

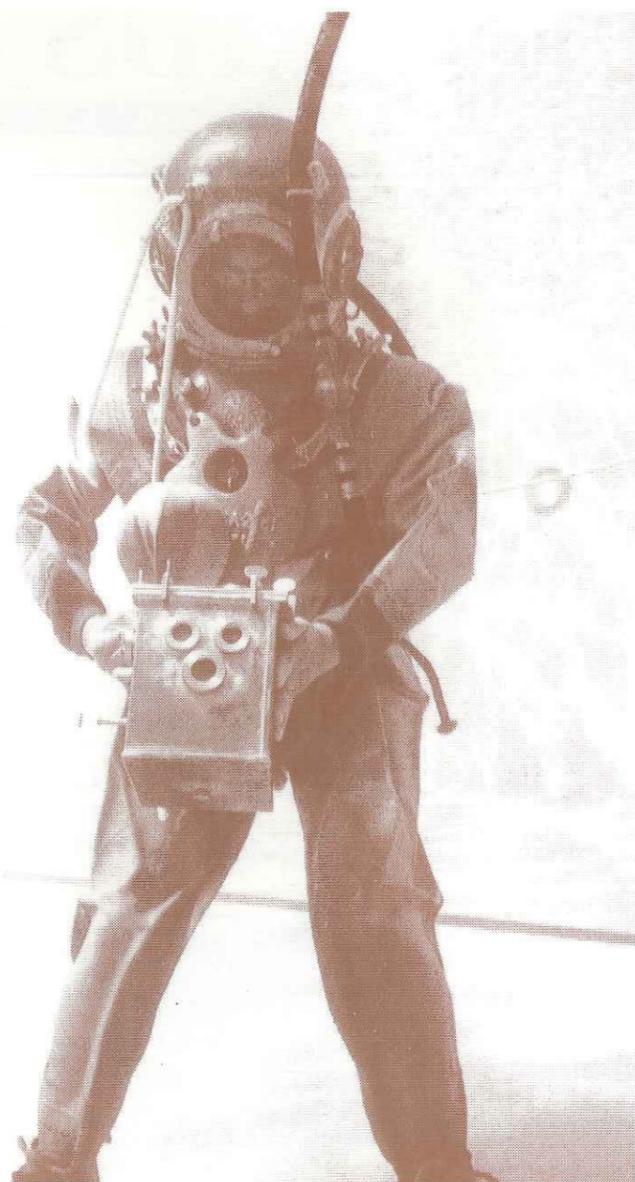
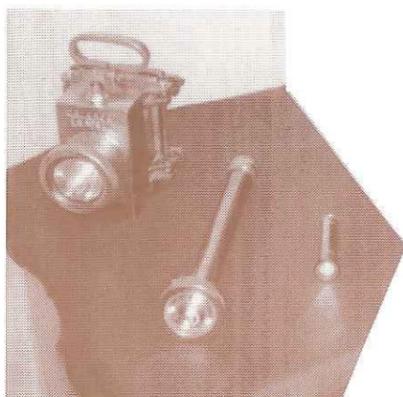
**FIGURA DECIMA.**

Altro effempio per ricuperare le merci, & altre robbe dalle naui affogate.

## L'ARTE DI RESTITUIRE A ROMA LA TRALASCIATA NAVIGAZIONE DEL SUO TEVERE

(Cornelius Meyer - 1685)

«Promuove la conoscenza della storia dell'immersione nella consapevolezza che la stessa è una parte importante e significativa dello sforzo tecnologico compiuto dai nostri avi, sulla strada del sapere umano».



**FORNITURA E/O RICOSTRUZIONE  
ANTICHE ATTREZZATURE DA  
PALOMBARO SU DISEGNI ORIGINALI  
MANUTENZIONI E REVISIONI:**

**PRO.GETTAZIONE  
TE.CNICHE  
C.OSTRUZIONI  
O.CEANOGRAFICHE e**

**SUB.ACQUEE s.n.c.**

LOC. LAGOSCURO - 19020 CEPARANA  
TEL. 0187/932264 - FAX 0187/934699

**ELMI  
POMPE  
LAMPADE  
VESTITI  
SCARPONI  
COLTELLI  
SOTTOMUTE**

## IL SECONDO CONVEGNO SULLA STORIA DELL'IMMERSIONE IN ITALIA

testo di Paolo Vistoli - foto di Franco Varetto

Quest'anno è stata la città di Viareggio che il 5 ottobre scorso ha ospitato l'annuale convegno della The Historical Diving Society, Italia, giunto alla sua seconda qualificata edizione.

Perché Viareggio? Perché a questa splendida città di mare sono indissolubilmente legate le gesta dei palombari dell'Artiglio, passati alla storia sia per l'impresa del recupero dell'oro dell'Egypt sia per la tragica fine di alcuni di loro sul relitto del Florence e questi palombari sono, ancor oggi, eletti a simbolo del lavoro subacqueo nel mondo.

Ed ecco quindi che con il patrocinio del Comune viareggino, l'ospitalità del Viareggio Yacht Centre, che ha messo a disposizione la sua splendida nuova sede, la collaborazione dell'Amministrazione di Lucca, della CCIAA di Viareggio, della Marina Militare, nonché la determinante collaborazione dell'Associazione Culturale "I Palombari dell'Artiglio", si è concretizzato il convegno al quale ha fatto da cornice una mostra fotografica che, attraverso la raccolta di documenti storici unici, esposti al pubblico per una settimana, ha voluto ripercorrere le gesta di quei coraggiosi uomini di mare.

La cornice storico-subacquea era completata da una esposizione di attrezzature per recuperi marittimi che, partendo dall'Artiglio, stavano a dimostrare l'evoluzione della tecnica dai primi anni del 900 ai nostri giorni.

Seguendo il programma la manifestazione si è aperta con il saluto agli intervenuti del vicepresidente e chairman del convegno, ing. Federico De Strobel, il quale ha tenuto poi anche la relazione introduttiva sulle origini del lavoro subacqueo. Molto applauditi poi, i saluti della M.O.V.M. prof. Luigi Ferraro, presi-

dente onorario HDS, Italia ed Award 1995.

Dopo il saluto ai convenuti dell'Assessore alla Cultura del Comune di Viareggio, due studenti dell'Istituto Nautico "Artiglio" di Viareggio, commentando a due voci una bella serie di diapositive hanno, succintamente ma esaurientemente, esposto al qualificato pubblico una loro ricerca storica sull'Artiglio I e II e sui recuperi subacquei effettuati all'epoca. In questo contesto il prof. Angelo Gianni, figlio del capo palombaro dell'Artiglio I, Alberto, tragicamente deceduto sul lavoro, toccato da ricordi familiari diretti, ha voluto entrare nell'argomento presentando "I palombari come uomini".

Il coffee-break delle 11,30 ha creato un simpatico



*I sei palombari che, durante il "2° convegno sulla storia dell'immersione in Italia", per il piacere loro e dei convenuti, hanno effettuato una immersione collettiva nel porto canale di Viareggio. Nella foto, da sx a dx: Paolo Vistoli, Riccardo Pepoli, Ezio Turci, Sergio Maggio, Anna Comiti, Nicola Erba.*

stacco, dopodiché i lavori sono ripresi con la consegna degli HDS, Italia Award 1996, massimo riconoscimento dell'associazione, assegnati quest'anno alla memoria di due antesignani del lavoro subacqueo: Roberto Galeazzi Senior (1882/1954) ed Alberto Gianni (1891/1930) i quali, con la loro genialità, contribuirono al successo dello storico recupero dell'oro dell'Egypt, un relitto giacente in 120 m. di profondità, quota che, all'epoca, rappresentava un limite estremo.

I due Award HDS, Italia 1996 sono stati consegnati: per Roberto Galeazzi, alle nipoti, signore Letizia e Valeria e, per Alberto Gianni, ai figli Angelo ed Iberico.

Sono stati poi presentati i nuovi soci onorari del-

### IN COPERTINA

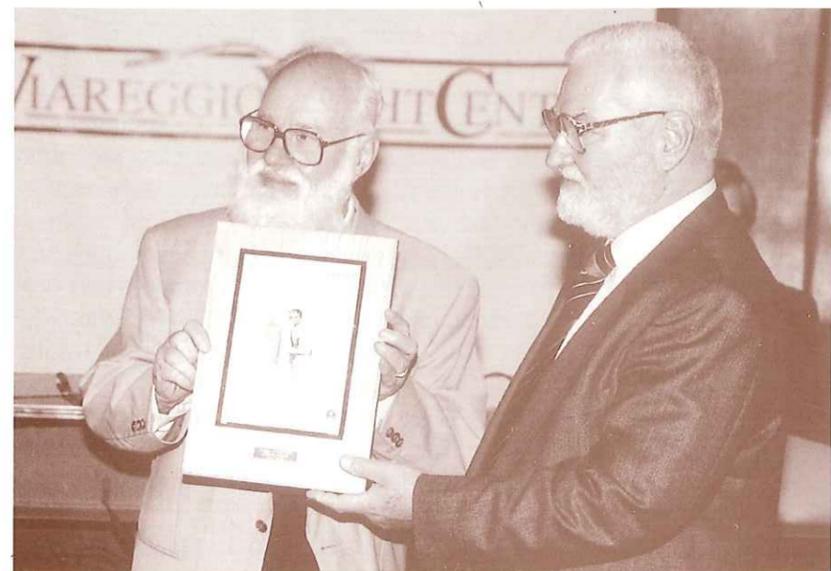
*Dall'opera di Cornelius Meyer "L'arte di restituire a Roma la tralasciata navigazione del suo Tevere" del 1685, è tratto questo disegno in cui l'autore, per la prima volta nel mondo dei lavori subacquei, descrive l'impiego di esplosivi per la demolizione delle navi affondate, al fine di ripristinare la navigazione ed agevolare il recupero di preziose merci attraverso l'impiego di operatori in campana.*



*Le signore Letizia e Valeria Galeazzi mentre ricevono dal presidente HDS l'Award HDS 1996, alla memoria del loro nonno Roberto Galeazzi Senior, fondatore della omonima società.*

*Le signore hanno poi fatto dono all'HDS, Italia di alcuni disegni originali del nonno per il costituendo museo della subacquea.*

*Durante il "2° convegno sulla storia dell'immersione in Italia" sono stati assegnati, quest'anno "alla memoria", i due Award HDS, Italia 1996 ad Alberto Gianni (capo palombaro dell'Artiglio) e Roberto Galeazzi sr. (fondatore dell'omonima ditta) per il loro indiscutibile contributo al lavoro subacqueo. Sono stati inoltre nominati soci onorari a vita: Alessandro Olschki e Folco Quilici. Nella foto da sx a dx: Faustolo Rambelli, Folco Quilici, Alessandro Olschki, Angelo e Iberico Gianni figli di Alberto, Luigi Ferraro tra le sorelle Letizia e Valeria Galeazzi figlie di Roberto jr., Federico De Strobel.*

