

I marinai elbani

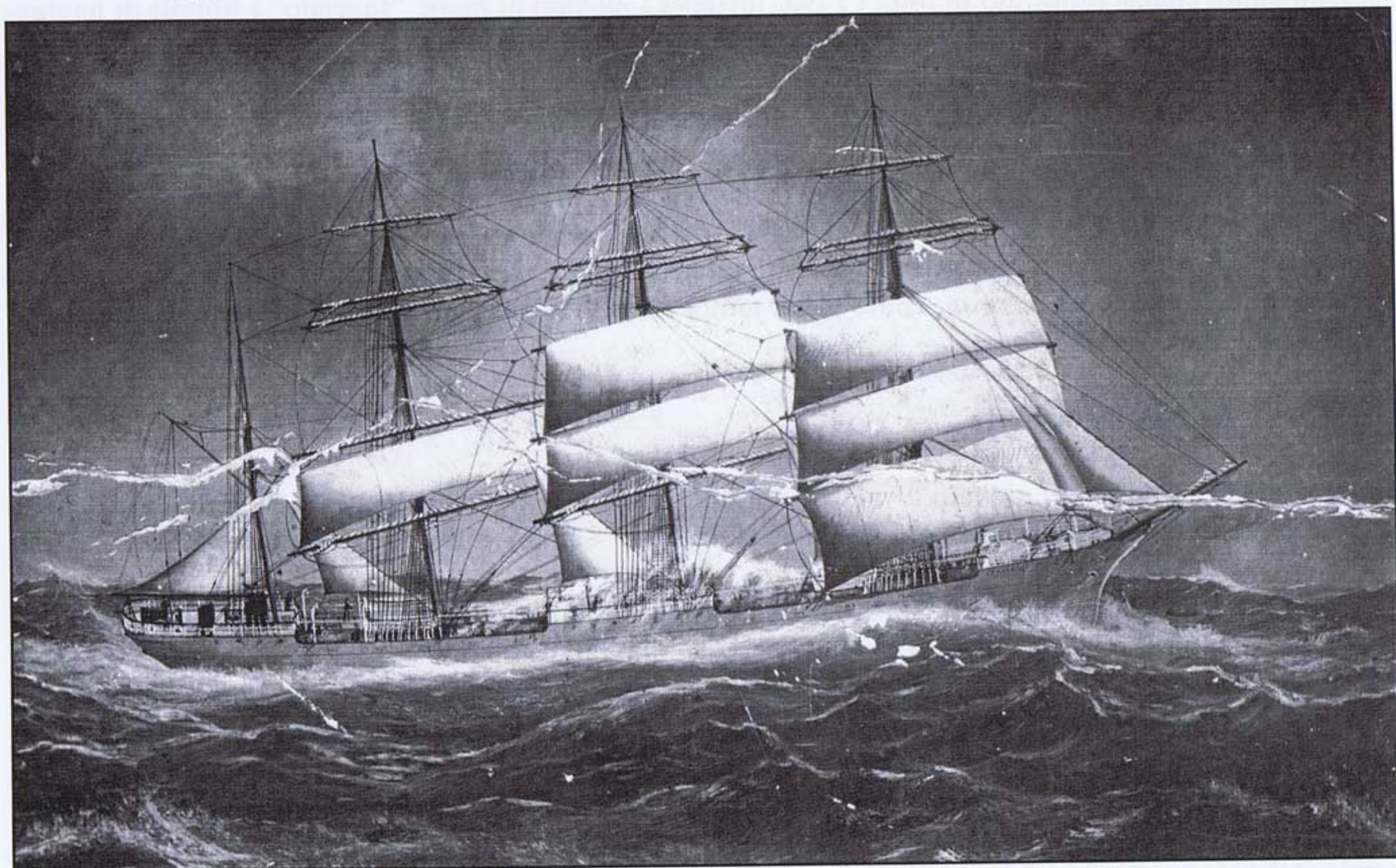
di Flavio Serafini

Gli undici marinai elbani, che facevano parte dell'equipaggio della nave a palo Italia alla partenza da Anversa, rappresentavano una genia di uomini che soltanto poche contrade marittime nazionali potevano vantare: Porto Maurizio, Camogli, Piano di Sorrento, Procida, Trapani e Lussino; tali erano le località che, unitamente all'Elba, fornivano i marinai dell'ultima vela oceanica italiana.

