

Il Cantiere Orlando

1912, cronaca di tre vari per l'Elba

di Ulisse Razzetto

Ho tratto lo spunto dagli articoli di G. Molinari dedicati ai collegamenti marittimi dell'Arcipelago Toscano e alla Navigazione Toscana, apparsi nei numeri 18, 19 e 20 de "lo Scoglio", per mettere insieme questa noterella sulla base di alcuni dati e notizie riguardanti l'origine, la storia del Cantiere Orlando di Livorno dai cui scali scesero in mare quasi tutti i piroscafi della N.T. da noi elbani chiamati comunemente "vapori" (risento in me l'espressione: "ha fischiato il vapore; parte il vapore; arriva il vapore") dei quali si disse, a torto o a ragione, più male che bene. Mentre, non poteva dirsi che bene dei capitani (allora l'ufficiale che aveva il comando di una piccola nave passeggeri o di un piroscampo mercantile era chiamato capitano e non comandante, titolo questo di attribuzione più recente, dal tono alto e autorevole, derivato dalla marina militare, esteso pure, per quanto ho sentito, a chi è capo di un peschereccio e di un'imbarcazione da regata). Ai capitani, dunque, andavano i migliori apprezzamenti delle popolazioni isolate soprattutto per la bravura, la sicurezza — consolidate nei più dall'esperienza acquisita in anni di "gavetta" nel Mediterraneo e in altri mari — di cui davano prova nell'affrontare coi loro "ballonzolanti gusci di noce" il violento libeccio e l'insidioso scirocco spesso ribollenti nel canale di Piombino e sulla rotta di Livorno. E, ugualmente, giudizi favorevoli erano rivolti al personale di coperta formato in maggior numero da elbani, sempre pronto a prestare aiuto a quei malcapitati passeggeri in preda ai bruschi e incontenibili effetti del mal di mare.

I piroscafi quando avevano necessità di riparazioni o della periodica revisione, venivano fatti rientrare a turno al "luogo di origine" per essere tirati a secco e accolti in uno dei bacini del cantiere che li aveva impostati e costruiti: il Cantiere Navale di Livorno, appunto, che resta legato al nome del suo fondatore Luigi Orlando.



I cantieri navali



Luigi Orlando

Chi era e da dove veniva questo personaggio che fece onore all'industria navale italiana?

Luigi Orlando nacque a Palermo nella prima metà del secolo scorso. Fresco di laurea in ingegneria si "fece le ossa" e arricchì la sua formazione tecnica nell'officina meccanica che il padre aveva costruito in quella città. Un'officina dove dalla produzione di attrezzi per l'agricoltura si passò alla fabbricazione di cannoni di legno "cerchiati di ferro" che lui, patriota, mise a disposizione dei rivoltosi contro Ferdinando II.

I moti rivoluzionari del 1848 costrinsero Luigi e i suoi tre fratelli Giuseppe, Salvatore e Paolo a lasciare la Sicilia e a rifugiarsi a Tolone. Là ebbe la fortunata occasione di osservare i notevoli progressi fatti dai francesi nell'industria navale meccanica. Gli nacque allora l'idea di creare in Italia questo nuovo campo di attività. Luigi trovò provvisoria ospitalità a Genova in cui gli fu concesso d'impiantare un'officina dove partendo dalla costruzione di "tubi per acquedotti", turbine e ponti di ferro giunse a impostare e a varare nel 1855 un "vascello di ferro", il primo piroscampo a ruote italiano che chiamò, in omaggio alla sua terra, la *Sicilia*. Intanto la produzione del cantiere si diversificava costruendo nel contempo macchine per navi da guerra, artiglierie navali per la marina sarda, tanto da meritarsi la stima di Cavour.

Ma l'ingegnere Luigi Orlando perché venne ad aprire definitivamente un'attività cantieristica proprio a Livorno? C'è da dire che nella città labronica preesisteva una piccola industria navale che risaliva al 1546, voluta da Cosimo I per espandere gli interessi del suo dominio toscano. Si trattava di un arsenale marittimo che per avviarlo, il granduca chiamò maestranze genovesi e veneziane già esperte in tal genere di lavoro, in attesa di formare degli "specialisti" dalla gente del posto. L'opera subì un modesto sviluppo ai primi del '600 e fu legata alle vicende politiche del Granducato di Toscana, dai Medici ai Lorenesei.



Nel 1860, con l'avvento dell'unificazione del nostro Paese, il problema della difesa nazionale fu oggetto d'interesse primario che comportava anche la salvaguardia della zona costiera, da cui la necessità di provvedere a basi navali e all'insediamento di industrie navali statali. Fu a quel momento che l'arsenale marittimo di Livorno diventò il R. Cantiere di S. Rocco.