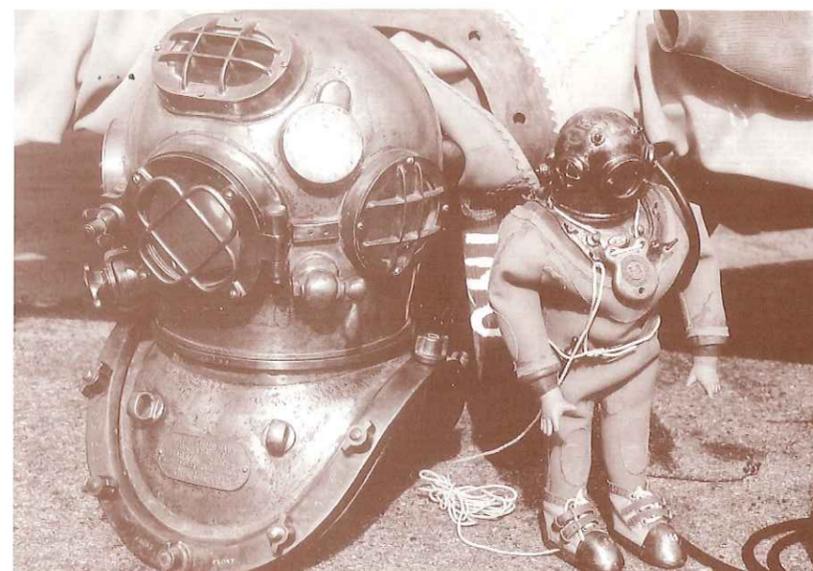


*Angelo ed Iberico Gianni, figli del capo palombaro dell'Artiglio Alberto, mostrano l'Award HDS 1996, consegnato loro dal vicepresidente HDS Federico De Strobel, alla memoria del loro padre in riconoscimento del suo reale contributo al lavoro subacqueo.*

*l'HDS: Alessandro Olschki e Folco Quilici. Nomi che certamente non hanno bisogno di presentazione alcuna fra i subacquei.*

*Con l'intervento dell'Assessore alla Cultura del Comune di Viareggio, dott.ssa Bertuccelli, è stata quindi ufficialmente inaugurata la mostra storico-fotografica, dopodiché il Sindaco di Viareggio ha offerto a tutti gli intervenuti un buffet al quale ha fatto immediato seguito, nelle acque del porto canale antistante la sede del convegno, una dimostrazione di un gruppo di sei palombari sportivi HDS, ravennati e genovesi, con una discesa collettiva alla presenza di numerose persone, di fotografi, nonché di alcuni vecchi e commossi palombari viareggini che hanno voluto posare con i "giovani".*

*I lavori sono poi ripresi nel primo pomeriggio con la relazione del C.te del Comsubin, C.D. Domenico Matarrese sui lavori di recupero in alto fondale effettuati dalla Marina Militare Italiana. È stata poi la volta della dott.ssa Francesca Giacché, socia HDS e ricercatrice storica, nipote di un palombaro spezzino, che ha sviluppato il tema degli interventi dei palombari civili italiani in Mediterraneo ed*



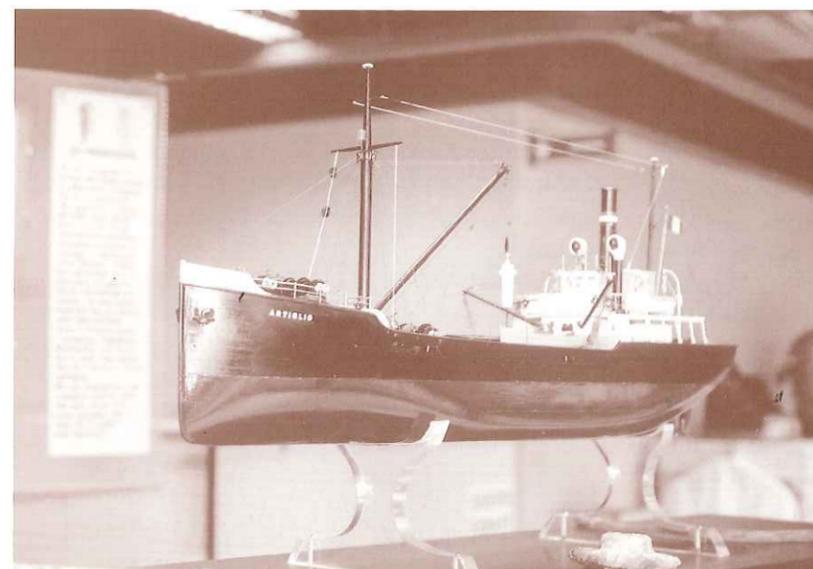
*Un bellissimo scafandro flessibile da palombaro in miniatura, perfetto anche nei minimi particolari, presente al meeting dei palombari sportivi durante il 2° convegno di Viareggio. Il modellino, costruito con indiscussa capacità, pazienza e conoscenza della materia da Giovanni Battistoni, è posto vicino ad un elmo Mark V - U.S. Navy di proprietà di Adriano Passeri, per avere l'idea delle sue esatte dimensioni.*

*in Atlantico.*

*Interessantissima è stata anche la relazione dell'ing. Francesco Lo Savio, anch'egli socio HDS, che ha relazionato sui lavori, da lui programmati e diretti, di recupero di tutti i fusti di piombo tetraetile dal relitto della Cavtat, che si inabissò nello stretto di Otranto in 90 m. di acqua.*

*Vera anteprima, l'ing. Giorgio Chimenti, responsabile nazionale del Settore Subacqueo VV.FF. e socio HDS, ha presentato un bellissimo filmato, realizzato con il loro Rov sul lavoro di recupero effettuato dalla soc. Rana di Ravenna su incarico del Ministero dell'Interno, nell'agosto scorso, del motopesca Nuovo N'Giolo, tragicamente affondato con il suo equipaggio, a sud di Lampedusa, a seguito di un tremendo fortunale. La squadra dei sommozzatori VV.FF., che operava di concerto con gli altofondalisti Rana, è più volte intervenuta sul relitto, posto alla profondità di 50 m., per i compiti istituzionali di sua competenza.*

*Il penultimo intervento è stato quello del prof. Eugenio Andri che ha presentato l'opera del padre, ing. palombaro del Genio Navale Armando che, con al suo*



*Il modellino dell'Artiglio, la nave che, ormeggiata in mare aperto su sei ancore, faceva da supporto ai palombari della SO.RI.MA, durante i loro lavori subacquei sia in basso fondale, con uso di scafandro flessibile, sia in alto fondale, con uso di scafandro rigido o torretta di osservazione. Il primo Artiglio, come si sa, affondò durante i lavori di rimozione del relitto del Florence, nel 1930.*

attivo oltre 1000 immersioni con lo scafandro, diresse per quattro anni il lavoro della squadra dei palombari impegnati nel recupero della corazzata Leonardo Da Vinci, affondata, per un sabotaggio, nel porto di Taranto nel 1916.

Ultimo relatore il socio HDS dott. Paolo Colantoni, geologo, che ha stigmatizzato la validità tecnica della ricerca e del lavoro scientifico-subacqueo in Italia.

Alle ore 17,00 circa, il chairman del convegno, ing. Federico De Strobel, con un saluto ed un arrivederci al prossimo convegno del 1997, dichiarava concluso il 2° Convegno sulla Storia della Immersione in Italia.

*Uno scafandro rigido Galeazzi, in mostra nella sala adiacente quella del convegno, simile a quello utilizzato dai palombari della SO.RI.MA nei loro vari lavori in alto fondale. Questo scafandro deriva direttamente dal modello tedesco della Neufeldt & Kuhnke che aveva molte più articolazioni e, quindi, possibilità di maggiori infiltrazioni. Galeazzi costruì questo modello apportando quelle modifiche, al modello tedesco, suggerite anche dal capo palombaro Alberto Gianni.*



## GIUSTI E MALAGAMBA

Nel n° 3 di HDS Notizie si riportava una pagina pubblicitaria della ditta Malagamba che, su un numero della rivista "Motonautica - vela e motore" del 1941 reclamizzava "il nuovo, istruttivo ed appassionante sport del nuoto" con i relativi attrezzi: la maschera Monogoggle ed i primi fucili subacquei a molla. Poiché di questa antica ditta non si sa nulla (così come tra qualche anno non si saprà nulla, o quasi, delle origini e della storia delle attuali ditte costruttrici di attrezzature subacquee se non vi si provvede ora in qualche modo) avevamo chiesto ai nostri soci-lettori di inviarci ogni e qualsiasi notizia in loro possesso relativa alla ditta Malagamba. Ebbene a tutt'oggi non abbiamo ricevuto alcuna notizia, segno evidente che le notizie in proposito sono ben poche, se non nulle. Qualcosa invece, ma proprio e solo "qualcosa", ce lo comunicano Duilio Marcante e Maria Teresa Muccioli dal loro libro "Storia delle attività sportive subacquee" - Editoriale Olim-

pia - 1986, apparso quindi un anno dopo la scomparsa di Marcante. Duilio e Maria Teresa, nel loro libro, nel capitolo dedicato a "la caccia subacquea a Genova", raccontano:

*"Questa ditta (che aveva sede al n. 11 di Via San Lorenzo), dopo una dimostrazione di caccia all'isolotto di Bergeggi, nel 1937 firma un accordo con Wilhem e Kramarenco - titolari del brevetto - per la concessione di commerciare in Italia il fucile subacqueo e l'occhiale Monogoggle. cessa poi l'attività nel 1943".*

Come vediamo la storia della ditta Malagamba è qui raccontata in sole sei righe e ci sembra veramente poco per chi, primo in Italia, si è dedicato al commercio delle attrezzature subacquee, seguito poi da Egidio Cressi, ormai da anni famosissimo in tutto il mondo (vedi HDS Notizie n. 3) e "fiore all'occhiello" di tutti noi italiani.

