

Il battesimo di bordo

del C.L.C. *Stefano Giacobbe*

Riceviamo e con piacere pubblichiamo il racconto del “*primo imbarco*” inviatoci dal Comandante di Lungo Corso *Stefano Giacobbe* il quale, ora in pensione, è attivamente impegnato in seno alla comunità varazzina, dove collabora con l’Assessorato alla Cultura e le scuole: partecipa al progetto «*Sezione Blu*», un originale percorso scolastico verso l’ambiente marino, le tradizioni marinaresche e le istituzioni portuali; pubblicazioni di libri non in vendita, presentati nella Biblioteca civica “*E. Montale*” e messi a disposizione dei lettori: “*Dalle vele ... ai containers*”, “*La storia della navigazione*”, “*Vicissitudini italiane*”, per citarne alcune.



Per questo suo fattivo e costante impegno, sabato 26 settembre 2015, nel contesto della

quinta edizione del “*Lanzarottus Day*”, giornata dedicata a Lanzarotto Malocello, il navigatore ed esploratore varazzino che all’inizio del XIV secolo scoprì le isole Canarie e diede il proprio nome all’isola più a Nord, oggi Lanzarote, l’Assessore alla Cultura *Mariangela Calcagno* gli ha conferito l’ambito premio, denominato “*Le vie del mare*” (*E vie du mâ*), un riconoscimento che ogni anno viene assegnato a chi si è distinto nell’arte marinaresca.

Il primo imbarco non si scorda mai ... del C.L.C. *Stefano Giacobbe*.

«Finite le medie inferiori volli provare, nel periodo estivo, la vita condotta sul mare con i pescatori di Cornigliano. Dopo litigi in famiglia, specialmente da parte di mia nonna materna (*Maria Cabella du muettu*) riuscii a convincere mio padre a lasciarmi andare con i pescatori alla “*lampara*” notturna sulle fosse (un paio di miglia al largo) con barche da pesca che mi sembravano la corazzata *Potionkin*. Ne ritornai entusiasta.

L’anno successivo i miei genitori mi iscrissero all’Istituto Tecnico Nautico S. Giorgio di Piazza Palermo a Genova. Finito con successo il secondo anno del Nautico, in attesa di incominciare il terzo nel periodo estivo mi cercai un imbarco.

All’età di 17 anni e 5 mesi misi piede per la prima volta su una nave mercantile da carico secco adibita a viaggi transoceanici (di lungo corso). La nave era ormeggiata di punta nel porto di Genova alla calata *Chiappella* per ultimi lavori di riparazione presso le officine *Mariotti*.

La nave si chiamava *Russula*, armatori la società di navigazione *Soarma* con sede (*scagno*) in Sottoripa a Genova, (ricordo dove è il portone ma non ricordo il numero civico).

Nave definita “*carretta del mare*” - Tre stive di prora - Tuga al centro nave - Due stive di poppa - Forza motrice macchina alternativa - caldaie a vapore tipo *Bacchok* - copertura stive con galeotte di ferro nel senso trasversale e *panneaux* di legno posti in senso longitudinale tra una galeotta e l’altra. A copertura della boccaporta venivano poste doppie cerate fissate ai quattro lati sulle mastre; le cerate erano tenute ferme alle mastre da barre di ferro piatto che, messe nelle staffe laterali fissate con cunei di legno a colpi di mazzetta, tenevano fermo il tutto.

Mono elica destrorsa, con relativo tunnel asse motrice che dal locale macchine attraversava le due stive poppiere per finire contro l’ultima paratia - l’asse all’interno portava all’elica attraverso un foro tenuto stagno da pressatrecce. Dritto di prora verticale - parte poppiera stellata - velocità commerciale 9 nodi.

14.500 tonnellate di stazza lorda. Bussola magnetica sul ponte di comando e una su alla normale in controplancia - no radar - no ecoscandaglio - carte nautiche perfettamente aggiornate - sestante in dotazione di bordo.

