

Il tentato recupero del *Polluce* nel racconto di Cesare Laugier

Un'impresa impossibile pensata e organizzata da un nostromo livornese e descritta, nelle diverse fasi, da un testimone oculare.

di Giancarlo Molinari

Trattando il naufragio del *Polluce*, la volta scorsa, ci eravamo riservati di descrivere, in questo numero, i tentativi di recupero del relitto che furono effettuati nei mesi successivi all'affondamento avvenuto, lo ricordiamo, il 17 giugno 1841 al largo di Portolongone a seguito della collisione col piroscafo *Monigibello* che proveniva sulla rotta opposta.

Dei tentativi di recupero, condotti con grande impiego di mezzi e persone e con soluzioni davvero originali per quei tempi, c'è la testimonianza scritta di un "testimone oculare", l'allora Tenente Colonnello Conte Cesare De Laugier il quale, allo scopo di rifugiare agli ozi di una convalescenza, decise di vivere un'esperienza per lui tutta nuova partecipando di persona alla spedizione col compito di "stabilir la disciplina nella turba numerosa dei lavoratori e marinari".

Stimolato dall'amicizia col Direttore dei Piroscafi Sardi, sig. Agostino Guarmani, il 14.10.1841 si imbarcò a Livorno sul piroscafo *Dante* che effettuava il servizio di collegamento con l'Elba e giunse a Longone lo stesso giorno dopo sei ore di navigazione.

Qui ebbe modo di verificare che la messa a punto della macchina operativa non aveva ancora raggiunto il livello ottimale per tentare nuovamente la difficile, quanto impossibile, impresa.

Si è detto "tentare nuovamente" perché, per la verità una prima operazione di recupero, impostata nella fase progettuale alla metà di luglio, culminò il 15 settembre col sollevamento e conseguente spostamento del relitto per un tratto pari al doppio della sua lunghezza.

L'idea del recupero e del complesso progetto per concretizzarlo, venne a un nostromo della Regia Marina Toscana, il livornese Davide Giuntoli il quale riuscì a farlo approvare e finanziare alla Compagnia Rubattino proprietaria del *Polluce*.

Quali furono i mezzi, i materiali e i sistemi impiegati per imbracare il relitto, sollevarlo e tentarne il trasporto verso il porto di Longone?



Il gen. Cesare De Laugier

Per chiudere come in un rettangolo il *Polluce*, furono gettate attorno allo scafo, sul fondo in cui giaceva, le quattro catene A, B, C, e D (vedi disegno). Ciascuna catena aveva un capo sciolto e un anello entro cui passavano le cime delle catene che dovevano essere tirate a bordo dei bastimenti 1, 2, 3 e 4. Tali cime erano "raccomandate" ad un argano per mezzo di una pariglia e, nel caso questa non fosse bastata, con un'altra pariglia bloccata sopra il mulinello.

Altre quattro catene: I, L, M, N, dovevano essere tirate da bastimenti più piccoli, occorrendo minor forza.

Il peso del *Polluce* naufragato era calcolato in 400



EURIT S.p.A.
CHIMICA MINERARIA

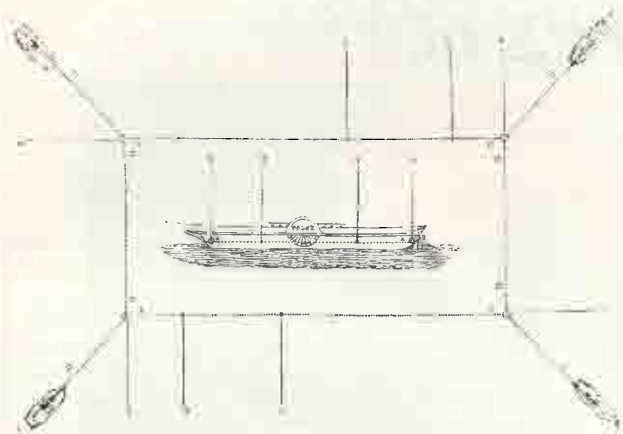
Società specializzata in trasporti da e per l'Elba mette a Vs. disposizione nel suo deposito di

PORTO AZZURRO

Loc. Buraccio
Tel. (0565) 940135 - 940156

- ★ Blocchetti in lapillo di ogni dimensione
- ★ Ghiaia per Giardini e Ville
- ★ Sabbia per costruzioni del Fiume Po

IL TENTATO RECUPERO DEL "POLLUCE"



tonn. circa, da cui ne andavano dedotte approssimativamente 100 per sottrazione del ferro e del legno sommersi e aggiunte altrettante per l'aderenza al fondale e per il "cumulo delle acque". Restavano, pertanto, invariate le 400 tonn. di peso da sostenere.

