

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

Il primo impatto non fu piacevole perché le prospettive non erano rosee: viaggio in Africa, molto lavoro in ambiente molto caldo perché l’impianto di propulsione era a vapore. In quel porto proprio per questi motivi molti sbarcavano e anch’io fui tentato di tornare indietro. Considerando che non lavoravo da molto tempo, perché non era facile trovare lavoro, decisi di rimanere.

Il viaggio Takoradi – Torre Annunziata fu in effetti molto duro, ma ad ogni sosta in Italia il cap. Gianni Di Maio mi invogliava a restare con promesse di aumenti di paga.

A metà dicembre dello stesso anno, la nave entrò nei Bacini Napoletani per il carenaggio e altri lavori; vi restò una ventina di giorni. Durante questa sosta io ebbi il compito di seguire i lavori che gli operai dei bacini eseguivano di notte nel locale macchine.

Questa esperienza fu molto importante per il mio apprendimento, in quanto per la prima volta vedevo una macchina a vapore con la relativa turbina di bassa pressione interamente smontati.

A mezzanotte, quando la squadra degli operai andava in mensa per la pausa pasto, venivo invitato. Qualche volta, quando il cibo non era di nostro gradimento si usciva dal porto per mangiare qualcosa nei localini di piazza Garibaldi e sbirciare la Napoli notturna.

Quando gli operai terminavano le loro ore di lavoro, io mi ritiravo nella cabina per dormire un po’, prima di andare a casa al mattino. Ricordo che faceva così freddo, tra quelle lamiere di ferro, che avevo bisogno sempre di più coperte per scaldarmi.

Questa sosta mi permise di trascorrere il Natale e il Capodanno con i miei. Sempre in quel periodo ebbi una foruncolosi alla schiena molto fastidiosa; per questo motivo, dovendo recarmi ogni giorno in ospedale per la cura, mi fu consigliato un periodo di riposo. Il ventotto dicembre, in effetti, ero già sbarcato, ma continuai, come ho detto, la corvè di notte.

Il “Florita” partì il quattordici gennaio per la Romania, e dopo quindici giorni tornò in Italia a Livorno e, anche se questo non era nelle mie aspettative, mi imbarcai di nuovo su di esso.

In quei quindici giorni successe che mio padre prese la decisione di acquistare un appartamento. Poiché da solo non avrebbe potuto, chiese aiuto a me. Insieme andammo a vedere l'appartamento e insieme svolgemmo tutte le pratiche per l'acquisto. Tutto ciò per me costituiva un nuovo impegno e pertanto, quando il ventotto gennaio passai per l'ufficio dell'armatore, questi mi consegnò la richiesta per la visita di imbarco, che io accettai.

Il trentuno gennaio alle ventidue ero nel treno per Livorno. Arrivai verso le quattro del mattino. Sulla nave dormivano tutti, perciò anch'io andai a dormire. Incominciai a lavorare alle dieci del mattino del primo febbraio e la storia della mia vita sul “Florita” continua nel diario personale di bordo.



Il “Florita“, durante la manovra di arrivo a Torre Annunziata, proveniente da Takoradi (Ghana) Africa Occidentale, con un carico di tronchi, sistemati anche in coperta, visibili nella foto.

Piroscafo "FLORITA".

Martedì 1 febbraio 1966.

Livorno. Sosta in porto.

Oggi non ho niente da dire, a bordo le giornate sono quasi tutte uguali, però posso dire che mi sento molto triste e non so il perché. Altre volte guardo in faccia la realtà e vado avanti, invece ora non riesco a farlo e sono sempre triste. La causa principale della mia malinconia è Anna Maria. Quando parto, non vorrei mai lasciarla. La sua lontananza non mi fa capire niente. Giorno e notte ho sempre la sua immagine davanti agli occhi. Stasera verso le dieci si parte e domani saremo a Genova dove spero di telefonarle. La mia vita è sempre legata a lei. Se lavoro è per lei, se sono triste è per lei, insomma la mia vita dipende da lei, perché senza di lei non proverei tutte queste cose e non provandole nulla avrebbe senso.

