

La rondine ferita

Testo di Pierpaolo Montali, foto di Mario Spagnoletti

Quella all'Hirondelle è un'immersione impegnativa. Ecco questo potrei dire, dopo averla compiuta e documentata con Mario e gli altri amici che hanno voluto accompagnarci nei quattro tentativi di riprendere le immagini che qui pubblichiamo.

Impegnativa per almeno altrettante quattro buone ragioni:

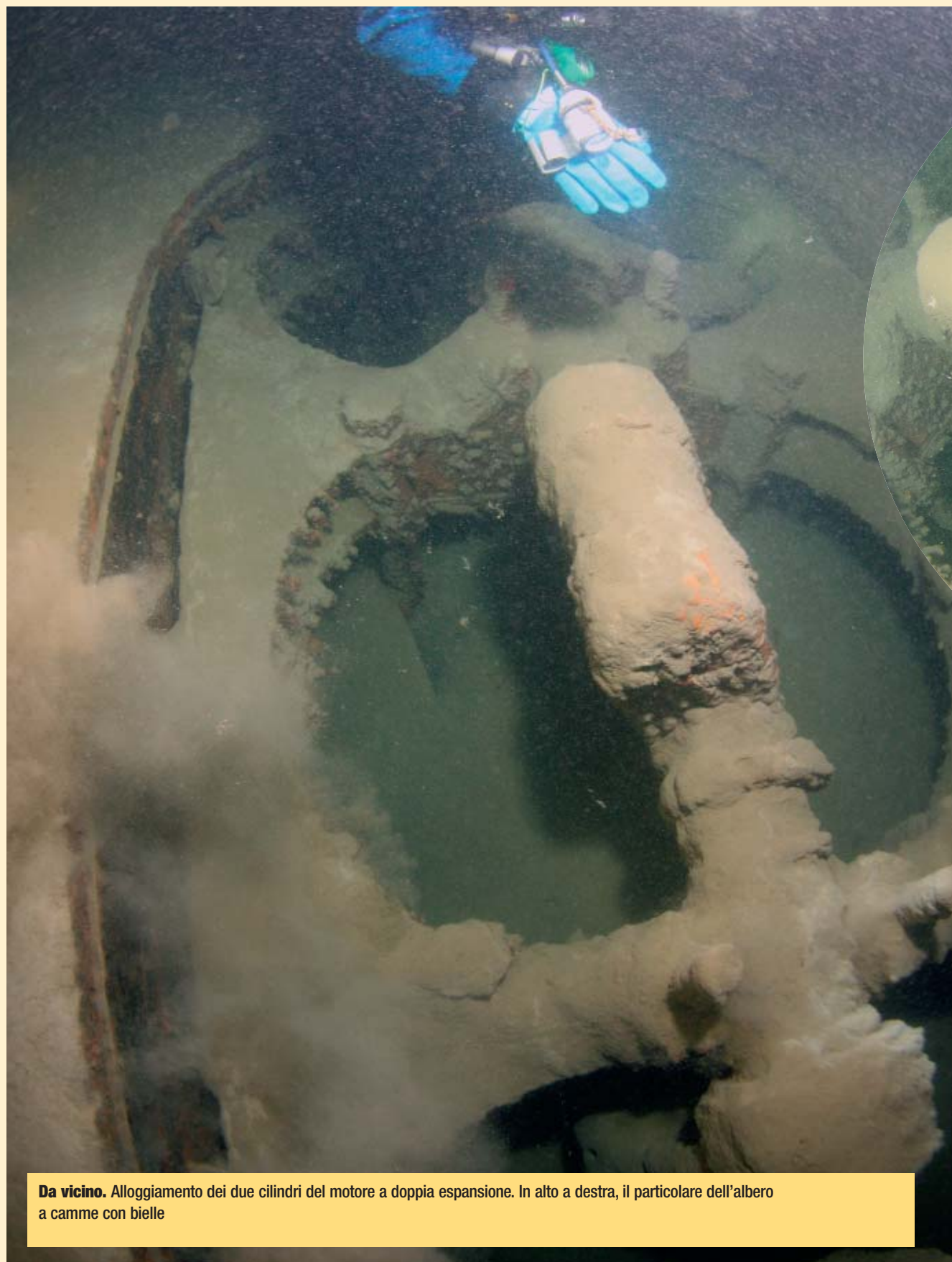
- 1) le temperature di aria ed acqua;
- 2) la logistica dell'immersione;
- 3) la visibilità nell'acqua (mai chiara);
- 4) la profondità di rispetto per un lago.

