

LA STORIA NEL CASSETTO

Le preziose informazioni contenute nei documenti di famiglia

di Claudio Falchi

lunedì 7 novembre 16

testo in licenza **CC BY-NC-SA** – distribuito dalla **Società Storica Spezzina**

Molti si domanderanno: “d’accordo, documento interessante; bene, sappiamo che Giuseppe Carro era un nostro concittadino, che lavorava come ribattitore nel cantiere di Muggiano e che era uno degli operai, di una squadra di 11, che ricevettero da D’Annunzio un premio di £ 200 e ringraziamenti per il lavoro che avevano eseguito.” E allora? Qual è l’importanza di questo documento e che relazione ha con la storia della nostra città? E soprattutto: di quale importante lavoro si tratta, al punto da essere così lautamente munificato?

A prima vista, si direbbe nessuna, ma a ben guardare e, soprattutto, a ben cercare, possiamo innanzitutto leggerci una piccola pagina di storia; sicuramente una storia poco conosciuta e indagata, ma altrettanto importante e utile ad implementare le nostre conoscenze sullo sviluppo economico e sociale della città e del suo Golfo: la storia industriale.

Ed è il mestiere di ribattitore, esercitato dal ns. Giuseppe nel cantiere navale di Muggiano, all’epoca dei fatti “Ansaldo S. Giorgio (diverrà Odero – Terni nel 1927 e Odero – Terni – Orlando nel 1930) che la richiama, in quanto trattasi di una attività particolarmente legata alla marineria e alla locale industria navale la quale, già sapientemente pianificata dal Conte di Cavour (quando nel 1857 istituì a La Spezia, la sede del Dipartimento Marittimo del Regno di Sardegna) costituì fino dal lontano 1883, anno in cui la società “George Hanfrey & Co.” fece sorgere, nel luogo in cui ancora si trova, il Cantiere Navale di Muggiano, il principale elemento trainante della nostra economia¹.

Per consentire, quindi, una adeguata comprensione e rispondere in pari tempo alla prima domanda, diremo brevemente in cosa consiste il mestiere del ribattitore o “ribatin”, come si dice in dialetto locale.

Nel 1925, epoca alla quale il documento risale, la costruzione delle navi avveniva ancora (o almeno nella maggioranza dei casi) con il sistema della chiodatura a caldo, sistema che fece la sua comparsa sulla scena tecnologica nella seconda metà dell’800 rimanendovi incontrastato fino a buona parte della prima metà del secolo successivo; tale sistema permetteva di mettere insieme (collegare) fra loro più elementi, al fine di formare una struttura: nel nostro caso, lo scafo di una nave.

All’esecuzione di questi collegamenti (unioni), provvedeva una squadra composta da tre operai ai quali erano richieste elevate competenze di carpenteria, fucinatura, precisione e rapidità di esecuzione, ma anche di buona resistenza fisica, dato che il lavoro, di norma, si protraeva, con una

¹ A. Inconronato, *Il Cantiere Navale del Muggiano tra Storia e Futuro*, in “Culture e Impresa”, 4 (novembre 2006), http://www.cultureimpresa.it/04-2006/italian/pdf/storia_del_cantiere_del_muggiano.pdf [consultato il 7 novembre 2016]

sola breve pausa per il frugale pranzo, per circa 10 ore giornaliere e in condizioni non facili da sopportare².

Il sistema consisteva nel sovrapporre o allineare (in questo caso veniva usato un supporto di acciaio detto copri giunto, il quale poteva essere semplice o doppio) le lame di acciaio preventivamente sagomate e forate e bloccarle insieme, quando i fori erano perfettamente allineati o combacianti; a quel punto il chiodo, anch'esso forgiato a mano e completo di una sola testa (ordinariamente emisferica), veniva inserito in una piccola forgia portatile, alimentata a carbone, a gas o a nafta (ve n'erano anche elettriche), e riscaldato fino ad una temperatura di 1100 °C., acquisendo il cosiddetto "color di fiamma".

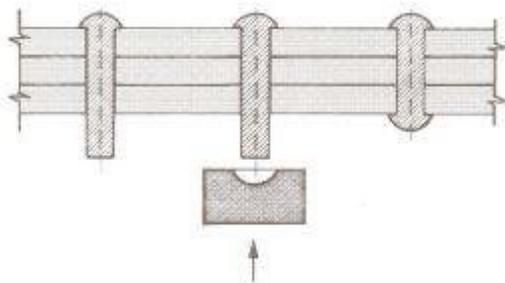
Raggiunte queste caratteristiche, veniva estratto dall'operaio addetto alla forgia, ripulito da eventuali scorie e depositi di cenere e inserito rapidamente nel foro ricavato sulle lame, con l'ausilio di qualche colpo di martello.

Con altrettanta rapidità, intervenivano anche gli altri due operai i quali, con l'utilizzo di un fermo detto "reggicontra", posizionato contro la testa del chiodo che veniva accolta in una cavità emisferica ed un martello pneumatico, che con punta, anch'essa ad incavo emisferico, posizionata sul gambo, comprimevano il chiodo incandescente fino al riempimento dei vuoti fra le superfici a contatto³.



