Marineria leggi ed usanze

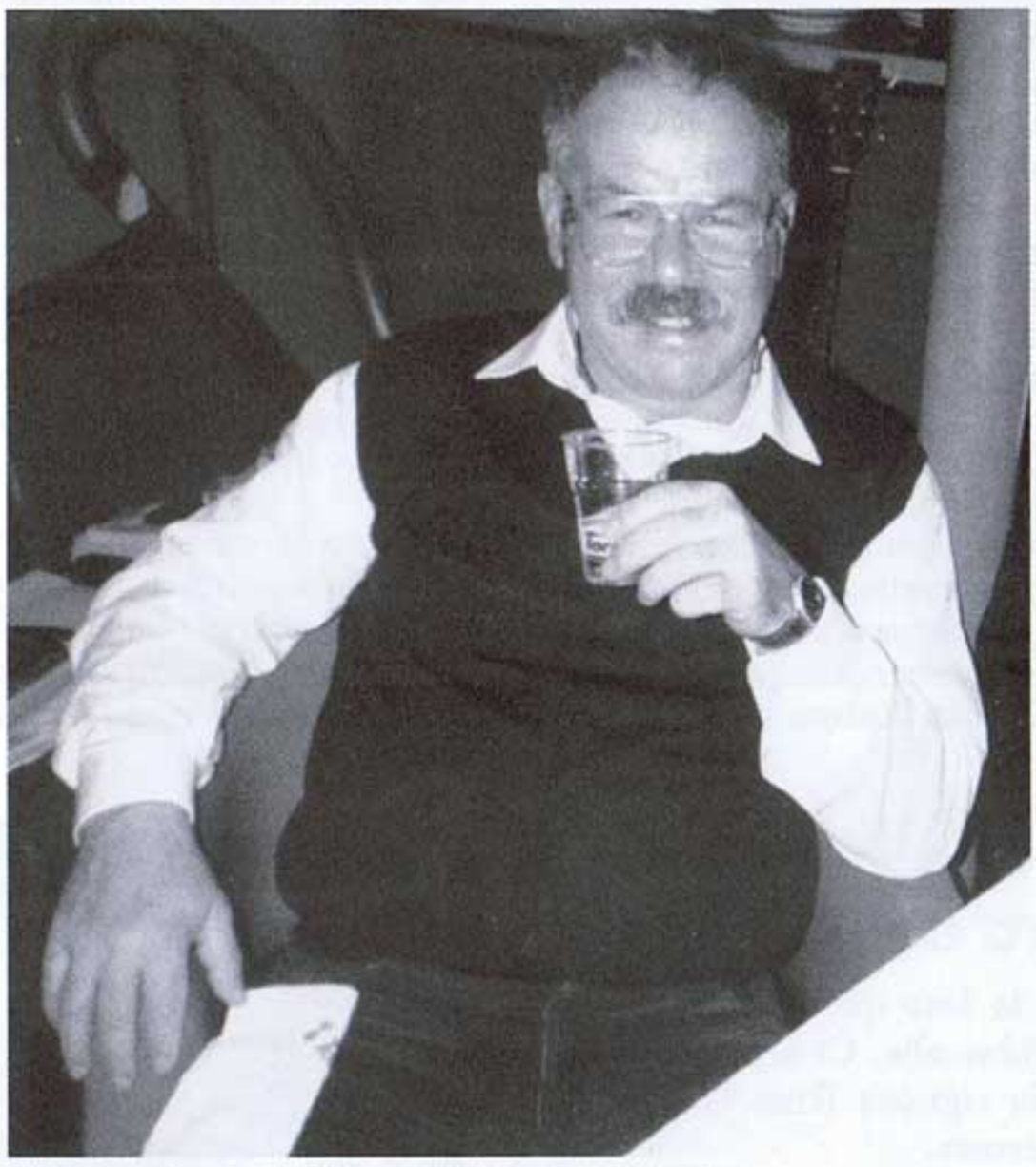
La marineria ha il suo codice d'onore che disciplina con norme non sempre scritte, ma non per questo meno rigorose ed inflessibili, la difficile pratica del mare che esige comportamenti nei quali la competenza sia pari alla prontezza di intuizione e alla rapidità delle decisioni. Un capitano che abbia la ventura di provocare danno alla propria nave, quale che siano le circostanze che siano intervenute, sa innanzi tutto di essersi esposto al severo giudizio della gente di mare e che vive questa condizione con comprensibile inquietudine se non angoscia. Se un treno deraglia si usa dire: il treno è deragliato. Se una nave si arena o finisce su una scogliera, si dice: il capitano tal dei tali si è arenato, oppure " ha portato la barca sugli scogli". La manovra di ormeggio non riuscita, quali che siano le condizioni del mare e del vento, trova sempre, per i più, una spiegazione nell'imperizia del capitano.