È tuttavia una bellissima immersione, per i medesimi motivi di cui sopra, riservata ad esperti ed appassionati sommozzatori, che sappiano allenarsi e prepararsi psicologicamente ▶

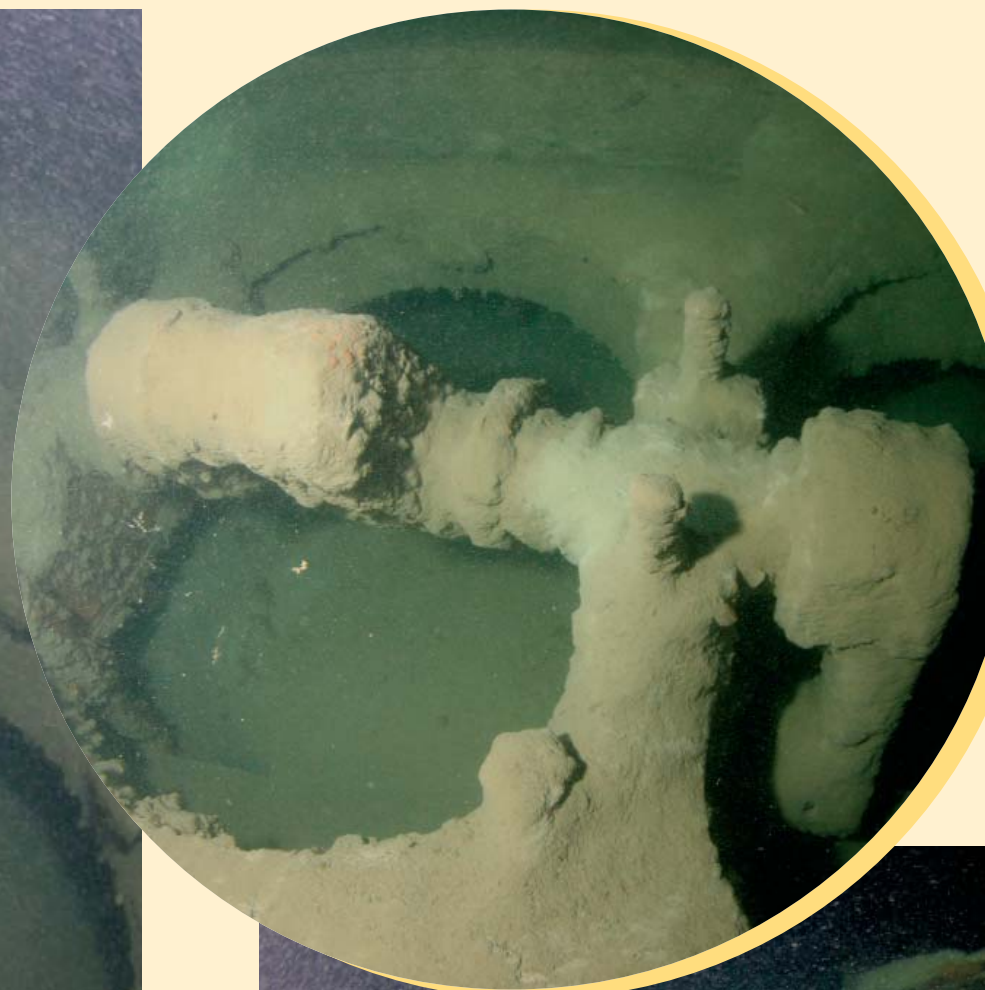
Storia dell'Hirondelle:
il primo battello a vapore
battente bandiera svizzera
naufragato nel lago
Lemano a causa
di un grave errore umano

A prua. Un
sommizzatore
sulla campana a
prua del relitto (la
campana è stata
rifatta). A sinistra,
le bitte di
ormeggio sulla
murata
di tribordo





Da vicino. Alloggiamento dei due cilindri del motore a doppia espansione. In alto a destra, il particolare dell'albero a camme con bielle



► al superamento delle difficoltà.

