

Raimondo Martorano

CINQUECENTO GIORNI
SUL PIROSCAFO
FLORITA



NUNZIO RUSSO EDITORE
TORRE DEL GRECO

Raimondo Martorano

CINQUECENTO GIORNI
SUL PIROSCAFO
“FLORITA”

Ad Anna Maria

Amorevole mia compagna
di viaggio sulla terra ferma

Presentazione

Leggendo le pagine del diario di Raimondo, dei suoi 500 giorni sul Piroscavo "Fiorita", i ricordi affiorano numerosi ed il pensiero corre subito ai nostri genitori, ai nostri nonni ed ai loro papà. Tre generazioni di "uomini di mare" ed armatori che, a cavallo di due secoli ed insieme con tutti gli altri armatori torresi, hanno dato vita alla storia marinara della nostra città, consolidandone la tradizione e proiettandola ai vertici dell'armamento internazionale.

I nostri pensieri si rivolgono anche e soprattutto a tutti coloro i quali — generazioni e generazioni di marittimi di Torre del Greco — hanno, con la propria "fatica" a bordo delle navi a vapore e poi dell e motonavi, scritto la nostra storia "marinara" giorno dopo giorno, con passione e sacrificio come possiamo leggere nelle pagine di questo libro: siamo certi di interpretare il sentimento dell'intera nostra comunità nel ringraziare Raimondo Martorano e tutti gli uomini di mare torresi per il loro importante contributo allo sviluppo di Torre del Greco.

Tuttavia un ringraziamento ancor più sentito desideriamo rivolgerlo ad Anna Maria, costantemente evocata, ricordata ed amata nelle pagine del diario di Raimondo; Anna Maria rappresenta tutte le fidanzate e le mogli dei marittimi torresi che con amore, pazienza e dedizione hanno sostenuto e spronato i propri uomini ad affrontare la vita in mare e la lontananza dagli affetti e dai luoghi cari. Senza le nostre donne "forti" la tradizione e la storia "marinara" di Torre del Greco non sarebbero state così grandi.

Con questi sentimenti e con questi ricordi, abbiamo deciso — quali rappresentanti dell'ultima generazione di una delle famiglie armatoriali torresi — di impegnarci nella realizzazione e nella diffusione di questo volume che desideriamo dedicare alle generazioni contemporanee e future della marinaria torrese: speriamo vivamente che la lettura delle pagine del diario di un "marinaio" di quarant'anni fa dia ai nostri giovani marittimi un rinnovato e rinvigorito stimolo ad essere protagonisti della nostra storia futura e li faccia sentire orgogliosi di appartenere ad una categoria che potrà fare ancora più "grande" il futuro di Torre del Greco.

Angela, Carlo e Angelo Di Maio

Prefazione

Un giovane adolescente, una vecchia e piccola nave a vapore che incessantemente solca il Mediterraneo, i mari adiacenti e l'oceano Atlantico lungo le coste occidentali dell'Africa, un armatore di Torre del Greco, una città marinara, un tenero e forte affetto per una donna, sono gli elementi forse per un sogno o forse per una storia di mare come le tante già scritte.

Una storia nella quale l'autore può inventarsi personaggi, comparse e stabilire a priori il finale, lieto o drammatico. Invece sono gli elementi di un'esperienza vissuta, di un frammento della vita di un uomo che, consegnando, quarant'anni fa, poche righe scritte a "caldo", alle pagine di un quaderno, mette insieme un diario semplice, lineare, senza velleità letterarie, ma di una straordinaria efficacia perché "apre finestre" su mondi complementari e contemporanei alla sua esperienza lavorativa da adolescente.

Una città: Torre del Greco, le cui origini marinare si perdono nella notte dei tempi. Una città nella quale il libretto di navigazione rappresentava una sorta di garanzia economico-sociale. Infatti sia il giovane possessore che la sua famiglia, potevano dare corso a progetti di acquisto di una o più case o semplicemente mettere da parte la somma sufficiente per affrontare le spese necessarie per sposare una figlia, il cui matrimonio, a volte, doveva precedere quello del giovane stesso. Ed ancora, l'aver il libretto di navigazione assicurava l'eventuale fidanzata e i suoi congiunti su giorni futuri non privi di lavoro. Se poi gli imbarchi avvenivano con una delle società dell'ex gruppo PIN, socialmente si "navigava" nella certezza economica.

Ma ottenere il libretto semplice non era!