Piroscafo “FLORITA”.

Mercoledì 2 febbraio 1966.

Genova. Sosta in porto.

Stamattina siamo arrivati a Genova. Ho lavorato tutta la giornata e poi sono sceso a terra. Avevo un indirizzo in mano e cercavo Via Ponza, dove abitavano le sorelle di mio suocero. Dopo più di un'ora di ricerche ho trovato la prima, la zia Teresina, che mi ha accolto molto bene. Voleva offrirmi tante cose, ma io non ho accettato niente, perché è da qualche tempo che non bevo alcolici e caffè, ma solo latte.

Alle ventuno la zia Teresa mi ha accompagnato a casa della zia Grazia, che si trova sempre in Via Ponza.

Più tardi, per tornare a bordo, ho attraversato Via Di Pré. In questa strada regna la prostituzione: donne che fanno pietà anche se belle. Camminando lungo questa strada ognuna di questa ti ferma, ti tira per il braccio.

Io ho pietà per queste donne, perché hanno la vita segnata.

Lungo i vicoli, poggiate ai muri, vecchie prostitute dall'aria triste e stanca, aspettano il cliente che forse mai verrà. Sono donne che per svariati motivi si sono trovate coinvolte in questo giro a volte incapaci di uscirne, perché costrette dai loro sfruttatori.

Dopo questa scena angosciante, a cui ho assistito per pochi minuti, sono tornato a bordo.

Piroscafo "FLORITA".

Venerdì 4 febbraio 1966.

Genova. Sosta in porto.

Ieri non avevo voglia di scrivere così ho saltato un giorno. Oggi invece avevo anche voglia di scendere a terra e così ho fatto. Sono andato ad imbucare due lettere e a telefonare ad Anna Maria. Ho avuto subito la comunicazione. Mentre parlavo, Anna Maria accusava un lieve malessere, che mi ha fatto preoccupare; mi sono tranquillizzato solo quando ho risentito la sua voce.

Dopo la telefonata, sono andato al cinema con Placido. Finito il film siamo tornati a bordo a piedi piano piano

Piroscafo "FLORITA".

Sabato 5 febbraio 1966.

Genova. Sosta in porto.

Questa sera è sbarcato un amico, gli ho dato una lettera da portare a casa di Anna Maria, dentro c'era l'indirizzo di Orano, cioè il prossimo porto.

Piroscafo "FLORITA".

Martedì 8 febbraio 1966.

Genova. Sosta in porto.

E' da un pò di giorni che non scrivo, sono un po' preoccupato perchè ho problemi quando vado in bagno ed in più ho anche problemi di stipsi. Stamattina ho chiesto di andare a visita medica, mi hanno risposto che il mio problema non è grave e non mi hanno voluto mandare per paura che fosse una scusa per sbarcare.

Alle diciassette e trenta sono sceso a terra per andare a telefonare e sentire come stava Anna Maria. Ho atteso solo cinque minuti per avere la comunicazione e finalmente ho sentito la sua voce, che mi rassicurava ancora una volta in merito al malore che aveva avuto venerdì scorso e mi avrebbe spiegato meglio da vicino.

Piroscafo “FLORITA”.

Mercoledì 9 febbraio 1966.

Navigazione Genova – Orano (Algeria).

All’una in punto abbiamo ricevuto il “pronto in macchina”. La motrice era già calda da un pezzo e così, con un “avanti adagio”, pian piano ci siamo scostati dalla banchina del molo legnami di Sampierdarena nel porto di Genova ponente ed abbiamo iniziato così il viaggio per Orano.

Per me non è una nuova esperienza, perché navigo già da tre anni, questa volta però, quando siamo partiti, mi sembrava di impazzire.

