

Guido Barbazza
XXI-IV-MMVIII

Salvate il Generale !

L'oro e l'argento del mare
(Romanzo)

Personaggi:

- Giorgio "Furia" De Andreis, Capitano del Brigantino "Velocifero"
- Domenico "Domme" Bignone, Primo Ufficiale
- Giacomo "Pacialan" Merello, Secondo Ufficiale
- Francesco "Checco" Michelini, Terzo Ufficiale
- Giacomo "Xelle" Franzone, Nostromo
- Giovanni Battista, "GB", "Binello" Bozzo, Timoniere
- Pietro "Pietrin" Ferrari, Maestro d'Ascia
- "Cicco", Mozzo
- Giovanni e Vittorio Roero, Armatori del "Velocifero"
- Domenico Raimondo, passeggero del "Velocifero"
- Josephine De Pointneuf, Contessa di Francia

Capitolo 1: San Pietro	Pag. 2
Capitolo 2: Verso l'ignoto	Pag. 6
Capitolo 3: Il salvataggio	Pag. 15
Capitolo 4: La nave nera	Pag. 31
Capitolo 5: l'isola in capo al mondo	Pag. 47
Capitolo 6: Montevideo	Pag. 61
Capitolo 7: La corsa	Pag. 73
Capitolo 8: La verità	Pag.126
Capitolo 9: L'oro e l'argento del mare	Pag.139

141 Pagine - 9 Capitoli

Capitolo 1 San Pietro

I canti (1) dei Cristi processionali tintinnavano dolcemente nella fresca aria della sera di inizio estate, spargendo intorno soffici suoni argentati che si intonavano con il fruscio delle foglie accarezzate dalla brezza di tramontana.

La processione procedeva lentamente verso il mare, lasciandosi alle spalle la millenaria chiesa romanica di San Pietro (2) attraverso due ali di folla silenziosa che assisteva agli sforzi dei membri della Confraternita di Nostra Signora Assunta (3) che portavano a spalla i tre grandi Cristi processionali lignei tra cui spiccava il grande e maestoso "Cristu Neigru". L'aria odorava di incenso, sparso da due turiboli tenuti costantemente in oscillazione dai due curati, Don Parodi e Don Gaggero, che precedevano a passo lento e cadenzato la cassa processionale della Madonna che, portata da otto robusti popolani in costume da pellegrino e coperta di ori e di ex-voto sembrava benedire gli astanti. Il prevosto, Don Sciallero, con passo solenne scandiva le litanie religiose che un gran numero di fedeli cantava a mezza voce. L'oscurità era quasi totale, lungo la stradina di campagna, e le uniche luci provenivano dai ceri votivi portati in processione. La tranquillità venne scossa ad un tratto dallo "stramüo" (4) del Cristu Neigru, che passava traballando dalle spalle di "Gustin" (Agostino Casarino) a quelle, poderose, del "Rattin" (Bartolomeo Ratto), decano dei portatori locali, tutto stretto da robuste cinghie e spallacci di cuoio.

La piccola Elena era divertita nel notare come i soprannomi dei portatori di cristo della Confraternita, tutti robusti, grandi e grossi, dei veri e propri energumani, reclutati come vuole la tradizione tra le fila dei contadini e dei pescatori fossero tutti diminutivi terminanti in "in" che, in Genovese, è solito indicare cose e persone piccoline.

- 1) Canti: ornamenti in filigrana d'argento posti sulle estremità superiore e laterali di un Cristo processionale Ligure
- 2) Chiesa di San Pietro: antica chiesa romanica annessa a monastero Cistercense sita in Pra' e costruita nel 1134.
- 3) Confraternita N.S. Assunta in Pra': Congregazione religiosa operante nell'Oratorio di Santa Maria Assunta, costruito nel 1657.
- 4) "Stramüo": "trasloco", in Genovese, usato anche per descrivere il passaggio del Cristo processionale tra portatori, con l'aiuto di un altro abile portatore che, per qualche istante, tiene sollevato il Cristo con un solo braccio.

Ogni anno, da tempo immemore, l'ultima domenica di Giugno, si teneva la tradizionale processione per onorare San Pietro, il Santo Patrono di Pra'⁽⁵⁾, la piccola e graziosa borgata marinara Ligure che si trovava circa 10 miglia a ponente della città di Genova. Una striscia di case stretta tra la grande spiaggia e la piana che anticipava i ripidi profili degli aspri monti che, anche qui, cingono la Liguria a Nord. Ma il 29 Giugno 1847, la festa assumeva un significato speciale per molti Praesi, in quanto coincideva con il varo del più grande e veloce bastimento mai costruito dai valenti cantieri navali locali, il "Velocifero" , lungo 38 metri, largo 9 metri, di 410 tonnellate di stazza e che, allestito a tempo di record, avrebbe salpato l'indomani mattina stessa con destinazione ignota. Il grande ed elegante veliero, un brigantino a palo, era scivolato maestosamente in mare a metà mattinata facendo sfrigolare il sevo ⁽⁶⁾ che lubrificava i parati dello scalo del Cantiere Tixi, dopo che Don Sciallero aveva impartito la benedizione che avrebbe dovuto proteggere la nave ed i suoi equipaggi dalle tempeste e dai tempi avversi che avrebbe incontrato nel lungo servizio che la attendeva. "Grazie a San Pietro e alla Madonna dell'Assunta ce l'abbiamo fatta", sospirò infine Martino Tixi, "non avevo mai varato un bastimento proprio a San Pietro, quando tutti noi dovremmo celebrare al meglio la festa e non lavorare come bestie sotto il sole per soddisfare le balzane richieste di questi strambi armatori!" "Temevo che questo varo potesse andare male, e sarebbe stato il primo in oltre duecento anni di attività dei Tixi a Pra".

5) Pra': cittadina costiera Ligure posta circa 15 Km. a Ponente della Città di Genova, fondata in epoca pre-romana dal popolo dei "Veturii", e nota nell'antichità come "Prata Veituriorum".

“Non lamentatevi troppo, Padron Martino” suggerì Giorgio “Furia” De Andreis, primo Capitano del Velocifero, appena nominato, “per voi il lavoro ed i misteri finiscono qui, mentre per me stanno per iniziare, ...ma vi rendete conto che, a poche ore dalla partenza, non so ancora dove dovrò condurre la nave ?” “Caro Furia, non ho mai avuto committenti così strani e misteriosi come questi qua, questi fratelli Roero, di Camogli (7): si dicono “Camogliesi” ma a Camogli nessuno li ha mai sentiti nominare, hanno acquistato a peso d’oro la nave sullo scalo pronta al varo ed hanno preteso tante e tali balzane modifiche ed aggiunte a tempo di record che ho dovuto sfiancare i miei maestri d’ascia, carpentieri e calafati. Per la verità pagano veramente bene, ma dover essere pure costretto a varare la nave a San Pietro, sfidando il Santo Patrono che vuole che la sua festa sia dedicata al riposo ed alla preghiera e, perdipiù, cambiargli nome già sullo scalo è veramente troppo, e temevo che non la avremmo passata liscia. Ho pure mandato la mia brava moglie Cateinin a pregare alla Pieve di Palmaro (8)....”

“Padron Martino, ho conosciuto i fratelli Roero quando mi hanno affidato il comando, pochi giorni fa: uno, Giovanni, il più vecchio, non parla quasi mai, e Vittorio, il più giovane, è solo un poco più loquace, ma, di sicuro, non sono Camoglioni veri, sono quasi certo che siano di Torino, e parlano e si muovono in un modo ambiguo e sospetto che non mi lascia tranquillo”. “Boh, la mia famiglia costruisce brigantini per i Camoglioni da secoli, e non mi era mai capitato di vedere un armatore di là, specialmente uno grande come Danovaro, vendere così presto una nave nuova, addirittura sullo scalo” sbottò Tixi, “devono averlo veramente coperto di palanche, questi pazzi dei Roero, e per farsene cosa, poi, lo sanno tutti che i Piemontesi con il mare non ci sanno proprio fare...” “Padron Tixi, andiamo a lavarci e torniamo in paese, dopotutto è San Pietro, e stasera ci sarà la processione e la festa grande”.

- 6) Sevo: grasso animale utilizzato per lubrificare gli scali di alaggio e varo degli scaletti liguri
- 7) Camogli: “la città dei mille bianchi velieri”, antica cittadina Ligure in riva al mare con un antico porticciolo e gloriose attività marinare. Sorge nella Riviera di levante in Liguria ad Est di Genova al margine Ovest del Monte di Portofino
- 8) Palmaro: Sestiere di Pra’

San Pietro del 1847 trasudava perciò mistero, preoccupazioni ed incertezze. Tutti in paese sapevano di quel brigantino che aveva cambiato padrone così in fretta, che era stato varato proprio il giorno stesso, che era stato ribattezzato con un altro nome, che sarebbe salpato il giorno dopo per destinazione sconosciuta, portando con se, oltre al capitano, altri quattordici uomini tra ufficiali e marinai, quasi tutti Praesi, le cui famiglie si trovavano ora in stato di grande apprensione. Inoltre 6 carati del bastimento, per complessive dodicimila Lire di Genova, erano di proprietà delle famiglie Bignone e Bozzo, che ora si trovavano improvvisamente ed involontariamente compartecipi di un'impresa incerta e pericolosa, accomunati loro malgrado ad armatori sconosciuti, "foresti" (10) , balzani ed inesperti, il che poteva portare alla perdita del bastimento ed alla rovina economica delle due famiglie. Il cambio di nome di una nave,....poi....non può che portar sventura...

Quel giorno scorse lentamente, svogliatamente, come al solito, con i banchetti dei venditori ambulanti nella Piazza di Pra' , e nelle vie del Borgo, le luminarie, qualche saltimbanco di passaggio, il concerto della Banda Musicale di Pra' nel pomeriggio, e la solenne processione votiva alla sera, che culminava con l'abbandono in mare di tantissimi lumini galleggianti che venivano sospinti al largo dalla brezza di terra e dalla corrente, su un mare calmo e silenzioso, che andavano a circondare come per magia un bellissimo brigantino alla fonda, l'"Italica", già "Velocifero", che, sotto la luna, aspettava il nuovo giorno.

9) Carati: quota di proprietà di una nave corrispondente ad un ventiquattresimo del valore totale.

10) "Foresti": stranieri, in Genovese.

Capitolo 2 Verso l'ignoto

Erano le otto del mattino, e l' "Irrequieto", un bel gozzo (11) da pesca da 35 palmi, scivolava veloce sulle acque cristalline spinto da sei robusti e silenziosi vogatori, lasciandosi alle spalle la spiaggia di Pra', dirigendo verso il grande bastimento e portando con se Capitan De Andreis, il fido primo ufficiale Domenico "Domme" Bignone, ed il terzo ufficiale Francesco "Checco" Michelini. Il secondo ufficiale, Giacomo "Pacialan" Merello, ed il Nostromo, Giacomo "Xelle" Franzone, erano già a bordo dall'alba, insieme al resto dell' equipaggio, e stavano aspettando al barcarizzo. Domme ruppe il silenzio dominato dagli scricchiolii dei remi sugli scalmi e dallo sciacquio delle acque tagliate dalla prora: "Furia, non ho mai visto un barco (12) più bello di questo, ma guarda che prua, guarda che alberatura,...che spettacolo...e quei maledetti torinesi ci dovevano rovinare tutto". "Sì, Domme, è proprio un bastimento speciale, e spero lo sia abbastanza per riportarci tutti sani e salvi al paese; non ho ancora ricevuto gli ordini dai "tuoi amici Torinesi", ma ho il presentimento che anche questo viaggio sarà molto, ma molto speciale, ed anche molto, ma molto, pericoloso". Ci sono già troppe cose che non quadrano prima di partire, e, come se non bastasse, ci troviamo con un equipaggio messo su in fretta e furia ed assoldato in loco. Pensa Domme, è la prima volta che un barco Praese si trova a navigare con un equipaggio tutto Praese. Di solito gli equipaggi sono Camoglini o misti, lo sanno tutti che i "Prain" (13) sono bravi a costruire le navi negli scaletti sulla spiaggia, a pescare, a coltivare la terra, ma non hanno particolari ambizioni di navigazioni di lungo corso.

- 11) Gozzo: tipica imbarcazione ligure da pesca, a remi e a vela, di lunghezza variabile tra 3 e 12 metri circa.
- 12) Barco: brigantino a palo, denominazione ligure derivata dal corrispondente termine inglese "Barque".
- 13) "Prain": Praese, in dialetto locale.

Pochi sono i marinai d'alto mare a Pra', forse perché, nonostante tutto, nonostante la povertà e la semplicità della borgata, a Prà si vive bene. C'è un buon clima, asciutto e ventilato, un bel mare, e l'aspra terra ligure riesce a ripagare le fatiche con ortaggi d'eccezione, ...senza dimenticare il basilico (14), che solo qui raggiunge il massimo della delicatezza e della qualità. Ha ragione, Comandante, senza dimenticare le nostre belle ragazze, ...che nostalgia partire, ma con tutti i denari che ci hanno dato e promesso, un'occasione così non la si poteva certo perdere, no? Disse, quasi a volersi convincere della scelta fatta, Checco, il terzo, fino ad allora rimasto in un cupo e pensieroso silenzio. Il gozzo impiegò appena dieci minuti ad arrivare sotto bordo all'Italica. Lo scafo era nero, con una fascia bianca sulla frisata (15) in cui spiccavano i portelli, dodici per lato, neri, che facevano sembrare la nave una unità da guerra; la snella alberatura, ora che la barca vi si trovava così vicina, sembrava altissima. A prora, sotto il bompresso, si trovava l'elegante polena (16), una figura di giovane e bellissima donna vestita di una bianca tunica e con la testa adornata di una corona dorata, l'Italia, appunto, purtroppo divisa e sotto il giogo straniero. La nave era un vulcano di attività, e l'equipaggio tutto era all'opera per prepararsi alla navigazione. A mezzo miglio a Nord, il litorale si stava animando con il consueto martellare dei carpentieri e dei calafati degli scaletti, e con il vociare dei pescatori, venditori e compratori del piccolo mercato del pesce ove, di questa stagione, l'acciuga e la sardina la facevano da padrone, fornendo di che vivere a svariate decine di famiglie locali, da generazioni dedite alla pesca.

- 14) Basilico: pianticella dal profumo intenso ed aromatico che fornisce l'ingrediente principale per la preparazione del pesto alla genovese. La miglior qualità viene prodotta a Pra'.
- 15) Frisata: fasciame basso dell'impavesata o parapetto la cui superficie esterna era usata per fregiare con decorazioni e pitture.
- 16) Polena: decorazione lignea, spesso figura femminile o animalesca, che si trovava sulla prora delle navi dal XVI al XIX secolo.

Anche i sei vogatori del gozzo erano pescatori, e, una volta trasbordati i passeggeri sul barco, con vigorose palate si diressero a terra, raggiungendo la battigia ove un gruppetto di ragazzini vivaci li stava ad aspettare. “Benvenuto a bordo, Capitano, è tutto alla via e siamo pronti ai suoi ordini”. Il secondo ufficiale, Merello, troneggiava sul cassero di poppa, con il suo metro ed ottanta di statura ed il fisico robusto ed abbronzato, e porgeva la mano a Furia in segno di franco benvenuto. Trent’anni, di famiglia contadina da generazioni, più che dalle coltivazione in terrazza era stato affascinato dal mare, fin da bambino, ed aveva iniziato giovanissimo a navigare sulle navi a vela di piccolo cabotaggio, leudi (17), pinchi (18) per poi passare alle bombarde (19) ed ai brigantini, navigando per tutto il Mediterraneo, fino al Mar nero ed a Gibilterra. Al suo fianco c’era il Nostromo “Xelle” Franzone, così soprannominato perché suo nonno era di Celle, un’altra piccola borgata costiera Ligure a circa quindici miglia a ponente. Di media altezza, sulla trentina, tarchiato, robusto, con un paio di occhi scuri sempre vividi e guizzanti, il Nostromo aveva a lungo fatto il pescatore a Pra’ per poi imbarcarsi su un brigantino Francese attrezzato per la pesca al merluzzo sui banchi di Terranova, in Atlantico, e là era rimasto per circa cinque anni per fare esperienza di navigazione oceanica, e poter tornare a casa a mettere su una piccola attività di salagione acciughe. Il ricco ingaggio offerto per l’imbarco sull’Italica ed i mediocri risultati economici ottenuti a terra lo aveva convinto a riprendere il mare, almeno per questo imbarco. Il resto dell’equipaggio era costituito dall’anziano Maestro d’ascia e da giovanotti locali di età compresa tra i sedici anni del mozzo ed i ventotto del marinaio più esperto, tutti assoldati in quel di Pra’ dal Comandante, forte dei danari messi a disposizione dai Roero, “pescando” tra le fila dei pescatori, marinai di piccolo cabotaggio e maestranze dei cantieri locali.

- 17) Leudo: diffuso veliero ligure per il piccolo cabotaggio, con un albero a vela latina, bompresso e fiocco.
- 18) Pinco: veliero da trasporto a tre alberi, con vele latine che poteva armare anche vele quadre alla maestra ed al trinchetto, di tonnellaggio limitato (30 / 100 Ton.) la cui paternità potrebbe essere attribuita ai costruttori navali Praesi.
- 19) Bombarda: veliero da trasporto di derivazione militare, di 100/200 tonnellate di stazza, a due alberi di cui il prodiero (di maestra) in posizione arretrata per consentire la sistemazione di mortai, o bombarde. La maestra arma vele quadre, la mezzana vele auriche.

Una buona porzione della miglior gioventù del paese si trovava ora a bordo dell'Italia. Il Comandante De Andreis conosceva a menadito la nave, avendone seguito la costruzione per conto dei precedenti armatori, ed in un baleno entrò in pieno controllo delle operazioni. Era un bell'uomo, sulla quarantina, in grado di unire una intelligenza fuori dal comune con un fisico forte e robusto, seppur non appariscente, Nativo di Pra', nipote di Giuseppe "Pippo o Gireu" Ferrari, costruttore navale, aveva fin da bambino respirato l'aria della spiaggia, o "meinha", aiutando il "Barba" ed apprendendo precocemente i segreti della scelta, lavorazione ed assemblaggio dei legni per la costruzione di navi.

Ma la sua innata curiosità, voglia di imparare e di scoprire cose nuove lo aveva portato già adolescente ad imbarcarsi su navi a vela, navigando prima in Mediterraneo e poi in Atlantico, arrivando a doppiare Capo Horn (20) ed a conseguire, giovanissimo, il brevetto di Capitano Mercantile. "Domme" Bignone, il primo ufficiale, Praese "DOC" da generazioni, era figlio di pescatori, aveva a lungo navigato su imbarcazioni e navi da pesca locali per poi seguire il De Andreis nella navigazione di lungo corso. Aveva cinque anni in più del Comandante, ed era stato suo compagno esperto ed anziano in navigazione su imbarcazioni da pesca, ed i lunghi periodi trascorsi assieme in mare ne avevano cementato amicizia e stima reciproca. Lui ed il Comandante si intendevano ad occhi chiusi e costituivano certamente un binomio di esperienza ed affidabilità. Leggermente più basso e tarchiato del Comandante e di carattere mite e buono, occhi azzurri, Domme si trasformava letteralmente quando si trattava di difendere ed affermare la giustizia, l'onore, il rispetto.

20) Capo Horn: estremità Sud del continente Americano. Capo Horn è famoso a causa delle cattive condizioni meteorologiche che rendono difficile doppiarlo con delle navi a vela.

Il bastimento odorava di nuovo, di legni ed essenze pregiate, rovere, teak, pino marittimo, e di oli e vernici. Forte era anche l'odore della canapa e della Manilla utilizzata per le cime e funi che costituivano le manovre volanti e dormienti dell'attrezzatura a vela. E della pece utilizzata per calafatare (21) lo scafo e la coperta, e per proteggere sartie (22) e griselle (23). Presto il salino e gli agenti atmosferici avrebbero cancellato queste sensazioni, ma, per un istante gli effluvi di legno riportarono con la mente il comandante ai bei tempi della spensierata fanciullezza quando, con altri amici e coetanei, andava a curiosare nei cantieri navali, sulla spiaggia, imparando a distinguere le varie essenze solo con l'olfatto.....invece che sul mare, sembrava di essere all'interno di un bosco !

"Pronti ad abbattere!" , la voce del capitano risuonò forte in coperta. "Salpare" seguì il primo. Al comando gli otto uomini dello sbovo (24) cominciarono ad azionare il molinello salpancore, facendo forza su altrettante pesanti aspe (25) in legno. La catena scricchiolando cominciò a tesarsi, e la nave venne, lentamente, docile, al vento. Nel frattempo il Nostromo aveva fatto sbrogliare le vele quadre di trevo e di trinchetto, e la randa e controranda di mezzana, che stavano cominciando a sbatacchiare, accarezzate dalla fresca brezza di tramontana che andava rinforzando attorno ai dieci nodi. Con una esperta combinazione di timone, argano e bracciare (26) di vele, l'Italica si dispose al vento con le mure a dritta e, liberata dal vincolo dell'ancora, che veniva velocemente issata a bordo, cominciò a muoversi e a prendere velocità, procedendo con rotta Ovest-Sud-Ovest.

- 21) Calafatare: impermeabilizzare la struttura delle navi, introducendo stoppa catramata tra le tavole.
- 22) Sartie: grossi cavi vegetali, spesso incatramati, utilizzati per sorreggere gli alberi delle navi a vela.
- 23) Griselle: cavi disposti orizzontalmente come gradini per salire sulle sartie.
- 24) Sbovo: argano orizzontale ad azionamento manuale utilizzato per salpare le ancore
- 25) Aspe: robuste aste in legno utilizzate dall'equipaggio per azionare argani e molinelli.
- 26) Bracciare: orientare i pennoni con un'angolazione più prossima alla direzione prora-poppa.

La lunga striscia grigiastra della spiaggia sfilava via a dritta, e le grida di saluto e di buon augurio dei paesani erano ora attutite dal mormorare del vento tra le vele e le sartie.

Era una bella mattina serena di sole, il mare di un bel blu intenso, a poppa una candida scia di spuma seguiva la nave, e, ancora più indietro, già scompariva lo scoglio della "Pria-Pulla". Ad un tratto si udì un colpo di cannone: era la guarnigione del "Castelluccio" che, a modo suo, salutava la partenza della nuova nave. I marinai avevano iniziato ad issare le vele di parrocchetto e di gabbia volanti, e la velocità aumentava ancora. Che bella nave era l'Italica, e come camminava ! Ma dove stava andando ?

"Domme, come prima cosa, come siamo abbastanza al largo, taglia la scia sette volte, ...non si sa mai", sussurrò pensieroso Capitan De Andreis. Domme Bignone afferrò al volo il concetto, e timonò prontamente, dando i necessari comandi all'equipaggio per le manovre sulla velatura, portando la nave, con successive virate ed abbattute, ad attraversare per sette volte la sua stessa scia, in modo tale da scongiurare la cattiva fortuna che, secondo quanto si riteneva tra i marinai, avrebbe potuto derivare dal cambio di nome da "Velocifero" in "Italica". La nave evolui perciò per qualche minuto di fronte alla borgata di Pra', l'antica "Prata Veituriorum" romana, la cui spiaggia aveva visto costruire le navi utilizzate da Giulio Cesare per la conquista delle Gallie, ed ora languiva pigra stiracchiandosi nel terso mattino estivo. In alto, a levante, sulla sommità di un colle, dominava "Torre Cambiaso", sotto, nella piana, svettava il campanile di pietra della chiesa di San Pietro, ...poi sulla costa il grazioso borgo, e l'antico ponte sul Rio San Pietro, ed a Levante, quasi isolati sul litorale, l'antica Pieve di Palmaro circondata dal minuscolo borgo e le belle ville seicentesche.....

“Fatto, Furia, la nave è veramente molto sensibile e pronta al timone, ed i nostri ragazzi manovrano già bene, ... con questo equipaggio andrei anche fino a Capo Horn, ma ... a proposito, che rotta dobbiamo fare ?” disse il Primo Ufficiale. “Caro Domme, magari lo sapessi, ... i signori Roero mi hanno solo detto di far rotta su Varigotti (27) , dare fondo ed aspettare istruzioni”.

“Ma come è possibile, Furia, salpare senza una destinazione, senza sapere dove andremo e perché ? E ti devo dire che tutto il mistero che sta circondando questo viaggio ha, ancor prima di partire, condizionato il morale dell’equipaggio, ho già sentito troppi mormorii e mugugni, e questo non è di sicuro il miglior modo di iniziare !”

Il brigantino intanto filava veloce al largo di Vesima (28) , inclinandosi al sopraggiungere di ogni raffica di fresco vento di tramontana che, nel frattempo, era rinforzato. Una quarta a Babordo, disse sicuro il Capitano all’indirizzo del timoniere, che eseguì prontamente l’ordine portando la prora alla poggia. Intanto “Xelle” Franzone stava verificando lo stivaggio ed il rizzaggio dell’imponente quantitativo di provviste, vele ed attrezzature di rispetto imbarcate. “Non ho mai visto tanto ben di dio imbarcato su un barco, questo viaggio sarà molto, ma molto, lungo ... temo”.

Alla velocità di 10 nodi, con un mare piatto come una tavola, l’Italica impiegò circa tre ore a portarsi di fronte a Varigotti, un pugno di case di pescatori calcinate dal sole strette attorno ad una minuscola cala, ai piedi di un capo irto e roccioso su cui si scorgevano le rovine diroccate di un antico monastero Benedettino.

27) Varigotti: borgata posta poche miglia a Levante della città di Finale Ligure. La conformazione naturale della costa ad ansa riparata da quasi tutti i venti aveva fama di essere il miglior porto naturale di tutta la Riviera Ligure di Ponente, ma i collegamenti con lo stesso, se c’erano, erano quasi impercorribili ad un traffico commerciale, dovendo usufruire di ripidi sentieri stretti e difficili.

28) Vesima: piccolo borgo marinaro situato all’estremo Ponente Genovese, subito dopo Voltri.