La prima iscrizione nella "Gente di Mare" portava al rilascio dell'estratto di matricola; il passaggio da questo al libretto di navigazione avveniva dopo aver effettuato un mese di imbarco. Non di rado si pagava qualche mediatore affinché procurasse, vero

o falso, quel benedetto mese di lavoro su una corallina o su un peschereccio.

Da un lato dunque un popolo con antiche e radicati legami col mare, di intraprendenti marinai, con l'aspirazione che i figli dei camerieri, fuochisti, ingrassatori, marinai diventassero ufficiali; dall'altro la classe degli armatori con altrettanto intraprendenza e spirito imprenditoriale con radici antiche nel mondo marinaro, che ha saputo utilizzare non bene, ma benissimo la "vocazione marinara" dei suoi concittadini creando talvolta dal nulla flotte di tutto rispetto da ogni punto di vista.

I racconti ascoltati dai ragazzi, in famiglia o dai vicini di casa, delle pessime condizioni di vita di bordo, sulle "felicità" che si potevano incontrare nei porti stranieri, sui momenti in cui il mare fa paura, su una nave e su quanto altro i marinai raccontavano dopo un anno o più di lontananza, diventavano di fatto, lezioni di vita, stimolo a provare e nello stesso tempo predisposizione a sopportare il vivere e il lavorare su una nave, contrassegnati da noia per la ripetitività di ogni gesto, di ogni azione ripetuta anche nei giorni festivi, di operazioni sempre uguali che ti portavano e ti portano al centro di un orizzonte dove i punti cardinali sono: le guardie, la necessità di dormire anche quando non hai sonno, di mangiare, quando non hai fame, quel poco di buono che una cucina e un cuoco riescono a tirar fuori da cibi quasi sempre congelati, i pochi colloqui, a volte anche conflittuali per lo stress accumulato, che possono nascere tra i componenti dell'equipaggio, la preoccupazione per la salinità del proprio sudore.

Il lettore nel leggere il diario del giovane Raimondo, sarà stato condotto nella noia che si prova a bordo durante i lunghi imbarchi.

Noia che viene attenuata dall'arrivo di una lettera o di una notizia lieta, che è capace, per un attimo, di riportarti al "mondo di terra". Noia che è più sopportabile quando la vita di bordo viene vissuta con un familiare, come accade per un pò di tempo a Raimondo. Noia addolcita dai ricordi della persona amata e che nel diario è giustamente solo un nome e un forte affetto, mentre l'autore serba per se ogni altro.

Il diario attraverso una cronaca essenziale, conduce il lettore, senza che se ne accorga, nei momenti, nelle ore, nei giorni, nei mesi sempre uguali della vita di bordo.

E in quel Sud stremato e affamato da sempre, si accettava anche la permanenza per cinquecento giorni sul piroscampo che di dolce aveva solo il nome!

E in tanti hanno svolto con sacrificio ma anche intraprendenza cinquecento e più giorni su navi piccole e grandi per costruire la loro “piccola fortuna familiare”, pur non rendendosi conto che contribuivano a creare fortune ben più grandi per tutte le altre attività di Torre del Greco, la quale oggi sembra aver dimenticato che è vissuta di mare fino a ieri.

Quei tanti oggi non hanno più nome, ma sono solo tante matricole nei registri ingialliti, sgualciti, accatastati negli archivi della Autorità Marittima.

Tuttavia possiamo e abbiamo il dovere morale di considerarli come l’equipaggio del “Florita” che salpa, insieme al diario di Raimondo, per il lunghissimo viaggio nella memoria.

Prof. Nicola Petronzi

DOTT. IN DISCIPLINE NAUTICHE
DIR.RE DELL’ACMA ENTERPRISE

Premessa

Già da parecchi anni, di tanto in tanto, mi balenava per la testa l'idea di descrivere le vicende della mia travagliata vita lavorativa. Più volte, per svariati motivi, sono stato costretto a cambiare, quasi sempre incominciando daccapo, con grandi sacrifici, inconsapevole, a volte, di coinvolgere le persone a me più care, pur di realizzare il progetto che in quel momento avevo in mente.

Ho iniziato a navigare nel '63, con il consenso materno, avevo meno di diciassette anni. Avevo la categoria più bassa del personale di macchina, lavoravo a volte al limite della resistenza fisica su navi di varie nazionalità. Poi, nel '68, grazie ad alcuni corsi di formazione frequentati a Genova ed alla qualifica dell'ENEM¹, fui assunto dalla società di navigazione Lloyd Triestino del gruppo IRI FINMARE, con il grado di sottufficiale con le mansioni di operaio motorista.