Comandante il Capitano di lungo corso Amoretti (non ricordo il nome) persona di una flemma invidiabile e di una capacità della professione nautica, commerciale e persino sociologica unica, come ho potuto constatare durante il viaggio verso il Nord Europa, che avremmo intrapreso dopo la fine lavori. Era anche un appassionato violinista.

Coadiuvato in modo esemplare da un capace, navigato ed esperto 1° ufficiale di coperta Capitano di lungo corso Olivari - (anche di lui non ricordo il nome) uomo di età, con naso aquilino, sguardo penetrante e volto che sembrava scavato nella pietra (ex hornista) dimostratosi maestro impassibile di fronte a forti eventi che di seguito racconterò. Non l'ho mai visto sorridere (ma sogghignare sì).

La nave armata di bigli, ostini e rinforzi, pescanti, dormienti, e verricelli martellanti, stive da carico ampie e profonde, il tutto in un ambiente caotico come solo potevano essere le officine navali nel porto di Genova in quel tempo, con gente al lavoro che si muovevano come formiche in un clangore unico; il tutto di questa atmosfera mi entusiasmo.

Un altro fatto che mi è tutt'ora rimasto in mente fu il seguente:

Nel corso dei lavori sulla nave era mia abitudine arrivare a bordo, dopo aver preso il tram da casa e sceso in piazza Dinegro, andare in banchina tramite una scaletta di ferro posta proprio davanti alla piazza. Alle ore 07:30 imbocco la scaletta con una persona che aveva sulle spalle un cesta di vimini colma di pane appena sfornato - andava a consegnarlo alle maestranze in porto. La scia di fragranza che si portava dietro era così forte che mi uscì spontaneo dalla bocca "*belin che profumme!*" Ci volle del bello e del buono a convincere quella persona che non volevo un panino, ma che la mia era stata una spontanea osservazione di spensierata armonia e un attimo di vita bella, di appartenenza lavorativa e coesione umana. Ci siamo separati proseguendo per le nostre vie, entrambi convinti di iniziare una buona giornata.



Partenza! Inizia l'avventura.

Il mattino del 21 Agosto 1956, trainati da un rimorchiatore di prora ed uno di poppa, la nave Russola esce dal porto di Genova con me a bordo - qualifica di ingaggio "*giovannotto di seconda*". Alla via! Inizio l'avventura!

Itinerario: Genova - scalo tecnico Melilla (Marocco spagnolo) - entrare nell'arcipelago delle Lofoten (Norvegia) e raggiungere il porto di Narvik per imbarco di minerale di ferro - rientro in Italia a Bagnoli, acciaierie di Napoli.

Il programma era che, sbarcato a Napoli, il mio rientro a Genova sarebbe avvenuto in treno. Un battesimo non poteva essere più completo!

A bordo di questa nave compresi e vidi "*messa in opera*":

- Tracciare una rotta.
- Saper leggere una carta nautica.
- Segnare sulla carta nautica il punto nave (stimato e reale).
- Condurre la navigazione costiera a mezzo di rilevamenti da bussola magnetica.
- Eseguire il calcolo della declinazione e della deviazione.

- Condurre la navigazione oceanica con calcoli astronomici dopo varie osservazione mattutine o serotine a mezzo sestante.
- Calcolare deriva e scarroccio.
- Come riconoscere fari, fanali, fanali numerati, segnali luminosi e acustici di boe e battelli fanali, (esperienza vissuta nel Canale della Manica in tempo di nebbia).

Prosegue navigazione tranquilla per Melilla, Golfo del Leone tranquillo ci lascia passare indenni, scapolato Ibiza si arriva nel porto di protettorato spagnolo alla sera, si ormeggia a un pontile deserto, si pernotta. Il giorno dopo finito rifornimento di acqua e bunker si riparte.

Usciti da Gibilterra, navigazione tranquilla con punto nave a capo S. Vincente, Cascais, capo Finisterre, passata La Coruna si entra nel golfo di Biscaglia.

