Sembra forse strano parlare di flotta per un lago, ma il Lago Maggiore è davvero molto grande: un perimetro 165 chilometri, una distesa di 220 chilometri quadrati, 30 paesi disseminati sulla costa e questo determina, certo, sia un grande movimento di persone che vivono in questi paesi sia un importante spostamento di turisti.

Il primo servizio di navigazione su questo lago risale al 1823: era denominato “San Carlo” e consisteva in un piroscafo a ruote mosse da 10 “poveri” cavalli aggiogati a un argano in coperta, per fortuna questo tipo di sfruttamento durò solo pochi anni, infatti, nel 1826 arrivò un battello a vapore chiamato “Verbano”.

Scorrere in basso per visualizzare il documento

PROBLEMI DA RISOLVERE!

LA FLOTTA DEL VERBANO

di ULDERICO TEGANI

La base fondamentale per qualunque forma di turismo risiede nel mezzo di trasporto, a meno di ridurre il turismo alla sua più semplice espressione: quella del movimento pedestre, per la quale ciascuno porta seco fin dalla nascita il veicolo necessario. Ma certo, all'infuori del biblico Mosé, nessuno potrebbe lusingarsi di far bastare i propri piedi per la traversata di un mare, Rosso o Nero che fosse, o di un lago che sia degno di questo nome. Ci vogliono allora le barche e i bastimenti, ed ecco che ogni riva tien pronte le sue pattuglie, ogni paese allinea e sguinzaglia le sue flotte.

Può sembrare iperbolico parlar di flotta quando si tratti del Lago Maggiore, ma a guardar bene, è un piccolo mare di acqua dolce, questo che copre una superficie di duecentoventi chilometri quadrati, chiusi nella cerchia delle montagne e segnata tutto intorno da una folla di paesini per i quali l'immenso specchio azzurro è il tramite prezioso, ove lo vivifichi il palpito delle eliche naviganti. Il servizio di navigazione è dunque essenziale alla vita della vasta plaga, mentre può essere anche il fattore potente della sua attività turistica.

Sono trenta i paesi disseminati nei centosessantacinque chilometri costituenti il perimetro del lago, e il battello che tocca i loro scali è per essi come il tram che passa sulla via maestra. Si ferma, lascia e prende i passeggeri e ripiglia il cammino, continua la sua spola, va a toccare altre sponde, a salutare altri paesi col festoso suono della sua campana. Don, don, don, sono qui!... È l'amico gentile che giunge, è il mondo che si avvicina, è la vita che passa.

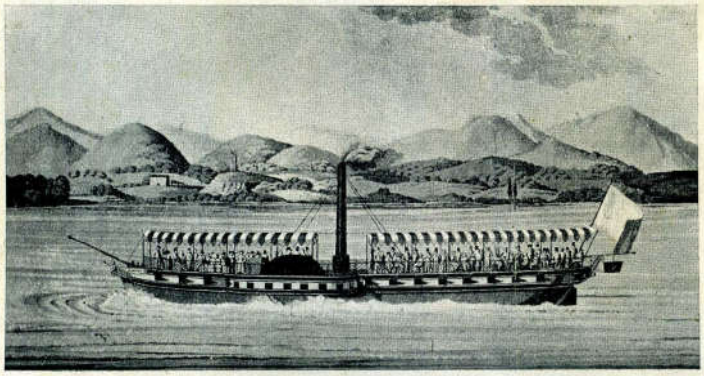
Certo è piacevole navigare su queste piccole navi dalle ciminiere bianche e nere, quando il ritmo quotidiano degli approdi e delle partenze svolge la sua vicenda con regolarità. Molto si gradirebbe di poter applicare ad esse la bella iscrizione che campeggia — naturalmente in lingua inglese — sul frontone del palazzo postale a tergo della Pennsylvania Station di New York: « Nè neve, nè pioggia, nè grandine, nè notturna nebbia trattengono questi corrieri dal veloce compimento dei loro giri stabiliti ». Ma prima di tutto c'è da togliere la notte, dedicata al legittimo riposo; e per ciò che riguarda la nebbia, sia pur diurna, non bisogna troppo illudersi sull'audacia — che, del resto, potrebb'essere pericolosa — dei nostri candidi battelli.

