparavano ad affrontare l'inverno cacciando le balene bianche sui loro kajak armati di arpioni. Poi tiravano su la balena su uno scalo e iniziavano a ricavarne quante più sostanze possibile: carne, olio, pelle, grasso.

Gli indiani eseguivano i lavori più umili e vivevano in baracche fatiscenti mentre gli esquimesi, più evoluti, si dedicavano alla caccia e alla pesca. Usavano molto i cani da slitta. Dopo tre giorni la nave arrivò rassicurandoci dalla paura di rimanere là per sempre!!! E a bordo c'era anche l'allora secondo ufficiale Edoardo Nesi! Come ha raccontato lui, la nave era appena stata dotata di un radar perciò la navigazione all'uscita dall'enorme baia di Hudson e a sud della Groenlandia in mezzo agli icebergs non fu così pericolosa ma interessante.

Il mare era alquanto mosso ma la navigazione tranquilla. Passavamo il tempo tra il ponte di comando dove rompevamo le scatole agli ufficiali o giocando a carte in sala da pranzo o battendo a macchina la tesi di laurea di Fausto. Sbarcammo a Rotterdam.

Chissà se Nesi si ricorda di noi, a me sembra di ricordarlo anche se son passati ben 60 anni!!! Tutte queste ciacole per dire al Com. Sacella che la M e la U del nome "M.U.Martinolich" significano Marco e Umile.

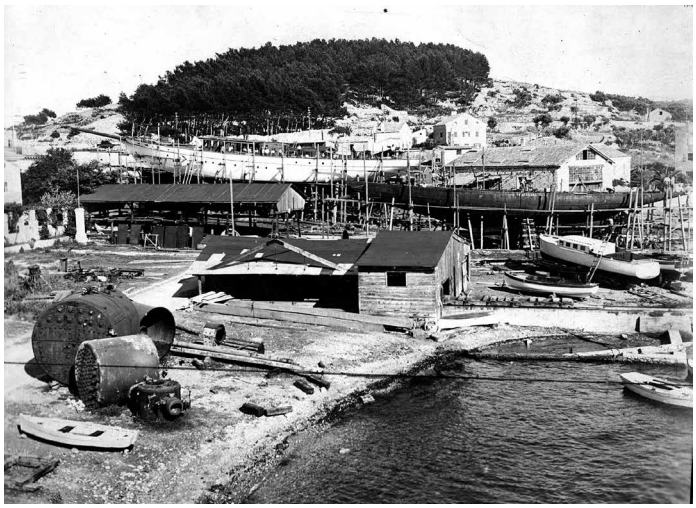
Costruita nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Trieste nel 1956

Il misterioso Adonita, splendido yacht del cantiere Martinolich

Rita Cramer Giovannini

Grande attività nel cantiere Martinolich alla fine degli anni '20 del 1900!

Nel 1925, con la commissione da parte di magnati americani di grandi yacht da regata e da diporto, si era avviato un periodo aureo in cui l'importante cantiere lussignano era balzato agli onori della cronaca nella stampa sportiva dell'epoca. Si trattava di una svolta importante che vedeva l'attività cantieristica, già improntata alla costruzione di imbarcazioni mercantili, rivolta ora alla produzione di yacht di lusso.



In questa foto del 1928 si vede uno scorcio del cantiere di Secondo Squero con sullo scalo due imponenti yacht, oltre a costruzioni di stazza più piccola.

L'imbarcazione più grande, già verniciata di bianco e oramai prossima al varo, è l'Illyria che da lì a poco sarebbe stata portata a Boston dal suo committente Cornelius Crane. Davanti a questa si vede lo scafo in lamiera di uno yacht commissionato da un italiano, il marchese Corrado Dal Pozzo. Questa imbarcazione, elegante nella linea e nei particolari interni, sarebbe scesa in mare il 2 settembre 1929 con il nome di Adonita.