“Al vento” tuonò il Capitano. “Binello”, il timoniere manovrò la grande ruota, e la nave diresse lentamente la prora in direzione Nord. Non appena le vele cominciarono a sgonfiarsi ed a sbattere l’equipaggio provvide rapidamente a raccoglierle ed assicurarle ai pennoni legandole con gli imbrogli (29) ; con un rombo venne calata l’ancora che presto sparì dallo sguardo tuffandosi nella profondità delle acque cristalline di un vivido color blu scuro. L’Italica era ora alla fonda. “E ora?” disse Domme rivolgendosi al Capitano. “Ed ora aspettiamo!”, rispose pacato De Andreis, “Equipaggio a riposo tranne la guardia sul ponte!”. Come uso dell’epoca in Liguria, tutti avevano, oltre che un nome ed un cognome, anche un soprannome in dialetto, che, spesso e diffusamente, era usato ed identificava con precisione una persona molto meglio e di più del nome ufficiale di famiglia. I soprannomi potevano essere buffi, ...ma difficilmente mancavano l’ “obiettivo” di condensare in una sola parola i tratti fisici, o somatici, o caratteriali, o di provenienza / discendenza familiare di un individuo. Il Capitano De Andreis, a Pra’, era “Furia”, a sottolineare un carattere ed una attitudine focosa, passionale ed intraprendente che lo aveva contraddistinto in gioventù. Da anni ormai Giorgio De Andreis aveva consolidato il proprio carattere ed era diventato un uomo sicuro, riflessivo, pacato, ed il sangue scorreva molto meno vorticoso che in passato nelle sue vene, ma per i suoi amici e compaesani sarebbe rimasto sempre “Furia”. Furia stava appoggiato sul capodibanda (30) a scrutare pensieroso la costa deserta. Varigotti pareva un paese disabitato.

29) Imbrogli: cavi assicurati alle ralinghe delle vele per avvilupparle e raccoglierle sui relativi pennoni.

30) Capodibanda: listone in legno che costituisce il bordo superiore dell’impavesata, o parapetto, delle navi.

Ma i Roero avevano dato istruzioni precise, e qualcosa doveva pur accadere, prima o poi. Lo sguardo a poco a poco si perse nel vuoto e la mente ritornò alla sera precedente, passata a fianco di Caterina, la sua bella e brava giovane moglie, alla sua pelle profumata e vellutata come di pesca, al suo profumo, alla calda tonalità della sua voce. “Giorgio, non partire, ho fatto un sogno terribile , ieri notte, ho paura...ti prego.....non andare....”

“Capitano ! Leudo in avvicinamento da Dritta”. La voce del marinaio di guardia sul castello di prora strappò Furia dal dolce abbraccio di Caterina e lo riportò bruscamente alla realtà. Da dietro il promontorio era spuntato un grosso leudo che si dirigeva verso l’Italica con la spinta di una vela latina ed un grosso fiocco gonfi di vento; a prora grossi baffi di schiuma confermavano come, a dispetto delle forme tozze e tondeggianti, l’imbarcazione si stesse avvicinando rapidamente.

Capitolo 3 Il salvataggio

Il leudo impiegò meno di quindici minuti ad accostarsi all'Italica, con una manovra rapida e decisa, facendo scricchiolare i paglietti parabordo predisposti dall'equipaggio, composto da quattro ragazzotti piuttosto svegli ma male in arnese comandati a gesti e monosillabi dal timoniere, un vecchio dai capelli ancora corvini, abbronzantissimo, tatuato e dagli occhi neri guizzanti. In coperta c'erano due uomini vestiti in scuro, che per l'eleganza delle vesti e per il nobile portamento stridevano con il rozzo equipaggio: erano Giovanni e Vittorio Roero, che non senza una certa difficoltà, traballando ed in evidente disagio salirono la biscaglina e raggiunsero la coperta dell'Italica. "Benvenuti a bordo, signori Roero" abbozzò il Comandante De Andreis, "Buona giornata, Capitano" rispose il più anziano, Giovanni, "questa è la busta con i suoi ordini. La aprirà non appena avrà salpato, e lo farà subito dopo aver imbarcato le 50 Tonnellate di carico che ha sottobordo, nella stiva del leudo. Navigherà per la sua destinazione, alla massima velocità possibile, senza mai fare scali e senza mai rivelare a nessuno, per nessuna ragione, da dove viene e dove va, perché, qual è la natura del carico, e chi sono i proprietari di questo bastimento". "Quando arriverà al porto di destinazione", aggiunse Vittorio, troverà un nostro emissario che le consegnerà una busta sigillata con nostre ulteriori istruzioni, che sarà sua cura eseguire con la massima attenzione. E' tutto". "Il rispetto assoluto di quanto le abbiamo detto e delle istruzioni scritte è fondamentale per la sicurezza della nave e dell'equipaggio, Comandante, lo tenga bene a mente", riprese Giovanni.

Giorgio De Andreis non era certo uno alle prime armi, ma i modi, seri ed autorevoli, ed il contenuto delle parole dei Roero, ancora una volta bizzarro e misterioso, lo lasciò per qualche istante ammutolito, incapace di razionalizzare e di scegliere le parole giuste tra le miriadi che gli volteggiavano nel cervello. "Ma signori, che istruzioni sono queste, come posso io condurre la nave ed il mio equipaggio in questa situazione,e perché poi tanti misteri,...non stiamo forse armando una normale nave mercantile che deve semplicemente trasportare delle merci da un porto all'altro? Ah, e di che carico si tratta poi ?"

"Capitano, noi l'abbiamo scelta ed ingaggiata perché ha fama di persona intelligente, esperta e decisa, ...non ci faccia pentire,...per cortesia!" proruppe Giovanni Roero, visibilmente contrariato, "lei non deve chiedersi niente, deve solo seguire le istruzioni senza discuterle, navigare e compiere la missione, Chiuso. Ha capito ? Ed ora ci faccia riportare a terra ed inizi a caricare,...abbiamo già perso troppo tempo in ciance !"

Il Capitano De Andreis trattenne con gran fatica la rabbia che gli stava montando dentro e la sfogò con un urlo selvaggio all'indirizzo del Terzo Ufficiale: "Checco, lancia in mare a portare a riva lorsignori", "Xelle, cominciamo a caricare!".

Checco Michelinì, un giovanotto semplice e timido poco più che ventenne arrivò di corsa in coperta salendo dalla cala vele e, con pochi secchi ordini mise insieme quattro giovani marinai che con gran velocità calarono a mare la lancia, fecero salire a bordo i Roero, sempre impassibili e silenziosi, e si diressero con palate lunghe e potenti in direzione della battigia.

Dal canto suo il Nostromo Xelle Franzone scese a bordo del leudo per esaminare il carico da trasbordare ed organizzare le operazioni.

“Domme, ma cosa abbiamo fatto di male per meritarcì degli armatori come questi? Ma siamo matti ? Ma da dove sono usciti questi pazzi?” Urlò in tono liberatorio Furia non appena fu sicuro che i Roero, ormai lontani sulla lancia, non potessero sentirlo,...Domenico Bignone, il fido primo ufficiale era rimasto in disparte durante l'incontro tra il Capitano ed i Roero e non capiva il perché di tali escandescenze. “Furia, non so cosa vi siate detti, ma, conoscendoti, forse è meglio che ci beviamo su un bel bicchiere di vino e poi ne parliamo con calma,...che ne dici ?” “Hai ragione, Domme, ...andiamo in cabina”.

La cabina del capitano, sul Velocifero, pardon, Italica, era veramente bella, comoda, spaziosa, al di sopra degli standard dell'epoca per navi mercantili. Inoltre, la dotazione di strumenti e carte nautiche era stata approntata senza badare a spese, su specifiche indicazioni dei Roero, ed ora facevano bella mostra di sé bussole, cronometri, sestanti, carte nautiche, nuovi fiammanti e dei migliori costruttori ed artigiani.

Il tappo di sughero non oppose grande resistenza alle mani robuste di Domenico, ed il profumo del “Nostralino” di Pra', un vino bianco dal sapore aspro e retrogusto vagamente sulfureo balzò fuori dal fiasco, rimettendo subito di buon umore il Furia.

“Ah, Domenico, ci voleva proprio un bel bicchierino per dimenticare l'arroganza e la scortesia dei Roero. Pensa che mi hanno liquidato con quattro parole ed un plico. E perfino una velata minaccia per la nave e l'equipaggio se io non dovessi seguire alla lettera i loro ordini,...ma roba da matti, non so come ho fatto a mantenere la calma!”

“Eh, eh, lo so io come hai fatto, Giorgio, hai pensato alle tante, belle e sonanti Lire di Genova che i Roero ci hanno versato in anticipo e che ci daranno a saldo al nostro ritorno! Sono d'accordo con te, non saranno proprio dei simpaticoni, ma per noi e per l'equipaggio questa era proprio un'occasione da non perdere,...anche considerando che a Pra' è miseria, dopo due anni in cui le acciughe non si fanno vedere e le mareggiate continuano a rendere difficile la costruzione dei brigantini sulla spiaggia...”

La conversazione venne interrotta da voci, colpi e stridii di cavi provenienti dalla coperta, che indicavano che Xelle aveva iniziato a caricare.

“Domme, andiamo a vedere cosa ci hanno riservato come carico,...50 Tonnellate sono veramente poche per il nostro Barco, deve essere un carico veramente prezioso...”

Il carico era costituito da casse in legno della lunghezza di un paio di metri, molto robuste, pesanti e, stranamente..... accuratamente sigillate. “Domme, cosa ci sarà mai in queste casse, così ben sigillate, e con la ceralacca ed i sigilli dei Roero, perfino?”. “Non lo so, Furia, ma dal peso e dal rumore che fanno quando si movimentano, devono contenere roba di ferro, o forse bronzo, comunque di metallo”.

“A proposito, Domme, devo leggere gli ordini,...vado in cabina, segui tu le operazioni di carico e stivaggio”.

Il brigantino oscillava ingavonandosi leggermente a dritta ogniqualvolta veniva issata a bordo una delle pesanti e misteriose casse.

Nella penombra della sua cabina, il Capitano De Andreis strappò i sigilli, aprì il plico e lesse:
“Capitano, una volta imbarcato il carico del leudo, salpi per Montevideo, Uruguay. Faccia vela alla massima velocità possibile e senza scalo alcuno, e non consenta alcun contatto tra l'equipaggio e chiunque altro, di qualsivoglia titolo e nazionalità fino all'arrivo a destino, per nessun motivo. Nessuno, al di fuori di lei e dell'equipaggio, deve venire a conoscenza di alcunché relativo alla nave ed al suo viaggio. Non permetta pertanto l'invio di alcuna posta da parte del bordo e se scali di emergenza ci dovessero essere, non autorizzi nessuno a sbarcare. La natura del carico è segreta, e tale deve rimanere per tutto il viaggio, pertanto sigilli la stiva subito dopo l'imbarco. All'arrivo a Montevideo non entri in porto ma resti in rada, issando a riva la bandiera Piemontese, quella Genovese ed una bandiera rossa. Verrà così a visitarla un nostro emissario, a cui dovrà chiedere la parola d'ordine, che è: “Italia o morte”. In caso positivo gli consegna il carico e segua le istruzioni contenute nel plico sigillato che il nostro emissario le fornirà. Qualora l'emissario non si presenti o fornisca la parola d'ordine sbagliata, lei si troverà in grande pericolo: salpi subito, butti a mare il carico e faccia rotta per il ritorno. Buona fortuna. G.e V. R.”

La prora del brigantino, spinto da una leggera brezza di scirocco fendeva lentamente le acque nere come la pece, calmissime, nell'oscurità totale della notte, che solo la bianca scia spumeggiante era in grado di spezzare.

A bordo regnava il silenzio e l'immobilità, sul cassero il timoniere "Binello", ritto, immobile, le forti mani che accarezzavano le lucide caviglie della ruota del timone, scrutava pensieroso le tenui balugini che solo con molta attenzione si potevano vedere all'orizzonte.

"Cicco", il mozzo, gli stava accanto, appoggiato al capodibanda.

"Cicco, vai a chiamare il capitano, svelto, temo che si stia avvicinando tempo brutto".

Il mozzo era appena sceso sottocoperta che arrivò, senza preavviso, la prima raffica,forte, fredda, sibilante, rabbiosa, cattiva.

Il bastimento si inclinò rapidamente a sinistra, scricchiolando, e prendendo a correre come un puledro imbizzarrito, ...la prora protesa a strappare in due le piccole onde che stavano cominciando a formarsi sotto l'azione del vento, il mare che cominciava ad invadere la coperta attraverso gli ombrinali di sottovento, le vele sottoposte alla massima tensione che crepitavano. "Binello" non si fece prendere alla sprovvista e, aggrappato al timone, riuscì a manovrare per tempo ed in anticipo sulla raffica il cui arrivo aveva avvertito di istinto, conducendo il vascello alla poggia, ad una andatura al lasco che in breve tempo consentì il raddrizzamento e rese più agevole il governo.

Il veliero correva ora sfrenatamente in un mare che stava a poco a poco facendosi sempre più increspato, al limite della tenuta delle vele e dell'alberatura, quando il Capitano De Andreis giunse in coperta, seguito da Domme Bignone, il "primo", dal Nostromo "Xelle" e da cinque marinai.

“Bravo Binello, hai evitato il peggio, ...ora cerca di tenerla stabile di rotta che riduciamo la velatura, ed alla svelta, ...Domme, presto, velatura di cappa da tempesta!”. Il Primo Ufficiale ed il Nostromo, capito al volo l'ordine si lanciarono alle manovre, dirigendo i cinque marinai con brevi comandi, decisi ed inconfondibili: “ a riva”,imbrogia il trevo ed il trinchetto,giù le volanti, ...giù i fiocchi, ...issa la trinchettina, ...”o daeghe drento, o daeghe daeghe!”.(31)

Il veliero si trovava ora invelato per la cappa, (32) con le sole trinchettina, gabbia, parrocchetto, randa, pronto ad affrontare l'imminente tempesta, preannunciata da un continuo rinforzo del vento e delle onde.

“Dovremmo trovarci a circa 40 gradi e 60 primi di Latitudine Nord e 5 gradi e 35 primi di Longitudine Est, in pratica nel centro del Golfo del Leone (33), Madonna dell'Acqua Santa, (34) aiutaci tu!” la voce tremante di Checco Michelini, il Terzo Ufficiale, irritò Giorgio De Andreis, che ancora non aveva digerito e metabolizzato l'umiliante colloquio con i Roero: “Checco, zitto e cazza le boline di gabbia e parrocchetto”...non sarà certo un po' di venticello Francese a darci dei problemi”. Il Capitano De Andreis era uso stemperare le tensioni indotte dal pericolo e dalle difficoltà con una sana dose di ironia e di guasconeggiante e spavalda sicurezza nei mezzi propri e dell'equipaggio, anche quando era egli stesso, come in questo caso, assai preoccupato. Questo comportamento era assai efficace per distogliere chi stava con lui da “mugugni” e timori, cementare il morale ed aumentare la concentrazione su quello che c'era da fare. “Binello”, porta all'orza la “bambina”, dolcemente, così, avanti, bravo, ..e ora falla volare !”

31) “Daeghe, drento”: “dateci dentro”, in Genovese.

32) Cappa: andatura con velatura ridotta al minimo per affrontare maltempo e tempeste

33) Golfo del Leone: la lunghissima valle del Rodano convoglia il vento sparando nel mare il terribile Mistral. Così la situazione di vento media è di oltre trenta nodi, che aumentano spesso fino a superare i cinquanta, con il mare che ribolle, formando un'onda corta e fastidiosa che va aumentando sempre più di altezza, man mano che il fetch si allunga.

34) Acqua Santa: Santuario eretto sulle alture di Pra' oggetto di grande devozione da parte dei Praesi.

“Figeu”, così “abbottonati” potremmo doppiare anche Capo Horn !
“Pacialan”, porta un po’ di sciacchetrà (35) e due “ruette” sul cassero che ci godiamo questa tempesta!” Il Secondo Ufficiale Merello, rubizzo e bonaccione come sempre ubbidi di buon grado ed il Capitano, il Primo, il Secondo ed il Nostromo si trovarono così insieme, intorno al timoniere, nelle loro “cappotte” incerate, a godersi inebriati dal vento, dalla spuma di mare, dalla salsedine, ma anche dallo Schiacchetrà, il meraviglioso spettacolo del brigantino che, sicuro sulla sua rotta Est-Sud-Est, scivolava su un mare oramai bianco e spumeggiante. Dura, precaria e stentata era la vita delle genti di mare Liguri dell’ottocento, ma anche orgogliosa, esaltante e meravigliosa.

“Figeu”, sapete dove stiamo andando ? A 34 gradi e mezzo di Latitudine Sud e 56 gradi di Longitudine Ovest,Domme, preparati a tracciare la rotta e domani mattina fai il punto e dai la nuova prua a Binello” raggelò tutti il Capitano. “Ma, ... Furia, ma... 56 Ovest vuole dire dall’altra parte dell’Oceano Atlantico,....e 34 Sud è molto, ma molto in giù,....o sbaglio ? Sei sicuro ?” Pacialan, il Secondo, non si sbagliava. “Sono sicuro”, i nostri stramaledetti armatori ci hanno confezionato un bel viaggio in Sud-America,....a Montevideo, Uruguay!”. “Sono quasi 7000 miglia, ragazzi, perciò tempeste e tifoni, se non portano mare in prua, son bene accetti per ridurre i tempi!”. “Ma sì, risposero in coro Domme, Pacialan, Xelle e Binello, diamoci una botta” e, tra un bicchiere di sciacchetrà ed una rotella dolce (“roetta”), le preoccupazioni e le incognite di una viaggio lungo e misterioso svanirono e si dispersero come d’incanto.

35) Sciacchetrà: vino liquoroso della riviera Ligure di Levante.

Nave a proraaaaaaaaaa! Nave a proraaaaaaaaaa!!!!!!!
Il grido della vedetta sul ponte lacerò il sibilo del vento riportando alla dura realtà il gruppo a poppa.
In effetti, nell'oscurità rischiarata dalla luna, dai riflessi della spuma marina e dall'effervescenza sollevata dal vento rabbioso che raschiava i marosi si intravedeva una fioca luce oscillante che di tanto in tanto scompariva dietro alle imponenti onde che oramai si erano impadronite della superficie marina.
"Un bastimento",... "pare in difficoltà".
"Binello, una quarta ⁽³⁶⁾ a dritta, andiamo a vedere chi è !" schioccò repentino l'ordine del Capitano.
Il timoniere fu lesto a manovrare il timone, e l'Italica a poco a poco diresse la prora verso la luce lontana,...e dopo circa mezz'ora fu possibile vedere la nave. Si trattava di una nave da guerra battente bandiera Francese, una fregata da 60 cannoni, disalberata ed in balia dei marosi, pericolosamente sbandata sulla dritta ed appoppata.
Sulla coperta vi era un intruglio di parti e frammenti di alberi, di pennoni, vele lacerate e cordami, segno che il disalberamento era avvenuto poco prima. Una vasta sezione dell'albero di maestra con pennoni, vele e sartieme pendeva fuori dalla fiancata di dritta, e per effetto del forte rollio cui era sottoposta la nave, cozzava continuamente contro la fiancata, in cui si erano già aperti degli squarci.
"Dio li aiuti, stanno affondando !", sospirò il primo ufficiale passando il cannocchiale al comandante, che dopo lunghi, interminabili, minuti, ad osservare la scena, in silenzio, scambiò una intensa occhiata con il "Primo", e disse: "Tentiamo di salvarli".

36) Quarta: ognuna delle 32 parti nelle quali è suddivisa la rosa della bussola nautica. Corrisponde ad un arco di 11° 15'.

“Come, ...Furia, con questa tempesta rischiamo di affondare anche noi...come possiamo fare a salvarli ? Non possiamo calare in mare le lance,..si fracasserebbero prima ancora di toccare l’acqua”

“Ci portiamo vicini, a distanza di sicurezza, sopravvento, ci mettiamo in panna (37) pronti a manovrare e poi filiamo delle cime in mare in modo tale che se qualche marinaio riesce ad afferrarle lo issiamo a bordo. E’ pericoloso ma può funzionare,...non possiamo lasciarli morire così, senza fare niente”. “Va bene, Comandante, cominciamo a darci da fare”.

La preoccupazione segnava lo sguardo del Primo Ufficiale Bignone mentre impartiva gli ordini all’equipaggio. Era chiaro che l’impresa sarebbe stata difficile e quasi disperata, e con grandi rischi per l’Italica stessa: se si fosse avvicinata troppo al vascello in difficoltà, e le due navi fossero entrate in collisione, sarebbe stata la fine per tutti...

“Binello, portati sopravvento alla Fregata, vai !!! Xelle, pronti ad imbrogliare gabbia e parrocchetto”.

Il brigantino, sempre più squassato dal vento e dai marosi cominciò ad avvicinarsi piano piano alla nave semiaffondata, che cominciava a definirsi in tutta la sua grandezza e maestosità, si trattava effettivamente di una Fregata della Marina Francese, e sulla poppa ornata di fregi dorati si poteva ora persino leggere il nome:

“Baptiste”. A bordo regnava la confusione, e, nonostante il sibilo del vento, dall’Italica si potevano sentire le urla dell’equipaggio disperato che stava tentando di mettersi in salvo calando una lancia che andava però a fracassarsi con un boato contro la fiancata disperdendo in mare il proprio carico di umana disperazione.

37) Panna: stato di relativa immobilità di una nave ottenuto con una opportuna regolazione delle vele di modo che alcune tendano a farla indietreggiare mentre le altre, compensando l’effetto di queste, tendano a farla avanzare.

“Xelle,...imbrogliata !” il brigantino era ormai giunto anche troppo vicino, e quattro marinai salirono a riva ad imbrogliare le vele, dopodiché si virò e venne presa a collo la trinchettina, e la nave perse quasi completamente l’abbrivio, fermandosi affiancata ad un centinaio di braccia dalla Baptiste.

La situazione era di grande pericolo, con il brigantino che fremeva sotto l’azione del vento sull’alberatura e sulla fiancata, con la randa e la trinchettina tese al limite di rottura, rollando paurosamente, e con il rischio di derivare addosso all’altra nave. Non c’era tempo da perdere, ed il Comandante De Andreis lo sapeva bene.

“Checco”, fila quattro cime in bando sulla corrente,...cerca di farle stracquare più vicine che puoi alla Fregata,..svelto !”. Il Terzo Ufficiale scattò come una molla ed eseguì l’ordine con l’aiuto di Cicco, il mozzo.

Le condizioni meteo non consentivano di comunicare efficacemente con il megafono, il comandante ci provò comunque ma senza successo, il rumore del vento e delle onde sovrastava ogni cosa, ma era evidente che i superstiti a bordo della nave Francese avevano compreso il tentativo di salvataggio messo in atto e si tuffavano in mare per cercare di afferrare le providenziali cime calate in mare dall’Italica.

Una decina di marinai era in acqua, ma la Provvidenza non fu con loro; ad un tratto un maroso più grande degli altri investì la Fregata che cominciò a rollare e ad imbarcare (38) come impazzita, e la grande ruota di prora precipitò sul gruppo come una mannaia spazzandoli via.

38) Imbardare: movimento di una nave che contemporaneamente rolla e beccheggia.

A bordo era rimasto solo uno sparuto gruppetto di superstiti quando accadde l'irreparabile: preceduti da una serie di colpi secchi e di sordi boati, i cannoni della Fregata cominciarono a rompere le rizze ed a rotolare sui ponti di batteria, fracassando e travolgendo tutto quello che incontravano sulle loro traiettorie, e compromettendo la già delicata situazione di stabilità della nave, che aumentò paurosamente l'inclinazione sulla dritta e cominciò ad imbarcare acqua dai portelli. In meno di cinque minuti la nave si capovoltò, immerse la poppa ed affondò rapidamente trascinando con sé negli abissi i poveri marinai.

L'ultimo a sparire fu il bompresso, in un gorgo di spuma.

"Poveri diavoli, ce l'abbiamo messa tutta ma il loro destino era ormai segnato" mormorò tra se e se De Andreis, amareggiato.

"Domme, riarmiamo gabbia e parrocchetto e rimettiamoci alla via.

Prendi tu il comando, io vado a riposare". "Va bene, Giò, ci penso io". "Xelle, Binello, avete sentito ? Alla via per rotta!".

"Fermi ! chi è che grida ?"

Come un sussurro, Domme aveva sentito un grido, smorzato dal vento, ma sicuramente un grido disperato, provenire dal punto in cui la Fregata era affondata.

"Nessuno, Primo, rispose un marinaio, ...nessuno ha gridato".

"Ho sentito un grido da babordo, dal mare, ...ne sono sicuro", ..."fila una cima a poppa, presto, ...presto...."

"Domme, ...è vero, c'è qualcuno in mare che chiama aiuto, ...lo vedo, ...è là!" Il mozzo Cicco, famoso per la vista acutissima, aveva visto un'ombra, in mare, aggrappata ad una tavola, che gesticolava e chiamava aiuto, ormai sfilata a poppa.

"Binello", vira di bordo e torna indietro, sulla nostra scia, ..presto", io mi filo in mare di poppa e vedo se riesco ad agguantarlo, ...non resisterà molto, quel poveraccio, ..in queste condizioni".

“Domme, sei matto ? vuoi perdere la pelle ?” urlò Binello, ma Domme era già saltato fuoribordo, legato ad una robusta cima, di quelle filate a mare poco prima nel disperato tentativo di salvataggio.

Cicco, vai a chiamare il Comandante, subito, siamo di nuovo nei guai”.

L'alberatura del bastimento veniva messa ancora a dura prova con un altro repentino cambio di rotta, ed il sartiame fremette e mugolò sottoposto ai terribili sforzi imposti dal vento che ora soffiava a non meno di 45 nodi.

