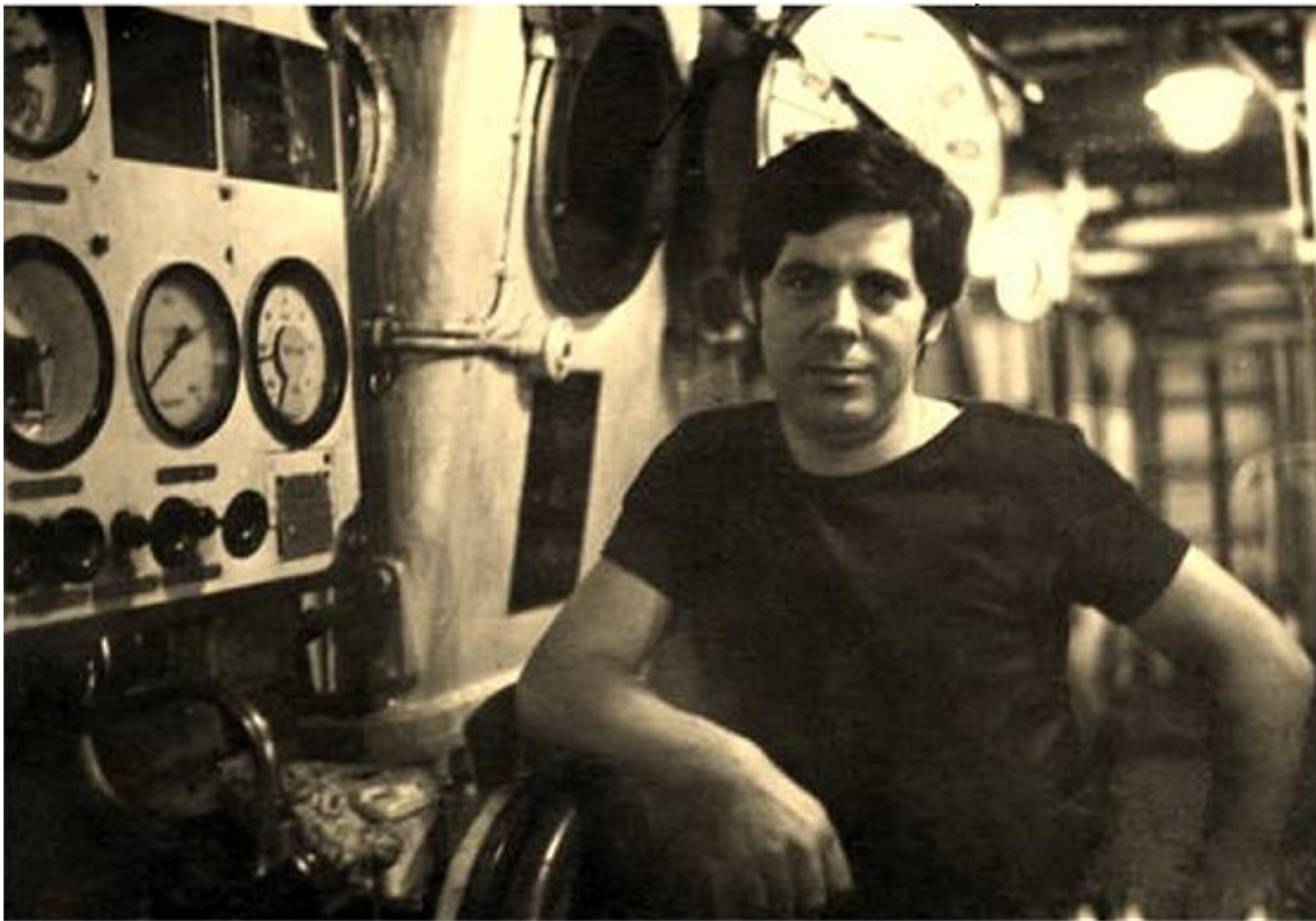


Nel 1972 dopo aver lavorato in una centrale termica della lucchesia, ad un anno circa dal naufragio della *M/c Punta Ala*, mi licenziai dall'azienda, misi i miei stracci del mare in una valigia e partii per Genova a cercare un imbarco.



