

Piroscafo “FLORITA”.

Lunedì 18 aprile 1966.

Trieste. Sosta in porto.

Oggi a casa mia è un gran giorno, perché si sposa la mia prima sorella.

Alla cerimonia dovevo esser presente anch'io, ma purtroppo i miei superiori non mi hanno voluto mandare a casa nemmeno per un giorno.

In cuor mio oggi c'è tutta la malinconia che esiste.

Potevo andare a casa, ad un solo patto: prendere le valigie e sbarcare.

Purtroppo questo non l'ho potuto fare, perché avrei rischiato di buttare all'aria la possibilità di ottenere l'esonero militare, saremmo rimasti mio padre ed io senza lavoro, mettendo anche in difficoltà l'acquisto dell'appartamento, a rate, appena concluso, cui io tengo tanto. Infine tutti i miei progetti sarebbero stati rimandati di almeno due anni.

Spero che il mio sacrificio non sia stato vano.

A mezzogiorno, dopo pranzato, ho vuotato un fiasco di vino Chianti.

Sono andato a letto che ero abbastanza brillo.

Ho fatto questo, perché sapevo che nel locale macchine avrei guardato l'orologio continuamente immaginando la cerimonia nuziale con grande rabbia e dolore, invece, essendo brillo, mi sono svegliato alle diciassette quando ormai era tutto finito.

Piroscafo “FLORITA”.

Martedì 19 aprile 1966.

Trieste. Sosta in porto.

Il fuochista di guardia è venuto a chiamarmi alle sette e trenta io, però, alle sei ero già sveglio.

La partenza era prevista per oggi invece è stata rinviata a domani.

Questo viaggio non volevo proprio farlo invece sono costretto a intraprenderlo per le ragioni che ho già esposto.

Speriamo che giù in Africa non sia caldo come l'estate scorsa.

Dopo cena sono sceso a terra con tre amici, ho scritto una cartolina e siamo andati a cinema, a mangiare una pizza ai funghi e abbiamo bevuto la birra triestina, la famosa “D.....” poi abbiamo preso il tram numero nove e siamo tornati a bordo.

Il cinema me lo hanno pagato gli amici io, invece, ho pagato la pizza con le cinquecento lire che avevo in tasca.

Da quando sono tornato dalla licenza penso continuamente alla mia Anna Maria e ho sempre davanti agli occhi l'immagine di tutti coloro che quando mi hanno salutato avevano le lacrime agli occhi.

Piroscafo “FLORITA”.

Mercoledì 20 aprile 1966.

Trieste. Partenza.

Finalmente oggi è stata stabilita la partenza per le ore diciannove.

Stamattina hanno messo il turno di navigazione ed ho finito il mio a mezzogiorno.

Nel pomeriggio ho fatto un pisolino e mi sono alzato verso le diciassette, dopo la doccia sono andato a cena.

Alle diciotto e trenta era già tutto pronto per la partenza, a riva c'era la bandiera che chiama il pilota a bordo⁴¹.

Ho ammirato la manovra dal cassero di poppa e, nel vedere la nave scostarsi lentamente dalla banchina, mi è venuta una stretta al cuore nel pensare a tutte le sofferenze di un viaggio in Africa con un solo zampillo d'acqua refrigerata, non sempre disponibile e alla attesa della carità del cuoco che mette di tanto in tanto un secchio d'acqua nella cella della cambusa e lo distribuisce durante i pasti. Senza contare poi il caldo che si soffre sotto i cilindri della macchina quando si ingrassano le bielle, gli eccentrici e, con l'olio nero⁴², le aste dei pistoni.

⁴¹ La bandiera che chiama il pilota a bordo, la lettera “G” del Codice Internazionale dei segnali, è composta da bande verticali gialle e blu.

⁴² Era un olio verde scuro usato per lubrificare parti di macchinari a contatto con il vapore.

Ad ogni modo questo viaggio inizia con una stanchezza d'undici mesi di "Florita" alle spalle.

La nave è ormai fuori dal porto, la motrice si è fermata, la pilotina s'accosta, il pilota è sceso per la biscagliana⁴³ sistemata sulla murata di sinistra, e poi con una virata a sinistra si è allontanata. Dal fumaiolo esce fumo denso: il fuochista sta accendendo tutti i polverizzatori, mentre il macchinista lentamente porta la motrice a tutta forza.

La manovra è finita alle venti e trenta, io mi sono avviato verso la mia cabina, mentre il faro della Vittoria, dalle alture di Trieste⁴⁴, illuminava il nostro cammino.

