

# LA SCUOLA PALOMBARISTICA VIAREGGINA

di Boris Giannaccini

E' fuor di dubbio che per parlare di palombari si debba prima rifarci alla madre di tutti i marittimi viareggini: la Darsena. Questo rione, infatti, non ha a Viareggio la stessa importanza di altri siti cittadini, ma è qualcosa di più: è addirittura il cuore stesso della città. E' come dire l'argenteria di famiglia che si tiene in bella mostra nel mobile più importante di casa.

Eppure la Darsena era ben poca cosa agli inizi del XIX secolo quando i primi velieri scendevano in mare direttamente dalla spiaggia di levante o a ridosso delle modeste abitazioni. Tutt'intorno, un formicaio di carpentieri, segantini, funai, velai, carretti che portavano tronchi di quercia o di pino, fiancate che venivano connesse e incatramate da nugoli di calafati. Maestri d'ascia che seguivano la crescita di queste "barche" con l'occhio pratico di chi già conosce il futuro dell'opera finita.

Non sembri strano, ma di padre in figlio si tramandava, come un geloso segreto, il modo di costruire queste barche che l'esperienza migliorava sempre di più. C'è chi ha pensato di confrontarsi con i pesci per avere un riferimento di tutto rispetto. Fra questi, si cita lo sgombro, con proporzioni interessanti che vanno seguite attentamente. Infatti esso è cinque volte più lungo che largo; nei primi due quinti è più grosso, mentre poi va restringendosi verso la coda. E' un pesce rotondo e solido, indicante quindi una stiva rotonda che porta ad un'andatura più spedita perché l'acqua scorre sotto di essa senza ostacoli. Ma forse non era proprio così. Poi, man mano, i cantieri invasero ogni posto libero purchè a sud del canale Burlamacca. Ogni momento un varo, direttamente in mare aperto. Il porto, i moli, le banchine in cemento, si vedranno circa un secolo dopo. C'erano piccoli pontili e banchine in legno con le bitte su cui i ragazzi giocavano a farsi rovesciare dalle onde nei giorni di burrasca.

Era un mondo tutto particolare, abitato da gente che faceva della barca e del mare il mezzo ed il fine per sostentare la famiglia. Era un mondo fatto di tanto lavoro e di tanta miseria. Miseria nera che non consentiva altre scelte per i giovani se non imbarcarsi. Non esistevano pescatori professionisti, ma soltanto marinai. Bastava saper leggere e scrivere e, nell'ordine dei dieci anni d'età, si era già mozzi su qualche barca, stardella o brigantino che fosse. Questi ragazzi navigavano al comando di Padroni che potevano anche essere benevoli nei confronti di qualche mancanza, ma in genere tolleravano molto poco chi non faceva per intero il proprio dovere a bordo, mozzi o marinai che fossero. (Fig.1).

Arrivati all'età del militare in marina, ormai buoni marinai, molti di loro chiedevano di essere inviati alla Scuola palombari del Varignano di La Spezia.

Perché?

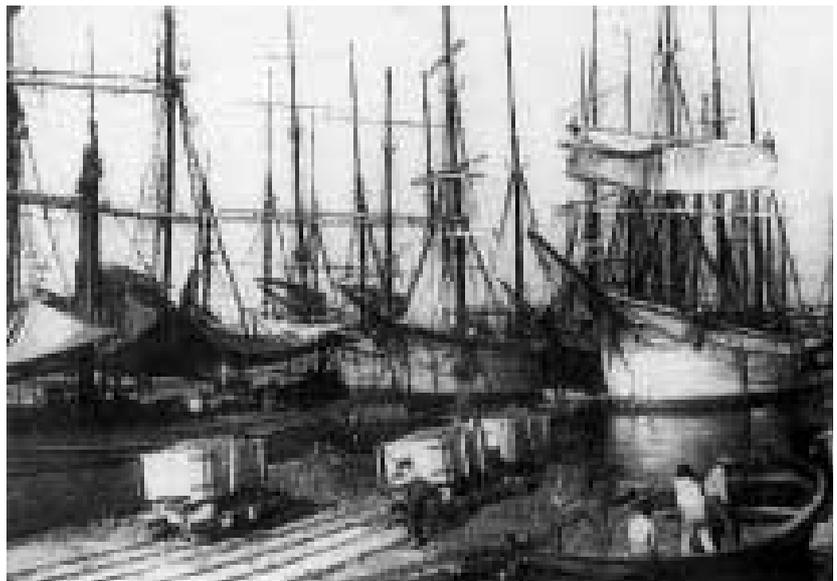


Fig. 1 - Una veduta del porto di Viareggio alla fine dell'800.

