

Libretto di navigazione N° 006236

“Estratto matricola” di DEIANA Giovanni Maria, nato a Genova il 18/5/1941 domiciliato a Genova e iscritto nelle matricole della GENTE DI MARE di prima categoria del Compartimento Marittimo di Genova al N.006236 in qualità di mozzo per Prima Immatricolazione
.addì 02/08/1961

Titoli professionali ed abilitazioni conseguite:

Marconista 2.da cl. Brevetto N.12154 in data 28/11/1961

Certificato Internazionale R.T. 1.a cl. N.12483 in data 26/05/1964 .

Navigazione totale: Anni 25 - Mesi 6 - Giorni 20

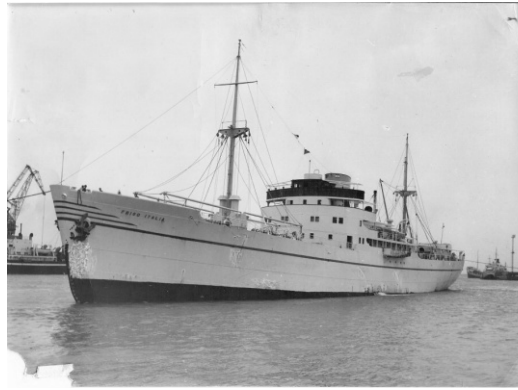
Esito di leva e servizi militari: abile arruolato 6/7/'61 nella leva mare promosso sergente con foglio d'ordine 1/8/64 e congedato con foglio d'ordine 20/12/1964.

Il frontespizio dell'estratto del mio foglio matricolare specifica che ho navigato a bordo di navi mercantili e militari venticinque anni sei mesi e venti giorni. E' navigazione effettiva, ossia tempo reale trascorso a bordo delle navi. Nel ricordare gli episodi che ho vissuto in questo lungo arco di tempo, cercherò di essere chiaro nei dettagli, per consentire a colui che non conosce l'ambiente in cui vive il "MARITTIMO", di interpretare correttamente la descrizione degli episodi che sono accaduti. Il mio intento è quello di rendere partecipe il lettore di tutti i momenti di gioia e tristezza, fatica e riposo, ansia e preoccupazione che si sono susseguiti nei miei trentasette anni di carriera sul mare, iniziata in età giovanile e portata avanti in unione con mia moglie, con la quale abbiamo superato felicemente tutti i grossi sacrifici e rinunce che la vita del marittimo imbarcato su navi di lungo corso ci ha presentato. Ecco! Lo sprovveduto che poc'anzi aveva preso nota dei venticinque anni sei mesi e venti giorni, adesso dopo avere letto "trentasette anni di carriera", si chiederà: " Da dove escono tutti questi anni? " La domanda è molto curiosa e per soddisfarla sarà bene seguire la rotta che ho tracciato con l'ausilio del mio libretto di navigazione e, senza trascurare alcun punto d'accostata, cercherò di accompagnare il lettore in questa "crociera", che inizia il 30 novembre 1961 e termina il 30 aprile 1998.

A Maria Luisa, Ilaria, Giuseppe

Quel mare non c'è più

Quando entrai in casa era l'ora di pranzo. Con l'animo a mezz'acqua e con tono dimesso, mio padre mi diede la notizia: "Ha telefonato il Signor Pietro e ha lasciato il messaggio che devi imbarcare sulla M/n FRIGO ITALIA nel porto di Civitavecchia, il giorno trenta. Domattina alle otto e mezza dovrai presentarti in ufficio, ti daranno le istruzioni da seguire". Nel pomeriggio tornai nella ditta presso cui lavoravo come impiegato-spedizioniere e informai il principale che il giorno dopo avrei cessato definitivamente ogni mia attività nell'azienda e avrei iniziato la mia nuova carriera a bordo delle navi. Le ultime quarantotto ore prima della partenza volarono. Avevo mille cose da preparare. Dopo una notte insonne per il lungo viaggio, alle sei del trenta di novembre scesi dal treno nella stazione di Civitavecchia. Non vi erano taxi motorizzati e la carrozza trainata da un ronzino piuttosto vispo, arrivò nella banchina del porto, dov'era ormeggiata la nave, alle sei e un quarto. L'ufficiale di guardia, che sapeva del mio arrivo, chiamò il marinaio di servizio allo scalandrone e mi fece accompagnare a poppa. Il mio alloggio era sotto il cassero poppiere ed avevo la cabina in comune col garzone di cucina che, con la mia qualifica di "piccolo di camera", eravamo pari grado. Mi sdraiai in cuccetta per riposarmi un pochino, ma alle undici e trenta venne a svegliarmi il mio diretto superiore. Il cameriere si affacciò alla porta e con un sorrisetto stircchiato ordinò: "Preparati! Pranzerei a mezzogiorno e subito dopo inizierai il tuo lavoro". In un attimo,



