

Le due corvette antesignane del turismo elbano

Hanno svolto ininterrottamente per 20 anni il servizio di collegamento con le isole dell'arcipelago toscano

*di Giampaolo Mattera**

Approntato il progetto di massima per l'adattamento al nuovo tipo d'impiego del 'Portoferraio' e del 'Porto Azzurro', la Società di Navigazione Toscana dispose il trasferimento di quest'ultimo a Palermo per essere trasformato nei locali Cantieri Navali Riuniti e del primo a La Spezia, per l'esecuzione di analoghi lavori a cura delle Industrie Navalmeccaniche Spezzine. All'epoca si riteneva ancora valida la conformazione generale della moderna, funzionale e mai dimenticata motonave 'Giuseppe Orlando' del 1936 e infatti la direzione della Navigazione Toscana riprese i piani delle sistemazioni di quest'ultima unità e con semplici accorgimenti e ingegnose modifiche li adattò ai due nuovi piroscafi. Il 'Porto Azzurro' completò i lavori nell'ottobre 1950; il 'Portoferraio' invece nel marzo dell'anno successivo, iniziando pochi giorni dopo le attività. A lavori ultimati, comprese alcune ulteriori modifiche apportate nel 1956, le due navi possono essere così descritte per quanto riguarda la loro configurazione generale. Premesso che per procedere alla trasformazione si era reso necessario rimuovere tutte le sovrastrutture di tipo militare, compresa la timoneria, di originale sul ponte di castello, sulla tuga e in coperta a poppa erano rimasti solo il verricello salpa ancore e l'osteriggio di macchina. Il ponte superiore, continuo da prora fino a oltre l'osteriggio di macchina verso poppa, fu rivestito di legno di teak a eccezione della parte all'estrema prora che rimase a ferro nudo e che comprendeva il salpa ancore a vapore, gli scivoli delle catene e i relativi passaggi in cubia. Le nuove sovrastrutture, a partire dal livello plancia, comprendevano la timoneria di nuovo disegno e di tipo mercantile, con cinque finestrini anteriori (di uguali sul 'Porto Azzurro', mentre sul 'Portoferraio' il finestrino centrale era più largo degli altri) e due porte finestre scorrevoli che davano sulle ali di plancia a dritta e a sinistra, all'interno furono mantenuti gli essenziali strumenti di comando e di controllo originari e precisamente la colonnina con la ruota del timone a caviglie in legno che azionava il telecomando idraulico per la macchina a vapore del timone, il telegrafo di macchina meccanico in ottone e la bussola magnetica (quest'ultima era del tipo a riflessione che ripeteva in plancia, tramite specchi, la rosa della bussola 'normale' posizionata in controplancia). Non esistevano altri strumenti di controllo, neanche il contagiri di macchina (era invece uno strumento presente nella quasi totalità delle panche comando delle navi militari e mercantili dell'epoca). A poppavia della timoneria, sul lato dritto e comunicante con la stessa, si trovava la cabine del comandante, con bagno privato e munita di un'altra porta che si apriva sulla piccola passeggiata che correva ai due lati della tuga di plancia. Poi, sempre verso poppa, si trovava un piccolo deposito per attrezzature di coperta, fanali di rispetto, di non governo, palloni di fonda e così via. Sul lato sinistro si trovava la cabina del primo ufficiale di coperta e, verso poppa, la saletta della mensa per i quattro ufficiali di bordo, ricavata, in un secondo tempo, dall'ex cabina dell'armatore. A poppavia della tuga plancia-alloggi ufficiali e parzialmente inglobato in essa si elevava il fumaiolo che era stato ricostruito a pianta ellittica, dando così un maggior slancio e un aspetto più moderno all'unità. A proravia della timoneria era stato ricavato uno spazio, difeso tutt'intorno da una battagliola guarnita con un paragambe in tela olona che fungeva da plancia scoperta e costituiva il cielo della sottostante sala soggiorno di prima classe. Sul ponte di castello, a poppavia del verricello salpa ancore, sorgeva un ampio paraonde e subito dietro a questo un cofano per l'accesso al ponte inferiore, sormontato dal supporto per i due bighi di carico, quando questi erano ammainati e sguarniti. Tale supporto, a metà altezza, reggeva la campana in bronzo per la segnalazione in plancia, durante le manovre di fonda, del numero delle lunghezze di catena fuori cubia; sulle due navi le campane portavano ancora inciso il nome originale delle unità (Haste e Alacrity). Procedendo verso poppa, seguivano il boccaporto della stiva di prora e,



