

## Dallo sconvolgimento dei servizi nella seconda guerra mondiale, alla ripresa

di Giancarlo Molinari

Con l'entrata in servizio della motonave *Giuseppe Orlando*, il 22 ottobre 1936, la Navigazione Toscana vede completato il programma di armamento che si era prefissato e può, così, dare ulteriore impulso alle comunicazioni marittime dell'Arcipelago Toscano che ha in gestione.

È ora in grado di contare su una flotta di sei unità che, oltre alla *M/n Giuseppe Orlando* di 837,85 T.S.L. comprende i piroscafi: *Andrea Sgarallino* di 730,58 T.S.L., *Elbando Gasperi* di 741,67 T.S.L., *Alfredo Cappellini* di 637,30 T.S.L., *F.D. Guerrazzi* di 636,99 T.S.L., *Dino Leoni* di 514,40 T.S.L., quest'ultimo utilizzato, prevalentemente, per la linea Porto S. Stefano — Giglio.

Come le unità della flotta, sei sono anche le linee di esercizio attivate:

*Linea 81*: Livorno - Portoferraio e viceversa (settimanale); *linea 82*: Livorno - Gorgona - Capraia - Marciana M. - Portoferraio - Piombino - Rio Marina - Portolongone - Campo - Pianosa e viceversa (bisettimanale); *linea 83*: periplo dell'isola d'Elba (la domenica dal mese di maggio a ottobre); *linea 84*: Portoferraio - Piombino, talora con scalo a Cavo e viceversa (bigiornaliera); *linea 85*: Portolongone - Rio Marina - Cavo - Piombino e viceversa (tutti i giorni esclusa la domenica); *linea 86*: Porto S. Stefano - Isola del Giglio e viceversa (giornaliera, talvolta solo trisettimanale).

A rendere meno disagiati i collegamenti con Piombino aveva concorso, il 4 aprile 1932, l'attivazione dello scalo di Portovecchio. Da quel giorno, infatti, fu eliminato il tragitto in barca di 500 metri circa che separava il piroscafo dall'approdo e che per oltre mezzo secolo aveva ossessionato quanti dovevano intraprendere la traversata, soprattutto se il mare era agitato.



La *M/n Giuseppe Orlando*, adibita a nave ospedale, affondata a Tripoli il 3 Maggio 1941

Racconta, infatti, Giulio Rabajoli che «quando il piroscafo gettava l'ancora su Piombino, il povero passeggero, specie se il mare l'aveva turbato, era tutt'altro che al termine della sua odissea.

Alla pericolosa ginnastica e al salto dal vapore al battello, seguiva la emozionante altalena della barca che rimaneva affiancata in attesa che i dieci regolamentari passeggeri, con relativi bagagli, discendesero.

Poi l'altalena continuava durante il lungo percorso tra il piroscafo, ormeggiato al largo e il punto di sbarco, talchè accadeva spesso che chi non aveva sofferto in canale, rendeva qui lo stomaco ai pesci con gran sollazzo dei compagni di ventura.

E tutto ciò nei casi normali poichè d'inverno il divertimento era anche maggiore per il pessimo stato del mare, per la tramontana o per le piogge che facevano giungere i passeggeri all'approdo intirizziti e fradici come pulcini». Quando poi non capitava la disgrazia, come l'11 febbraio 1930 in cui la barca si rovesciò con otto persone a bordo.

### IL CENTRO NAZIONALE DI STUDI NAPOLEONICI E DI STORIA DELL'ELBA



pubblica da 25 anni una interessante e prestigiosa rivista storica. Tutti coloro che fossero interessati a riceverla possono iscriversi al **Centro** e riceverla con la modica spesa di £. 20.000 annue, presso la sede dell'Ente in Portoferraio.

## I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



*Il P/j Andrea Sgarallino, affondato, con un carico di passeggeri, il 22 settembre 1943*

Lo scalo a Portovecchio, oltre agli indiscussi vantaggi di ordine pratico, ne portò anche di natura economica perchè un passeggero con valigia, oltre al biglietto del piroscafo, doveva pagare un pedaggio sulla barca di due lire.

Occorrerà attendere il prolungamento della banchina e della diga per veder superato il ricorso allo scalo di Baratti, ancora frequente in caso di maltempo.

Purtroppo sono vicini i tragici tempi della seconda guerra mondiale che comporterà, alla Navigazione Toscana, oltre allo sconvolgimento dei servizi e dei traffici marittimi, la distruzione dell'intera flotta.