Nel 1865 il governo italiano su proposta di Quintino Sella, intuendo i vantaggi sia economici sia di sviluppo che ne sarebbero derivati, decise di passare all'industria privata il Cantiere di S. Rocco. All'ingegnere Luigi Orlando e ai suoi fratelli, per il loro passato ricco di geniali iniziative nel campo navale, giunse l'offerta di assumere in proprio la gestione di detto cantiere con la più ampia facoltà di eseguire tutti i lavori di ampliamento che ritenessero necessari e di "creare i mezzi" per la costruzione, per la riparazione, per l'armamento, per l'attrezzamento delle navi a vela e a vapore, in ferro, in legno, miste, da guerra e mercantili". Il contratto con gli Orlando fu firmato nel maggio del 1866; entro quattro mesi dalla consegna il cantiere doveva essere in piena efficienza. Così avvenne. La concessione che all'inizio era stata limitata a trent'anni fu successivamente prorogata di molti altri anni. La vecchia Ditta Fratelli Orlando, nel 1904, allorché venne cointeressata nell'esercizio dell'Impresa la "Società degli Alti Forni di Terni" mutò la denominazione in ditta "Fratelli Orlando e C." fino a trasformarsi nel 1925 in "Società Anonima Cantieri Navali Orlando".

Questa, per sommi capi, è la storia passata del Cantiere livornese che per la sua notevole attività produttiva è stato ed è ancora, con i suoi alti e bassi, uno dei più importanti d'Italia.

Come annunciato nel titolo proseguo con una curiosità caratterizzata da un particolare avvenimento che mi tocca molto da vicino. Nella mia ricerca ho rintracciato una copia della "Gazzetta Livornese" data del 5 maggio 1912, in cui, sulla prima pagina, è riportata la cronaca, redatta in una forma piuttosto dimessa, col ricorso eccessivo di convenevoli, della cerimonia del varo avvenuto nello stesso giorno (peraltro ricordato dallo stesso Molinari) dei piroscafi "elbani" Guerrazzi, Cappellini e Elba.

Del vapore *Elba* fece da madrina una giovane signorina portoferraiese, Maria Pucci, nipote dell'avv. Leone Damiani all'epoca sindaco di Portoferraio. Appare evidente che la scelta di una madrina del capoluogo elbano volle rappresentare un nuovo segno di omaggio alla nostra isola, che si aggiunse a quello di aver imposto al piroscafo il nome *Elba*.

Quella giovane signorina, sposatasi qualche anno dopo, doveva diventare mia madre. Di quest'ultima "scelta" rendo grazie a Dio.

I tre vari, o meglio l'operazione del primo varo ebbe inizio verso le ore 10 del 5 maggio 1912. Il cronista del giornale livornese dopo aver incluso una sfilza lunghissima di nomi di autorità e d'invitati, così annota:

"Alle 10 circa, alla "Guerrazzi" che è già stata benedetta dal pievano di S. Jacopo, don Guiggi, reduce dalla Libia, si avvicina la vezzosissima signorina Frida Orlando ch'è la prima delle madrine. Le altre due sono, com'è noto, la graziosa signorina Maria Pucci (accompagnata dal padre colonnello Pucci con la signora e quattro signorine) nipote del Sindaco di Portoferraio cav. Damiani per l'"Elba" e la bellissima signorina Adelaide Allodi figlia dell'ottimo cavalier Carlo, per la "Cappellini". Ciascuna delle tre gentili fanciulle aveva avuto dai signori Orlando l'offerta cortese di un mazzo di fiori dai nastri tricolori".

Il varo del *Guerrazzi* è complicato da un incidente che è descritto come segue:

"Già la Guerrazzi è arrivata al bacio dell'onda e da ogni parte prorompono formidabili acclamazioni quando per un incidente per fortuna senza conseguenze, il piroscafo comincia a sbandarsi sul fianco sinistro. L'incidente è avvenuto perché la nave aveva acquistato molta velocità mentre era distante dal mare. Con tale velocità essa ha investito la cinta di lato, ciò ha contribuito a far sbandare la nave facendo spostare la zavorra.

Ma — e qui si sono affermate le grandi qualità nautiche della nave — la stabilità del bastimento è stata tale che ha riacquisito il suo equilibrio".

Si legge dopo che il *Guerrazzi* benché si fosse "rad-drizzato" da solo, venne "soccorsor" e ricondotto in bacino per il colpo ricevuto nell'urto.

Il giornalista passa a descrivere il "battesimo" dell'"*Elba*".

"La signorina Maria Pucci infrange la bottiglia di "Champagne Elba" rapidamente. Le operazioni del varo dell'"Elba" continuano mentre scriviamo. L'"Elba" sarà varata fra pochi minuti".

E qui per il cronista della *Gazzetta Livornese*, termina la cerimonia. Però dà subito notizia di una "suntuosa" colazione che sarà offerta "in casa Orlando" alle autorità e agli altri invitati ai quali, immagino, non mancò di accodarsi anche lui per rifocillarsi e... riaversi dallo scioc (ho accolto l'adattamento italiano di questa parola come suggerito dal linguista Luciano Satta) provocato dall'incidente del *Guerrazzi*, incidente che gli fece chiudere affrettatamente il "servizio".

□