Il CDM Idamo Rossi al Quadro di Manovra

Presi alloggio alla "Casa del Marinaio", una costruzione sotto la Lanterna di Genova (oggi ceduta dalla Previdenza Marinara ad un'azienda alberghiera che l'ha trasformata in un albergo a cinque stelle con il nome *Columbus*).

La sistemazione era molto decorosa, si stava come a bordo; la mensa era gestita dalla ditta Ligabue di Venezia e le camerette erano a due letti. Durante il giorno mi presentavo alle varie società di navigazione per un eventuale ingaggio.

Alcuni giorni dopo mi contattò la Società Messina per un imbarco come 3° Ufficiale di Macchina su una nave che stava iniziando la linea Italia- Sud Africa – Mozambico e Australia. Il 4 agosto del 1972 firmai le convenzioni (lo stesso giorno in cui avvenne il naufragio della *Punta Ala*).

Imbarcai sulla

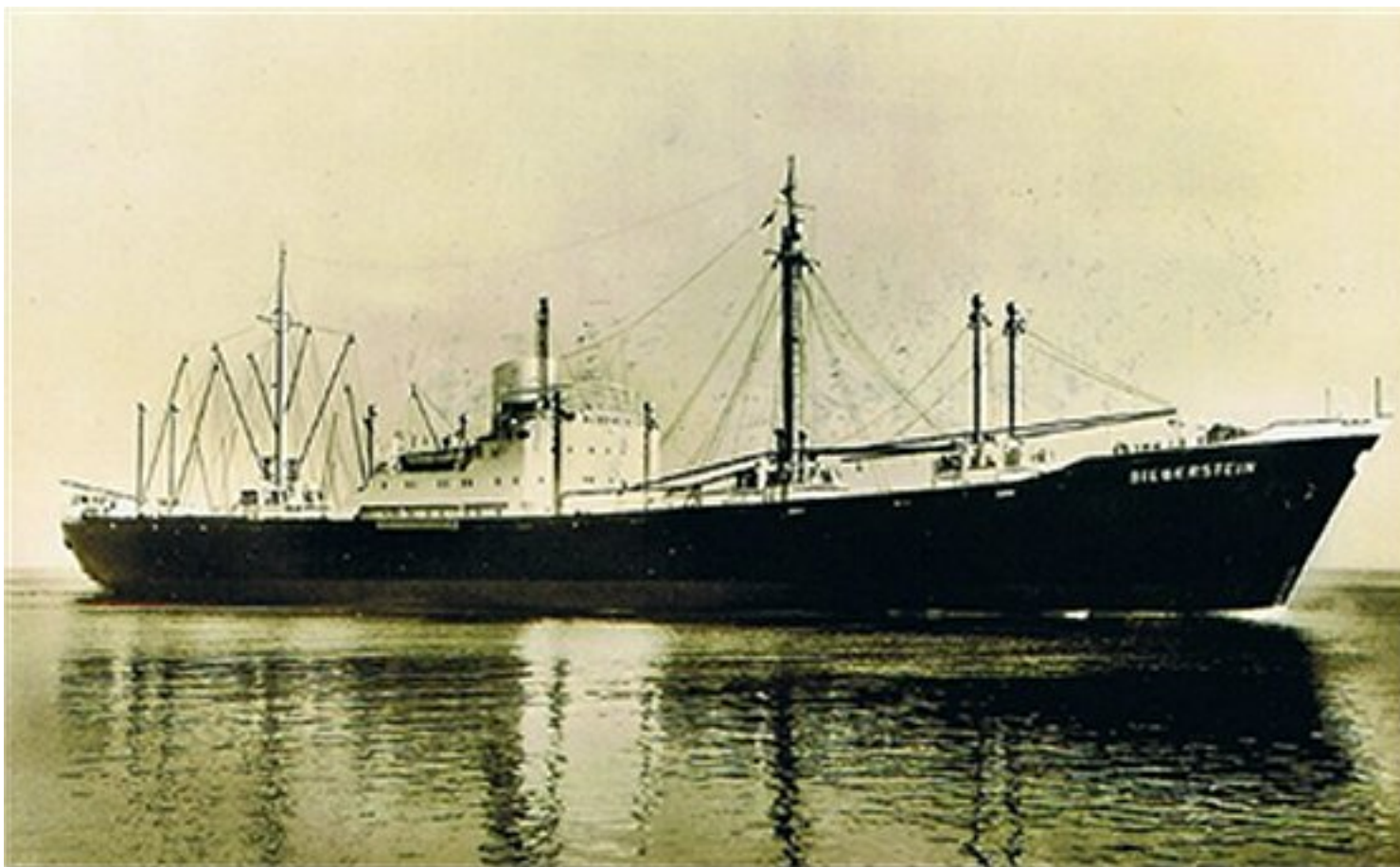
M/n

Robertoemme

, una bella nave di diecimila tonnellate per carichi di merce varia. Si trattava di una ex nave tedesca (

M/v Bieberstein

, anno 1953) comprata da poco, “una bella carretta”, come diciamo noi marinai.



La M/v Bieberstein nel 1953, che sarebbe poi diventata la Mn Robertoemme

Aveva una grande sala macchine con un motore MAN 2 tempi 7 cilindri di 7000 cavalli. In macchina eravamo dieci persone compreso il Direttore, il Sig. Menicagli di Genova, un'ottima persona che ricordo con affetto, chissà se vive ancora. Oltre a lui eravamo tre ufficiali, il caporale, l'elettricista, tre ingrassatori e il carbonaio.

Completato il carico si partì per Citta' del Capo, poi fu la volta di Lourenco Marques da dove