Essi, è ben vero, compiono abbastanza velocemente i loro giri stabiliti; via di tappa in tappa percorrono i fioriti lidi, inseguono le opposte riviere, congiungono con un serto ideale villaggi e città, allacciano la terra ferma e le isole pittoresche, di cui lambiscono gli orli verdi con una morbidezza che fa pensare a un bacio. Sì, ma si lamentano ancora delle lacune nel loro itinerario e delle pecche nel loro servizio, ed è con la speranza di veder colmate le prime e corrette le seconde che delle une e delle altre faremo cenno, perchè questo nostro lago è troppo bello per non esser trattato come merita.

* * *

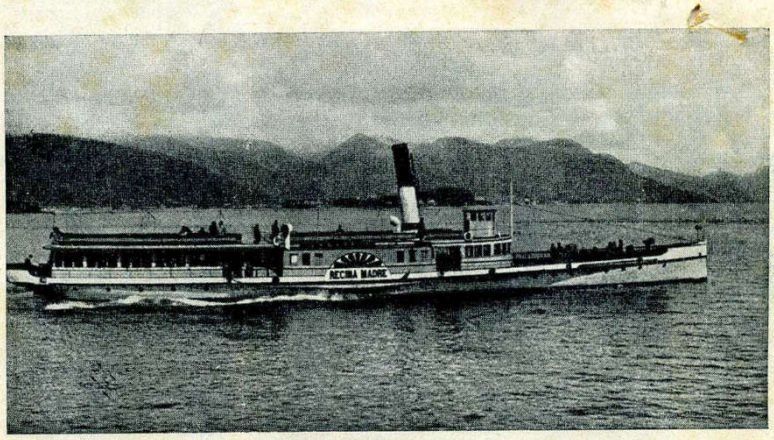
Sempre vi furono piccole o grosse imbarcazioni sul Verbano, ma è soltanto da poco più d'un secolo che vi si svolge il pubblico servizio di navigazione. Il primo veicolo natante destinato a tale ufficio fu varato nel 1823, allorchè le sponde del lago avevano un carattere ancor più internazionale che non abbiano oggi, poichè oltre alla Confederazione Elvetica vi si affacciavano lo Stato Sardo e l'Imperiale e Regio Governo Lombardo-Veneto. Si chiamava *San Carlo*, quel pioniere, ed era un piroscafetto a ruote; alle quali, attraverso un sistema d'ingranaggi, davano movimento dieci poveri cavalli aggiogati a un argano in coperta.

Non durò a lungo lo strazio degli sciagurati ronzini. La caldaia a vapore era già nata e già Fulton l'aveva applicata alla navigazione. Essa fece la sua comparsa sul Verbano allorchè venne costruito a Locarno e battezzato appunto col nome di *Verbano* un battello a vapore, fatto di rovere e di larice, lungo novantadue piedi e largo sedici, munito di una macchina inglese della forza di una quindicina di cavalli, capace di percorrere settantadue miglia in sei ore, di trasportare quattrocento persone, e di trascinare un rimorchio. Esso intraprese il servizio nel 1826, ed ebbe presto numerosi fratelli, essendosi costituite due società, una Sarda-Ticinese e l'altra Lombardo-



Il "Verbano,, - Primo battello a vapore costruito per il Lago Maggiore e varato il 15 febbraio 1826.
(dalla Civica Raccolta delle Stampe di Milano).

...Il "Regina Madre,,: nave ammiraglia della flotta.



Veneta, per esercitare la navigazione sul lago.