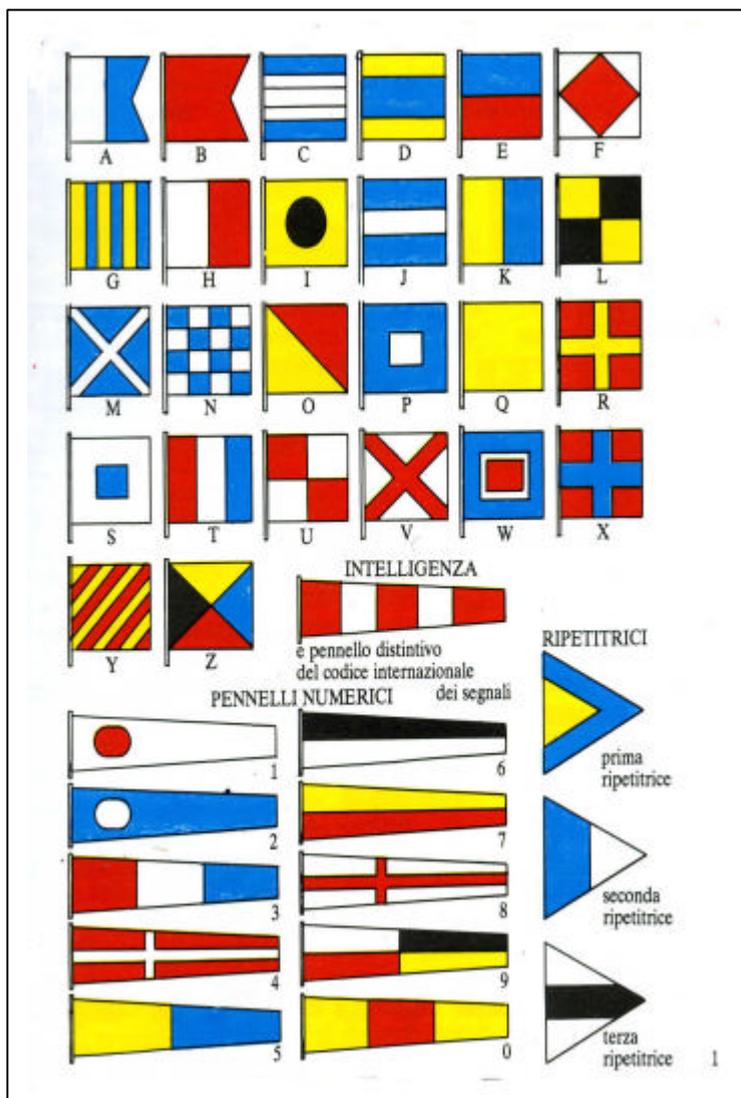
⁴³ Scala di corda.

⁴⁴ A Trieste sono tornato nel 1968 con la motonave "Isonzo" della Soc. di Navigazione Lloyd Triestino, dalla quale fui assunto da motorista dopo alcune selezioni ed un corso di formazione. Si tornava dopo sei mesi dal viaggio inaugurale della linea commerciale Italia-Australia, passando dallo stretto di Gibilterra, dopo la chiusura del canale di Suez a causa della guerra tra Egitto e Israele.

In Australia sono ritornato nel 1970 ad aprile, durante le celebrazioni del bicentenario della scoperta e a dicembre, in pieno clima natalizio, con la M/nave "Antoniotto Usodimare" che apparteneva alla serie denominata "navigatori". Era una vecchia passeggeri adibita a cargo. Impiegava circa quaranta giorni dalla partenza dall'Italia all'arrivo in Australia attraversando Gibilterra, costeggiando l'Africa fino al Capo di Buona Speranza, una sosta di poche ore a Durban (Sud Africa) per i rifornimenti, dopo di che dirigeva la prua verso l'Australia per approdare nei porti di Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, Newcastle e Brisbane per operazioni commerciali che duravano circa due mesi.



. Bandiera sociale dei Di Maio armatori



Codice Internazionale dei segnali

Piroscafo “FLORITA”.

Giovedì 21 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar (Senegal) - Lagos (Nigeria).

Il primo giorno di navigazione è sempre il più duro, perché s' incomincia un ritmo di lavoro di quattro ore di guardia e otto di riposo, si fa per dire, perché in queste ore sono compresi gli straordinari. Sono di terza guardia: dalle dodici alle sedici e da mezzanotte alle quattro.

Stamattina con il secondo di macchina abbiamo riparato le docce di acqua salata che si trovano a poppa, le quali saranno molto usate nel clima tropicale per rinfrescarsi senza consumare acqua lavanda, che è preziosa per le caldaie.

Abbiamo terminato alle undici, siamo andati a pranzare e a mezzogiorno sono sceso nel locale macchine per il mio turno di guardia. Alle sedici, quando ho finito, ho messo un po' d'ordine in cabina.

Ho tolto di mezzo gli abiti che avevo indossato ieri sera per scendere a terra, ho messo a mollo la biancheria intima che laverò domani, mi sono lavato e poi mi sono steso sul letto a leggere in attesa dell'ora di cena.

Alle diciannove, dopo cenato, sono ritornato a letto per poi alzarmi a mezzanotte per la guardia.



M/nave ANTONIOTTO USODIMARE



In Australia sono ritornato nel 1970 ad aprile durante le celebrazioni del bicentenario della scoperta.

Piroscafo “FLORITA”.

Venerdì 22 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar - Lagos.

Il tempo stamattina non prometteva niente di buono, infatti a mezzogiorno è incominciato a piovere ed è andato avanti fino alle sedici.

Alle sedici ho lavato i panni da lavoro, la biancheria intima che avevo a mollo e un pigiama e ho messo ad asciugare il tutto sopra il locale caldaie, poi mi sono steso in cuccetta a leggere nell’attesa che si facesse ora di cena.

Mentre cenavo ho sentito il mare che si agitava sempre di più e piovere di nuovo. Con il mare agitato è impossibile mangiare un po’ di grazia di Dio, perché il piatto non rimane fermo in tavola. In piedi il piatto è fermo, ma la minestra oscilla. In conclusione ho mangiato solo un po’ d’insalata, perché il fegato era durissimo quindi sono andato a letto digiuno. Verso le ventuno e trenta mi sono svegliato all’improvviso, perché la nave rollava paurosamente e ho sentito che l’elica girava più lentamente. Avevano rallentato, perché si erano allentati i cavi d’acciaio che legavano il carico imbarcato a prua, e si rischiava di perdere tutto in mare. Il comandante ha chiamato tutto il personale il quale è corso a prua per legare meglio il carico. A mezzanotte, quando ho finito il mio turno di guardia, a prua lavoravano ancora. Nel

frattempo a riva⁴⁵ erano accesi i fanali rossi che segnalavano l'avarìa.