Si trattava di marinai dalle caratteristiche peculiari ed indiscutibili: erano affidabili, generosi, lavoratori infaticabili e disciplinati. Nei vecchi registri della Gente di Mare, tutti iscritti al Compartimento Marittimo di Portoferraio, i naviganti, a fine XIX Secolo, erano ancora migliaia.

Ho memoria di una visita a Marina di Campo, alla riscoperta di valori e memorie che si perdono nelle nebbie di un passato quasi archeologico. Si può affermare che il ricordo del dramma dell'Italia è ancora vivo nelle abitazioni dei discendenti dei protagonisti, certamente più che altrove. Vecchie fotografie ingiallite restano a testimoniare un evento lontano che la mia visita ha riportato improvvisamente alla ribalta in uno scenario profondamente cambiato.

Gran parte degli Elbani dell'Italia proveniva da Marina di Campo, che all'inizio del Novecento era un piccolo agglomerato di casette che si specchiavano in una splendida baia, contornata da una spiaggia con sabbia bianchissima. Il luogo era di una bellezza incontaminata, oggi in parte incrinata dal turismo di massa; nella baia aperta a scirocco, piccoli velieri trovavano ormeggio precario alla fonda o sul molo, allora non ancora prolungato. Nella baia si pescavano in quantità mormore e spigole e la riva era coperta da uova di seppia.



La nave Italia doppia Capo Horn (cartolina del 20 maggio 1906) - (Foto della collezione di Giorgio Giusti)

In quel contesto semplice e dignitoso, gli uomini intraprendevano la vita del mare come naviganti o pescatori. Poco più in alto, sul crinale della collina, è incastonato il paese di San Piero, più popolato, dal quale, nel corso degli anni, gli abitanti finivano per portarsi a vivere in riva al mare.

Gli uomini dell'Italia: il Nostromo Russomanno ed i giovanotti Giovanni Balestrini, Angelo Batignani e Paolo Natucci erano proprio di San Piero; tutti gli altri: Giuseppe Tacchella, Battista Battaglini, Giovanni Spinetti, Ezio Battaglini, abitavano da qualche generazione a Marina di Campo. L'unico "forestiero", Omero Adriani, era nativo di Marciana Marina, un altro piccolo borgo sulla riva nord dell'Elba.

Per decine d'anni i marinai furono imbarcati sui piccoli bastimenti adibiti al traffico mediterraneo (bilancelle, pinchi, golette, ecc.) che dalla baia di Marina di Campo esportavano il pregiato vino elbano a Genova, sottobordo ai transatlantici diretti a Montevideo e Buenos Aires, oppure il caolino e il granito di cui è ricca l'Isola.

Poi venne il lungo corso dell'Ultima Vela, con viaggi molto più lunghi, due o tre anni; i giovani tornavano al Paese dopo aver girato il mondo, con cinque, seicento lire ed alcuni potevano mettere su famiglia. Al ritorno da queste campagne oceaniche solevano trovarsi al Caffè di Agostino Gentini, detto "Mangiapoco", a travasarsi esperienze e ricordi della navigazione oltre i capi. Chi doveva poi imbarcare a Genova, soleva raggiungere Portoferraio a piedi o lungo la vecchia strada napoleonica per mezzo di un calesse; il vetturino, alle quattro del mattino, svegliava con la trombetta i passeggeri prenotati che arrivavano a destinazione solo alle sette e mezzo, quando tutto andava bene, e dopo essere scesi dal calesse lungo le salite!

Russomanno, conosciutissimo in tutta l'Elba, iniziava i giovani al mare, "facendo" i libretti di navigazione sui bastimenti locali sui quali era imbarcato o trascinandosi dietro gli aspiranti marinai che con lui diventavano uomini. Imbarcando sulla nave a palo Italia, gli si era accodato un gruppo di giovani in quel momento ancora presente in Paese, quasi tutti delle classi 1887, 88 e 90. E quei ragazzi non dimenticavano. Col trascorrere degli anni, divenuti marinai maturi e sperimentati, al ritorno dai loro viaggi, sbarcando a Portoferraio, non tralasciavano di far visita al vecchio Nostromo, ormai una istituzione, che si trovava dietro il banco del bar "Garibaldi"; per i suoi ex pulcini era sempre pronto un bicchiere di bianco elbano che nessuno osava tentare di pagare, perchè Russomanno, anche se avanti negli anni, sapeva ancora ruggire, come ai bei tempi della Vela al lungo corso. Davanti a lui sostavano soltanto dei "tranvieri"!