Il Capitano arrivò di corsa sul ponte, mezzo addormentato, ma si rese subito conto della pericolosità della situazione e dopo un breve istante pensieroso impartì decisi e provvidenziali ordini ad un equipaggio che cominciava a dare cenni di confusione ed indecisione sul da farsi, ora che il Primo era saltato fuori bordo.

“Fai rotta sul punto dell'affondamento, Binello. Xelle, subito un buttafuori per issare a bordo Domenico, Checco, ritorniamo alla velatura da panna,...veloci, per tutti i satanassi !”.

La voce forte e decisa del Capitano che impartiva ordini logici e condivisibili riportò la calma in coperta, certo senza buttafuori il Primo Ufficiale non avrebbe potuto essere issato a bordo intero, tanto meno con un naufrago al seguito...

“Capitano De Andreis, il Primo ha afferrato il naufrago”. L'infallibile Cicco aveva colto l'attimo, riuscendo a vedere il Primo spuntato per un attimo dal cavo di un'onda gesticolare all'indirizzo del bastimento.

“Recuperare la cima, ... due marinai sul buttafuori per aiutare il Primo”.

Il buttafuori era un lungo pennone di rispetto fissato alla base dell'albero maestro e rizzato in modo tale da protendersi fuori dalla murata per alcuni metri, utilizzato a volte in alternativa al picco di carico per calare ed alare le lance, imbarcare piccoli carichi, etc. In questo caso sarebbe servito per issare il Primo ed il naufrago a distanza di sicurezza dalla murata del bastimento, rollante e spazzata dalle onde.

I bozzelli cigolarono sotto lo sforzo quando i marinai iniziarono a recuperare la cima, due corpi vi erano attaccati, trascinati dal brigantino in navigazione, e facevano grande resistenza, ma i marinai erano robusti e tiravano di buona lena, dopo pochi minuti dall'oscurità comparve Domenico, appeso al buttafuori ed oscillante, grondante, avvinghiato ad una figura inanimata, tutta avvolta in una grigia cerata.

Sotto di loro, l'acqua turbinava e scorreva via rapidissima, a denotare con quanta velocità il brigantino stesse solcando il mare spinto dal vento di burrasca.

Il Primo era esausto, sfinito dal terribile sforzo protratto nelle fredde acque della notte, e fu portato sul ponte a braccia, di peso, insieme al naufrago, dai due marinai che si trovavano a cavalcioni del buttafuori.

Il Capitano De Andreis, si stropicciò gli occhi dallo stupore: la luce della lanterna a petrolio illuminò un visino pallido che faceva capolino da sotto il cappuccio dell'incerata: il naufrago era una donna !

Bionda, bellissima, cerea, aprì per un attimo gli occhi azzurri e poi, stremata, svenne tra le braccia di Domme.

“Cicco, portala nella cabina armatoriale, togli la cappotta e gli abiti, accendi la stufa, coprila bene e veglia su di Lei. Ti ritengo responsabile della sua salute ed incolumità. Chiamami come si sveglia, presto, vai. Checco, aiutalo” Il Capitano De Andreis, anche in questa occasione aveva dimostrato prontezza e determinazione nel dare gli ordini, ma si ritrovò subito a pensare come questo viaggio procedesse in ogni suo aspetto in modo strano, speciale ed imprevedibile. Sarebbe stato all'altezza di gestire altre e magari più difficili emergenze ?

Nel frattempo l'Italica aveva lasciato a poppa il Golfo del Leone e procedeva ora su un mare piatto come l'olio, appena increspato da una leggera brezza di nord, su cui aveva cominciato a calare una fitta nebbia.

Domenico Bignone era appena ritornato in coperta dopo essersi asciugato e cambiato d'abito. L'adrenalina ancora gli scorreva nelle vene e gli dava un sottile senso di euforia, per l'impresa compiuta e per aver sfidato la morte,....o forse era ancora estasiato dalla vista della splendida e diafana creatura che aveva appena strappato dalle nere e minacciose acque del Leone ?

“Domme, sei sempre il solito matto!” sogghigno il Capitano. “Beh, Furia, non ti dovresti stupire,...mi conosci da un bel pò, no ?”

“Eccome, se ti conosco, ma pensavo che prendendo qualche annetto ti saresti calmato un po', ma non mi pare che sia ancora giunto quel momento, o sbaglio ?” “Non ti sbagli, Furia, il sangue corre ancora turbinoso nelle mie vene quando c'è una vita da salvare o da difendere il giusto,...solo adesso sono un po' meno scavezzacollo e ti posso garantire che, contrariamente agli anni della gioventù, anche se non sembra, sono molto più...prudente, ..come te, del resto”.

“Ma va là, mattoide, sarebbe prudente buttarsi in mare di notte, con la burrasca, per tirare su chissà chi, magari un moribondo ?”

“Nessuno meglio di te, Furia, mi può capire, e poi ti dirò che se avessi saputo che il naufrago era quella stupenda creatura mi sarei buttato in mare anche senza cima e l'avrei portata a nuoto, se necessario !”

“Capitano, nave a dritta!”

L'urlo interruppe bruscamente il Capitano e il suo Primo.

In uno squarcio ove la nebbia si era appena diradata, con la leggerissima luce dell'alba, si poteva intravedere un nave che sopraggiungeva da dritta, verso prora.

I tre alberi portavano vele quadre nere, lo scafo era tutto nero, e i bianchi baffi spumeggianti a prora denotavano che stava navigando a grande velocità, ...in breve avrebbe raggiunto l'Italica, con rotta di collisione. A bordo non vi era alcuna luce, e la massa nera dello scafo e della velatura conferiva alla nave un aspetto minaccioso.

“Binello, poggia una quarta, ...abbiamo diritto di rotta ma lasciamo passare quella bestiaccia”. L'Italica mosse docilmente la prora a sinistra, mentre la nave nera spariva di nuovo nella nebbia. “Xelle, manda il mozzo a prora e fai suonare un colpo di campana ogni 10 secondi”.

A bordo regnava ora il silenzio, ed il capitano, il primo, il timoniere, il nostromo tendevano le orecchie ed aguzzavano gli occhi per captare ogni segnale che potesse indicare la posizione della nave,....ma non si vedeva e non si sentiva assolutamente nulla. Il tempo trascorreva lentamente scandito dai battiti nervosi dei cuori e dai colpi di campana che provenivano da prora, ...dan!.....dan!.....dan!

Capitolo 4 La nave nera

“Perché non suona la campana, quel maledetto!”, sbottò Domme dopo una interminabile sequenza di silenzio, smorfie, e ammiccamenti reciproci con il Capitano.

I due, dopo tanti anni passati insieme sul mare, si intendevano a prima vista, e si trovavano ora appoggiati alla balaustra di dritta, scrutando il vuoto orizzonte, come due aborigeni nella forestafiutando una minaccia.

“Non lo so, ma siamo in pericolo, speriamo che abbiano capito la nostra manovra e ci sfilino a poppa,...se solo segnalassero...”

All'improvviso, come provenendo dagli inferi, un Dragone alato sbucò fuori dalla nebbia, a dritta, all'altezza della timoneria.

Era una polena, dall'aspetto terrificante, la polena della nave nera, lanciata contro l'Italica, ormai a poche decine di metri.

“Binelloooooooooo, timone tutto a drittaaaaaa!” ..l'urlo di De Andreis era raggelante,...”falla volareeee!”

L'ordine del capitano pareva folle, ...volgere la prora verso la nave che incombeva,...ma era l'unica speranza,...l'Italica procedeva troppo lenta per evitare la collisione, e se avesse poggiato, con il vento leggero del momento, avrebbe rallentato ancora, e non avrebbe avuto comunque il tempo per portarsi fuori dal pericolo. In una situazione del genere, anche se la manovra era apparentemente non istintiva, si poteva solo orzare per aumentare la velocità e far sfilare la nave a poppa.

L'Italica si inclinò a sinistra, prese tutto il vento che poteva, ed accelerò, ..nel frattempo il dragone si avvicinava sempre più, ed ora si poteva distinguere anche la prora, nera, protesa,...cattiva,...funerea,.....la morte che arrivava camminando sulle acque...questi erano i pensieri che attraversavano la mente di Giorgio De Andreis in quell'istante.

Se è vero che esiste la Divina Provvidenza, quella notte sicuramente guardò i Praesi dell'Italica, ... la nave sfilò via con agilità riuscendo fortunatamente ad evitare che la nave nera le sfondasse la fiancata, ma senza poter evitare che la sua prora cozzasse fragorosamente contro la poppa estrema della nave Ligure. Il boato fu tremendo ed i legni tremarono fino ai loro più reconditi ambiti, mentre il mascone di prora dritta della "nera" fresava il giardinetto di dritta dell'Italica. In un fragore dominato dai crepitii dei legni spezzati, delle manovre che si spezzavano, delle attrezzature che cadevano in coperta, e rischiarato dalle scintille dei ferri che strisciavano l'uno sull'altro sottoposti a pressioni immense, le due navi si accarezzarono, si avvinghiarono e si lasciarono nello spazio di pochi secondi. Le grida di terrore dei due equipaggi si miscelarono, per un istante accomunate. Poi la grande massa nera sparì ancora nella nebbia, a sinistra, silenziosa e scura come era arrivata. Per un istante si poté leggere il nome sullo specchio di poppa: "Draken", ... ma non portava nessuna bandiera. "Accidenti Capitano, ce la siamo vista proprio brutta". Xelle, il nostromo aveva la fronte imperlata di sudore e le pupille ancora dilatate per lo spavento, come del resto tutti coloro che avevano avuto la ventura di trovarsi in coperta in quel momento. Gli altri stavano accorrendo in coperta, bruscamente svegliati dal fracasso. "Ringraziamo la Madonna dell'Acquasanta figeu, non avremmo potuto farcela senza il suo aiuto", aggiunse Domme. Il Capitano stava ancora smaltendo l'adrenalina che gli vorticava nelle vene per la criticità della situazione, accentuata dalla responsabilità che gli gravava sulle spalle, sua e solo sua, della sicurezza della nave e dell'equipaggio.

Duro mestiere quello del capitano; si è comunque sempre soli a portare il peso del comando e delle relative responsabilità, chi non ha mai comandato difficilmente può capire.

Nonostante il cassero di poppa fosse coperto di schegge di legno, frammenti di attrezzature, brandelli di vele, i danni erano limitati a qualche corso di fasciame e del capodibanda di poppa dritta, al boma ed al picco di mezzana spezzati, alla randa strappata ed a poche attrezzature dell'albero di mezzana divelte.

“Questo è veramente un miracolo, Domme”, chiama “Pietrin”. Che inizi subito le riparazioni, che Binello riprenda a navigare per rotta”. Il capitano aveva ricominciato a riprendere il pieno controllo della situazione, ma tante domande cominciavano a frullargli in testa: da dove veniva la nave nera, ...che bandiera batteva....., perché portava vele nere che rendevano difficile avvistarla di notte, ...perché navigava a luci spente, ...perché non aveva segnalato per evitare la collisione, perché se ne è andata senza offrire soccorso, ...perché,perché?”

“Pietrin” era il soprannome di Pietro Ferrari, un anziano maestro d'ascia Praese che aveva trascorso la vita sulla spiaggia a costruire imbarcazioni e navi a vela. Non si era mai sposato e si era sempre impegnato con grandi sacrifici a mandare avanti l'attività dello scaletto che aveva ereditato dal padre, Giuseppe, ove si costruivano da tempo immemore pinchi, leudi, gozzi da pesca e golette. La sua impareggiabile abilità nel lavorare il legno ed ideare e costruire in legno non aveva riscontro per quanto riguarda il senso degli affari e la spregiudicatezza nelle questioni commerciali. Pietro era come si suole dire “un pezzo di pane”, e subendo spesso truffe e raggiri da parte di clienti e fornitori poco onesti, aveva finito per portare il cantiere Ferrari, un tempo fiorente, sull'orlo del fallimento. Aveva pertanto dovuto accettare un ben magro compenso dalla vendita del cantiere per pagare i debiti contratti con fornitori e maestranze ed imbarcarsi sul Velocifero per rimediare i soldi per andare avanti e mantenere la madre, ormai vecchia, e la sorella, moglie di un Capitano prematuramente scomparso e pertanto vedova.

Amato e benvoluto da tutto il paese, ora Pietro era improvvisamente diventato l'uomo più importante a bordo, l'unico che avesse la capacità di riparare i danni subiti, e con quale maestria, poi. Pietro si mise subito al lavoro di buona lena, in quanto molto più a suo agio nel lavorare che nel rimanere a disposizione, ed in breve la coperta fu animata dai colpi del suo maglio, dal battito dell'ascia, e dagli "arregordi" (39) dati al mozzo Cicco che gli faceva da "boccia" (40). I legni imbarcati di rispetto, ora che venivano aperti dai taglienti degli utensili cominciavano ad emanare gli effluvi gradevoli ed intensi delle loro essenze.

"Grazie a Dio abbiamo imbarcato Pietrin, è il miglior Mastro d'Ascia di Pra".

39) Arregordi: istruzioni, indicazioni, in Genovese.

40) Boccia: apprendista, aiutante, in Genovese.

La porta della cabina dell'Armatore si aprì, lentamente, esitando, e la diafana creatura uscì, insicura, malferma sulle gambe, ma meravigliosa, stupenda.

Era una giovane donna dai lineamenti dolcissimi, la pelle chiara, i capelli biondi, due occhi azzurro pallido dilatati dallo stupore, il corpo slanciato ed esile fasciato da un abito di broccato (?) turchese e oro, meraviglioso nella sua semplicità. Ai piedi portava due scarpette di velluto blu, ed uno scialle dello stesso colore le fasciava le spalle.

La bellezza e la nobiltà di quella creatura spiccava tra le linee robuste ed essenziali della nave e delle attrezzature di bordo.

Giorgio de Andreis e Domenico Bignone furono i primi a vederla apparire, e, forse, pensarono di avere una allucinazione dovuta alla stanchezza ed ai pericoli che avevano appena scongiurato ma, dopo essersi stropicciati gli occhi dallo stupore ed essersi guardati a vicenda sgranando gli occhi non poterono che convenire che si trovavano di fronte alla donna salvata nella notte da morte certa, ed imbarcata sulla "Baptiste".

Dopo un attimo interminabile di silenzio, il Capitano ruppe gli indugi: "Vi trovate a bordo del Brigantino Velocifero,...pardon,... Italice, della Marineria Genovese, ed io, Giorgio de Andreis, da Prà, ne sono al comando. Chi siete, o mia Signora? "

"Josephine, Contessa di Pointneuf. Viaggiamo sulla Baptiste da Marsiglia alla volta di Genova, per incontrarmi con la mia amica Marchesa Pallavicini. Il Capitano Jospin, nonostante la sua lunga esperienza di navigatore, si è fatto sorprendere dalla tempesta, totalmente invelato e la nave ha disalberato quasi subito. Grazie a Dio siete giunto in nostro soccorso, l'equipaggio era ormai in preda alla disperazione e pensava solo a salvarsi. Ma,...dove sono gli altri?"

“Purtroppo non ci sono altri, Contessa. Siete l'unica superstite, e salva solo per il coraggio del mio Primo Ufficiale, Domenico Bignone, che ho l'onore di presentarvi”

“Mio Dio,.....tutti morti ! che disastro,..ma come è possibile che proprio io sia l'unica superstite ?”

“E' così. Domenico vi ha salvato gettandosi in mare assicurato ad una cima ed afferrandovi trascinato sulle onde dalla nave. Le condizioni del mare non ci hanno permesso di fare di più, credetemi. Pena il rischio di morte anche per noi stessi e la perdita della nostra nave. Siete stata miracolata, Contessa. Un secondo....., pochi centimetri, hanno decretato la vostra sopravvivenza”.

Noi di Genova nella nostra lingua, diciamo che “O ma o l'è o ma!”, cioè “il mare è il mare”, ma anche “il mare è il male”, per ricordare che il mare può dare tante cose belle, ma deve essere sempre rispettato e guardato con timore in quanto può fare tutto il male possibile quando si irrita e si incattivisce. Il vostro Capitano si è fatto cogliere alla sprovvista dal mare,...ed il mare non perdona !”

Ringrazio la Madonna della Guardia, che ho avuto occasione di pregare insieme alla Marchesa Pallavicini, e voi, Domenico, artefice della sua Grazia. Vi sarò eternamente grata”.

La voce della Contessa de Pointneuf era melodica, suadente, dolce ma al tempo stesso forte e decisa. La contessa era semplicemente affascinante, in tutta la sua essenza, e i due rudi uomini di mare cominciarono a trovarsi in imbarazzo, ammutoliti, senza parole, di fronte ad una donna di cotanta nobiltà di rango, aspetto, sguardo, parola.

“Capitano, questi sono gli unici vestiti che avevo quando mi sono tuffata in mare, non ho altro con me, mi potete aiutare ? E, mi raccomando, faccia subito rotta verso il primo porto,...e non preoccupatevi delle spese, a quelle ci penserà mio Padre, ah, il mio Papili, come sarà disperato ora, e quanto sarà felice di rivedermi,...”

Il Capitano esitò, ma infine, costretto, disse: “Sono costernato, ma, come potrete ben capire, non abbiamo abiti femminili a bordo, ma penso che questo sia il minore dei mali: il nostro mozzo, Cicco, è stato garzone di bottega di un sarto, a Pegli, e sono sicuro che saprà confezionarne qualcuno per voi, più adatti alla vita a bordo, ma il grosso problema è che noi non stiamo navigando per un normale viaggio commerciale, ma abbiamo una importante missione da compiere, affidataci dai nostri armatori, per cui non possiamo assolutamente fare scali, per nessun motivo. Pertanto voi potrete sbarcare solo al nostro arrivo a...Montevideo”.

Le ceree gote di Josephine avvamparono. “Comandante, voi siete matto. Vi rendete conto che state sequestrando, ...peggio,...rapendo,..una Contessa del Regno di Francia ? “

“Mi dispiace molto, io per primo sarei ben felice di potervi accontentare dirigendo sul primo porto, ma non posso. Sono costretto a tenervi a bordo fino all’arrivo in Sud America. Spero mi possiate scusare, Contessa.”

“Non vi scuso per niente ! E vedrete cosa succederà quando mio padre lo verrà a sapere. Non vorrei essere nei vostri panni, Capitano!:

E la Contessa, impettita girò sui tacchi e tornò lesta nella sua cabina, seguita dallo sbattere della porta.

“Bel peperino questa contessina, Giorgio”, riuscì infine a borbottare l’altrettanto esterrefatto Domenico. “Accidenti, tutte a me devono capitare. Ma cosa ho fatto di male! Prima i Roero, poi questa tipa qua. Roba da matti. Pövia a cà (?) (41).

La scena, ormai divenuta surreale di un Capitano Marittimo “pesciato” (42) da una giovin donna a bordo della sua nave e di fronte al suo equipaggio, ammutolito, venne di colpo riportata alla realtà da un richiamo di Xelle Franzone: “Capitano, vela a poppa!”.

Era ancora lei, non c’era dubbio, era la “Draken!”.

Lo scafo nero e slanciato, le vele nere, ...l’andatura perfetta ed elegante, navigava sulla scia dell’Italica, qualche miglio a poppa, stessa velocità dell’ Italica.

“Domme”, imbrogliava le vele alte, riduci la velocità, facciamoci raggiungere e conosciamo meglio questa “Draken” ed il suo capitano, voglio proprio dirgliene quattro per quello che ha combinato l’altra notte...

La voce decisa ed imperiosa di De Andreis spazzò via la curiosa atmosfera di poco prima e riportò l’ambiente di bordo alla normalità.”. Le vele furono ridotte, la velocità diminuì, ma la Draken rimaneva sempre alla stessa distanza.

“Sacrabando” (43) il ruggito del Capitano raggelò coloro che si trovavano in coperta. “Ma allora ce l’hanno proprio con noi. Guarda anche tu, Domme”, disse De Andreis passando il cannocchiale al Primo Ufficiale che gli stava a fianco.

41) Pövia a cà: povera casa, in Genovese. Modo di dire tradizionale per indicare una situazione disastrosa.

42) Pesciato: rimproverato duramente, in gergo marinaresco.

43) Sacrabando: imprecazione Genovese quasi intraducibile, di disappunto, che si utilizzava per mettere a tacere gli astanti.

Nel circolo del cannocchiale apparve una nave nera, con le vele nere, che aveva ridotto la velatura in modo analogo a quanto fatto dall'Italica e che navigava ora a velocità ridotta, ed a distanza immutata.

“Ma questi sono proprio matti. Hanno voglia di giocare ? ma dove si è mai vista una cosa simile!” Anche Domme era perplesso e contrariato al pari del Capitano dall'inspiegabile comportamento della misteriosa nave nera.

Secondo gli ordini impartiti di volta in volta dal Capitano l'equipaggio imbrogliò tutte le vele, si mise in panna,e la Draken fece lo stesso. Rimise a riva tutte le vele, comprese gli stragli ed anche gli scopamare, (44) portando la nave alla massima velocità, ma la nave inseguitrice faceva sempre le stesse manovre dell'Italica ed avendo evidentemente le stesse caratteristiche e prestazioni sotto vela, si manteneva sempre sulla scia, alla stessa velocità, più o meno all'orizzonte.

Era chiaro che la nave sconosciuta stava seguendo a distanza proprio l'Italica, evitando però ogni abbordo o contatto.

Una volta il Capitano De Andreis, furibondo nel sentirsi come un'animale braccato, invertì la rotta, puntando deciso verso la Draken, ma anch'essa fece la stessa cosa, fuggendo via, e non lasciandosi raggiungere in alcun modo.

L'Italica riprese così a navigare per rotta sempre tallonata implacabilmente. La cosa cominciò a portare malumori e mugugni tra l'equipaggio, che, superstizioso come ogni equipaggio di nave a vela che si rispetti, riteneva la nave nera un segno di sventura, senza contare la presenza a bordo della Contessa, una donna, che, ora a bordo, poteva solo portare sfortuna e tempo brutto,

44) Scopamare: vele quadre addizionali poste su prolungamenti dei pennoni, che si trovano fuori dallo scafo, sul mare, che si usano per formare al massimo l'andatura di poppa.

Purtroppo le fosche previsioni dei marinai trovarono puntuale conferma nell'alzarsi di un forte e fastidioso vento di prora, che costringeva l'Italica a larghi bordi, con onde che spazzavano la coperta non appena passate le "Colonne d'Ercole" (45). Il tempo brutto non accennava ad attenuarsi ormai da sette giorni e l'equipaggio, che come in tutte le navi mercantili dell'epoca era ridotto al minimo, era ormai estenuato dalle continue manovre a riva per ridurre la velatura e per cambiare le vele strappate dal forte vento.

Poi, finalmente, il tempo brutto passò e lasciò il posto ad una gradevole brezza al giardinetto che rese la navigazione veloce, tranquilla e confortevole.

Josephine, nonostante il nobile lignaggio e superata l'ira dei primi momenti da "sequestrata a bordo", passava le giornate cercando di rendersi utile in cucina aiutando il mozzo, suggerendo cure per l'equipaggio e supportando il primo ufficiale nei calcoli per il punto nave e per tracciare le rotte.

La cultura e l'approccio costruttivo e privo di fronzoli stava facendo sempre più apprezzare la Contessina sia al Comandante, sia agli ufficiali, sia all'equipaggio, che stava così superando i pregiudizi ed affezionandosi alla insolita gentile presenza.

Ella era anche in grado di suonare con grande maestria la piccola spinetta (46) presente nella cabina armatoriale donando all'equipaggio alla domenica mattina, dolci melodie che facevano sentire meno lontana la terra natia.

45) Colonne d'Ercole: stretto di Gibilterra

46) Spinetta: specie di antico pianoforte

Ma la Draken continuava ad essere sempre visibile a poppa, lontano, sgradita ed opprimente presenza.

“Giorgio, cosa facciamo ora ? Perché ci stanno seguendo, quei maledetti, cosa diavolo trasportiamo nelle stive di tanto particolare per essere braccati in questo modo ?” Domenico era veramente irrequieto, sia per proprie apprensioni, sia perché oggetto e “parafulmine” delle paure e delle tensioni dell’equipaggio.

“Non lo so, Domme, ma forse è venuto il momento di saperlo. In questa situazione me ne infischio delle istruzioni dei Roero,che vadano al diavolo. Come facciamo a continuare ad andare a spasso senza sapere perché e cosa trasportiamo ! Almeno io e te lo dobbiamo sapere, e,...perbacco, ...lo sapremo presto. Prendi un palanchino (47) e seguimi.”

Il lucchetto che chiudeva la porta di accesso alla stiva cigolò leggermente mentre De Andreis faceva girare la chiave.

Giorgio e Domenico entrarono nella penombra della stiva, avvolta da un silenzio ovattato, i rumori della coperta non passavano attraverso le spesse tavole del ponte, ed il boccaporto, chiuso e sigillato per la navigazione con tela catramata schermava efficacemente i rumori. Solo lo sciacquo leggero dell’acqua che accarezzava l’opera viva si faceva flebilmente sentire.

Le casse imbarcate a Varigotti erano al loro posto, chiuse, sigillate e rizzate a regola d’arte.

“Domme, apri quella lì !” De Andreis indicò una cassa vicina, in basso, di agevole accesso. Il legno del coperchio scricchiolò mentre il becco del palanchino si insinuava tra le tavole manovrato dalle forti braccia di Domenico e dopo un paio di tentativi di forzatura i chiodi si lasciarono estrarre stridendo e la cassa fu aperta.