Si incomincia con tempo diverso. Mare e vento da Nord-Ovest dapprima leggero si rinforzano sempre più da mezzo golfo in poi sino a I. d'Ouessant. A causa dei forti colpi di mare ricevuti dalla nave sul lato sinistro e a seguito di forti rollate si scopre nella parte stellata poppiera sinistra a livello della linea di galleggiamento, una lieve infiltrazione d'acqua dovuta a una crepa in corrispondenza della costola lunga circa 1 metro. Il 1° uff. comanda operazione di intervento con assistenza di nostromo, il pennese, 2 marinai ed io; viene messo uno spezzone di pressatrece contro l'infiltrazione, coperto con cemento di pronta impastato di reticella, un tubicino millimetrico con funzione di scolo. La cassetta di cemento funziona. L'infiltrazione si contiene. Dal ponte il Comandante coordina e segue tutta l'operazione. Dalla direzione di Genova arriva l'ordine di poggiare a lento moto su Rotterdam per le dovute riparazioni. Al ricevimento del telegramma il Comandante commenta, tra i denti: "*se ghe arrivemmu*".

Tanto per non cambiare la nomea, la navigazione nella Manica procede con nebbia molto fitta avanzando a colpi di sirena, dopo aver riconosciuto il light-boat si prosegue, ancora nebbia ci si ferma e si da fondo all'ancora, segnalazione con campane di nave alla fonda, salpato e ancora proseguito sino a Rotterdam. Non è stato fatto un minuto di attesa. Il pilota ci aspettava all'imboccatura e siamo andati all'ormeggio fortemente sbandati a dritta per non sollecitare con troppa pressione la crepa a sinistra di poppavia.

Durante tutto il periodo trascorso da I. Ouessant a Rotterdam tutto l'equipaggio, io compreso, quel poco che abbiamo dormito lo abbiamo fatto con i vestiti addosso. Quando ho chiesto del perché il nostromo mi rispose che in caso di abbandono nave almeno saremmo stati vestiti e protetti contro il freddo.

Con la nave appruata e sbandata a dritta il danno venne riparato con saldature di lamiera dentro e fuori bordo e con la nave resa nuovamente stagna potemmo ripartire al terzo giorno.

Durante la mia franchigia a Rotterdam, a quel tempo, mi sembrò di viverla su un altro pianeta: tram scintillanti, veloci, funzionanti, silenziosi, come navette spaziali; gente che capiva il tuo stentato inglese e cordialmente ti rispondeva in modo esauriente e comprensibile; negozi luccicanti con dentro ogni tipo di merce: giocattoli, vestiti, scarpe. In un negozio di elettrodomestici comperai come regalo per mio padre un rasoio elettrico Philips, mi sentii un adulto! E ... donne nude in vetrina ... slurp, slurp

Ripartimmo in pieno assetto alla volta del nostro porto di carico.

Uscimmo dal canale della Manica in condizioni migliori di quando eravamo entrati. Traffico decente senza inconvenienti, buona visibilità e tranquilla navigazione costiera, doppiata l'isola di Scilly, capo Mizen, costeggiamo l'Irlanda, passiamo fuori da tutte le isole Ebridi, facendo il punto nave con le Shetland e rotta diretta sul Grande Nord per Narvik.

Nel porto di Narvik passiamo poco meno di una settimana per completare le operazioni di: ormeggio, doganali, di carico merce alla rinfusa, rifornimento idrico e di cambusa e ripartire.

Durante la permanenza in porto mi è rimasto impresso un fatto che mi ha segnato per tutta la vita: sentirmi orgoglioso di essere Italiano.