Tutto nasce dalla nostra ferrea volontà di documentare anche il terzo battello a vapore conosciuto ed affondato in un lago svizzero-francese. Dopo aver portato alla ribalta lo Jura a Costanza (servizio pubblicato sul numero di Subaqua di gennaio-febbraio, n.d.r.) e il France ad Annecy (servizio pubblicato sul numero di Subaqua di giugno, n.d.r.), volevamo a tutti i costi chiudere il trittico in bellezza con l'immersione più profonda su quello che, dei tre, era il battello più grosso e capace, nel nostro immaginario, di regalare le più intense emozioni.

L'Hirondelle era un battello a vapore del tipo a ponte raso con dimensioni di tipo rispettabili: 11 metri di larghezza e circa 52 di lunghezza. Il suo tiraggio dall'acqua, adattato ad un lago, era tuttavia mediocre: solo un metro e trenta. La propulsione era assicurata da una macchina a vapore verticale a due cilindri oscillanti che era in grado di sviluppare 65 cavalli nominali. L'Hirondelle poteva così caricare sino a ottocento passeggeri con una velocità massima di crociera di 23 km/h.

Nel 1821 il diplomatico americano Edward Church era giunto a Ginevra per lavoro ed aveva notato che non esisteva alcun vapore sul lago; lui considerava la Svizzera un Paese al centro dell'Europa libero e ingegnoso, ma ancora privo dei benefici della tecnica e della scienza. In altri stati, anche non lontani da quello ►

Pinneggiando. Una delle grosse cabine alloggiate sul ponte



► elvetico, i benefici della straordinaria scoperta di Robert Fulton, che avrebbe di lì a poco cambiato il modo di navigare, la caldaia a vapore montata su nave, erano già in programmazione esecutiva.

Church non tardò così a sottoporre alla autorità cantonali del Vaud e di Ginevra il progetto di introdurre la navigazione a vapore sul Lemano in assenza della ferrovia, in fase di costruzione, sui bordi del lago. Nel maggio del 1823 così il primo battello a vapore della storia del lago vedeva il suo varo con il nome di Guglielmo Tell I. Il 18 giugno del 1823 faceva poi il suo primo viaggio di linea dando inizio ad una sequenza di successi di pubblico e di viaggiatori davvero significativi. Sollecitato da tutte le parti per vendere il suo battello a vapore, Church alla fine cedette e il 15 agosto del 1824 un gruppo di imprenditori ginevrini acquistò il Guglielmo Tell I dando così vita alla Società del Battello a Vapore Guglielmo Tell I, giusto poco tempo prima dal varo del Winkelried I, secondo battello a vapore del lago Lemano.

In due anni ben quattro compagnie di navigazione nacquero dando vita ad un'accesa concorrenza tra di loro per la divisione del mercato dei trasporti di mercanzie e viaggiatori. Ancora nel 1855 le varie compagnie di navigazione, lontane dal confederarsi nella Compagnia Generale di Navigazione del lago di Ginevra e attendendo sempre l'arrivo della ferrovia sul bordo lago, promettevano ampi guadagni ai loro proprietari con l'aumento continuo dei viaggiatori. In quell'anno così la Société de l'Aigle et du Léman ordinò un nuovo battello a vapore ai cantieri Escher & Wyss di Zurigo capace di trasportare ben ottocento passeggeri che venne battezzato

Hirondelle (rondine) che fu la prima imbarcazione ad essere costruita interamente in Svizzera.

Per l'Hirondelle era prevista una chiglia in ferro, ma non essendo ancora terminata la ferrovia capace di trasportare materiali così ponderosi al cantiere di Zurigo è immaginabile pensare che essa rimase interamente in legno. Il battello lasciò dunque la darsena di costruzione il 27 agosto del 1856 per prendere servizio alla fine del mese seguente. Il 19 febbraio del 1857 ebbe il suo primo incidente: si andò a incagliare alla punta del Promenthoux nei pressi di Nyon, ma fu poi rimesso in seguito in grado di riprendere la sua navigazione. In generale, dall'ottobre del 1825, in cui si registrò la prima vittima (un passeggero del Guglielmo Tell I portato via da un'onda del lago), al dicembre del 1967, mese in cui si registrò l'ultimo incidente, si potrebbe dire che sul lago vi fosse una certa idoneità ad avere guai a causa dalla poca esperienza di navigazione delle maestranze di settore alle prese con macchine ben più grosse e nuove rispetto alla piccole imbarcazioni da pesca su cui si erano formate.