Conteneva moschetti, nuovi di fabbrica ed oliati alla perfezione !
Un'altra cassa dalle forme più compatte e meno longilinee risultò
piena di palle, un'altra simile di polvere da sparo.
Un'altra, molto più grande, rivelò contenere cannoncini con relativi
munizionamenti.
"Accidenti,..ma questo è un vero arsenale !"
"Ecco perché siamo seguiti ! "
"Ma allora siamo veramente in pericolo! "
Le parole proruppero a raffica, spontanee, intrattenibili, dalle bocche
degli stupefatti uomini di mare Praesi.
"Domme, siamo nei guai,presto,..richiudi e sigilla le casse prima
che qualcuno si accorga che siamo in stiva e venga
qui,..poi,..penseremo cosa combinare".
La pesante porta in legno di accesso alla stiva si chiuse con un tonfo
ed il lucchetto scattò al suo posto.
Giorgio De Andreis e Domenico Bignone accovacciati da soli
all'estrema prora, a cavalcioni del bompresso, sotto la luce gialla e
calda del sole calante di fine estate non destarono sospetto alcuno
tra gli altri membri dell'equipaggio. I due erano grandi amici, si
volevano un gran bene ed erano soliti colloquiare sulle rotte da
prendere, gli accorgimenti per evitare il brutto tempo, la gestione
dell'equipaggio, e di tutti i vari piccoli e grandi problemi che si
possono presentare a bordo di una nave a vela o da pesca. Ma
questa volta il tono delle voci non era bonario e scherzoso come al
solito, ed i due parlavano a bassa voce per non far trapelare
alcunché che potesse turbare l'umore della gente a bordo.

47) Palanchino: attrezzo in acciaio a forma simile al piede di porco, utilizzato per far
leva

“E’ chiaro che la nave nera ce l’ha con noi e vuole controllarci per poi eventualmente abbordarci ed impossessarsi del carico, oppure, addirittura affondarci per evitare che giunga a destinazione. Lei è più grande di noi e più invelata,...è una nave,...è più veloce, e quindi, se lo vuole, può raggiungerci in qualsiasi momento,vento permettendo, da qui a Montevideo”.

“Hai ragione, Giorgio, non possiamo continuare a fare “il topo” con un gatto così, bisogna fare qualcosa”.

“L’unica cosa che possiamo fare è portarli a spasso per l’Atlantico e cercare di rompere il contatto quando le condizioni meteo saranno propizie. Qui invece che tempo bello ci tocca ora sperare ventaccio, acqua e nebbia per sparire nel nulla. Ma roba da matti, che vita da bestie !”

“Sì, Giorgio, non possiamo fare la pecorella e guidarli fino a Montevideo, anche perché non è detto che loro sappiano dove noi facciamo rotta, e, portandoli la potremmo mettere in pericolo, oltretutto noi stessi, anche il destinatario del carico, che non può sapere cosa sta succedendo qui”.

“OK, e mi raccomando, Domme, “acqua in bocca” con tutti gli altri e con la Contessa, se qualcuno a bordo viene a sapere cosa sta veramente succedendo avremo un sacco di noie, i nostri giovanotti se la faranno addosso e vorranno tornare indietro, e ci potremmo trovare veramente nella bratta ! “(48)

All’ equipaggio diremo che abbiamo timore che la nave nera sia dei briganti e che per sicurezza, considerata la presenza di alto lignaggio che abbiamo a bordo, cercheremo di far perdere il contatto visivo variando di continuo rotta e velocità per poi rimetterci a navigare per rotta una volta liberi. Vedrai, faranno quello che gli diremo, sono bravi ragazzi ed hanno fiducia in noi”.

48) Bratta: fango, in Genovese.

Ma venti deboli ed incostanti, su un mare liscio come l'olio e cielo sereno perdurarono per un periodo che sembrò infinito e durante il quale le scorte di acqua e viveri si assottigliarono pericolosamente. Erano ormai in ritardo di almeno due mesi sul tempo di viaggio stimato, e la nave nera era sempre laggiù. Sempre là.

Una notte, il sonno del Capitano si affievolì, diventò leggero, leggero, e a poco a poco i sensi cominciarono ad avvertire "qualcosa" vicino a lui, nella cabina.

Era una tenue aura luminosa che stava a fianco della cuccetta. Non poteva essere un lume a petrolio, perché era stato spento da tempo.

Non poteva essere un riflesso del chiaror lunare, perché le imposte erano chiuse.

Non poteva essere un fuoco fatuo o di Sant'Elmo, perché si generano solo sulle alberature, e non nel vuoto, nelle cabine chiuse...e buie...

L'aura poco a poco aumentò di luminosità e di dimensione, mentre Giorgio si stropicciava gli occhi e rientrava nel mondo della realtà. Ma che realtà poteva mai essere quella ?

Di fianco al letto c'era Giulio De Andreis, il padre di Giorgio !

Era lui, sicuro, impossibile confonderlo con altri. Alto, diritto, le spalle larghe, il viso nobile dall'aggraziato taglio del naso, la fronte alta e spaziosa, gli occhi penetranti.

Giulio De Andreis era morto il 28 Luglio dell'anno prima, il 1846, ed era stato sepolto nel cimitero di Palmaro !

Come faceva ad essere lì a bordo ?

Era un'allucinazione ?

Giorgio De Andreis, l'intrepido Capitano dell'Italica, era forse morto nel sonno e si trovava ora nell' Ade ?

Il cuore batteva impazzito e l'adrenalina scorreva a fiotti nelle vene di Giorgio, improvvisamente avvertiva un gran freddo, le membra erano rattrappite, tentava di parlare, di urlare, ma le mascelle erano serrate ed irrigidite, incapaci di proferir parola. Le pupille erano dilatate al parossismo e gli occhi sbarrati.

Allora Giulio parlò.

“Giorgio, figlio mio, non aver paura, sono papà”.

“Papà ?! Ma,...è....è impossibile. Tu,...tu...sei.....”

“Sono sempre io, tuo padre”

Giulio De Andreis indossava un vestito di panno blu scuro ed una camicia bianca,...gli stessi abiti con cui Giorgio lo aveva deposto nella tomba di famiglia, nel piccolo cimitero di Pra', a Palmaro, vicino al mare e sotto la protezione dell'antica Pieve.

“Papà,...papà....papà, sono forse impazzito, ho le allucinazioni, o sono morto anche io ?”.

“Stai tranquillo, Giorgio, non avere paura, sono venuto per aiutarti”.

“Ma papà, perché mi hai lasciato senza una parola, un cenno d'amore, di affetto, io ho sempre dato tutto per compiacerti, per farti sentire orgoglioso di me,ho studiato,...ho lavorato,...non mi sono mai fermato un attimo e tu.... Tu non mi hai mai detto niente, mai un bacio, ...una carezza,...niente...”

“Quante volte avrei voluto che mi dicessi che mi volevi bene, che eri contento di avere un figlio come me, ma niente,...mai niente. Anche dopo la tua morte ho implorato che tu mi dessi un segno, qualsiasi, che mi dicessi che stavi bene, che non soffrivi più, che avevi raggiunto la pace, ma niente, niente, niente”

“Figliolo, tutto quello che hai fatto di buono e di bello, lo hai fatto per te. Ed io ti ho lasciato libero di farlo, senza interferire, senza forzature, senza interferenze, anche quando sbagliavi. I figli non sono una proprietà privata, e devono fare le loro scelte, liberamente, senza condizionamenti, lo ho fatto questo. Io sono stato sempre soddisfatto e molto orgoglioso di te, fin da quando sei nato, ma, sai, sono un uomo di poche parole, ed ho sempre preferito comunicare con i fatti e le opere piuttosto che con le parole.....”

“Grazie, papà, ora ho capito e sono in pace”.

“Giorgio, ti trovi in grave pericolo. Fai rotta a Sud, troverai nebbia fitta. Quando la nave nera ti avrà perso di vista, fai rotta ad Est, e troverai rifugio. E, mi raccomando, prenditi cura della mamma e dai un bacino alla bella Elena da parte mia”.

“Papà, ma cosa vuole da noi la nave nera, perché ci segue, e cosa c'è ad Est ?”

Ma Giulio non proferì più parola alcuna.

Dietro di lui apparvero altre aeree sfumate, leggere, ... erano Giuseppe ed Ines,.....i suoi nonni, il padre e la madre di Giulio, morti molti, molti anni prima...avevano espressioni dolci, amorevoli, e sorridevano, senza parlare.

“Papà,.....nonni,.....”

Ma le figure, lentamente, dolcemente,.....scomparvero, lasciando Giorgio, tutto sudato e tremante, ad osservare con gli occhi sgranati le scure sagome dei suoi vestiti e della sua incerata sull'attaccapanni.

Capitolo 5

L'isola in capo al mondo

“Binello, vai per il Sud”.

“Come ?”

“Vai per il Sud ho detto, ...stai diventando sordo ?”

“No Capitano, solo che a Sud finiamo nel mezzo dell'Atlantico, e non a Montevideo, temo”.

“Vai a Sud”.

Il timoniere, borbottando tra se e se, portò la nave sulla nuova rotta e riprese a fumare la sua pipa.

La Contessa Josephine era veramente celestiale, anche avvolta negli abiti di fortuna confezionati dal mozzo con grezze tele e tessuti reperiti a bordo. La sua sola vista rasserenava l'animo e riconciliava con il mondo.

“Capitano, come mai stiamo cambiando rotta ?”

“Cara Contessa, voi non ci crederete, ma ho avuto una visione, in sogno, o almeno credo, che mi ha suggerito di andare a Sud”.

“Ah, non sapevo che le rotte venissero tracciate su indicazioni oniriche”

“Contessina, non prendetemi in giro, ma è la pura verità, e spero proprio che il nume tutelare che me l'ha inviata non si sbagli. Vi siete accorta che sono settimane che siamo inseguiti da una tetra nave nera, vero ?”

“ Certo. E questo aggiunge timore per la mia vita alla preoccupazione nel sapere il mio povero padre disperato e senza notizie sulla mia sorte, visto che sarà stato certamente ormai informato del naufragio della Baptiste. Povero Papi”.

“Non dovete aver alcun timore, Contessa Josephine, troveremo una soluzione, e forse anche presto”.

“Come è bello sapere di essere al sicuro potendo contare su di voi, sul primo ufficiale, Domenico, il mio eroe salvatore, e su un equipaggio che pare tutto composto non da rudi marinai ma,....ma,...da brave persone, sinceramente vi dico”.

“Cara Contessa,...”.....

“Capitano, potete chiamarmi Josephine, se volete”...”questo è un grande onore, consideratemi al vostro servizio e, se credete, chiamatemi Giorgio”.

“Dicevo Contessa,...ehm,...cara Josephine, il mio equipaggio non è il classico equipaggio medio che si può trovare su una nave mercantile, né tanto meno quella accozzaglia di avanzi di galera e forzati che spesso si trova imbarcata su navi da guerra. Il mio equipaggio è composto da pescatori, carpentieri e qualche contadino di Pra', una piccola borgata vicino a Genova, in cui anche io sono nato e vivo, è tutta brava gente che si imbarca di tanto in tanto su navi di piccolo e gran cabotaggio. Sono tutti onesti lavoratori, che approfittano di questo imbarco vantaggioso per meglio aiutare le loro famiglie. Credetemi, sono tutti bravi ragazzi, onesti e lavoratori. Nessuno qui a bordo potrebbe farvi del male ma, anzi, a quanto vedo, nonostante una donna, come voi ben sapete, non è mai vista bene a bordo, vi stimano e vi vogliono bene”.

“Ma certo, Pra', l'antica Prata Veituriorum, la Marchesa Pallavicini me ne ha parlato come un paese di gente semplice e brava, dove c'è una delle più belle spiagge del mondo, dove si coltiva il miglior basilico che esista, si salano acciughe e si costruiscono bastimenti impareggiabili”

“E’ proprio così, Contessa, e voi adesso siete proprio a bordo di uno di quei bastimenti, nuovo di zecca, varato il 29 Giugno scorso !”

“Capitanoooooo,.....banco di nebbia a proraaaaaaa”.

La voce di Xelle, il Nostromo, raggelò Giorgio De Andreis.

Allora non era stato un sogno.

Era tutto vero. Il “Baccan” (49) aveva parlato. Era proprio lui !”.

La nave inseguitrice nel frattempo aveva spiegato tutte le vele e la distanza che la separava dall’Italica diminuiva a vista d’occhio, ma il brigantino Ligure era ormai a poche centinaia di metri dal muro di nebbia che stava avanzando da prora.

Allora un bagliore avvampò sulla prora della Draken, e subito dopo un sordo boato sollecitò i timpani delle persone imbarcate sull’Italica.

“Ci stanno sparando addosso!” “Ma sono matti!”

La palla passò sibilando a pochi metri dalla nave, a dritta, e si infilò in mare sollevando una colonna d’acqua, ad un centinaio di metri verso prora.

Passarono un paio di lunghissimi, interminabili, minuti in cui gli uomini in coperta si guardavano increduli e rimuginavano tra loro, pensierosi; poi partì la seconda salva, proprio mentre la prora dell’Italica veniva inghiottita dalla nebbia.

Questa volta la palla passò attraverso la contro-randa, sforacchiandola, e, rallentata dall’impatto, finì in acqua poco a sinistra dello scafo.

49) Baccan: voce dialettale Genovese che indica in genere il “capo”, il “principale”, ad esempio, in una Famiglia, il padre.

Ma era troppo tardi per fermare l'Italica, che navigava ormai completamente fagocitata dalla nebbia, ed invisibile alla Draken.

“Domme, ora voglio il silenzio assoluto a bordo,...che nessuno fiati,...passaparola” sibilò il Capitano De Andreis al Primo Ufficiale, “ora ce li scrolliamo di dosso, quei dannati”.

Il Primo agì immediatamente con l'equipaggio, e di colpo sulla nave imperò il silenzio più assoluto, rotto solo dai cigolii dei bozzelli e delle cime, e dal mormorio del vento sulle vele e tra le manovre.

La nave scivolava su un mare grigio, appena increspato dalla brezza gelida, in un silenzio irreale. Nel microcosmo galleggiante, piccolo guscio insignificante rispetto alla maestosità dell'oceano, ogni particolare assumeva un aspetto spettrale, illuminato da una luce grigiastra ed opalescente, come emergente da una coltre di ovatta. Il mozzo, pallido come un cencio, fece un cenno al capitano, indicandogli una massa scura che si intravedeva a malapena sulla dritta: era la Draken, che navigava parallela all'Italica,...forse non li avevano ancora visti...

“Domenico” bisbigliò il Capitano all'indirizzo del primo, “ora vira a sinistra e punta ad Est,...ad Est, hai capito bene?”

“Sì Giorgio, andiamo per 90° di bussola,...ad Est”.

“Qual'era l'ultimo rilevamento di latitudine, Domme?”

“37 Gradi Sud, Giorgio”.

“Bene, vai ad Est!”.

Ancora per un istante, mentre la nave volgeva la prora sulla nuova rotta, parve di intravedere la minacciosa massa nera, ormai sfilata a poppa, poi più nulla,...l'Italica stava navigando sola nella nebbia,...verso il nulla del bel mezzo dell'Oceano Atlantico !

L'acqua scorreva vertiginosa lungo le fiancate dell'Italica, tagliata in due dalla prora affilata e ricomposta delicatamente dall'elegante e filante poppa, oramai da giorni e giorni dal momento dell'ingresso nel banco di nebbia, ed ancora la visibilità non accennava a migliorare. Centinaia e centinaia di miglia erano state percorse, in silenzio, senza suonare la campana per paura di farsi riacchiappare dalla nave nera, su un mare grigio piombo sferzato da venti gelidi. Il sartame era coperto di ghiaccio e le vele incartapecorite dal freddo e dalla brina gelata.

Da giorni non si intravedeva neppure un raggio di sole.

L'equipaggio era messo a dura prova dalle guardie e dalle manovre in quell'ambiente freddo, triste, ostile, imbacuccato nelle logore cerate, avendo a che fare con cavi e cordami irrigiditi dal freddo, bozzelli bloccati dal ghiaccio, tele irruvidite come carta-vetrata. Poiché non era stato possibile osservare gli astri e fare il punto nave, si navigava sulla base di calcoli stimati,...in poche parole,...quasi alla cieca !

Gli ufficiali e l'equipaggio tutto, dopo la grande euforia e gioia dell'essersi liberati dal misterioso e minaccioso inseguitore, erano ora preoccupati da quella navigazione in direzione opposta alla loro meta, che li portava sempre più lontani dalle coste del Sud America, in zone poco battute dai bastimenti e quasi sconosciute. Cosa avrà in testa il nostro Comandante ?

Su una qualsiasi nave mercantile, a quest'ora, dopo tutto quello che era successo, l'equipaggio si sarebbe sicuramente ammutinato ed avrebbe chiesto di rientrare a casa, ma l'Italia aveva un equipaggio molto, ma molto speciale, tutti Praesi, tutti amici, conoscenti o parenti di lunga data, in poche parole uniti e fedeli al loro Capitano, che stimavano e rispettavano, e che avrebbero seguito persino in capo al mondo, se necessario.

Forse era proprio per questo che i Roero avevano scelto un equipaggio così.....

“Capitano, mi scusi tanto, ma con la rotta che stiamo facendo abbiamo di fronte solo mare per almeno tremila miglia, fino all’Africa” Giacomo Merello, il Secondo Ufficiale, il cui soprannome, “Pacialan”, in genovese vuole dire “Bonaccione”, preferì la domanda con il suo solito approccio a metà tra il rispettoso e lo scanzonato.

“Ti sbagli, Giacomo, nel mezzo dell’Oceano Atlantico, più o meno a questa latitudine, c’è un’isoletta, Tristan da Cunha, su cui potremo fare provviste di cibo ed acqua che, con tutte le deviazioni fatte dalla rotta per Montevideo, cominciano a scarseggiare. Non conosco la sua posizione con precisione, non è riportata sulle mie carte nautiche, ma, abbi fede in me. la troveremo”.

“Ma capitano,...è come cercare un ago in un pagliaio !”.

“Sì, ma il mio Bacan mi ha detto di andare per Est, e la troveremo, ne sono sicuro”.

Il Secondo non seppe cosa ribattere, visto che sapeva benissimo che il padre del Capitano era passato nel mondo dei più un anno prima, ma si limitò ad una scrollata di spalle e se ne andò sottocoperta a fumarsi la pipa.

Fu allora, dopo sette giorni di nebbione, che tornò il sereno, e l’Italica si trovò a solcare un mare blu intenso, sotto un pallido sole invernale che però trasmetteva un graditissimo tepore alla nave ed all’equipaggio che si era riversato in coperta per festeggiare il ritorno del bel tempo.

“Per mille bonitti !” (50)

Il timoniere, Binello, era assai pittoresco nelle sue esternazioni ed esclamazioni, e quella volta non fece eccezione, ma era pienamente giustificato: poco a dritta, di prora, all’orizzonte si poteva scorgere una nuvola bianca isolata in mezzo al sereno imperante sul mare.

50) Bonitti: tonnetti, in Genovese.

Il Capitano, così come Binello, sapeva bene cosa voleva dire quella nuvoletta: un'isola !

E difatti, dopo poche ore, comparve anche l'isola.

“Comandante, ma voi siete un vero genio ! “ Si congratulò la Contessina Josephine, contagiata dal clima di euforia che si era creato a bordo dopo l'avvistamento. “Ma come avete fatto ! E' incredibile ! “

“Contessa, voi siete sempre troppo buona. Diciamo che i nostri cari vecchi, che per noi sono un po' come degli Angeli Custodi, anche questa volta ci hanno guardato ! Piuttosto, Contessa, parlate per caso Inglese ? Se non ricordo male l'Isola di Tristan dovrebbe essere una sorta di Protettorato Inglese.

“Ma certo, Capitano,....e sono lieta di potermi rendere utile. Un ramo della mia famiglia è imparentato con i Bournemouth, di Londra, naturalmente”.

“Bene, allora mi farete da interprete. Binello, 5 gradi a dritta; rotta sull'isola”.

L'isola era stata scoperta, per caso, nel 1506 dall'Ammiraglio Portoghese Tristan da Cunha, da cui aveva preso il nome, spinto fuori dalla rotta per il Capo di Buona Speranza da venti sfavorevoli. Si trovava al limite settentrionale della zona dei “Quaranta ruggenti”. Ora che l'Italica si era avvicinata, si poteva scorgere bene: era un cono vulcanico, alto ben 2000 metri sul livello del mare, con la sommità imbiancata di neve. I ripidi pendii sprofondavano in mare in scogliere basaltiche a picco, alcune alte anche 600 metri ! L'isola era di forma pressoché circolare, di circa 10 chilometri di diametro, era verde, ma non aveva alcun albero, solo arbusti, cespugli e ciuffi d'erba la ricoprivano.

Mano a mano che ci si avvicinava, comparivano albatros in quantità, bianchi, maestosi, incuriositi dalla nave vi giravano attorno, planando sulle grandi ali, e posandosi a riposare sui pennoni e sulle sartie. L'inverno stava per finire ed il pallido sole che annunciava l'arrivo imminente della stagione estiva metteva ancor più energia in corpo agli splendidi uccelli. Intorno all'isola, branchi di foche e trichechi ricordavano che ci si trovava nell'emisfero Australe, molto, molto, a sud.

"Binello, andiamo ad ancorarci a ridosso, a Nord-Ovest dell'isola, pensaci tu".

Condotta dalle esperte mani di Binello, che "sentiva" la nave fremere sotto i suoi piedi e sembrava esserne un tutt'uno, l'Italica si portò elegantemente alla fonda di fronte ad un pianoro su cui si potevano vedere alcune casette in pietra lavica e dai tetti ricoperti di lunghe foglie di "flax", il lino originario della Nuova Zelanda, e da cui si alzavano dei rassicuranti fili di fumo, segni inequivocabili di presenza umana.

Dopo mesi e mesi di navigazione, e che navigazione, il rumore sordo della catena che scorreva impazzita attraverso le cubie, seguendo l'ancora nel suo tuffo nelle profondità marine sembrava una dolce e gradita melodia. Terra ! Finalmente !

Il nostromo non aveva ancora finito di completare le manovre di messa alla via all'ancora che dalla spiaggia sotto il pianoro presero il mare due imbarcazioni, che presero a dirigersi verso l'Italica. Era chiaro che gli isolani stavano tenendo d'occhio la nave fin dal suo apparire all'orizzonte.

“A quanto ricordo dai racconti di un anziano capitano Camogolino che ho conosciuto a Pra' mentre seguiva la costruzione di un brigantino, il Capitano Schiaffino, sull'isola vivevano alcune decine di persone di origine Inglese, Americana e Olandese, che sopravvivevano rifornendo le navi di passaggio o in difficoltà. Non c'era comunque molto traffico, visto che la posizione di Tristan era piuttosto lontana dalle principali e più frequentate rotte. Ma doveva essere brava gente, onesta e non aveva ad insidiare le navi e i marinai che facevano capolino di volta in volta”.

“Furia” De Andreis stava riesumando ricordi di quando, ragazzino, passava le giornate spensierate della adolescenza sullo spiagione di Prà con i suoi amichetti. A Pra', praticamente, si conoscevano tutti, ed era bello condividere le corse sfrenate sulla battigia, le gare a biglie in solchi tracciati sulla sabbia, i tuffi dallo “scoglio dell'oca”, ed i racconti ascoltati dai vecchi capitani marittimi e pescatori nell'osteria dell'Associazione Mutuo Soccorso Marinai e Pescatori, o, più semplicemente, “sul mucchio”.

Il “mucchio”, era un rialzo artificiale sulla spiaggia, realizzato con terra e sabbia di riporto su cui era costruita l'osteria, la tettoia del mercato del pesce ed alcune baracche (“casette”) per il ricovero delle attrezzature da pesca. Ah, che bei tempi ! “.

In breve le imbarcazioni furono sottobordo.

Erano strane barche a remi, lunghe, strette, affinate, dalle forme che ricordavano vagamente i gozzi da pesca Liguri, costruite in modo assai particolare: ossatura in legno e fasciame in tela impermeabilizzata.

Erano dette "long-boats", appunto.

A bordo di ognuna vi erano quattro vogatori, che a giudicare dalla perizia e dalla disinvoltura con cui stavano effettuando le manovre di abbordo, sembrava non avessero fatto altro in vita loro che condurre barche. Salirono la biscaglina e furono in coperta.

Erano evidentemente tutti ex-marinai, di razza anglosassone, ma dai modi e dal portamento fiero, elegante, composto.

Tra loro spiccava un uomo anziano, dai capelli bianchi, ma dal fisico ancora muscoloso e prestante, era con tutta evidenza il capo, il maggiorente, e difatti dirigeva i suoi compagni con poche parole e con cenni del capo e degli occhi che loro parevano conoscere alla perfezione. Era William Glass, e stava sull'isola dal 1821.

Parlavano inglese, ma erano in grado di abbozzare e capire qualche parola di Italiano. Anni prima, un certo Tommaso Corti, Italiano imbarcato su una baleniera statunitense di passaggio, si era fermato per qualche anno.

Josephine fece subito le presentazioni, sfoggiando un perfetto inglese, e Mister. Glass, stupito da tanta grazia e cultura, si mise al servizio della Contessa e le diede ogni tipo di indicazione, suggerimento e aiuto.

“Capitano, la posizione dell’isola è 37° 6’ 44” di Latitudine Sud e 12° 16’ 56” di Longitudine Ovest. Pare che gli abitanti siano quarantacinque, tra uomini, donne e bambini, e sono a nostra disposizione per rifornirci di acqua, patate, mele, pesce e carne di capra salata. E’ incredibile, sapete, ci sono solo quattro famiglie sull’isola, Glass, Swain, Green e Rogers, e la legge qui è stabilita dal “Firm”, la terra ed i beni dell’isola sono equamente distribuiti in parti uguali tra gli abitanti, in modo organizzato, perciò potremo fare riferimento al signor Glass per ogni nostra necessità durante il nostro soggiorno qui, provvederà lui a tutto”.

“Grazie, Josephine. Vi prego, gli chiedete cosa possiamo dare loro in cambio per i rifornimenti, denaro, vino, legname, vele, cosa preferiscono ?” Chiese mellifluo Furia. Dopo breve conversazione, durante la quale gli occhi di Mr. Glass cominciarono a brillare dalla gioia e dall’interesse, Josephine rispose: “Beh, qui su Tristan non esiste il denaro, ma considerato che sull’isola non ci sono alberi degni di questo nome, spazzata com’è dai venti invernali per mesi e mesi, una bella partita di legname stagionato sarebbe veramente il massimo per queste persone,...l’unico legno utilizzato sull’isola di fatto proviene dai relitti delle navi affondate qui attorno e approdati sulla spiaggia dell’isola”.