Portoferraio - Molo Elba - Una giardinetta FIAT viene issata sulla poppa di una corvetta

poco a poppavia di questo, i due verricelli elettrici di dritta e di sinistra per il servizio dei rispettivi bighi di carico. Addossate a proravia della tuga centrale c'erano le due colonne di sostegno dei bighi stessi (quelli di prora erano più lunghi di quelli di poppa) che in una successiva modifica furono unite in alto da un leggero traliccio orizzontale che sosteneva il fanale di via prodiero. Nello spazio fra il paraonde e la tuga centrale trovavano posto numerose panchine per i passeggeri. All'interno della tuga si accedeva da due porte laterali in ferro che davano su due piccole passeggiate di dritta e di sinistra e da queste, per due ampie porte in mogano vetrate, si poteva passare nella sala di soggiorno di prima classe, dotata di un piccolo bar, con tavoli e poltrone e attigue toilette. Le due passeggiate tramite due portelli di muratura a dritta e a sinistra fungevano da ingresso da terra per i passeggeri e terminavano verso poppa, in corrispondenza della tuga rastremata che supportava il fumaiolo dietro al quale si trovava la scassa dell'alberetto che sosteneva il fanale di via di allineamento. Da qui si accedeva a un ampio spazio aperto verso poppa dove si trovavano l'osteriggio di macchina, quattro maniche as vento per l'aerazione della sala macchine e quattro imbarcazioni di salvataggio in legno con fasciame a clinker, ovvero parzialmente sovrapposto. Tali imbarcazioni furono ridotte a due con l'ultima modifica subito dalle due navi nel 1956, in quanto passate al primo traghetto della Navigazione Toscana, l'Aethalia, entrato in linea in quel periodo. Anche su questo spazio che non arrivava fino a poppa estrema ma s'interrompeva a circa 18/20 metri da questa trovavano posto numerose panchine in legno a uso dei passeggeri e da qui, per una scala, si poteva accedere al ponte sottostante. [...]

Una volta trasformate in navi passeggeri e postali di linea da 918 tsl, le due corvette potevano trasportare in estate fino a 900 passeggeri e circa 200 tonnellate di merce varia. A mezzo di bichi di carico guarniti con "reti giapponesi" erano in grado d'imbarcare una quindicina di autovetture, sistemandole in coperta a prora e a poppa in zone scoperte ma anche fin dentro i corridoi laterali di centro nave. Mio padre Andrea, anch'egli ufficiale di coperta del 'Porto Azzurro' raccontava di essere riuscito a imbarcarne 21



Manutenzione della corvetta Porto Azzurro

macchine piccole e grandi, lasciando le ultime due, una a prora e l'altra a poppa, imbracate e opportunamente rizzate sul boccaporto, pronte per essere ammainate una volta raggiunto il porto di destinazione. L'equipaggio era composto da 22 persone: il comandante, l'ufficiale di coperta con il padrone marittimo, il direttore di macchina, l'ufficiale di macchina, nostromo, caporale di macchina, elettricista, un cuoco, un cameriere, un piccolo di camera, 5 marinai, un mozzo, un ingrassatore, 3 fuochisti e un carbonaio. Il 'Porto Azzurro' fece il viaggio inaugurale da Piombino a Portoferraio domenica 20 ottobre 1950, al comando del capitano di lungo corso Alfredo Foresi di Portoferraio. Invece il viaggio inaugurale del 'Portoferraio', al comando del capitano Giuseppe Cova di Lussinpiccolo (Croazia), si svolse mercoledì 7 marzo 1951 sulla linea Livorno-Portoferraio-Pianosa. Successivamente le due unità hanno navigato ininterrottamente, salvo le soste per lavori di manutenzione e di riclassifica del Registro navale, fino al 1971/72, alternandosi sulle varie linee dell'arcipelago toscano (A/1: Livorno-Gorgona-Capraia-Marciana Marina-Portoferraio-Piombino-Rio Marina-Porto Azzurro-Marina di Campo-Pianosa e viceversa; A/2: bi-giornaliera Portoferraio-Piombino e viceversa; A/3: giornaliera Porto Azzurro-Rio Marina-Piombino e viceversa). E' simpatico ricordare che queste due navi, per tutto il periodo del loro esercizio, nel frasario degli equipaggi e anche in quello degli abitanti dell'Elba, erano simpaticamente indicate come le "corvette".

* * * * *

**Giampaolo Mattera, ufficiale di coperta per molti anni su 'Porto Azzurro' (come lo fu suo padre Andrea) e poi comandante sulle navi della Toremar; è autore di un articolo sulle due "Flower" canadesi impiegate, negli anni Cinquanta, sull'arcipelago toscano, pubblicato sulla rivista "Storia militare" n. 162 del 2007. Ora è qui riproposto ai lettori dello "Scoglio", per gentile concessione dell'autore.*