Tra il 16 e il 19 maggio 1940, a pochi giorni dall'entrata in guerra dell'Italia, la Marina Militare requisisce l'Andrea Sgarallino, l'Elbano Gasperi e la M/n Giuseppe Orlando.

Le tre unità maggiori della flotta vengono armate di cannoni, mitragliatrici, sistemi a ferrovia per la posa delle mine e i relativi equipaggi militarizzati.

Furono utilizzate appunto come posamine e come scorta convogli e l'Orlando fu poi adibita a nave ospedale.

Restarono nelle linee dell'Arcipelago, ormai ridimensionate: l'Alfredo Cappellini, il F.D. Guerrazzi e il Dino Leoni affiancate da unità minori prese a noleggio.

È in questa difficile quanto delicata situazione, che avviene il cambiamento al vertice della Navigazione Toscana.

Il Cap. Giuseppe Conti, colpito da una grave malattia, è costretto ad abbandonare la guida della Società. Morirà nel 1945 nella sua villa di Pieve a Nievole, in provincia di Pistoia, dove si era ritirato.

«Priva dell'ausilio del Cap. Conti - scrive Pietro Catanzaro - la Soc. Terni decise di disfarsi della Navigazione Toscana e cedette l'intero pacchetto azionario all'Armatore Carlo Cameli - marchigiano di nascita ma genovese di adozione - già Direttore della Transatlantica Italiana, il quale assunse personalmente la cura degli affari sociali».

Una prima sciagura si era, intanto, abbattuta sulla flotta.

Il 3 maggio 1941 era affondata, a Tripoli in Libia, per l'esplosione di una mina magnetica, la M/n Giuseppe Orlando, adibita, come si è detto, a nave ospedale. Vi persero la vita il marinaio Mario Conti e altri nove militari.

Ma i maggiori disastri si sarebbero verificati nei giorni successivi alla proclamazione dell'armistizio dell'8 settembre 1943.

Il 17 l'Elba fu occupata dai Tedeschi ai quali l'isola serviva come base logistica per le loro truppe dislocate in Corsica.

L'invasione fu preceduta, il giorno prima, da un disastroso bombardamento su Portoferraio che servì per piegare la resistenza all'occupazione opposta, per otto giorni, dal Comando del Presidio Militare dell'Elba.

In questo tempo i collegamenti marittimi col continente rimasero pressochè interrotti e la necessità che riprendessero si faceva sentire con sempre maggior insistenza.

Alla banchina di Piombino si stavano assiepano da giorni civili che provenivano da ogni parte della penisola e con loro militari e superstiti di equipaggi marittimi, tutti animati dalla speranza di poter riabbracciare i loro cari nell'isola.

A tutto ciò occorre aggiungere l'estremo bisogno

**LEGGETE E  
DIFFONDETE  
LO SCOGLIO**

# VINI del BARBA

PRODOTTI E IMBOTTIGLIATI ALL'ORIGINE  
NELLA TENUTA TANINO S.N.C.  
DI BRUNO BOTTI & C.  
LOC. SCOTTO PORTOFERRAIO - ISOLA D'ELBA  
TEL. (0565) 916403 - 915543

## I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO



*Il relitto del P/f Giovanni Inghrao alla deriva dopo l'affondamento*

delle popolazioni di approvvigionamento delle derrate alimentari.

Il 21 settembre i Tedeschi consentirono un primo collegamento con Piombino al piroscampo *Andrea Sgarallino* ancorato da alcuni giorni, assieme all'*Elbano Gasperi*, nel golfo di Portoferraio in prossimità di San Giovanni.

Dopo un primo viaggio di andata e ritorno, il piroscampo sostò la notte nel porto di Piombino per ripartirvi la mattina successiva.

Il 22 alle ore 8,30, al comando del ten. di vasc. Carmelo Ghersi e con a bordo circa trecento persone tra passeggeri, membri dell'equipaggio e militari tedeschi, lo *Sgarallino* intraprese la tragica traversata.

Nei fondali poco al largo fra lo Scoglietto e la baia di Nisporto incrociava in perlustrazione un sommergibile inglese. Si trattava dell'*UPRORAR* della Royal Navy al comando del luogotenente L.E. Herrick il quale, intercettata la nave, decise di attaccarla.

Dal sommergibile partirono tre siluri che centrarono il bersaglio facendolo colare subito a picco con tutto il suo carico. Dal naufragio si salvarono solo quattro persone (per ulteriori dettagli sulla vicenda cfr *Lo Scoglio* - autunno 1985).