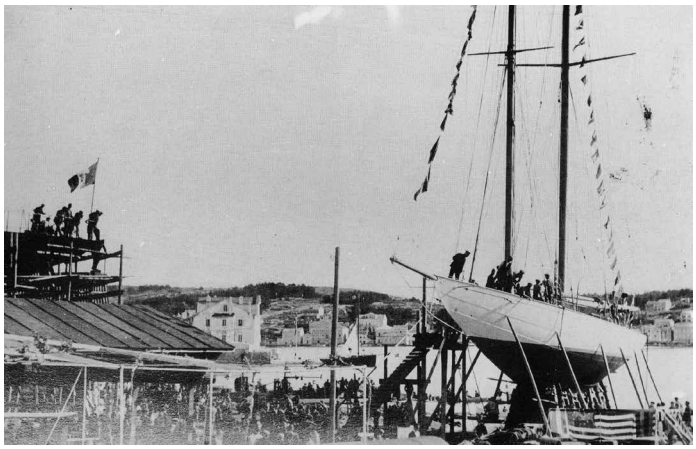
L'avvenimento fece grande scalpore e non ci fu rivista specializzata che non ne parlò.

Riportiamo qui l'articolo comparso su "La Vela e il Motore" N°65 dell'ottobre 1929.

Il varo della grande goletta "Adonita"

A Lussinpiccolo, nella ridente Valle di Augusto, scalo che vide discendere in mare le tre gole e per ca "Dorello", "Lince" e "Illyria", il 2 se embre fu varata delle più grandi unità costruite in Italia per la marin diporto nazionale.

I conosciutissimi costru ori di yachts, i signori M nolich del cantiere omonimo, hanno costruito e vara



LA VELA E IL MOTORE

RIVISTA MENSILE DELLA MARINA DA DIPORTO ITALIANA

ORGANO UFFICIALE

Federazione Italiana della Vela	Genova	Federazione Italiana Motonautica	Milano
Reale Yacht Club Adriaco	Trieste	Regio Yacht Club Italiano	Genova
R. Compagnia della Vela	Venezia	Real Circolo C. Italia	Napoli
Club Nautico Ligure	Genova	Real Yacht C. C. Savoia	Napoli
Reale C. C. Libertas	Capodistria	Real Circolo della Vela	Napoli
Società Filonautica	Trieste	Real Club Nautico	Napoli
Società Nautica Pietas Julia	Pola	Real Circolo C. Napoli	Napoli
Circolo Vela Vernazzolesi	Genova	Circolo Nautico Giovinezza	Napoli

ANNO VI. TRIESTE, OTTOBRE 1929 - VII. N. 65

Prezzo L. 2. Abbonamento annuo L. 20.

"Adonita" la nuova goletta aus. di 100 tonn., costruita dal Cantiere M. U. Martinolich di Lussinpiccolo per conto del Marchese Corrado Dal Pozzo. Fot. Moni

conto del marchese Corrado D Pozzo della R. Compagnia del Vela di Venezia la gole a ausiliari "Adonita".

La bella costruzione, il cui sca fo è costruito in acciaio e la cop ta in "oregon pine" e "teak", e de quale diamo in prima pagina un superba visione sullo scalo, è par appena varata per Venezia per p senziare al Grande Concorso Mo nautico Internazionale.

Le caratteristiche di "Adoni- ta" sono:

Dislocamento della nave tonn 100; lunghezza in coperta m. 3 lunghezza al galleggiamento 20.60; larghezza massima m. 5,6 pescaggio massimo m. 3.20. A re zata a gole a, ha una super cie ve ca di mq. 640 in andatura di bollin

e di mq. 1020 se a gran lasco (compreso lo Spinnaker). L'alberatura è imponentissima, tanto più che le vele sono di tipo Marconi. L albero maestro misura m. 42.

La bella unità è munita pure di un motore ausiliario "Kermath" che le imprime una velocità di 6 miglia orarie.