Frigo Italia

taronò come grilli mille pensieri e le immagini di per riuscire a conseguire il Certificato Internazionale si aggrovò il sorriso gesuitico ricordai mia madre e lermi vedere sistemata sulla terraferma e i rono nuovamente in mi faceva sognare di dio. Alle tredici e chiamare e le sue passpiegò in cosa consisteva il servizio di servizio in stazione radio con tutti i doveri che questo comporta". Nella tabella equipaggio e per quel tipo di nave, non esisteva la qualifica "allievo R.T.". Il colloquio fu breve ed il comandante sintetizzò il suo discorso mettendo in evidenza l'importanza del segreto della corrispondenza e la serietà professionale, in tutta la pienezza del suo significato. Stavo riflettendo sulle parole del capitano appena recepite che arrivò "Riva", il cameriere, così soprannominato in quanto originario di Riva Trigoso. Costui mi accompagnò in riposteria dove mi attendeva una tonnellata di stoviglie da lavare a mano e aggiunse: "Il corso di addestramento procederà per gradi, per ora quando termini di lavare questa roba vai a riposarti, la musica riprenderà alle diciotto." Alle diciassette terminai il primo round della mia nuova carriera. Avevo lavato, asciugato e messo in ordine al loro posto cinquantasette piatti, sei vassoi di portata, trentacinque bicchieri e bicchierini, bottiglie e caraffe. Andai in cabina, ma avevo solo una mezz'oretta di tempo. Volevo pulire l'armadio ed i cassetti di quella specie di comò dove dovevo riporre i miei vestiti e la biancheria intima. Alle diciassette e cinquanta senza avere ancora terminato, dovetti tornare in riposteria. Iniziava il servizio di cena. Finalmente venne il giorno della partenza, quattro dicembre 1961, Santa Barbara. Un'alba fredda con vento forte da maestrale che faceva battere i denti. Il pilota sbarcò prima di uscire dalla diga foranea e fuori delle acque del porto, iniziarono i miei veri guai. La nave cominciò a beccheggiare, a rollare e ad essere sballottata dalle onde burrascose che battevano sul giardinetto di dritta. Senza nessun preavviso accusai un aumento della saliva in bocca, un senso di svuotamento rapido allo stomaco ed iniziarono tragicamente i conati di vomito che non mi dettero più un attimo di tregua. Quella sera finii più tardi del solito. Riuscii a malapena ad appendere la scopa al suo gancio, scappai in cabina e sdraiato in cuccetta, trovai un po' di sollievo. In nottata il movimento di rollio si calmò e il mattino seguente, alle sei, capii il perché di quella calma. Uscito che fui dal cassero poppiere per andare al centro nave, davanti ai miei occhi si aprì lo splendido panorama

nella mia mente, sal-
ri e le immagini di
per riuscire a conse-
nale R.T. si aggrovi-
il sorriso gesuitico
ricordai mia madre e
lermi vedere sistema-
sulla terraferma e i
rono nuovamente in
mi faceva sognare di
dio. Alle tredici e
chiamare e le sue pa-
spiegò in cosa consi-
specificò: "nelle ore
fare pratica di servi-

dello stretto di Messina, con sullo sfondo l'Etna innevato. In riposteria Riva mi chiese come stavo e con un sorriso di comprensione mi spiegò che le burrasche non sono eterne e aggiunse: "Purtroppo ognuno di noi, chi in un modo, chi in un altro, soffre il mal di mare e l'importante è non pensarci e cercare di fare il piede marino." Bel problema fare il piede marino! La sera precedente tutti gli ufficiali mangiavano e chiacchieravano allegramente in barba alle forti rollate della nave, io invece faticavo fino all'incredibile per passare i piatti di portata al cameriere senza perdere l'equilibrio e rischiare di rovesciare tutto sul pavimento. Che fatica! Eppure dovevo vincere quell'insopportabile mal di mare. A colazione, il mio futuro collega, Mario, l'ufficiale R.T., si fermò a chiacchierare con me più del solito e prima di andarsene mi chiese: "Hai preparato la bottiglia con la lettera e le sigarette dentro?" In un primo momento temevo che mi volesse prendere in giro, ma sentita la mia risposta negativa, mi mise al corrente di cosa si trattava. Gli equipaggi delle navi in transito nelle acque dello stretto, infilavano le lettere nelle bottiglie vuote unitamente ad un buon numero di sigarette e le affidavano ai pescatori locali, lanciandole in acqua. "Stai tranquillo" mi disse Mario, il "Messina strait mail express" è super collaudato da tempo". Fu un'informazione molto importante. Andai in cabina, scrissi frettolosamente poche righe a mio padre, confezionai la bottiglia e la lanciai in acqua nel tratto di mare fra Ganzirri e Messina. In quell'epoca per passare lo stretto non vigeva ancora l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio e la manovra veniva eseguita dal comandante. Il traffico delle navi traghetto tra Villa San Giovanni e Messina era intenso e il passaggio di quella zona richiedeva molta prudenza. Per tutto il tempo della manovra, dal ponte di comando scendeva una cappa nervosa che avvolgeva tutta la nave. Per fortuna il cielo sereno, la temperatura mite e la vista della cima dell'Etna coperta di neve, concorsero a rasserenare gli animi. Favorito dal bel mare calmo, mi misi a lucidare gli ottoni esterni del ponte passeggiata e tenevo la mia macchina fotografica a portata di mano. Fotografai Capo Peloro, Cariddi, Scilla col suo castello, bella "Madonna della lettera che potei vedere delle all'esaurimento di un paio nove. Nel pomeriggio anzi ai il mio primo turno di giornale R.T. parte II, un nomenclatura delle stazioni di nave. Prima di col'importanza del segreto giunse alcune sue note permento che un marconista cavano pochi minuti alle