Quando penso che debbo fare sempre questa vita, veramente mi avvilisco e mi domando perché non posso godermela, come fanno gli altri. Quando penso di crearmi una famiglia in un prossimo futuro, sento che il mondo mi crolla addosso al pensiero di dover stare per molti mesi lontano dai miei cari.

Io ho fiducia in Dio e nella vita e spero di trovare una strada buona per non soffrire¹.

¹ Dio ha ascoltato la mia preghiera. Attualmente sono docente di Laboratorio di Tecnologia e Matematica.

Piroscafo "FLORITA".

Giovedì 10 febbraio 1966.

Navigazione Genova - Orano.

All'alba abbiamo lasciato la costa francese ed ora ci troviamo in mare aperto. La giornata è piena di sole ed il mare è calmo.

La temperatura è mite ed in sala macchine si sta bene tanto che non si suda nemmeno.

L'arrivo ad Orano è previsto nella giornata di sabato dove spero di ricevere posta.

Oggi pomeriggio il secondo ufficiale di coperta ha distribuito le sigarette ed io ho preso una stecca di Marlboro ed un accendino Ronson a gas; i soldi mi saranno trattiene dalla paga.

A casa ho spedito settantamila lire.

Oggi mi sento più calmo e rassegnato.

L'arrivo in Italia è previsto per i primi giorni di Aprile.

Piroscafo “FLORITA”.

Venerdì 11 febbraio 1966.

Navigazione Genova – Orano.

Stanotte ho fatto un brutto sogno. Ho sognato che la mia Anna Maria era morta.

Il sogno incominciava così: Anna Maria cavalcava un cavallo e nel correre era caduta. La caduta le aveva provocato la morte. Io piangevo disperato. Ogni luogo, ogni cosa me la facevano ricordare ed io scoppiavo in un pianto ininterrotto.

La gente mi guardava con sguardo pietoso.

Nel sogno continuavo a dire che non era vero, non poteva essere vero. “Forse è un sogno” mi ripetevano “e “se è un sogno, perchè non mi sveglio?”.

Finalmente mi sono svegliato di soprassalto, perchè la porta della mia cabina sbatteva, dato che il mare si era agitato, nonostante il cielo sereno. Il mare ha continuato ad agitarsi; per me poteva crescere quanto voleva, Anna Maria era viva!

Piroscafo "FLORITA".

Sabato 12 febbraio 1966.

Navigazione Genova - Orano.

*Questa notte ho di nuovo sognato Anna Maria.
Nel sogno io l'aspettavo sotto il portone di casa mia
e quando ci siamo visti, lei mi ha dato un anello con una
perla e mi ha detto: "Fai riparare quest'anello, la perla si
muove".*

*Io vorrei sapere perché la sto sognando ogni notte.
Voglio solo sperare che non siano sogni premonitori
e che non sia accaduto nulla.*

*Il mare è rimasto agitato e non mi lascia riposare.
Il vento continua ad ululare, specialmente stanotte,
non avevo mai sentito ululare il vento così forte. Il mare e il
vento vengono da prua e rallentano la velocità, che sarà al
massimo di quattro, cinque nodi. Le onde coprono l'argano
delle ancore; quando la prua s'immerge per il forte
beccheggio sembra interminabile il tempo che impiega per
riemergere. In giro si sentono scricchiolii e vibrazioni, la
nave è vecchiotta e con il mare in tempesta la struttura è
molto sollecitata.*

Speriamo che Dio ci assista.

Questa notte la rotta era 245° S.W..

Oggi alle sedici era 225° S.W..

Mare forza sei in aumento.

Luna al primo quarto.

Piroscafo “FLORITA”.

Domenica 13 febbraio 1966.

Navigazione Genova – Orano.

Ieri sera alle ventidue in cabina non si poteva stare, la nave rollava e sbandava di circa trenta gradi. La causa del rollio era un’avarìa al timone. Il timone non funzionava. Stavamo in balia delle onde.