La tragedia

Il 10 giugno del 1862, dopo sei anni di navigazione regolare, l'Hirondelle partì alle otto del mattino da Ginevra per arrivare verso mezzogiorno nella cittadina di Vevey. Qualche minuto più tardi, con un tempo calmo e circa trecentocinquanta passeggeri a bordo, si trovò di fronte ad un'imbarcazione al largo della punta della Becque in località Tour de Peilz vicinissimo alla cittadina di Montreux. Per evitare una collisione disastrosa il timoniere si accostò

troppo alla riva e portò quindi lo scafo (non in ferro purtroppo) a collidere con le punte delle rocce affioranti e poco visibili. Si aprì una grossa falla non contenibile. Il comandante Hoffmann diede così l'ordine ai trecentocinquanta passeggeri a bordo di sbarcare, aiutati dai pescatori locali, compiendo le operazioni senza danno alcuno a bagagli e persone. La prora dell'imbarcazione si riempì d'acqua molto rapidamente e due ore più tardi, nonostante il sopraggiungere del vapore Simplon e del rimorchiatore Mercure, il suo livello era già giunto all'altezza dei tamburi.

Il primo rapporto sull'incidente, redatto dal prefetto Jean Roche al consigliere di stato Duplan, esprimeva la difficoltà dei soccorritori nell'individuare la falla sotto il piano dell'acqua affiorante che pareva entrare da sotto il locale macchine; egli scriveva che era convinto non vi fossero attrezzature idonee al salvataggio dell'imbarcazione arenatasi, pur sperando nell'arrivo degli ingegneri che due anni prima avevano salvato il Lèman III a Coppet. La causa dell'incidente era di tutta evidenza da riferirsi all'imprecisione del timoniere che non conosceva quella

parte di lago in quanto rimpiazzo temporaneo di chi avrebbe dovuto essere alla barra in quel momento. Ignorando le grida e i se-



