



Indice

Prefazione 7

CAPITOLO 1

Quando gli abissi erano ancora impenetrabili 9

CAPITOLO 2

La subacquea al tempo di Francesco Kalin 19

CAPITOLO 3

Tenacia e coraggio di un uomo lontano dalle cronache 23

CAPITOLO 4

L'officina dei sogni subacquei 35

CAPITOLO 5

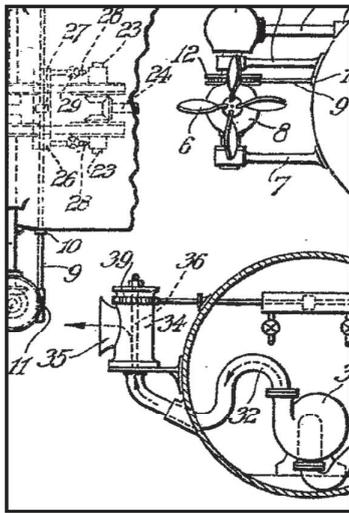
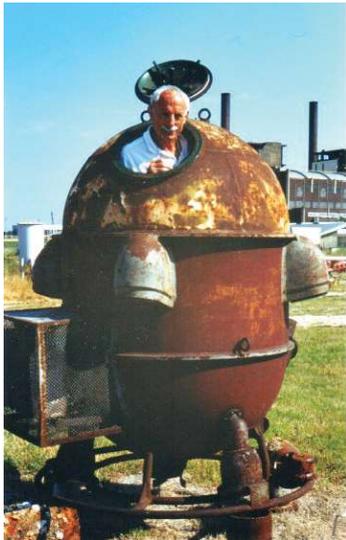
Il "sottomarino Kalin", un apparecchio molto speciale 45

CAPITOLO 6

Un' invenzione umanitaria 57

Nelle immagini

Ritratto di Kalin; l'ingegnere nella sua officina; Kalin sulla sua motonave con la sua famiglia.



CAPITOLO 7

Un progetto di recupero per le navi di Nemi 65

CAPITOLO 8

Un insolito capitano nel cuore di Milano .. 73

CAPITOLO 9

Il prezzo della conquista tecnologica 87

CAPITOLO 10

Alla ricerca del relitto in fondo al lago 99

Appendice documentaria I I I

Ringraziamenti I 43

Elenco fonti iconografiche I 45

Bibliografia I 47

Nelle immagini

Torretta butoscopica di Kalin prima del restauro; disegno di apparecchio subacqueo; elmo Galeazzi proveniente dalla Vittoria Milano II; articolo di cronaca sul II Congresso Adriatico Nazionale.

A pag. 8

Veduta di Gravedona. Al centro la Chiesa di Santa Maria del Tiglio. Fotografia di Luca Gastoldi. Archivio privato DG Produzioni.