Il marchese Dal Pozzo, appassionatissimo-dello ting da crociera, ha specialmente curato l interno del vo yacht. A bordo vi si trova una praticissima sale a posta a poppa; so o di questa vi è lo spazio per il Qua ro spaziosissime cabine (due a due le i e due le o), due bagni con lavandino e W.C. ed un grande (m. 5.50 x 4) completano la parte adibita all'armato ai suoi ospiti. Trovano inoltre posto so ocoperta un cucina con focolaio e rispe iva dispensa con "Frig nonché l'alloggio per sei uomini d'equipaggio.

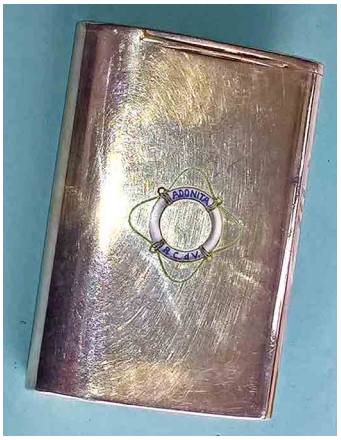
Tu i i locali sono muniti di illuminazione ele rica.

R.R.R.

Oltre alle informazioni sulle caratteristiche della barca, dall'articolo sopra riportato apprendiamo che subito dopo il varo la goletta è partita alla volta di Venezia per prestazzare al Concorso Motonautico Internazionale. Dal 9 al 15 settembre infatti si sarebbe tenuta a Venezia la prima edizione del concorso del quale Corrado Dal Pozzo era tra i principali organizzatori, essendo all'epoca segretario generale della Federazione Italiana di Motonautica. Prima di lasciare Lussino, tuttavia, Adonita fu sottoposta alle prove di navigazione nelle acque del Quarnero. Alcuni di questi momenti sono documentati da fotografie nelle quali, oltre ai costruttori Marco Umile e Nicolò Martinolich, si riconoscono altri personaggi della Lussino marinara dell'epoca. In particolare, nella foto qui riportata si vede un quindicenne Agostino Straulino che occhieggia soddisfatto alle spalle del Capitano del porto di Lussinpiccolo, Balilla Monassi, e di Marino Tarabocchia, a destra nella foto.

Il marchese Dal Pozzo, oltremodo soddisfatto del suo nuovo gioiello, regalò a Nicolò Martinolich un portasigarette in argento con decorazioni in smalto: da una parte il guidone della Compagnia della Vela di Venezia e sotto a questo lo stemma della famiglia Dal Pozzo d'Annone.

Sul retro del portasigarette invece c'è un salvgente con la scritta "Adonita". All'interno del coperchio è incisa la seguente scritta: Al carissimo Nicolò a e uosamente i giorno del varo di "Adonita" Corrado Dal Pozzo