⁴⁵ Parte alta dell'alberatura della nave.

Piroscafo “FLORITA”.

Sabato 23 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Erano le quattro stamani, quando sono andato a letto stanchissimo. Il rollio spezza le gambe, nel locale macchine è un continuo aggrapparsi ai passamani che ci sono in giro. Il controllo della lubrificazione alle teste di biella diventava alquanto pericoloso⁴⁶:

A prua lavoravano ancora per cercare di rizzare meglio il carico in coperta.

Nel frattempo il mare si stava calmando e la motrice stava sempre a mezza forza. Solo verso le dieci, quando a prua hanno finito di lavorare, la motrice è stata riportata a tutta forza.

Il mare è calmo e la navigazione procede ormai tranquilla verso lo stretto di Messina che attraverseremo verso mezzanotte.

La temperatura è mite, nel locale macchine si sta bene e speriamo duri per molto.

⁴⁶ Il controllo si faceva inserendo il palmo della mano fra il cuscinetto di testa di biella e la manovella .

Piroscafo "FLORITA".

Domenica 24 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Ho dormito fino alle dieci e trenta, perché, essendo domenica, non mi hanno chiamato per il lavoro straordinario.

Alle undici il pranzo era già pronto ed ho mangiato con appetito, c'era anche il dolce io ne ho avuto un po' in più e l'ho mangiato alle sedici quando sono smontato di guardia.

Per lavarmi sono andato al cassero centrale, perché a poppa è tutto tappato, docce e gabinetti.

La rotta è 247° S.W.. Mare calmo, cielo sereno.

A mezzanotte, quando montavo di guardia stavamo attraversando lo stretto di Messina.

Piroscafo “FLORITA”.

Lunedì 25 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Stamattina alle quattro, quando ho finito il mio turno di guardia, avevo un po' d'appetito. In giro non c'era niente da mangiare, allora ho cercato di aprire la cucina con un attrezzo particolare che mi sono costruito io.

Di solito, la sera, c'è sempre un po' di colazione per la notte, da portare in cabina, ma si tratta di solito di salumi che io cerco di evitare anche perchè in cabina, per il caldo, ci sono gli scarafaggi. Dalla cucina, invece, prelevo solo un po' di pane con un filo d'olio e magari un frutto e poi vado a letto.

Anche di mattina, quando mi alzo per lo straordinario, mangio pane e olio così sono sicuro che non mi rovinano lo stomaco con la solita mortadella e salame milanese.

Oggi è la festa della liberazione, non mi hanno chiamato per lo straordinario e quindi ho dormito fino alle dieci, però sono stato svegliato da rumori di martellamento che venivano dalle docce: cercavano di stapparle.

Il resto della giornata è trascorso come al solito.

Piroscafo “FLORITA”.

Martedì 26 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Il fuochista che è smontato alle sette e quarantacinque è venuto a chiamarmi. Mi sono alzato subito e sono andato in cucina per fare colazione, si fa per dire, ma questa volta mi sono sbagliato, con mia grande meraviglia ho notato che il cuoco aveva fatto la focaccia. Ne ho mangiato un pezzo ben volentieri. Finita la colazione, il secondo macchinista ed io siamo andati a lavorare ai verricelli; stiamo facendo la manutenzione, perché in Africa lavorano solo con questi. A farci smettere di lavorare è stata la campana del cuoco che ci avvisava che il pranzo delle undici era pronto. Dopo aver pranzato sono sceso per montare la guardia e subito dopo abbiamo avuto una piccola avaria: si è fermata la pompa del vuoto al condensatore. Siamo rimasti un'ora fermi, il tempo per riparare il guasto e poi ci siamo messi alla via. Trascorsa un'ora stavamo per avere un altro problema che poi fortunatamente si è risolto. Finalmente è giunto il momento di smontare, ho suonato tre rintocchi vicino ad un pezzo di bombola d'acetilene che funge da campana e la guardia montante ha sceso lentamente le scalette. Lascio a loro preoccupazioni e responsabilità. Quando sono salito, mentre mi avviavo a poppa, ho notato delle rondini che si erano poggiate sulla stiva quattro per riposare, sono riuscito a prenderne una e poi subito l'ho lasciata andare.

*Il mare è calmo, il cielo è sereno.
La rotta è 258° S.W..*

Piroscafo “FLORITA”.

Mercoledì 27 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Sono già otto giorni che siamo partiti da Trieste e le serate che si chiudevano con la solita cena al ristorante sono ormai solo un ricordo.

La realtà è che ogni notte la fame si fa sempre più sentire, allora ho studiato un sistema per arrivare al frigo della cucina quando questa di notte è chiusa: attraverso un oblò della cucina, che il cuoco lascia aperto, infilo un’asta di ferro, da un lato sagomata a gancio per aprire la porta del frigo, da un altro ad arpione per afferrare il cibo. Ho prelevato un pezzo di formaggio ed uno di burro, ho preso solo quello che serviva ed ho rimesso a posto tutto. Con me c’erano Placido e Basso, abbiamo mangiato insieme e poi siamo andati a letto.