Prefazione

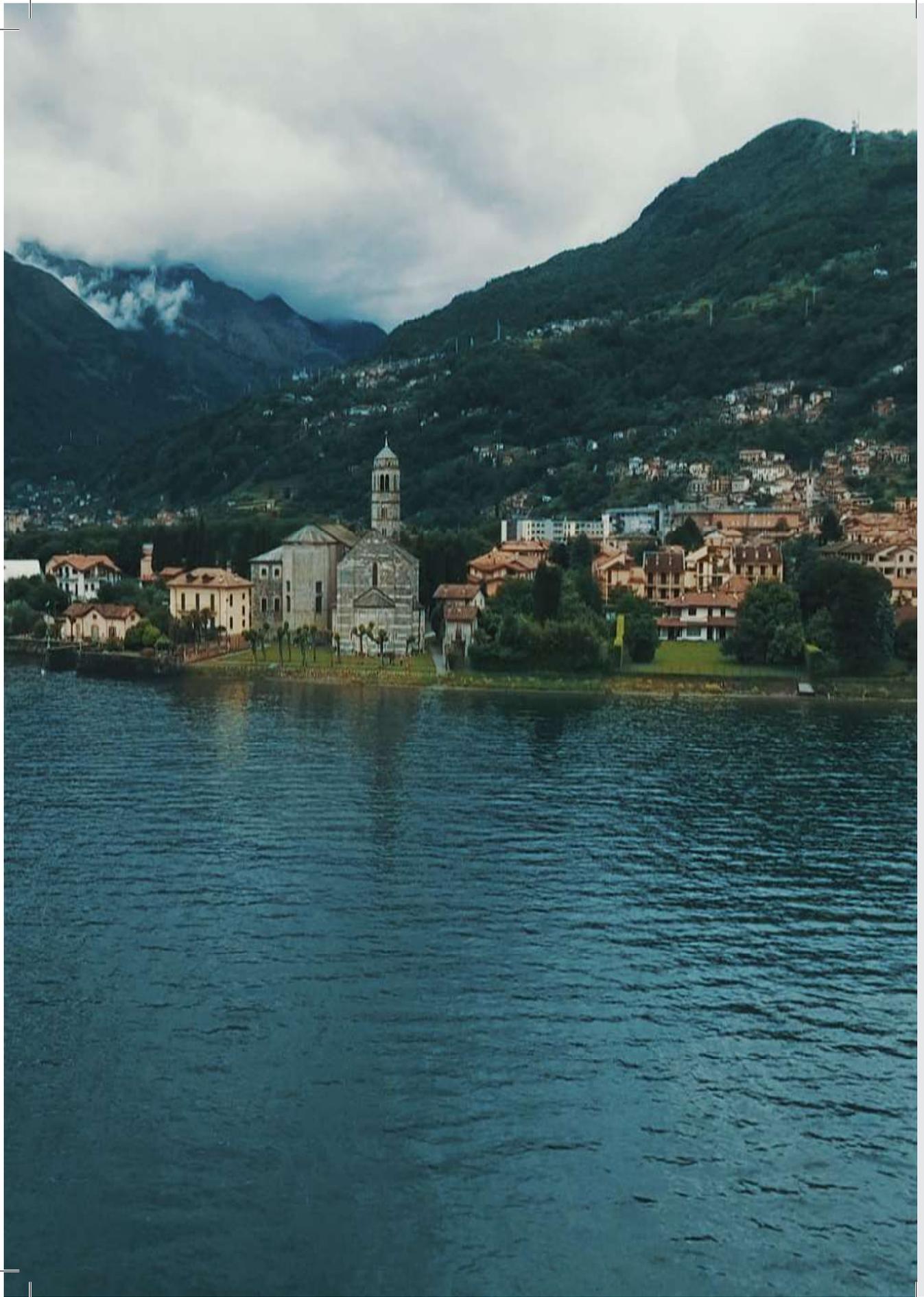
Oppiano di Anazarbo, antico poeta greco, scriveva che i delfini non hanno dimenticato che sono stati uomini e anche nella loro anima incosciente ne serbano il ricordo. Delfini che sono stati uomini o, come a noi piacerebbe di più, uomini che sono stati delfini e in questo divenire hanno trattenuto nella loro anima il germe della curiosità per il mondo sottomarino. In effetti, l'istinto di esplorare le profondità marine viene da molto lontano, si è affinato nel tempo e ha generato numerosissime stirpi di uomini che fin dall'antichità hanno messo il loro coraggio e il loro ingegno al servizio di questa innata voglia di conoscenza, uno dei motori del progresso umano sul nostro pianeta.

Francesco Kalin è stato uno di questi uomini, ingegnoso, coraggioso, sognatore. Un uomo che non è stato consegnato alla storia finché l'autrice non ha deciso di mettersi sulle sue tracce. Innegabili le sue capacità investigative e la tenacia con cui è riuscita a scovare notizie su un uomo rimasto avvolto nel mistero dal giorno della sua scomparsa. Ciò che più mi ha affascinato, seguendo incuriosito le ricerche del presente saggio, è stato quel suo emozionarsi davanti alla storia di questo esploratore subacqueo, travolto da una serie di vicende persino tragiche. Quella di Francesco Kalin è stata una vita divisa tra il dovere e il sogno, il dovere di condurre un'azienda meccanica che dava da vivere alla famiglia e il sogno di navigare libero sul mare alla ricerca di relitti affondati.