Ricordo di un Nostromo

Come una buona parte dei giovani e valenti marinai elbani, componenti l'equipaggio dell'Italia, anche il Nostromo Stefano Russomanno era nativo di S. Piero in Campo, nido di equipaggi velici.

L'uomo, che rivaleggio in notorietà con lo stesso Capitano Marchese, aveva iniziato a navigare nel 1885 a soli undici anni. Sino al 1891 formò la sua perizia sulle bilancelle elbane che trafficavano tra l'Isola ed i porti di Livorno, Talamone, Genova e La Spezia. Anni di duro, oscuro lavoro ed imbarchi di breve durata nelle acque di casa per il giovane mozzo e giovanotto! Passò quindi marinaio su bastimenti al lungo corso, quali il Britannia, Vassallo, Omero, Dario A., grandi velieri a scafo in legno. Su quest'ultimo, per la prima volta, imbarcò come nostromo. Ventiseienne, era già conosciuto a Banchi (Genova) come uno dei più abili e sperimentati Nostromi e con tale qualifica navigò a bordo di ben quattro navi a palo italiane, caso unico nella storia della Marineria Velica nazionale.

I Capitani di questi grandi bastimenti si contendevano Russomanno che, oltre ad essere un marinaio competente e di primissimo ordine, dimostrava una spiccata attitudine a mantenere la disciplina, valendo quanto un ufficiale. Ed alla tavola degli Ufficiali tante volte si sedette, invitato dai Capitani. Nel novembre del 1900 imbarcò a Genova sulla nave a palo Fratelli Beverino (Capitano Marselli) per una lunga campagna in Pacifico che terminò nel 1902. Lo stesso Marselli lo volle sulla nave a palo Principessa Mafalda, sempre di Casa Beverino, per una campagna in Australia che si concluse a Genova il 9 novembre 1905.

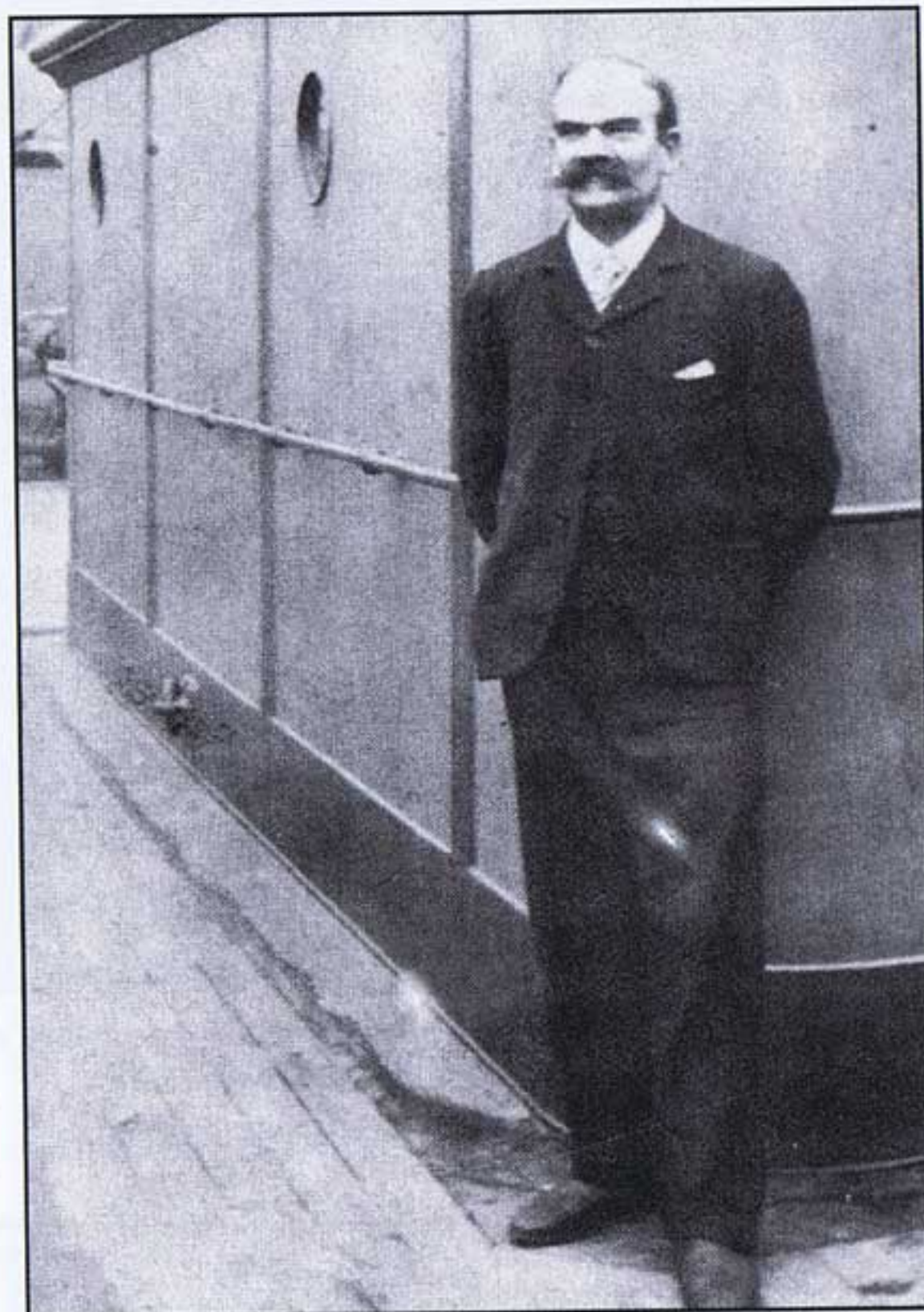
Russomanno doveva restare a casa soli tre mesi perché il Capitano Marchese dell'Italia si interessò per averlo con lui ed egli puntualmente imbarcò ad Anversa il 10 febbraio 1906, lo stesso giorno del Comandante. Russomanno non ebbe la ventura di essere presente al naufragio del grande bastimento perché sbarcato in Australia per malattia. Nell'aprile 1909 seguì un nuovo, prestigioso imbarco sulla nave a palo Regina Elena, quarto veliero a quattro alberi in nove anni.