A mezzanotte, montando di guardia mi sono accorto che a riva erano accese due fanali rossi. “La nave non governa”.

Il comandante è stato costretto ad invertire la rotta, per avere il mare di poppa e limitare le sofferenze alla nave e all’equipaggio. Stamani abbiamo di nuovo ripreso la rotta per Orano.

Oggi pomeriggio, quando eravamo appena a sessanta miglia dall’arrivo, avevamo di nuovo invertito la rotta, perché il mare era talmente agitato che la nave non avanzava di un miglio dalla sua posizione.

L’autoregolatore di potenza della motrice interveniva continuamente, perché l’elica usciva fuori dall’acqua per il forte beccheggio, mentre la prua s’immergeva quasi completamente nelle onde.

Abbiamo deciso anche di escludere la turbina di bassa pressione, che ululava come un lupo impazzito, per evitare danni alla palettatura.

Nel locale macchine eravamo aggrappati ai passamani della motrice ed era un’avventura ingrassare il

manovellismo con la stagnina dell'olio specialmente sotto il cassetto di distribuzione della bassa pressione che per giunta faceva un rumore assordante, perché la valvola di distribuzione che è piana, rischiava di incepparsi per il forte attrito.

Gli indicatori di livello delle caldaie sembravano impazziti. Il fuochista nel locale caldaie era aggrappato alla scaletta d'emergenza, che saliva lungo la manica a vento², per non essere sballottato. Andare a controllare la linea d'asse e la stella morta³ era un'avventura, mi sembrava di essere sulle Montagne Russe.

Verso le quindici facevamo rotta su Algeri e quando siamo arrivati fuori al porto non hanno voluto farci entrare perché con il mare agitato era impossibile. Intanto nel locale macchine il fusibile del timone continuava a saltare e quindi siamo stati costretti a fermare la motrice.

Dovevamo arrivare ieri mattina ed ora siamo già due giorni di ritardo. Il timone è tornato a funzionare ed abbiamo ripreso la rotta per Orano. Visto che non possiamo riparare in nessun porto nelle vicinanze, tanto vale tentare di raggiungere il porto di destinazione.

Qui a poppa nei nostri alloggi è impossibile dormire, perché il timone fa molto rumore. Il perno della pala del timone ha molto lasco nella losca⁴ e quando l'elica esce fuori dell'acqua sembra che si spacchi tutto.

² Grossi gomiti di lamiera che convogliano l'aria nel locale macchine. Sono più efficienti con la nave in navigazione.

³ La stella morta, in gergo, è il termine che indica il premitrecce dell'asse dell'elica nel punto in cui attraversa la parte poppiera della nave.

⁴ Guaina dove alloggia l'asta della pala del timone.

La riserva d'acqua sta per finire.

Preghiamo Dio che tutto vada per il verso giusto.

Non posso più scrivere, perché le vibrazioni e il forte beccheggio non me lo consentono; per sicurezza ci siamo trasferiti tutti nella saletta equipaggio, che si trova nel cassero⁵ centrale sopra al locale macchine di fronte alla cucina, dove anche le pentole sono imbrigliate tra le sbarre sopra le piastre. Il contenuto schizza comunque fuori ed è impossibile cucinare. Allora qualcuno mangia una bistecca chi un pezzo di formaggio, mentre chi soffre il mare, pane e acciughe.

Stamani la rotta era 90° E., mare e vento di prua, forza sette, cielo sereno.

⁵ Parte superiore della nave, che copre alloggiamenti e sale.

Piroscafo "FLORITA".

Lunedì 14 febbraio 1966.

Navigazione Genova - Orano.

Stanotte il mare era ancora agitato, ma, mano a mano che faceva giorno il mare ed il vento si calmavano.