Ho sempre giudicata insolita la riservatezza di Francesco Kalin, forse connotata con le sue origini triestine ma che mal si adatta allo stile avventuroso di una parte della sua esistenza. Un'esistenza talmente fuori dai riflettori che di lui esistono pochissime fotografie.

Da appassionato di subacquea voglio, quindi, ringraziare l'autrice per averci regalato questo ulteriore tassello di storia e averlo saputo fare mosso da quel bellissimo istinto che è la curiosità, quella pura, direi quasi fanciullesca.

Fabio Vitale



Capitolo 1



Quando gli abissi erano ancora impenetrabili

A Gravedona, nelle acque scure del lago di Como, a poche centinaia di metri dalla costa, sul ponte del piroscafo *Falco* degli uomini armeggiano con funi ed argano per immergere uno speciale apparecchio subacqueo. A bordo del natante, a dirigere le operazioni vi è l'ingegnere Francesco Kalin. Insieme a lui un giovane gagliardo ed audace, di nome Riccardo Schena, si prepara all'immersione.

Una pioggia sottile ma incessante avvolge la nave ed il suo equipaggio. È il 28 Novembre 1920. Da alcuni giorni il gruppo proveniente da Milano alloggia nell'Albergo Italia di Gravedona. In quell'uggiosa domenica, la squadra diretta dall'ing. Kalin è al lavoro da diverse ore per recuperare un relitto affondato nel lago due anni prima. Con sagacia e determinazione sta scandagliando il fondale alla ricerca di un *M.A.S.* approntato dalla ditta Taroni di Carate, inabissatosi nel lago durante il collaudo, il 17 Aprile 1918.

Per individuare il relitto viene sperimentato nel lago un apparecchio subacqueo, un dispositivo metallico ermetico, manovrato dall'interno da un solo pilota, provvisto di motore a elica e di oblò, capace di raggiungere profondità impensabili per quei tempi. Riccardo Schena, appena ventunenne, è alla guida dell'apparecchio. Vestito pesantemente per sopportare le fredde temperature sott'acqua, è entrato nel cilindro metallico adibito alla perlustrazione dei fondali. La capsula, opportunamente chiusa, viene lentamente calata dalla nave di appoggio mediante delle funi. Sono cir-

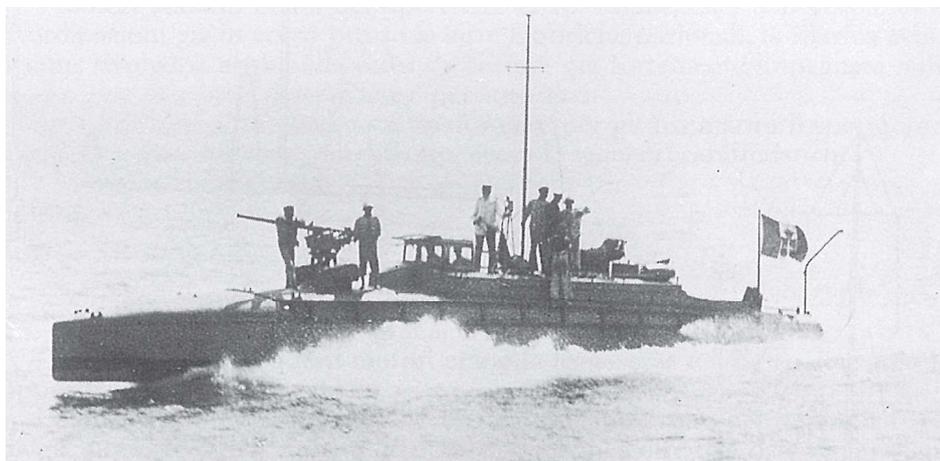


Cartolina d'epoca raffigurante il lago di Como a Gravedona con l'Albergo Italia (a sinistra).

ca le 16,30 quando l'orlo delle acque lacustri poco alla volta inghiotte il profilo dell'apparecchio scomparendo alla vista dell'orizzonte.