“Bene allora, andiamo in cabina a metterci d’accordo”.

L’incontro fu brevissimo, e furono concordati i quantitativi di rifornimenti e la contropartita in ottimo legno di quercia di Tiglieto, providenzialmente acquistata ed imbarcata per sicurezza dai Roero.

C'era solo un problema: pochi mesi prima c'erano state delle difficoltà con l'equipaggio di una baleniera Inglese di passaggio, carica di avanzi di galera che, una volta sbarcati a terra, si erano comportati in modo servaggio e violento, importunando gli isolani e, in particolare, le loro donne, e causando danni ai mobili ed alle stoviglie dell'unica osteria presente e, ubriachi fradici, fracassando una preziosissima "long-boat". Il consiglio degli anziani dell'isola aveva pertanto deciso, fino a nuovo ordine, di non consentire più ad alcuno di passaggio lo sbarco, occupandosi interamente di ogni operazione connessa con sbarchi ed imbarchi delle merci scambiate. Il signor Green era un poco in imbarazzo, in quanto vedeva benissimo che si trattava di un equipaggio di brava, sana ed onesta gente di mare, di borgata, ma fu fermo e deciso nell'attenersi alla regola.

Questo contrariò molto l'equipaggio, che si era illuso di poter mettere i piedi in terra dopo tanto tempo trascorso in mare, ma Furia, ricordando le istruzioni degli Armatori Roero, che prescrivevano il divieto assoluto di sbarco su qualsivoglia terraferma fino all'arrivo a Montevideo, lo ritenne un altro segno del destino amico e accettò di buon grado.

Il fato continuava ad aiutarlo in questa misteriosa e difficile missione, per quanto ancora sarebbe stato così ?

Il Capitano De Andreis si scrollò nelle spalle ed andò a prora a dare ordini al Primo.

Josephine deliziò il signor Glass ed i suoi compagni con le celestiali note della sua spinetta. Per gli isolani un'occasione pressoché unica di ascoltare della musica. Le note fluivano fuori dalla cabina armatoriale e si spandevano sul mare placido, raggiungendo con un flebile soffio la costa per accarezzare, come mormorio di sirene, gli abitanti tutti.

Avendo captato la notizia che il mare dell'isola era ricco di pesce, ed in particolare di muggini, i nostri bravi marinai allestirono in poco tempo una piccola lampara ed una rete da circuizione, e misero in atto la tecnica di pesca a loro più nota e familiare e, in quanto Praesi, scolpita nel DNA da generazioni.

Il lume ad olio della lampara spargeva una debole luce sull'acqua blu cupo della tarda sera, ma fu sufficiente a consentire la pesca di un gran quantitativo di muggini, o cefali, o, per i Praesi",..."musei".

"Oooooooooohhh,...issah !, oooooooooohhhhh,...issah !"

La cantilena con cui gli uomini issavano a bordo il pescato animava la buia notte, e li riportava per un istante al loro paese, alle loro case, alle loro famiglie,...così lontano.

L'indomani mattina le long-boats cominciarono a fare la spola tra la terra e la nave per imbarcare le provviste e sbarcare il legname.

La perizia marinaresca degli isolani era veramente mirabile, e consentiva a quei gusci di noce di salpare ed atterrare sulla spiaggia battuta dalle lunghe onde oceaniche con una velocità, una leggerezza ed una sicurezza incredibili.

Acqua dolce , pesce e carne salata, patate e mele stavano riempiendo la cambusa, garantendo sufficiente autonomia per completare la missione: sbarcare il carico a Montevideo.

Tavoloni di rovere dei boschi di Acquabianca, a Tiglieto, ove i maestri d'ascia erano soliti scegliere e selezionare il legname da acquistare direttamente sulle piante del bosco scendevano sulle barche, per la gioia degli abitanti.

Dopo tre giorni l'Italica issò l'ancora e si mise alla vela, salutando i "Tristanin", come erano stati battezzati dall'equipaggio gli abitanti dell'isola, con gioiosi e vigorosi colpi di campana.

Gli isolotti disabitati di Nightingale e Inaccessible sfilarono sulla sinistra, e la nave ricominciò a divorare l'acqua, ma ben 2123 miglia la separavano ancora dal porto di destinazione:Montevideo.

Furia diede la rotta a Binello e si appoggiò pensieroso all'albero di mezzana: sarebbero riusciti a sfuggire alla nave nera e ad arrivare a Montevideo sani e salvi ?

E, con quattro mesi di ritardo, l'agente dei Roero si sarebbe fatto trovare ancora lì per sbarcare il carico ? E se non si fosse fatto vivo, cosa avrebbero fatto, con un carico d'armi a bordo ?

I pensieri e le domande roteavano plumbei nella testa di Giorgio De Andreis, detto Furia, e per quanto si sforzasse, non c'era verso di farli sparire e di distrarsi. Il suo cervello continuava imperterrito a rimuginare sui pericoli e le incognite imminenti e sui modi migliori per affrontarli.

Un Capitano è sempre e comunque solo.

E valeva sempre anche l'antico detto: "Chi è in mare naviga e chi è in terra critica", chissà come sarebbero stati contrariati i Roero per il ritardo, e quanto poco avrebbero capito le enormi difficoltà e traversie incontrati dal Velocifero e dal suo equipaggio, nonostante le quali la nave si era comportata bene ed in modo sicuro.

Ma era proprio vero, a Giorgio toccava di navigare e superare ogni genere di difficoltà, prendendo grandi rischi.

I Roero potevano criticare il suo operato, standosene tranquillamente seduti in salotto, di fronte ad un caminetto, al caldo ed al sicuro.

Questa è la vita del Comandante.

Nel frattempo, la sagoma di Tristan da Cunha, l'isola in capo al mondo, sbiadiva all'orizzonte, e l'Italica si trovava nuovamente sola a navigare in mezzo all'Altantico.

Capitolo 6 Montevideo

L'acqua del golfo di Montevideo era color verdastro, liscia come l'olio, nessuna increspatura, o onda la turbava quando l'Italica vi giunse, all'imbrunire del 18 Dicembre 1847.

Aveva percorso 2023 miglia in un sol colpo, senza mai fermarsi o perdere passo o velocità, su un mare calmo ed amichevole, spinta da venti favorevoli e costanti, come un esuberante ed instancabile puledro al galoppo nella prateria.

Stava ora dirigendosi verso la Punta Sonda muovendosi con la sola spinta del suo abbrivio, in quanto il vento era completamente assente. L'equipaggio, che si muoveva ormai come un tutt'uno, aveva già ammainato le vele, peraltro inservibili in tale situazione di bonaccia, e si preparava a dar fondo.

La grande massa scura della nave si stava muovendo, lentamente ma incessantemente, sicura, accesa dalle rosse tonalità del sole al tramonto.

Quando fu il momento, all'ordine di Furia, venne calata l'ancora e la nave si arrestò, mansueta, docile, con un leggero fremito nello scafo e nell'alberatura..

Dopodiché Xelle issò a riva, sempre secondo gli ordini, che a lui sembravano un po' strambi, del Capitano, le bandiere Piemontese, Genovese e Rossa.

Poi, esausti, andarono tutti a riposare sottocoperta, il solo mozzo Cicco a far la guardia notturna in coperta, per niente contrariato, eccitato com'era nell'essere arrivato, nientepopòdimenochè, in Sud America.

I giorni passavano, ma dell'Agente dell'Armatore non si vedeva segno.

Furia, scoraggiato, rassegnato al peggio, e tormentato da neri presagi e tristi presentimenti, passava le giornate tormentando l'equipaggio con continue e sempre più esigenti richieste sulla pulizia e la manutenzione di ogni singola parte del bastimento. Era uso a far ciò durante i periodi di inattività alla fonda per tenere alta la pressione ed evitare la perdita di ritmo ed attenzione sul lavoro, ma questa volta era veramente troppo, scaricava inconsciamente sull'ignaro equipaggio le sue preoccupazioni e paure in merito alla strana, bizzarra e pericolosa missione che era stata affidata a lui ed alla sua nave.

Tutta la coperta era stata pulita e lisciata con la pietra. Gli ottoni lucidati. L'opera morta ridipinta a nuovo. Tutte le manovre correnti ispezionate e parzialmente sostituite. La polena incerata e lucidata. Perdipiù la consegna di non scendere a terra, dopo 6 mesi di mare, seppur accettata a denti stretti, rendeva nervoso ed irascibile l'equipaggio, con screzi e litigi quasi quotidiani, fortunatamente limitati e sotto controllo per il piccolo numero e l'affiatamento di individui presenti a bordo.

“Contessa Josephine, voi siete ora libera di sbarcare e di trovare una nave che vi riporti in Patria. Domenico Bignone, il Primo Ufficiale e vostro salvatore, è a vostra disposizione per aiutarvi in ciò. Se ha bisogno di denari per pagarsi il viaggio posso aiutarvi con la disponibilità della cassa di bordo...” Il Capitano le disse seppur a malincuore. La giovane donna era ormai diventata come una di famiglia sull'Italica e praticamente tutti i presenti se ne erano un po' innamorati. La sentivano vicina a loro, nonostante l'enorme distanza sociale che li separava. Non era come tutti i nobili del tempo, altezzosi, presuntuosi ed incuranti delle condizioni della povera gente, del popolo. Lei era affabile, alla mano, sempre pronta a dispensare un aiuto, un consiglio, un suggerimento, una buona parola.

“Capitano, ho avuto molto tempo per pensare a questa eventualità, e, in tutta sincerità, vi dirò che, se non avete nulla in contrario, preferirei rimanere a bordo e rientrare con il vostro bastimento”.

“Mah, Contessa, può essere pericoloso, e poi ancora non ho ricevuto ordini in merito al prossimo viaggio, e Dio solo sa dove i nostri Armatori hanno in serbo di mandarci, ...potrebbe passare molto tempo prima del nostro rientro a casa...”

“Me ne rendo conto, ma ho già preparato una lettera per mio Padre, che se mi sarà concesso di inviare tramite la “Marinin”, la nave Genovese ancorata vicino a noi e che, mi hanno detto, partirà per Genova domattina, lo tranquillizzerà. Eppoi questo viaggio sta diventando un’avventura che mi appassiona sempre più, con la cappa di mistero che lo avvolge, e voglio stare con voi fino alla fine. Non c’è paragone con i parrucconi di corte e le noiose danze a palazzo. Meglio la vita vera, ...questa !”.

“Contessa, non cessate mai di stupirmi, ... e sia...resterete a bordo, ...con mio gran piacere, d’altra parte ma, per mille balene, come avete fatto a sapere del Marinin, non sarete per caso sbarcata contro le mie disposizioni ?” “Tranquillo, o mio bel Capitano, niente di tutto ciò. Ma ormai ho imparato a comprendere le segnalazioni marinaresche, ed ho seguito le comunicazioni tra voi ed il Capitano della Marinin dell’altra sera”.

“Oh, accidenti, Contessa, siete proprio un fenomeno !”

Poi, il nono giorno, qualcosa di nuovo accadde.

Un piccolo cutter abbordò l’Italica e salì a bordo un distinto signore Italiano, di nome Filippo Barbero. Era un Torinese, commerciante in cacao, e titolare di una ditta di spedizioni in Montevideo, Conosceva personalmente i Roero, ed aveva istruzioni per il Capitano De Andreis.

“Parola d’ordine, signor Barbero, scusatemi, ma ho avuto anche io indicazioni molto precise dai nostri comuni amici”.

“Certo, Capitano, la parola è: “ Italia o morte”.

“Ah, grazie. Era ora, ma mi rendo conto che abbiamo accumulato un ritardo di mesi, ed ero veramente preoccupato che fosse ormai troppo tardi, e che non sareste arrivato”.

“Non preoccupatevi, Capitano, la Divina provvidenza ha fatto sì che io risieda a Montevideo, e che il piano di azione abbia subito uno slittamento di qualche mese, perciò è tutto a posto. Ora potete rilassarvi e riposare un po, fate pure scendere a terra l’equipaggio e comportatevi come una normalissima nave mercantile che sbarca il suo carico...”

“Domattina sarete abbordati da una goletta della mia società, la “Marquesita de Saez Blazquez”, su cui sbarcherete il vostro carico che, badate, dovrà essere intatto e sigillato come lo avete ricevuto”.

“Non vi preoccupate, così sarà, ma,.....e poi ?”

“Poi farete rifornimento e resterete in attesa di ulteriori ordini da parte dei vostri armatori”.

“Ma, per quanto tempo dovrò aspettare ?”

“Questo non lo so, potrebbero essere settimane o mesi. Ma dovrete farvi trovare pronto, voi non lo sapete, ma state svolgendo un grande, immenso servizio alla vostra Patria, ma, ah, a proposito, io non conosco chi sarà l’emissario, ma la parola d’ordine è contenuta in questa busta sigillata dei signori Roero. Suppongo ci siano anche istruzioni scritte che confermeranno quanto vi ho detto.”

Filippo Barbero sbarcò subito, lasciando ancora una volta, come già avvenuto a Varigotti, il Capitano De Andreis senza parola, incredulo sulle stranezze di questo viaggio.

La busta era dello stesso tipo di quella ricevuta a Varigotti e presentava gli stessi sigilli dei Roero.

“Congratulazioni, Capitano, lei è riuscito ad arrivare a Montevideo e completare la prima parte della sua missione nonostante, ne siamo sicuri, qualcuno possa aver tentato di fermarla. Il sig. Filippo Barbero è un nostro caro amico da lunga data, è un buon Italiano, e si può fidare di lui e consegnargli il carico per nostro ordine e conto. Lei riceverà ulteriori ordini, quando sarà il momento, da un altro nostro emissario. La parola d’ordine per riconoscerlo è: “Fuori lo straniero”. Se non sarà giunto a lei entro quattro mesi, molli gli ormeggi e faccia rotta per il ritorno. Saluti. G.e V. R.”

“Ma perché devono capitare tutte a me ? Ma cosa ho fatto di male ? Credevo che fosse finita questa strana storia, invece ne inizia un’altra. “Segnô agiuttaeme” (51)

Il Capitano stava tirando pugni contro la base dell’albero di trinchetto, quando Domme lo raggiunse.

“Dai, Furia, non fare così. Ce la farai a riportarci tutti a casa. Ci fidiamo di te. Siamo tutti con te.”

“Grazie Domme, certo che ce la faremo. A proposito, domani si sbarca il carico. Lo sbarcheremo qui in rada, su una goletta. Prepara la squadra e le attrezzature, mi raccomando”.

Ne frattempo, non visibile dall’Italica, una grande nave nera, di scafo e di vele, stava dando fondo davanti a Punta Pedras, alcune miglia fuori la baia. Era la Draken.

51) Segnô agiuttaeme: in Genovese, “Signore aiutami”, invocazione di disperazione.

Pedrito stava pescando sulla sua lancia al largo di Capo Pedras, insieme al suo miglior amico, Miguel.

Era notte fonda, il mare un lago di pece nera, l'oscurità era totale, solo un lontano riverbero delle luci di Montevideo aiutava ad intravedere.

Era una buona nottata, la pesca stava andando bene, e presto avrebbero fatto rotta per la terra. I due erano contenti, e canticchiavano una canzonetta popolare inneggiante a "Garibaldi, Jefe de la fuerza naval de la Republica...."

Ad un tratto dal buio balzò fuori una figura demoniaca...era un grande, immenso, scorpione nero che avanzava sulla superficie dell'acqua.

I due ragazzi se ne accorsero troppo tardi.

Il tagliamare bordato in ferro si abbattè sull'imbarcazione come una ghigliottina, tagliandola in due e sbalzando i due nell'acqua gelida, sfiorati da una immensa fiancata scura che tagliava l'acqua, che li proiettava a lato e li lasciava, soli, con il cuore impazzito dallo spavento, sulla effervescente scia.

Era una grande nave nera, quella che, senza neanche accorgersene, li aveva speronati. Tre alberi, nera, le vele nere.

Un nome dorato riluceva sullo specchio di poppa: "Skorpion".

Proseguì sulla stessa rotta ancora per sei miglia e poi diede fondo, in gran silenzio, al largo di Capo Pedras. Non una luce brillava a bordo.

A circa un miglio, si intravedeva, verso ponente, un'altra sagoma scura e minacciosa.

La Marquesita de Saez Blazquez arrivò silente di primo mattino, sfruttando i refoli della prima brezza di terra, e si apprestò ad abbordare l'Italica.

Era una goletta slanciata, elegante, della lunghezza di circa 90 piedi, i due alberi assai inclinati verso poppa, e ricordava le golette di Providence, Rhode Island, insuperabili nella pesca del merluzzo sui banchi di Terranova.

“Che bella barca, Furia”. Domme si era svegliato all'alba ed aveva già provveduto a preparare le attrezzature e a dare istruzioni agli uomini per lo sbarco del carico. Aveva così avuto l'occasione di vedere la goletta navigare verso l'Italia e manovrare per l'accosto e ne aveva apprezzato la linea filante, la buona velocità e le capacità evolutive.

Era pure armata, con quattro colubrine per bordo.

“E' veramente una goletta bellissima, una nave da corsa, che non ti aspetti venga utilizzata per il trasbordo e lo sbarco di merci in rada”.

“Eh, Furia, non dimenticare che il nostro non è un carico normale. E' evidente che le armi e le munizioni devono arrivare veloci e sicure a destino”.

“Ssshhhh ! Zitto ! Sei matto ? Vuoi che qualcuno dei nostri ragazzi ci senta ? A proposito, ci ho pensato su ed ho preso una decisione: tieni a bordo una cassa di moschetti ed un paio di cannoni con il loro munizionamento,...chiusi, sigillati, in una cala chiusa a chiave,...non si sa mai.”

Un leggero sussulto percorse lo scafo dell'Italica mentre la fiancata della goletta vi si accostava e schiacciava con cupi scricchiolii i paglietti ed i parabordi in canapa intrecciata.

I marinai, scalcinati e male in arnese stridevano con la bellezza e l'eleganza della goletta che conducevano, e confermavano l'aria dimessa e modesta di una Montevideo stremata dalla lunga guerra di indipendenza dall'Argentina che l'aveva insanguinata negli anni passati, e in particolare dal tremendo assedio subito solo due anni addietro, nel 1845.

La goletta era al comando di Luis Tiscornia, un oriundo Italiano originario di Pegli, che fece molto onore al vino del Comandante. Il carico fu scaricato velocemente e con facilità, vista la sua relativa limitata entità, e Domenico riuscì a scaricare senza sospetto alcuno anche cinque casse sigillate che, ad occhio attento, sarebbero apparse lievemente diverse da tutte le altre, seppur accuratamente chiuse e molto pesanti,....per le pietre di zavorra che contenevano ! Nell'attesa di provvedere alla scaricazione, i marinai dell'Italica avevano avviato una fiorente attività di pesca, mettendo a frutto la loro maestria, intavolando interessanti scambi commerciali con la popolazione di Montevideo, vendendo ottimo pesce a prezzi molto bassi e vantaggiosi. Questa attività consentì di tenere gli uomini impegnati nella testa e nel fisico nell'interminabile periodo in cui l'Italica rimase alla fonda in attesa di ordini.

Ogni mattina la barcaccia lasciava la nave carica del pescato della notte per recarsi a sbarcarlo ed a venderlo presso l'accosto del mercato del pesce della città Uruguayana.

I marinai Liguri erano comunque molto contenti della sosta forzata, in quanto gli Italiani parevano essere molto ben visti ed accetti dalla popolazione locale, ed i guadagni dell'attività di pesca cominciavano ad assumere importi considerevoli e che sarebbero sicuramente tornati molto utili alle famiglie lasciate a Pra'.

“Domenico, venite qui”.

Era Josephine, ora sgargiante nello stupendo vestito color Rosso Bordeaux acquistato a Montevideo. Finalmente la donna si ritrovava a vestire abiti all'altezza della sua bellezza e del suo lignaggio.

La luce rossa del tramonto sottolineava, con le sue ombre, i tratti perfetti del suo viso, e faceva brillare le pagliuzze dorate presenti nelle sue iridi azzurre come tenui raggi di sole.

Domenico, incredulo di trovarsi al centro dell'attenzione di Josephine, che solo guardandolo gli faceva impazzire il cuore, che prendeva a pulsargli in gola, si trovò come in un sogno al suo fianco, Le labbra di Josephine si appoggiarono alle sue, piano, dolcemente. Un fremito attraversò Domenico che, come in preda alle vertigini per aver guardato l'abisso, ad esso si abbandonava languido, stringendo delicatamente Josephine tra le sue forti braccia.

Il tempo di un bacio sembrò un eternità a quelle anime che, per la prima volta, si incontravano veramente, dopo essersi scrutate per lungo tempo furtivamente, dopo essere state accomunate inconsapevolmente dal destino nelle acque gelide del mare, in bilico tra la vita e la morte, tra l'aria che riempie ed inebria i polmoni e le tenebre degli abissi.

“Ma Contessa,.....io sono solo un povero marinaio.....”

“Ssssss ! Tu sei il mio salvatore, colui che mi ha salvata da morte certa. E, soprattutto, sei l'uomo più coraggioso e nobile che abbia mai conosciuto. Non sei come quegli insulsi damerini che ho conosciuto finora, esseri spregevoli che approfittano del loro lignaggio, dei loro soldi, per vivere una vita insulsa, di rendita di posizione, di manicheismi, machiavellismi, falsi, opportunisti... Tu invece non hai timore di dire chiaramente come la pensi e di batterti con tutte le tue forze per ciò in cui credi, anche se questo ti mette a rischio e ti fa soffrire. Domenico, io vorrei stare al tuo fianco,...per sempre !”

“Ma, Josephine,...io non sono degno di te. E poi cosa dirà tuo Padre..”

“Capirà, se ne farà una ragione, è un uomo intelligente, e se sono così lo devo anche a lui, che da quando è mancata prematuramente la mia povera mamma, mi ha educata e forgiata nel fisico e nel carattere con i suoi insegnamenti ed il suo esempio. Da lui ho preso determinazione e testardaggine, sai.”

“Ma, ora, voglio sapere tutto di te, Domenico, quando rientreremo in Italia vedremo cosa fare, la Madonna della Guardia, che ho tanto pregato, ci aiuterà, vedrai”.

Le parole fluirono copiose, quella sera, ed ancor di più i baci e le languide carezze, e i due restarono, fusi in un abbraccio, sul cassero di prora, a fissare l'orizzonte, a parlare di loro, del futuro, ed del destino che li aveva fatti incontrare.

Furia li aveva notati subito, con un colpo d'occhio, ma, comprensivo, seppur sorpreso ed anche un po' preoccupato per i potenziali sviluppi della situazione, aveva fatto finta di niente ritornando ad accovacciarsi sul bompresso, succhiando un bastoncino di recanisso (52) Uruguayo e rimuginando sulle prossime mosse possibili dei Roero e su come eventualmente affrontarle riportando sani e salvi e al più presto a casa nave ed equipaggio.

Ecco, quello era uno dei suoi punti di forza ed al tempo stesso di debolezza. Aveva una straordinaria memoria ed una incredibile capacità di analizzare e prevenire le varie situazioni, valutando in anticipo tutte le possibili incognite e contromisure. Era in grado di prendere decisioni importanti e difficili in pochi secondi, anche per questioni di vita o di morte, azzeccando sempre la soluzione e scegliendo sempre per il meglio. Ma proprio questa sua instancabile e brillante mente che lo faceva eccellere nell'azione diventava poi motivo di sofferenza nei momenti di inattività, continuando a girare a mille ed a rimuginare quando sarebbe stato molto più saggio ed utile semplicemente.....riposarsi !”

52) Recanisso: in Genovese, bastoncino di liquirizia da sgranocchiare e succhiare.

Finalmente, solo pochi giorni prima della scadenza del termine per il rientro, accadde qualcosa.

Pacialan aveva notato che un cutter nero, del tipo di quelli usati dai piloti inglesi, si aggirava da qualche ora intorno all'Italica, in modo che destava qualche sospetto circa la rotta tenuta e le reali intenzioni. Proprio mentre si apprestava ad osservare meglio l'imbarcazione con il cannocchiale, notò un deciso cambiamento di rotta, con la prora che ora si dirigeva con decisione verso di lui.

"Cicco, vai a chiamare il Capitano, ... presto".

Il mozzo eseguì l'ordine in un battibaleno, e Furia si affiancò al Secondo, appoggiati entrambi alla battagliola.

Il cutter abbordò ed ormeggiò, ed un uomo sulla quarantina, alto, prestante, di nero vestito salì in coperta e chiese del Capitano.

"Sono io, dite pure, signore, ma prima presentatevi, vi prego".

"Sono Carlo Rebaudengo, Signore, e vi porto una missiva dei vostri armatori....e, naturalmente, ...Fuori lo straniero!".

Furia ricordava benissimo la parola d'ordine comunicatagli tempo addietro dal signor Barbero, anche per averla ripetuta incessantemente tra se e se nel lungo periodo di attesa e di inattività, che non vedeva l'ora avesse fine.

Strappò perciò letteralmente dalle mani dell'emissario la lettera, salutò e corse in cabina per strappare i sigilli e conoscere il loro destino. Da parte sua il Rebaudengo, che un po' per l'aria severa, un po' per il coltello e la pistola che portava alla cintola incuteva rispetto e timore, salutò, girò sui tacchi e ridiscese a bordo del cutter, che, silenzioso, staccò e riprese la rotta per la terraferma.

La busta e la carta erano ancora le stesse, ormai per Furia familiari, utilizzate sino ad allora dai Roero, e portavano questo testo:
"Capitano, provvedete subito a cambiare il nome del bastimento in "Bifronte". Ufficialmente il vostro Armatore è Gaetano Gazzolo, di Nervi. Il 15 Aprile salperete con destinazione Pra', non prima di aver imbarcato un passeggero, il signor Domenico Raimondo.
Fate tutta vela e sfruttate ogni refo di vento per portare il signor Raimondo a destinazione prima possibile, tenendo presente che ci potrebbe essere chi cercherà di contrastarvi e fermarvi. Arrivederci a Pra'. Buona Fortuna. G. e V. R."
Era il 9 Aprile,... bisognava sbrigarsi a fare provviste e a prepararsi per il mare,..."tempus fugit, carpe diem" !

