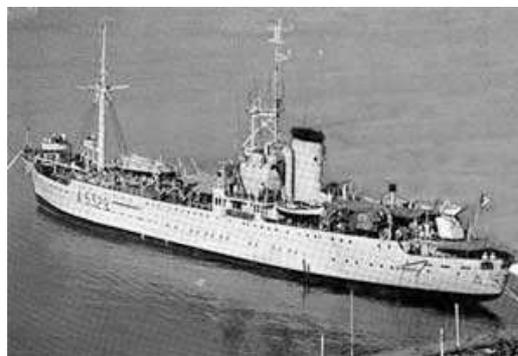


Trippa alla veneziana

Sullo Stromboli A5329, nave logistica di CINCNAV "Comando in Capo della Squadra Navale", la quinta della gerarchia di navi con lo stesso nome, c'era un anziano sergente nocchiero, un brav'uomo salentino, che era stato volontario della Marina Militare. Alla fine della ferma era finito a fare il pilota dei traghetti veneziani.



Mi raccontò che l'umidità e la nebbia invernale delle calli, nonché l'odore pungente che aleggiava tra i Rii arroventati dal sole estivo, non erano fatte per lui. Fu così che rifece domanda al ministero per rientrare nel corpo equipaggi: lo avevano "catafottuto" come sergente "a vita" su quella nave.

Era bassetto e di poche parole, ma sullo Stromboli era insostituibile, assieme a pochi altri conosceva le parti più intime di quella vecchia signora dalle lamiere ancora imbullonate come il Titanic. Come una mamma con il suo cucciolo, sapeva interpretarne ansimi, scricchiolii, cambi d'umore in mezzo alle onde. Se mancava lui si notava, eccome se si notava.

Quando uscivamo in mare o attraccavamo, era lui il timoniere di manovra, era lui che rispondeva ripetendo gli ordini del comando, come previsto dal regolamento, e... mettendo la barra per andare dove avrebbe voluto il comandante, che non sempre corrispondeva all'ordine ricevuto. Colmava la poca dimestichezza dei Capitani, che periodicamente si avvicendavano, con le sue trasgressioni tacitamente approvate, -senza essere trascritte nei brogliacci di bordo,- e portava a buon fine le manovre. Apparentemente il gioco è semplice, consiste nel ruotare la barra più lentamente o più velocemente rispetto all'ordine perentorio ricevuto. Qualche volta, "pensando ad alta voce", diceva: < abbreviamo troppo >, e il comandante ordinava, con il telegrafo di macchina, di macchine ferme o macchine indietro adagio. Era un piacere assistere, e vederlo con le sue mani salde alle maniglie del vecchio timone, condurre quelle 5000 tonnellate di stazza, che potevano contare su una sola elica.

Le navi con queste caratteristiche, hanno un abbrivo, inerzia, che gli fa recepire i comandi con minuti di ritardo; portare il bastimento a fianco alla

banchina, nonostante il vento e il mare avvolte avversi, richiede sensibilità e abilità particolari. I marinai del posto di manovra, potevano quasi consegnare a mano, agli assistenti in banchina, “ormeggiatori”, la sagola col pugno di scimmia che normalmente viene lanciata o sparata, per filare a terra le grosse cime d’ormeggio.

Come tutta la gente di valore, non si rendeva conto delle sue qualità, e gli altri non ci facevano caso se non quando necessitava la sua presenza. Lo avevo visto all'opera in vari porti del mediterraneo.

Quelle poche volte che è mancato, abbiamo rischiato di romperci qualche costola: < una tarda serata d’autunno, mentre uscivamo allineati alle altre unità della squadra, lungo il ponte girevole di Taranto, per una delle periodiche esercitazioni interforze, che duravano varie settimane se non mesi, abbiamo rasentato la collisione con la banchina gremita di gente.

I nocchieri allineati in coperta per il posto di manovra, che fa parte del rito di saluto alla città, e ai familiari assiepati lungo le ali del ponte, hanno avuto un brivido quando la prora ha virato verso il bordo del canale, “effetto dell’elica controrotante per frenare l’andatura”; poi arrivò l’ordine di sganciare, e con le apposite mazze di ferro hanno prontamente liberato le catene dai ceppi e dato fondo all’ancora scongiurando il peggio. Ero giù in cabina a prora, e sentito quel rumore insolito di catene, sono corso a capire cosa fosse

successo >.



Un Novembre, accavallo dei morti, eravamo a Venezia, ormeggiati di fianco, a Riva degli Schiavoni. Il tempo non era granché, l’acqua era alta, a piazza San Marco si camminava sulle assi sospese. Eravamo rimasti una quindicina di giorni fermi, mentre gran parte della altre unità si era trasferita a Trieste.

Il Garibaldi, la nostra nave ammiraglia con la sua inconfondibile Silhouette, aveva lasciato la postazione di prestigio nel bel mezzo dell’ingresso del Canal Grande, per portare omaggio alla comandata del Sacratio Militare di Redipuglia.

Per ammazzare il tempo avevamo formato la combriccola dei bengodi: ci alzavamo alle 4.30 del mattino, buio pesto, camminavamo per una ventina di minuti per calli e calette nebbiose e scivolose, la zona era quella di via

Garibaldi, fino a raggiungere una vecchia e fumosa osteria che lui conosceva bene.

Li, ci ristoravamo con ciotole piene di trippa bollente, poggiati su quei tavoli di legno scuro e nodoso, che chissà quante ne avevano da raccontare. In compagnia di alcuni pescatori e maestranze mattiniere, ci facevamo qualche “ombretta de vin”, offrivamo sigarette americane, e parlavamo del più e del meno.



Qualcuno già barcollava di prima mattina, qualche volta la locandiera appellava gli interlocutori con: “Me pare d’averti fatto mi vecio!”, per dire: “Non barare che ti conosco come un figlio”. La sensazione era quella di vivere epoche passate, dentro un film, o un romanzo di Melville. Poi, riscaldati e rubicondi si tornava a bordo.

Loro prendevano servizio, io mi rificcavo dentro la mia cuccetta, il mio ventre di vacca, e dormivo ancora per un poco. Non è che avessi molto da fare, in quel periodo ero disponibile per la riparazione, pronto intervento, di apparecchiature elettroniche a micro onde, o per la sostituzione di qualche tecnico nelle navi della squadra.

Il mio interesse principale era quello di “andare a caccia” di qualche paio di begli occhioni, che venivano attratti dalla divisa. Bei tempi.

V