GANZIRRI - Stretto di Messina

to il lancio delle liste traffico trasmesse da Romaradio/IAR, per cui concluse: "Affronteremo l'argomento con più calma nei prossimi giorni e parleremo anche della sicurezza della vita umana in mare, della primaria importanza che ha la manutenzione delle antenne e delle batterie. Ora andiamo avanti con l'ascolto." Il ricevitore principale, un Allocchio-Bacchini che risaliva al periodo pre-bellico, stava diffondendo i primi nominativi delle navi in ordine alfabetico. Mario mi distolse dall'ascolto per farmi scrivere alcuni appunti concernenti il servizio che dovevo fare. "E' necessario abituarsi ad ascoltare i segnali morse anche quando si è impegnati in altri lavori disse e aggiunse: "E' musica!" Sopra al ricevitore principale, nello spazio compreso fra i due oblò che davano luce al locale, c'era un orologio molto grande, nel quale erano evidenziati solo i due periodi di silenzio da osservare nel servizio radiotelegrafico: dal 15.mo al 18.mo e dal 45.mo al 48.mo minuto di ogni ora. Su quella nave non vi era installato nessun tipo di apparecchio radiotelefonico e di conseguenza l'orologio non riportava i periodi di silenzio relativi alla radiotelegrafia. Quei minuti che sull'orologio erano ben evidenziati in rosso, erano determinanti in un eventuale traffico di soccorso. La nave in pericolo, oltre che trasmettere il segnale d'allarme, il "SOS" o il segnale d'emergenza "XXX" nel momento in cui avviene il sinistro, ripetendo la stessa trasmissione durante i periodi di silenzio, ha la possibilità di essere intercettata senza difficoltà. Sul lato destro vi erano il ricevitore ed il trasmettitore d'emergenza, entrambi alimentati a batterie. Sul lato sinistro vi era il trasmettitore principale, un C.R.M. di costruzione francese con una potenza nominale in antenna di 100 watts. Alle spalle dell'operatore e montato in un piccolo pannello fissato alla paratia, vi era il ricevitore automatico d'autoallarme. Quell'apparato era ormai un modello da museo: funzionava mediante uno spinterometro, tuttavia per la legge italiana era valido ed era stato

Ganzirri, Messina e la sua ra", Reggio Calabria e quelle sponde, fino di rullini formato sei per dai in stazione radio ed inguardia. Mario mi diede un giornale delle batterie, la costiere e quella delle staminciare, sottolineò della corrispondenza ed agsonali circa il comporta deve tenere a bordo. Man-1300GMT e sarebbe inizia-

omologato. Rizzato al pavimento mediante due galloce e protetto da un abitacolo a forma di ogiva, vi era il ricetrasmittitore per le lance di salvataggio, Nautilus, di fabbricazione italiana. Il locale radio era molto piccolo e due sedie avrebbero occupato tutto lo spazio rimasto libero. Per questa ragione, quando vi ero io, Mario preferiva stare seduto sul piano dello scrittoio. Poco prima delle sedici, si affacciò alla porta il comandante e mi salutò con una frase che divenne mitica “Alè Gianni, facciamoci onore, studia, stai attento e non fartela mai sotto”. Il sorrisetto del comandante aveva molti significati, ma principalmente esprimeva un animo buono. Non perdeva occasione per osservarmi e per fermarsi a scambiare qualche parola. Capi molto presto il mio modo di pensare, di agire e lavorare. Un giorno mi confessò di essere stato colpito dalla mia umiltà nel rendermi sempre disponibile ad eseguire tutti i lavori che mi venivano assegnati e dei quali molti non erano di mia competenza. Riflettevo molto sulle sue parole, su come si comportava con gli altri suoi subordinati e cercavo di fare tesoro dei suoi esempi. Quella sera, a cena, l’argomento discusso in saletta fu la rischiosa manovra che il passaggio dello stretto richiedeva ogni quindici giorni. Salii in stazione radio alle 2100LT, ma ormai avevamo già doppiato Capo Passero e le luci di Porto Palo erano lontane. Nel locale radio il movimento di rollio e beccheggio era più accentuato ed il mio stomaco cominciò ad accusare quel tipico malessere che colpisce chi non ha il piede marino. Mi tornarono in mente tutte le traversate che avevo fatto fra Civitavecchia ed Olbia con le navi passeggeri quando andavo in Sardegna con i miei genitori e appena il mare faceva i capricci, andavo in cuccetta per non soffrire. Adesso invece stavo iniziando una carriera che mi avrebbe visto per molti anni futuri in mezzo al mare e l’unico rimedio valido era resistere con tenacia e fare il piede marino. Mario mi fece sedere accanto a lui di fronte al ricevitore principale e man mano che si susseguivano le varie chiamate fra le navi e le stazioni costiere della zona, me le faceva registrare sul “brogliaccio”. Alle ventuno e trenta il bollettino meteo trasmesso da Maltaradio per la zona del mare Mediterraneo che dovevamo attraversare, diagnosticava un peggioramento del tempo. Il mattino del giorno seguente si presentò a me nel peggiore dei modi. Il cielo era coperto da nuvole nere e il mare era agitato da un fortissimo grecale. Il beccheggio era molto forte ed alzarmi, lavarmi almeno il viso, vestirmi e camminare fino alla riposteria divenne un’avventura. Alle sei e mezzo cominciai ad armare i tavoli della sala da pranzo con i bordi antirollio e mentre Riva bagnava le tovaglie con l’acqua, disse: “E’ l’unico modo per tenere le stoviglie ancorate alla tovaglia”. Al termine del loro turno di guardia, alle otto, il 1° Uff.le e l’allievo di coperta scesero dal ponte ed entrarono in saletta.

Mentre facevano colazione al traverso dell’isola di Gaudos, di qualche grado a dritta per Port Said. Andai dell’isoletta, ma gli spruzzevento forte, me lo impedì allontanarmi dall’isola, più violenza i suoi muscoli il comandante fece ridurre delle onde non diminuì. un colpo fortissimo, sed’acqua che da prua si riteneva il motore



Mare Egeo - Isola di Gaudos

ne, il 1° Uff.le disse che Gaudos avevano accostata e che ora la nave era in fuori per vedere il faro. Man mano che ci alzammo il mare faceva sentire con li e verso le nove e trenta la velocità. La violenza Poco dopo le undici sentii guito da una valanga versò in coperta e simul-principale si fermò. Ci fu