Soddisfazioni e pene su questo bastimento. Nell'uscita da Gibilterra, in uno scenario superbo, il veliero tutto invelato, con il Nostromo che incitava l'equipaggio, raggiunse i sedici nodi, superando tutti i piroscafi in uscita dallo Stretto. E, Russomanno, sempre duro e severo, si compiacceva di tanto spettacolo ed era intimamente soddisfatto. Taciturno e meticoloso, curava sempre i suoi uomini ai quali instancabilmente mostrava i rudimenti del mestiere, accompagnandoli egli stesso a riva.

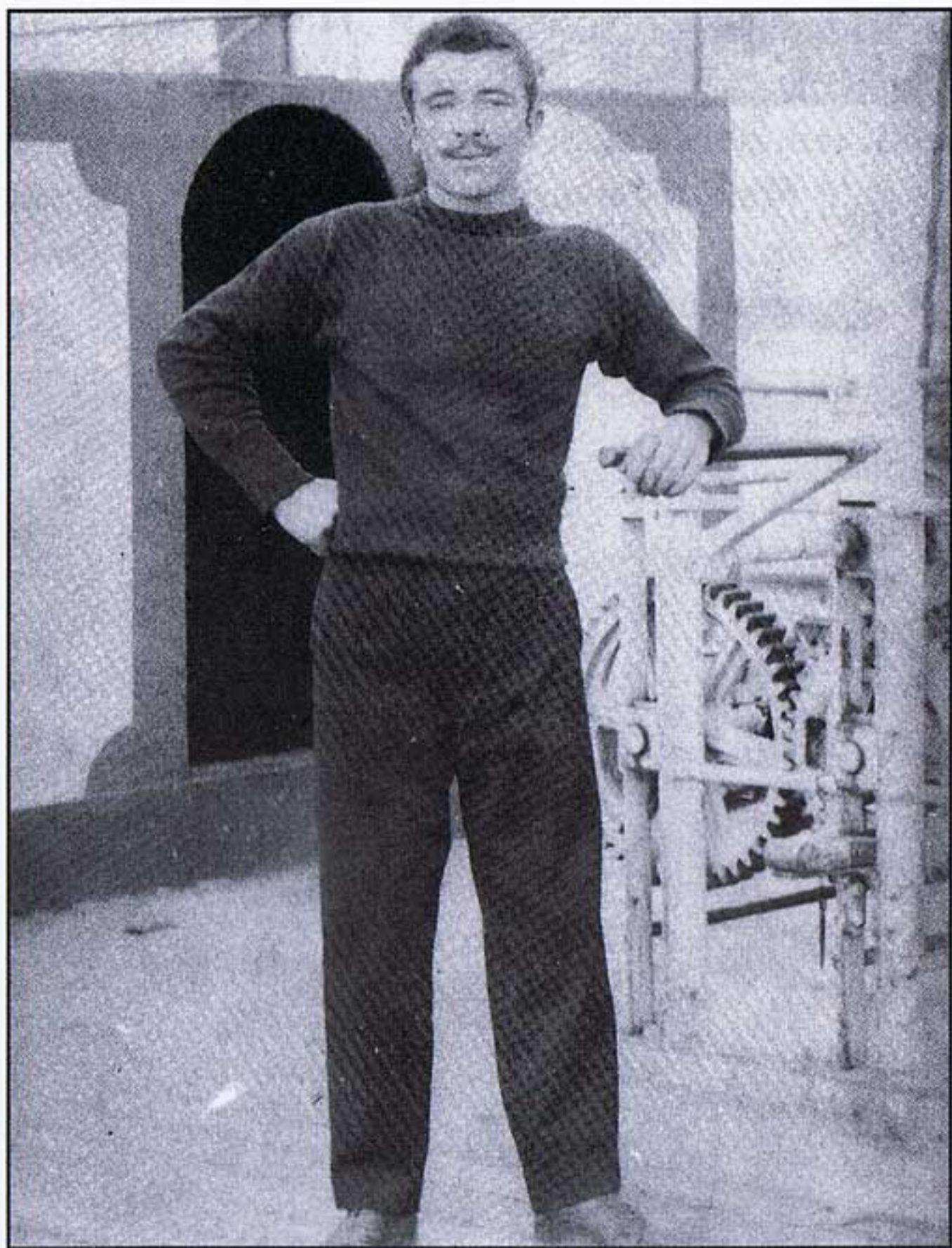
Soleva dire che "nella vela la precisione era la vita"! Due settimane più tardi, l'inutile tentativo di rimontare Capo Horn: settimane di bordeggio, cappa, iceberg, gravi danni e feriti a bordo; il Regina Elena fu costretto a poggiare a Montevideo e rimandare di qualche mese l'appuntamento col Capo maledetto. Ma ormai la stagione delle navi a palo italiane volgeva al tramonto: Russomanno sbarcò ad Anversa nel gennaio 1911, dando l'addio ai bastimenti al lungo corso. Aveva ben sostenuto il confronto con i quotati Nostromi del Ponente Ligure, i portorini Leonardo Corradi, Leonardo Ribaud e Giobatta Lavaggi, gli onegliesi Damiano Durante e Giuseppe Amoretti ed il cervese Giacomo Morchio.