## ATTIVITÀ HDS, ITALIA

### "Eudi Show" - "Il palombaro sportivo"

Come riportato da tutte le riviste del settore, l'Eudi-Show 1996, svoltosi a Bologna nel novembre scorso, ha ottenuto un magnifico successo (si parla di circa 65.000/70.000 visitatori), tant'è che il dinamico Federico Galletti, "patron" della manifestazione, ha già riconfermato Bologna per l'Eudi 97 con maggiori spazi disponibili. Grazie all'ospitalità e cortesia di Federico, a cui rivolgiamo qui un pubblico ringraziamento, anche l'HDS, Italia ha potuto essere presente a Bologna con un suo stand in cui facevano bella mostra di sé: una pompa da palombaro, un vestito, alcuni elmi e caschi, vecchi libri, custodie per macchine fotografiche e grandi pannelli alle pareti. Riteniamo di aver ottenuto un ottimo successo valutando il numero delle persone che, incuriosite, si fermavano per ammirare e per chiedere spiegazioni. Il successo è stato poi completato dal riscontro positivo che Editoriale Olimpia ha avuto con la vendita del libro "Il palombaro sportivo", autore Faustolo Rambelli, i cui diritti d'autore saranno devoluti all'HDS.

*In basso: lo stand HDS, Italia all'Eudi-Show di novembre '96 a Bologna.*

*A sinistra:*

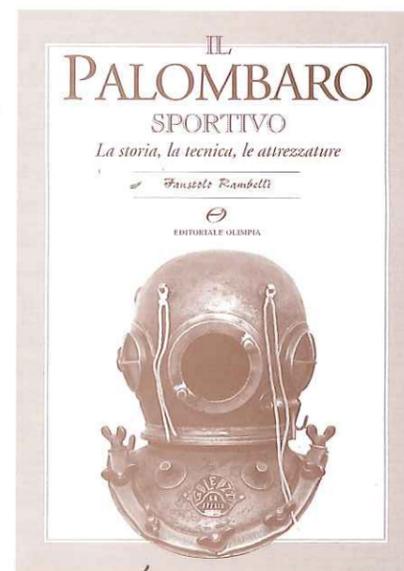
*copertina del libro "Il palombaro sportivo" che ripropone un'antica tecnologia ed un po' della nostra storia.*



per la conquista del mondo sommerso fino ai nostri giorni. Ringraziamo qui pubblicamente il Comune e l'Acquario per averci offerto questa opportunità di divulgazione della nostra attività.

### Palombaro sportivo

A metà novembre 96 si è svolto l'ultimo, per il 96, stage per "palombaro sportivo". Per il primo giorno le immersioni si sono effettuate nell'avanporto di Marina di Ravenna e per il secondo giorno, causa le proibitive condizioni meteomarine, presso la piscina comunale di Lugo (RA). Di questo ne ha beneficiato senz'altro il caro amico Pippo Cappellano (muta stagna tra i due palombari nella foto) che dovendo realizzare, assieme alla sua troupe, un servizio per la televisione, non ha certo avuto problemi di visibilità per le sue riprese subacquee. Allo stage hanno partecipato: Zannoni Marino (A nella foto), Cerri Simone (B), Costa Giancarlo (C), Panceri Massimo (D), che hanno assaporato il rito della vestizione e dell'antica arte nelle quattro immersioni programmate.



### HDS sarà presente a "Il mare a Milano"

Il Comune e l'Acquario di Milano stanno organizzando una manifestazione "Il mare a Milano" appunto, che si svolgerà dal 23 febbraio al 2 marzo prossimi. L'HDS, Italia è tra i collaboratori della manifestazione e vi parteciperà con una mostra itinerante di attrezzature storiche che molto probabilmente sarà ospitata presso il Museo della Scienza e della Tecnica dove si prevede che resterà aperta per non meno di un mese. Il nostro socio Andrea Ghisotti, inoltre, terrà una conferenza sulla storia della subacquea durante la quale verranno illustrate le fasi più significative vissute dall'uomo



# “CAVOUR” E LA MANICHETTA DI EDGARDO

Testo e fotografie di G. Ninì Cafiero

**Cronaca di un recupero famoso e d'un episodio a questo connesso che ebbe a protagonista un palombaro spezzino il quale “intravide il volto gelido della morte”.**

Un minimo di antefatto, prima di dare la parola ad altri. Nel 1979 avevo già pubblicato, per i tipi della Sei di Torino il mio primo libro sottomarino: *Vita da sub*, una raccolta di vicende personali che si sommano in una storia della nascita e dello sviluppo delle attività subacquee in Italia. Mi punse vaghezza di fare lo stesso per i palombari, stuzzicato dalla lettura de *I veri eroi degli abissi marini* di Desmond Young, pubblicato in Italia nel 1968 da Longanesi & C. con una memorabile prefazione di quel finissimo scrittore che fu Gianni Brera, giornalista sportivo.

Ci fu un pourparler con Mursia, ma alla fine non riuscii a convincere nessun editore che un libro sui palombari avrebbe avuto, come si dice?, un mercato. E così non lo scrissi e quindi non lo pubblicai. Nel frattempo, però, avevo cominciato a documentarmi, soprattutto con l'aiuto dell'indimenticabile ingegner Roberto Galeazzi, che già si era dimostrato una miniera di preziose informazioni sui pionieri della subacquea quando scrivevo *Vita da sub*. Ho ancora una scatola di cartone con le foto in bianco e nero e i documenti che raccolsi diciott'anni fa; sul dorso della scatola appiccicai un'etichetta con quello che consideravo un titolo provvisorio: *Testa di rame*. Tra quelle foto, e quei documenti, le immagini, scattate nella sua casa di La Spezia, di Edgardo Beverini, e le fotocopie delle pagine del quotidiano *Il piccolo*, di Trieste, con la cronaca del suo incidente e con quelle della causa del suo incidente.

Cominciamo da questa. *Il piccolo*, di un imprecisato giorno del 1952, fa il titolo seguente:

MENTRE SI STAVA SMANTELLANDO LA “CAVOUR”

**Il palombaro prigioniero sul fondo salvato dall'accorrere di un compagno**

*La manichetta d'aria era rimasta impigliata su un rottame*

L'articolo, senza firma (quindi l'altro cui cedo la parola era un ignoto cronista) cominciava così: «Attraverso il cristallo dello scafandro, il palombaro Edgardo Beverini, di 41 anni, imbarcato sulla nave-appoggio “Nazario Sauro”, ha intravisto ieri il volto gelido della morte. Il Beverini, alloggiato allo Scalo Legnami, in un baraccamento della ditta Vasi, della Spezia, per la quale lavora, usciva iermattina al largo del Cantiere San Marco dove, assieme a un collega, doveva provvedere al recupero di alcune parti della corazzata “Cavour”, semiaffondata in quello specchio d'acqua.

Il lavoro non ha presentato inciampi di sorta sino al tardo pomeriggio, e i due palombari si sono immersi numerose volte e sono ritornati a galla, tenuti sempre a vista dai colleghi che controllavano le immersioni dalla “Nazario Sauro”. L'operazione di recupero avveniva a trecento metri circa dalla banchina “Nicotina”, sul versante della Torre del Lloyd, a una profondità variabile dai 7 agli 8 metri. Verso le 17, durante una delle ultime immersioni - faceva già buio sul mare - è accaduto l'incidente nel quale il Beverini ha corso il rischio mortale. Operando sul fondo l'uomo si muoveva per localizzare il congegno da intaccare, quando, girandosi, la manichetta di gomma che lo collegava alla superficie e al dispositivo per l'immissione dell'aria, si è impigliata su un rottame; mossosi egli ancora d'un passo, ha provocato che il tubo si piegasse addirittura ad angolo retto, bloccando così l'entrata dell'aria. Nonostante la drammaticità del momento, il Beverini ha avuto la presenza di spirito di dare due o tre strattoni al cavo di collegamento con la “Nazario Sauro”, segnalando così, con quel muto e convenzionale linguaggio, ai colleghi ch'erano sulla nave, il pericolo che stava correndo. Gli uomini controllavano prontamente la bombola d'ossigeno, e l'immobilità delle lancette che indicano il rinnovarsi dell'aria, li convinceva che qualcosa di grave stava accadendo sul fondo marino. Gli uomini hanno segnalato l'anormale situazione al collega del Beverini, e costui lo ha



Edgardo Beverini, fotografato nel 1979 nella sua casa di La Spezia, mostra il tratto di manichetta piegato ad angolo retto che ha conservato in ricordo della sua brutta avventura. Alle sue spalle, sulla parete, le foto di quei giorni: i compagni, i relitti.

collegava alla superficie e al dispositivo per l'immissione dell'aria, si è impigliata su un rottame; mossosi egli ancora d'un passo, ha provocato che il tubo si piegasse addirittura ad angolo retto, bloccando così l'entrata dell'aria. Nonostante la drammaticità del momento, il Beverini ha avuto la presenza di spirito di dare due o tre strattoni al cavo di collegamento con la “Nazario Sauro”, segnalando così, con quel muto e convenzionale linguaggio, ai colleghi ch'erano sulla nave, il pericolo che stava correndo. Gli uomini controllavano prontamente la bombola d'ossigeno, e l'immobilità delle lancette che indicano il rinnovarsi dell'aria, li convinceva che qualcosa di grave stava accadendo sul fondo marino. Gli uomini hanno segnalato l'anormale situazione al collega del Beverini, e costui lo ha

immediatamente raggiunto. Ma, muovendosi per liberarlo, anche il secondo palombaro è rimasto uncinato sullo stesso rottame ed ha dovuto lottare non poco, impacciato com'era dallo scafandro e dal moto dell'acqua, per disincagliarsi e per poter aiutare l'amico. Liberatosi finalmente, l'uomo ha afferrato il Beverini ed ha incominciato ad azionare per risalire alla superficie. Il Beverini versava in stato di incoscienza per il lungo periodo trascorso senz'aria, ossia senza il rinnovo dell'aria. Gli uomini calcolano ch'egli sia rimasto in immersione per una decina di minuti respirando soltanto con il poco ossigeno rimasto in una parte della manichetta e nel corpo dello scafandro. Per consentirgli di respirare, i suoi amici hanno frantumato il cristallo dello scafandro liberandolo poi dell'intero involucro metallico e delle scarpe.

Vestito soltanto con la custodia di gomma, egli era stato adagiato su una barca a remi, che s'avviava subito verso la banchina. Durante l'intero tragitto, gli uomini gli hanno praticato la respirazione artificiale, mentre il comando della nave si metteva in contatto con la Torre del Lloyd chiedendo l'intervento della CRI.