Oggi è San Valentino, la festa degli innamorati e mi piacerebbe tanto stare a casa. La mia immaginazione corre veloce e vede i miei coetanei, che con qualche rosa o dei Baci Perugina si accingono ad incontrare la loro innamorata.

Oggi è il sesto giorno di navigazione e ne portiamo già tre di ritardo.

Ora che il mare si è calmato, il direttore di macchina ha aperto più vapore alla motrice, aumentando i giri dell'elica.

Oggi volevo lavare le lenzuola; è parecchio tempo che non le lavo, ma non posso farlo, perché l'acqua lavanda, che è la stessa con la quale alimentiamo le caldaie, è razionata.

Tutta colpa del ritardo.

Domani all'arrivo dovrei ricevere la posta tanto è vero che l'ho perfino sognato.

La giornata è stata piena di sole. Un vento leggero soffia da ovest.

E' da ieri che costeggiamo l'Algeria, sebbene non sia tanto grande; è da considerare che siamo rimasti alla cappa⁶ per quasi ventiquattro ore per il cattivo tempo.

⁶ E' la velocità minima, e prora conveniente, per governare la nave in caso di tempesta.

Piroscafo “FLORITA”.

Martedì 15 febbraio 1966.

Navigazione Genova - Orano. Arrivo.

Stamattina, quando mi sono svegliato, eravamo alla fonda fuori al porto di Orano in attesa del pilota⁷. E'arrivato a mezzogiorno e ci ha portato alla banchina, ove sono iniziate subito le operazioni di carico.

Verso le quindici è arrivata la tanto attesa posta, in particolare quella di Anna Maria, che mi ha informato sulla sua salute e mi ha spiegato l'origine di quei fastidi avuti giorni addietro.

Dopo cena, quasi tutto l'equipaggio è sceso a terra, per consolarsi dopo il cattivo tempo. Io sono rimasto a bordo, perché dovevo fare il bucato che più volte ho rimandato. I panni e le lenzuola che ho lavato li ho messi ad asciugare sopra il locale caldaie, dove si asciugano nel giro di pochi minuti.

⁷ Il pilota, è un esperto della navigazione, che le autorità locali impongono, per il transito in fiumi, canali, porti dove si richiede una particolare conoscenza del traffico, dei fondali, delle maree, ecc...Egli da indicazioni dei pericoli al comandante, il quale rimane l'unico responsabile della manovra.

Piroscafo "FLORITA".

Mercoledì 16 febbraio 1966.

Orano. Sosta in porto.

Oggi ho lavorato tutta la giornata dalle sei alle diciannove, per ingrassare i verricelli e riparare i piccoli guasti.

Qui ad Orano la temperatura è mite, anzi ieri faceva addirittura caldo; c'è solo un pò di vento che alza i residui di crusca, che dai sacchi cadono in coperta e danno fastidio agli occhi.

Durante l'ora di pranzo sono andato a scrivere una lettera ai miei genitori e un'altra ad Anna Maria.

Questa sera non sono sceso a terra perché mi sono dedicato alla pulizia della cabina ed ora sto qui a scrivere questa pagina e poi vado a letto.

Piroscafo “FLORITA”.

Giovedì 17 febbraio 1966.

Orano. Sosta in porto.

Come al solito ho lavorato tutta la giornata e questa sera, prima della cena, abbiamo organizzato una partita di pallone: “macchina” contro “coperta”.

Io che non so giocare mi sono messo in porta e quando vedevo arrivare un pallone con forte velocità, lo facevo continuare nella sua corsa.

Finito di giocare, mi sono lavato e sono andato a cena senza scendere a terra.

Piroscafo "FLORITA".

Venerdì 18 febbraio 1966.

Partenza Orano - Arrivo Mestghanem (Algeria).

Stanotte all'una siamo partiti da Orano per andare a Mestghanem, per completare il carico di crusca.

La navigazione tra i due porti è durata circa cinque ore e quando mi sono svegliato stamattina, stavamo già nel nuovo porto dove stavano pure caricando.