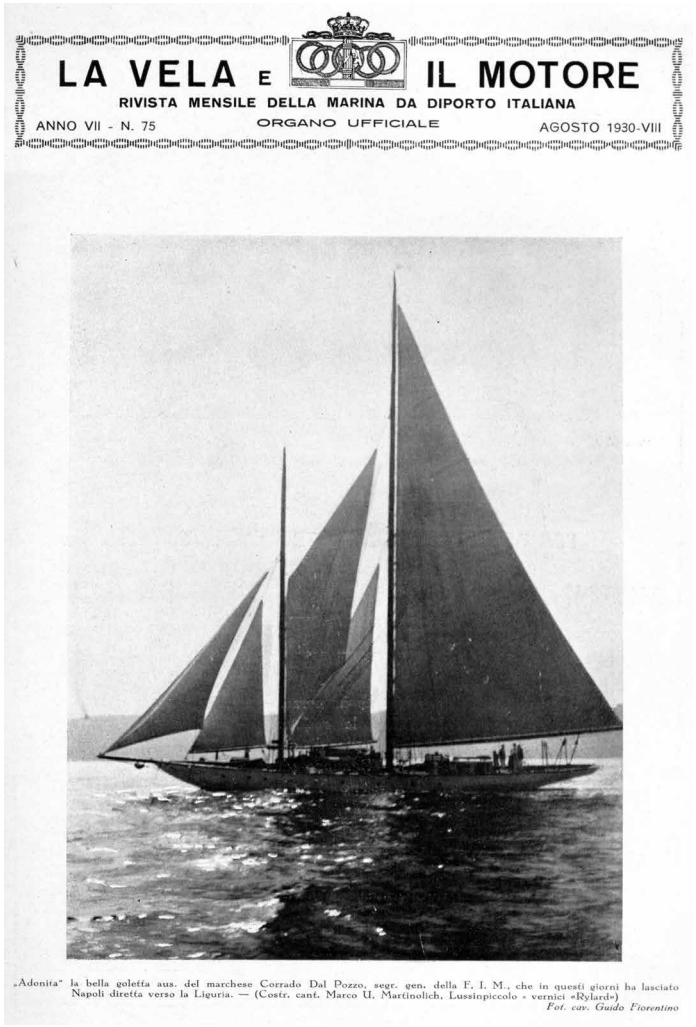
Dalla stampa dell'epoca abbiamo alcune notizie, sia pur succinte, dei successivi spostamenti di Adonita.

Sulla copertina di "La Vela e il Motore" N°75 dell'agosto 1930 la splendida imbarcazione fa bella mostra di sé nelle acque del golfo di Napoli, con la seguente didascalia: "Adonita" la bella gole a aus. del marchese Corrado Dal Pozzo, segr. gen. della F.I.M., che in questi giorni ha lasciato Napoli dire a verso la Liguria.

Nelle pagine interne di questa rivista si scrive che la goletta, già da un mese all'ormeggio nella darsena dell'Arsenale Marittimo, prima di riprendere la sua crociera di trasferimento dal mare Adriatico al mar Ligure, aveva fatto una veleggiata nel golfo avendo a bordo illustri ospiti quali l'ammiraglio d'Armata Gustavo Nicastro, il comandante Ugo Nicastro, il cav. Guido Fiorentino, il barone Mario Gallotti, il marchese Pironti. Nell'articolo si sottolinea come lo yacht ha il pregio di essere italianissimo ess stato costruito in un cantiere italiano (M.U. Martinolic Lussinpiccolo) con maestranza italiana e la maggior p materiale italiano.

Che alla fine del 1930 / inizi del 1931 Adonita si trovasse sul mar Ligure, viene suggerito dalla pubblicazione, tanto su "La Vela e il Motore" quanto su "L'Italia Marinara" entrambe del gennaio 1931, della notizia che lo yacht del marchese Dal Pozzo avrebbe dovuto essere tra i concorrenti delle Regate Internazionali a Vela del R.Y.C.I. a Genova nel febbraio 1931. Andando però a curiosare tra i risultati e i piazzamenti in queste regate, non si trovano tracce di Adonita.

Ma ecco che lo yacht ricompare in Adriatico, più precisamente a Venezia, nell'aprile dello stesso anno: lo si può ammirare in una magnifica fotografia del bacino di San Marco, scattata dall'alto di un campanile della Chiesa della Salute.



LA VELA E IL MOTORE

RIVISTA MENSILE DELLA MARINA DA DIPORTO ITALIANA

ANNO VII - N. 75 ORGANO UFFICIALE AGOSTO 1930-VIII

„Adonita" la bella goletta aus. del marchese Corrado Dal Pozzo, segr. gen. della F. I. M., che in questi giorni ha lasciato Napoli diretta verso la Liguria. — (Costr. cant. Marco U. Martinolich, Lussinpiccolo - vernici «Rylards»)

Fot. cav. Guido Fiorentino

Sempre nel 1931, sia su "L'Italia Marinara" della fine di maggio che su "La Vela e il Motore" dell'inizio di giugno, ecco la sorprendente notizia che la signora Ginetta Traini-Huck socia del RYCA ha acquistato Adonita ribattezzandola Morlacca e ne sta facendo fare la ricostruzione.