Con l'autolettiga guidata dall'autista Piceni, il dott. Pellegrini e gli infermieri Reschitz e Emilio Degrassi accorrevano sul posto raggiungendo la banchina. Poiché dalla barca alla terraferma intercorreva uno spazio di due metri, gli uomini dell'equipaggio provvedevano a legarlo saldamente, il Beverini, con una fune, affidando un capo a coloro che sostavano sulla banchina, i quali hanno potuto così fargli superare la non indifferente distanza. Fatta azionare prontamente la bombola di ossigeno, il medico ordinava che al Beverini venisse tolta la veste di gomma, onde poter gli praticare delle iniezioni cardiotoniche indispensabili per rianimarlo. All'infortunato sono stati unti i polsi con del grasso, il che ha consentito ai suoi colleghi di sfilargli la custodia di gomma. Il medico allora gli ha praticato iniezioni di caffeina e tobelina, facendolo quindi adagiare sulla lettiga, che si è diretta verso l'Ospedale Maggiore. Durante il tragitto, mentre il Beverini invocava il collega che gli stava accanto e i congiunti, i sanitari hanno continuato a inalargli ossigeno, e il perfetto e tempestivo intervento ha fatto sì ch'egli giungesse all'ospedale in rassicuranti condizioni, sebbene l'incidente gli abbia provocato un edema polmo-



Edgardo Beverini, il primo a destra con le mani alla cintura, durante i tempi gloriosi, con i compagni di lavoro: palombari e guide.

lunghe di carico e quant'altro - si conficcarono nel fondo marino e sprofondarono sempre più sotto il peso - 23.000 tonnellate - della nave. Nel 1950 il ministero della Marina bandiva un concorso per l'aggiudicazione del relitto, il suo recupero e la demolizione. La gara fu vinta dalla Ditta Vasi di La Spezia e l'8 dicembre 1950 entrarono in azione i palombari del veliero Nazario Sauro, sotto la direzione di un “recuperatore” famoso, il cavalier Donato Sodini da Viareggio, veterano dell'Artiglio. Durante i lavori di smantellamento del relitto, del quale era rimasto utilizzabile soltanto l'acciaio, Edgardo Beverini fu coinvolto nell'incidente che abbiamo raccontato.

nare da asfissia. Il Beverini è stato accolto nel IV reparto medicina con prognosi di una decina di giorni». Fin qui la cronaca anonima del *Il piccolo* che ho trascritto fedelmente. Quando Edgardo Beverini, nel 1979, a 68 anni, mi raccontò questa storia di ventisette anni prima con parole sue, certamente non definì mai il suo vestito da palombaro “custodia di gomma”; né parlò di “bombola d'ossigeno” quale fonte d'aria per le sue immersioni; e non disse “fune” ma cima. Comunque, il racconto dell'ignoto cronista ha una sua indubbia efficacia, scandisce il dramma del palombaro, è ricco di particolari rivelatori sul modo di lavorare dei veri eroi degli abissi marini nei primi anni Cinquanta: l'alloggio in baracca, i soccorsi con la barca a remi, l'intervento della Croce Rossa. Sono trascorsi 45 anni da allora, sembrano quattro secoli. Solo i miei colleghi giornalisti non sono cambiati e continuano a confondere l'aria con l'ossigeno.

## I MISERI RESTI DELLA CORAZZATA

Il 12 novembre 1940 una squadriglia di aerosiluranti attaccò la flotta italiana alla fonda nel Mar Piccolo di Taranto: la corazzata Littorio affondò, la Duilio e la Cavour furono gravemente danneggiate. Nel 1942 quest'ultima fu trasferita a Trieste e ormeggiata nel bacino San Marco per essere rimessa in condizione di prendere nuovamente il mare. Proprio mentre stava per rientrare in servizio sotto la bandiera della RSI, nel febbraio del 1945, fu di nuovo duramente colpita dai bombardieri Alleati e si capovoltò. A causa del basso fondale le sovrastrutture - cannoni, plancia, bi-

ghi di carico e quant'altro - si conficcarono nel fondo marino e sprofondarono sempre più sotto il peso - 23.000 tonnellate - della nave. Nel 1950 il ministero della Marina bandiva un concorso per l'aggiudicazione del relitto, il suo recupero e la demolizione. La gara fu vinta dalla Ditta Vasi di La Spezia e l'8 dicembre 1950 entrarono in azione i palombari del veliero Nazario Sauro, sotto la direzione di un “recuperatore” famoso, il cavalier Donato Sodini da Viareggio, veterano dell'Artiglio. Durante i lavori di smantellamento del relitto, del quale era rimasto utilizzabile soltanto l'acciaio, Edgardo Beverini fu coinvolto nell'incidente che abbiamo raccontato.

# I DIAMANTI DELL'ELISABETHVILLE

di Claude Rabaut- libera traduzione di Faustolo Rambelli

Claude Rabaut è un membro fondatore del "Groupe d'Etudes et d'Archeologie Sous-Marine" di Morbihan. Nel 1995 ha scritto un libro "L'OR ET LA GRIFFE" (premio Robert De La Croix 1995) che riprende la storia dell'Artiglio in base alle novità scaturite anche dall'esplorazione del relitto della prima nave. Lo ringraziamo per averci inviato la seguente ricerca per il nostro HDS NOTIZIE che volentieri pubblichiamo.

L'Elisabethville è un piroscafo della Compagnie Belge Maritime che ha lasciato Matadi in direzione di Falmouth, il 18 agosto 1917.

Costruito nel 1910, a Glasgow, da Stephens & Son Ltd, ha una stazza di 7017 ton. per 126 m. di lunghezza e 17 di larghezza. Imbarca 140 passeggeri, 13 ufficiali e 160 membri d'equipaggio, in maggioranza africani. Alla partenza da Matadi il piroscafo è messo sotto l'autorità del c.te Lemans.

Malgrado i cannoni da 3 pollici, serviti da artiglieri della Royal Navy, la migliore difesa della nave resta la sua velocità, 15 nodi, ben superiore a quella degli U.Boots tedeschi. La nave fa scalo a Dakar poi, il 5 settembre 1917, a La Pallice dove imbarca 99 passeggeri e 500 tonnellate di merci, principalmente noci di cocco. Il c.te Lemans cede il comando al titolare del posto, C.te Georges Victor Dorchain rientrato dalla licenza. La presenza dei sommergibili sulla sua rotta è stata confermata dall'Alto Comando della Marina che da l'ordine a due cacciatorpedinieri di scortare il piroscafo belga.

Stranamente, il 6 settembre alle ore 5, la nave lascia La Pallice senza attendere questa scorta. A mezzogiorno Dorchain effettua una prova di abbandono nave mentre la nave è in vista delle coste di Belle Ile. Il comandante modifica poi la rotta Nord-Nord Est che seguiva, allontanandosi dalla costa. La rotta più sicura invece passa all'interno della baia di Quiberon.

Nel medesimo istante, dal ponte di comando del

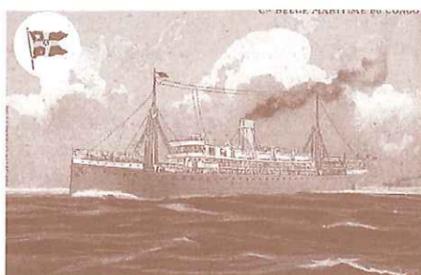
piroscafo belga, il c.te in seconda, Hiernaut, scorre un periscopio tradito dalla sua scia, che è molto vicino, avanti 150 m. per un quarto a babordo. È troppo tardi per fuggire, Dorchain tenta un abordaggio disperato ma la prua del piroscafo sbaglia di qualche metro la poppa del sottomarino.

L'UC 71 vira di 90 gradi e lancia il suo siluro dal tubo posteriore. Questo colpisce l'Elisabethville per tribordo, a metà della sala macchine, due metri sotto la linea di galleggiamento.

Alle 14h e 50', quando l'ultima lancia è messa in acqua, la nave ha già uno sbandamento di 50°. Nel fondo delle cale della nave giacciono 30 tonnellate d'avorio e quattro cofani postali contenenti 12 kg di diamanti per 12.770 carati. Degli assicuratori olandesi avrebbero, si diceva, versato per il carico 100.000 livree, pari a 2.5 milioni di franchi-oro.

Due anni prima dell'arrivo degli italiani nella baia di Quiberon, un francese, Alain Terme che dirigeva l'Unione des Entreprise Sous-Marine (U.E.S.-M.) aveva firmato nel maggio 1927, un contratto per l'esplorazione dell'Elisabethville, con la compagnia di assicurazione belga Charles Lejeune Ltd.

I primi tentativi di localizzare il relitto del piroscafo fallirono. La goletta a vapore Anemone, di proprietà della Società Generale d'Armamento Vallée aveva dovuto rinunciare nel settembre del 1927. Terme pensa allora alla SO.RI.MA. la cui fama aveva superato le frontiere. Un incontro Terme-Quaglia (proprietario della SO.RI.MA. n.d.r.) si svolge a Civitavecchia nell'inverno del 1927. I due uomini simpatizzano sempre più dal momento che il francese ha un favoloso asso nella sua manica: l'Egypt. Oltre all'Elisabethville Terme propone anche di sgomberare dai relitti la baia di Quiberon. I profitti potenziali del lavoro di sgombero non sono trascurabili. 305.000 franchi per il relitto del Kansan, 275.000 per quello del Ville D'Angere e 395.000 per il Florence H stanno così



APRIL ELISABETHVILLE  
3 SEPTEMBRE 1913



Carta del menù di bordo dell'Elisabethville del 3 settembre 1913 (collez. C. Rabaut).

per entrare nelle casse della SO.RI.MA..

A queste somme bisogna inoltre aggiungere quelle della vendita del carico e dei metalli degli scafi che diventano di proprietà dei recuperatori. Si prende allora la decisione di inviare, per la primavera del 1928, l'Artiglio ed il Rostro nella baia di Quiberon.

Fin dai primi bei giorni del maggio 1928 Terme, per la ricerca del relitto dell'Elisabethville, aveva fatto venire due navi che avevano segnalato diverse presunte posizioni del relitto ma, causa la mancanza di mezzi d'immersione, nessuna verifica era stata effettuata.

L'Artiglio sotto gli ordini del c.te Tommei (l'anno seguente sarà rimpiazzato dal c.te Giacomo Bertolotto), entra nella baia di Quiberon il 18 giugno 1928. Ormai tutti credono che il recupero non sarà che un affare di qualche giorno. Tre palombari: Aristide Franceschi, Alberto Bargellini e Alberto Gianni sono con il commendator Quaglia. Lo scafandro utilizzato è un modello semplificato del Neufeldt & Kuhnke, la metà delle articolazioni, fonte dei problemi di tenuta stagna, sono state eliminate.

La prima immersione di verifica nel fondo dell'Atlantico (visibilità limitata ad uno-due metri) scontenta un poco i palombari italiani. Gianni per poter ispezionare una superficie più grande possibile fa, prima, ruotare il bigo, poi tonneggiare il battello. Nulla, non si tratta che di una roccia isolata, nessuna traccia di ferraglia né di oggetti. L'Artiglio riprende il dragaggio. Il 26 giugno 1928 incoccia qualcosa. L'Elisabethville giace in due tronconi, la prua profondamente infangata. La poppa sporge dal fondo diritta verso la superficie. Alla prima immersione Gianni si trova a livello della rottura, all'altezza della sala macchine, in un dedalo di putrelle e di lamiere contorte.