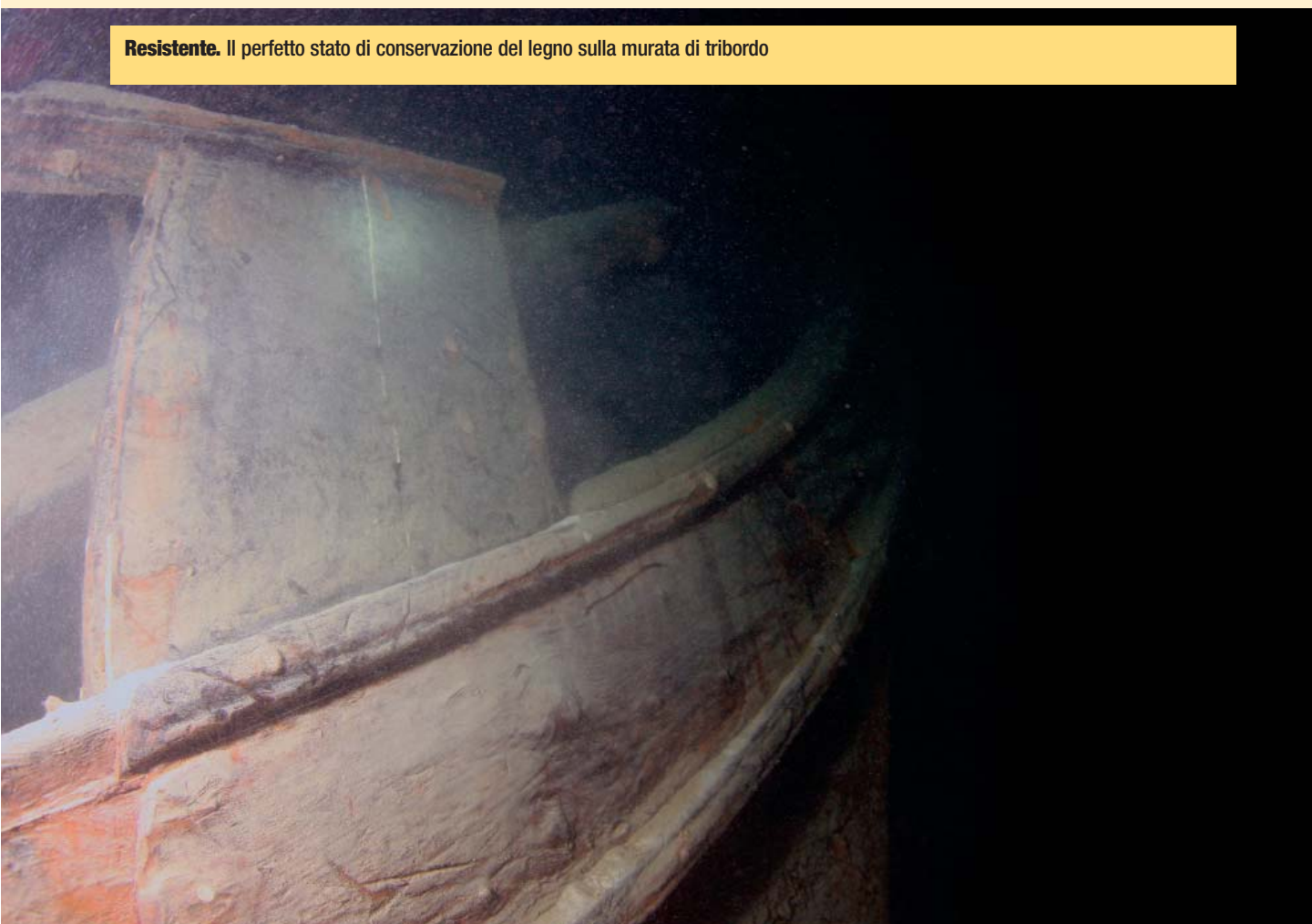
Danneggiato. Il fumaiolo caduto e arrugginito sul ponte

gnali dei battellieri locali, vedendosi contro l'imbarcazione contraria, finiva per manovrare ove le rocce affioranti producevano il disastroso danno definitivo; capitano e pilota infatti erano in quel momento impegnati a validare i circa trecento biglietti per Montreux e Clarens agli abitanti che rientravano dal mercato di Vevey. La prima relazione terminava con la poca convinzione del prefetto di vedere rimettere in pristino facilmente e integra l'imbarcazione.

Il secondo rapporto dell'autorità prefettizia del giorno seguente, appurava che fossero saliti a Vevey circa duecento passeggeri, da aggiungersi a quelli già presenti sull'Hirondelle, per un totale appunto di circa trecentocinquanta e che l'unica colpa del naufragio fosse da attribuirsi al timoniere sostituito di quello abituale, tal Visinand, che si era incaponito ad eseguire una manovra del tutto arbitraria e pur do-

vedo egli conoscere il lago per aver prestato servizio già da due anni sui battelli vapore Lemane e Mercure. La realtà, che appariva come una sorta di denuncia delle condizioni di lavoro disumane che le maestranze erano costrette ad affrontare, era che soltanto quattro persone di bordo quel giorno stavano governando un'imbarcazione tanto grande, invitando i nuovi ►

Resistente. Il perfetto stato di conservazione del legno sulla murata di tribordo



Da non perdere. L'innesto del grande albero con chiodi rifiniti a mano e incastro dei legni dei mastri d'ascia



Impressionante. Particolare di una cabina. A sinistra, i grossi tronchi incatenati sul ponte



► imbarcati a fare i biglietti ed aiutandoli anche a sistemare le merci negli appositi vani.

Visinand, dopo aver compreso le dimensioni del disastro e della sua conseguente responsabilità, si diede alla fuga dopo aver dismesso i panni dell'addetto alla navigazione. I passeggeri, tutti tratti in salvo con i relativi bagagli, non lamentarono disservizi, anzi lodarono la disponibilità del personale di bordo nel prestar soccorso. Il prefetto concludeva il suo secondo rapporto indicando al Consiglio di Stato che avrebbe fatto cercare e arrestare Visinand, visto alcuni giorni dopo a Ginevra.