un continuo squillare dei campanelli d’allarme e dei telefoni, seguito dal correre dei macchinisti che si precipitavano nel locale macchina per controllare l’entità dell’avaria. Il direttore di macchina informò il comandante che si era spezzato un tubo di alimentazione del cilindro N.4 del motore principale. Andammo alla deriva in balia delle onde. La giornata trascorse molto dura per tutti. Il personale di macchina lavorò in condizioni di estremo disagio. Il personale di coperta lavorò più del solito per tenere la prua al vento e rinforzare il rizzaggio del carico in coperta. Al personale di camera e cucina fu ordinato di rimanere a disposizione per eventuali necessità determinate dalla situazione d’emergenza. Questa fu la prima volta in cui presi coscienza di cosa significa navigare, con tutti i rischi e sacrifici che comporta. Il cuoco risolse il problema mensa con panini imbottiti al formaggio e salumi e per la cena preparò ancora piatti freddi molto sbrigativi che in compenso alleggerirono il mio lavoro. Il motore fu rimesso in moto alle diciannove e quarantacinque. Io terminai più tardi del solito e mi ritirai in cabina semi distrutto dalla naupatia. Mi sdraiai in cuccetta, ma non riuscii a prendere sonno. Di tutti i pensieri che solcavano la mia mente, prendevano corpo quelli riguardanti il mio futuro. Quando avevo deciso di

riprendere gli studi per conseguire il certificato internazionale R.T., avevano concorso a quella decisione diversi fattori. Consideravo il mio futuro lavoro di radiotelegrafista una missione centrata sulla salvaguardia della vita umana in mare e naturalmente mi dava la possibilità di appagare la mia curiosità di conoscere il mondo intero. Non avevo mai preso in seria considerazione il coefficiente “naupatia”. Ero sdraiato in cuccetta e nonostante il forte beccheggio e il rollio mi facessero rotolare da una parte all'altra, sentivo solo stanchezza. Le ore passavano fra uno sbadiglio e l'altro e non potendo dormire, fantasticavo sui futuri viaggi che avrei cercato di fare in Sud America, in India, in Giappone, in Golfo Persico, in Australia, isole del Pacifico e negli Stati Uniti. Quando dall'oblò cominciarono ad entrare i primi raggi di luce di un'alba serena e meno burrascosa del giorno precedente, sentii una vocina interiore che diceva: “Cosa ti succede? Sei nato e cresciuto in una terra di navigatori ed ora ti spaventi per un po' di mal di mare?” Mi proposi di reagire a tutti i costi con tenacia per fare presto il piede marino. Quando attraversai la coperta, il sole era già sorto ed i suoi raggi filtrati attraverso qualche nuvola vagante, si riflettevano sulle onde del mare indorandolo. Il buongiorno me lo diede il 1° macchinista, il Signor Giacomo che trovai seduto sullo sgabello della riposteria: “Buon giorno Gianni, questa mattina sono stato costretto a farmi fare il caffè dal cuoco. La guarnizione della caffettiera in dotazione alla macchina si è bruciata e mentre sto aspettando che lo preparino, ho pensato di aspettarti per scambiare qualche parola. “Grazie del pensiero signor Giacomo, con lei mi sento a mio agio e posso parlare tranquillamente: lei mi sa ascoltare. Sin dalla partenza il mio animo è entrato in sintonia col tempo atmosferico che abbiamo incontrato. Vento forte, mare agitato, spruzzi di acqua salata, sole, mare splendido nello stretto di Messina e di nuovo burrasca e con gli stessi alti e bassi, sta viaggiando il mio cuore. Se poi ci aggiungo qualche sgarbatezza ricevuta, mi viene voglia di sbarcare, di strappare il libretto di navigazione e non vedere mai più certa gente che viene a bordo solo con l'idea di rompere le scatole al prossimo. Sono personaggi che vogliono dimostrare di essere quello che non sono e a terra in particolare non sono considerati da nessuno. Se al ritorno dalla Somalia non cambierà nulla, sbarcherò.” “Senti Gianni, la vita e l'umore di una persona, tanto che sia a terra quanto in mare, per un complesso di fattori che sarebbe troppo lungo elencare, è soggetta ad un alternarsi di alti e bassi che si perdono nel tempo. Sarà meglio limitare la nostra analisi all'ambiente di bordo e la mia opinione è che quando ci si accorge che i venerdì santi superano le pasque di risurrezione, l'unico sistema valido per cambiare è quello di far finta di avere smarrito il libretto di navigazione e cercare un lavoro a terra. Ora ti racconto brevemente cosa mi è successo, giusto per farti un'idea di come il mare può diventare anche un rifugio peccato-iscrissero all'istituto tecmacchinisti, con la proconseguito il diploma di vrei trovato facilmente nei cantieri navali o in meccaniche esistenti nelper me, fu proprio così. sunto da una grande avese, la quale mi fece semazione e altri di speciadegli anni furono deterriera e dello stipendio. anni, purtroppo, mi sono



Port Tewfik - Rada di Suez

di licenziamento motivata dalla crisi economica e dalla conseguente ristrutturazione dello stabilimento: una tragedia! Una tremenda botta in testa per tutta la famiglia. Mi sono sposato che non ero più un giovanotto, l'acquisto dell'appartamento ci aveva dato una certa sicurezza e la nascita della nostra bambina aveva dato un tocco maggiore di gioia al nostro matrimonio. L'avviso di licenziamento fu la classica tegola in testa. A quarantasette anni non è semplice trovare qualcuno disposto ad assumerti. Spedii domande di lavoro a tutte le industrie genovesi conosciute e attesi risposta fintanto che le nostre finanze ce lo permisero, poi rispolverai il vecchio libretto di navigazione ed eccomi qui. Sono passati sette anni da quando ho cominciato a navigare e con mia moglie ci mettiamo tutta la nostra buona volontà per rendere questa vita meno dura, ma la lontananza dalla famiglia è il prezzo più alto che dobbiamo pagare. Sei giovanissimo Gianni, hai tutto il tempo per cambiare, rifletti attentamente. Ora devo tornare giù negli “abissi”, mi stanno aspettando. In tutti i casi, qualunque sarà la tua scelta definitiva,

rum. I miei genitori mi nico nautico, sezione spettiva che dopo avere capitano di macchina, a-un buon posto di lavoro una delle molte industrie la nostra città. In effetti, Feci domanda e fui azienda meccanica genouguire alcuni corsi di forlizzazione che nel corso minanti ai fini della car-All'età di quarantasette visto recapitare la lettera

