

Il CDM Idamo Rossi, amico della Società Capitani, ci invia questo racconto di letteratura narrativa che illustra alcuni aspetti della vita di mare.

Sogno di un vecchio marinaio

La mattina mi sveglio molto presto e vado a fare una camminata che mi porta fino al fanale rosso in testa al molo di ponente di Viareggio.

Di buon mattino già vi trovo diversi governatori di pesci (così Viani chiamava i pescatori con la canna). I pescherecci dopo la nottata di pesca rientrano dando "rosso al rosso".

Mentre sorge l'alba vedo il sole che si affaccia dietro le Alpi Apuane: un diadema che incorona Viareggio come una regina. Vedo sul molo di levante la scritta: "*Viareggio in te son nato, in te spero morire*" di Tobino; il monumento dell'Attesa di Inaco Biancalana riprodotto in bronzo da Gionata Francesconi sullo scoglio di Tito, sul quale le spumeggianti onde si infrangono e l'arcuata linea sfuggente della spiaggia con le ultime luci della passeggiata riflettono sulla battima bagnata. Uno spettacolo indescrivibile.

Mi fermo sempre qualche minuto alla rosa dei venti sulla piazzola del fanale, guardando il mare non posso non ritornare indietro nel tempo, pensare alla mia vita passata a navigare su tutti i mari del mondo, ho vissuto più sull'acqua che sulla terra.

Oltre cinquant'anni fa frequentavo la scuola d'arte A. Passaglia di Lucca. Come studente fino ad allora avevo sempre ottenuto scarsi risultati, ma a Lucca finalmente avevo trovato la mia strada. I professori erano molto soddisfatti dei miei lavori, mi chiedevano se avessi già disegnato, dicevano che in me era l'arte del colore. Ero felice. Poi per diversi motivi della vita o del destino, che instancabile tesse i fili, abbandonai tutto per imbarcarmi. Ricordo il professore di laboratorio di pittura che mi diceva di non abbandonare, invece da allora non ho più preso in mano un pennello.

Navigavo come 2° macchinista, non desideravo il passaggio al grado superiore, ero un ottimo Secondo non volevo diventare un bravo o mediocre 1° macchinista oppure direttore. Felicamente sposato con due figli. Ero imbarcato sui *supply vessel* con una turnazione che per un marittimo era da sogno: ventuno giorni a bordo e altrettanti a casa, mi sembrava di essere un terrazzano.

Il lavoro con gli oli usati mi causò una dermatite cronica da contatto alle mani. Da allora seguirono diversi ricoveri in ospedale, ma non vi era rimedio. Il dottore della Cassa marittima un

giorno mi disse: "Benedetti non puoi andare avanti così, la prossima volta ti manderò alla visita di primo grado e ti toglieranno il libretto di navigazione".

Con due figli piccoli cosa fare? Non potevo fare alcun lavoro manuale e mi avrebbero dato un misera pensione. Fu gioco forza scavalcare la barricata. Basta fare il *secondo*!!! Trovai un imbarco come direttore di macchina con una piccola compagnia che aveva una nave adibita al cabotaggio nel Mar del Nord, portavamo bitume tra Irlanda, Inghilterra e Olanda. Quanti colpi di mare durante gli inverni nordici!!!

In seguito mi chiamò una grande società estera di petroliere che operava nel mondo intero. All'improvviso, a Genova, era sbarcato il direttore per malattia. Passai la visita medica preventiva d'imbarco e quando arrivai a bordo c'era già il pilota, il comandante dette il pronti in macchina. Il tempo di indossare una tuta e scesi per la manovra. La destinazione era Houston a caricare per Yosu in Corea, via canale di Panama.

Non ebbi consegne, trovai in cabina un foglio scritto alla svelta con le rimanenze. In genere gli armatori fanno stare i direttori almeno un giorno insieme per dare tutte quelle informazioni inerenti alla conduzione della nave, per i piccoli e i grandi problemi e lo stato dei lavori programmati, e se i tempi stringono almeno qualche ora. Seppi poi che il capitano d'armamento vedendoci partire disse: "Ce la faranno ad arrivare negli States?"

I primi giorni furono duri, dovevo impratichirmi di tutto l'impianto, ma con la tenacia che abbiamo noi macchinisti, costretti a navigare diverse navi con i più svariati apparati macchine, dopo qualche giorno potei cominciare a dormire tranquillo. Ebbi qualche problemino con l'impianto gas inerte, ma a suon di sbattere la testa sulle monografie anche quello fu risolto. Sulla nave non fu più chiamato IGP (inert gas plant), ma in seguito ad alcune allusioni dei giovani allievi sulla mia età, quando dovevano avviarlo dicevo: "Mettete in moto il ca...o del direttore!".

Nonostante i problemi era un imbarco interessante. La sala macchine IAQ (impianto altamente qualificato) non era presidiata, era la seconda volta che mi trovavo a navigare una nave dove in macchina durante la notte non c'era servizio di guardia, le manovre venivano effettuate direttamente dal ponte.