Capitolo 7

La corsa

Era l'alba del 15 Aprile 1848.

Un uomo dell'apparente età di una quarantina di anni, robusto, tarchiato, severo, dagli occhi azzurri e la lunga chioma castano-biondastra, barba e baffi, striati di bianco, salì la biscagliana dell'Italica, lasciandosi alle spalle un nero cutter che, come ebbe staccato il piede dalla coperta, mollò le cime e si ridiresse a terra. Era Domenico Raimondo.

Il Capitano De Andreis lo stava aspettando ansioso a centro nave.
"Benvenuto a bordo, signor Raimondo"

Silenzio.

"Mi avete sentito, signore ? Benvenuto a bordo del Bifronte"

Silenzio.

Il Capitano si avvicinò al Raimondo e lo fissò negli occhi, indispettito per tale scortese condotta, ma l'uomo lo fissò con aria sicura e pacata, ...gli strinse la mano e scese sottocoperta, dirigendosi verso la cabina del pilota, all'uopo predisposta, come se conoscesse perfettamente la nave.

De Andreis lo seguì e lo fermò, prendendolo per una spalla.

"Ma voi,....voi,...siete....."

L'uomo annuì, sempre pacato e controllato.

"Voi siete,.....sordo-muto, forse ?".

L'uomo lo guardò solo per qualche secondo,...poi entrò in cabina e chiuse la porta dall'interno.

Il capitano restò per qualche minuto a fissare la grezza porta che gli si era appena chiusa davanti al naso, come ipnotizzato dalle venature concentriche del legno, poi girò sui tacchi e ritornò in coperta.

Nei giorni scorsi, durante le operazioni di acquisto a terra e di imbarco di generi alimentari, acqua ed attrezzature per la traversata di ritorno, in città si era sparsa la voce che la nave Praese avrebbe presto salpato per fare ritorno in Italia trasportando un importante passeggero, generando tristezza e sconforto tra i popolani che si erano abituati all'ottimo pesce dei marinai.

Si diceva in giro che il passeggero del Bifronte avrebbe dovuto essere "nientepopodimenoche" il Generale Garibaldi, l'eroe della Guerra di Indipendenza Uruguaiana, in rientro in Italia a fare la rivoluzione e liberarla dal giogo straniero.

Il mito del rientro in Italia del liberatore circolava d'altra parte da tempo anche in Italia, da prima della partenza del Velocifero da Pra'. In effetti, tutti questi misteri degli armatori, le armi trasportate, i cambi di nome e le parole d'ordine scelte, tutte riferite all'unità d'Italia fecero sorgere qualche sospetto a bordo, ma quell'uomo, Domenico Raimondo, anche se rassomigliante in modo impressionante all'eroe Nizzardo, non poteva assolutamente essere lui.

Non poteva essere lui.

La vista del Raimondo, pertanto, pur enigmatica, tranquillizzò non poco il Capitano, che temeva di trovarsi veramente a bordo Garibaldi con i suoi Legionari Italiani, con quel po po di pandemonio che ne sarebbe derivato per lui e per la sua nave, già così provati nel viaggio di andata.

"Pacialan, comincia a mettere al vento tela e ad abbattere!"

"Domenico, si torna a casa ! Traccia la rotta per Prata Veituriorum, 44° 25' 46" Latitudine Nord, 8° 47' 18" Longitudine Est".

La voce di Furia era improvvisamente tornata ad essere gagliarda e pimpante, felice di poter finalmente rivolgere la prora verso casa e tornare nel suo ambiente naturale: l'immensità del mare.

Josephine guardava trasognata il suo Domenico dare ordini ed indicazioni all'equipaggio, muovendosi su e giù per la coperta, per i preparativi alla partenza, e non perdeva un solo movimento, parola o espressione facciale del suo eroe, il cui sguardo, come attratto da un invisibile magnete, spesso si ritrovava ad essere soggiogato dai meravigliosi occhi della Contessina ed in essi si perdeva gioioso. Era amore,....un grande amore.

All'ordine del Capitano tutta la coperta e l'alberatura si animò improvvisamente, i marinai erano tutti all'opera per sbrogliare vele, cazzare scotte e drizze, salpare l'ancora, che fece sputare sangue anche i più robusti all'argano, in quanto la lunga sosta in rada la aveva fatta affondare in profondità nel fango duro e vischioso del fondale.

Il "Bifronte" uscì veloce dalla baia di Montevideo con una buona brezza, anche se il tempo era perturbato, e verso sera transitava tra la Costa di Maldonado e l' Isola di Lobos, la mattina dopo si vedeva appena la sommità della Sierra de Las Animas, che dopo poco scomparve. Alla vista di quanti a bordo si offrivano solo gli immensi spazi dell'Oceano Atlantico.

La nave cominciava a ritrovarsi nel proprio ambiente naturale e, come una creatura vivente, sembrava gioire nel protendersi sulle onde, silenziosa ma inarrestabile, fremeva come un purosangue impegnato a divorare la pista, il sale degli spruzzi si materializzava sui bordi e sui quartieri prodieri.

Al largo di Capo Pedras, nel frattempo, un losco figuro saliva a bordo della Draken, ferma alla fonda, e chiedeva del Comandante. Era sporco, lacerato ed aveva una profonda cicatrice sulla guancia sinistra. Il suo pseudonimo era "Raton", nessuno conosceva il suo vero nome.

Con grande sorpresa del Nostromo, che stava per ributtarlo a mare, Raton venne ricevuto immediatamente dal Comandante, che, evidentemente, lo stava aspettando.

I due confabularono per circa un quarto d'ora nella cabina del comandante. Poi l'Uruguayo uscì, e senza dir parola e guardando in basso scese sulla sua lancia, sozza e male in arnese, e prese a remare verso la riva.

Legata sotto il carabottino di prora, c'era ora una borsa di cuoio di buona fattura, piena e pesante.

Come la barca toccò la dura spiaggia di Capo Pedras, l'uomo scese e la legò ad una logora trave in legno piantata sul fondo e che emergeva dalle acque, profonde non più di mezzo metro, prese la borsa e cominciò a camminare nell'acqua bassa, che pareva un acquitrino, verso la riva. La camminata era lenta, stanca e strascicata. Arrivato a riva si voltò svogliatamente indietro a guardare il mare: la Draken stava facendo vela verso il mare aperto, e la gemella Skorpion aveva appena salpato l'ancora e la stava seguendo da vicino.

L'uomo sogghignò diabolicamente, e riprese a camminare. Sulla sua lancia, sul fondo, si era dimenticato di prendere un mazzuolo, uno scalpello, ed una sega.

“Furia, prendi il cannocchiale e guarda,...questa volta siamo proprio nei guai !”

La voce di Domenico era stentata e preoccupata come De Andreis non la aveva mai sentita, neanche quando si erano trovati a fronteggiare le peggiori tempeste e neanche quella, volta che insieme, con il brigantino Nostra Signora del Boschetto, naufragarono sugli scali di Tariffa.

Furia prese il cannocchiale, lo diresse nella direzione indicatagli dal Primo, verso poppa, e guardò.

Nel circolo del cannocchiale, all'orizzonte, molto lontano, comparvero due velieri,.....neri,...neri...erano proprio neri, non poteva essere un'illusione ottica, e stavano navigando sulla stessa rotta del “Bifronte”.

Furia stette in silenzio per un istante, meditando, pensando, ripensando a velocità supersonica.

Poi, con un sospiro, rispose: “Sì, Domme, questa volta si mette proprio male”

Andiamo in cabina e parliamone, non voglio che l'equipaggio si preoccupi o si innervosisca. Qualcosa troveremo da fare per uscire da questa situazione.

Ma le pie intenzioni del Capitano vennero subito frantumate da un urlo di terrore lanciato da Cicco, che si trovava a sostituire momentaneamente Binello al timone.

“Non governiamo più,.....aiuto Capitano”

“Cosa diavolo succede,...Cicco, sei diventato matto ?”

“Comandante, la ruota è bloccata, ...il timone non risponde,...stiamo girando in tondo”.

“Pe tutte e moneghe de San Pê” (53)

Il Capitano de Andreis aveva un vasto repertorio di colorite imprecazioni di derivazione ligur-praese-marinaresca, ma questa, i suoi marinai, non la avevano mai sentita, segno che la tensione ed il disappunto del loro Capitano era veramente alta.

Giorgio De Andreis si lanciò con balzo felino a poppa, si sporse oltre la battagliola, e capì subito tutto: il timone si era staccato dalla sua sede e si era bloccato in posizione leggermente a dritta. Il bastimento stava pertanto leggermente ma inesorabilmente accostando a dritta.

De Andreis come folgorato capì subito che la nave si stava mettendo in condizione di grave pericolo, il vento era fresco e potente, e senza contromisure la velatura sarebbe presto andata a collo, sollecitando pesantemente l'alberatura, con il rischio di disalberare,...bisognava muoversi,... e subito !

Anche Domenico, che aveva seguito il Capitano, fece la stessa deduzione, e, muovendosi in completo sincronismo con Giorgio, corse subito a dare gli ordini all'equipaggio per ridurre subito la velatura.

Le vele quadre vennero rapidamente imbrogliate lasciando a riva solo le vele di taglio, cioè i fiocchi, gli stragli, la randa e la controranda che consentivano di procedere con una andatura ancora accettabile ma con maggior facilità di manovra e di rapido cambiamento di mure, cose ora assolutamente necessarie vista la rotta circolare assunta dal brigantino con il timone bloccato.

53) Pe tutte e moneghe de San Pê: in Genovese, “Per tutte le monache di San Pietro”, antico monastero Cistercense in Pra’.

“Giorgio, siamo finiti. Così saremo raggiunti in un paio d’ore da quei maledetti”.

“Domme, stai calmo, non è detta l’ultima parola”.

Il Capitano De Andreis era veramente un uomo eccezionale, speciale. A volte si incupiva, si arrabbiava, si impermalosiva, si inalberava per futili motivi e banalità, a causa del suo carattere focoso ed impulsivo.

Ma quando le cose si facevano veramente serie e difficili, si trasformava in una “macchina decisionale”, calmo, freddo, sicuro, deciso, punto di riferimento e vero leader per chi gli stava attorno, ed a cui infondeva fiducia e tranquillità anche nelle situazioni più disperate.

Giorgio De Andreis navigava senza infamia e senza lode nella vita di tutti i giorni, a disagio nei salotti bene della borghesia e nelle banalità della vita normale, ma emergeva come un vero eroe classico nelle difficoltà.

“Chiama subito Pietrin, è l’unico che ci può salvare”.

Pietrin giunse subito in coperta e scambiò qualche parola con Giorgio, che a nessuno fu dato di sentire, poi annuì con il capo, chiamò Cicco, il suo “boccia” e gli diede rapide istruzioni sugli attrezzi che gli servivano e che il mozzo trovò nelle cale e portò subito a poppa.

Poi, imbracato a dovere, si calò giù dallo specchio di poppa, e raggiunse la pala del timone.

La femminella (54) che si trovava montata sul timone poco sopra il pelo dell'acqua era stata divelta e si era incastrata tra la pala ed il dritto di poppa, provocando così il bloccaggio del timone. Tutta la zona circostante presentava segni di scalpellate e colpi. La femminella doveva essere stata allentata, danneggiata ma lasciata in posto, garantendo un certo periodo di funzionamento, poi, compromessa come era e sotto gli sforzi della timoneria in mare aperto, aveva ceduto. Non c'erano dubbi : era sabotaggio !. Pietrin risalì in coperta sconcertato ed informò Furia sul tipo ed entità del danno, ansimante dalla fatica,....gli anni cominciavano a pesare. Nel frattempo le due navi nere si avvicinavano a vista d'occhio, implacabilmente.

“Giorgio, metti la nave alla panna, così io blocco il timone in posizione centrale. Poi possiamo fare vela per rotta e, in navigazione, potrò tentare di rimontare la femminella e ri-mettere alla via il timone. Non c'è altra scelta”.

“Sì, Pietro, hai ragione, altra scelta non c'è. Ma sai anche bene che rischierai la pelle là appeso, il mare sta ingrossando...”

“Sì, lo so, Giorgio. Ma non mi posso tirare indietro. Sono l'unico a bordo in grado di riparare il timone, e lo devo fare,....vada come vada”.

“Va bene, Pietro,ma, mi raccomando, stai attento, bada a te”.

“Andrà tutto bene, ma se non fosse così, veglia sulla mia povera mamma e su mia sorella, e fa avere loro la mia paga e il premio degli Armatori, così potranno continuare a mantenersi anche senza di me”.

“Ora non dire stupidaggini, Pietro, vada, e buona fortuna”.

54) Femminella: parte in ferro battuto, di forma anulare, che si innesta sull'agugliotto e con esso forma una cerniera che sostiene il timone e gli permette di ruotare.

Pietrin era un uomo basso di statura, robusto ed estremamente agile, era dotato di una forza straordinaria, specie nelle braccia e nelle mani. I lunghi anni trascorsi sulla spiaggia di Pra' a costruire bastimenti ne avevano reso la pelle abbronzata, coriacea e tenace come il cuoio.

Come il Bifronte perse l'abbrivio e si arrestò, immobile, nel mare, Pietrin si calò con una fune con grande agilità dallo specchio di poppa, raggiunse il timone e prese a lavorare incessantemente, utilizzando gli attrezzi che Cicco gli passava di volta in volta calandoli dentro un bugliolo.

Prima, con mazzuolo e scalpello, liberò la femminella incattivita e la passò in coperta, poi, dopo aver riportato il timone in centro con un palanchino, aiutato da Binello che forzava la ruota, prese ad infilare dei grossi cunei in legno tra timone e dritto di poppa, con gran colpi di mazza che risuonavano fragorosi in tutta la nave.

Il sudore grondava copioso dalla sua fronte per il terribile sforzo di menare gran colpi con una mazza in ferro da 20 chili mantenendosi contemporaneamente in equilibrio appeso e strozzato da una imbracatura di corda che gli escoriava la pelle, puntellato con i piedi contro il fasciame.

Mentre il Maestro d'ascia era impegnato a lavorare così alacrememente, in coperta il tempo, scandito dai colpi di mazza, sembrava non passare mai, con le sagome scure e minacciose delle navi inseguitrici che si avvicinavano sempre di più, inesorabilmente.

Alfine, Pietrin lanciò un urlo animalesco, segnale che si poteva mettere alla vela, e la nave a poco a poco, le vele riportate a riva ed aggiustate, riprese a muoversi, più veloce, sempre più veloce, fino a raggiungere i dodici nodi.

Il mare scorreva rapido sotto a Pietro, ancora avvinghiato là sotto, sferzato di tanto in tanto da onde fredde ed invadenti.

Ora cominciava la parte più difficile del suo lavoro: rimontare la femminella per consentire la manovra del timone e la condotta della nave in salvo.

In coperta vi era un gran fermento, con tutto l'equipaggio attento a seguire accuratamente e millimetricamente gli ordini impartiti dal Capitano De Andreis, si trattava di condurre una nave di quasi quaranta metri, di svariate centinaia di tonnellate, con il timone bloccato al centro, in una rotta rettilinea, solo attraverso la regolazione fine delle vele, ora cazzandone qualcuna, ora lascandone qualcuna, ora ammainandone, ora issandone. In questa situazione l'enorme esperienza di Giorgio De Andreis era quello che ci voleva, lui era l'unico che poteva cavare il Bifronte da quell'impiccio.

Domme guardava preoccupato giù dallo specchio, insieme a Cicco, suo inseparabile ed instancabile compagno di tante notti trascorse al largo di Pra' a pescare le acciughe con la lampara.

Spesso, mentre si trovavano da soli, sul "chiaro" (55), al largo, di notte, ad aspettare che il pesce si addensasse sotto la barca, attirato dalla brillante luce a gas, facevano a gara a chi riusciva a catturare con la fiocina il pesce più grosso che faceva capolino e si avvicinava vicino alla barca, abbacinato ed ammaliato dalla luce.

55) Chiaro: gozzo ligure che porta a bordo una potente luce per attirare il pesce azzurro e farlo poi circolare dalla rete della barcaccia da pesca.

Solitamente di trattava di "Pampani", specie di cernie che solevano nuotare poco sotto la superficie dell'acqua e, nelle giornate assolate dell'estate, spesso si fermavano a riposare sotto tronchi, relitti o altri galleggianti, per godere dell'ombra.

I pesci infiocinati fornivano un'ottima integrazione alla povera dieta dei pescatori Praesi, ed erano accolti con grande gioia dalle massaie in cucina.

Nelle calme notti d'estate il mare era piatto, e la potente luce della lampara penetrava nelle acque blu e profonde, accendendole, e facendo sfavillare le acciughe che stavano giù in basso, argento vivo in perenne movimento.

Tutto ciò passava nella testa di Domenico come in un film mentre, pensieroso, vigilava sul duro lavoro che Pietrin stava compiendo laggiù, sul pelo dell'acqua.

L'impareggiabile maestro d'ascia era riuscito a creare delle nuove imposte per la femminella, un poco più in alto della posizione originaria ed in cui il legno del dritto era ormai danneggiato e necessitava ingenti riparazioni che potevano essere condotte solo con la dovuta calma in un cantiere.

Era ormai riuscito a completare questa opera preliminare quando, sventuratamente, la nave incontrò un'onda più grande e bizzosa delle altre e prese a rollare decisamente.

Fu un attimo, Pietrin scivolò, ed il suo piede sinistro, scalzo, precipitò pesantemente sulla punta dell'agugliotto, che lo trafisse.

Con un ruggito bestiale egli raccolse tutte le forse e riuscì a ritirare il piede, dalla cui ferita, però, fuoriusciva copioso il sangue a fiotti.

L'uomo si strappò una manica della camicia, se la avvolse attorno al piede e riprese a lavorare come niente fosse, il volto sfigurato da una smorfia di dolore, i denti stretti e digrignati, gli occhi ardenti e fissi sul timone.

“Pietrin, lascia perdere, ti tiriamo su” urlò Domme come si rese conto della situazione.

“No, lascia stare. Ce la faccio, ce la faccio, il timone sarà aggiustato”. E riprese a lavorare, menando mazzate ancora più forti e frequenti di prima.

La femminella riprese il suo posto, e venne assicurata al dritto di poppa con pesanti chiodi a sezione quadra che, ad uno ad uno, il mozzo calava legati ad un lenzino. (56)

Il lavoro era completato ! Era quasi un miracolo, ma ora il timone poteva riprendere a funzionare !

“Binello, prova a girare la ruota, presto !”

“Va bene Pietrin”

La grande ruota del timone venne azionata, lentamente, in un senso e nell'altro, e la pala, docile, ne seguì gli ordini, muovendosi alternativamente a destra e a sinistra.

“Grande Pietrin, ora ti tiriamo su”.

I bozzelli cigolavano dallo sforzo mentre i due robusti marinai, Berto e Tino, tiravano la fune che, come un cordone ombelicale, assicurava il piccolo, grande, Maestro d'Ascia alla sua nave.

Ma il grande libro nero del destino, quel giorno, aveva in serbo ben altri programmi, ...la sabbia era ormai quasi tutta defluita dalla clessidra della vita di Pietro Ferrari,

56) Lenzino: cordicella poco più grande di uno spago.

Un'onda un po' più grande delle altre investì la prora del Bifronte, provocandone un forte movimento di beccheggio, la poppa si alzò repentinamente dall'acqua e, dopo pochi istanti, vi sprofondò nuovamente.

Il povero Pietro venne sbatacchiato su e giù a mezz'aria, trattenuto dalla cima che ondeggiava come un elastico, ...prese qualche botta contro il fasciame e la pala del timone, ma niente di serio.

Ma nel momento in cui la cima si rimetteva in tensione, essa andò sciaguratamente a toccare la lama dell'ascia che Pietro aveva lasciato in opera a disposizione per completare il lavoro, il manico infilato tra timone e dritto di poppa.

L'ascia di un Maestro d'Ascia non è un'ascia qualunque. Ha la forma di una zappa, con un tagliente diritto ed affilatissimo. Con tale attrezzo gli antichi costruttori navali erano in grado di conferire forme complesse con precisioni millimetriche ai componenti di una nave quali le ordinate, i madieri, i corsi di fasciame, i braccioli, le ruote di prora, e tanti altri.

Una delle prove di destrezza dei Maestri d'Ascia che ne decretava la consacrazione era l'affilare le matite da carpentiere proprio con l'ausilio delle loro asce, tenendole ferme a terra con un piede.

La lama di Pietro, come ogni tagliente di Maestro d'Ascia che si rispetti, era stata forgiata e molata, poi affilata prima con pietra ad acqua e poi con pietra ad olio, e tagliava come un rasoio.

Come la cima di canapa si tese con forza su di essa, la lama affondò con facilità recidendo legnolo su legnolo, (57) tagliandola di netto.

57) Legnolo: elemento di corda intrecciata e ritorta che compone, insieme ad altri, una fune più grande.

Pietro non ebbe neanche il tempo di dire una parola e si trovò proiettato nel mare scuro dell'imbrunire, che lo inghiottì e lo fece sparire alla vista.

"Nooooooooooooooooo!!!!"

L'urlo disperato di Domenico tagliò il silenzio.

Domenico era cresciuto con Pietrin. Ne aveva appreso le arti marinaresche facendogli da garzone volontario e non stipendiato nello scaletto.

La modesta casetta in legno, tipica dei pescatori di Prà ed utilizzata per riporvi remi, reti ed attrezzature, di proprietà della sua famiglia, la famiglia Bignone, era affiancata allo scaletto Ferrari da tempo immemore, e lui si recava spesso a far visita a quell'uomo semplice, ingenuo, tenace, geniale, fuori dal tempo.

I consigli di Pietrin erano di inestimabile valore per i pescatori che così potevano provvedere in proprio alle riparazioni delle loro barche senza affrontare le spese di un cantiere che non si potevano permettere.

Una volta Domenico era stato accomunato a Pietrin nello scampato pericolo da una tromba d'aria.

Era un pomeriggio di un giorno di fine Settembre, e i due si trovavano, soli, nel Cantiere Ferrari, intenti a sostituire una stamanea (58) di un gozzo quando una grossa tromba d'aria si formò al largo e prese a dirigere rapidamente verso la spiaggia.

I due, occupati a segare un grosso tronco di quercia, si accorsero della tromba d'aria, della "coa", solo quando stava già uscendo dal mare ed avanzando sulla spiaggia, decisa, verso il cantiere.

58) Stamanaea: ordinata, componente dell'ossatura di una nave, in Genovese.

Cosa fare ?

Non c'era più tempo per scappare, pena l'essere presi dal vortice e trascinati in aria, bisognava fare subito qualcosa,....cosa ?

In quell'attimo, l'esperienza millenaria ereditata dagli antenati indusse Pietrin, in modo inconscio ed irrefrenabile, a fare la cosa giusta: corse nella casetta del cantiere, barricò porte e finestre, e trascinò Domenico nel seminterrato ove erano riposti gli attrezzi.

La tromba d'aria piombò sul cantiere centrandolo in pieno, ghermendo e trascinando con se verso traiettorie impazzite ogni cosa presente nel cantiere, non assicurata e su cui l'aria ruggente potesse far presa.

Un leudo di 50 piedi, pesante una ventina di tonnellate, fu spostato come un fuscello e lasciato capovolto sulla spiaggia, un paio di gozzi sfracellati contro il muro di cinta, attrezzi, travi, tavole, ed ogni altro oggetto proiettati tutto intorno come schegge di granata.

Nel seminterrato, fondazione della casetta del cantiere, Pietro e Domenico si buttarono a terra sotto un tavolone da lavoro, temendo ormai di essere perduti.....dall'esterno proveniva un rumore assordante, come il ruggito di un mostro primordiale, e colpi, botte, schianti...

Poi, il silenzio.

Quando i due trovarono il coraggio di uscire fuori, del centenario Cantiere Ferrari non era rimasto altro che la casetta. Tutto, imbarcazioni, legname, attrezzature,...tutto, era stato polverizzato e disperso in un raggio di cinquecento metri. Le case che fronteggiavano la spiaggia portavano, sui loro prospetti esposti a Sud, i segni degli impatti con i detriti proiettati dalla tromba d'aria.

Quella tromba d'aria, con i danni arrecati, decretò la fine del cantiere, e da allora Pietro potè solo tirare a campare facendo lavoretti e "tappulli" (59) in giro per i cantieri della Liguria.

E tutto ciò che fece di buono ai suoi compaesani non venne ricambiato proprio nel momento in cui lui ne aveva più di bisogno; ricevette tante pacche sulle spalle, ma niente di più.

Tutto ciò passò nella mente di Domenico in quel breve attimo.

Lui e Giorgio si guardarono fissi negli occhi, tristi, ben sapendo che per Pietrin non c'era purtroppo più niente da fare, sull'Oceano stava calando l'oscurità, il Bifronte stava viaggiando a più di 10 nodi, e non c'era più alcuna speranza di poter ritrovare Pietro, senza contare che una eventuale manovra di ricerca uomo in mare li avrebbe inesorabilmente consegnati alla mercè degli inseguitori.

Bisognava farsene una ragione e continuare per rotta.

L'equipaggio era accorso tutto in coperta, ed ora era ammutolito di fronte all'irreparabile.

La Contessa Josephine prese allora l'iniziativa, recitando una preghiera in latino ed un salmo funebre in suffragio dell'anima di Pietro Ferrari, grande, mitico, impareggiabile, eroico, maestro d'ascia di Pra'.

A lui tutti loro dovevano la vita.

Non lo avrebbero dimenticato.

Pietrin Ferrari non era vissuto invano.

59) Tappulli: lavoretti di poco conto, improntati al risparmio.

Il Bifronte scivolava elegante e silenzioso su un mare di pece, in una notte nera e senza luna.