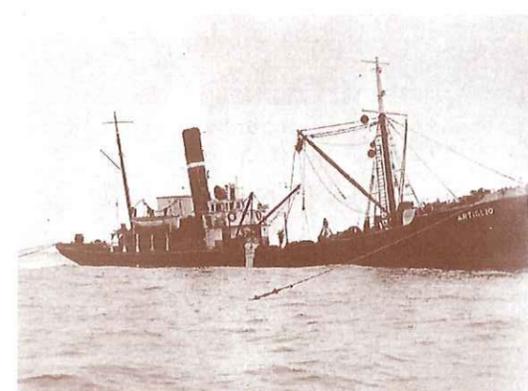
Il 29 giugno il vero lavoro può cominciare. L'Artiglio posiziona il campo di ormeggio, 6 boe ancorate a raggiera, ed al centro di queste, una settimana boa segna il punto preciso dove si deve effettuare l'immersione. Il piano di lavoro è teoricamente semplice. Dato che l'Elisabethville è cori-

cata su un fianco, con l'esplosivo si aprirà una larga breccia sulla fiancata, all'altezza della camera postale. Il palombaro guiderà poi, via telefono, le manovre del benna al fine di recuperare le agognate mercanzie.

Gli esplosivi (bristol) sono posti dentro tubi di acciaio legati tra di loro su un bastone. Lo scafandro deposita la carica nel punto scelto. Appena il palombaro è risalito un marinaio provoca il contatto elettrico sul detonatore al fulminato di mercurio.

È la torretta, realizzata in collaborazione con Roberto Galeazzi (il disegno di questa torretta è stato pubblicato nel n°2 di HDS Notizie, marzo 1996, pag.17) che ridiscende per valutare il risultato ed indicare la manovra successiva. Questa torretta era formata da "un cilindro verticale più alto di un uomo, rigonfiato nella parte superiore, dotato tutt'attorno di larghi oblò sporgenti come i rami di un albero tagliati vicino al tronco. Il palombaro si infilava in questo cilindro da un portello circolare posto sulla parte alta a cui era collegato un "cavo telefonico". A turno l'elettrocalamita e la benna

scendevano e staccavano pezzi di paratia. Il 3 luglio la benna deposita sul ponte oggetti appartenenti all'ufficio del commissario di bordo, una riga ed un porta penne intatti. Durante l'immersione successiva Gianni recupera una targa di cuoio inchiodata sulla porta della camera di sicurezza con l'iscrizione "Deposito dei valori". I palombari penetrano nel compartimento postale. Una prima cassa in legno recuperata che non contiene che granate da 75 mm, fa sorgere dei dubbi sull'identità del compartimento. Ma Gianni non ha dubbi, la targa proviene bell'e buona dal posto in cui la benna sta lavorando ora. I recuperi successivi ne danno ulteriore conferma: in mezzo ad altre casse granate, giacciono dei sacchi di posta. Durante i 5 lunghi giorni successivi, quei sacchi saranno i soli magri tesori che la camera postale consegnerà. I diamanti giacciono introvabili. Secondo le informazioni, le due cassette contenenti i diamanti erano poste in questa camera blindata che è stata vuotata senza successo. Alain Terme verifica ad Anversa le informazioni. Ma il comandante Dorchain è morto ed il coman-



L'Artiglio ormeggiato, in mare aperto, sul suo campo boe sta per iniziare il lavoro sul relitto dell'Elisabethville - 1929 (collez. U.E.S.M. - M.me Terme).

dante Lemans si è ritirato a Matadi. La Compagnie Belge Maritime du Congo, quanto a lei, non è in grado di fornire i piani dettagliati dell'Elisabethville. Il commissario di bordo e secondo ufficiale della nave, mr. Verraken che soprintese all'imbarco dei sacchi postali a Matadi (ma che non fece il viaggio) è in ferie. Egli riesce tuttavia ad interrogare il terzo ufficiale Meulenberghs. Costui conferma che i diamanti non sono stati chiusi nella cassaforte alla partenza, ma che si trovano nella infermeria. La camera postale, in ragione della sicurezza che offriva, era stata requisita per stoccarvi le munizioni dei cannoni. Alain Terme non ottiene però alcuna informazione sul come erano stati imbarcati i diamanti: se in sacchi, cassette di legno o di ferro.

Il nuovo obiettivo è pertanto la cassaforte del comandante, saldata alla parete della sua cabina. Se ci si immagina il relitto adagiato sul fianco di tribordo ( lato destro, n.d.r.), nel suo letto di melma, la cassaforte risulta sospesa a sei metri dalla parete inferiore. Sfondato il ponte superiore, Bargellini posiziona le ultime cariche sul tetto della cabina. L'esplosione fa precipitare le 5 tonnellate della preziosa cassaforte sul fondo del relitto. Alla fine

comunque, il 31 luglio, la benna issa a bordo la cassaforte gocciolante.

Terme, dopo il suo viaggio ad Anversa, è convinto che i diamanti non si trovino nella cassaforte e persuade Quaglia a non aprire per il momento la cassaforte, al fine di non distruggere il morale dell'equipaggio in caso di fallimento. Le immersioni riprendono, i palombari passano al setaccio la camera dei valori che non è altro che un ammasso di lamiere contorte dall'esplosivo.

Il 7 agosto la cassaforte è aperta. Non contiene che 4 livree d'oro, un piccolo pacchetto contenente delle banconote della Banca del Congo Belga in taglia di 5 franchi per un totale di 1870 franchi, e 80 centesimi di monete. La stampa non perdona agli italiani l'apertura, a porte chiuse, della famosa cassaforte e calunnie allusioni cominciano a circolare. L'Echo de Paris infatti pubblica:



L'equipaggio dell'Artiglio con il Commendator Quaglia (il terzo da sx con la cravatta), in una foto ricordo del 1930 poco prima della tragedia che si compirà in dicembre. È da notare la scritta sulla plancia "Memento Aude-re Semper" che è il significato che G. D'Annunzio, durante la prima guerra mondiale, diede della sigla "MAS", dei nostri mezzi d'assalto.

- "...Il mistero dell'Elisabethville: Saint Nazaire, 13 agosto. -.....il 7 agosto, durante la notte, la cassaforte è stata aperta, in mare aperto, senza la presenza di un ufficiale ministeriale.....Oltre ad un po' di soldi belgi e di oro, qualche pacchetto sigillato. Che cosa contenevano questi pacchetti sigillati? Perché, né mr. Terme direttore del servizio delle ricerche, né altre persone interessate al recupero, non assisterono a questa apertura? E perché, in seguito, dette persone non furono informate del risultato se non modo indiretto?

Il resto dell'estate è speso per il recupero delle 10 tonnellate di avorio. Malgrado questo avorio, che sarà venduto in Italia, l'impresa risulta un fallimento finanziario. Il 3 novembre, l'Artiglio cessa ogni attività e gli italiani rientrano a Genova.

I diamanti c'erano o non c'erano sull'Elisabethville? Quarantaquattro anni dopo questi fatti, 5 punti sono da approfondire:

- 1- non è provato che i diamanti fossero a bordo al momento del naufragio;
- 2- se erano effettivamente a bordo, nessuno può dire dove;
- 3- i locali (due possibilità) sono stati distrutti dagli italiani nel 1929;
- 4- il contratto di Terme è

senza valore legale;

5- i diamanti erano in effetti di poco valore.

1 - È certo che i diamanti sono stati imbarcati a Matadi, ma normalmente, allo scalo di La Pallice, la posta avrebbe dovuto essere sbarcata per raggiungere l'Inghilterra (i diamanti andavano a Liverpool) con la ferrovia ed il traghetto (che continuò a navigare normalmente durante tutte le ostilità). Era una soluzione molto più rapida visto che lo scalo a La Pallice era 5 giorni. Ciò che tuttavia avrebbe potuto giustificare una eccezione alla regola, era una certa diffidenza dei marittimi belgi verso i francesi nel 1917. In ogni modo i diamanti, in 4 o 5 cassette sono stati indubbiamente messi nei sacchi della posta raccomandata. La loro sorte, quindi, non è stata separata da quella dei sacchi della posta.

2 - Se è stabilito che i diamanti si trovavano nei sacchi postali, nessuno sa dove questi siano stati posti. Normalmente essi avrebbero dovuto essere nel locale della Posta, ma la SO.RI.MA. non li ha trovati. Mr Verraken ha confermato che sul piano di carico le munizioni non riempivano completamente la camera postale. I sacchi della posta, assieme ad i bagagli (accessibili durante il corso del viaggio), si trovavano senz'altro al loro posto nello spazio restante. Il problema è stato quello di aver trovato, nel 1929, dei sacchi postali stivati nella infermeria. Ora, contrariamente agli altri piroscafi di linea, l'Elisabethville non aveva l'infermeria. È pensabile che il luogo battezzato infermeria, al momento delle ricerche, dovesse essere l'insieme farmacia-cabina del medico, ossia due locali minuscoli non sufficientemente capaci per contenere tutti i sacchi della posta.

3a - La camera postale è stata sventrata dalla SO.RI.MA. con l'esplosivo, e così facendo il locale farmacia-medico, che si trovava nelle immediate vicinanze (a livello del ponte superiore) è stato distrutto.

3b - Se la SO.RI.MA. non ha trovato, nella camera postale, che delle cassette di munizioni, può darsi che i sacchi postali, più leggeri, siano stati allontanati o dalle esplosioni, oppure dalla benna, durante il lavoro di rimozione delle lamiere. In questo caso i diamanti potrebbero trovarsi o tutt'attorno al relitto, oppure sparsi all'interno di questo nel luogo ove la benna depositava i rottami.

4 - Charles Lejeune Ltd, non aveva il diritto di chiudere un contratto inerente i diamanti i cui proprietari erano sconosciuti. Il solo vantaggio del documento è che la sua presenza poteva ingannare le autorità locali dando ad una spedizione un aspetto di ufficialità. Altro vantaggio era che questo documento non sarebbe stato valido in giudizio, in quanto chi avesse recuperato i diamanti, al di fuori delle acque territoriali francesi, avrebbe potuto benissimo andarli a vendere e sdebitarsi in seguito, in privato, delle promesse fatte ad Alain Terme (10%) ed a Charles Lejeune (7,5%).

5 - Lo spedizioniere, la Forminiere, dichiarò nel 1927, che si trattava di diamanti industriali grezzi, provenienti da Tsikapa. È molto difficile, senza vederli, fare una stima di diamanti industriali, data la grande varietà di qualità, ma un mediatore di Anversa afferma che tali pietre possono valere non meno di 80 franchi belgi per carato, ossia 12.770 carati x 80 franchi belgi = 1.021.600 franchi belgi. Certo che i diamanti erano assicurati, si dice, per 20.000 £ del 1917 ma, anche se mr. Terme dice di ricordarsene, non esiste alcuna prova.