Ad assistere l'operazione di immersione vi sono, oltre al Kalin, un meccanico, due barcaioli e un fattorino. A ciascuno compete un compito nella delicata operazione che Riccardo Schena si appresta a compiere. Nessuno tra i presenti tuttavia sospetta quale destino inesorabile presto si abatterà sull'intera impresa. L'apparecchio da lì a poco, non riemergendo più in superficie, trascinerà con sé in fondo al lago anche la vita del povero pilota.

Un secolo fa la sciagura di Gravedona fu raccontata dagli abitanti del luogo come un episodio in cui un fatale incontro col destino spezzò la vita di un giovane meccanico, segnando in modo indelebile la carriera del brillante ingegner Kalin. Da allora il relitto giace indisturbato nell'attesa che qualcuno recuperi la sua storia, il suo nome, il suo contenuto. Chi fu testimone della sciagura di Gravedona non poté dimenticare lo sgomento degli uomini dell'equipaggio di fronte alla perdita del giovane. Eppure, ancora oggi un'aura di curiosità e mistero avvolge il relitto denominato recentemente con il termine di *"batisfera di Kalin"*. Che cosa successe quel giorno? Come affondò l'apparecchio? In che cosa consisteva l'invenzione dell'ingegnere? La lettura degli articoli di cronaca



Allo scoppio della Grande Guerra il cantiere di Ferdinando Taroni di Carate ricevette l'incarico dalla Regia Marina di costruire dei M.A.S. (Motobarca Anti Sommergebile, poi definiti Motoscafo Armato Silurante). Qui è ripreso il M.A.S. 145 nel 1918. Si tratta di un prototipo simile al 144, affondato a Gravedona, durante il collaudo. Per gentile concessione di Erminio Bagnasco. Da M.A.S. e mezzi di assalto di superficie italiani, Ufficio Storico della Marina Militare, 1996.

locale viene fortunatamente in soccorso, offrendo importanti dettagli e informazioni su quanto allora accadde.

Intanto è bene precisare come il recupero del *M.A.S.* fosse stato ben pianificato da Kalin, il quale procedette a far affiggere nella località lariana pubblici avvisi promettendo un premio a chi gli avesse indicato il punto esatto in cui il motoscafo era affondato¹. Il relitto, adagiato a 135 metri di profondità, costituiva per l'ingegnere un'impresa importantissima: da un lato l'immersione si configurava come un vero e proprio *record* di profondità, dall'altro essa rappresentava un'opportunità economica indiscutibile. L'eventuale successo dell'operazione, realizzata secondo un metodo sperimentale di recupero, gli avrebbe difatti potuto consentire, su larga scala, dei lauti guadagni.

Possiamo immaginare quanta curiosità destasse negli abitanti del luogo il misterioso apparecchio subacqueo testato nelle acque lariane. Nell'Ottobre di quello stesso anno il lago di Como era stato già scelto dall'inventore per delle

¹ Elena D'Ambrosio, *E il lago ingoiò il primo sottomarino. Nel 1920 un triestino provò un "apparecchio" che fece subito una vittima*, in La Provincia di Como, 6 Agosto 2000.

prove d'immersione. L'invenzione trovò un'immediata rispondenza in una breve descrizione giornalistica:

“Un sommergibile nuovo destinato alle esplorazioni subacquee - scriveva l'ignoto giornalista - si sta sperimentando in questi giorni con successo nel nostro lago. Non vogliamo per oggi aggiungere di più perché si tratta di un'invenzione nuova intorno alla quale l'autore vuole, con ragione, serbare il silenzio per poterne condurre a perfezione il meccanismo. Diciamo solo che l'inventore è uno studioso triestino, ing. Francesco Calin [Kalin], al quale auguriamo di cuore di poter diventare presto una gloria italiana”².

Un apparecchio sottomarino per il ricupero degli oggetti

L'ing. Kalin, nativo di Trieste e dimorante a Milano, dove ha impiantata una officina meccanica, ha ideato ed ha costruito un apparecchio sottomarino per il ricupero di materiali sommersi.

Per provare l'apparecchio, l'ing. Kalin fece degli esperimenti nel nostro lago, e domenica ripeté le sue esperienze immergendosi sino alla profondità che crediamo finora raggiunta da nessun esploratore subacqueo, di 110 metri.