ricordati di eseguire sempre con serietà e capacità professionale il tuo lavoro. In tutte le circostanze in cui ti troverai, saranno queste le caratteristiche del tuo biglietto da visita e non solo, sarai ben voluto dai tuoi stessi compagni, ciao.” Il lavoro che svolgevo era tutti i giorni pressoché identico, però quella mattina sentivo una gioia interiore che mi dava una forza straordinaria. Ogni tanto mi ritrovavo a riflettere sulle parole del 1°macchinista, sulla sua carica umana e sulla sua umiltà. La gioia che sentivo era il coraggio che mi aveva trasmesso. Nel pomeriggio aiutai il cameriere a mettere in ordine il salone di rappresentanza e a preparare le cabine che avrebbero occupato i piloti durante il transito del canale di Suez. In stazione radio vi era parecchio traffico da smaltire: i telegrammi diretti a Port Said ed altri diretti all’armatore e ai noleggiatori in Italia. Seguivo con molta attenzione il modo con cui Mario espletava il servizio. Dopo avere effettuato il collegamento con Genovaradio, con mia grande sorpresa si mise d’accordo con i colleghi di terra e invitandomi a trasmettere un telegramma esclamò: ”Coraggio! Genovaradio ti sta aspettando, vai avanti con il telegramma senza paura.” Il cuore mi batteva forte, sembrava un tamburo. Mi accomodai meglio sulla poltroncina, ma quando impugnai il tasto, la mano mi tremava ed il polso era quasi bloccato. Mario era alle mie spalle e non perdeva il mio minimo movimento. Impugnò il suo tasto, parlò con i colleghi di Genovaradio e trasmise quel telegramma. Alla fine si rivolse a me sollecitandomi: ”Dai forza, siamo partiti tutti dallo stesso gradino, anche il collega che è a terra. Non avere paura di sbagliare. Inizia, vai!” Tirai un sospiro di sollievo e questa volta iniziai con la chiamata: ”ICB ICB ICB de ICDB ICDB ICDB bs, QTC2 QRK? QRV?”, tradotto in chiaro avevo detto: “Genovaradio da Frigo Italia, buona sera, ho due telegrammi, come mi sentite?, siete pronti a ricevermi? Genovaradio iniziò a rispondere nello stesso istante in cui Mario esclamò: “Bravo! avanti così, vai benissimo”. Nonostante avessi fatto molto esercizio, non ero ancora in grado di memorizzare la ricezione e dovevo scrivere tutto. Quando chiudemmo il collegamento, ero sudato come un pulcino, però nel mio animo ombreggiato da nuvole grigie, gonfie di dubbi e paure, era filtrato un raggio di luce che mi diede il coraggio di salire quella scala che mi pareva tanto ripida. L’intervento di Mario unito alla stazione costiera mi commovente dell’ufficiale R.T. sempre pronto Il messaggio con il quale il codice Port Said l’ETA (ESTIMED trasmise il “Professore”. Il mattigliai in un mare di silenzio, solo caiali egiziani. Salii in coperta un anziano marinaio così soprannome Ligure mi bloccò e in dialetto carrugiu nan che chi grattan” bo che qui rubano) e mi fece so alle cabine. La nave era ordi Port Said ed era in attesa della sud. Dalla posizione in cui ci trovavamo un palazzo antico. Il 2° quell’edificio vi era la sede della primi anni della sua presidenza,



Monumento caduti sul lavoro

all’aiuto ricevuto dall’operatore mosse. In loro vidi lo spirito a portare aiuto a chi è in difficoltà. mandante comunicava agli agenti TIME ARRIVAL) in quel porto, lo no seguente, 8 dicembre, mi svepuzzeccchiato dal vociare dei barber andare in riposteria e “Cervo”, nominato perchè originario di Cergenovese disse: ”Saera a porta du (Chiudi la porta del corridoio bimchiudere a chiave la porta di accessmeggiata alle boe nella rada interna partenza del convoglio diretto a vavamo, si vedeva l’ingresso del ufficiale mi disse che in “Compagnia del canale” e che nei nel 1956, il colonnello Abdel Nasser la nazionalizzò, causando l’intervento armato delle truppe anglo-francesi. In quel periodo, su richiesta del presidente Nasser, l’Unione Sovietica iniziò a sostenere l’Egitto politicamente, economicamente e militarmente e come prima conseguenza, tutti i piloti di nazionalità non egiziana occupati nella operatività del canale, furono licenziati per lasciare il posto ai piloti russi. Nella rada interna vi era un intenso traffico di pilotine veloci di fabbricazione sovietica che traghettavano i piloti e gli agenti marittimi a bordo delle navi. Si vedevano anche numerosi trabiccoli con una grande vela latina che rifornivano le navi di verdura, frutta fresca e altri prodotti. Una di quelle barche si accostò alla nostra fiancata di dritta e in un attimo il ponte di coperta fu invaso dai venditori egiziani che, stese delle vecchie coperte sul pavimento, vi disposero sopra i loro articoli. Alcuni di loro ai quali chiesi chi fossero, mi risposero: ”Giovanni grande magazzino.” Un attimo dopo divenni la loro preda e cominciarono: ”Buongiorno come stai? Tu stare nuovo a bordo, io prima volta vedere te, guardare quanta roba noi avere, tu podere combrare Nefertiti, Ramses, papiri, grande valigia, buona borsa, carta per scrivere e tante cose bone.” Mi fermai per qualche attimo ad osservare cosa mi potesse servire e quindi andai a