Girovagando per i porti del Mediterraneo, avevano notato come piccole cooperative di palombari addetti al recupero di scafi o alla loro riparazione, guadagnavano molto di più in una giornata che loro in un mese di duro lavoro. Avevano anche saputo che molti di questi palombari si erano fatti da soli lavorando con qualcuno di buona esperienza.

Agli inizi del XX secolo molti si ricordarono della Scuola del Varignano che poteva dare una svolta alla loro vita se non sul mare, almeno sotto di esso. Erano ancora periodi eroici per questa “professione”: rischi enormi ad ogni immersione per gli scafandri, le pompe dell’aria, l’embolia gassosa, l’illuminazione sottomarina. Questa scelta che accettarono negli anni moltissimi ex marinai imbarcati aveva la sua ragione d’essere. E non c’entra affatto l’idea che questi palombari pensassero a concretizzare delle eroiche imprese sottomarine con encomi solenni e ricompense al valore: era semplicemente, e più prosaicamente, soltanto una questione di stipendio. Se trovavano un lavoro, la paga poteva benissimo essere dieci volte quella del marinaio e magari con l’aggiunta di premi non indifferen-



Fig. 2 - Alberto Gianni agli inizi della sua carriera di palombaro.

ti se i lavori venivano eseguiti nei tempi e nei modi previsti nel contratto di recupero o di riparazione. Fare il palombaro era una scelta dettata dalla necessità di alleviare alla famiglia i disagi di tanta povertà. Era indubbiamente – lo ripetiamo – una scelta difficile e pericolosa, ma prometteva una vita con maggiori possibilità economiche, e tanto bastava.

Per molti, a conti fatti, si rivelò una straordinaria occasione. Con loro nacque addirittura una vera e propria scuola palombaristica viareggina, con a capo – indiscusso – quell’Alberto Gianni che legherà il suo nome a tante straordinarie imprese di recupero a profondità fino ad allora mai tenta-

te. Gianni fu il capo perché non era soltanto un grande palombaro, ma perché fu soprattutto un geniale innovatore, creatore di ordigni subacquei tutti tesi non solo a migliorare il lavoro sottomarino, ma a tutelare maggiormente la vita degli stessi palombari.

Alberto Gianni nacque a Viareggio il 26 aprile 1891 al n.28 di via della Costa (oggi via IV Novembre). Frequentò la scuola fino alla IV elementare; a 10 anni era mozzo a bordo della brigolletta *Guglielmo Augusta*. Ma per i registri della Capitaneria di Porto il suo primo imbarco “ufficiale”, sempre come mozzo, avvenne il 16 febbraio 1906 (15 anni) sul brigantino *Marignon*. Il 6 novembre 1908 lo troviamo sulla goletta *Nereo*; il 30 ottobre 1909 sul cutter *Ofelia*, quindi sul ver-gasecca (imbarcazione simile allo schooner)

*Domenico*. (Fig. 2).

Proprio su quest’ultima imbarcazione carica di tronchi di quercia, Gianni conobbe una delle tante insidie del mare. Un forte vento di levante scuoteva violentemente la barca quando, improvvisa, un’acalmia lasciò il *Domenico* in balia del mare grosso mandandolo alla deriva. Poi una benefica raffica di vento si abbatté sulle vele: l’imbarcazione era salva.

L’avventura passata mise il tarlo nella mente del Gianni. Possibile – si diceva – non trovare il mezzo di evitare questi pericolosi momenti sfruttando l’energia del mare in tempesta? Un anno dopo, su una piccola barca, Gianni provò il suo “motoecono-

mo” che dette risultati – come scrisse anche la *Domenica del Corriere* – molto soddisfacenti. Purtroppo, l’avvento dei motori a nafta montati sui velieri, mise in pensione anticipata la macchina del Gianni.

Dopo 10 anni di navigazione sui legni viareggini, venne il momento del militare. Gianni chiese ed ottenne di essere inviato alla Scuola palombari del Varignano, da dove nel 1912 ne uscì con il brevetto di “torpediniere scelto, minatore palombaro”. Venne imbarcato come palombaro sulla nave *Regina Elena*. Eravamo in piena guerra di Libia. A Bengasi riparò un danno all’incrociatore *Saint-Bon*, danno provocato dalla sua stessa ancora.