Stamattina il cuoco ha riscontrato solo la mancanza di un filone di pane ed insisteva che qualcuno avesse le chiavi della cucina, senza sapere che anche questa si può aprire con un ferro particolare. Il cuoco ne discuteva con me accanitamente non accorgendosi che mi beffavo di lui: e mi piacerebbe vedere il colore della sua faccia nel caso si accorgesse della mancanza del burro e del formaggio da un posto inaccessibile.

Il mare si mantiene calmo ed il cielo sereno.

Piroscafo “FLORITA”.

Giovedì 28 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

A mezzanotte il fuochista⁴⁷ mi ha chiamato frettolosamente, perché stavamo attraversando lo stretto di Gibilterra e quindi anch'io mi sono lavato e vestito velocemente, perché c'era l'attenzione in macchina. Mentre raggiungevo il cassero centrale ho dato uno sguardo in giro ed ho notato che c'era molto traffico, navi d'ogni grandezza.

Alle quattro, quando ho finito il mio turno, il faro di “Punta Europa” si vedeva appena.

Da ieri sera alle venti a stamattina alle otto l'orologio è stato spostato di un'ora indietro, venti minuti per ogni guardia.

Il mare oggi è agitato, fortunatamente è di poppa, così si cammina un po' di più.

Alle sedici, quando ho finito il mio turno di guardia, sono andato a riposare, perché il mare agitato non mi permette di fare un po' di pulizia e un po' di bucato.

⁴⁷ In fondo alla pagina originale del mio diario c'è l'autografo di questo fuochista che si chiama Naccari da Catanzaro.

Piroscafo “FLORITA”.

Venerdì 29 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Il mare è rimasto agitato e fortunatamente l'abbiamo di poppa così si soffre meno e si cammina di più.

All'una precisa mentre ingrassavo la motrice mi sono accorto che la cannetta esterna di lubrificazione della testa di biella del cilindro d'alta pressione si era rotta, l'altra era già rotta e si rimediava con una sola. Per non bruciare il cuscinetto di testa abbiamo iniziato a rallentare e nel frattempo è sceso anche il direttore di macchina. Abbiamo fermato ed in meno di mezz'ora il guasto è stato riparato ed abbiamo ripreso la marcia normale.

Finito il mio turno alle sedici, ho fatto il bucato, ho lavato un mucchio d'indumenti e poi mi sono messo a leggere nell'attesa che si facesse l'ora di cena, dopo sono ritornato a letto perché a mezzanotte la sveglia suona senza pietà⁴⁸.

⁴⁸ Alla fine di questa pagina sul diario originale c'è l'autografo del timoniere Vito da Molfetta.

Piroscafo “FLORITA”.

Sabato 30 aprile 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Alle otto mi sono alzato per la colazione poi sono andato a fare lo straordinario ai verricelli ai quali, poiché abbiamo molti giorni di navigazione, stiamo facendo una bella manutenzione. I lavori più comuni sono la sostituzione delle aste dei pistoni, la guarnitura dei premitrecce, la regolazione della distribuzione, il serraggio dei cuscinetti.

Alle undici, al richiamo della campana del cuoco, siamo andati a pranzare e poi giù per fare altre quattro ore d’inferno⁴⁹.

Il caldo si fa sentire anche in cabina ed alle sedici quando sono tornato dall’inferno ho riparato un ventilatore che avevo in cabina che attacco e stacco con un interruttore che ho sistemato vicino al guanciale per non alzarmi quando ne ho bisogno.

Il mare ed il vento li abbiamo di poppa, di questa stagione, la direzione è di solito questa fino a Dakar⁵⁰.

⁴⁹ Dopo il Florita, la successiva nave a vapore su cui ho navigato, risale al 1979, quando ormai già ufficiale di macchina del Lloyd Triestino dal 1973, navigavo sulle porta contenitori, le T/navi “Africa” ed “Europa” da quarantamila tonnellate, completamente automatizzate, senza presidio notturno e ovviamente con l’aria condizionata fino alla sala controllo del locale macchine ove si arrivava per mezzo di un ascensore che si prendeva dal piano alloggi ufficiali.

⁵⁰ La pagina d’oggi porta in calce la firma del timoniere Mennella di Torre del Greco.

Piroscafo “FLORITA”.

Domenica 1 maggio 1966. (Festa del lavoro)

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Oggi è iniziato un nuovo mese e ne dovranno trascorrere chissà quanti prima di tornare a casa. Stanotte, quando ho iniziato la guardia, il direttore ha fatto fermare la motrice, perché già da molti giorni il pistone della media pressione picchiava in testa. Prima di fermare la motrice abbiamo preparato tutta l'attrezzatura .

Appena fermi abbiamo smontato il coperchio del cilindro e con nostra grande meraviglia abbiamo notato che c'erano dei perni mollati sopra la corona delle fasce elastiche. Stretti i perni e montato il coperchio siamo ripartiti. Così in poche ore ci siamo tolti il pensiero ed evitato un'avaria più grave.

Alle quattro quando sono salito dal locale macchine, all'orizzonte c'era una miriade di pescherecci che ci rendevano difficile la navigazione.

Il resto della giornata è la copia delle altre, a parte la lunga lettera che ho incominciato a scrivere ad Anna Maria.

Piroscafo “FLORITA”.

Lunedì 2 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Dakar – Lagos.

Oggi siamo entrati nei tropici, nel locale macchine la temperatura aumenta sempre.

Il cuoco stamani ha provveduto alla distribuzione di alimenti importanti nelle zone tropicali come latte (dieci lattine: sette di evaporato e tre di condensato), cento grammi di the ed un limone, da consumare giorno per giorno.