Dopo cinque mesi fui avvicendato e inviato in Finlandia per un corso di specializzazione. Alla fine entrai a far parte dell'organico della società.

Qualche anno dopo ebbi delle divergenze con l'ufficio contabilità, cominciavano a ritardare negli accrediti mensili. Trovandomi in navigazione nel Pacifico diretti a Corpus Christi, per protesta, pur facendo tutti i lavori inerenti alla mia carica, rifiutai di mandare all'ufficio tecnico i dati giornalieri delle macchine. Al comandante che mi chiedeva il fax rispondevo: "Questo è il giornale di macchina per il resto fai te". Successe il pandemonio, il direttore Benedetti attuava lo sciopero bianco! Ero sicuro che al passaggio di Panama avrei trovato il sostituto. All'arrivo sulla banchina invece del direttore c'era il 1° macchinista. Mah!!! Misteri delle navi. Continuai l'imbarco fino all'avvicendamento.

Quando mi richiamarono, mi inviarono su una carretta di trentamila tonnellate. Pensavano di punirmi, ma io ero innamorato delle vecchie signore del mare. Era un imbarco abbastanza tranquillo: viaggi nel Mediterraneo. Avevo l'occasione di far venire a bordo mia moglie con i bimbi che poterono passare i Dardanelli in navigazione per Istanbul. Forse è stato durante quell'imbarco che Angelo, mio figlio, fu contagiato dal virus delle macchine. C'era bisogno di una mano piccola per prendere un pezzo caduto, lo chiamai in sala macchine ed il bimbo con la sua minuscola manina riuscì ad entrare nel piccolo spazio e fare il recupero. Il virus fu molto contagioso: anni dopo si iscrisse all'Università di Pisa alla facoltà di ingegneria meccanica. Un giorno eravamo a tavola soli io ed il comandante in attesa del caffè, ad un tratto il comandante Minervini cominciò un vago discorso. Fece presente che la società passava un brutto momento di liquidità ed avevano pensato di affondare la nave per riscuotere il premio assicurativo, chiedevano la mia disponibilità.

Pur sapendo come fare ad affondare una nave risposi: "Comandante già so fare poco a far galleggiare una nave, ma ad affondarla... proprio non saprei da che parte cominciare. Poi come può affondare una petroliera? Se è scarica ha solo i doppi fondi allagati, se invece è carica li ha vuoti, praticamente è inaffondabile a meno che non si facciano operazioni che ignoro".

L'ufficio tecnico aveva pianificato tutto. Bastava aprire la valvola di esaurimento grande masse in macchina (la così detta lupa), smontare le valvole di riempimento doppi fondi e con la nave carica, i doppi fondi pieni, la sala macchine allagata sarebbe inesorabilmente affondata.

Il compenso era molto alto, con quei soldi avrei potuto comprare una casa alla viareggina, di quelle che oggi costano oltre un milione di euro.

Mi alzai e risposi: "Mi spiace comandante, non me la sento, le cose possono andare male, qualcuno ci potrebbe restare, non voglio avere sulla coscienza delle vittime. Mi sono salvato da un naufragio, non voglio essere io a provocarlo, poi i miei figli hanno sempre mangiato pane onesto. Fate quello che volete, ma non contate su di me".

Il comandante Minervini fu molto contrariato ma non aggiunse altro.

Dopo alcuni giorni egli fu sostituito, al suo posto venne il comandante Trovato, un ottimo marinaio di buon carattere, facevamo sempre delle bellissime chiacchierate. Della proposta precedente non vi fu più alcun seguito.

Eravamo sotto le feste natalizie. Difficilmente avvengono cambi di equipaggi in quei periodi; chi è a casa vuole festeggiare con i familiari e non accetta volentieri di partire. Pensavo che sarei stato avvicendato nel nuovo anno, ma a sorpresa giunse un telex a bordo che diceva di preparare le consegne perché all'arrivo a Genova il comandante ed il direttore sarebbero stati avvicendati. Mi sembrò alquanto strano, ma fui felice, andavo a casa a festeggiare il Natale, era già qualche anno che lo passavo a bordo.

Ormeggiammo al pontile di Genova ed arrivarono i sostituti. Appena li vidi capii subito il perché di quel cambio. Il destino della nave era segnato.

Avevo in macchina un giovane carbonaio, si chiamava come mio figlio, ero molto affezionato a lui (lo aveva conosciuto anche mia moglie). Quando seppe che sbarcavo venne in cabina e mi chiese di farlo sbarcare, supponendo il tutto risposi: "Stai tranquillo, verrai via con me".

Andai dal nuovo comandante e chiesi per lui lo sbarco, mi rispose che non c'era stato il preavviso e non potevano sbarcarlo subito, lo avrebbero fatto al ritorno, feci presente che il ragazzo veniva via con me assolutamente e che per quel viaggio la nave poteva navigare anche senza di lui, anzi...

Venne la pilotina dei barcaioli per portarci a terra e Angelo era con noi. Mentre ci allontanavamo dal pontile dissi al comandante Trovato indicando la Sea Wave: "Guardala, non la vedrai mai più". "Benedetti sei sempre il solito, non esagerare".