Nella foto a colori le fasi di inserimento e ribattitura del chiodo incandescente; nel disegno, le medesime fasi in sequenza - da sn. a dx.: chiodo inserito; chiodo in ribattitura; chiodo ribattuto che presenta 2 teste emisferiche.

Immagini tratte da dalla tesi di laurea di F. Papa di cui a nota 3



² (ndr) - Il mestiere di ribattitore, richiedeva veramente una un'ottima resistenza fisica in quanto: d'estate, quando le temperature esterne arroventavano le lamiere degli scafi, si dovevano tenere incandescenti, anche all'interno di locali angusti, le piccole forge per scaldare i chiodi; d'inverno bisognava aumentare la velocità di esecuzione (ma anche concentrazione e precisione) al fine di evitare che il freddo abbassasse rapidamente la temperatura dei chiodi, rendendo vani: lavoro, fatica e materiali.

³ F. Papa, *Indagine sperimentale sul comportamento a taglio di unioni chiodate in acciaio*, Tesi di Laurea in Tecnica delle Costruzioni – Facoltà di Ingegneria – Corso di Laurea in Ingegneria Civile – Università degli Studi di Napoli "Federico II" – Anno Accademico 2007/2008, http://www.fedoa.unina.it/2049/1/Papa_Ingegneria_Costruzioni.pdf [consultato il 7 novembre 2016].

A ribattitura ultimata, le lamiere, perfettamente aderenti, erano saldamente bloccate fra loro dal chiodo che, come nella figura soprastante, presentava due teste semisferiche perfettamente uguali.

Dunque, quale fosse il mestiere del ribattitore lo abbiamo brevemente visto e ora, oltre a sapere di quale tempra e di quale bravura fosse dotato il nostro Giuseppe, sappiamo qualcosa di più su uno dei mestieri che tanto hanno contribuito a far grande la nostra industria navale.

A questo punto, ci pare superfluo dire che quella squadra di 11 uomini alla quale venne affidato l'importante lavoro di cui ora diremo, non fu scelta a caso, ma bensì (e anche questo è motivo di orgoglio cittadino) perché, da sempre, le maestranze operative nei nostri cantieri navali hanno primeggiato fra le migliori in ambito nazionale, europeo e, a tutt'oggi, mondiale.

Ritenendo soddisfatto il primo interrogativo, vediamo, ora, di rispondere al secondo.

Che cos'hanno, dunque, fatto di così importante questi uomini, tanto da essere chiamati fraternamente compagni e meritarsi gratitudine e doni da uno degli uomini più in vista dei primi del 900?

Ancora una volta, occorre leggere attentamente il documento e fermarci laddove si incontrano i nomi di Tommaso Gulli e Aldo Rossi, le ombre dei quali chiamano d'Annunzio dalla prua e con le quali egli si reca a colloquio.

Chi sono, o meglio, chi erano questi due uomini e di quale nave è la prua sulla quale si incontrano con il poeta?



Gulli e Rossi in una rara cartolina degli anni '20 del XX secolo tratta a Wikipedia
https://it.wikipedia.org/wiki/Incidenti_di_Spalato#/media/File:Scansione0029-01-01-01.jpg

Per poterlo capire, occorre, rispetto alla data del documento, tornare indietro di cinque anni e, più precisamente, alla sera dell'11 luglio 1920 e agli incidenti che si verificarono nella città dalmata di Spalato, dove questi due uomini trovarono la morte.

A quella data, Tommaso Gulli e Aldo Rossi erano rispettivamente il comandante e un motorista della Regia Nave Puglia, la quale stazionava nella rada di quella città per proteggere e sostenere la popolazione italiana e italoфона dall'aggressiva politica anti-italiana messa in atto dalle genti slave appartenenti al neonato "Regno dei serbi, croati e sloveni", all'alba della Conferenza di Pace, tenutasi a Parigi nel 1919.

Trattandosi, però, di una delle pagine più controverse e, se vogliamo, tristi della storia del nostro 900, riteniamo non essere questa la sede per una discussione di merito e rimandando a personali approfondimenti, ci limiteremo ad evidenziare soltanto i legami che uniscono questi uomini e la nave Puglia a d'Annunzio e, di riflesso, al nostro Giuseppe.

Dopo il tragico epilogo dell'impresa di Fiume, nel "Natale di Sanguè" del 1920, il poeta soldato venne "confinato" nella dorata gabbia di Gardone Riviera, meglio conosciuta come "Vittoriale degli italiani".

Lì, frustrato, amareggiato e pieno di rimpianti per non essere riuscito a riunire la Dalmazia alla Madre Patria, cominciò a raccogliere cimeli d'ogni genere al fine di poter trasformare la sua dorata prigione in un grande monumento nazionale, il mausoleo della gloria italiana nella Grande Guerra, che l'inaccettabile "Vittoria Mutilata" aveva politicamente svilita.