La distribuzione è rinnovata ogni dieci giorni per tutta la permanenza nella zona tropicale.

Il mare è calmo ed insieme al vento sono di poppa.⁵¹

⁵¹ In calce alla pagina originale c'è la firma del timoniere Placido da Cannetiello Reggio Calabria.

Piroscafo “FLORITA”.

Martedì 3 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Dakar (Arrivo) – Lagos.

Nell’aria oggi c’è un po’ d’allegria, perché dopo quasi quattordici giorni di cielo e mare arriviamo finalmente a Dakar. Infatti, alle quattordici, siamo arrivati.

Ti pareva che nella mia guardia non si facesse qualche lavoro? Sarebbe stato troppo bello!

Fermata la motrice, aperti tutti gli spurghi, abbiamo sostituito la circolazione d’acqua di mare al condensatore con il cavallone della zavorra per fermare la centrifuga, alla quale abbiamo sostituito le fasce elastiche del cilindro vapore.

Ho ricevuto quattro lettere due erano di Anna Maria che commentava questa lunga lontananza, mentre quelle dei miei genitori esprimevano tutta la loro angoscia per la mia assenza al matrimonio di mia sorella.

Ho risposto alle lettere di Anna Maria rassicurandola che questa lontananza avrebbe rinforzato di più il nostro amore.

Ho cercato di confortare i miei genitori ricordando loro che il sacrificio della mia lontananza non è stato vano.

Alle sedici è arrivata la nafta ed ho aiutato il caporale ad imbarcarla. Abbiamo finito verso le ventitrè. Mi sono avviato a poppa per lavarmi e andare a dormire⁵².

⁵² In calce alla pagina originale c'è la firma del secondo di macchina Emanuele da Bacoli – Napoli.

Piroscafo “FLORITA”.

Mercoledì 4 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Lagos.

Alle cinque e trenta c'è stato il”pronti in macchina” per la partenza da Dakar. Non siamo partiti nella mia guardia e così mi hanno lasciato dormire e mi sono svegliato alle dieci, ho pranzato alle undici e per mezzogiorno ero già di guardia.

Nel locale macchine il calore è insopportabile. Ognuno di noi ha una fascia stretta sulla fronte che di tanto in tanto viene bagnata sotto lo schizzetto dell’acqua refrigerata per provare un po’ di sollievo.

Alle sedici, quando sono risalito, mi sembrava di salire dall’inferno. Sono andato subito a fare una doccia e poi mi sono goduto il fresco sotto la tenda che hanno sistemato sul cassero di poppa per riparare dal sole gli alloggi sottostanti; ci sono rimasto fino al suono della campana che chiamava tutti a cenare. La cena è stata ottima.

Oltre alla minestra c’era la bistecca alla milanese con contorno di cipolline, ravanelli e pomodori.

Come al solito, dopo cena sono andato a letto ma non potevo dormire per il forte caldo⁵³, così mi sono alzato

⁵³Ho percorso la stessa linea commerciale nel 1971 da motorista con la M/nave “Aquileia” e nel 1977 da secondo ufficiale di macchina con la M/nave “Isonzo”. Insieme alle M/navi “Piave” e “Rosandra”, chiamate congolesi, della Soc. Lloyd Triestino, esse coprivano la linea dell’ovest Africa, approdando nei porti di

e sono andato in coperta nella speranza di un po' di refrigerio, invece non soffiava un alito di vento.

Mi sono trattenuto in coperta con altri amici ed insieme abbiamo bevuto del the poi, verso le ventidue, sono ritornato in cuccetta dove ho dormito fino a quando il fuochista, alle ventitré e trenta, è venuto a svegliarmi per la guardia.

Dakar (Senegal), Freetown (Sierra Leone), Abidjan (Costa D'Avorio), Accra (Ghana), Lome (Togo), Lagos (Nigeria), Douala (Cameroun), Luanda (Angola) fino a Matadi, sul fiume Congo, ove si arrivava navigando il fiume fino al "Passo del Diavolo" così chiamato, perché l'accesso all'area portuale era consentito solo da un piccolo tratto dalla parte sinistra del fiume sotto una montagna, dato che in quella zona c'erano le rapide per tutta sua larghezza. Al Passo si arrivava lentamente, puntando la prua verso la montagna, poiché in quel punto c'era una forte corrente. Arrivati a pochi metri da essa, la nave virava bruscamente a dritta con la macchina in "avanti tutta" inclinandosi di parecchi gradi a dritta. Questa manovra e la corrente del fiume creavano un'onda che lambiva l'ancora di dritta e scompariva a mano a mano che la nave si raddrizzava allontanandosi dal Passo. Queste navi dotate di aria condizionata ed altri generi di conforto facevano dimenticare le quattro ore d'inferno.

Piroscafo “FLORITA”.

Giovedì 5 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Lagos.

Stanotte, nel locale macchine, non ne potevo più dal caldo: quando ingrassavo la motrice la testa si faceva di fuoco, il sudore mi colava da tutti i pori, da un assaggio ho constatato che non conteneva più sale, sono stato costretto ad ingerire una pastiglia di SABENA.

Stamani, quando sono venuti a svegliarmi per il lavoro straordinario, mi hanno riferito che non era obbligatorio, potevo farlo solo se me la sentivo. Mi sono alzato perché questo è un lusso che non mi posso permettere.

Fino alle undici sono rimasto ai verricelli per la manutenzione, ed anche lì, in coperta, il sole picchiava tanto che abbiamo dovuto mettere perfino gli occhiali.