In capitaneria facemmo le pratiche di sbarco, fummo portati all'aeroporto. Lì ci salutammo, io prendevo il volo per Roma, loro per Bari e per Catania. Da allora non li ho più incontrati, chissà che farà Angelo, spero che abbia trovato un buon lavoro a terra, aveva il diploma di elettricista.

Il paese di mia moglie era ammantato di neve, era proprio l'atmosfera natalizia, mi godevo le vacanze, il mare era lontano per me mille miglia. Era pronto a tavola, come di consueto stavo per spegnere la TV quando nei titoli di testa l'annunciatore disse: "Affonda petroliera liberiana vicino alle Azzorre". Mia moglie: "È la Sea Wave", risposi: "Ma no! è già passata da lì da diversi giorni, non è lei". Ascoltammo il Tg. "La nave Sea Wave in navigazione per Quazoqualcos (Messico) è affondata a cento miglia dalle isole Azzorre, l'equipaggio è stato salvato da un mercantile inglese, altri due membri da un elicottero della guardia costiera, si ignorano le cause del naufragio".

Loro ignoravano, ma io lo sapevo e come! Ebbi solo un attimo di smarrimento, perché non avevo portato via quella bella Madonna che era in saletta ufficiali dentro una teca di vetro? Non avrebbero potuto impedirmelo! Ma poi pensai: forse è meglio che stia negli abissi a vegliare tutti quei marinai che non sono più tornati all'ormeggio.

Telefonai al comandante Minervini che mi aveva proposto l'affondamento: "Hai visto l'hanno fatto anche senza di noi". Mi rispose: "Tu non hai voluto, sai che bei soldi prendono ora". "Mi spiace, ma io sono contento così, ho la coscienza a posto".

Non fui più imbarcato da quella società, ma come diceva mio padre: Ci sono più barche per i Benedetti, che Benedetti per barche.

Imbarcai con un'altra società sempre di bandiera estera e cominciai la mia vita sulle Lpg/c., ovvero le gasiere.

Un giorno imbarcai un marinaio che aveva naufragato con la Sea Wave e mi raccontò tutti i particolari. Quel giorno avevano provato più volte i motori delle lance di salvataggio. La notte, verso mezzanotte, il direttore salì sopra dicendo che si stava allagando la sala macchine, poi seguì il black-out, fu dato l'ordine di abbandono nave e ammainate le scialuppe. Mentre le calavano un bozzello staccatosi rischiò di uccidere un marinaio. Il mare che era stato calmo iniziò a ingrossare. Una nave inglese prese a bordo quasi tutto l'equipaggio. Due uomini si erano gettati in mare, quando l'elicottero fece per recuperarli con il verricello ebbe difficoltà, una volta ingaggiati furono trascinati sulle onde per diversi minuti prima di essere issati a bordo. Passarono momenti tremendi. Intanto la Sea Wave non voleva affondare, era rimasta a galla con parte della prua emersa. Il comandante inglese voleva ripartire per consegnare al primo porto i naufraghi, l'altro invece voleva vedere ancora, aveva una tremenda paura che la nave

restasse a galla. Finalmente la Sea Wave sparì tra i flutti dell'oceano in un fondale altissimo.

Per diversi anni navigai con quella società, a bordo solo il comandante, il direttore, i due primi ufficiali e due allievi erano italiani, il rimanente dell'equipaggio erano filippini, indiani, russi, polacchi ed altre nazionalità. Devo dire che, al contrario di quello che vedo ora in Italia, non vi erano problemi di nazionalità, anzi era come dice la preghiera del navigante: "[...] benedici la nostra Patria e tutte le Patrie dei naviganti che il mare unisce e non divide [...]". C'era molto affiatamento nel lavoro, probabilmente dovuto ad un'apertura mentale che per forza di cose avviene a chi per motivi di lavoro è in contatto con genti di tutto il mondo.

Come non ricordare la religiosità araba, durante il Ramadan il personale di macchina di fede musulmana non beveva per tutto il giorno, e nei viaggi tropicali era quasi impossibile poter lavorare senza bere, la temperatura nei locali macchina raggiungeva anche i 50° C. Più di una volta avevo cercato con autorità di farli bere, mai ci riuscii. La gentilezza e l'attaccamento al lavoro del personale indiano, la bravura degli ufficiali elettricisti e macchinisti russi ed ucraini. Per alcuni anni ho ricevuto lettere e cartoline con i loro saluti.



Una nave LPG/C simile a quella di sogno (foto fornita dall'autore)

Ad un tratto sento un colpo alla spalla, una voce: "Salvatore ma la vuoi smettere... è tutta la notte che ti muovi e parli, ti agiti, balbetti nomi incomprensibili, svegliati è ora di alzarsi!". Prendo coscienza. Era tutto un sogno: mia moglie mi stava svegliando!

CDM Idamo Rossi - Ogni riferimento a persone, fatti o cose é puramente casuale - Scritto nel 2010