Solo la schiuma generata dalle acque tagliate dalla prora forniva un minimo di luminosità.

A bordo, per ordine del Capitano, erano stati spenti tutti i lumi per cercare di sfuggire alla vista della Draken e della Skorpion, le misteriose navi inseguatrici.

Il timone era ora perfettamente funzionante e, grazie a Pietrin, stava conducendo la nave sicura sulla propria rotta, macinando miglia su miglia in una instancabile cavalcata solitaria.

Anche le navi nere avevano spento ogni luce a bordo, per meglio scorgere eventuali luci provenienti dal Bifronte e localizzarlo, e perciò, nonostante il Capitano si stropiciasse gli occhi guardando fisso a poppa, non era possibile vedere altro che un manto nero. Anche le stelle erano scappate, offuscate da una cappa di nuvole scure che non lasciavano filtrare neanche il più flebile raggio lunare. Gli abissi degli inferi non avrebbero potuto essere più bui di quella notte.

“Domme, vai a riposare, avrò bisogno di gente fresca,..domani...”

L’invito di Giorgio de Andreis era bonario e comprensivo, sapeva quanto Domenico fosse affezionato a Pietrin, ed anche lui del resto lo era, e pativa nel vedere un uomo forte come il suo Primo Ufficiale affranto ed annichilito dal dolore.

“Non ce la faccio, Giorgio, continuo a rivedere Pietro inghiottito dagli abissi,...scusami,...non ce la faccio”

E se ne andò ciondolante e svuotato da ogni forza sia fisica sia mentale ad accovacciarsi sulle draglie dell’albero di bompresso. Sospeso sopra il mare, guardava l’acqua scorrere vorticosamente sotto di se e dal suo fluire fu come ipnotizzato, e si assopì.

Grande è nostra Madre Natura, ella riesce a prendere le decisioni giuste per noi quando noi non siamo più in grado di farlo, facendoci scivolare nel sonno ogniqualvolta le difficoltà della vita e la tensione ci portano ai limiti della resistenza dei nostri umani fisici.

Così fu, e Domenico crollò in un sonno profondo e ristoratore in cui, in sogno, rivisse i momenti più belli trascorsi con Pietro, abbagliati dal sole di Luglio, sulla spiaggia, a lavorare duro il legno ma senza mai perdere il senso del fatalismo e dell'umorismo.

L'alba del nuovo giorno vide tre splendidi alcioni in corsa sfrenata sull'oceano: avanti di qualche miglio il Bifronte, dietro, quasi affiancati, i due mastini neri, Dragon e Skorpion.

Ad un certo punto le due navi si divisero, prendendo due rotte leggermente divergenti. Era chiaro che stavano cercando di prendere in Bifronte in mezzo, serrandolo come in una tenaglia, facendo conto sulla loro maggior velocità, seppur di poco, e mettendosi in posizioni più opportune, forse, per meglio fare fuoco. Il misterioso passeggero rimaneva sempre chiuso nella sua cabina, senza neanche uscire per consumare i pasti che gli venivano portati di volta in volta dal mozzo.

L'equipaggio era irrequieto.

Pareva ora evidente che le due navi nere non erano certo interessate al Bifronte di per se stesso, né al suo carico, che non era più a bordo, né tantomeno al suo equipaggio, bensì al signor Domenico Raimondo.

“Ma chi sarà mai questo tipo del Raimondo, Checco”.

“Non lo so, Xelle, ma di sicuro ci porterà un sacco di guai, quelli là è lui che vogliono,....meglio faremmo a buttarlo a mare con un bel gavittello rosso al collo, così che lo possano avvistare facilmente e lasciarci in pace”

“Begli eroi che siete, lasciare un poveruomo nelle mani dei masnadieri. Non avete vergogna ? E poi, francamente, a questo punto neanche se portassimo a bordo l’animaccia nera di un diavolo la darei vinta a quei maledetti là dietro,..è colpa loro se abbiamo perso Pietro,e...la dovranno pagare,...si, la dovranno pagare cara”
“Ha ragione, Capitano,...la pagheranno cara !”.

“Domenico, cosa faremo adesso, ho tanta paura” gli occhioni di Josephine erano sgranati nel captare le prime luci del mattino.
“Non ti preoccupare, mio amore, mio tesoro, ce la caveremo, Giorgio De Andreis ne sa una più del diavolo e ci tirerà fuori da questo pasticcio, sono sicuro, ma ho dei brutti presentimenti,...non so per cosa nè perché, ma il mio cuore è come stretto da una morsa”.

A giorno inoltrato, comparve un banco di nubi basse, molto basse, che rasentavano il pelo del mare con la loro coltre di foschia.

Il Bifronte vi entrò dentro e sparì alla vista degli inseguitori.

Dopo qualche ora il cielo non accennava a rasserenare, e la visibilità continuava a non superare le poche centinaia di metri. In quella situazione era ben vero che era difficile essere visti, ma altrettanto era vero che si sarebbero potuti scorgere gli inseguitori solo qualora si fossero trovati molto, ma molto, vicini, quindi con ben poche possibilità di mettere in atto manovre preventive e diversive.

Giorgio De Andreis ne era ben conscio e vagava irrequieto in coperta quando si ricordò dei cannoni e delle armi trattenute a bordo ed ebbe un’idea.

“Domme, ormai è inutile tenere segreti con l’equipaggio. Vai sottocoperta con il Nostromo ed il mozzo, togliete i sigilli e portate in coperta cannoni, moschetti e munizionamenti”.

“Subito, Furia”. Domenico non ne poteva più di stare inattivo in quell’atmosfera plumbea e tesa, e non aspettava altro che menare le mani e fare qualcosa.

Nelle casse c'erano quattro cannoni ed una ventina di moschetti, tutte armi nuove, di prima qualità, fabbricati dai maestri armaioli Bresciani.

Pacialan e Checco, il resto dello stato maggiore della nave, non si stupirono più di tanto nel vedere Domme issare in coperta trionfante le armi, sia loro sia il resto dell'equipaggio aveva ben immaginato fin dall'inizio cosa dovessero contenere le casse imbarcate a Varigotti, nessuno sano di mente avrebbe fatto navigare una nave attraverso l'oceano per portare solo una piccola frazione della sua portata, a meno che non si trattasse di una carico importante ed assai prezioso.....quindi, o denari o...armi.

Come detto, il Velocifero era stato costruito su piani di costruzione derivati da unità militari, ed era provvisto di portelli, sulle murate, simili a quelli per le bocche da fuoco di corvette e fregate.

Non fu pertanto difficile sistemare i cannoni, due per lato, a centro nave, debitamente rizzati ed attrezzati per le operazioni balistiche. Xelle, il Nostromo, in gioventù era stato imbarcato come marinaio su una fregata della Marina da guerra Borbonica, ed aveva acquisito una certa esperienza in cannoni ed armi navali, era stato pertanto promosso subito sul campo....Capo Cannoniere.

A bordo vi erano inoltre sei marinai che avevano prestato servizio per qualche mese nella guarnigione nel "Castelluccio", una piccola fortificazione costruita su uno spuntone roccioso a picco sul mare, sulla costa al confine tra Pra' e Pegli, e che costituiva baluardo di difesa della borgata, e la aveva tempo addietro più volte salvata dagli attacchi e dalle scorrerie dei pirati barbareschi.

Ecco pertanto il Velocifero dotato di un gruppo di ...fucilieri di Marina.

Erano ormai due giorni che si navigava nella foschia, e le navi nere erano quasi un cupo ricordo.

L'equipaggio passava le giornate svolgendo piccoli lavori di manutenzione alle attrezzature di bordo, rammendava vestiti ed incerata logori dall'uso, riposava il corpo e la mente in cuccetta o nel locale equipaggio a giocare a carte, o alla "zardoa". Alla sera qualcuno si recava dalla Contessa per ascoltare qualche brano suonato alla spinetta.

Il Velocifero, ora per necessità Bifronte, era un brigantino che poteva essere condotto, in normali condizioni di tempo buono, con venti costanti, con pochissimi membri di equipaggio sul ponte, in pratica bastavano un ufficiale, il timoniere ed un marinaio.

Quel pomeriggio si navigava con un buon vento portante e costante di circa dieci nodi, e di guardia c'erano solo Domenico, Binello e "Baciccia".

Erano circa le due del pomeriggio quando a Binello parve di scorgere un'ombra scura tra la foschia, poche centinaia di metri a dritta.

Fu solo un'impressione, quasi una sensazione.

Guardò bene a lungo in quella direzione ma non scorse nulla.

La nave era silenziosa, solo lo sciacquio delle acque ed il leggero sibilo del vento tra le vele ed il sartiame rompeva il silenzio dell'oceano.

Non convinto, osservò ancora, ma non riuscì a vedere altro che la grigia distesa di nuvole e foschia.

“Domme, vieni qua, mi pare di aver visto qualcosa, laggiù a dritta,...vedi,...più o meno laggiù”

Binello tese il braccio ad indicare un punto indefinito nell’oceano. Non si vedeva niente.

“Sarà stata un’impressione”. Mentre pronunciava queste parole e girava nuovamente il capo verso la prora per seguire la rotta, con la coda dell’occhi ebbe la stessa impressione di pochi minuti prima,...rigirò la testa a dritta e...la vide!”

“Nave a dritta!”

Una sagoma nera, imponente, stava uscendo dalla foschia per mostrarsi in tutta la sua grandezza. Era vicinissima, forse a duecento metri, aveva una polena a forma di scorpione,era sicuramente la Skorpion.

“Baci, presto, vai a chiamare il comandante, e sbranda tutti gli uomini e portali in coperta”.

Domenico, con una intuizione rapidissima si era già catapultato ad aprire i portelli dei due cannoni e, muovendosi come un forsennato, ne stava già caricando uno.

“Maledetti,...maledetti, ora vi faccio vedere io come si sta al mondo,...assassini, andrete a far cibo per pesci,...maledetti !”, sussurrava tra se e se.

Il Capitano fu subito sul ponte con tutto l’equipaggio al seguito.

Nel frattempo, la nave era nuovamente sparita nella foschia.

“Ssssss”, “non ci hanno visti, è un miracolo”.

“Forse saranno tutti stanchi ed addormentati come noi e il marinaio di guardia sarà stato distratto”.

In effetti, la Skorpion, che ancora si intravedeva flebilmente, era immersa nel silenzio, le vele perfettamente a segno, stabile sulla rotta e veloce, tutta nera com'era sembrava una nave fantasma. "Sarà l'Olandese Volante. E' venuto a prenderci e a trascinarci negli abissi,..oh mamma!"

"Silenzio, Baciccia, o ti taglio la lingua, e voi,..ai cannoni,..e voi altri caricate i moschetti e tenete sotto mira quella barcaccia, per Papà Lucerna!" (60)

I secchi ordini di De Andreis zittirono l'equipaggio e lo fecero scattare ai propri posti.

"Domme, questi sono dei delinquenti, teniamoci pronti, io non voglio aggredirli, anzi, mi piacerebbe parlare con il loro capitano per capire che intenzioni hanno, ma se fanno il minimo gesto ostile sparagli subito con i cannoni caricati con palle a catena. Disalberiamoli subito senza fargli troppo la bua e filiamo via, non ne posso più di questa storia."

"Già fatto, Giorgio, i due cannoni sono già caricati con due palle collegate con una bella e robusta catenaccia, i portelloni sono aperti e i fuochi pronti in coperta per appicciare. Come fanno un solo movimento sbagliato li spazzo via, nel nome di Pietro Ferrari".

"Bene, Domme, e ora aspettiamo, sono sicuro che non ci hanno ancora visti". E, mi raccomando, tieni il mozzo, che ci vede bene come un gatto, di vedetta a prora,..non dimentichiamo che le navi che ci inseguono sono due!".

60) Papà Lucerna: figura leggendaria tra i marinai Liguri dell'Ottocento. Si narra comandò una nave immensa che appare e scompare sui mari, emanando un influsso benigno che accompagna su rotte sicure la nave che incontra.

“Potremmo anche virare a sinistra e dileguarci nella nebbia, ma questi mastini non ci molleranno comunque, e non possiamo perdere un’occasione favorevole come questa”.

La silente attesa durò poco più di cinque minuti, che parvero un’eternità. Poi un refolo di vento dispettoso e proveniente da sinistra spazzò via una cinquantina di metri di foschia al traverso ed eccola, la nave nera, apparire completamente. Allora furono avvistati. Improvvisamente la cupa e silente nave si animò di un frenetico movimento. Prima un grido gutturale, poi un tramestio sommesso, poi ordini secchi, gran movimento di marinai avanti e indietro sul ponte. Non c’era tempo da perdere.

“Domme, fai fuoco, presto” urlò Furia.

I due cannoni erano pronti al fuoco da tempo, ed una catena pendente congiungeva le due bocche da fuoco passando fuori bordo.

Il boato colse di sorpresa l’equipaggio della Skorpion, che non si aspettava di trovare la Bifronte così vicina, né tanto meno in assetto di guerra e pronta al fuoco con cannoni che non avrebbe neanche dovuto avere a bordo.

Le due pesanti palle di ferro uscirono sibilando dalle bocche da fuoco, gemellate dalla pesante catena, e si proiettarono verso la nave che procedeva affiancata e vicinissima, coprendo la distanza in una frazione di secondo. Poi, lo schianto contro l’albero maestro, centrato in pieno e divelto alla base che, tra botti e scricchiolii cominciò a cedere e ad abbattersi.

“Presto Domme, ricarica, prestoooo! Cartucce di polvere, compresse, e altre due palle incatenate,...mira al trinchetto !”
Furia aveva appena lanciato il secondo grido che Domenico corse ai pezzi e, aiutato da Xelle, Binello e Cicco, li arretrò, li caricò, li rimise in batteria e fece nuovamente fuoco.
Il fumo della seconda bordata si unì a quello, della prima, ormai vaporoso, rarefatto, e che permeava tutta la coperta del Bifronte andandosi a sommare alla caligine ed alla bruma marina, conferendo alla scena un vago aspetto spettrale.
Il secondo boato scosse la nave fino alla sua ossatura.
Anche l'albero di trinchetto della nave nera fremette ed ululò sotto l'impatto delle palle incatenate, e rovinò in coperta schiantandosi sul groviglio di pennoni, sezioni e frammenti d'albero, cavi, vele, bozzelli provocato dalla rovinosa caduta, pochi istanti prima, dell'albero maestro.
La Skorpion, così potente e temuta era ora ridotta ad un pontone fumante. Solo l'albero di mezzana rimaneva al suo posto, seppur avvinghiato ed intralciato dal sartiame divelto dell'albero maestro.
La nave nera non aveva neanche avuto il tempo di mettere in batteria i propri pezzi di artiglieria ed ora si trovava disalberata e sfilata ormai quasi completamente di poppa.
Impotente non poteva più fare uso di artiglierie e vedeva la Bifronte gagliardamente lasciarla a poppa sulla scia.
Urla gutturali e vagamente assomiglianti alla lingua tedesca, seppur attenuate dalla distanza e dai rumori e dagli schianti del bombardamento provenivano con toni minacciosi dalla Skorpion.

Fu allora che, quasi come il colpo di coda di uno scorpione velenoso calpestato da un ignaro viandante, dalla prora partì una nutrita salva di fucileria che spazzò la poppa del Bifronte, sfioracchiandogli le vele di mezzana ed intaccandone qua e là i legni.

“Domme, tutto a posto ?”

“Sì, Furia, per miracolo non hanno colpito nessuno a bordo. Solo qualche buco alle vele e qualche bozzello schiantato, non si è fatto male nessuno. Ormai siamo fuori dalla portata dei loro miserabili fucili”.

Le salve rabbiose di fucileria continuavano a susseguirsi, è vero, ma erano inutili, e le palle cadevano ora con innocui tonfi e spruzzi in acqua, ben lontane dalla poppa.

“Ricontrolla, Domenico, mi pare di aver sentito un urlo a bordo, quando hanno sparato”.

Quella richiesta di Furia indusse Domenico a pensare meglio, e gli vennero i brividi: Josephine era nella sua cabina a poppa....”

Corse a perdifiato sottocoperta, giù per le scale verso le cabine di poppa, veloce, sempre più veloce, per poco travolgendo il Talalin, che stava portando in coperta la controranda di rispetto per sostituire quella così accuratamente “ricamata” dalle palle nibelunghe.

Bussò alla porta della cabina di Josephine, che era chiusa dall'interno, chiamandola per nome. Nulla. Dentro era silenzio.

Disperato, bussò più forte, e ancora, e ancora, poi sfondò la porta ed entrò.

Nella semioscurità della cabina Josephine giaceva a terra. I vetri rotti. Una rosa rossa le marcava la candida camicia bianca ricamata.

Era sangue. Josephine era stata colpita !

“Josephine, Josephine, ...rispondimi, ti prego, ..rispondimi”.

“Domenico, Domenico,...oooohh!”

La dolce fanciulla pronunciò il suo nome flebilmente, con le ultime energie rimastegli, ...poi si accasciò esausta. Il cuore batteva ancora, ma aveva perso molto sangue.

La ferita si trovava nel torace, dalla parte del cuore.

Domenico le lacerò la camicetta sul punto della ferita e guardò meglio: la ferita si trovava sul fianco sinistro, sul costato, sotto l'ascella. La palla sembrava uscita dalla schiena e, infatti, Domenico la rinvenne, schiacciata, contro un vassoio di rame appeso alla parete.

Tamponò il sangue con un pezzo di lenzuolo, poi la depose sul letto e si sedette a fianco.

Anche in quelle condizioni, gravemente ferita, con la febbre,...moribonda, era semplicemente bellissima !

“Domme, cosa è successo?”

Il Capitano De Andreis entrò silenziosamente e cautamente nella cabina e raggiunse Domenico al capezzale di Josephine.

“Un disastro, Giorgio, Josephine è stata colpita, temo al cuore, e sta morendo. Poveri noi. E' la fine.”

“Domme, non è detta l'ultima parole. E poi io non sono un dottore, ma se fosse stata veramente colpita al cuore sarebbe già morta,...non credi ?”

“Hai ragione, ma, comunque, non durerà molto a bordo e senza le cure di un medico. E io sono qua senza poter fare niente. Ma ti rendi conto? La mia amata Josephine sta morendo e io sto qui con le mani in mano. Faccio schifo ! Non valgo una cicca !”.

“Adesso piantala, Domme, non è colpa tua se sei un marinaio e non un dottore. Prega Nostra Signora Assunta di Palmaro e pensiamo cosa fare per salvarle la vita.”

“Il problema è che siamo inseguiti da quei maledetti che vogliono farci la pelle, altrimenti potremmo accostare verso le isole del Capoverde, sbarcarla ed affidarla alle cure di un dottore della missione cattolica.

Ma non possiamo, perché se niente niente ci sorprendono alla fonda, anche per poco tempo, è la fine, e poi temo che siamo in balia di una rete di spie squinzagliate alle nostre calcagna chissà poi perché e chissà da chi, e al Capoverde potremmo essere attaccati anche da qualche altra nave che potrebbe trovarsi là ad aspettarci. Le navi che ci hanno inseguito, finora sono due, ma chi garantisce che non ce ne siano delle altre ?”

Continuò De Andreis.

“Beh, Giorgio, io non ho nessuna intenzione di stare con le mani in mano mentre la mia Josephine passa a miglior vita. Ti prego, dammi il gozzo grande, e proverò io a portarla in salvo, via da quei pazzi dei neri”.

“Domme, non dire stupidaggini, sai quante miglia ci sono da qui al Capoverde ?”

“Lo so, lo so bene, maledizione. Ma devo tentare.”

“E va bene. Sei sempre il solito matto. Prendi la Anna e vai”.

“E ricorda bene la posizione: 15° 06' 40" Nord, 23° 37' Ovest”.

La Anna era un grosso gozzo da pesca, lungo 30 palmi, snello e filante, la prora alla “Curnigiotta” (61), armato con vela latina e fiocco.

“Testa grossa e cû piccin, o l'è un gozzo da cammin !”. (62)

“Testa grossa e cû piccin, o l'è un gozzo da cammin !”.

Annui sorridendo Domenico.

61) Cornigiotto: in Genovese, “di Cornigliano”, gozzo dalla prora ricurva e che volge verso la poppa.

62) Testa grossa e cû piccin, o l'è un gussu da cammin: in Genovese, “testa (prora) grossa e sedere (poppa) piccino, è un gozzo veloce!

La nave nera, ormai ridotta ad un pontone fumante dai micidiali colpi del Bifronte era da tempo scomparsa a poppa.

Seguendo gli ordini concisi del Capitano, l'equipaggio portò la nave alla panna, e come fu perso l'abbrivio cominciò a calare in mare il gozzo. Sul pagliolo, in posizione centrale, era stata deposta la Contessa, coperta e imbottita per ripararla dal freddo della bruma di mare e fissata a prova di rollio.

Il viso era etereo e di un pallore impressionante, il corpo era immobile ed inanimato.

Domenico stava a poppa, sul banchetto.

Copiose lacrime gli rigavano le guance e si perdevano nella pioggerellina che aveva cominciato a scendere dal cielo bigio e che gli accarezzava il volto.

I bozzelli scricchiolavano sotto il peso dell'imbarcazione, ma in breve la chiglia toccò l'acqua, Domenico sganciò lesto i due bozzelli, uno a prora ed uno a poppa, scostò dal Bifronte con un remo e cominciò ad issare le vele.

Giorgio De Andreis osservava pensieroso la scena, vedendo il suo miglior amico intraprendere un'avventura assai pericolosa che avrebbe potuto fargli lasciare la pelle in mare.

Ma poi, pensando all'esperienza ed alle capacità marinaresche del suo Primo Ufficiale si rasserenò un poco e trovò il coraggio necessario ad impartire gli ordini per la ripresa della navigazione.

Il Bifronte riprese a poco a poco velocità e proseguì per rotta, la Anna anche aveva preso passo, la grande vela latina gonfia così come il piccolo fiocco portato con l'ausilio di un piccolo bompresso, e procedeva con una rotta divergente di circa 45 Gradi verso Dritta.

Domenico aveva già messo la prora nella direzione giusta ed il vento gli era favorevole. Questo rassicurò ulteriormente il Capitano che, stremato dagli eventi, lasciò il comando al Secondo, il mite "Pacialan", e scese in cabina a riposare.

La notte calò lesta sul mare deserto.
Nessuna luce era visibile sul mare oscuro.
Il Bifronte navigava comunque completamente oscurato, le vedette in continua guardia sul ponte per avvistare eventuali altre navi ed evitare abbordi.
Il misterioso passeggero Domenico Raimondo continuava a starsene rinchiuso nella sua cabina a consumare i pasti che gli venivano consegnati di tanto in tanto dal mozzo. Senza mai proferire parola, ringraziava a gesti e smorfie. Era evidente che il poveretto era sordomuto e la cosa aveva mosso a compassione l'equipaggio che, nonostante fosse evidente che era lui la causa verosimile di tanti guai, aveva cominciato ad affezionarglisi, avendo anche capito che si trattava quasi sicuramente di un Ligure, probabilmente originario di Chiavari o del suo entroterra.
Era anche semi-analfabeta, in quanto pareva incapace di comunicare anche per via scritta, ma era stato in grado di indicare la città di Chiavari, un giorno, al mozzo, sulla carta nautica, in un raro momento di comunicazione.
Il Raimondo raramente usciva dalla cabina, e lo faceva solo di notte, per prendere un po' d'aria, fumarsi un sigaro ed espletare i bisogni corporali. Nonostante l'apparente analfabetismo e sordomutismo i lineamenti erano signorili e gli occhi intelligenti ed attenti ad ogni cosa gli succedesse attorno.
Era come un alieno a bordo, ma al tempo stesso paradossalmente veniva istintivamente percepito come uno di Famiglia.
Nel frattempo, le rotte divergenti avevano portato alla completa sparizione all'orizzonte della piccola luce issata in testa d'albero da Domenico, che si trovava ora da solo alle prese con l'Oceano Atlantico.

Il Bifronte si risvegliò con un'alba straordinariamente bella, la luce sorgente a poco a poco rivelava un mare appena formato, di un blu intenso, striato di creste di spuma bianca. Il vento era rinforzato ed ora soffiava attorno ai 25 Nodi, costante, da Sud-Ovest.

Il brigantino aveva mantenuto la piena velatura ed ora cavalcava con impeto le onde, tagliandole agevolmente, e sollevando colonne di schiuma con i masconi ad ogni movimento di beccheggio.

Il cielo era azzurro, completamente sereno, non una nuvola lo striava.

Era una condizione molto buona per macinare miglia ed avvicinarsi alla destinazione, a Prata Veituriorum,...a casa.

Ma era anche una situazione di straordinaria visibilità, con cui veniva persa la materna protezione delle nuvole e delle brume che nascondevano dagli inseguitori.

Ed infatti, quando cominciava ad avvicinarsi il mezzogiorno e poche centinaia di miglia separavano dallo stretto di Gibilterra e dal rientro nelle familiari e bene-augurali acque del Mediterraneo, a poppa venne nuovamente avvistata una nave nera, involata di nero, che al cannocchiale mostrava una polena a forma di dragone,...era nuovamente la Draken,...che non mollava la presa.

“Maledetti, maledetti, maledetti. Che il mare se li prenda. Non mollano, non mollano, non mollano, accidenti”.

“Binello, prendi tu il timone. Becca ogni refolo, fai rendere le vele al massimo, non distrarti un attimo, non dobbiamo farci raggiungere”.

“Va bene Capitano, ce la metterò tutta e “semineremo” i crucchi”.

Cominciò così una vera prova di arti marinaresche e di navigazione a vela, con i due equipaggi che si sfidavano apertamente nella gara a chi riusciva a conferire alla propria nave quel quarto di nodo in più che avrebbe potuto far raggiungere o staccare l'altro.

Il Bifronte e la Draken erano di caratteristiche veliche e prestazioni nautiche pressoché uguali; forse la nave nera era più veloce con acque calme, ma con mare formato il bastimento Praese riusciva a prevalere, avvantaggiandosi delle forme più piene dello scafo e della maggior capacità di "portare" tela con venti forti.