A mezzogiorno sono sceso per la guardia, ma solo Dio sa come sono salito alle sedici. Appena arrivato in cabina mi sono spogliato nudo e mi sono disteso sul letto. Deterso il sudore, mi sono seduto nella doccia e ho lasciato correre l'acqua.

Mi sono asciugato, vestito e sono andato sotto il ponte lance, ossia al cassero centrale ove si trova l'alloggio del secondo di macchina, insieme abbiamo bevuto un Cynar con cubetti di ghiaccio.

Stasera la cena è stata ottima, sempre a base di verdure fresche.

Piroscafo “FLORITA”.

Venerdì 6 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Lagos.

A mezzanotte mi hanno chiamato due volte perché avevo preso sonno.

La guardia di stanotte è stata altrettanto maledettamente calda.

Quando andavo ad ingrassare la motrice, preparavo prima le bende fredde sulla fronte e poi trovavo il coraggio per andare sotto i cilindri vapore.

Verso le due, ho notato che dall’osteriggio⁵⁴ si vedeva lampeggiare.

Pur sapendo che questo è il periodo delle grandi piogge, non immaginavo che all’improvviso potesse venire un acquazzone e dato che stavo smontando di guardia, erano giusto le quattro, dalla contentezza mi sono messo sotto la pioggia. Mai pioggia è stata, in vita mia, tanto gradita.

Quando sono entrato in cabina ho notato subito che la temperatura si era abbassata e la cabina era finalmente abitabile.

Ho dormito fino alle undici e dieci, quasi saltavo il pasto per il ritardo. Nel pomeriggio, libero dalla guardia, ho lavato le lenzuola e un po’ di biancheria intima.

⁵⁴ Gli osteriggi sono aperture che stanno nella parte più alta del locale macchine che si chiudono con grossi portelloni.

Piroscafo “FLORITA”.

Sabato 7 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Lagos.

La guardia di stanotte è stata ugualmente calda, però a mezzogiorno era spaventoso. Dopo la prima ingrassata, alle dodici, sono corso in coperta a prendere un pò d'aria, perché stavo per sentirmi male e così è andata avanti tutta la guardia, ogni volta che igrassavo la motrice. Il secondo mi ha dato una mano a riempire gli oliatori degli altri macchinari: la pompa del vuoto, la pompa centrifuga del condensatore la pompa dell'acqua di alimento oppure, cosa che ho gradito di più, l' andare sulle caldaie ad oliare il ventilatore dell'aria forzata dei forni.

Oggi è più caldo, anche perché viene poca aria dalle maniche a vento⁵⁵. A causa della bassa velocità della nave, dovuta all'ennesima avaria delle caldaie, rimane solo l'unico ventilatore che abbiamo a mandarci un poco d'aria giù. Stiamo navigando con andatura ridotta perché abbiamo una caldaia fuori uso a causa della rottura di un tubo bollitore. Questa è la stessa avaria che abbiamo avuto l'anno scorso al ritorno dal primo viaggio dall'Africa.

⁵⁵ Grossi gomiti di lamiera che convogliano l'aria nel locale macchine. Sono più efficienti con la nave in navigazione.

*Finita la guardia, fatta la doccia, anche oggi sono andato nella cabina del secondo di macchina a bere un Cynar, e vi sono rimasto fino all'ora di cena.
La cena è stata ottima.*

Piroscafo “FLORITA”.

Domenica 8 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Lagos.

La guardia di stanotte è stata un po' meno calda, grazie anche al ventilatore di macchina e allo schizzetto dell'acqua fresca, che sono le uniche due cose che funzionano ancora. Sono la nostra unica speranza, senza di essi nel locale macchine sarebbe quasi impossibile resistere. Anche lo schizzetto dell'acqua refrigerata dipende dal ventilatore, perché una parte di aria è convogliata sul suo compressorino.

Nonostante fosse domenica, alle otto, sono venuti a chiamarmi per lo straordinario per tamponare il tubo bollitore.

La caldaia era spenta da quasi ventiquattro ore, ma quando siamo entrati era per niente fredda. Nonostante tutto abbiamo lavorato.

La caldaia era abbastanza calda, considerando anche il clima, ed alle undici e trenta il direttore di macchina è venuto a chiamarmi in saletta pregandomi di fare ancora un piccolo sforzo ossia di mettere in comunicazione le due caldaie.

Quest'operazione in genere dura pochi minuti, io li chiamo “i minuti di fuoco”, perché nel locale dove avviene ci sono temperature altissime. Fatto il parallelo, abbiamo aumentato la motrice ed ora stiamo navigando ad andatura normale.

*A sinistra nave si vede terra, dovrebbe essere la
Costa d'Avorio.*

Piroscafo “FLORITA”.

Lunedì 9 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Lagos.

Ieri sera, dopo cena, mi stavo avviando a poppa per andare a letto, quando il direttore di macchina mi ha raggiunto e mi ha detto che alle venti dovevo montare di guardia con lui. Dovevo fare la guardia al posto del caporale, perché questi si sentiva male, aveva la febbre, forse a causa delle vaccinazioni che abbiamo fatto a Dakar.

Dopo aver fatto le mie otto ore di guardia, e Dio solo sa come le ho fatte, più due ore di straordinario nel maledetto forno della caldaia a tamponare il tubo bollitore, ho dovuto fare altre quattro ore d’inferno. A mezzanotte, quando ho finito, ero uno straccio, non avevo neanche la forza di fare la doccia.

Alle sette e trenta mi hanno svegliato per la guardia, la seconda, dalle otto alle dodici e dalle venti alle ventiquattro.