Orgoglioso di essere italiano: ecco la storia:

«A nave ormeggiata, espletate le operazioni doganali di rito, iniziano le operazioni di carico e, mentre accompagno l'ufficiale di dogana dall'ufficio di segreteria al barcarizzo, agghindato nella sua pulita e stirata

uniforme, incontriamo un marinaio (*Tripodi*) che in larghi pantaloni svolazzanti, una maglietta unta, sporca di grasso e un bugliolo con dentro un pennello nella mano destra, di ritorno dopo aver eseguito la manutenzione di un verricello, ci saluta. Il doganiere mi chiede “*to which nationality is he belonging?*” (a quale nazionalità appartiene?) con sorrisetto di condiscendenza. Il marinaio mi chiede cosa ha detto e quando ho tradotto la domanda il Tripodi, uomo rilassato, scuro di capelli, pelle leggermente olivastra, lieve pancetta, statura medio bassa, si trasforma, sparisce la pancetta, diventa un palmo più alto e con l’occhio scuro, fiero e scintillante risponde a voce sicura e orgogliosa “*certo che sono italiano*” e prosegue in coperta verso proravia a completare il suo lavoro. Il sorrisetto dal glabro ceruleo viso del giovane doganiere è sparito, non c’è stato bisogno di traduzione, ha compreso benissimo. Forse *Tripodi* a prima vista poteva essere scambiato per persona di nazionalità greca o del sud Europa, ma lui ha preferito chiarire il tutto subito). Ha insegnato che l’italiano è un forte lavoratore, in qualsiasi situazione di disagio si possa trovare o apparire. Divenuto nuovamente serio e compassato il doganiere, accompagnato allo scalandrone, mi ha salutato con marcato rispetto.»

La nave viene caricata sino alla *marca di Simpson*, un cerchio a metà nave, sulla fiancata di destra e su quella di sinistra pitturato di bianco, ed indica il limite di pescaggio che la nave non deve superare, altrimenti metterebbe a rischio la propria stabilità. Durante la sosta in porto il nostromo, calatomi su un bansigo, mi ha comandato di ripitturarla.

Terminato l’imbarco del carico, chiuse le boccaporte, imbarcato il pilota, dato il pronto in macchina, mollati gli ormeggi, con l’aiuto di due rimorchiatori, si esce dal porto, si sbarca il pilota con la biscagliina e, macchina avanti tutta, ci si immette sulla rotta che ci condurrà in patria e ... alla via così verso l’Italia.

Il viaggio di ritorno si svolge senza rilevanti problemi, con alternanza di navigazione di altura e costiera, con vita di bordo di routine dove mi esercito alla ruota del timone, alla lettura del sestante, comprendo l’importanza del cronometro di bordo chiuso in sala nautica in doppia cassetta di legno con coperchio di vetro, i turni di guardia sul ponte, il carisma del comandante, la naturale disciplina a bordo, il reciproco rispetto, la coesione tra tutti membri dell’equipaggio, forse un pò meno con il cuoco che sempre in brache quadrettate bianche e nere viene soprannominato un pò per celia e un pò sul serio “caino di bordo”, ma lui per primo se la ride.

Ogni tanto, durante un tranquilla serata in navigazione, si sente il comandante che nella sua cabina riesce a “*estrarre*” musica rilassante dal suo prezioso violino. Suo hobby.

Dopo 1 mese e 21 giorni di navigazione arrivo con la nave a Bagnoli.

Il giorno dopo, svolte le pratiche di sbarco in capitaneria, saluto tutti con entusiasmo e vengo accompagnato alla stazione ferroviaria, dove prendo il treno per Genova. Come mi risuonava dolce, importante, cara, questa parola Genova.

Sono ritornato a casa un pò cambiato senza essermi accorto di essere passato dall’età adolescenziale a quella di adulto, ma con la certezza e convinzione che, con tutto il bene e il male, il buono ed il brutto che si può incontrare sulla propria strada, la mia rotta era segnata: una carriera sul mare.

Oggi 20 dicembre 2018 mi rendo conto che allora vissi in un mondo che non c’è più.

P.S. Quando ho regalato il rasoio elettrico a mio padre (decorato con croce di ferro al valor militare della prima guerra mondiale) ho visto i suoi occhi inumidirsi.»

C.L.C. Stefano Giacobbe

www.ponentevarazzino.com