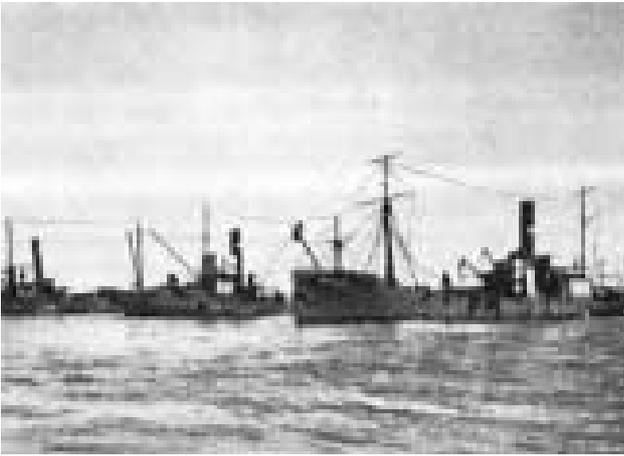


Fig. 3 - La flottiglia della So.Ri.Ma.. Si notano l'Artiglio, il Rostro e l'Arpione nelle acque di Camogli durante le operazioni di recupero del carico dai piroscafi Washington e Ravenna.

La prima guerra mondiale trovò il Gianni richiamato ed assegnato, come palombaro, all'Arsenale di La Spezia. In questo periodo un nostro sommergibile, l'S 3, con 40 uomini di equipaggio, colò a picco in 34 metri d'acqua fra le isole della Palmaria e del Tino. Gianni imbracò di poppa il sommergibile e lo fece sollevare con un grosso pontone. Per questa operazione Gianni rimase ben sette ore a quella profondità: era già un record. Purtroppo assorbì anche una quantità enorme di azoto e la sua vita era in pericolo. Colpito da embolia gassosa, rimase cinque giorni in ospedale fra la vita e la morte. Riuscì a venirne fuori, ma perse irrimediabilmente l'udito dall'orecchio destro. Quando si risvegliò, 40 marinai – salvi – gli si affollavano intorno.

Da quella terribile esperienza nacque in lui l'idea della cassa disazotatrice. In una officina della Darsena viareggina fece costruire una cabina di ferro sopportante almeno quattro atmosfere, munita di valvole per regolare l'introduzione dell'aria e la pressione costante di cui il palombaro reduce dall'immersione ha bisogno per recuperare lo stato di normalità.

La prima guerra mondiale era finita. Gianni tornò a Viareggio, ma la Darsena era deserta. Della flotta di velieri, che un tempo deteneva il primato nazionale, erano rimaste

poche barche e tutte malridotte. Nei cantieri non si lavorava più.

E' qui, da civile, che Gianni incontra altri palombari come Giovanni Francesconi (del 1889) e Guido Martinelli (del 1890), mentre facevano la fila davanti agli uffici degli armatori. In attesa di un imbarco (che non c'era) commentava con loro la precarietà della situazione. Gli sarebbe servita una barca e uno scafandro; purtroppo non avevano niente.

*Il destino li riunì invece in una morte violenta. Gianni saltò in aria con l'Artiglio il 7 dicembre 1930 davanti a Quiberon in Bretagna. Francesconi morì il 17 settembre 1940 durante un attacco aereo inglese mentre era al comando del rimorchiatore Salvatore I°; gli fu conferita la medaglia di bronzo al V.M.. Martinelli trovò la morte nel 1950 a Fiume Freddo sulle coste calabre: la manichetta dell'aria fu tranciata di netto dalle lamiere del relitto su cui stava lavorando.*

A Gianni fu proposto di recuperare il carico del Fert, affondato al largo di San Carlos de la Rapida, in acque spagnole. Il carico era formato



Fig. 4 - Alberto Gianni pronto ad immergersi con la torretta.



Fig. 5 - La torretta di Gianni, oggi monumento ai palombari dell'*Artiglio* in Darsena.

da ottomila bidoni di benzina e seimila tonnellate di acciaio in lingotti. Le condizioni erano chiare: il trenta per cento di quanto recuperato andava alla società assicuratrice, il resto a chi lo recuperava. Gianni, entusiasta per aver ricevuto anche un lauto anticipo, tornò a Viareggio e fondò con Giovanni Francesconi, una società di recuperi marittimi.

