



Piroscalo Orosei (ex Chloe)

Questa mattina, mentre passeggiavo al lago di Scanno, pensavo agli inizi della mia carriera in mare. Avevo circa 20 anni, ero un ragazzo ai primi imbarchi. Dopo alcuni effettuati su motonavi, imbarcai come fuochista sul piroscalo *Orosei* della ditta Tomei di Genova.

Era la prima nave importante per me. In macchina oltre i tre ufficiali, noi fuochisti e tre ingrassatori c'era il *caporale* Benso, una degna persona di mezza età di Pizzo Calabro. Sulle navi, in sala macchine, il *caporale* è quello che per la coperta è il nostromo. In macchina ero il più giovane e per questo mi chiamava "il bimbo".

Era un uomo di rara bontà e pazienza. Mi insegnò a governare le caldaie, a tenere la pressione più alta possibile senza svaporare, a ingrassare la macchina, a toccare le teste di biella durante il moto per sentire se scaldavano in modo da decidere dove dare una beccata in più di olio e dove meno.

Il direttore di macchina era Lionello Lombardi, un vero macchinista e degna persona. Di lui a casa ho il "folgore", l'arpione per catturare i delfini (a quel tempo non era vietato), lo fece alla fresa e al tornio ricavandolo da un'asta di una valvola dell'acido solforico che trasportavamo. Allora vigeva quel certo orgoglio di fare bene il proprio lavoro, di non essere meno degli altri. Un giorno, mentre dovevamo mandrinare dei tubi di fiamma di una caldaia che perdeva, entrammo nei forni a pulire il tubo dal calcare per applicare il mandrino, stavamo dentro cinque minuti, poi venivamo sostituiti a causa del calore insopportabile. Era quasi scaduto il mio tempo quando il caporale entrò per controllare. L'orgoglio mi impediva di uscire prima di lui, egli forse non pensò che ero oltre il limite. Infine, quando uscii caddi a "paiolo". Il mio corpo perdeva sudore come una fontana; non riuscivo riprendermi e lui mi fece un cicchetto, rimproverandomi per non essere uscito prima e mi mandò in coperta a prendere aria.

Ma quello più importante che in seguito mi fu di grande aiuto fu aver imparato a battere di mazza sulle chiavi a colpo per mollare i perni delle teste di biella quando si revisionavano e soprattutto usare il raschino per rettificare il metallo bianco delle mezze ralle.

In seguito, come succede a noi marinai, imbarcai su altre navi. A volte mi giungevano notizie di Benso: era andato in pensione e seppi da suo figlio - che un giorno incontrai nel porto di Augusta - che non stava molto bene e, in seguito, forse anche a causa della perdita di una nipotina, decedette.

Gli anni si accavalcavano, dalla macchina alternativa alle motonavi, alle turbine a gas dell'*off-shore*

nel Mar del Nord, i

supply vessel

e infine le

lpg/c

, le gasiere per il trasporto di gas a basse temperature e, in ultimo, la meritata pensione guadagnata agli sbruffi de mare.



Macchina alternativa di un "liberty"

Stamani mentre facevo il giro del lago pensavo anche al termine della mia professione di macchinista.

Negli ultimi anni ero imbarcato sulla *Ipg/c Red Star* come Direttore di Macchina, tornavamo dalla Turchia con destino Omisalj in Croazia, dove avremmo caricato *V.C.M.*

(cloruro di vinile). Poco prima di arrivare ad Otranto, durante il mio giro in macchina, sentii la testa di un cilindro che batteva. Avvertii il comandante per fermare la macchina, mi disse di aspettare qualche miglio che tanto ad Otranto i militari ci avrebbero fermati per controllare se avevamo armi (era il tempo della guerra in Jugoslavia); intanto mi fece ridurre i giri.

Al fermo, aprimmo la portella del motore, c'era metallo bianco da tutte le parti: non avremmo potuto proseguire senza la sostituzione del cuscinetto. Avvertimmo la società armatrice che avremmo prolungato la sosta. Da anni ormai certi lavori non si eseguivano più su certe navi: a bordo non c'erano raschini nè il filo di piombo per prendere i relativi piombi; trovai per fortuna un tubetto di blù di prussia. Un tempo avevo i miei attrezzi personali: il calibro, il micrometro, le sonde, alcuni raschini speciali che mi avevano donato gli operai del cantiere e che raschinavano che era una meraviglia: erano stati temperati con l'orina, "brevetto operai Ansaldo", strano, ma vero. Anni dopo, nel naufragio della *m/c Punta Ala*, purtroppo persi tutto. Del personale di bordo della *Red Star* nessuno aveva idea come rettificare un cuscinetto, non sapevano nemmeno come fermare la biella al punto alto. Ma io avevo navigato con il caporale Benso, artista in questo lavoro.

Il comandante, come al solito, volle sapere quando avrebbe riavuto la macchina funzionante; gli dissi "domani mattina, salvo complicazioni, ci mandi casse di birra e la chiave della cambusa". Il lavoro, come sempre accade in questi casi sulle navi, era *non stop*. Mandai tutti a riposare meno tre persone con cui fare il lavoro, attrezzammo i paranchi grandi e piccoli per i perni della testa, tolte le due mezze ralle, posizionate quelle di ricambio dopo aver messo il blù sul bottone di manovella. Una alla volta le mettemmo sopra il bottone per vedere dove toccavano (il blù di prussia serve per questo). Cominciai a raschinare dopo aver adattato a raschino alcuni utensili del tornio. Mi sembrava di essere un chirurgo con gli assistenti, solo che invece di una sala operatoria era una calda e rumorosa sala macchine. Ogni tanto si interrompeva il lavoro: pausa per una *fialetta* (birra), una sigaretta e poi si continuava.

Infine, adattate le due mezze ralle, restava da prendere i piombi per il lasco, ma non avevo il filo: cosa fare? Sulle navi per i miracoli non siamo ancora attrezzati, ma con l'impossibile a volte ce la caviamo bene. Misi degli spessori, bloccai il cuscinetto che era libero, poi man mano toglievo gli spessori finchè il cuscinetto fu quasi bloccato. A questo punto mollai il cuscinetto e misi sotto un ulteriore spessore di 2 o 2,5 decimi (non ricordo l'esatta misura) che era il "lasco di fabbrica". Si finì il montaggio completo alle 7. Chiamai il ponte: "avvisate il comandante che siamo pronti".

Si partì a lento moto, dopo circa un'ora feci fermare la macchina ed aprire il portello, toccai il cuscinetto che era in normale temperatura; si rimise in moto e si iniziò il rodaggio aumentando ogni ora i giri del motore.

Questo pensavo oggi: nella vita si incontrano a volte persone negative, ma a molte altre devo loro di avermi avviato al mestiere di macchinista e non solo. Come non ricordare il comandante Camalich del *Jolly Verde*, il comandante Cattoni del *Northern Snow*, il direttore sig. Menicagli di Genova e tante altre brave persone.

Ciao caporale Benso, un giorno ci rincontreremo e parleremo dell'*Orosei*, di quella notte nel golfo del Leone, quando la centrifuga prendeva aria e la motrice scendeva di giri, mentre a turno stavamo alla leva del vapore perché l'elica "precipitava" e di tante altre cose che solo noi marittimi sappiamo.

Il tuo bimbo, diventato un vecchio dai capelli bianchi.

CDM Idamo Rossi (9/2013)

(foto fornite dall'autore)