

STORIA DELLA MARINERIA ELBANA

di Alfonso Preziosi

La prefazione

Questo libro è nato dal proposito di raccogliere in un unico volume tutte le testimonianze che sono state scritte sulla marineria elbana e pubblicate in diversi tempi su altri libri o in giornali e riviste. Ho di proposito tralasciato di parlare delle notizie riportate nei volumi dei maggiori storici elbani, il Ninci e il Lambardi, essendo supposizioni più che notizie storicamente documentate. Ho pertanto ritenuto di trattare l'argomento a cominciare dalla metà del XIX secolo quando Leopoldo II, venuto appositamente all'Elba, consegnò a 165 bastimenti la nuova bandiera della marineria velica elbana.

Di questo libro non voglio arrogarmi altro merito al di fuori di quello di aver ridotto e in buona parte trascritto quanto sui vari argomenti era stato già detto, limitandomi a riportare i fatti in modo più conciso, tralasciando i particolari che sembravano superflui e che il lettore interessato potrà eventualmente ritrovare nei testi utilizzati, e cioè per la marineria velica gli articoli pubblicati sul "Corriere Elbano" e su "Lo Scoglio" dal dott. Valdo Vadi, il quale si è avvalso anche dei ricordi familiari trasmessigli dal suocero prof. Regolo Rabajoli; per i comandanti della marineria velica e della flotta della Società ILVA gli articoli de "La Piaggia" e in parte del volume "Mare, padre padrone" di Pino Leonardi e di Mario e Carlo Carletti, per la storia della Navigazione Toscana lo studio di Pietro Catanzaro pubblicato sulla "Rivista di Livorno" (1954 n°6) e gli articoli di Giancarlo Molinari pubblicati su "Lo Scoglio" (n. 18 19 20 21); per l'affondamento dello "Sgarallino" il volume di Giuliano Giuliani.

Il libro non vuol essere quindi un'opera di creazione, ma di

compilazione, nella quale non si dice niente di nuovo, ma si ripropone per una consultazione più agevole e a portata di mano di quanto è stato scritto da altri.

Ho cercato nei limiti del possibile di non indulgere alla retorica della quale talora non ho potuto fare a meno trattandosi di un genere parenetico nel quale prevale una tendenza naturale alla esaltazione.

Il volume è diviso in due parti: la prima è dedicata alla storia della marineria velica e ai capitani e nostromi che hanno lasciato un ricordo di sé, e alle flotte della società ILVA e della Navigazione Toscana; la seconda ai marinai elbani di ogni grado che hanno partecipato alla seconda guerra mondiale e sono ancora viventi ed hanno raccontato essi stessi la loro storia, oppure se deceduti ne hanno lasciato memoria ai loro familiari. Storie vere, opportunamente selezionate e accertate, destinate a restare come testimonianza dell'apporto che i marinai elbani hanno dato alla Marina Militare in una guerra impari e sfortunata, combattuta contro un nemico superiore per i mezzi, non per il senso del dovere.

Accanto alle storie delle Medaglie d'Oro Teseo Tesei e Ilario Zambelli e degli ammiragli, abbiamo voluto riportare anche quelle degli umili marinai che non hanno compiuto imprese eccezionali ma che tuttavia si sono comportati in modo meritevole di essere ricordati. Di particolare rilievo i nomi degli elbani divisi per Comune deceduti nel secondo conflitto mondiale con l'indicazione delle navi dove erano imbarcati, la loro qualifica, la data e il luogo dove sono caduti. L'elenco è stato fornito dal Ministero della Marina Militare per interessamento del locale Gruppo "G. Barbera" dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia.

L' ELBA E I SUOI MINERALI

di Isabella Brega

L'isola d'Elba può essere considerata una grande miniera "a cielo aperto". Su un'area di soli 224 kmq., sono state rinvenute, infatti, 150 specie diverse, un ventesimo di quelle mondiali.

Fin dall'antichità l'isola venne sfruttata per le sue ricche miniere di ferro. Il suo stesso antico nome, Aethalia, (terra dei fuochi), derivava dai grandi forni di fusione etruschi osservati dai marinai greci che navigavano nel canale di Piombino. A testimonianza dell'esistenza di questi forni primitivi si trovano ancora sull'isola grandi ammassi di scorie ferrifere, rinvenute in prossimità del mare, là dove, una volta esistevano le grandi quantità di legname necessario per l'alimentazione dei forni:

Dal punto di vista mineralogico la parte occidentale dell'Elba è costituita da porfidi, graniti, tormaline e berilli. Questi ultimi di particolare bellezza, in cristalli semitrasparenti o limpidi (rari), provenivano principalmente dalla zona di San Piero e Sant'Ilario, e precisamente dai giacimenti della Grotta d'Oggi, di Fonte del Prete e della Speranza, ora abbandonate. Importanti cave di granito si trovano, invece, a Cavoli e Seccheto.

L'estremità orientale possiede feldspato, quarzo, tormalina, scisti, oligisto, limonite e magnetite. Da questa diversa natura del suolo derivò una diversa economia basata sullo sfruttamento delle cave di granito nella parte occidentale e sull'estrazione del ferro nelle miniere di quella orientale. Le miniere di Rio Marina, che si estendono per circa 4 km. di lunghezza, sono le più antiche dell'Elba. La qualità del ferro proveniente da questa zona era eccellente e comprendeva, principalmente, ematite lamellare, pirite e ferro oligisto. Dal 1816 al 1864 la produzione di ferro elbano raggiunse le 100.000 tonnellate. La qualità dei minerali era ottima, con una resa, per l'oligisto, dal 65 al 76%, per l'ematite, dal 60 al 65%. Il materiale estratto veniva inviato agli altiforni di Follonica, Valpiana e Cecina, dove veniva trattato per togliere le impurità. Nel 1902 a Portoferraio venne inaugurato il primo dei tre altiforni della Società ILVA. In quei tempi la produzione annua si aggirava sulle 450 tonnellate di ghisa. Dopo la Seconda Guerra Mondiale, con la chiusura dello stabilimento siderurgico e di alcune miniere, considerate antieconomiche, l'attività mineraria elbana decadde irrimediabilmente: Nella parte sud orientale dell'isola si trova il grande giacimento di Capo Calamita, particolarmente ricco di magnetite. L'abbondanza di questo minerale ha creato la leggenda secondo cui le scogliere di Punta Calamita avrebbero la capacità di attrarre le parti metalliche delle imbarcazioni, facendole naufragare. Allo stesso modo verrebbero attratti gli aerei che sorvolano questa zona. Secondo alcuni, calzando scarpe con suola chiodata, sarebbe quasi impossibile salire lungo Capo Calamita a causa della forte attrazione esercitata dal suolo. Di sicuro, in questa parte dell'isola, l'ago della bussola risulta fortemente perturbato. Perché questo vero e proprio museo mineralogico all'aperto che è l'Elba possa essere sfruttato è stato istituito il Parco Mineralogico di Rio Marina. Così, oltre a suscitare la gioia degli appassionati, si crea un valido e inconsueto motivo di interesse turistico, valorizzando un patrimonio naturale che non ha uguali al mondo.