

LETTERE VERBANESI

Da mare a fiume, via lago: storia dell'“Isolabella”

per la XL Regata del Nostromo - 2008

Già altra volta i regatanti del Nostromo mi avevano usato la cortesia di accompagnarmi nelle divagazioni sulla piccola flottiglia di barche da diporto che le nobili casate milanesi, torinesi, novaresi (e più domesticamente lacustri) sempre mantennero attive (talvolta dal pieno Cinquecento) per servizio degli ospiti di riguardo e per proprio comodo e agio, sul Verbano.

Se però nel Sei e Settecento la propulsione era affidata al remo e alla vigoria dei barcaroli, dopo l'incerta comparsa del primo animante e sbuffante motore del battello a pale Verbano (1826), al termine del secolo decimonono si assistette a un continuo proliferare di lance e motoscafi privati a vapore.

Non fecero eccezione i Borromeo, che però nel 1896, sconfessando le scelte condotte sino ad allora, abbandonarono la tradizionale fornitura da parte dei cantieri Taroni dirimpetto all'Isola Bella. Tramontata come era da un pezzo la settecentesca stagione dei maestri d'ascia di Oggebbio, dimenticati totalmente i genovesi Fava e i veneziani che erano stati chiamati intorno al 1760 a servizio dai Borromeo come carpentieri, il conte Giberto VII decise di rivolgersi ad un cantiere di fama per la fornitura di una «piro-barca» di quindici metri. Il 12 marzo 1896 fu dunque siglato a Sestri Ponente, tra Ni-



colò Odero della «Nicolò Odero fu Alessandro, Cantiere, Officina Meccanica e Fonderia» e il rappresentante del conte Giberto, Angelo Lavatelli, il contratto di fornitura di una «lancia a vapore in legno ad elice [*sic*]» il cui nome venne scelto in “Isolabella”. Eccone la parziale descrizione, ripresa dal contratto, concordato per la ragguardevole somma di lire 33mila:

Lunghezza fra le PP [<i>da intendere come fuori tutto</i>]	metri 15,00
Larghezza fuori ossatura [<i>da intender come al baglio massimo</i>]	metri 2,80
Altezza al centro	metri 1,45

Specificazione dello scafo

Lo scafo sarà costruito sul sistema della lancia White in uso nella R. Marina, con staminare piegate a vapore, fasciame a due strati, unito alle staminare con chiodetti rame e ribaditi con rosette, ed ai dritti con viti di ottone.

Sarà speciale cura che la costruzione risponda alle migliori condizioni di solidità, ed allo stesso tempo a quelle di massima leggerezza ed eleganza.

La chiglia sarà in quercia dolce imparellata con la ruota di prua, e riceverà gli incastri dei dritti di poppa.

La ruota di prua sarà di frassino od olivo.

I dritti di poppa saranno egualmente di frassino od olivo.

Il primo fasciame inclinato a 45° sarà di mogane [*sic*] e della grossezza di mm 7. Su questo fasciame previo uno strato di pittura a biacca sarà applicata una tela, atta a renderlo perfettamente impermeabile.