I tentativi di recupero dell'Hirondelle si protrassero per un mese. Furono chiamati gli ingegneri del cantiere Escher Wyss & Cie di Zurigo che avevano costruito l'imbarcazione per dirigere i lavori. Si cominciò con il collocare dei grossi tronchi di pino di traverso sul ponte di coperta legati con grosse catene allo scafo; con l'ausilio di alcuni cric si pensava di rimettere in galleggiamento il battello a vapore, sollevandolo centimetro per centimetro, in modo da poterlo rimorchiare sino al più vicino bacino di carenaggio. Tuttavia le gravi deformazioni della chiglia si intuivano e fra di esse le peggiori si trovavano sotto l'alloggiamento delle grandi caldaie. In quindici giorni di lavori si riuscirono a portar fuori dall'acqua due metri di prua, lasciando intravedere ai più ottimisti il succes-

so totale dell'operazione.

La notte tra il 13 e il 14 luglio però una violenta ed inattesa tempesta sul lago ruppe gli ancoraggi fino a lì realizzati e devastò le barche d'appoggio accostate. All'alba non si vedevano emergere dall'acqua che i parapetti e i portabiti della poppa dell'Hirondelle. L'operazione di salvataggio a questo punto era divenuta impossibile con i mezzi di allora. Il mercoledì 29 luglio, dopo aver recuperato la poppa, che nel contempo si era staccata per cedimento strutturale dal resto del battello, i presenti videro quel che restava dell'Hirondelle inabissarsi per sempre tra i flutti. Sette anni più tardi un palombaro tentò invano di localizzare il relitto, nel contempo scivolato alle attuali quote sul pendio fangoso e scosceso sottostante. In quel tratto vi sono rilevanti fenomeni di correnti dovute allo spostamento delle acque del nascente Rodano, che prende vita proprio dal lago di Ginevra.



Dettagli. Particolare del longherone di chiglia a prua. In basso, la poderosa caldaia propulsiva ricoperta di limo

La difficoltosa immersione

Il lago Lemano conta 89 miliardi di mq d'acqua con una superficie piana di circa 580 chilometri quadrati. Il tempo di ricambio teorico delle acque è di undici anni e la sua massima profondità è di 309,7 metri. Noi abbiamo provato a compiere, sulla scorta delle indicazioni degli amici svizzeri, l'immersione dalla riva, in località appunto Tour de Peilz.

Non consiglieremmo però il tentativo a nessuno in autunno e in inverno, periodo in cui ci siamo stati noi: troppo frequenti i fenomeni meteorologici che rendono l'acqua davvero molto torbida e di conseguenza impossibile (o quasi) l'orientamento addirittura dei subacquei locali che frequentano il sito settimanalmente. In altro contesto differente da questo si sarebbero potute documentare le immagini di un'acqua davvero difficile, quale quella che abbiamo incontrato per ben tre volte.

Qual è allora l'interesse dato da un'immersione come quella sull'Hirondelle? Essenzialmente storico e documentativo. L'ultimo nostro tuffo pertanto è stato organizzato dalla barca, con partenza dal lato francese e con organizzazione del sempre valido amico Philippe del Club Savoie Plongé. Abbiamo effettuato tre tentativi da riva per riuscire a fare le fotografie e ognuno di essi ha avuto una sua differente tribolazione: dai -7°C esterni con nevicata, alla già descritta acqua lattiginosa, con una costanza di tre/quattro gradi in essa, sino alla nevicata prodigiosa al Passo del Gran S. Bernardo che ha imposto a Giorgio (l'autista del nostro gruppo) di diventare matto sui tornanti ghiacciati (l'immersione è stata effettuata lo scorso aprile, *n.d.r.*).