Qui c'è veramente la svolta. Dai piccoli lavori, soprattutto riparazioni, effettuati quasi artigianalmente, si passa ad una società di recuperi per lavori su vasta scala. Infatti, acquistarono a Barcellona un vecchio scafo da 230 tonnellate, il *Ramis Primero*, che dotarono di pompe per l'aria, bigli di sollevamento e quant'altro utile ad una nave-recuperi. Lo chiamarono *Nereide*. Era la fine del 1918. Due anni dopo, mentre il lavoro di recupero procedeva abbastanza speditamente, il *Nereide* prese fuoco. Il falò illuminò la notte,

poi il relitto si spense sui fondali sabbiosi vicino al *Fert* a 34 metri di profondità.

Un secondo *Nereide* da 180 tonnellate con motore a nafta venne costruito in Darsena dai cantieri di Giovanbattista Codecasa, detto "Tistino". Su questa barca Gianni usò per la prima volta l'attrezzo da lui concepito e realizzato nell'officina darsenotta di Assuero Baroni (che intanto era entrato a far parte della società di recuperi). Di fondamentale importanza era che nella "cassa disazotatrice" il palombaro poteva stare sdraiato su una brandina, anziché passare il suo tempo sott'acqua a varie profondità. Gianni non brevettò l'invenzione, così come non brevettò mai le molte altre innovazioni tecniche: la torretta d'esplorazione che poteva scendere a 300 metri di profondità, una lampada da 100 mila watt per illuminare il fondo, modifiche agli scafandri rigidi della Neufeld & Kuhnke di Kiel, benne dalle forme più disparate per scopi diversi, la sella sulla quale nello scafandro rigido posa a cavalcioni il palombaro, e tanti altri ritrovati. Queste invenzioni dovevano essere a disposizione di tutti, senza dover pagare royalty a nessuno. Il 16 marzo 1921 il secondo *Nereide* prese il mare dirigendosi al largo del Golfo di Oristano dove era affondato il *Cruz*, grosso vapore spagnolo carico di tessuti e pelli. Purtroppo anche il nuovo *Nereide* subì la sorte del primo: un ritorno di fiamma nel motore incendiò lo scafo che affondò in poche ore.

Tornati a Viareggio trovarono subito gente disposta ad entrare nella loro società di recuperi. Armarono una barca in ferro da 250 tonnellate con motore a vapore. Gianni la chiamò *Naiade*, come *Naiade* si chiamò la nuova società.

Il primo lavoro del *Naiade* (e l'ultimo) fu il recupero del bronzo e di altro materiale da una vec-

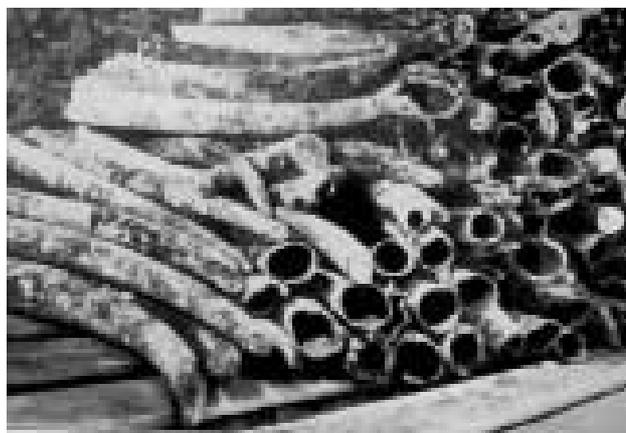


Fig. 6 - Avorio in zanne di elefante recuperato dal mercantile *Elisabethville*.

