

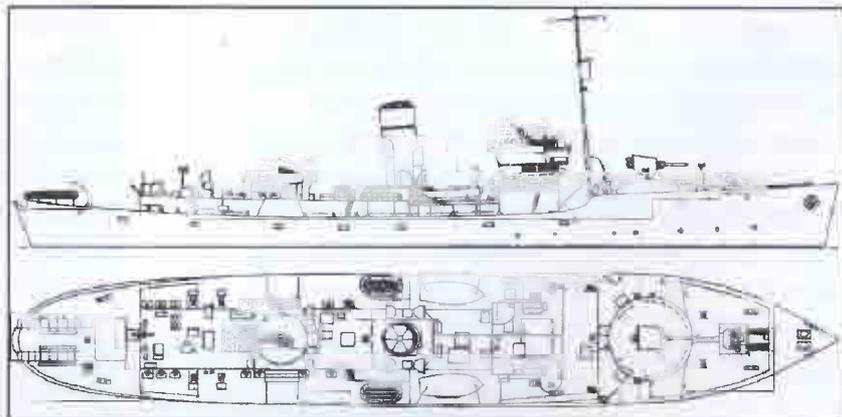
LA CORVETTA PORTO AZZURRO

a cura di Federico Gentini

Prima che l'Aethalia entrasse in servizio, i collegamenti marittimi dell'Elba, Pianosa, Capraia e Gorgona erano assicurati da "corvette" costruite ed armate per la guerra antisommergibile. Realizzate su progetto inglese, le corvette "Flower class" furono adibite alla scorta delle navi da guerra che hanno combattuto nell'Atlantico durante il secondo conflitto mondiale. Dopo lo sbarco in Normandia del 1944, furono sostituite da navi più veloci e dotate di tecnologie avanzate. Alcune vecchie corvette furono trasformate in navi passeggeri e due di queste furono impiegate all'isola d'Elba.

Grazie alle ricerche di Renzo Paoli, Lo Scoglio ha ricostruito la storia della nave Porto Azzurro, che collegava Piombino con Rio Marina, Porto Azzurro, Campo nell'Elba e Pianosa.

Costruita dalla società Morton Engineering and Dry Dock del Quebec (Canada), fu varata il 22 agosto 1942 con la sigla "Ex-CN-310", prese il nome di Mandrake quando fu acquistata ed armata dagli Inglesi (6 aprile 1943). La ridotta lunghezza ed il pescaggio poco profondo provocavano notevoli disagi all'equipaggio, composto da 109 uomini, soprattutto riservisti. Il lavoro a bordo era molto faticoso, sia per la necessità di vigilare giorno e notte alla ricerca di sottomarini nemici, sia per il freddo del Nord Atlantico, ma anche per le condizioni del mare, spesso molto agitato.



Il progetto di una corvetta antisommergibile

I combattimenti contro i Tedeschi erano poi molto cruenti e, quando una corvetta subiva un siluramento, affondava in pochi secondi: solo pochissimi marinai riuscivano a salvarsi.



La corvetta "Mandrake" in navigazione

La situazione logistica era decente solo per gli Ufficiali ed i Sottufficiali, mentre i marinai erano al limite della sopravvivenza. Nel castello di prua, infatti, gli spazi erano angusti, eccessivamente affollati e senza ricambio d'aria. L'impossibilità di approvvigionarsi di cibi freschi, costringeva l'equipaggio a consumare solo carne sotto sale e patate in polvere, ma il rischio più grave per la salute dei marinai era il persistente mal di mare.

Si poteva sbarcare solo per le riparazioni e per la pulizia delle caldaie.

Dopo 2 anni e mezzo di impiego militare, "Mandrake" fu disarmata a Charleston (Sud Carolina) e ceduta alla marina statunitense, che la chiamò "Haste (PG 92)".

Nel 1949 fu venduta all'Armatore genovese Carlo Cameli, trasformata in nave passeggeri nei cantieri di La Spezia ed inserita nella piccola flotta della Navigazione Toscana con il nome di Porto Azzurro.

Dislocava 900 tonnellate, era lunga 62 metri, la larghezza massima circa 10 metri. Sviluppava una velocità di 16 nodi e "pescava" poco più di 4 metri.

Poteva trasportare 12 auto che venivano imbracate con grosse reti ed issate sulla poppa.

Con condizioni meteo favorevoli, caricava anche un mezzo pesante (autobus o camion) sulla prua.

Non potendo attraccare nei porti di Rio Marina, Campo e Pianosa a causa del basso fondale, i passeggeri scendevano su barconi che a volte, con grossi rischi, caricavano anche piccoli automezzi.

Cessò il servizio nell'arcipelago nel 1971 e fu demolita a La Spezia nel 1973.



I passeggeri elbani sbarcano a Piombino



Una Millecento viene issata a bordo



Il Porto Azzurro in navigazione da Marina di Campo a Pianosa