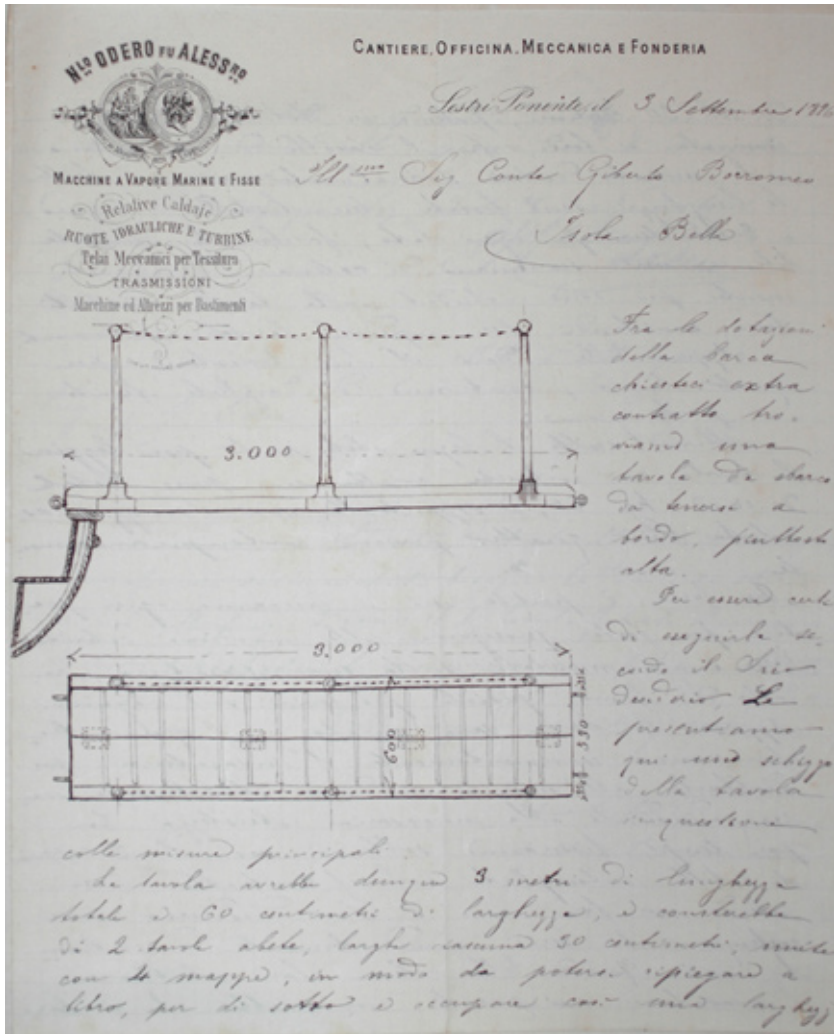
Il secondo fasciame sarà longitudinale ed egualmente in mogane, della grossezza media di mm 10.

Il torello avrà la grossezza di mm 15 diminuendo gradatamente fino a quella di mm 10 del fasciame ordinario,

Lo scafo porterà n. 4 paratie. La prima a prua, delimiterà un piccolo deposito; la 2a che sarà eseguita a struttura stagna dividerà il locale di macchina da quello di prua, le altre due serviranno per divisione dei casotti».

Il contratto continua con il dettaglio degli ambienti interni, eleganti, appropriati alla levatura degli ospiti e dotati di vari comfort, quali «un piccolo camerino» in cui trovava posto «una piccola latrina a pompa, un piccolo lavabo, quattro attaccapanni, uno specchio, un recipiente di zinco per deposito d'acqua, ed un altro di latta per acqua sporca». Ai lati del «casotto» per i passeggeri stavano «due sofà, uno per parte, con rispettive spalliere», con «cuscini in velluto, con imbottitura di crine vegetale» mentre sulla paratia era collocata «una piccola tavola a ribalta, in mogane»: un legno che trionfava ovunque, e che rifiniva i particolari di pregio. I finestrini invece erano in vetro molato, e dotati di tende. Cura estrema era tributata per i corrimano, le bitte e passacavi, i candelieri, di volta in volta in bronzo, ottone, ferro.

Il cantiere Odero procedette speditamente nella costruzione. Il 4



*Lettera dei cantieri Odero relativa alla fornitura della passerella di accesso all'Isola Bella
(ABIB, Stabili, Isola Bella, in genere, Barche)*

ottobre 1896 alla presenza di Gaetano Montaldo, capomacchinista della Regia Marina (in sostituzione di Angelo Lavatelli), rappresentante il conte Borromeo, e del sig. Tito Novero, per i Cantieri Odero, si procedette al collaudo della pirobarca "Isolabella".