fare il mio lavoro. Il cameriere aveva già servito il caffè alle autorità egiziane e in quel momento stava leggendo alcune lettere ricevute da casa. Il suo volto era sorridente, ma il comandante affacciatosi alla porta della riposteria lo interruppe e disse: "Alé Gianni! Buongiorno" e quindi si rivolse a Riva e gli suggerì di andare al mercatino a poppa a turno, per non lasciare la riposteria scoperta. I venditori che avevo salutato poco prima, quando mi videro tornare mi chiamarono gesticolando con le braccia. Dopo l'arabo, l'inglese era la loro seconda lingua, ma era impressionante sentire come si esprimevano in italiano. Avevo già scelto alcune statuine raffiguranti i faraoni, una camicia ed un paio di calzoni color kaki e mentre stavo guardando una valigia di pelle, si avvicinò a me Gino, uno dei marinai timonieri e con molta delicatezza mi chiese: "Cagasti?" Rimasi un po' stupito e quando gli risposi di no, quasi mi obbligò ad andare al gabinetto: "Svuotate e lasciate tutto a dogu, l'acqua ci a buttau io." Andando verso il gabinetto di poppa incontrai Michele, il secondo dei timonieri che mi ripeté lo stesso invito però me ne spiegò il motivo. I due gabinetti alla turca che avevamo a poppa, erano già stati sporcati da altre persone e la puzza che quel mare di merda esalava, aveva trasformato il locale W.C. in una camera a gas. Cercai di collaborare al meglio, ma dopo pochi secondi dovetti scappare. Chiusi la porta a chiave e tornai a completare i miei acquisti. Mi divertii parecchio a patteggiare il prezzo con gli egiziani. Riuscii ad acquistare quasi tutti gli articoli che avevo scelto ad un prezzo inferiore a quello richiesto. Quando trattai la valigia, il secondo venditore s'impuntò: "Tu dare dieci mila lire e prendere valigia." "No amico, io pagare due mila lire, prendere valigia e tu dire grazie". "Berdio!, perché tu parlare due mila lire quando valigia valere quindici mila lire?" "O.K. amico, non compero più niente, grazie e arrivederci" e tornai in riposteria. Stavo lavando il pavimento della saletta ufficiali quando il "Giovanni grande magazzino" si affacciò alla porta con la valigia in mano: "Amigo, prendere valigia e dare solo cinque mila lire". Feci finta di insistere, ma dopo qualche altro scambio di battute colorite gli diedi cinque mila lire e se ne andò tutto contento. Al termine del mio servizio mi diressi verso poppa per andare a riporre i miei acquisti in cabina. Non ero ancora arrivato all'altezza del cassero poppiero che il nostromo ed i marinai mi bloccarono e dovetti attendere che l'ultimo dei venditori fosse sceso sulla barca. L'àncora era già stata salpata e mentre l'ultimo dei due cavi d'ormeggio alle boe veniva issato a bordo, il suono del fischio avvertì che la nave iniziava a muoversi. La sirena non aveva ancora terminato di rombare che da sotto la poppa arrivarono delle urla disperate: "Nostrombo fermare merdo berdio". Gino era andato ad aprire l'acqua di scarico e tutto il fetore che riempiva i due cessi finì sul trabiccolo. Arrivarono parole incomprensibili, ma il sentirli imprecare in arabo, fece esplodere in una enorme risata collettiva tutti noi che eravamo qualche metro sopra di loro e nel mentre, la nave iniziò la manovra verso l'ingresso del canale. Transitammo davanti all'edificio del consolato d'Italia, poi davanti all'edificio della ex compagnia del canale e dopo avere attraversato l'area portuale di Port Said, procedemmo verso i laghi Amari e Ismailia. La ferrovia e la strada asfaltata che collega Port Said a Ismailia e Suez, costituiscono una sorta di confine tra il canale e la verdeggiante campagna. Qua e là tra il verde dei campi ed i canali d'irrigazione spuntavano casupole costruite con blocchetti di cemento o con pietra di tufo. Alle dodici e trenta transitammo davanti a El Kantara, un villaggio che segna un confine ben definito fra la zona agricola e la zona desertica del Sinai. Dovevo mettere in ordine all'interno del mio armadio ciò che avevo comperato, ma quando aprii la porta della cabina mi fermai qualche secondo ad osservarla: era un tugurio. Vi erano due letti a castello e Bruno "molto gentilmente", per paura che gli vomitassi addosso, mi aveva ceduto la cuccetta al piano di sotto e tutto sommato, indipendentemente dalle condizioni del mare, era più comoda che quella sopra. Nel soffitto e sulle paratie erano ben visibili le ordinate ed i cavi elettrici che correvano nei passacavi. Fra le due ordinate centrali, vi era l'unico oblò rotondo e di grandezza standard come su tutte le navi di vecchia costruzione. Al di sotto di questo e imbullonato alla lamiera del pavimento, vi era una specie di tavolino-scrivania con tre cassettini laterali. Alle spalle delle testiere dei due letti vi era un armadio a due ante con due porte indipendenti l'una dall'altra. Era una cabina molto umida con il pavimento e la paratia prodiera direttamente a contatto con la stiva di poppa N. 5, refrigerata. La camicia che avevo comperato era del tipo che non si stirano. Mi misurai i calzoni e qui sorse il primo grande problema: erano un po' lunghi e avrei dovuto accorciarli in qualche modo. Misi le statuine dentro la valigia che sistemai in fondo all'armadio e tutto sommato mi sembrava di avere speso bene quei pochi soldi. Avevo lavorato parecchio quella mattina però non ero stanco. Il passaggio del canale mi aveva reso euforico e pensavo ad un sacco di cose senza riuscire a riposarmi. Bruno entrò senza bussare, si sedette sulla sedia, mi chiese se avessi comperato qualcosa e mi parve gentile mostrargliela. Commentammo insieme l'abilità commerciale degli egiziani, parlammo del mare burrascoso che avevamo incontrato, della professiona-