Questa notizia spiazza completamente chi cerca di ricostruire la storia di Adonita, tanto più che in seguito non si trova più traccia della signora Ginetta Traini e del suo Morlacca. Inoltre, la meravigliosa barca, sempre con il nome originario, ricompare a Lussinpiccolo in due fotografie, una delle quali è pubblicata su "La Vela e il Motore" di giugno 1935. Qui vediamo Adonita in mare alle spalle di Toosa, che è sullo scalo del cantiere Tarabocchia Violin-

cich, alla quale è dedicato l'articolo. Nel frattempo, il 17 maggio 1935, il marchese Dal Pozzo era deceduto.

Che Adonita a un certo punto della sua vita fosse tornata a Lussino nelle mani dei costruttori è un dato riportato con certezza da testimonianze verbali delle figlie di Nicolò Martinolich. Come in tutta la faccenda si inserisca la fugace parentesi dell'acquisto da parte della signora Traini, resta tuttora un mistero.

La signora Tinzetta Martinoli, figlia secondogenita di Nicolò, racconta di una crociera fatta con la famiglia in Dalmazia a bordo dell'Adonita nel 1934. Alla crociera parteciparono, oltre alla piccola Tinzetta di nove anni e alla signora Dora, moglie dell'ing. Nicolò, una cugina della signora, Argia-Margherita Cosulich con l'allora fidanzato marchese Paolo Malvezzi. A bordo c'era inoltre Muchi Stenta, nipote diciottenne dello skipper. La signora Tinzetta Martinoli ricorda che, avendo fatto scalo a Zara, a quell'epoca porto franco, gli adulti erano scesi a terra lasciandola a bordo affidata ai marinai dell'equipaggio. Al rientro a bordo il padre Nicolò si accorse di un fumo denso che proveniva dal ponte inferiore e, andando precipitosamente a cercarne la fonte, scoprì che ogni spazio nascosto della barca era stato riempito all'inverosimile di sigarette che avevano preso fuoco, mettendo in serio pericolo

Lussinpiccolo, Adonita a Privlaca, nei primi anni '30

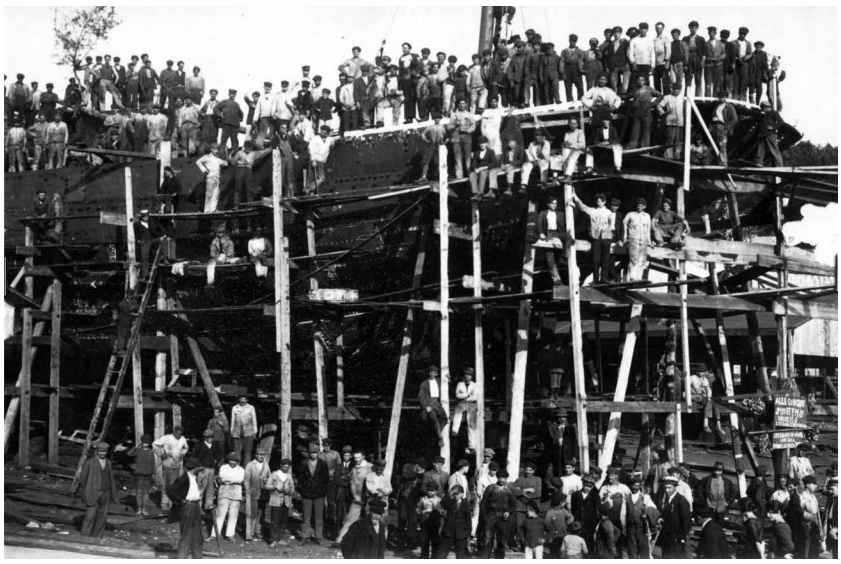
l'imbarcazione e i suoi occupanti. E pensare che Nicolò, conoscendo i suoi polli, all'arrivo a Zara aveva categoricamente vietato all'equipaggio di acquistare sigarette o altre merci di contrabbando, come all'epoca erano soliti fare i lussignani, perché non voleva avere problemi con la finanza! In quell'occasione uno dei marinai, Luca soprannominato "Rasa", riportò serie ustioni di cui gli rimasero le cicatrici.