Il *test* fu accurato, da far invidia alle sessioni di accettazione, putacaso, degli odierni apparati informatici: due fasi, di cui la prima consistente in un percorso di «due basi una in senso inverso dell'altra, della lung. complessiva di miglia marine 36», e la seconda consistente in una prova di stabilità del natante, verificata all'oscillazione longitudinale del pendolo. In particolare, nella prima fase venne accertata la forza motrice: si constatò che essa era pari a 111,38 HP.

Nonostante il lusinghiero e positivo debutto dell'Isolabella nelle acque del Golfo Borromeo, il bel battello non circolò a lungo sulle acque verbanesi. Nel settembre 1908 un pragmatico amministratore milanese della casata, Carlo Meda, facendo su ordine del conte Giberto due conti su costi e ammortizzamenti della "pirobarca", calcolò che dal 1896 al 1908 la famiglia aveva villeggiato alle Isole Borromeo per un totale di 1495 giorni (per inciso, ciò consente di conoscere le date esatte di apertura e chiusura dei soggiorni isolani della nobile casata, che sono sorprendenti: iniziavano tra la fine giugno e i primi di agosto, e terminavano a metà ottobre, quando non più spesso addirittura a ridosso di Natale!), con un costo medio di utilizzo del pirobattello di lire 73.75, ammettendo servizio continuo per ogni giorno di villeggiatura. Il gioco non valeva la candela: il pirobattello "Isolabella" fu in quattro e quattr'otto alienato, con cuscini, tavolini, buglioli, parabordi, «serie di bandieruole costituenti la grangala» e ogni altra cosa, alla Società di Navigazione Costiera Fluviale E. Quartaroli e C. di Ferrara, consegnato presso il cantiere Savineri alla Giudecca di Venezia al capitano Pasquale Brocchieri tra la fine di novembre e la metà dicembre 1908, probabilmente per i necessari adattamenti.

Il pirobattello arrivò a Ferrara nel marzo 1909, ribattezzato “Volano”, che mutuava la denominazione del braccio di fiume del *Po di Volano*; infatti, la Società di Navigazione Fluviale Costiera era stata costituita proprio nel 1908 per lo sfruttamento «dei canali di Marozzo e Pallotta per il trasporto passeggeri, merci e rimorchio con autoscafi. La Società, con direzione a Ferrara in via Gorgadello e due succursali a Codigoro e Comacchio, era gestita appunto «dal capitano marittimo fluviale E. Quartaroli per la linea Ferrara, Codigoro, Comacchio, Magnavacca». Nel 1909 la flottiglia della neonata società era ricca di tre scafi: ma il primo a entrare in servizio, il *Ferrara B*, era lungo 23 metri e largo 5, con una stazza lorda di 32 tonnellate, aveva una macchina da 100 HP che poteva garantire 17 nodi, e dunque le sue caratteristiche non corrispondono a quelle del nostro *Isolabella*. La seconda imbarcazione, il *Volano*, arrivò a Ferrara proprio nel mese di marzo; nello stesso mese arrivava anche il *Buffalo*, motoscafo che aveva partecipato alla 1ª Crociera Motonautica sul Po, e che trasportato nel canale di Marozzo era stato destinato al servizio per Magnavacca, e poteva imbarcare 30 passeggeri e rimorchiare 150 quintali di merci (<http://www.fe.camcom.it/servizi/pubblicazioni/gli-ultimi-neri-de-la-pianura/pianura-3-05.pdf>, p. 92).

Dove sarà poi finito, dopo il servizio nel Ferrarese, l'Isolabella-Volano? Confessa di non saperlo, il Sinasso jr; ma si augura che - con la memoria rivolta alle belle linee di questi illustri navigli a motore - i regatanti del Nostromo 2008 possano trovare una volta ancora buon vento sul Verbano, e vittoria.

[Il Sinasso jr]