Sul "Florita" la situazione sta peggiorando; ogni giorno che passa si fa sempre più la fame.

Questa sera dopo una giornata di lavoro, ci presentano a tavola pasta e piselli, per secondo un carciofo lesso e per frutta un'arancia invisibile.

Neanche in macchina si può più stare; a parte il caldo dell'Algeria che è sopportabile, non ci sono buoni rapporti tra ufficiali ed equipaggio.

Quando sono tornato sul "Florita", il primo macchinista è stato promosso a direttore e di conseguenza il secondo a primo.

Quest'ultimo, ossia il primo macchinista, è insopportabile, arrogante e cafone.

Gli manca solo la frusta in mano.

Io non so chi santo mi trattiene, ma prima che me ne vado, qualcosa succederà.

Stasera volevo scendere a terra per farmi passare il nervoso, ma non ne vale la pena: ci sono solo quattro case.

Piroscafo "FLORITA".

Sabato 19 febbraio 1966.

Partenza da Mestghanem.

A mezzogiorno preciso il telegrafo di macchina ha suonato il pronti per la partenza (stand by). Lentamente dopo alcune manovre la nave si è staccata dalla banchina. La manovra è durata mezz'ora e subito dopo abbiamo fatto rotta per la Bulgaria, dove scaricheremo crusca in uno dei due porti più importanti: Burgas oppure Varna.

Ora stiamo costeggiando l'Algeria, il mare è calmo ed il cielo è sereno, la visibilità è buonissima tanto da permetterci di ammirare la costa.

Questo viaggio dovrebbe durare otto o nove giorni, salvo inconvenienti.

Prima dell'arrivo, fra dieci ore circa, dobbiamo attraversare il Bosforo, dove la posta arriva e parte insieme al pilota e al disbrigo delle pratiche per il passaggio.

Anche questa giornata è finita. Ho cenato e vado subito a letto, perché implacabilmente alle ventitrè e trenta verranno a svegliarmi per montare la guardia.

Piroscafo “FLORITA”.

Domenica 20 febbraio 1966.

Navigazione Mestghanem – Varna.

Di come ho trascorso la giornata di oggi è inutile parlarne, perché le giornate sono sempre uguali. Da quando mi trovo a bordo però, non ho mai descritto in questo mio diario come è il “Florita”.

Il “Florita” è una nave da carico, costruita nel 1937 a Ilensburg in Germania.

Ha una chiglia piatta a mò di zattera per la navigazione fluviale, è lunga 110 metri e larga 16.

La sua stazza lorda è di circa cinquemila cinquecento tonnellate.

Ha un equipaggio composto da ventiquattro persone⁸.

Il suo apparato motore è un impianto misto, tipo “Bauer – Wach” composto da una macchina alternativa a vapore a triplice espansione che sviluppa una potenza di “1500 Cavalli Indicati” a circa 70 giri ed una turbina a reazione di bassa pressione, tipo “Parson”, ad alta velocità, che sviluppa una potenza di “300 Cavalli” a circa 2500 giri, sfruttando il vapore di scarico della motrice alternativa, e si collega all’asse della stessa con un ingranaggio a doppia riduzione ed un giunto elastico di tipo idraulico.

⁸ Il “Florita” batteva bandiera liberiana. L’equipaggio però, era in prevalenza italiano, con qualche fuochista o marinaio spagnoli.

Per la produzione di vapore porta due caldaie cilindriche a ritorno di fiamma con tre forni ciascuna a tiraggio forzato.

La pressione di esercizio è di 14 kg/cm², mentre la temperatura del vapore, leggermente surriscaldato, è di circa 350°C.

Il fumaiolo, più alto del ponte di comando, di color blu chiaro, sulla parte alta porta due strisce bianche con in mezzo una "D", che sta per Di Maio.