Divenne Padrone Marittimo, comandò golette elbane (Gervasio, Maria G.) e rimorchiatori, sino al 1928, quando si ritirò a godere una meritata pensione, dopo 456 mesi di navigazione. Ma anche quella fu attiva, dietro il banco del Caffè "Garibaldi", gestito dal figlio Otello. Furono anni nei quali si illuminava incontrando i suoi marinai o quando, nella quiete di casa, soleva sfogliare un atlante geografico sul quale scorrevano i nomi dei porti del mondo ove aveva dovuto parlare la lingua inglese, diligentemente appresa nella camera dell'Italia. Il ricordo di quel bastimento e del suo Capitano vivificava e rattristava nello stesso tempo il suo lento tramonto: entrambi non c' erano più.

Per saperne di più: Flavio Serafini "Uomini e bastimenti italiani di Capo Horn"- Ed. Giraudo, Savigliano (CN,) 2004



Il Nostromo Stefano Russomanno detto "Mangiamare"



*Dante Pisani, autore del prezioso diario che racconta l'ultima
campagna oceanica della nave Italia
(Foto della collezione di Giorgio Giusti)*



*Giovanni Balestrini
(Foto della collezione di Giorgio Giusti)*



*Paolo Natucci
(Foto della collezione di Giorgio Giusti)*



*Giuseppe Tacchella
(Foto della collezione di Giorgio Giusti)*