In questo periodo subì una triste sorte anche il *Dino Leoni* che fu affondato dalle forze alleate a Bastia.

L'*Elbano Gasperi* partì per una missione nel Tirreno con equipaggio tedesco verso la fine di settembre e non se ne seppe più nulla.

Per quanto riguarda le due unità rimaste, esse furono catturate dai Tedeschi e trasferite altrove per altri impieghi.

L'*Alfredo Cappellini* verrà affondato a Imperia il 7 ottobre 1944 e ritrovato quale ostruzione del porto.

Il *F.D. Guerrazzi* verrà colato a picco a Genova da militari tedeschi il 26 aprile 1945, il giorno prima dell'ingresso in quella città delle truppe alleate.

La completa mancanza di navi portò alla sospensione dei servizi, il che aggravò ancor più la drammatica situazione determinata dalla presenza dell'invasore. Anche allora, come oggi del resto, per l'approvvigionamento di carne e cereali, l'isola dipendeva dal continente.

Fu così che il Comando Tedesco autorizzò collegamenti fra le isole e la terraferma a pescherecci, velieri e altre unità che era possibile recuperare.

Si videro in azione equipaggi composti da marinai davvero coraggiosi che, con rischio costante per la loro vita, sfidarono burrasche di mare, campi minati, intercettazioni da parte di aerei, bombardamenti.

Fu soprattutto per merito loro se poté essere assicurato il trasporto della farina occorrente per la panificazione della ridottissima razione giornaliera di pane (150 grammi) alla popolazione.

A loro molti devono la salvezza per essere stati aiutati a scampare ai rastrellamenti.

Uno dei primi mezzi di collegamento fu il *Giovanni Inghrao* che iniziò un servizio fra le varie isole dell'Arcipelago nel dicembre 1943 al comando di Urbano Sparapani di Piombino e, fra i membri dell'equipaggio, Ferrero Bindi, pure di Piombino e Giovanni Scarpa.



*Il M/p Vincere, di ritorno da uno dei viaggi durante l'occupazione tedesca*

Si trattava di un piccolo piroscampo, già appartenuto alla marina Jugoslava, da tempo abbandonato nel porto di Livorno. Fu rimesso in sesto dai membri dell'equipaggio che provvidero direttamente ai lavori di ripristino.

L'attività dell'*Inghrao* non durò a lungo perché il 30 gennaio 1944, verso mezzogiorno, nonostante issasse bandiera bianca, fu attaccato da aerei all'imboccatura del porticciolo di Pianosa dove affondò con la poppa incendiata. →

**A GROSSETO  
IN QUESTI TRE NEGOZI  
DI ELBANI  
SCONTI  
AGLI ELBANI**

**ANTONIO  
COCCHIA**  
Tappeti Persiani  
VIA FIUME, 5-7  
tel 413315  
ampio parcheggio  
Grosseto

**ANTONIO  
COCCHIA**  
Gioielliere in Grosseto dal 1969  
Esclusive:  
Vacheron Constantin - Longines  
Revue - Seiko Lassale  
Viale Matteotti - 27/B GROSSETO

**Antonio  
&  
Antonio**  
S.P.S.  
**PELLICCERIA**  
ABBIGLIAMENTO IN PELLE  
GROSSETO VIALE MATTEOTTI 31

## I COLLEGAMENTI MARITTIMI DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

Più duraturo rispetto a quello dell'*Ingrao*, fu il servizio svolto dal motopeschereccio *Vincere*.

Questa imbarcazione, che legherà il proprio nome alle vicende storiche elbane del periodo dell'occupazione tedesca, apparteneva all'armatore Oreste Costanzo di Porto S. Stefano. Misurava m. 23,11 x 5,50 x 2,12 con una stazza lorda di 46,51 T.S.L..

Il *Vincere* fu adibito al collegamento fra Portoferraio e Piombino dai Tedeschi ed effettuava, sotto la loro guida, servizio posta e passeggeri.

Era armato di una mitragliatrice con la quale i Tedeschi stessi intendevano combattimenti con aerei, a loro nemici, che sopraggiungevano a bassa quota.

Nel corso di uno di questi conflitti, nel gennaio 1944, morì un passeggero e molti altri rimasero feriti, fra cui alcuni in modo piuttosto grave.

Fu proprio quest'ultimo episodio che sollecitò nel Comando Tedesco la determinazione di disfarsi del peschereccio e di affidarlo in gestione al Comune di Portoferraio.