Ha cinque stive: due a prua, due a poppa e una tra il ponte di comando e il ponte lance (come i Liberty canadesi).

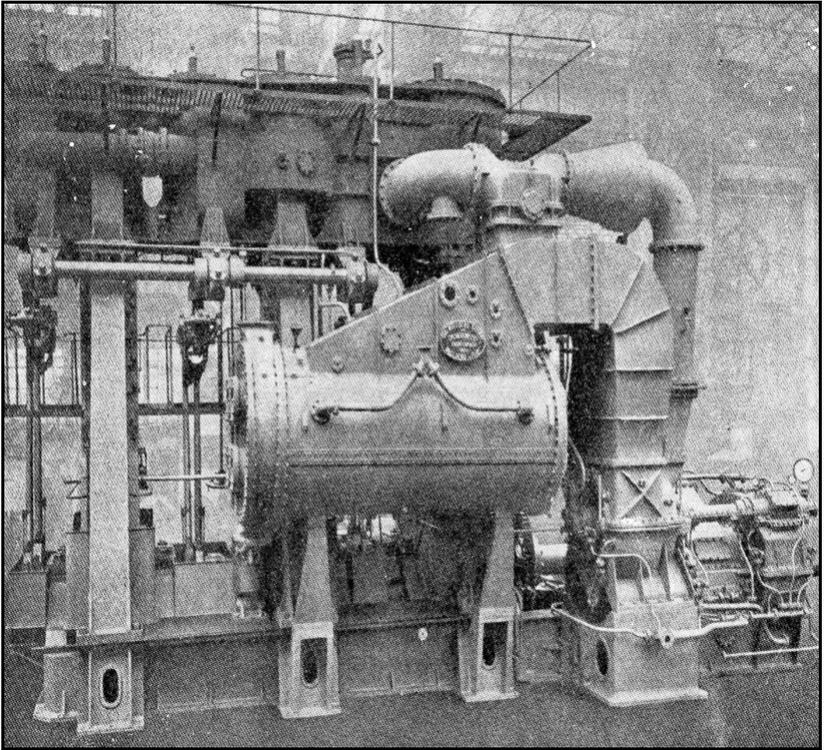
Gli alloggi per gli ufficiali di coperta si trovano sotto il ponte di comando, per gli ufficiali di macchina sotto il ponte lance, ossia sopra il locale macchina e per la bassa forza a poppa.

Ha una velocità che oscilla dalle 10 alle 13 miglia/ora.

Oggi la giornata non è tanto calda. C'è molta foschia e la costa non si distingue tanto bene. Il mare è leggermente increspato. Il vento soffia leggermente dal mascone⁹ di dritta, senza ostacolare il nostro cammino.

Velocità 10 nodi; costeggiamo ancora l'Algeria.

⁹ Ciascuna delle due parti laterali della prua.



IMPIANTO MISTO SISTEMA “BAUER-WACH” MONTATO SUL “FLORITA”

Piroscafo “FLORITA”.

Lunedì 21 febbraio 1966.

Navigazione Mestghanem – Varna.

Stamattina abbiamo costeggiato la Tunisia.

A mezzogiorno siamo passati per Biserta e più tardi abbiamo avvistato alcune isole di cui non conosco il nome, perché sono sprovvisto di atlante geografico.

Il mare è rimasto sempre un pò increspato, con una leggera brezza di vento.

Nel pomeriggio c'erano nove navi, compresa la nostra tutte allineate, e navigando ognuna con velocità diverse, ci siamo persi di vista.

Domani credo che sia carnevale; dico credo, perché a bordo si ricordano solo le feste rosse di calendario, che poi non si rispettano comunque, perché il lavoro di bordo, specialmente le guardie, è a ciclo continuo.

La velocità è di 10 nodi.

La rotta 95° E..

Piroscafo “FLORITA”.

Martedì 22 febbraio 1966.

Navigazione Mestghanem – Varna.