Un altro episodio di quella crociera è rimasto bene impresso nella mente della signora Tinzetta. Attraversando il canale della Morlacca durante un neverin con vento fortissimo, Nicolò Martinolich aveva dato ordine a tutti i passeggeri di rifugiarsi sottocoperta, mentre lui rimaneva al timone assieme al nipote.

Passato il momento di pericolo, lo skipper era sceso da basso tutto gongolante dicendo: savè, non volessi sbagliarme, ma me par che gavemo fa o 18 nodi! A questa sua uscita tutti scoppiarono a ridere prendendolo in giro e dicendogli di non dir monade.

Quando la barca fu venduta a "un ricchissimo personaggio strano, una specie di apolide, che stava in Francia", questo quanto si è tramandato verbalmente nella famiglia Martinoli, Adonita partecipò a diverse regate sulla Costa Azzurra.

Quando dalla lettera dell'attuale proprietario venne a sapere che in una di queste competizioni l'imbarcazione aveva toccato i 18 nodi, Nicolò Martinolich rivolgendosi ai suoi famigliari disse: … e allora, chi iera el mona?



Maestranze del Cantiere Martinolich nel 1921 in occasione del matrimonio di Nicolò Martinolich e di Dora Hreglich

Alla ricerca di ulteriori informazioni sulla vita di questa imbarcazione, mi sono rivolta nuovamente a chi di queste ricerche ne sa più di me: Nereo Castelli, che già mi aveva aiutato con Amrita, lo yacht del Duca d'Aosta. Anche in questa occasione mi ha fornito la scheda di Adonita tratta dal "Lessico del naviglio mercantile e militare di Italia e Austria-Ungheria", scritto non pubblicato di Giorgio Spazzapan. In questa scheda ho trovato due notizie importanti: il nome dell'acquirente di Adonita, J. Poberejsky, e il nome con cui l'imbarcazione era stata ribattezzata dopo essere stata immatricolata a Neuilly sur Seine, in Francia: Mischka.

In base a ricerche su internet, ho appurato che J. Poberejsky doveva essere proprio il "ricchissmo apolide" di cui mi aveva parlato la signora Tinzetta. Si trattava infatti di Joseph Poberejsky, ebreo nato da una ricca famiglia a Odessa nel 1885, che aveva potuto dedicarsi con molto successo al suo hobby di inventore.

Nel 1917, in seguito alla rivoluzione bolscevica, si era trasferito a Parigi dove, con l'idea di rendere più facile la sua naturalizzazione, aveva cambiato il proprio nome di battesimo in Jacques. Continuando a sfornare e brevettare importanti invenzioni, aveva considerevolmente aumentato il suo già ingente patrimonio. Successivamente si era trasferito a Neuilly sur Seine. Aveva un figlio, Michel (il corridore automobilistico più tardi noto con lo pseudonimo Mike Sparken), chiamato in famiglia con il diminutivo russo di Mischka: da qui il nuovo nome dato ad Adonita.