Ora siamo davanti alla maestà del lago e, naturalmente, piove con vento a raffiche che sollevano le acque normalmente placide, perché attendersi altro del resto? Saliamo sul gommone in ►





I sub sul relitto. La visibilità è purtroppo compromessa da ogni minimo movimento che solleva il limo

► otto. Troppi per la tipologia dell'immersione da fare e navighiamo per circa 20 minuti da una parte all'altra del lago, mentre un pallido sole primaverile si fa spazio tra i nubi minacciosi. Arrivati sul punto dell'immersione troviamo un'altra imbarcazione che ha già un pedagno sul sito; i nostri trasportatori attendono un istante per cercare l'intesa con i colleghi presenti sul posto. Gli altri desiderano mentre noi saremo portati su una boa poco più avanti con corpo morto ai venti metri, distante però dai quarantadue ove inizia a vedersi la prua dell'Hirondelle. Scendiamo in acqua per primi noi operatori foto-video, priorità doverosamente concordata con il diving. Sarà la svolta. Gabriele si lancia nell'oscurità alla ricerca del relitto, Mario ed io ad inseguirlo con le attrezzature luci e fotografiche pendenti a far da impaccio dopo lo stress della corrente di superficie. L'immersione, abbiamo detto, è resa difficile dalla scarsa o nulla visibilità sino ai 30/35 metri, oltre

che da un fondale che potrebbe e senza errore essere definito letteralmente di talco. Giunti ai 42 si vede ergersi dal fondo la prua maestosa del battello a vapore sommerso. Inutile, a nostro avviso, pensare di seguire il canalone di scivolamento che francesi e svizzeri citano in continuazione nei siti e nei vari briefing pre-immersione: o hai la fortuna di vedere bene in acqua (e non so quante volte l'anno possa capitare), o ti ci imbatti per caso. Occorre dire che si possono reperire in rete anche i riferimenti della bussola, ma che senza la minima conoscenza del sito, trovare il relitto da terra e da soli è impresa davvero troppo ardua (riuscitaci soltanto una volta, ma senza apparecchiature fotografiche purtroppo).

Arrivati sul relitto si è letteralmente presi dall'incanto dell'ambiente: la finta campana non più originale, ma pur sempre suggestiva, sulla propria, le fiancate con i resti delle balaustre, le due cabine con alloggiamenti delle ruote a pale, la passerella per i passeggeri posta di traverso sulle due medesime, i boccaporti del sottocoperta (in cui ci proviamo ad infilare invano poiché letteralmente colmi di sedimenti). Al fondo del relitto, verso i 60 metri, l'alloggiamento della caldaia con un albero a motore enorme, scoperto a mostrare cilindri e bielle, proprio come quello dello Jura a Costanza. Al termine dell'esplorazione della murata di dritta, la spaccatura della nave completamente insabbiata nel sedimento. La cosa più spettacolare però sono i grossi tronchi che furono posti di traverso sulla coperta del battello ed incatenati allo scafo e che scivolarono impotenti nell'oscurità quella mattina del 29 luglio del 1862.

Documentandomi nella stesura di questo articolo ho scoperto tuttavia che sul sito dell'immersione lavorarono per alcuni mesi, neanche troppi anni fa, i palombari del lago per liberarlo, con l'ausilio di idonea strumentazione professionale, dei detriti che lo ricoprivano da più di un secolo di immersione su un fondale alluvionale. Il relitto fu scoperto infatti, do-

po centoquattro anni di oblio, il 27 febbraio del 1966, per caso, come sempre accade in certuni frangenti, da quattro sommozzatori della Federazione Svizzera losannese; il primo a fotografare il relitto fu Beat Arnold il 30 dicembre del 1970, che pubblicò le fotografie sul foglio degli Avvisi di Losanna. Nell'articolo si vedono bene la figura della prua in legno con la Croce Federale intarsiata ed una rete da pesca (rimossa dai palombari) che l'avvolgeva.

Compiere l'immersione oggi senza l'ausilio di miscele ternarie appare non razionale. Chi scrive ha dato vita ad un'équipe di sommozzatori tutti aventi miscele ternarie in circuito chiuso ed aperto. I sommozzatori presenti nelle varie riprese sono stati: Margie Savio (CCR), Gabriele Paparo (CCR), Mario Spagnoletti (circuito aperto), Giovanni Nappi (circuito aperto), Giovanni Torracco (CCR), Giorgio Graglia (circuito aperto), Gherardo Biolla (circuito aperto), Pierpaolo Montali (CCR). ■