Il destinatario dei diamanti, che avrebbe dovuto essere indennizzato, è sconosciuto così come le compagnie di assicurazione che avrebbero coperto

il rischio. È conosciuto solo un mediatore, Charles Lejeune, onorevolmente conosciuto ad Anversa, ma che oggi ignora chi ha pagato e se qualcuno ha pagato (il dossier Elisabethville è andato al macero), così come i suoi predecessori l'ignoravano nel 1927! Infine il più grande enigma di questa storia, resta il mistero del siluramento dell'Elisabethville: fatalità o complotto?

L'ipotesi del complotto sembra confermata da

una lettera che ho trovato al Service Historique de la Marine National. Questa lettera è stata spedita il 28 settembre 1917, dal Commissario Speciale della Polizia Ferroviaria, al comandante della Marina di La Rochelle:

"Credo utile portare a vostra conoscenza, facendo tutte le necessarie riserve, la dichiarazione che mi ha fatto... Questa persona si trovava a bordo del piroscalo Elisabethville il 6 settembre, giorno della partenza di questo battello da La Pallice per Falmouth. Essa avrebbe avuto con il Commissario di bordo il seguente colloquio: "... Arrivederci sig. Commissario, al vostro prossimo scalo, fra tre settimane, non è vero?". Il Commissario avrebbe risposto: "Fra tre settimane forse no!"

Sorpreso il suo interlocutore ha allora esclamato: "voi scherzate".

Il Commissario ha replicato: "Noi saremo affondati domani pomeriggio".

Pensando che il Commissario avesse delle appren-



Fallito il recupero dei diamanti, l'Artiglio si dedicò al recupero delle zanne d'elefante che si trovavano nelle stive del relitto. Il ricavato della vendita di queste non fu comunque sufficiente a coprire le spese sostenute per la campagna di lavoro sull'Elisabethville (coll. V.E.S.M. - M.me Terme).

sioni pensando ad un possibile siluramento, la persona di cui vi parlo volendo risollevarlo il morale dell'ufficiale dell'Elisabethville gli ha detto: "Ah! se voi sarete affondati, ce ne saranno altri prima di voi".

Il Commissario ha replicato con queste sole parole. "Siamo stati avvertiti che saremo silurati domani". Quarantotto ore dopo, si viene a sapere, a La Pallice, del siluramento dell'Elisabethville a 20 miglia a sud di Belle Ile."

È vero che il racconto dell'ultimo viaggio dell'Elisabethville suscita degli inquietanti interrogativi:

a - Perché Dorchain non attese, a La Pallice, la scorta propositagli?

b - Perché si è trasgredito l'ordine di non rispondere ad alcuna chiamata T.S.F. di altre navi, escluso le navi da guerra alleate?

c - Che significato ha quella prova di abbandono nave due ore prima del naufragio? Il comandante del piroscalo si attendeva di essere silurato?

d - Saltzwedel, comandante del sommergibile, attendeva il piroscalo?

La lettera del 28 settembre risponde praticamente alle prime tre domande. Quanto alla quarta, nel racconto del comandante tedesco dell'UC 71, nulla permette di darvi una risposta affermativa.

Al contrario è certo che Saltzwedel non disponeva, con il suo mezzo, dell'arma che sarebbe stata impiegata per una tale missione. Tutto concorda per far pensare che la sua riuscita fu il frutto di una fortuna straordinaria. Si è allora giocato, come per il Lusitania, una diabolica "roulette russa"? E soprattutto, se fu un complotto, ha questo un rapporto con la presenza a bordo del prezioso carico? Disgraziatamente a questa domanda nessuno può rispondere.

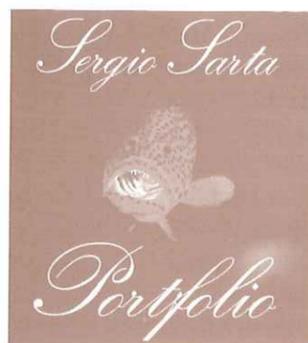
Alla fine resta un ultimo interrogativo che non possiamo non porci: gli italiani hanno trovato e recuperato clandestinamente i diamanti? La smentita poco convincente di Quaglia non è sufficiente a convincerci. La SO.RI.MA., comunque, non può essersi appropriata del tesoro dell'Elisabethville, primo perché se i palombari l'avessero trovato, non avrebbero potuto dissimularlo; secondo perché i mezzi impiegati impedivano che il recupero potesse avvenire di nascosto e, terzo, per la presenza a bordo di numerosi testimoni (più di venti membri d'equipaggio, Terme, il capitano Mainguy, Scott).

Lontani da tutte queste polemiche, Terme, Quaglia ed i suoi uomini stanno preparando il loro ritorno in Bretagna. La loro speranza è ormai laggiù, all'estremità di quella costa frastagliata e porta un nome: Egypt.

## NOTIZIE

### Antibes 1996

L'edizione del festival di Antibes 1996 è stata quasi monopolizzata dagli italiani che hanno avuto un grandissimo successo nei settori "stampe colore" con **Enzo Cicognani 1°**, **Enrico Amati 2°** e **Mariano Fiore 3°**; "diapositive" con **Claudio Bertasini 1°**; "bianco e nero" con **Settimio Cipriani 1°**; "diaporama" con **Domenico Drago e Enzo Cicognani ex equo**. Il volume Portfolio del socio HDS, Italia, **Sergio Sarta** ha vinto inoltre la palma d'oro nella sezione dedicata ai libri. A Sergio Sarta, a nome di tutti i soci HDS, desideriamo esprimere le nostre congratulazioni per un così pregevole successo, che va ad aggiungersi ai tanti da lui già collezionati.



### Victor De Sanctis

Forse ormai tutti sapranno della scomparsa dell'ing. De Sanctis. Per ricordarlo a chi lo conosceva ed ai giovani, a cui questo personaggio era forse poco noto, riportiamo il breve profilo che Luciano Tanini traccia di lui sulla rivista "Sub".

*Un attimo di silenzio per Victor De Sanctis.*

*Pistoiese, laureato in ingegneria al Politecnico di Torino, pallanuotista e fotografo, pensò e realizzò la prima macchina fotografica subacquea (è esposta al Museo nazionale del cinema di Torino) e divenne subacqueo di conseguenza. Girò numerosi documentari e filmati subacquei quando molti degli attuali foto-operatori non erano ancora nati, mostrando, insieme ad altri pionieri, le meraviglie dell'ambiente sottomarino e contribuendo a convertire generazioni di persone alla nostra entusiasmante attività. Da ingegnere subacqueo quale era, creò nel 1959 la SOS, dove per vent'anni ha progettato profonditàmetri e decompressimetri. Durante le riprese di "Un miliardo sotto il mare", nel 1965, conobbe Mayol e, intuendone le potenzialità, lo iniziò al profondismo in apnea. È stato presidente della commissione video della C.M.A.S. e ha continuato ad andare sott'acqua e a girare filmati fino a poco tempo fa. Già da diversi anni era tornato, solo, nella sua Pistoia, nella sua casa stracolma di diapositive, video, pellicole, musiche...*

## I CANNONI DEL VASA

di Giancarlo Costa

All'inizio del 1600 la nave comincia ad assumere una forma più moderna. Scomparso l'alto castello di prua, tipico della caracca, rimane il castello di poppa, riccamente decorato, pieno di dorature e di orpelli; un comandante non rinuncia facilmente ai simboli del potere. Aumentano le artiglierie e le navi più grandi tendono a divenire delle fortezze galleggianti, con file di cannoni sovrapposti che permettono un volume di fuoco fino ad allora mai immaginato. Architetti e costruttori navali si confrontano con un problema insolubile: più i cannoni sono in alto sul livello del mare, maggiore è la loro gittata, ma più sono in alto, il loro peso rende meno stabile la nave. Inoltre i portelli dei cannoni del ponte più basso sono a poco più di un metro e mezzo dal livello del mare, e durante la navigazione debbono essere ben chiusi, perché basta un po' di mare mosso, o una lieve sbandata della nave sotto raffica per rendere non solo inutilizzabili i cannoni, ma per trasformare i portelli in tante pericolose vie d'acqua.

In Europa infuria la guerra dei Trent'anni. Mai popoli civili si sono battuti tra di loro con tanto accanimento e tanta crudeltà. La ragione di tutto questo non è politica, né economica, ma squisitamente religiosa. Per trent'anni ci si scannerà a vicenda tra cattolici e protestanti, per il trionfo di quella che ciascuno ritiene la vera religione.

In Svezia Gustavo II Adolfo - protestante - stretto dalle truppe asburgiche - cattoliche - guidate dal Wallenstein, pensa ai ripari. Consapevole dell'importanza del ruolo della Marina (ignorato, pare, dal Wallenstein) ordina la costruzione di una potente flotta navale.

Uno dei suoi vascelli più importanti, il Vasa, 1.300 tons, e 64 cannoni, lascia il porto di Stoccolma il 10 agosto del 1628 per prepararsi ad entrare in azione. È domenica, sono circa le quattro del pomeriggio, in chiesa hanno cantato i vesperi, e la nave, varata appena un anno prima scivola elegantemente nelle acque del porto di Stoccolma sospinta da una lieve brezza sa SW. Le vele sono tutte spiegate, la bandiera con le tre corone d'oro della famiglia reale svedese sventola allegra sulla poppa riccamente decorata, i portelli dei due ponti sono tutti spalancati e le bocche da fuoco date fuori, come si conviene a una grande parata.

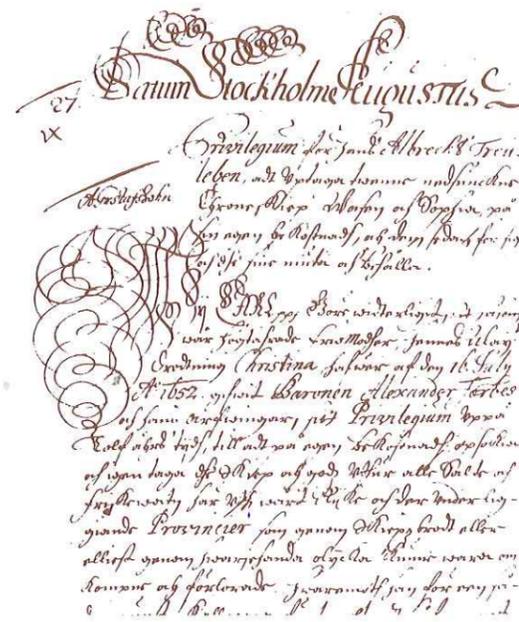
La nave ha percorso appena un centinaio di metri quando una improvvisa raffica di vento si abbatte sulla nave che si inclina leggermente sul fianco. L'acqua comincia a penetrare dai portelli dei cannoni del ponte inferiore, il Vasa si inclina, si arresta, si corica sulla superficie dell'acqua, e infine affonda sotto lo sguardo

incredulo e atterrito degli spettatori sulle rive. In pochi istanti giace a 32 metri di profondità sul fondo melmoso del porto, e nessuno ha mai saputo con esattezza quanti uomini ha trascinato con sé.