A questo proposito, egli volle mettere fra quelli più importanti e significativi, la prora della Regia Nave Puglia, la quale aveva rappresentato l'ultimo presidio italiano nell'irredenta Dalmazia, e le cui tragiche vicissitudini di Spalato, si legavano indissolubilmente ai fatti di Fiume e alla predetta vittoria mutilata.

Fece dunque richiesta al ministero della Marina il quale, nel 1923 – anno in cui la nave fu radiata dalla flotta - tramite l'allora ministro Paolo Thaon di Revel (che intercedette c/o il Consiglio dei Ministri presieduto da Mussolini) gli fece dono della richiesta prora e del MAS 96, con il quale d'Annunzio aveva partecipato alla "Beffa di Buccari".

Sui successivi avvenimenti, che peraltro ci riportano a La Spezia e quindi al nostro Giuseppe, vi sono versioni diverse, pertanto, premettendo che sono in corso nostri più approfonditi accertamenti, daremo quella, al momento, più accreditata.

La nave, dopo aver lasciato Spalato nel maggio 1921, aveva fatto rientro nell'Arsenale Marittimo Militare di La Spezia; qui, raggiunta nel Marzo 1923 da un Regio Decreto che ne decretava la radiazione dalla flotta, viene avviata allo smantellamento.

La nave venne sezionata (probabilmente è a questo punto che Giuseppe e i suoi 10 compagni fanno la loro comparsa) per poter inviare a Gardone Riviera, quanto richiesto da d'Annunzio.

Il coordinamento dell'Impresa, che da subito si presentò veramente titanica, venne affidato ad un giovane tenente del Genio Navale: l'ing. Giuseppe Fortunato Silla il quale, fece rimuovere dallo scafo tutte le sovrastrutture (ponte comando, casotti, torretta corazzata, tughe, boccaporti, verricelli, catene ecc.) mentre per la prora, ritenne meno dispendioso (eliminazione dei costi di smantellamento e possibile utilizzo di lame meno pregiate – ndr) farla ricostruire ex novo.



Tenente del Genio Navale ing. Giuseppe Fortunato Silla (1900 – 1973).

Immagine tratta da Miles Forum – La Regia Marina – Dalle origini al 1946
<http://miles.forumcommunity.net>
[consultato il 7/11/2016]

L'invio di tutto questo materiale, che dovette viaggiare su ferrovia per circa 300 Km., richiese l'impiego di 20 vagoni ferroviari e, considerato che il Vittoriale distava una ventina di Km. dalla più vicina stazione ferroviaria, una elevata quantità di camion dell'Esercito per il trasporto fino al suo interno.

Giuseppe e i suoi compagni, seguirono i materiali fino a destinazione e nel parco del Vittoriale, ai piedi del colle Mastio, i loro martelli continuarono a “battere incessantemente” fino al 24 luglio 1925, giorno in cui la ricostruzione della prora della R. N. Puglia, fu terminata.

A questo punto, si potrebbe pensare di aver chiarito a sufficienza gli interrogativi che ci eravamo posti e quanto questo documento, all'apparenza estraneo, sia invece particolarmente legato alla nostra storia.

Tuttavia, c'è ancora qualcosa che questo documento nasconde e che ci riporta alla nostra città; qualcosa che profondamente si lega a d'Annunzio, a quel fatidico 1920 e al suo tragico Natale di Sangue: “la storia di Mario Asso”⁴.

Una storia dimenticata alla quale, la titolazione di una via, non basta a restituire la dignità.

Ringraziando la Famiglia Sturlese e l'amico Luca, che hanno voluto condividere con noi e con coloro che leggeranno, questo loro momento di storica intimità familiare, chiudiamo queste note con la convinzione di aver arricchito, un poco di più, la nostra coscienza di spezzini.

Grazie a questo documento, ora so che, se un giorno salirò su quella prora non incontrerò soltanto il comandante Gulli, il motorista Rossi, d'Annunzio e la storia di questa nave, ma incontrerò anche Giuseppe. Allora potrò sentire, attraverso il frutto della sua fatica, tutto il suo orgoglio di lavoratore, di spezzino e di italiano impegnato in tanta impresa. Allora, potrò dirmi orgoglioso di essergli concittadino.

Claudio Falchi

⁴ Da conversazioni con il Prof. Ernesto Di Marino.

Galleria di immagini



Lavori di costruzione del monumento alla Regia Nave nel parco del Vittoriale- forse fra quegli operai, c'è anche Giuseppe Carro

Immagine tratta da Miles Forum – La Regia Marina – Dalle origini al 1946
<http://miles.forumcommunity.net>
[consultato il 7/11/2016]

G. d'Annunzio e l'Ing. Silla all'inaugurazione della Prora terminata.

Immagine tratta da Miles Forum – La Regia Marina – Dalle origini al 1946
<http://miles.forumcommunity.net> [consultato il 7/11/2016]





La prora della R.N. Puglia, come è visibile oggi al Vittoriale; La polena, opera dello scultore Renato Barozzi e raffigurante la Vittoria Alata, fu aggiunta nel 1934

Immagine tratta da Fondazione Il Vittoriale degli italiani – www.vittoriale.it [consultato il 7/11/2016]