Durante la guardia ho messo continuamente acqua fresca sulla fronte con la fascetta e di tanto in tanto mi bagnavo anche i polsi. Dovevo stare anche attento a che il sudore non diventasse dolce.

Alle dodici sono andato a pranzo, ma avevo più voglia di bere che di mangiare anche se il cibo era buono. Finito di pranzare, ho preso coperta e cuscino e sono andato a dormire in coperta. Alle quindici mi sono svegliato

che avevo ancora sete ed ho bevuto mezza bottiglia d'acqua minerale e sono andato a fare un'altra doccia.

Ormai, a bordo, le persone più torturate dal caldo sono tre: il caporale e i due ingrassatori, tra i quali ci sono io, perché dobbiamo ingrassare la macchina da sotto quei cilindri maledetti, per questo motivo abbiamo la solidarietà di tutto l'equipaggio.

Nel pomeriggio un marinaio, mentre stava sul ponte, è caduto per terra, perché colpito da un colpo di sole.

Piroscafo “FLORITA”.

Martedì 10 maggio 1966.

Navigazione Trieste – Lagos. Arrivo.

Oggi sono esattamente venti giorni che siamo partiti da Trieste e l'arrivo è previsto per stasera.

Io ho ripreso la terza guardia, perché il caporale è guarito. A mezzogiorno ho fatto l'ultima guardia di questa lunga navigazione, che è stata ugualmente calda.

Alle sedici, finita la guardia mi sono lavato e subito sono andato a dormire; e mi sono svegliato alle diciannove per andare a cenare.

L'arrivo è previsto intorno alle ventidue, poiché salterei la guardia di mezzanotte, mi è stato detto di scendere per la manovra.

La manovra è finita alle ventitré ma siamo rimasti in rada, io sono salito a prendere una boccata d'aria fresca e poi me ne sono andato in cuccetta.

Piroscafo "FLORITA".

Mercoledì 11 maggio 1966

Lagos – Sosta in porto

Stamattina quando mi sono svegliato stavamo attraversando il canale di Lagos. Ho sentito che stavamo entrando così mi sono alzato per vedere il panorama, tanto ero libero fino a mezzogiorno, dopo avrei ripreso il mio turno di guardia ai verricelli.

Appena arrivato ho ricevuto due lettere: una era di mio padre, nella quale scriveva che non aveva ancora trovato lavoro.

Leggere questo mi è dispiaciuto, anche perché, finché lui non trova lavoro, io non posso sbarcare.

La seconda lettera è del mio amore nella quale scrive di questa lontananza che ci tiene separati e chissà per quanto tempo.

Non mi aspettavo una lettera così dolce dopo le mie ultime che sono state un pò durette.

Alle diciotto sono smontato di guardia dai verricelli dopo aver fatto sei ore di lavoro, ho cenato e mi trovo sulla poppa a scrivere questa pagina di diario sotto la tenda, così mi godo un po' di fresco e poi vado in cuccetta: mi scoccia andare a terra.

Piroscafo "FLORITA".

Giovedì 12 maggio 1966.

Lagos. Sosta in porto.

Anche la giornata di oggi è stata abbastanza calda. Mi sono dedicato ai verricelli, ma comunque faceva molto caldo. Nel frattempo ho anche aiutato il Direttore di Macchina a smontare l'estrattore dalla manica a vento.

Alle dodici ho pranzato, sono andato a letto e mi sono svegliato alle diciassette, poco dopo ho cenato e mi sono messo a poppa sotto la tenda ove tirava appena un filo di vento.

Pur sapendo che a mezzanotte dovevo montare la guardia, non sono andato a dormire e ho scritto una lunga lettera.

Piroscafo “FLORITA”.

Venerdì 13 maggio 1966.

Lagos. Sosta in porto.

A mezzanotte ho montato la guardia ai verricelli e, dato che ieri sera non sono andato a dormire, stamattina, alle cinque e trenta, quando ho finito il mio turno ero come uno straccio.

Questo non interessa a chi ha delle responsabilità, a loro interessa solo che la nave sia attiva.

Così senza neanche riposare un'ora sono dovuto andare a lavorare nella caldaia di sinistra che era spenta, ma in ogni modo molto calda, per sostituire delle serpentine del surriscaldato che s'infilano nella parte fumo dei tubi bollitori e si allacciano a due collettori che scendono lungo la cassa a fumo. Abbiamo fatto un bel pezzo di lavoro che abbiamo terminato alle dieci e trenta.

Alle undici, dopo la doccia, ho pranzato e sono andato a dormire che ero stanco morto. Alle diciassette sono stato chiamato in emergenza, perché alla caldaia destra, che era in funzione, si era rotto un tubo bollitore ed usciva acqua bollente dal forno che in parte diventava vapore e rendeva quasi inagibile il locale caldaie. Siamo rimasti così senza vapore e senza energia elettrica.

Al buio, con le torce, abbiamo acceso la caldaia di sinistra, che stavamo riparando e l'abbiamo portata in pressione.

Le caldaie, come noi, non ce la fanno più ed il continuo accenderle e spegnerle ,fatto senza rispettare i tempi tecnici, aggrava sempre di più la situazione⁵⁶.

Abbiamo finito che era quasi ora di cena così mi sono rilavato velocemente per non saltare il pasto.

Dopo cena dovevo anche montare la guardia ai verricelli, ma non essendoci vapore, sono andato a riposare.

⁵⁶Una caldaia cilindrica di quella portata doveva andare a regime almeno in ventiquattro ore.