Questa subì varie trasformazioni nell'andar del tempo, finchè verso la fine del secolo scorso ne assunse il compito una società anonima presieduta dal senatore Cesare Mangili, la cui concessione doveva scadere nel 1923. Le cose procedevano regolarmente, quando scoppiò la guerra e, per l'interruzione del traffico con Locarno, la requisizione del personale e l'impoverimento della regione, l'impresa si trovò in serio imbarazzo. Nel 1917, al colmo del disagio, la Società invocò l'aiuto del Governo, ma, questo tardando, il 17 luglio fu improvvisamente sospeso il servizio, e buon per tutti che nel termine di ventiquattr'ore il Governo, svegliatosi di soprassalto, requisì la flotta e nominò un Commissario per gestirne i servizi: se no, povero lago, eran dolori anche più gravi, chè il viaggiar per barca poteva esser piacevole per due persone a diporto, ma non sarebbe stato nè comodo nè spiccio per la popolazione delle riviere.

Però la gestione commissariale fu effettuata riducendo i servizi al minimo strettamente necessario per i rapporti dei paesi privi d'altri mezzi di trasporto, in modo da evitarne l'isolamento; e per il Verbano quello fu lo stesso un periodo travagliato e malinconico. Tanto è vero che, mentre con la vecchia impresa toccava una media di milleduecento chilometri quotidiani di navigazione, con la gestione statale la media discese a quattrocento chilometri giornalieri, così che i risultati finanziari non tardarono a dimostrarsi disastrosi, segnando ogni anno perdite di milioni.

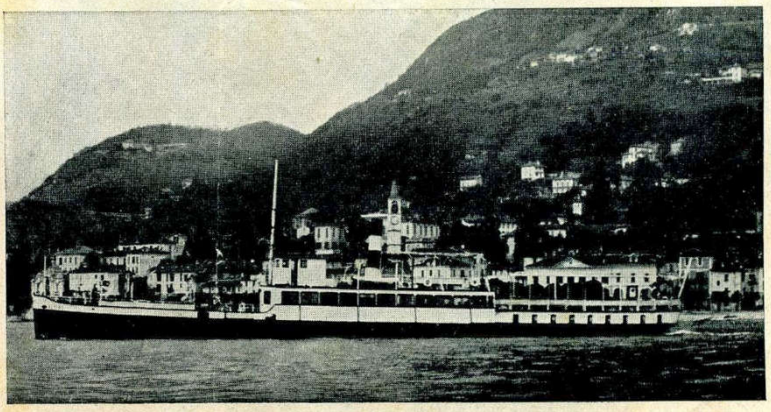
La Società intanto si era messa in liquidazione. Autorizzata a vendere o a demolire un certo numero di battelli, sul finire del 1922 essa aveva ridotto della metà la propria flotta, rimanendo con una decina di battelli, alcuni dei quali in pessimo stato. Era insomma una rapida agonia, che minacciava di disperdere tutto un organismo e di compromettere irreparabilmente le sorti del lago, con grave danno materiale e con forte discredito morale anche per la nazione.

Fu allora che il Governo Fascista, provvidenzialmente instaurato con la storica Marcia su Roma, ravvisò saviamente l'opportunità di rinunziare al sistema del Commissariato e di tornare a quello dell'impresa privata. Si fece innanzi la Società Subalpina Imprese Ferroviarie, già concessionaria del tronco italiano della ferrovia Locarno-Domodossola e in possesso della quasi totalità del capitale della Società Ferrovie Regionali Ticinesi con sede a Locarno, concessionaria dell'esercizio per il tronco svizzero della medesima ferrovia. Visto il legame d'interferenza tra questa e la navigazione lacuale, essa ne intuì e ne studiò i possibili sviluppi e propose al Governo di assumere l'impresa esponendo un progetto di riordinamento, da cui germogliò nel luglio del 1923 la concessione affermante tra l'altro il proposito di costruire nuovi battelli fornendoli di motori Diesel, passando così dal sistema ormai antiquato del carbone e del vapore a quello della nafta e della combustione liquida.

Tale, nel suo processo di sviluppo e nelle sue peripezie, la storia di questa flotta sino al momento della sua trasformazione moderna.