Stamattina la costa era a sinistra, abbiamo costeggiato la Sicilia, esattamente “Capo Passero”. Verso mezzogiorno, la Sicilia già non si vedeva più.

E’ strana la sensazione di navigare nelle acque della propria Nazione su di una nave che batte bandiera estera¹⁰.

Oggi alle sedici, quando sono smontato di guardia, sono andato a letto, perché mi sentivo stanco; la terza guardia a lungo andare si fa sentire. Verso le diciannove mi sono alzato per la cena e, mentre eravamo a tavola siamo rimasti al buio per alcuni minuti. Io mi sono affacciato dalla serrette¹¹ del locale macchine ed ho capito subito che non era niente di grave; era scattato solo l’interruttore di max della corrente.

Ci hanno raccomandato di limitare al massimo il consumo di corrente, specialmente nelle cabine. Il mare, leggermente mosso, è di traverso, viene dalla murata di dritta.

¹⁰ Più navigavo su navi di bandiera estera, più diventava grande il desiderio di navigare sotto la bandiera italiana: vedere il tricolore sventolare fa sentire costantemente sul territorio nazionale. Infatti, sbarcato dal “Florita”, dopo qualche mese, fui contattato di nuovo dall’armatore Di Maio per esservi imbarcato, ma non accettai e puntai sulle grandi società di bandiera italiana.

¹¹ Paglioli a forma di grata che si trovano sui pianerottoli delle scale di ferro del locale macchine



Vedere il tricolore sventolare fa sentire costantemente sul territorio nazionale.

Piroscafo “FLORITA”.

Mercoledì 23 febbraio 1966.

Navigazione Mestghanem – Varna.

Stamattina sono andato a letto verso le quattro e fino alle undici, quando mi hanno chiamato per pranzare, non ho dormito nemmeno un po', perché il mare picchiava di traverso e faceva rollare la nave. Nonostante tutto, stanco e assonnato a mezzogiorno sono sceso nel locale macchine, per fare le mie quattro ore di guardia.

Verso le tredici e trenta abbiamo cambiato il generatore di corrente numero uno, perché, come al solito, dava fastidio. Il cilindro vapore picchiava un poco; evidentemente c'era qualche trascinamento di condensa.

Oggi stiamo navigando in mare aperto, stanotte forse costeggeremo la Grecia. Il mare e il vento vengono sempre di traverso e quindi è impossibile riposare.

Piroscafo “FLORITA”.

Giovedì 24 febbraio 1966.

Navigazione Mestghanem – Varna.

All'alba siamo arrivati nell'arcipelago Greco e quindi il mare e il vento si sono calmati.

Ora si riposa abbastanza bene tanto che stamattina ho dormito fino alle dieci e trenta, dopodichè ho pranzato e alle dodici sono sceso nel locale macchine per montare di guardia.

Nel pomeriggio abbiamo costeggiato il golfo del Pireo.

Queste coste, che nell'antichità furono teatro di fatti passati alla storia, ora sembrano così deserte, come se le antiche gesta fossero dimenticate . E' sera, a stento si intravede qualche faro sulle coste greche e solo di tanto in tanto si vedono da lontano i fanali di via, rosso e verde, di qualche nave, che scivola silenziosa sulle onde argentate dai raggi della luna.

Piroscafo "FLORITA".

Venerdì 25 febbraio 1966.

Navigazione Mestghanem – Varna.

Stamattina siamo arrivati allo stretto dei Dardanelli ed abbiamo fatto pratica con l'agenzia turca. La manovra di entrata è durata circa un'ora.

Dopo lo stretto abbiamo attraversato il Mar di Marmara, facendo rotta su Istambul.

Oggi la giornata è molto fredda ed è piacevole stare nel locale macchine.

Verso le cinque del pomeriggio ho dato le lettere al secondo ufficiale di coperta per farle spedire dall'agenzia ed ho messo sotto sigillo le sigarette che avevo in più.