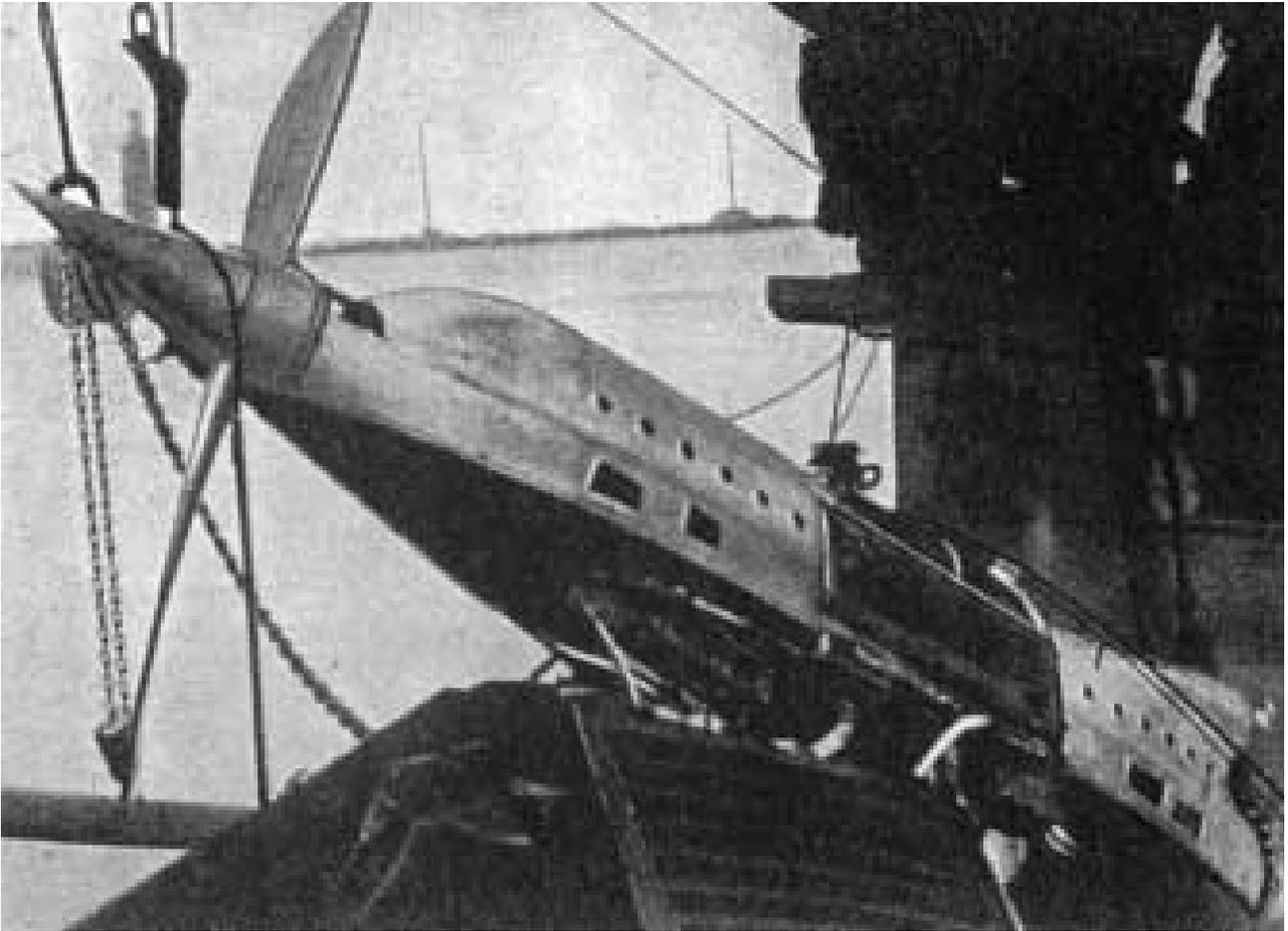


Fig. 7 - Il "Savoia-Marchetti S.65" recuperato nel Lago di Garda con il pilota maresciallo Tommaso dal Molin.

chia nave russa, la *Perisviet*, di 2000 tonnellate affondata subito fuori il Canale di Suez, durante il conflitto russo-giapponese. Su questa nave circolavano molte leggende: a bordo doveva esserci una grossa Madonna in oro massiccio e molte casse di sterline. Di tutto ciò i palombari viareggini non trovarono nulla, mentre nessuno aveva rimosso gli scheletri di duemila soldati che la nave custodiva come una grande bara. Recuperarono il bronzo che rivestiva il coronamento di poppa, le murate e la chiglia. Il 24 marzo 1927 l'avventura a Porto Said – con la vendita del bronzo ai mercanti inglesi e greci che avevano seguito il lavoro di recupero – era finita. Il *Naiade* fece ritorno a Viareggio.

Intanto il gruppo di palombari viareggini si era fatto conoscere ed apprezzare per il grande coraggio e per la perfetta conoscenza del mestiere. Gianni – l'abbiamo già detto – era un capo scuola. Intorno a lui si "facevano le ossa" nuove generazioni di palombari. Va subito detto che per Gianni il palombaro da recuperi è, senza mezze misure, un lavoratore sottomarino che non ha orari né cartellini da timbrare. "Per essere palombari – ripeteva spesso – bisogna essere prima di

tutto buoni marinai, carpentieri, fabbri, meccanici, calafati e non basta: poiché di tutti questi mestieri si deve avere anche il pallino. Tutto ciò che può capitare e capita laggiù, non è come tutto ciò che avviene alla luce del giorno".