Per portarsi a tale profondità, l'ing. Kalin ha impiegato sette minuti; e per risalire alla superficie dell'acqua impiegò otto minuti.

Articolo di cronaca sugli esperimenti di immersione con l'apparecchio di Kalin. Da La Provincia di Como, 17 Novembre 1920. Musei Civici di Como. Biblioteca Comunale di Como.

L'apparecchio, con le sue capacità performanti, e l'ingegnere non tardarono a farsi notare appena la voce tra i paesani si era sparsa:

“[...] Per provare l'apparecchio l'ing. Kalin fece degli esperimenti nel nostro lago, e domenica ripeté le sue esperienze immergendosi sino alla profondità che crediamo finora raggiunta da nessun esploratore subacqueo, 110 metri. Per portarsi a tale profondità, l'ing. Kalin ha impiegato sette minuti e per risalire alla superficie dell'acqua impiegò otto minuti. Nei prossimi giorni, le esperienze verranno ripetute, scendendo a profondità maggiore, ripromettendosi il Kalin di arrivare sino a 180 metri. È superfluo rilevare l'importanza di questi esperimenti che, condotti a termine con felice risultato, consentiranno, con l'ausilio di altri apparecchi ideati e costruiti dallo stesso ing. Kalin di ricuperare molti materiali affondati durante il periodo di guerra. [...]”³.

² *Un sottomarino*, da L'Ordine, 22 Ottobre 1920.

³ *Un apparecchio sottomarino per il recupero degli oggetti*, da La Provincia di Como, 17 Novembre 1920.

Ma torniamo alla vicenda di Gravedona, al giorno in cui l'impresa del recupero si trasformò nell'immane tragedia di cui siamo venuti a conoscenza. Quella domenica pomeriggio l'ingegnere, tramite le funi cui era collegato alla superficie, calava il suo apparecchio nel cui scafo si era alloggiato Riccardo Schena. Provvisto di telefono, il dispositivo subacqueo poteva comunicare con l'equipaggio della nave di appoggio.

Ben presto la prima immersione venne sospesa: appena superati i cento metri, dal telefono Schena comunicò di non sentirsi molto bene. Chiedeva di essere issato e di risalire in superficie. Ma una volta ripresosi il giovane decise di portare avanti la missione, immergendosi di nuovo. Le operazioni venivano a quel punto ripetute.

Da qui in poi vale la pena leggere direttamente la cronaca che un giornalista scrive sulla vicenda:

“L’immersione, come al solito, fu opera di qualche secondo. L’apparecchio toccò il fondo di 130 metri. Poco dopo il meccanico avvertiva che entrava qualche goccia di acqua. L’ing. gli chiese per telefono quanta ne entrasse. Il meccanico rispose “tre, quattro litri” ed aggiunse che lo lasciassero giù perché si trattava di cosa insignificante. Infatti fu lasciato. Lungi invece di fargli toccare il fondo, l’apparecchio fu sollevato di circa due o tre metri, riuscendo così le operazioni nelle acque più proficue. Allora cominciò la manovra di avanzamento, e cioè il piroscifo Falco si disponeva a muoversi perché a sua volta l’apparecchio si muovesse e potesse allargare la cerchia delle esplorazioni. La manovra era compiuta quando il meccanico Schena telefonò che lo tirassero su. Che cosa era avvenuto nella profondità del lago? Entrava l’acqua in maggior copia costituendo serio pericolo? Era successa qualche altra cosa grave? L’ing. Kalin azionò l’ascensione dell’apparecchio col motore elettrico, gli uomini fecero contemporaneamente agire la manovella a cui era legata la corda metallica che reggeva l’apparecchio. Sarebbe stata questione di un minuto, due al più, e il tutto doveva essere alla superficie. Ma intanto laggiù nessun altro segno veniva. L’ing. Kalin ebbe un brutto presentimento. Il motore elettrico si sfaceva, le corde crollavano, poiché l’apparecchio doveva essere diventato d’un peso enorme che niuna forza disponibile sarebbe stata sufficiente a tirar su.”



*Ritratto di Benito Mangili, testimone indiretto della sciagura di Gravedona.
Fotografia di Daniele Gastoldi. Archivio privato DG Produzioni.*