

“ DUE SORELLE”

**Cutter Italiano adibito al trasporto di
marmo e vino nel periodo 1920 - 1960**

Marina di campo - Isola d'Elba - ITALIA

Costruttore: Cantieri navali CELLI di Viareggio

Proprietario: MATTERA GABRIELLO

Modello realizzato in scala 1 : 40

da Vilmer Mezzetti

con disegni ed indicazioni del sig. SERGIO SPINA

<p>“ DUE SORELLE “ Cutter da trasporto</p>
--

SCHEMA TECNICA

Lunghezza di registro: mt. 19,00

Lunghezza fra i canti esterni della battute: mt. 16,92

L.p.p. Lunghezza tra le perpendicolari: mt. 15,80

Larghezza : mt. 6,32

L.g. Larghezza al galleggiamento: mt. 5,70

Puntale: mt. 2,30

“ DUE SORELLE “

Cutter da trasporto

CENNI STORICI

I cutter di questa tipologia sono stati largamente utilizzati, per i trasporti tra l'isola d'Elba e le coste Toscane sino agli anni settanta, come testimoniano le foto d'epoca allegate scattate in diverse località dell' isola d' Elba.

Tali imbarcazioni però navigavano in tutta l'area tirrenica sino alle Baleari ed a volte arrivavano sulle coste a sud della Sicilia e fino all' isola di Malta.

Il cutter DUE SORELLE era stato costruito a Viareggio, nei cantieri navali Celli, intorno al 1920 per Mattera Gabriello di Marina di Campo Isola Elba.

Il cutter DUE SORELLE in genere era adibito al trasporto del vino e del granito, ma queste imbarcazioni trasportavano anche grano, pasta, laterizi e caolino, in pratica erano i TIR del mare nel periodo tra le due guerre

Ha avuto anche un capovolgimento a barca scarica nel tratto di mare da Marina di Campo a Seccheto con a bordo solo il proprietario, Mattera Gabriello, e la barca non andò a fondo essendo carica di botti vuote e ben tappate.

Del cutter DUE SORELLE non si hanno più notizie dopo la seconda guerra mondiale, ma sembra abbia ancora navigato, ampiamente trasformato, sino agli anni 70.

“ DUE SORELLE “

Cutter da trasporto

INDICAZIONI E CHIARIMENTI FORNITI DAL SIG. SERGIO SPINA A COMPLETAMENTO DI QUANTO RIPORTATO SUL DISEGNO.

- **PONTE:** le assi del ponte normalmente erano di pino e larghe da 15 a 22 cm. con uno spessore di 5 cm. nel cutter DUE SORELLE erano di larice e la larghezza era da 28 a 31 cm. con spessore 6 cm.. Sembra che il proprietario le volle così larghe e spesse perché doveva trasportare granito e preferiva avere meno commenti da calafatare sulla coperta. La lunghezza delle tavole era dai 6 agli 8 metri. Ad imbarcazione nuova il ponte era lasciato a legno naturale, in un secondo tempo, durante un intervento di manutenzione al ponte stesso, veniva verniciato con il minio mescolato con sabbia per evitare di scivolare.

- **CARABOTTINO DI PRORA:** è un ponte di manovra delle vele di prora e dell'ancora. Normalmente era a legno naturale e si vedeva la calafatura, ma poteva essere anche del colore della coperta se questa era stata verniciata con il minio.

- **BOCCAPORTI:** la copertura dei boccaporti di carico erano dei comuni quartieri che a secondo delle dimensioni andavano da mastra a mastra o avevano al centro del boccaporto un longherone a T rovesciato.

Questo longherone divideva il boccaporto in due nel senso trasversale ed i quartieri poggiavano su di una mastra e sul longherone centrale. Entrambe le tipologie sono presenti sul cutter DUE SORELLE.

- **COLORAZIONE:** la colorazione di tutte le barche da lavoro era molto soggettiva e sulla stessa barca poteva cambiare di anno in anno in rapporto alla reperibilità delle pitture ed al loro costo. Di norma le colorazioni erano le seguenti:

Opera viva: pittura antivegetativa che era quasi sempre di un marrone tendente al rosso dato che era a base di rame.

Opera morta: bianca o bianca con una punta di bleu, ad olio semilucida.

Interno murate: bianca, grigio cenerino, verde pisello o celeste chiaro, ad olio semilucido.

Parte superiore murata: bianco, ocra, verde oppure dello stesso colore dello scafo.

Fregi: erano incisi e pitturati in giallo o oro

Albero, picco e bompresso: normalmente erano a legno naturale con le estremità bianche, a volte il picco o il bompresso erano completamente bianchi.

- **LANCIA DI SERVIZIO:** alcuni cutter disponevano di una lancia di servizio per potere fare il carico e lo scarico delle merci dove non era possibile avvicinarsi alla riva. La colorazione era la stessa dell'imbarcazione a cui era al traino lasciando i bordi dei banchi, i palchetti di prua e poppa con una mano di vernice trasparente o olio di lino cotto