Potendo ottenere dai bastimenti 1, 2, 3 e 4 la forza di 80 tonn. ciascuno e da quelli più piccoli una forza di 45 tonn., sempre ciascuno, il totale su cui si poteva contare era una forza di sollevamento di 500 tonn..

Per stringere il piroscalo con le catene calate sul fondo, era compito dei bastimenti 1, 2, 3 e 4 tirare le quattro cime loro affidate le quali, scorrendo negli anelli, come in un nodo scorsoio, potevano rinserrarsi attorno allo scafo e così imbraccarlo.

Tirando le catene I, L, M e N e "lasciando in bando" le altre quattro, l'imbracatura poteva essere allentata qualora non fosse ben riuscita.

Altro mezzo per sciogliere l'imbracatura, o diminuire la tensione, era rappresentato dai cavi o *gherlini* 5, 6, 7 e 8 i quali erano legati al collo dell'anello e avevano il compito di farlo scorrere sulla catena.

In caso di maltempo o di interruzione dei lavori, le catene venivano allentate e adagiate sul fondo assicurando ciascuna cima a grossi cavi ancorati a boe galleggianti.

Il 15 settembre, dunque, tutto era pronto per tentare la "fatidica" impresa.

Facevano parte della spedizione i bastimenti: *Brig of London*, *Tom Jessen*, *Brig Horwood*, *Countess of Erol*; i brigantini Sardi: *Nostra Signora della Misericordia*, *Nostra Signora di Sant'Anna*, il brick *S. Giuseppe* e la bombarda *La Concezione*.

I capitani dei bastimenti, in una dichiarazione da loro sottoscritta, raccontarono così le fasi più emozionanti dell'impresa:

"alle ore una pomeridiane, essendo tutto pronto, incominciammo a veder virare gli argani di tutti i bastimenti e, dopo circa due ore di questo lavoro, osservammo con piacere che il battello era elevato e allora, con più zelo e coraggio, continuammo a virare, essendo grande il nostro contento, nel conoscere e vedere che il piroscalo era sospeso per circa quattro passa, ossia dodici braccia fiorentine.

Ottenuta questa favorevole operazione, il bravo nostromo David ordinò, all'istante, che i battelli a vapore Virgilio e Dante si portassero a dargli i rimburchi onde trasportarci in porto unitamente al sospeso battello, come fu eseguito"

Purtroppo i battelli incaricati di trainare verso il porto di Longone gli otto bastimenti col relitto imbracato, a causa delle correnti non riuscirono a mantenere l'allineamento ed, in particolare, il *Virgilio* si orientò verso Punta Calamita, fuori rotta.

Nel frattempo era giunta la notte e i capitani del *Dante* e *Virgilio*, nonostante le suppliche del nostromo David, vollero rientrare in porto e l'operazione fu quindi sospesa. Il carico venne restituito al fondale marino e anche i bastimenti rientrarono.

Il giorno successivo fu tentato ancora il recupero, ma invano perché la nuova posizione assunta dal relitto opponeva maggiori resistenze e difficoltà al sollevamento.

Fu organizzata una nuova spedizione, sempre con base operativa a Longone e questa volta vi prese parte un maggior numero di uomini e furono noleggiati altri bastimenti ritenuti più adatti allo scopo.

Il tempo spesso inclemente e la lentezza dell'allestimento delle operazioni rendevano sempre più improbabile la riuscita del recupero. A questi fattori vanno aggiunte le difficoltà tecniche dovute alla perdita di tre dei quattro *gherlini* che avevano il compito di regolare l'imbracatura.

L'ultimo tentativo venne condotto l'11 novembre 1841 con la partecipazione dei bastimenti: *Rosa*, *Laura*, *Tamigi*, *Jo Jessen*, *La Contessa d'Herol*, *Unione*, *Fortunato Lusignano* o *Imperiale*, *Horwood*. A trainare il *Dante* e il *Virgilio*.

Seguiamo le fasi finali nel racconto del De Laugier: *"Alle 8 1/2 ant. dell'11 le 8 polacche, cogli argani, comincian li sforzi: alle 2 pom. il mare recinto dai legni, si agita fortemente. Stesi David ed io sulla poppa della Rosa, palpitanti, David mi domanda che ore sono. Udito esser le 2, gioioso esclama: "Abbian vinto!". Mezz'ora dopo apparisce a fior d'acqua il trinchetto del Polluce! Esaltazione universale! David quasi vien meno dalla gioia: io sudo e palpito. Ad un tratto odesi forte stritolio! Impotenti le leve a sollevare lo sproportionato peso, sonosi fracassate! Non più sorretto, il piroscalo sparisce e ripiomba nel fondo del mare!!"*

□

AVVISO AGLI INSERZIONISTI

Volete migliorare la qualità grafica
delle vostre inserzioni?

Contattate l'Editore al 0586 - 401323