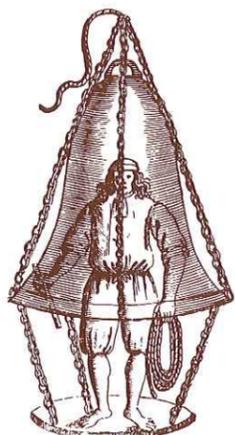
Il re vorrebbe recuperare la nave, di cui spunta l'albero maestro dalle acque del porto, ma specialisti svedesi e inglesi non riescono nell'intento, e tutto rimane così fino a che il tempo non fa sparire anche l'ultima vestigia della nave, quel pezzetto di albero che come una croce indica la tomba del Vasa e dei suoi marinai.

Le cose restarono così fino al 1663, quando alla corte di re Carlo XI (Gustavo Adolfo era morto eroicamente nella battaglia di Lutzen, solo quattro anni dopo la perdita del Vasa) si presentò un cittadino di origine germanica, Hans Albrekt von Treileben il quale propose al re di tentare il recupero, non della nave intera, ma dei suoi preziosi cannoni di bronzo che rappresentavano essi soli una vera fortuna. Il problema del recupero di pesanti cannoni assillava gli esperti fin da quando si era cominciato a imbarcare l'artiglieria sulle navi; la loro costruzione era costosissima, e quando per naufragio o per incidente finivano in acqua, non veniva lasciato nulla di intentato pur di recuperarli, a giudicare dai numerosi progetti di salvataggio giunti sino a noi. Carlo XI si lasciò convincere e gli concesse il privilegio di tentare l'operazione.

Von Treileben, coadiuvato da un tedesco, Andreas



Il privilegio (la licenza) concesso dal re di Svezia a von Treileben per il recupero dei cannoni del Vasa.



Campana del tipo usato da A. von Treileben sul relitto del Vasa nel 1663. Nell'anno successivo furono recuperati 53 cannoni.

Peckell, si mise all'opera e entro l'anno successivo la nave era stata localizzata ed iniziavano i lavori subacquei.

La tecnica dell'epoca conosceva solo due modi di immersione: primitivi scafandri con i quali ci si immergeva in apnea, o l'uso delle campane, già citate da Aristotele; la profondità del relitto imponeva l'uso di quest'ultime. La campana usata da von Treileben era di un tipo piuttosto piccolo, atta a contenere appena un uomo, era zavorrata con una grossa pietra agganciata con quattro catene al bordo della campana, e a 32 m. di profondità il volume d'aria presente al suo interno era meno di un quarto rispetto alla superficie, e lui e i suoi palombari operavano con l'acqua che gli arrivava alle spalle. Le acque del porto di Stoccolma sono - ed erano - oscure, torbide, gelide. Operando praticamente col solo tatto questi uomini uscivano in apnea a nuoto dalla campana, cercavano un cannone del peso tra una e due tonnellate, lo imbragavano, e lo facevano tirare su. Quando mancava loro l'aria rientravano nella campana, prendevano qualche boccata di aria viziata e proseguivano il loro lavoro. Per quanto possa sembrare incredibile non risulta che durante le operazioni di recupero si siano verificati gravi incidenti di decompressione o di intossicazione da CO<sub>2</sub>.

E tutto questo con il freddo paralizzante dell'acqua. Mute di gomma non esistevano, ma c'era una specie di vestito in spessa pelle sotto il quale si portavano vestiti di lana nel quale penetrava l'acqua, che restava per così dire imprigionata tra l'uomo e lo strato di pelle, si riscaldava (si fa sempre per dire) con il calore dell'uomo e quindi si formava una tenue barriera termica a parziale isolamento dal freddo dell'esterno.

Anche questo è un dettaglio che si stenta a credere se non esistessero le relazioni ufficiali dell'operazione negli Archivi Nazionali di Stoccolma: in questo modo a dir poco primitivo vennero portati in superficie 53 cannoni dei 64 che erano a bordo del Vasa, e che ave-

vano un peso totale di 71 tonnellate. Essi erano così suddivisi: 48 cannoni da 24 libbre; 8 cannoni da 3 libbre; 2 cannoncini da una libbra; 2 mortai da 62 libbre; 3 mortai da 35 libbre; un mortaio da 16 libbre. Naturalmente il peso in libbre sta a indicare il peso del proiettile, non del cannone; e una libbra equivale a circa 450 grammi.

L'impresa compiuta da Treileben ha qualcosa di eccezionale, di difficilmente credibile e forse di irripetibile, perché anche se si riproducesse la situazione originale di difficoltà, resterebbe il fatto indiscutibile che le nostre conoscenze sulle leggi della fisica e della fisiologia dell'immersione sono enormemente superiori a quelle del 1664. Lavoisier e Priestley dovevano ancora nascere, si ignorava non solo la composizione dell'aria, ma persino l'esistenza di un gas chiamato ossigeno e gli effetti dei vari gas sull'individuo quando è sottoposto a pressioni superiori a quella atmosferica.



Fotografia della campana di von Treileben "ricostruita" dalla Marina Svedese, che si trova (o si trovava) davanti all'ingresso del Museo Vasa a Stoccolma. Questa campana venne costruita in occasione dell'XI Congresso Internazionale delle Scienze Storiche, tenutosi a Stoccolma nell'agosto del 1960. Venne fatta una speciale dimostrazione dei lavori di recupero effettuati sul Vasa, e il comandante del Belos, Bo Cassel, della Marina Reale di Svezia, munito di radio e di televisione entrò in questa campana e con essa si immerse sul relitto del Vasa, descrivendo dal fondo del mare le difficoltà dei subacquei del XVII secolo. Per la costruzione di questa campana furono seguite con la massima scrupolosità le indicazioni di Francesco Negri, un prete italiano che trovandosi a Stoccolma nel 1663, ebbe occasione di assistere ai tentativi di recupero della nave e di descriverli nel suo libro "Viaggio Settentrionale" stampato a Padova nel 1700 (dalla guida "Le Vasa vaisseau du Roi - 1970 circa).

## LA BIBLIOTECA DELL'HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA

Facciamo seguito agli elenchi apparsi nei precedenti numeri del nostro giornale, per segnalare le ultime donazioni inviateci sia da soci che da esterni, che vanno ad arricchire la nostra biblioteca che ci auguriamo possa ancora aumentare con il contributo di tutti noi.

• Da Eugenio Andri, figlio dell'ing. palombaro del Genio Navale Armando che, dal 1916 per 4 anni, diresse il lavoro del gruppo dei palombari addetti al recupero della Leonardo da Vinci: il volume, scritto dal padre, "Recuperi navali in basso fondale" del 1979, Edizioni dell'Ateneo e Bizzardi.

• Da Francesco Faccia: il volume "I dominatori degli abissi" del 1943 che esalta alcuni episodi, veri comunque, accaduti ad alcuni palombari italiani dell'epoca.

• Da Franco Martini: il catalogo fotografico "Genova Graffiti - documenti ed immagini dal mondo della subacquea", edito nel 1987 in occasione di una mostra storica fotografica che fu organizzata a Genova.

• Dal Sub Tridente di Pesaro: il libretto "Il relitto di Pesaro detto 'Il galeone'" del 1996, che raccoglie i risultati delle ultime campagne di scavo effettuate sul relitto scoperto, alcuni anni fa, a ridosso di una delle scogliere antierosione poste davanti all'arenile di quella città.

• Da Faustolo Rambelli: il libro "Decima Mas - i mezzi d'assalto della Marina Italiana" del 1995 - Italia Editrice - quindi ultimo della serie, che ripercorre la storia dei mezzi d'assalto italiani, sia di superficie che subacquei, dalla prima alla seconda guerra mondiale.

• Da Francesco Cinelli: il volume "La posidonia oceanica" di cui è uno degli autori - edito da Rivista Marittima nel 1996 - che raccoglie tutti i dati relativi ad una campagna di studio sulla posidonia effettuato lungo le coste italiane, nell'ambito dell'Anno Europeo della Conservazione della Natura promosso dal Consiglio d'Europa. (Il volume - formato 17x24 cm - 272 pagg. - in italiano/inglese con diagrammi/foto/disegni, può essere ordinato direttamente a Rivista Marittima, Via Romeo Romei 5, 00136 Roma).

• Da Unesco Publishing: l'appena edito "Scientific diving - a general code of practice", che fa seguito alla prima edizione del 1990. (Il volume in formato A4, con 278 pagg., in lingua inglese, può essere ordinato

direttamente a Unesco Publishing, Cristina Laje, fax 0033.1.42.73.30.07).

• Da Vittorio Giuliani: n° 3 numeri della rivista "Storia del XX secolo" ott. - nov. - dic. 1995, dove in un ampio articolo in 3 puntate "Storia segreta sotto i mari" si racconta la storia di Eugenio Wolk ideatore dei nostri "uomini-gamma".

• Da Angelo Mojetta: il piccolo "Dizionario del subacqueo" di cui è l'autore, in cui abbiamo avuto il piacere di trovarvi inserito anche "HDS" con l'enunciazione dello scopo sociale della nostra società.

• Da Cesare Barnini: due scatoloni di libri i cui titoli saranno pubblicati nel prossimo numero.

### LIBRERIA DEL MARE A RAVENNA

Portiamo a conoscenza dei nostri lettori che da qualche tempo a Ravenna è stata aperta l'unica libreria della città dedicata unicamente a libri di acqua e di terra. Con la libreria "Mistral" (questo è il suo nome, posta in Via Salara n. 21 - tel. 0544/217888) l'HDS, Italia ha raggiunto un accordo per cui i soci HDS potranno beneficiare di particolari sconti sul prezzo di copertina dei libri.