* * *

Le nuove unità vennero costruite senza indugio nel cantiere di Monfalcone — che seppe adattarsi alle esigenze di queste costruzioni, un po' diverse da quelle marinare — ed entrarono in funzione sin dall'inverno del 1923-24. Apparve però subito manifesta l'insufficienza della flotta e si corse ai ripari cercando di utilizzare nel miglior modo, invece di distruggerli, quelli tra i vecchi battelli ch'erano stati condannati a morte: il *Ticino* e l'*Alpino*, l'*Elvezia* e il *Sempione*. Con i battelli vecchi conservati in servizio, con i nuovi e con quelli trasformati nel cantiere di Arona — che prima serviva soltanto per le riparazioni e da allora affrontò anche la costruzione di piroscafi e provvide a tutti i bisogni della



Il vecchio battello "Alpino,,.

Il piccolo battello "Monfalcone" al pontile di Laveno.

flotta — si rimisero insieme le venti unità allora considerate indispensabili per il traffico del Lago Maggiore.

Questa flotta comprende piroscafi di varie dimensioni; alcuni — come quelli già citati — della portata di mezzo migliaio di passeggeri; altri — come il *Racconigi*, il *Doria*, il *Monfalcone*, l'*Airolo*, il *Legnano*, il *Francesco Balli* — con una portata inferiore della metà. Tutti questi battelli disimpegnano il grosso servizio come diretti e come omnibus in coincidenza coi treni, ossia corrono la riviera da Arona a Locarno e viceversa, intensificando le tappe fra Stresa, Baveno, Intra e Laveno, ove si attengono alle coincidenze dei treni dello Stato e delle Ferrovie Nord Milano.

Vi sono poi i cosidetti piccoli « fiori », ossia i piroscafi dai nomi gentili come il *Fior d'Arancio*, l'*Azalea*, il *Camelia* e il *Magnolia*, per meno di duecento persone, ai quali si aggiunge quello che è il più piccolo della famiglia, il *Mimosa*, che può portarne appena una quarantina. Essi sono utilizzati per le « corse povere » nel centro lago, dove disimpegnano una specie di servizio tramviario che si rassegna a molte tappe e si contenta di poca gente. Però fanno servizio anche sulla sponda lombarda fra Luino e Sesto Calende, tranne il *Mimosa* ch'è riserbato alla sponda sinistra del bacino svizzero.

Questo gingillo è a classe unica, mentre gli altri battelli hanno la prima e la seconda classe, con le rispettive sale e i rispettivi ponti di passeggiata. Nei « fiori » i ponti di prima classe sono anzi coperti di cristalli e costituiscono delle eleganti verande, le cui pareti vennero decorate da provetti artisti.

E poi c'è la flottiglia mercantile, il cui servizio è nettamente separato da quello dei viaggiatori, per evitare non solo le poco simpatiche mescolanze, ma anche i nocivi ritardi che la promiscuità cagionava. Per il trasporto delle merci a piccola veolcità esisteva già una squadra di sedici barconi. Alcuni di essi vennero trasformati, altri se ne costruirono di sana pianta, ottenendo così un complesso d'una decina di battelli a nafta adibiti al servizio a grande e a piccola velocità, nonchè al rimorchio dei vecchi barconi. Sono infine da contare le chiatte per il traghetto delle automobili e il ferry-boat per il trasporto dei carri ferroviari fra Arona e Intra.

* * *

Il lavoro disimpegnato da questo insieme di veicoli natanti concerne

Negli anni Cinquanta comincia a esserci anche un'offerta di noleggio di imbarcazioni private