E continuava: "a inchiodare un tampone e saper decidere se va meglio il bullone di un ribattino o la flangia in luogo dei due, laggiù sott'acqua non c'è che il palombaro, e tutti gli altri si fidano di lui....".

"Con lui si imparava davvero il mestiere", ripetevano ad una sola voce i tanti palombari che l'hanno conosciuto e che in seguito hanno contribuito a formare la più coraggiosa ed esperta compagine di palombari per recuperi subacquei a grande profondità che si ricordi a memoria d'uomo.

Lavorarono direttamente con lui o allievi di suoi precedenti allievi in una sequenza umana senza strappi, migliorando sempre – secondo le indicazioni del "Maestro" – il modo di lavorare sul fondo a vantaggio di un risparmio di tempo ma, soprattutto, a ridurre il più possibile i rischi di questo affascinante ma pericolosissimo lavoro.

Giovanni Francesconi, Guido Martinelli, Aristide Franceschi, Alberto Bargellini, Carlo Domenici,



Fig. 8 - Alberto Gianni con la cassaforte dell'*Egypt* appena recuperata.

Catone Bonuccelli, Mario Raffaelli, Raffaello Mancini, Donato e Fortunato Sodini, Giovanni Lenci, Enrico Petrucci, Augusto Falorni, Alessandro Guidi, Alvaro Della Latta, Ardito Biancalana, e tanti altri. Famosi in tutto il mondo per le loro imprese erano richiesti ovunque ci fosse bisogno di gente coraggiosa ed esperta. Nel 1927, la "Società Ricuperi Marittimi" (So.Ri.Ma.) di Genova, che era stata fondata l'anno prima, chiamò Gianni e gli altri per completare l'attrezzatura di una flottiglia destinata ad imprese fino a 70 metri d'acqua. Le navi – che poi divennero famose – erano l'*Artiglio*, il *Rostro*, il *Raffio* e l'*Arpione*. Successivamente si unirono anche il *Rampino* ed il *Rastrello*. (Fig.3). Con queste navi c'è la svolta definitiva nel futuro dei palombari viareggini nei recuperi a grande profondità. Si lavora nel Mediterraneo e in Atlantico. Si lasciano i vecchi scafandri semirigidi (o di gomma) e si impiegano quelli metallici (o rigidi) per grandi profondità, realizzati dalla Neufeld & Kuhnke. Ma soprattutto si utilizza la "Torretta" del Gianni che, successivamente modificata e perfezionata, sarà la vera protagonista degli abissi. (Figg. 4 e 5).

Molte le imprese: ne vorremmo

citare almeno qualcuna. Il riaggallamento del piroscampo *Lecco* affondato nel Lago di Como il 18 marzo 1927. Il carico di 12 tonnellate di avorio in zanne di elefante recuperato dal mercantile belga *Elisabethville*, 10 miglia a sud della Punta de l'Echelle dell'isola di Belle-Ile-in-mer sulle coste bretoni. (Fig.6). Il recupero dell'aereo e della salma del pilota Tommaso Dal Molin dalle acque del Lago di Garda il 30 gennaio 1930. (Fig. 7). E, grandiosa, la ricerca, il ritrovamento ed il recupero del tesoro dell'*Egypt*, che per quattro anni tenne impegnati i palombari viareggini al largo di Brest. (Fig. 8). L'impresa

dette fama universale a questi autentici eroi dei recuperi sottomarini. E tante altre, prima e dopo la seconda guerra mondiale.

Infine, la tragedia dell'*Artiglio 1°* che, dopo aver ritrovato il relitto dell'*Egypt*, saltò in aria al largo di Quiberon mentre tentava di liberare il passaggio al porto di Saint-Nazaire dal relitto del *Florence H*. Morirono nella sciagura Gianni, Franceschi e Bargellini, da tutti considerati i più grandi palombari di tutti i tempi. (Fig. 9).



Fig. 9 - I tre famosi palombari (da sinistra: Aristide Franceschi, Alberto Gianni e Alberto Bargellini), saltati in aria con l'*Artiglio* (7 dicembre 1930).