### NUOVI SOCI HDS

Durante l'ultima riunione il Consiglio di Amministrazione della società ha accettato le domande di iscrizione di: **Sub Mariner snc** di La Spezia, **Marchioni Giacinto** di Pescara, **Vistoli Gian Pietro** di Ravenna, **Barone Bernardino** di Milano, **Reiner Maxine** di Firenze, **Panceri Massimo** di Milano, **Cerri Simone** di Borgomanero (NO), **Costa Giancarlo** di Milano, **Callieri Pierfrancesco** di Roma, **Accorimboni Giovanni** di Terni, **Benini Giovanni** di Ravenna, **Facchin Luigi** di Grisignano (VI), **Baretto Bruno** di Genova, **Martini Franco** di Genova, **Ruffini Gabriele** di Arezzo, **Ghisotti Andrea** di Milano. Inoltre, come detto, durante il convegno di Viareggio sono stati fatti "soci onorari": **Folco Quilici** di Roma ed **Alessandro Olschki** di Firenze. A nome della redazione e di tutti gli altri soci HDS desideriamo porgere ai nuovi arrivati un caloroso benvenuto ed un grazie sincero per la dimostrazione tangibile, a mezzo della propria adesione, di voler sostenere ed appoggiare la nostra società.

## Dr. Art Bachrach Literary Award

Dalla HDS, UK riceviamo la presente comunicazione che volentieri pubblichiamo. «La prima presentazione del "Dr. Art Bachrach Literary Award" è stata fatta dal dr. Art Bachrach in persona durante la cena dell'HDS che ha avuto luogo a Greenwich il 16 nov. 96. L'Award, che premia un importante e significativo contributo della letteratura alla storia del diving, pubblicata entro i due anni precedenti, è stato conferito al francese Daniel David per i suoi articoli sui pionieri francesi del diving del XIX e XX secolo: Lemaire D'Augerville, dr. Guillermet e George Commeinhes. Gli articoli che sono apparsi anche su "Historical Diving Time", sono il considerevole frutto di erudizione ed approfondite ricerche. L'Award consiste in una placca su cui appare in rilievo la campana del 1690 del dott. Edmund Halley, che sarà conservata dal vincitore per sempre. Durante la stessa serata è stato assegnato il "Reg Vallantine Award for Historical Diving Achievement" che premia quei lavori che sono, o che saranno, parte della storia del diving. L'Award può essere inoltre assegnato a coloro che contribuiscono alla conoscenza della storia del diving tramite spedizioni, progetti di ricerca o pubblicazioni. Quest'anno l'Award è stato assegnato al dr. John Bevan per il suo libro "The Infernal Diver" (vedi HDS n° 4 n.d.r.), che ricorda l'opera dei fratelli Deane per l'invenzione ed il susseguente uso del primo elmo da palombaro nel XIX secolo. L'Award è un duplicato a grandezza naturale del primo elmo dei fratelli Deane.



# NAUTIEK

STANDARD DIVING  
EQUIPMENT

Van Polanenpark 182,  
2241 R W Wassenaar,  
Holland.

Tel. (+) 31 70 511 47 40  
Fax (+) 31 70 517 83 96

**HDS NOTIZIE**  
Periodico della  
THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA

**Direttore Responsabile**  
ISABELLA VILLA

**Consiglio Direttivo**  
Faustolo Rambelli (presidente), Federico de Strobel (vicepresidente), Gian Paolo Vistoli (segretario), Gian Carlo Bartoli, Danilo Cedrone (consiglieri), Walter Cucchi, Riccardo Pepoli e Joy Steel (revisori dei conti).

**Redazione e sede sociale**  
via Barbiani, 13 - 48100 Ravenna - tel. e fax 0544/33210

Registrato presso il Trib. di Ravenna il 17/3/95

**Hanno collaborato a questo numero:**  
Paolo Vistoli, G. Nini Cafiero, Claude Rabaut, Giancarlo Costa.

Le opinioni espresse nei vari articoli rispettano le idee dei vari autori che possono non essere le stesse dell'HDS, ITALIA.

Tutto quanto qui pubblicato non può essere riprodotto senza autorizzazione dell'HDS, ITALIA.

Fotocomposizione: **Oasi Data**  
Stampa: Tecnostampa Ravenna  
via Fogliano, 4 - tel. 0544/404832



Premiata Ditta

## "Il Relitto"

di Nicola Fago  
fondata nel 1895

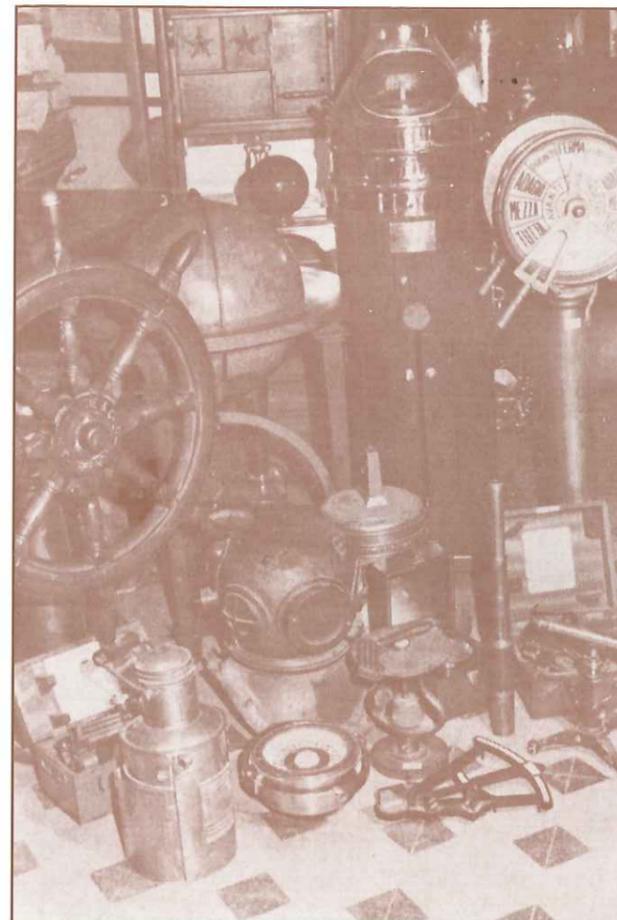
**DEMOLIZIONI,  
ARREDAMENTI  
E ANTIQUARIATO  
NAVALE**

19126 La Spezia (Italy)

Sede: Viale San Bartolomeo, 128  
(Marina del Canaletto)  
Tel. (0187) 502409

Succursale: Viale San Bartolomeo, 447  
Tel. (0187) 517295

Abitazione: Via Tino, 40  
Tel. (0187) 501071



# The Corsaro

di FAUSTO CARLETTI

**DEMOLIZIONI NAVALI  
MOBILI - ARREDAMENTI**

**ANTICHITÀ  
STRUMENTI NAUTICI  
LAMPADE - ACCESSORI**

19100 LA SPEZIA  
Viale S. Bartolomeo, 175/177  
Tel. (0187) 510190

### SCHEDA DI ISCRIZIONE

Desidero e chiedo di associarmi alla HDS, ITALIA di cui accetto Statuto e Regolamenti

Nome \_\_\_\_\_ Cod. Fisc. \_\_\_\_\_

Indirizzo \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_

Tel. ab. \_\_\_\_\_ Tel. uff. \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_

Professione \_\_\_\_\_

interesse nell'HDS, ITALIA \_\_\_\_\_

effettuo il pagamento della quota sociale come segue:

### CATEGORIA DI SOCIO (sbarrare)

	Socio ordinario		Socio sostenitore	
- Persona	<input type="checkbox"/> it. L.	100.000	<input type="checkbox"/> it. L.	500.000
- Istituzione	<input type="checkbox"/> it. L.	100.000	<input type="checkbox"/> it. L.	500.000
- Società	<input type="checkbox"/> it. L.	100.000	<input type="checkbox"/> it. L.	500.000

Quota associativa annuale (sbarrare):  
 Pagare a  Allegata  Pagata a vostra banca   
 Banca: THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA  
 Via G. B. Barbiani, 13  
 48100 Ravenna - Italy  
 Tel. 0544/33210 - Fax 0544/33210  
 Banca: Banca Popolare dell'Adriatico  
 Sede di Ravenna  
 ABI 5748 - CAB 13100  
 c/c n° 570621/5

Data \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

# AQUATICA®

EQUIPAGGIAMENTO SUBACQUEO PROFESSIONALE



DAL PALOMBARO ALLE PIU' MODERNE TECNOLOGIE DI IMMERSIONE

INTERSP RO

**Helle**  
ENGINEERING

**DEVCO**  
INGENIERIE

fibron BX

**HYBALL**

**HYTECH**

JOTRON

**NiteVider**  
Technical Lighting Systems

**STANLEY**

DIVE LINK



UNDERSEA



SI TECH

SEAFLEX

AMRON INTERNATIONAL

the AquaBeam



BENTHOS



DIVE DYNAMICS



MUTE STAGNE in gomma, in trilaminato, in neoprene, in poliuretano - SOTTOMUTA in pile, schiuma di PVC, thinsulate® - MASCHERE GRAN FACCIALE EXO 26 e AGA INTERSPIRO MK2 - mascheroni KMB 18-28 - ELMETTI SUPERLITE 17-27 - elmetto a flusso continuo AH3 - CINGHIAGGI PORTA ZAVORRA E BAIL OUT - sistemi di comunicazione via cavo - SISTEMI DI COMUNICAZIONE SENZA CAVO SSB - pingers - PANNELLI DI ALIMENTAZIONE/CONTROLLO - compressori alta e bassa pressione - OMBELICALI - vestiti e centraline per acqua calda - TAGLIO E SALDATURA SUBACQUEA - lancia termica - CAVO KERIE - fari subacquei a cavo - TORCE E STROBE LIGHTS - palloni da sollevamento fino a 35.000 Kg. - VEICOLI FILOGUIDATI - telecamere B/N, colore, LLL - UTENSILERIA OLEODINAMICA E CENTRALINE - sistemi anti-inquinamento - PRIME CUT - clampe dinamiche e magnetiche - PISTOLE SPARACHIODI - attrezzature militari specifiche - LUCI CHIMICHE - camere di decompressione - MANOMETRI DI PRECISIONE - scarpe zavorrate - SISTEMI FOTOGRAFICI - metal detectors - MAGNETOMETRI - analizzatori O2 e CO2 - B.I.B.S. OSSIGENO PER DDC - apparecchiature per NDT - RESINE EPOSSIDICHE SUBACQUEE - cemento da demolizione - SALT X - erogatori - JACKETS - coltelli - NASTRO ARGENTATO.

PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DI ATTREZZATURE ED IMPIANTI SPECIALI

**AQUATICA S.r.l.**

Via Bottenigo 147/A • 30175 MARGHERA • VE • Tel. 041 - 538 15 17 • Fax 041 - 538 15 31

FORNITURE DI ATTREZZATURE SUBACQUEE DA LAVORO, PER LA PROTEZIONE CIVILE E PER IMPIEGHI MILITARI.