Facendo ricerche dello yacht Mischka sulla stampa francese dell'epoca, ho potuto trovare solo un trafiletto pubbicato su "Le Figaro" del 20 aprile 1937 in cui si da la notizia che Madame Poberejsky, per festeggiare il conseguimento del grado di ufficiale della Legion d'Onore da parte del marito, ha offerto un pranzo nella rada di Cannes a bordo del suo yacht Mischka. Quindi possiamo essere certi che nel 1937 Adonita era già di proprietà francese.

La famiglia Poberejsky nel 1939, allo scoppio della guerra, si era trasferita in America per evitare la persecuzione nazista lasciando sulla Costa Azzurra lo yacht che, dichiarato dai tedeschi preda bellica nel novembre 1942, venne poi ceduto con il nuovo nome FR-235 alla Marina Militare italiana che lo adibì al dragaggio dei fondali al largo della Liguria. Anche queste notizie sul destino dell'imbarcazione mi vengono dalla scheda di Giorgio Spazzapan.

Infine, da ricerche su internet, ho saputo che le imbarcazioni denominate in tempo di guerra come FR seguito da un numero, erano i panfili francesi sequestrati come preda bellica. Moltissimi di questi, che pattugliavano le coste della Riviera, vennero affondati. Ci sono molte probabilità che tra essi fosse lo splendido Adonita.

Certamente, durante un'azione bellica al largo di Prà (Savona) venne affondato assieme a tanti altri il FR-211, già Sarine e, costruito nel 1938 nel cantiere Martinolich. Ma questa è un'altra storia.

Mons. Mario Cosulich ha compiuto 98 anni!

Rita Cramer Giovannini

Il 28 agosto scorso alle 8.30, come ogni giorno feriale, Mons. Mario Cosulich ha celebrato la Santa Messa in latino nella cappella di San Giovanni della Cattedrale di San Giusto a Trieste. Di differente, rispetto al solito, c'è stato alla fine un lungo applauso da parte dei sacerdoti del Capitolo e degli intervenuti alla celebrazione che si sono affettuosamente raccolti intorno a lui per augurargli un felice compleanno.

Quel giorno il nostro "don Mario" ha metaforicamente soffiato su 98 candeline! Metaforicamente perché le candeline non c'erano, ma lui di sicuro avrebbe avuto tutto il fiato necessario per spegnerle. Basta accendere la radio nei giorni festivi alle 10.30 quando la Messa da San Giusto viene radiotrasmessa, per udire la sua bella voce forte e stentorea.

Un inedito Mario Cosulich nei primi anni '20

E non solo la voce è potente! La sua memoria è davvero incredibile: rammenta avvenimenti, persone e particolari che risalgono a più di novantanni fa, come anche fatti avvenuti recentemente. Segue con attenzione tutto ciò che accade ai lussignani, in qualsiasi parte del mondo si trovino. E la sua rete di "intelligence" gli consente di essere sempre aggiornato prima degli altri.

Grazie, caro don Mario! Le auguriamo di mantenersi sempre così in forma e di continuare a lungo a essere il nostro punto di riferimento.

75 anni fa... 3 marzo 1943, Ordinazione a Sacerdote

Ho ritrovato la lettera di mia nonna Chetti a mio padre Bepi Martinoli dove racconta di Mons. Mario Cosulich.

È del 6 marzo 1946 (con timbro censura).

Tra le varie notizie Chetti dice:

… È incominciata la Quaresima… Ieri è stata qui la predica. Ha parlato don Mario Cosulich. C era molta g Nei suoi discorsi c era molta loso a. Domani sono 3 an ha de o Messa. Si è fa o assai bravo….

Adriana Martinoli

MATER MEA, FIDUCIA MEA!

Jam non dicam vos servos, sed amicos meos.

MARIO COSULICH
alunno del Pont. Seminario Romano
SACERDOTE

Signore accrescete in noi la Fede, la Speranza, la Carità.