A questo proposito venne mandato a chiamare il Commissario Prefettizio comm. Alberto Reiter al quale il Comandante delle truppe tedesche prospettò la decisione (sul colloquio intercorso vedi scheda a parte).

Il 15 gennaio il Comm. Reiter chiese al Comando del Porto di Portoferraio la consegna del *Vincere* disarmato e fece iniziare il servizio di collegamento dopo averne assegnato il comando a Salvatore Ageno il quale si avvale dell'equipaggio composto da: Elbano Lazzeri, 1° motorista; Francesco Ghelardini, 2° motorista; Romolo Mazzarri e Elio Fabiani, marinai. La direzione amministrativa fu affidata a Umberto Lodi e Roberto Lari.

Dal mese di maggio la gestione del *Vincere* dal Comune passò direttamente alla Navigazione Toscana che la mantenne fino all'affondamento dell'imbarcazione avvenuto nella notte fra il 17 e il 18 giugno 1944 per una cannonata sparata dai Tedeschi dalla batteria delle Grotte.

Il *Vincere* si trovava all'ancora presso S. Giovanni ed era stato incendiato da una raffica di mitragliatrice durante una delle numerose incursioni aeree su Portoferraio che avevano accompagnato lo sbarco delle truppe Francesi e di colore a Marina di Campo.

L'affondamento, avvenuto peraltro in un fondale poco profondo, fu provvidenziale perchè altrimenti l'incendio avrebbe completamente distrutto lo scafo di legno.

Dopo il recupero il *Vincere* venne ricondotto dall'armatore Costanzo a Porto Santo Stefano dove rimase con il nome mutato in *Falco*.

Durante l'occupazione assieme al *Vincere*, che garantiva quasi tutti i giorni un collegamento di andata e ritorno con Piombino, svolse un ruolo di primo piano l'iniziativa privata, soprattutto per il trasporto delle merci e dei generi alimentari.

A tale iniziativa, protrattasi anche dopo l'occupazione, sono legati nomi di imbarcazioni ed equipaggi



La motobarca *Giovanni Battista Padre* detta "la Sciantosa". A bordo: da sin.: Francesco Ghelardini; Cristoforo Colombo conosciuto come "Fofò"; Francesco Raspollini; Renzo Bracci

che ricorrono spesso nella memoria di chi ha vissuto quei difficili momenti.

Ne citiamo alcuni con la consapevolezza che molti altri meriterebbero di essere ricordati.

L'equipaggio della motobarca *Giovanni Battista Padre*, soprannominata *la Sciantosa* era composto da: Cristoforo Colombo da tutti conosciuto come «Fofò»; Francesco Ghelardini, Francesco Raspollini, Renzo Bracci. Questa barca era in grado di attraversare senza grossi rischi i campi minati e a tal fine venne spesso utilizzata nella linea per l'isola di Capraia.

Un notevole contributo al traffico delle merci lo offrì il motoveliero *La Maria* del quale fu proprietario Marino Colombo. Dell'equipaggio fecero parte Mauro Camporeale come motorista e Iginio Moschini. *La Maria* subì la stessa sorte del *Vincere* col quale era ancorata a San Giovanni la notte fra il 17 e il 18 giugno 1944. Fu subito recuperata al servizio.

Un ruolo importante lo svolse anche il motoveliero *Successo* nel cui equipaggio si avvicendarono i fratelli Cristoforo, Marino e Tista Colombo; Giovanni Tagliaferro e Giuseppe Burchielli.

Alla fine della guerra i problemi della ripresa dei traffici marittimi si affacciarono in tutta la loro gravità.

Il naviglio mercantile aveva subito ovunque grosse perdite cosicchè fu possibile alla Navigazione Toscana riattivare ufficialmente i servizi marittimi, il 1° maggio 1945, solo con due piccole motobarche: l'*Alba* e l'*Assunta*.

In seguito vennero noleggiate altre unità che potevano essere recuperate nel mercato. Possiamo ricordare alcuni nomi quali il rimorchiatore *Muletto II*; le motonavi *Patriota* e *Vittoria*, i piroscafi *Limbara* detto «bighellone» e il *Gennargentu* detto «affumicatore».

Entrerà poi in servizio di linea la motonave *Pola* che segnerà una tappa davvero importante nella ripresa dei collegamenti marittimi.

Di questo ne parleremo la prossima volta.

(I precedenti servizi sono apparsi su *LO SCOGLIO* n. 18 e n. 19).