traversammo l'Oceano Indiano per Fremantle, Melbourne, Sidney e Brisbane sulla costa australiana del Pacifico.

Iniziammo il viaggio di ritorno che fu una vera guerra tra noi ufficiali macchinisti e il direttore. Il nostro contratto prevedeva un aumento di paga dell'8% se la nave fosse stata lontana dai porti italiani più di 120 giorni, dai nostri calcoli saremmo arrivati a Genova dopo 119 giorni.

La sera dopo che il Direttore aveva firmato le consegne di massima, diminuivo di una tacca la motrice, il 2° Macchinista e il Primo continuavano per poi aumentare la mattina alle ore 08:00, prima che il Direttore scendesse per il suo giro di controllo e a prendere il caffè con noi.

Dopo alcuni giorni il Comando si accorse della quasi impercettibile diminuzione di velocità della nave, il Comandante chiamò il Direttore facendogli notare l'accaduto e "arronzandolo" dicendo che la Società era molto contrariata. Dopo i vari cicchetti ricevuti iniziò una comica guerra tipica tra guardie e ladri. Noi cercavamo di ridurre i giri dell'elica, quel povero uomo, che ormai aveva quasi perduto il sonno, nei momenti più improvvisi scendeva in sala macchine, cosicché gli ingrassatori di guardia, sempre all'erta, facevano cadere una chiave e ci avvertivano dell'arrivo del Direttore.

Arrivammo a Gibilterra, l'ETA (arrivo stimato) era per il 119° giorno ed alcune ore.

Cominciammo a pregare un mare forza 6/7 che ci facesse ritardare, ma il dio Nettuno fu avverso alle nostre esortazioni. Arrivammo poche ore prima del compimento dei fatidici 120 giorni! Forse Nettuno non ci aveva capito bene, infatti ascoltò le nostre preghiere ma le esaudì dopo qualche giorno.