Di fatto l'attenzione delle manovre di attracco alla banchina è qualcosa che sconfina nella curiosità, sguardi attenti osservano ogni movimento quando le operazioni di attracco debbono adattarsi a condizioni di manovra inconsuete, si avanzano ipotesi, vengono fatti paragoni, confronti, si esprimono giudizi. Questo rito si ripete ogni giorno, specie col maltempo, nei confronti delle navi Toremar, così come avveniva e con maggiore interesse, al tempo della marineria a vela, quando gettare l'ancora in porto, era operazione ardita o quando le "chiatte" barconi in legno o di ferro, trainati a due o tre in fila indiana da un rimorchiatore, dovevano accostare ai pontili di caricazione con destrezza del capitano. Si doveva mollare il cavo di rimorchio, prevedere lo scarrocciamento dovuto al vento ed alle correnti, mentre uno dei due marinai - spesso l'equipaggio era costituito da sole due persone - per mezzo della "buscaggina", una scala di corda che penzolava ondeggiando a poppa della chiatta, saltava sulla lancia che seguiva a traino, armava i remi e vogava energicamente per portare il cavo d'ormeggio alla boa ancorata nei pressi dei pontili. Queste manovre si ripetevano ogni giorno. Sbagliare non era ammesso: significava, oltre che perdita di prestigio, anche perdita dell'incarico e quindi perdita del lavoro.

Ricordo di aver assistito, agli inizi degli anni '50 alla perdita di una chiatta sotto carico al pontile di Vigneria per una improvvisa burrasca di grecale, di quelle che si scatenano improvvisamente anche durante l'estate. La chiatta mollò gli ormeggi ma non riuscì, nonostante gli sforzi del suo equipaggio, a lanciare un altro cavo di ormeggio e neppure ad agganciarsi al rimorchiatore sopraggiunto in suo aiuto, finendo così sulle secche di Vigneria. Per noi ragazzi che assistevamo alla scena fu uno spettacolo fuori programma, ma per il povero Italo, il comandante della chiatta, fu la vergogna, lo smacco di aver perduto la sua barca.

Ho voluto narrare questo episodio e rifarmi alle consuetudini della marineria per raccontare un recente fatto che si rapporta al codice di onore della gente di mare e che è indicativo del perdurare di modi di sentire e di valutare che hanno radici nel tempo.

Nel settembre scorso la nave Planasia nell'effettuare la manovra di attracco al porto di Rio Marina, causa l'improvvisa avaria del generatore di corrente, andò ad urtare contro la banchina. Grazie alla presenza di spirito del comandante che ordinò tempestivamente, come per istinto, di dar "fondo alle ancore", l'urto risultò attenuato e i danni furono lievi rispetto a quelle che potevano essere altrimenti le conseguenze.



Il comandante del Planasia Tonino Solari

La Mn. Planasia ormeggiata al porto di Rio Marina (foto Pino Leoni)

Il Planasia sostò alcuni giorni in porto per consentire la sostituzione del generatore. La stampa locale, precisando esaurientemente le cause del sinistro, riportò la notizia che io avevo passato alla redazione con un pezzo, a braccio, dettato telefonicamente. Accadde tuttavia che nella pagina regionale la stessa notizia fosse data in modo succinto, senza dettagli, per cui all'isola del Giglio, paese nativo del bravo comandante Solari, si seppe unicamente che il Planasia aveva urtato contro la banchina provocando danni. In altri termini si divulgò la notizia che "Tonino" aveva danneggiato la sua nave nel porto di Rio Marina.

I gigliesi si preoccuparono del dispiacere che il fatto avrebbe procurato all'anziano padre di Tonino - autentico lupo di mare che si permetteva di entrare in porto con i velieri a vele spiegate - quando questi ne fosse venuto a conoscenza. Come sempre accade non mancarono frasi mozze, ammiccamenti, discorsi elusivi tanto che il buon padre intuì che qualcosa era accaduto a Tonino, anche perché non lo sentiva per telefono da alcuni giorni. Tonino conobbe l'amarezza del padre quando si mise in contatto telefonico con lui e seppe della sommarietà delle notizie riportate dal giornale. Inviò allora al buon padre per fax il ritaglio

Chiatte all'ormeggio al pontile Ginevro

Caricazione di Chiatte all'ormeggio al Pontile di Vigneria (dalla collezione di Carlo Carletti)

della cronaca locale con le esaurienti descrizioni dell'accaduto, e lui, felice, portò in giro quel testo per far leggere ai gigliesi come effettivamente erano andate le cose e che avevano sbagliato se avevano avanzato dubbi sulle capacità marinare del figlio.

Sapevo da amici dell'equipaggio che il comandante Solari voleva incontrarmi. Pertanto, durante un passaggio da Rio Marina a Piombino sulla *Planasia* , sono salito nella sala comando, immersa nella quasi completa oscurità del primo mattino invernale. È stato un incontro breve, fatto di poche parole, come è uso degli uomini di mare.

"Mio padre è morto poco tempo dopo che avvenne quel fatto nel porto di Rio - mi ha detto - sono certo che quanto lei ha scritto lo ha fatto morire più contento".Quelle commosse parole, sospese nel rollio della nave e nell'atmosfera ovattata della quasi completa oscurità, mi hanno toccato a fondo e sono consegnate ai miei più vivi ricordi. Mai avrei pensato allora , dettando quel "pezzo", che le mie parole avrebbero rasserenato un vecchi marinaio, uso alle rigorose norme della marineria e orgoglioso di essere padre di un comandante esperto. Sono felice di aver contribuito a rasserenare la fine di un buon padre. Mai in tanti anni, di attività di cronista, avevo avuto la prova di quanta attenzione è doveroso porre nel pubblicare anche una semplice notizia.

Carlo Carletti