LUSSINPICCOLO
ORDINAZIONE - PRIMA MESSA
7 - 8 marzo 1943

Lussinpiccolo ricordo dell'Ordinazione e prima Santa Messa 7-8 marzo 1943

Lussinpiccolo, il Duomo, il Castello e la casa gialla di Mons. Mario e dei fratelli. Mons. Mario è nato in questa casa.

Foto Rita Cramer Giovannini

Fondazione Bracco

90 BRACCO anniversary

progettoDiventerò
Fondazione Bracco per i Giovani

BANDO

Il progettoDiventerò è un'iniziativa pluriennale di Fondazione Bracco per accompagnare i giovani di talento nel loro iter formativo e professionale, promuovendo percorsi innovativi di consolidamento del legame tra il mondo accademico e quello del lavoro. Tutti i vincitori delle borse di studio entreranno a far parte di una comunità di "alumni", un network di eccellenze utile a mantenere contatti e relazioni che durino nel tempo.

Fondazione Bracco, in collaborazione con la Comunità di Lussinpiccolo, nell'ambito del progettoDiventerò, bandisce un concorso per l'assegnazione di

UNA BORSA DI STUDIO

alla memoria di Elio (Eliodoro) Bracco, della moglie Nina Salata e di Fulvio Bracco

La borsa di studio, del valore di € 2.500,00 (duemilacinquecento), è destinata a studenti universitari italiani o stranieri di età non superiore ai 30 anni alla scadenza del bando che intendano presentare una tesi di laurea o di dottorato in lingua italiana con **una ricerca pertinente la conoscenza, la conservazione e il recupero del patrimonio culturale, architettonico e ambientale dell'isola di Lussino e del suo arcipelago**. Potranno essere valutati positivamente e ammessi anche lavori scientifici inerenti Lussinpiccolo e il suo Comune: ad esempio studi di recupero dell'architettura storica austriaca e/o tradizionale di vari periodi; studi antropologici sulle famiglie storiche lussignane; sentieristica storica con recupero dei vecchi sentieri per un turismo sostenibile; aggiornamenti degli studi storici di scienze naturali e ambientali, biologia, geologia, paleontologia, paleoantropologia, ecc.

La domanda di ammissione al concorso deve essere inviata **entro e non oltre il 31 marzo 2019** alla Fondazione Bracco all'indirizzo e-mail segreteria@fondazionebracco.com e dovrà essere corredata dalla seguente documentazione:

- progetto della tesi di laurea o di dottorato che si intende redigere, controfirmata dal laureando/dottorando e dal relatore;
- fotocopia documento d'identità;
- fotocopia fotocopia del certificato d'iscrizione ad un corso di laurea e del piano di studi con esami effettuati e votazioni conseguite;
- dettagliato curriculum vitae (comprendente foto, indirizzo, numero telefonico, indirizzo e-mail, dati anagrafici, autorizzazione al trattamento dei propri dati personali ai sensi del D. Lgs.30.06.2003 n.196);
- eventuale documentazione (o autocertificazione) comprovante la discendenza da famiglie di esuli dall'Istria, Isole Quarnerine, Fiume e Dalmazia

La commissione sceglierà, in piena autonomia, entro 1 mese dalla chiusura del bando, la domanda maggiormente meritevole sulla base dei seguenti criteri:

- pertinenza e originalità della tesi; e
- curriculum vitae del candidato.

A parità di punteggio sarà data precedenza ai discendenti di esuli dall'Istria, Isole Quarnerine, Fiume e Dalmazia e ai richiedenti più giovani.

Il giudizio di merito espresso dalla commissione giudicatrice sarà insindacabile.
La commissione giudicatrice, tramite Fondazione Bracco, darà comunicazione al vincitore entro il **31 maggio 2019.**
La tesi di laurea o di dottorato dovrà essere inviate all'indirizzo e-mail segreteria@fondazionebracco.com entro e non oltre il **31 dicembre 2019.**
L'importo della borsa di studio, comprensivo di eventuali oneri fiscali che rimarranno a carico del beneficiario, verrà