lità dei macchinisti e ci trovammo d'accorso nel fare qualche considerazione su alcuni compagni di bordo. La conversazione divenne interessante e Bruno si mostrò cordiale e disponibile ad ascoltarmi e a darmi qualche buon consiglio, frutto della sua esperienza ventennale. Alle quattordici dovetti salutarlo e andare in stazione radio a fare il mio primo turno di guardia. Il canale si insinuava nel deserto silenzioso del Sinai e sulla strada che gli correva parallela, si vedevano passare pochi camions e poche automobili. Sul tavolo da lavoro della stazione trovai un biglietto di Mario con il quale mi invitava a proseguire l'ascolto sulla frequenza di Ismailiaradio/SUQ e a registrare ogni messaggio ricevuto. Sintonizzai il ricevitore d'emergenza sulla frequenza di Ismailiaradio, 420 KHZ e quello principale ad onde corte sulla frequenza di 17160 KHZ usata da Romaradio per trasmettere le liste traffico italiane. Preparai il brogliaccio, giornale di brutta copia, dove avrei registrato tutte le trasmissioni. Intercettati una chiamata generale seguita da un messaggio collettivo, indirizzato al convoglio diretto a nord e mentre rimanevo indietro con la scrittura, mi accorsi che riuscivo a memorizzare la trasmissione. Alle sedici in punto Romaradio iniziò il lancio delle liste traffico e la trasmissione in QSZ2 (ogni nominativo veniva ripetuto due volte) mi facilitò l'ascolto. Feci molta attenzione alla progressione alfabetica e quando arrivò alle lettera "I" sentii il nostro nominativo, "ICDB", prima nella lista di Roma e poi in quella di Genova. Stavamo passando davanti al monumento in memoria degli australiani caduti durante la costruzione del canale, quando con mio grande sollievo, si aprì la porta e si affacciò tutto sorridente Mario. Erano ormai le sedici e trenta e mi restavano pochi minuti per fare le consegne: mi chiese com'era andata e mi spiegò che di solito Ismailiaradio trasmette messaggi al "southbound convoy" (convoglio diretto a sud), solo dopo che l'ultima nave del nostro convoglio avrebbe dato fondo all'ancora nei laghi Amari. Gli feci vedere il brogliaccio, lo informai che avevamo traffico giacente a IAR e a ICB e scappai in riposteria. Riva era già in servizio e quando mi vide mi sembrava un po' impacciato, ma riuscì a dirmi che il comandante gli aveva espresso il desiderio che fossi io a stirargli le sue camicie. Sentire che il comandante mi aveva accordato la sua fiducia, mi gratificò grandemente. Nonostante i miei futuri doveri sarebbero stati diversi da quelli del cameriere, imparare a stirare mi sarebbe stato sempre utile. Andammo nel locale stireria e dopo avere assistito alla prima lezione teorico-pratica, stirai le prime due camicie, "facendo molta attenzione ai colletti ed ai polsini", secondo le raccomandazioni del mio superiore. Nel tardo pomeriggio andammo alla fonda nei laghi Amari per permettere il passaggio del convoglio diretto a nord e quella sera, a cena, la saletta era animata più del solito per la presenza dei piloti del canale. Al termine del mio lavoro andai in stazione radio e alle venti e trenta, Ismailiaradio trasmise il messaggio indirizzato al nostro convoglio, con il quale dava a ciascuna nave il turno di partenza. Alle ventuno vennero salpate le àncore e ripartimmo alla volta di Suez - Port Taufiq. Mario aveva già fumato un pacchetto di sigarette e il fumo che si tagliava a fette, aveva trasformato la sala radio in una fumeria turca e sebbene allora fumassi anch'io, provai molto fastidio. Rimasi in stazione radio fino alle tre e trenta del mattino, quando il pilota sbarcò nel golfo di Suez. Mi riposai molto poco e quando il marinaio di guardia venne a darmi la sveglia ero ancora vestito e in un attimo tornai in riposteria. Quel tratto di costa alternava scogliere a piccole spiagge e in lontananza si ergevano montagne bruciate dal sole. Alle otto scesero dal ponte il 1° ufficiale e l'allievo di coperta e prima di andare a fare colazione, il 1° ufficiale mi rivolse la parola in un modo che non mi sarei aspettato, ma non era la prima volta ad essere sgarbato. "Tu che fai finta di lavorare, come tutti i marconisti, preparati! Alle nove inizieremo la caccia ai cacaraci". A quella provocazione non replicai e quando se ne andarono, continuai il mio lavoro. Alle nove il primo ad arrivare fu l'allievo di coperta che mi diede una maschera antigas e mi disse di andare a mettermi un paio di calzoncini vecchi ed una camicia a maniche lunghe. Poco dopo si presentò il carpentiere con la sua cassetta di utensili e cominciò a svitare le viti dai pannelli di legno perlinato che ricoprivano le paratie del carruggetto. Gli scarafaggi, meglio conosciuti dai marittimi come cacaraci (traduzione maccheronica dell'inglese "cockroach"), erano annidati in quello spazio di un millimetro o due, compreso fra i pannelli di legno del rivestimento e la lamiera portante d'acciaio. Fino a quel momento non mi era stato dato nessun ordine e quando arrivò il "capo supremo" equipaggiato con una tuta di amianto e la maschera antigas, rimasi a guardare. Il "Boss" impugnò una pistola a spruzzo e avvicinandosi alle fessure che l'allentamento delle viti avevano lasciato fra le giunture dei pannelli, irrorò lo spazio interno con un prodotto insetticida olandese. "Tu che non capisci un cazzo, vai in cucina a prendere la pentola di acqua calda che hanno preparato, vi sciogli dentro la soda e quando il carpentiere avrà staccato tutti i pannelli, laverai le paratie". Lo sforzo che feci per trattenermi dal non tirargli uno sputo in faccia, mi causò un dolore acuto allo stomaco che mi costrinse ad andare a sedermi in riposteria. Restai parecchio seduto e nel silenzio della mia solitu-