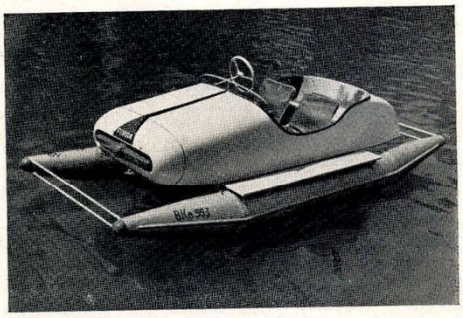
SALVATORE DELL'OCA

SOCIETÀ PER AZIONI - CAPITALE L. 10.000.000

VIA MINZONI, 18 - COMO - TELEFONO 1914

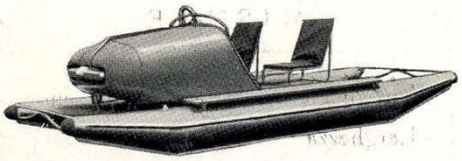
RAPPRESENTANTE ESCLUSIVO PER L'ITALIA DELLA DITTA OSCAR FORSTER
CARROSSERIE UND LEICHMETALLBAU - DIESSENHOFEN (SVIZZERA)
COSTRUTTRICE DEI «CLIPPER» NATANTI A PEDALE

CLIPPER - *Forsa*
D 4

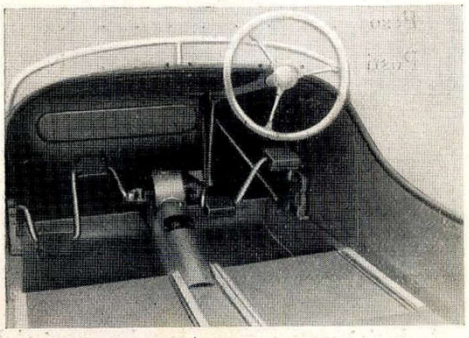


CLIPPER - *Forsa*
DS 3

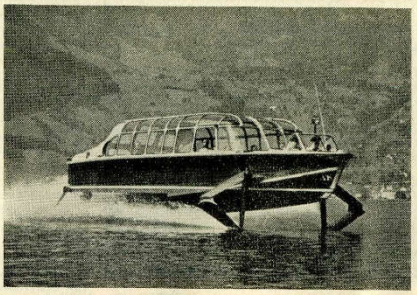
CLIPPER - *Forsa*
DS 4
Sport



PROPULSIONE - *Forsa*



Ma, naturalmente continua il trasporto pubblico



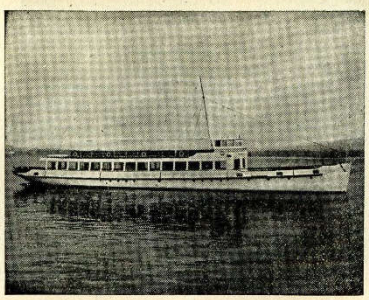
Freccia d'Oro

AUSFLÜGE
EXCURSIONS

mit - avec - with

Freccia d'Oro

Das schnellste Passagierboot der Welt
Le bateau le plus rapide du monde
The world's fastest passenger boat



Motonave "Torino,,

Fahrplan - Horaire - Time-Table

Hinfahrt - Aller - Outward Journey

Rückfahrt - Retour - Return journey

(7 32)
8 15
8 40
8 50
9 05
9 30
10 05
11 00
11 10
11 20
11 25
11 30
11 40

† Seul
‡ mu

ORARIO - FAHRPLAN - HORAIRE - TIME-TABLE

18.10.1954

12.50	14.10	Pallanza	12.35	14.15
13.00	14.15	Isola Madre	--.--	14.10
13.05	14.25	Baveno	12.20	14.00
13.10	14.30	Isola Pescatori	12.10	13.50
13.15	14.35	Isola Bella	12.05	13.45
13.25	14.45	Stresa	12.00	13.40

Children: from 6 to 16 half price of normal ticket.

Tickets for viewing: ISOLA MADRE Fr. 1,10

Die Fahrscheine sind ab Ausstellung 8 Tage gültig, müssen jedoch an einem Tage zur Hin-und Rückfahrt benützt werden. Sie sind auch gültig für die Benützung der im obigen Fahrplan angeführten Zwischenfahrten.

Les billets sont valables 8 jours à partir du jour d'émission. Le voyage d'aller et retour doit être fait dans la même journée. Leur validité s'étend aussi sur les courses intermédiaries, indiquées sur l'horaire.

The tickets are valid 8 days from date of issue but return journeys must be made on the same day. Tickets are also valid for the intermediary trips mentioned overleaf.