Il Comandante felice gongolava mentre il Direttore si scusava quasi con noi, ma il suo dovere gli imponeva di sottostare agli ordini. Completata la scarica, compresa una bara caricata a Sidney di una anziana signora che era deceduta nel far visita al figlio, partimmo per Napoli dove proseguimmo per Trieste. Durante la sosta a Genova erano stati "avvicinati" alcuni componenti del personale macchina tra cui il 1° e 2° Ufficiale. Il Primo lo ricordo con affetto, era un bravo tecnico siciliano. Lo ricordo anche per il dopobarba che mi fece conoscere, *Equipa*

ge

della
Hermes

, che ormai è difficile da trovare. Il secondo era un tipo strano, durante la traversata dell'Indiano ebbe grandi difficoltà ad adattarsi al tipo di nave e viaggi.

Alla partenza da Napoli il meteo non prometteva bene, burrasche in corso sul canale di Sicilia e Golfo di Taranto. Passato lo Stretto di Messina le condizioni del mare peggiorarono e quando arrivammo nel Golfo di Squillace dovemmo metterci "alla cappa" (una nave si mette alla cappa tenendo la prua al mare a lento moto per salvare il carico e non arrecare danni alla sua struttura).

Alle 8 di mattina, quando prendevo servizio di guardia, eravamo tra Capo Rizzuto e Punta Stilo. Si faceva avanti e indietro nel golfo aspettando che diminuisse il mare, diverse navi a largo erano in difficoltà, una petroliera di ventimila tonnellate aveva lanciato il "mayday".

Il Primo Ufficiale, nel darmi le consegne, mi disse che il Comandante dal ponte mi avrebbe avvisato quando la nave doveva virare, dandomi così l'ordine di mettere la macchina avanti

tutta. Dopo circa un'ora vi fu uno sbandamento di oltre 30°!

In Macchina sembrava il finimondo: oggetti, chiavi, utensili che volavano per aria, la barca era sbandata e "ingavonata". Nel mentre suona il telefono: "Rossi, avanti tutta, avanti tutta, facciamo la frittata!". Il quadro manovra è in fondo alla Sala Macchine e ci sono decine di metri per arrivare in coperta. In poche frazioni di secondo vagliavo se scappare sopra o restare. Capii che anche se fossi scappato non mi sarei salvato. Stando sotto in Sala Macchina non puoi vedere quello che accade sopra, è un dramma. Solo un anno prima ero scampato da un naufragio.

Presi il volantino di manovra e sbattei l'indice delle pompe combustibile a fondo scala a tutta forza senza fare i vari aumenti per gradi. Passarono secondi o forse minuti prima che sentissi la nave riprendersi.

Il Comandante aveva forse perso la testa. Invece di darmi l'avanti tutta con il telegrafo di macchina e aspettare che la nave avesse preso velocità, aveva accostato a lento moto e la nave era andata in balia dei marosi.

Come sentii che il brutto momento era passato chiamai al telefono il Direttore che già stava preparandosi a scendere. Facemmo un giro per la Macchina per constatare eventuali danni, poi fu lui a salire sul Ponte di Comando e restò lì a darmi personalmente gli ordini.

Nettuno anche se in ritardo ci aveva ascoltati. Avevamo chiesto la pioggia ma arrivò il diluvio. Arrivammo a Trieste dove con i "franchi" di servizio andammo a fare una bella cena per festeggiare - prima - degli oltre venti giorni di navigazione che avremmo impiegato per arrivare a Città del Capo.

CDM Idamo Rossi (6/2013) - foto dell'autore

Alla cappa

Si naviga nella tempesta,
attenti aspettiamo il calmare delle onde,
soffrono i nostri corpi i bruschi beccheggi:
mentre l'acqua si ossigena di nuova vita,
rinforza ancora il mare,
si allunga la nostra attesa.

(S/v Agip Griphaea - 22.11.1987)