Fu proprio l'impatto con questo nuovo ambiente che fece nascere il progetto di continuare gli studi: diventare un ufficiale del Lloyd Triestino. Più pensavo a questo progetto e più in me diventava grande il desiderio di realizzarlo.

L'ostacolo più grande a questa realizzazione era l'aver messo su famiglia. Non mi persi d'animo: a marzo del '70, al mio primo imbarco dopo il matrimonio, nella valigia avevo più libri che indumenti.

Ormai la corsa era iniziata proprio su di una vecchia nave l'"Antoniotto Usodimare", dove le grandi avarie e il duro lavoro quotidiano, che durò quasi un anno, mi davano la forza di aprire i libri dopo una giornata molto faticosa. Fui, però, anche fortunato ad avere come mio diretto superiore il capitano Fillini Bruno, il quale accortosi che studiavo, sondò la mia preparazione e mi spronò a continuare e lo fece finché rimase a bordo. Di me, poi, si ricordava, finché non finii gli studi, ogni volta che arrivava a Napoli con le T/navi "Marconi e "Galilei". Ci incontrammo poi da capitani a maggio del '74, per una sostituzione di pochi giorni, fu l'unico ad accettare, e grazie a lui andai a conoscere la mia seconda figlia che era nata da un mese. Quando

¹ Ente Nazionale Educazione Marinara, diventata poi I.P.S.I.A.M "Colombo".

iniziai questa avventura, al nautico di Torre del Greco, l'insegnante di macchine marine era l'ing. Corradino Ciampa che mi consigliò il percorso da seguire per arrivare alla maturità. Fu lui ad assicurarmi, che potevo sostenere in un'unica sessione, l'esame di Aspirante e Capitano di Macchina.

Nell'80, si presentò più volte l'occasione di una sistemazione a terra, questo avrebbe comportato un ulteriore sacrificio: paghe più basse, iniziare una nuova vita lavorativa con tutti i disagi che essa comportava.

Dopo dieci anni iniziò una seconda avventura quasi simile alla prima: iniziai di nuovo con una delle categorie più basse di un'azienda metalmeccanica. Dopo qualche anno fui selezionato e assunto da una multinazionale americana quale conduttore nella centrale termoelettrica, dove tentai di raggiungere il livello occupazionale che avevo lasciato sulle navi conseguendo anche una ulteriore maturità più specifica. Purtroppo qualsiasi sacrificio veniva vanificato. Intorno a me c'era continuamente terra bruciata. La dignità e la professionalità venivano continuamente calpestate. Decisi così di dare le dimissioni. Mancavano pochi giorni allo scadere del preavviso, quando una telefonata mi preannunciò una supplenza annuale nella scuola, iniziando così una terza vita lavorativa sempre dai livelli più bassi. Ancora una volta, dopo dieci anni, mi rimisi a studiare per partecipare ad un concorso a cattedra bandito a luglio del '90 per solo due posti. Per circa tre anni non lasciai un solo giorno i libri perché uno di quei due posti doveva essere mio e lo fu il cinque novembre del '93, riscattandomi di tutti i torti subiti nei dieci anni precedenti.

Raimondo Martorano



Raimondo ai tempi del "Florita".

... cinque (5) giorni ...
 La predetta navigazione non è stata riscattata alla
 della Provvidenza Marinaia: Torre del Greco 15-12-1964
 Il titolare del presente libretto arruolato sulla
 nave Florita
 di bandiera Libanese giusta convenzione stipulata presso il Consolato di Lebanon
capitaneria Ancona in data 9-6-65
 deve prendere imbarco nel porto di Ancona
 entro il 9-6-65
9-6-65

(1) Indicare la qualifica specifica a bordo, es.: padrone, ufficiale; cuoco da 1° o 2°, cuoco-unico, ecc.
 (2) Indicare chiaramente la dizione specifica fidejussoria
 (3) Cancellare con un rittino la parola non utilizzata
 (4) Ruolo d'equipaggio per le navi maggiori e ruoli
 (5) Convalidare la firma con il timbro personale del fu
 (6) Indicare, ai fini del 2° comma dell'art. 298 Reg., navigazione loc. (Art. 260 Reg.), navigazione Stato (Art. 260 Reg.), navigazione in porto, rimorchio d'altura, ecc.

SCALO MARITTIMO
 28 DIC 65E
 NAPOLI
 U ANCONA IU
 - 9 GIU 1965
 2 PORTO 2
 Florita Libanese

La mia esperienza sul piroscafo “Florita” inizia verso i primi giorni di giugno del 1965 con l’imbarco ad Ancona.