dine cercai di calmarmi. Scartai l'idea di andare a chiedere consiglio al 1° macchinista, non mi parve corretto coinvolgerlo in una meschinaggine che dovevo risolvere da solo. Mi alzai e ripresi a lavorare, ma ero distratto. Il mio cervello stava lavorando alacremente alla ricerca di una risposta da dare a quel sacco d'ossa e con la testa gonfiata dalla presunzione e da una maleducazione senza limiti. Terminata l'operazione "cacaraci", mollai tutti i freni inibitori e prima di andarmi a preparare per il servizio mensa, mi feci coraggio e affrontai la situazione. Quando mi vide davanti alla porta del suo ufficio, il boss mi sbirciò con la coda dell'occhio, continuò la sua lettura e solo dopo parecchi fastidiosi secondi si girò e con tutta la sua gentilezza disse: "Cosa vuoi tu qua?" Faticai a restare calmo e riuscii a rispondergli: "Ho accettato questo lavoro con la consapevolezza che i sei mesi di pratica che devo fare, passano presto. Ho promesso al capitano d'armamento e al comandante della nave che avrei fatto il mio dovere con impegno. Da lei non voglio nient'altro che di essere rispettato e trattato nella giusta misura per il lavoro che svolgo, è chiaro? Se lei ha subito dei torti da qualche marconista non è affare mio, ma si ricordi bene che non tollererò più le sue provocazioni e insulti in nessun modo". Feci una breve pausa e guardandolo fisso negli occhi aggiunsi: "Non ripeta mai più quel suo comportamento infame nei miei confronti o non sarò più responsabile delle mie reazioni ai suoi insulti". Nel farmi le mie ragioni non mi ero lasciato vincere dalla rabbia, ma quando uscii dal suo ufficio tremavo e stavo molto male. Evitai di parlarne con Mario e misi al corrente dell'accaduto solo il comandante. Il mar Rosso era calmo, la temperatura esterna era salita parecchio rispetto al Mediterraneo e quando passammo al traverso di Massawa, il termometro segnava 42°C. La nave era molto vecchia e priva dell'impianto di aria condizionata. La riposteria, le salette da pranzo e ricreative, la cabina e la stazione radio erano diventate come saune. Le maniche a vento che sporgevano fuori dagli oblò erano completamente inefficaci. L'aria convogliata all'interno dei locali portava con sé tutta l'umidità esterna creando enormi disagi, il peggiore dei quali era quello che non ci permetteva di riposare. Il morale scese sotto la chiglia e se invece di andare a Mogadiscio, fossimo stati sulla via del ritorno, avrei fatto domanda di sbarco. Dopo avere passato lo stretto di Bab-El-Mandeb ed essere entrati in zona tropicale, il comandante ordinò che fossero osservate le disposizioni del CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) che dovevano contribuire a migliorare le condizioni di vita dell'equipaggio. Il ponte di comando, il ponte passeggiata e il ponte sopra le cabine equipaggio vennero protetti dai cocenti raggi del sole con tendoni di tela olona bianca. Tutte le mattine il cuoco preparava una buona quantità di tè al limone, lo faceva raffreddare nella cella frigorifera e lo metteva a disposizione dell'equipaggio. Veniva distribuita la razione di tè e latte evaporato in ragione di due tiri di latte ogni quattro giorni e 25 grammi di tè al giorno per tutto il periodo di navigazione in zona tropicale. Dopo avere attraversato il golfo di Aden e doppiato Capo Guardafui, la nave accostò e seguì la rotta per Mogadiscio. Passammo a meno di tre miglia di distanza dal faro e con i binocoli si vedevano bene i suoi muri di pietra costruiti in epoca coloniale. Guardavo la costa e mentre mi rilassavo gustando quel delizioso tè freddo, arrivò il Signor Giacomo. Provai un vero piacere nel vederlo e poiché anche lui si sedette con il bicchiere del tè in mano, trascorsi un buon quarto d'ora in pace. Capo Guardafui fu l'argomento iniziale della nostra chiaccherata che spaziò dalla conquista coloniale della Somalia, alle vacillanti condizioni economiche del nostro paese e alle "volpi" che ci governavano. Il suo modo di esprimersi e di comportarsi, non era quello del marittimo e anche uno sprovveduto avrebbe capito che proveniva da un ambiente diverso da quello di bordo. Purtroppo su quella nave vi erano diverse persone fra la bassa forza, la cui forma mentis era terribilmente negativa e il guaio peggiore era il loro servilismo. Per costoro esisteva solo il comandante, il direttore di macchina ed i capi servizio che avevano il potere di confermarli le ore di lavoro straordinario che presentavano ogni fine mese e secondo la loro meschina mentalità, era giusto sdebitarsi riportando loro i fatterelli che accadevano a bordo. Presi coscienza di questo stato di cose molto presto e cominciai a temere che esprimere liberamente le mie idee, le mie parole potessero essere rielaborate da qualcuno di questi e riportate al 1° Ufficiale. La mia mente divenne come una nave sballottata dalla burrasca. Riflettevo su tutto quanto avevo sentito, sulla diversità delle persone con le quali avevo a che fare, sulla gerarchia di bordo e di nuovo scattò nel mio cuore la voglia di fuggire da quell'ambiente. Di ritorno in riposteria incrociai Riva, era tutto sorridente e mi salutò in una maniera più cordiale del solito. "Eccomi di nuovo qui Gianni, sono contento. Poco fa ho servito il caffè al comandante e mi ha dato una buona notizia, mi ha confidato che al ritorno in Italia mi concederanno la licenza matrimoniale e assieme a me sbarcheranno il 1° ufficiale di coperta ed il nostromo. Il "Barba" (il comandante in gergo) si è molto raccomandato di insegnarti a stirare bene le camicie e di non dire niente a nessuno fintanto che scende e lo dice lui in persona agli interessati." Quella notizia mi esaltò. La certezza che il 1° uffi-