Piroscafo “FLORITA”.

Sabato 14 maggio 1966.

Lagos. Sosta in porto.

All’una e trenta il primo ufficiale di macchina mi ha mandato a chiamare, mentre stavo dormendo, il fuochista mi ha detto di scendere immediatamente giù. Ho indossato velocemente solo i pantaloncini e, nel correre il tratto di coperta che porta verso il locale macchine, ho notato che dal fumaiolo usciva vapore accompagnato da un rumore assordante. Si erano aperte le valvole di sicurezza della caldaia in accensione, forse a causa di un colpo di sonno del fuochista.

Ad ogni modo la caldaia è stata messa in servizio perché ormai, anche se per errore, era in pressione.

I guai non erano ancora finiti. Alle otto sono stato chiamato di nuovo, mi hanno detto “Corri giù, il fuochista Umberto si è scottato”.

Mi hanno raccontato che all’improvviso, mentre si trovava vicino ai forni della caldaia di destra che avevamo spento la sera prima, si è aperta la porta del forno e l’acqua bollente che ne è uscita è finita sui piedi di Umberto.

Lo abbiamo portato in cabina dove l’ho aiutato a mettere abiti più puliti e poco dopo è stato accompagnato in ospedale dal secondo di coperta. Quando è tornato dall’ospedale è venuto a prendere la sua roba, perché il medico di terra lo ha sbarcato e fra alcuni giorni partirà per l’Italia in aereo.

*Stasera sulla poppa abbiamo fatto una scorpacciata
d'ananas e poi sono andato a letto.*

Piroscafo “FLORITA”.

Domenica 15 maggio 1966.

Lagos. Sosta in porto.

La sveglia è suonata alle quattro, siamo andati tutti a lavorare nella caldaia destra, e di buon'ora, nella speranza che la temperatura fosse più sopportabile.

Abbiamo escluso il tubo bollitore rotto con due tappi di acciaio troncoconici forati al centro con un tirante che li teneva pressati alla piastra tubiera. Abbiamo ripassato con il mandrino alcuni tubi sospetti, abbiamo chiuso i forni e messo in accensione la caldaia ed erano le nove e trenta quando siamo saliti in coperta. Siccome i verricelli non lavoravano per mancanza di vapore, mi sono lavato e ho dato il cambio al fuochista di guardia in modo che anche lui si lavasse. Alle dodici il pranzo è stato discreto: pasta al forno gratinata, quasi un premio per il lavoro svolto. Dopo pranzo sono andato a riposare, mi sono svegliato all'ora di cena, ma a tavola ho mangiato solo un pezzo di pollo.

Sono andato a letto che era circa mezzanotte, mi ero appena addormentato, quando la ciurma che tornava dai bagordi ha fatto un pandemonio che mi ha svegliato di colpo, tanto che sono uscito dalla cabina per cantargliene due, a quei cafoni. Uno di questi ha avuto il coraggio di rispondermi pur sapendo di aver torto. Le parole di costui sono state offensive e volgari tanto da farmi perdere le staffe, ho saltato le scale e dopo un istante gli ero addosso.

Fortunatamente mi hanno frenato. Quello stupido si è permesso di chiamarmi ignorante e pensare che sono io che gli scrivo le lettere!

Piroscafo “FLORITA”.

Lunedì 16 maggio 1966.

Lagos. Sosta in porto.

Anche stamattina il gallo ha cantato molto presto, alle cinque siamo scesi nel locale macchine per dare il serraggio al cuscinetto di banco numero uno della motrice principale.

Alle otto avevamo già finito e siamo andati a fare colazione.

Dopo colazione siamo scesi giù per pulire i filtri dell'olio turbina ed abbiamo terminato che erano le dieci e trenta.

Avevo giusto il tempo per una doccia prima di andare a pranzare.

Dopo ho dormito fino alle diciotto, giusto in tempo per montare la guardia ai verricelli.

Il fuochista che si è scottato i piedi oggi è partito per l'Italia.

Il secondo di coperta lo ha accompagnato a terra.

Stasera la guardia ai verricelli è stata dura, perché avevo molto sonno e quando è finito il mio turno ho chiamato il caporale e sono andato subito a letto.

Piroscafo “FLORITA”.

Martedì 17 maggio 1966.

Lagos. Sosta in porto.

Anche stamattina ci siamo alzati alle cinque per la andare a guarnire la stella morta. Approfittando del fatto che l'elica è quasi tutta fuori, abbiamo leggermente appruato la nave svuotando la zavorra dai doppifondi di poppa. Abbiamo allentato il premitrecce, quel tanto da poter sfilare alcune baderne consumate e rimettere quelle nuove tutte piene di sego che avevamo preparato prima.

Alle otto avevamo finito e siamo andati a fare colazione.

Intanto la caldaia di sinistra che abbiamo messo velocemente in accensione è stata di nuova spenta dopo aver messo in servizio quella di destra.

Ogni sforzo è stato vano, perché nei forni non ci si poteva proprio stare, erano ancora molto caldi.

Verso le dodici siamo saliti in coperta ed eravamo lo stesso neri come il carbone. Il cuoco ha ritardato alcuni minuti il suono della campanella per darci il tempo di pulirci.

Nel pomeriggio ho dormito un pochino, la temperatura in questi giorni sta scendendo perché è iniziata la stagione delle piogge.

Durante i pasti, gli scaricatori di colore non ci danno pace e chiedono continuamente cibo”ciop, ciop”.

I secchi dei rifiuti sono continuamente rovistati.