La Draken era pertanto una nave da venti leggeri, il Bifronte una nave per situazioni meteo-marine più dure.

Sarebbe stata una bella ed appassionante regata, se non ci fosse stata in palio la vita dell'equipaggio Praese e della sua nave.

Ma qui non si scherzava, e la Draken pareva volesse vendicare i danni inflitti alla gemella Skorpion, saldando definitivamente il conto di questa spietata caccia in mare.

Il mare nel frattempo continuava ad incresparsi, sferzato dal vento che ormai sfiorava i trenta nodi, e le strisce candide di schiuma si allargavano sempre più.

Il vento spazzando le onde nebulizzava la schiuma e la portava via con se, creando una nebbiolina salata che ora permeava le navi, le vele, i cavi, gli uomini a bordo, ...tutto.

La Draken aveva guadagnato parecchio, ma si trovava ora inchiodata solo ad una decina di metri dal Bifronte senza però riuscire ad avvicinarsi di più, neanche di una sola braccia.

Il bompresso della nave nera, come un gigantesco pungiglione, fendeva l'aria a poppa della nave Ligure seguendo traiettorie impazzite ed imprevedibili, dettate dal moto ondoso, da vento, dal rollio e dal beccheggio.

Il dragone di legno della sua polena incombeva minaccioso.

Ma la distanza non diminuiva. Il bompresso della Draken era straordinariamente vicino alla poppa del Bifronte, in qualche istante sembrava protendersi nell'aria, pronto ad artigliarla, ma poi la distanza aumentava nuovamente, leggermente, riportando le due navi nella stessa posizione relativa di un alchimistico equilibrio.

Le due navi ora sbandavano paurosamente sotto le raffiche fredde e rabbiose, ma nessuna delle due accennava ad alcuna manovra per ridurre la velatura.

Le alberature e i sartiami scricchiolavano paurosamente, il mare entrava ormai liberamente dagli ombrinali e spazzava le coperte, ma nessuno dei due Capitani aveva intenzione di cedere.

“Checco, cazza il trevo, non vedi che sbatte ?”

“Si Furia, subito!”.

I marinai a bordo dovevano applicare l'antico adagio marinaresco:

“una mano per se, un'altra per la nave”, vale a dire che una mano era sempre utilizzata per tenersi al sicuro aggrappati ad un sartia, ad un corrimano, o qualsiasi altro appiglio robusto, mentre l'altra poteva essere utilizzata per compiere il lavoro di bordo.

Questa situazione comportava sforzi straordinari per effettuare qualsiasi operazione, anche quella più semplice e banale.

Anche la semplice operazione di sciogliere una volta ad una caviglia per cazzare una manovra corrente sbatocchiati dal rollio, avvinghiati ad una sartia e con le mani intorpidite dal freddo, diventava problematica e faticosa.

Ma i marinai praesi, abituati ad una dura lotta per la sopravvivenza, sul mare, nei cantieri sulla spiaggia o negli orti, non mollavano, non mollavano, non mollavano.

Ad un certo punto sul castello di prora della Draken si notò un viavai sospetto di marinai che attrezzavano cime e bozzelli.

“Cosa staranno facendo, Furia” chiese rispettoso Pacialan Merello.

“ Secondo me stanno cercando di piazzare un cannone a prora per fermarci. Sono pazzi solo a pensarlo, con questo mare o, forse, li stiamo veramente portando alla disperazione ed all’exasperazione. Mi sa che pensavano di aver facile gioco con noi, ma si stanno rompendo i denti contro un muro. Ma se solo ci riescono siamo perduti”.

“Pacialan, non stiamo con le mani in mano ad aspettare che ci facciano saltare in aria. Prendi quattro marinai, i più svegli, armali di moschetto, falli caricare e legarsi bene a poppa per mirare meglio. Poi, pronti a far fuoco a quelli la a prora al mio ordine”.

“Ma,...Capitano,...volete uccidere dei poveri marinai come noi ?”

“Pacialan, “tocco de’n belinon!” (63) preferisci forse saltare in aria e andare a far da cibo ai pesci ? Zitto, e vai, prima che mi arrabbi sul serio!”

Pacialan non se lo fece ripetere, e scattò giù, ritornando a poppa con i marinai bene armati e pronti a far fuoco.

63) Tocco de’n belinon: in Genovese, “pezzo di cretino”

Nel frattempo il cannone aveva cominciato a muoversi verso la sua postazione, all'estrema prora, lentamente, sbatocchiando, guidato da una serie di paranchi posti in opera dal nostromo della Draken, che con urli secchi e gutturali dirigeva il lavoro dei marinai.

"Capitano, ma.....sono Austriaci...."

"Sì, Merello, penso tu abbia ragione, parlano austriaco, o qualcosa del genere".

Fu allora che si sentì uno schianto. Uno dei paranchi aveva ceduto, divellendosi come un fuscello, le cima spezzata e proiettata in aria, ed il cannone, non più completamente assicurato alla coperta, pareva un toro impazzito sulla coperta del cassero di prora. Munito di ruote, correva ora da un lato all'altro, seguendo il rollio, travolgendo e spezzando tutto quello che incontrava sulle sue traiettorie.

I marinai schizzavano via come formiche terrorizzate dal fuoco, cercando di salvarsi la vita ritornando a poppa. Un paio di essi ci riuscì. Un altro, insieme al Nostromo, riuscì ad arrampicarsi su una sartia e a salvare la pelle.

Ma due sfortunati giovanotti si impigliarono nel cordame e vennero trascinati in mare dal cannone che, sfondato ogni ultimo ostacolo, volò fuori bordo e, pesante com'era, si inabissò con un tonfo, sollevando una colonna d'acqua e spuma.

"Mio dio, Furia,....sono perduti!"

"Sì, te l'avevo detto che era una pazzia! E' ben vero che "Fortuna audaces iuvat", ma non bisogna esagerare. Era una missione impossibile".

"Ben gli sta ! Così imparano a comportarsi da pirati barbareschi"

“Merello, si fa notte. Vado a dare una schienata in branda. Prendi il comando e, mi raccomando, tieni gli occhi sui maledetti e corri a chiamarmi se vedi qualcosa di strano o se guadagnano mare”.

“Sì, Furia, riposa tranquillo”.

La corsa sfrenata delle due navi continuò per tutta la notte. Sembravano collegate l'una all'altra da un filo invisibile che le teneva sempre alla stessa distanza e che non consentiva loro né di allontanarsi, né di avvicinarsi.

La tensione a bordo era alle stelle.

Gli uomini stremati dalla continue guardie.

L'equipaggio del Bifronte era assai ridotto, come abitudine su tutti i brigantini dell'epoca.

Ora, con la massima velatura a riva, con un mare cattivo, con quattro uomini di guardia ai moschetti, a poppa, e senza il primo Ufficiale,..senza Pietrin, di fatto erano tutti continuativamente al lavoro.

Poi, dopo aver divorato più di cento miglia, si fece l'alba, ed il Secondo fu destato dal torpore che lo aveva avvolto da un grido che si levò a poppa: “Ehi di bordoooooooo. Ehi del Bifronteeeeeeee!”.

“Cicco, vai subito a svegliare il Capitano, quelli ci stanno chiamando”

Era proprio così: sulla punta del bompresso della Draken, puntellato con un piede su una draglia e con una mano avvinghiata allo strallo stava un uomo, alto, smilzo, tutto avvolto nella sua cerata nera, la testa coperta dal sud-ovest (64) sotto la cui visiera sporgeva un naso lungo ed aquilino. Con l'altra mano teneva un megafono di ottone tirato a lucido che brillava tra gli spruzzi e la nebbiolina salmastra.

64) Sudovest: cappello marinaresco impermeabile con visiera e larghe falde laterali e posteriori a corredo della cerata per riparare la testa dalla pioggia e dal vento.

“Capitano De Andreis,Capitano De Andreis,...rispondete”.

La voce che giungeva a bordo amplificata dal megafono e filtrata dal vento era metallica e strappata.

De Andreis si portò le mani davanti alla bocca, a mò di cono, e rispose con tutto il fiato che aveva.

“Chi siete voi, o masnadiero ! Perché ci insidiate ! E come fate a sapere il mio nome ?

La voce di Giorgio De Andreis era potente e minacciosa. Finalmente si trovava davanti un nemico vero, in carne ed ossa, e poteva sfogare tutta la rabbia, la tensione e le frustrazioni accumulate fino ad allora nel lungo e movimentato viaggio e che finalmente poteva scaricare su una persona, e non su inafferrabili ed evanescenti fantasmi.

“Capitano De Andreis, io sono il Capitano Coch, e so molte cose che voi ignorate. So per certo che avete a bordo un passeggero. E so anche che siete molto in gamba. Non avrei mai pensato di trovare tante difficoltà nell’eliminarvi”.

“Oh, molto gentile da parte vostra ! Maledetto, che volete da noi ?”

Questa volta la voce di Furia assomigliava ad un ruggito leonino.

“Capitano De Andreis, vi propongo un accordo: voi mi consegnate il passeggero che portate a bordo, ed io lascio salva la vita a Voi, al vostro equipaggio ed alla vostra nave.”

“Ma chi è costui,...e cosa ha fatto di male per essere così importante da mettere in mare due navi per braccarlo ed ucciderlo, senza guardare in faccia nessuno?”

“Capitanooooo, porto a bordo un forziere pieno di oro e di argento ed ho mandato di consegnarlo a voi se mi consegnate il vostro passeggero. Accettate l’accordo o no ? Preferite la vita e la ricchezza o preferite la morte ?”

“E cosa ne farete del passeggero ?”

“Capitanooooooo,....accettate o no ?”

Una serie di frangenti fecero allontanare la Draken che perse il contatto, beccheggiando paurosamente, il Capitano "Nero" aggrappato allo strallo e sbatacchiato su e giù come un fantoccio di pezza.

Poi la nave riprese il passo e si riavvicinò a portata di voce.

"Capitanooooo. Ci sono altri due bastimenti in caccia che vi stanno aspettando un centinaio di miglia più avanti, ..., siete finito. Consegnatemi il prigioniero!".

De Andreis avrebbe voluto poter saltare sull'altra nave per spezzare le ossa personalmente a tale ributtante persona ma, a dispetto della sua indole focosa, freddamente, continuò a far finta di trattare, mentre il suo cervello meditava su come uscire da quella situazione.

"Voi siete sicuramente un Austriaco, Capitano, e di sicuro avete armato la vostra nave a Trieste, ... non è vero, avanzo di galera ? E come pensate mi possa fidare di voi, un volgare assassino al soldo di chissà chi, e mettere la mia nave alla vostra mercè ? Come posso fidarmi ?"

Fu allora che gli venne un'idea.

"L'idea", che stava disperatamente cercando.

Chiamò a sé con un gesto Francesco Michelini, il suo giovane Terzo Ufficiale, e gli bisbigliò: "Checco, porta qui a poppa la rete da lampara che abbiamo cucito a Tristan da Cunha, deve essere nella cala del Nostromo, a prora. Mi raccomando, portala qui avvolta nella tela olona come fosse una vela imbrogliata, strisciando dietro le battagliole in modo che dalla Draken nessuno ti possa scorgere. Porta con te tre o quattro ragazzi, quelli rimasti più in forze. Mi raccomando. Fai presto!".

Il Terzo, stupito, proprio non capì cosa Furia intendesse fare, in quella situazione, con una rete da pesca, ma si mosse furtivamente verso prora per eseguire quell'ordine un po' strambo.

Puntuale arrivò la risposta.

“Capitano De Andreis, non importa come mi chiamo e da dove vengo. Se non vi fidate, possiamo montare una teleferica e trasferire il forziere a voi ed il passeggero a noi in navigazione, da prua a poppa, così non potrete aver timore che, una volta affiancati, non veniate cannoneggiato o abbordato. Va bene ?”.

Nel frattempo, velocissimi, i ragazzi avevano portato la grossa rete a poppa, e la avevano distesa dietro la battagliaiola.

De Andreis sussurrò qualche parola a Checco, il cui sguardo si illuminò. Ora aveva capito. Il suo Capitano era un genio!”.

Giorgio De Andreis aspettò a rispondere,.....aspettò, mettendo a dura prova la pazienza del suo interlocutore. Aspettò fino a che non si presentò il momento propizio, con la Draken che, planando per un attimo su un'onda favorevole, si era portata con il bompresso quasi a sfiorare la poppa del Bifronte.

Adesso Giorgio De Andreis poteva vedere bene il volto del suo antagonista: era scuro, del colore del cuoio, segnato da rughe e cicatrici, contratto in un ghigno maligno, gli occhi azzurri freddi e cattivi, qualche ciocca di capelli biancastri che un tempo dovevano essere stati biondi che trapelava dal cappellaccio da tempesta.

La scena era epica, con le due navi vicinissime, a velocità folle, sbandate paurosamente, il vento gelido che sibilava, la nebulosa di spuma e di goccioline salate ovunque, e due uomini, due Capitani, a pochi metri l'uno dall'altro, separati da un abisso turbinoso.

Allora urlò: “Oraaaaaaaaaa!”

Con un balzo i suoi uomini lanciarono la rete verso l'alto, a poppa, verso la Draken, su cui si avvinghiò come una piovra ingarbugliandosi ed incattivendosi sul bompresso, sulle sue draglie, sulla mostruosa polena.

La rete era molto robusta ed a maglie piuttosto fini. Cadde in mare e, trattenuta dal bompresso e dalla polena, si schiacciò sulla prora del bastimento, su cui l'acqua che scorreva vorticoso la pressava con forza immensa, ripartendosi a dritta ed a sinistra.

Contemporaneamente De Andreis urlò come una belva all'indirizzo del Capitano Coch:

“Andate all'inferno voi ed i vostri padroni. Io non tratto con i delinquenti e gli assassini. E sappiate che la mia nave si chiamava Velocifero, e da ora ritorna ad esserlo. Prendeteci ora se vi riesce, Capitano delle mie ciabatte!”.

Il Capitano Coch capì di essere stato ancora una volta messo nel sacco e, dopo aver evitato con un salto felino di essere egli stesso ghermito dalla rete, reagì come una belva ferita, inveendo contro il Capitano con insulti irripetibili. La voce ora era roca e quasi in falsetto dalla rabbia montante, e nella foga poco ci mancò che perdesse l'equilibrio e cadesse in mare.

La Draken era visibilmente rallentata dalla rete trascinata in mare e che agiva da immenso freno idrodinamico.

L'ultima frase che si sentì dal Velocifero fu: “Maledetti, strapperò le budella a tuttiii.....a tuttiiiiiii.....vi prenderò e vi scuoiereò uno ad uno.....Maledettiiii....”

“Checco, continua per rotta, tieni questa in velatura e vedi di non disalberare. Ora sono fregati. Manderanno qualcuno sul bompresso a tagliare la rete, ma con questo vento e questo mare ci vorrà un po' di tempo, e nel frattempo noi guadagneremo qualche decina di miglia e spariremo alla loro vista. Falla volare ! Và!”

In effetti al Talalin parve di scorgere, prima che la nave nera scomparisse a poppa, balenare un'ascia sul bompresso, brandita da un indemoniato capitano in cerata nera....

Il Velocifero ora sembrava sbranare le onde, gagliardo, quasi creatura vivente e contento di essersi scrollato di dosso quella inquietante vicinanza.

Bene avevano lavorato i maestri d'ascia Praesi: era una nave perfetta, e lo aveva dimostrato sul mare, tenendo testa a due navi più grandi e che avrebbero dovuto essere più veloci.

Il mare si stava calmando, ma il vento rimaneva sostenuto, fornendo un ulteriore vantaggio alla nave in fuga, che poteva già godere di condizioni migliori mentre l'altra era ancora alle prese con il mare grosso e da esso rallentata.

Il Velocifero aggiunse così altre preziose miglia a quelle che lo separavano dalla Draken.

"Comandante, Comandante, siete un grande ! Ci avete salvati tutti"
"Bravo, bravo".

L'equipaggio era gioioso ed aveva scaricato la tensione accumulata con canzoni e con esclamazioni di gioia. Ora, con il mare buono e senza inseguitori si poteva darsi i turni e poter così finalmente riposare come si deve.

Ormai si era entrati nel Mediterraneo, il loro mare, ed un caldo sole riscaldava le membra intorpidite dalla tempesta.

Era Giugno, ormai, l'Estate stava arrivando e Pra', la loro cara Pra' si stava avvicinando ora dopo ora.

Presto sarebbero potuti ritornare dalle loro famiglie e godere del cospicuo ingaggio e dei lauti premi che gli Armatori avevano promesso in caso di successo del viaggio.

Ma avevano fatto i conti senza l'Oste.

E l'oste in questo caso era il Capitano Coch, che, riuscito a tagliare la rete prima del previsto e sfruttando la sua miglior conoscenza dei venti e delle correnti Oceaniche, era riuscito nottetempo a raggiungere e superare il Velocifero e incrociava ora minaccioso, disperato e schiumante dalla rabbia nel Golfo di Genova, come uno squalo in attesa della preda.

"Capitano, ... nave a prora!"

"Sarà un Brigantino Camoglino. Accosta cinque gradi a dritta e fallo passare, Checco. Ormai non ci prendono più e possiamo anche fare qualche miglio in più per favorire l'incrocio. Magari è il mio amico Capitano Bozzo di Vernazzola così lo posso salutare. E' tanto che non lo vedo".

Il Velocifero accostò, docile al timone, e continuò sulla sua rotta rettilinea, dando acqua all'altra nave".

Ma, stranamente, l'altra nave accostò anch'essa a Sinistra di cinque gradi, e ritornò in rotta di collisione.

"Oh, belin. Ma questi sono ubriachi".

"Checco, dai cinque gradi a sinistra, che magari vanno a Ceuta e preferiscono così".

Il Brigantino Praese tornò sulla rotta precedente, dando nuovamente acqua per l'incrocio, ma l'altra nave, invece di mantenere la rotta, accostò a dritta e si portò di nuovo prua con prua.

A quel punto Giorgio De Andreis ebbe il più cupo dei presentimenti, prese il cannocchiale e vide.....ancora la Draken.

"O bella Madonna così cậ".

"Sono ancora loro, maledizione. Questa volta è proprio finita".

"Quel Capitano Coch deve essere veramente uscito dagli Inferi per riuscire a fare una cosa del genere!".

I due velieri continuavano a navigare l'uno contro l'altro, e, veloci come erano entrambi, si stavano avvicinando a vista d'occhio, e tra pochi minuti, fermo restando la situazione, si sarebbero schiantati l'uno contro l'altro.

Cosa fare ?

Invertire la rotta avrebbe significato perdere ogni speranza di rientrare a casa, con il rischio, se il Capitano Nero aveva detto il vero, di incontrare altre navi in caccia.

Accostare sarebbe stata la fine, in quanto si sarebbe esposto il fianco alle facili bordate dei cannoni che sicuramente la Draken aveva già ben pronti in batteria.

L'unica cosa era mantenere la rotta e tentare una manovra disperata.

“Pacialan, fai una trincea rotonda sul cassero con i sacchi di sale che abbiamo in stiva e mettici dentro con tutti i marinai in grado di imbracciare un moschetto”.

“Checco, presto, rinvia le manovre correnti per bracciare i pennoni sul lato di dritta, tutte in un punto, e proteggilo con i sacchi di sale, poi mettici dentro con tre marinai e stai pronto a bracciare tutti i pennoni delle vele quadre, al mio ordine. Voglio i pennoni quasi in linea con la chiglia. Hai capito ? E tu, Cicco, fai una trincea di sacchi di sale attorno alla ruota del timone, presto ! Vola !”

“Sì, Capitano”.

“Presto, presto, o qui ci fanno la pelle!”

La distanza si era ora ridotta ad un centinaio di metri, ma, nel frattempo, tutti gli ordini del capitano erano stati eseguiti alla lettera. La paura faceva novanta tra l'equipaggio, e l'adrenalina che ne derivava aiutò molto ad essere lucidi e veloci in quell'evento. "Ed ora a noi due, Capitano Coch", sibilò Giorgio De Andreis, personalmente al timone nella casamatta di sale. Per fortuna una parte del carico che il Velocifero aveva già imbarcato, prima ancora di essere varato, per conto degli armatori originari era rimasto a bordo per la fretta della partenza, ed era costituito proprio da sacchi di iuta ripieni di sale che avrebbero dovuto essere trasportati a Porto Venere per essere utilizzati per la salagione delle acciughe. I sacchi di sale, aveva pensato il Capitano, avrebbero potuto fermare le palle dei moschetti che sicuramente, in caso di abbordo, avrebbero spazzato il ponte, e potevano inoltre essere facilmente e rapidamente movimentati e disposti sul ponte. E così fu. "Capitanoooooooo, mettetevi alla panna altrimenti vi affondo!" Gridò il Capitano Coch all'indirizzo di De Andreis". Nessuna risposta. "Capitanooooooooo,....accostate!". Nessuna risposta. "Capitanooo, maledizione, accostate o vi sperono!". Niente.

Era la fine!

I due velieri stavano navigando alla massima velocità e, come due montoni testardi stavano per cozzare tra di loro, corna con corna.

Il Capitano Coch bluffava.

Doveva ben sapere che uno scontro frontale tra le due navi avrebbe comportato la perdita e l'affondamento di entrambe, con grosse incognite sulla sopravvivenza dei due equipaggi,...compreso lui.

Era disposto a tutto pur di uccidere il passeggero e riscuotere il premio dei suoi padroni,...ma non al prezzo della sua vita,...no di certo. Era un mercenario, un pirata, un sicario prezzolato, ma, proprio per questo, non voleva mettere a rischio la propria vita senza alcuna speranza di successo.

Chi non ha ideali è sempre più vulnerabile, in casi estremi, di colui che invece agisce per etica, patriottismo, onore.

Infatti, come sperato dal De Andreis, un istante prima del cozzo devastante il Coch ebbe paura, e per paura abbozzò l'accostata, i cannoni già in batteria per colpire il ventre del Velocifero che, inevitabilmente, secondo i suoi piani, gli sarebbe sfilato a fianco, a distanza ravvicinata, lontano quanto basta per non urtare con le alberature, ma sufficiente per far fuoco.

Ma il De Andreis non cadde nel tranello.

Continuò a tenersi vicinissimo alla Draken, fece bracciare i pennoni al centro, e cozzò violentemente fiancata contro fiancata, timonando in modo da evitare millimetricamente il cozzo frontale, ma strisciando con il suo scafo sullo scafo nero, come una pialla sul legno.

Il boato e lo schianto furono fortissimi.

Dalle fiancate delle due navi che strisciavano l'una contro l'altra si sprigionò fumo, partirono legni e schegge che si proiettarono impazzite tutto attorno. Si schiantarono cime e bozzelli.

Ma la geniale manovra di bracciare repentinamente i pennoni al centro impedì alle due navi di avvinghiarsi in un pericoloso abbraccio, cosa forse auspicata dal Coch che avrebbe potuto così comandare l'abbordaggio con i numerosi armigeri che sicuramente portava a bordo.

D'altra parte il Coch non ebbe il coraggio di far fuoco, in una situazione in cui i suoi cannoni, a contatto con la fiancata dell'altra nave avrebbero potuto esplodere o comunque causare danni anche alla Draken.

Come previsto nei pochi secondi di contatto si scatenarono nutrite scariche di fucileria che spazzarono e martoriarono la coperta della nave Praese, ma le cui palle, innocue, venivano fermate dai muri di sale eretti a difesa dei marinai.

Il Capitano Cock, ebbro di rabbia e di rancore poté solo scaricare la sua pistola ed i suoi insulti verso il Capitano De Andreis che, barricato al sicuro nella sua garitta di sacchi di sale, timonava verso la salvezza.

Le due navi, rotto il pericoloso contatto, si staccarono, il Velocifero bracciò nuovamente a segno i suoi pennoni e continuò nella sua rotta verso Prata Veituriorum.

La Draken abbattè e riprese, implacabile, l'inseguimento.

Le due navi si trovavano oramai a poche miglia dalla destinazione, ma il pericolo era ancora molto grande.

I danni alle rispettive fiancate erano stati ingenti, ma non abbastanza da impedire la navigazione né al Velocifero, né alla Draken.

“Capitano, prenda il cannocchiale e guardi. Stanno portando un cannone a prora, ...questa volta ci riusciranno di sicuro, il mare è calmo”.

“Sì, Cicco, hai ragione, ma non disperare, ...ce la caveremo anche questa volta. Ce la faremo, vedrai! Oramai siamo a casa, in acque amiche, che conosciamo molto meglio noi di loro. Vedrai, ...questo ci aiuterà”.

De Andreis pronunciò queste parole come una profezia. Cosa aveva in mente il Capitano? Forse un altro dei suoi stratagemmi ?

O forse voleva fare un po' di coraggio anche a se stesso e cominciava a dare i numeri ?

Il tempo però giocava ora dalla parte dei Praesi, ogni ora, ogni minuto, poteva voler fare la differenza tra la salvezza e la morte.

A poppa, però, la Draken stava guadagnando, ed era quasi giunta alla portata utile per tentare qualche colpo di cannone.

Dopo poco partì il primo colpo, che cadde in mare poco a poppa e poco a dritta.

La giornata era stupenda, era pomeriggio, ed il sole splendeva lucente in un cielo azzurro su un mare blu battuto da una tra montanina gagliarda.

Oramai si poteva scorgere la costa Ligure, che sembrava un presepe, con le sue casette abbarbicate ai rilievi ed i bianchi paeselli sulla costa.

“Ba-booooooooooom”!

Il secondo colpo finì ancora in acqua, un poco più vicino.

Il terzo colpì la poppa estrema, ma essendo al limite della sua gittata, fece pochi danni.

La Draken continuava ad avvicinarsi, presto sarebbe stata così vicina da poter fare fuoco con la potenza e la precisione utile ad affondare il Velocifero.

Oramai non c'era più scampo.

Su quelle mure e con quel vento la Draken era più veloce!

Le due navi erano oramai vicinissime alla costa, e navigavano ad essa parallele, il Velocifero protratto nella disperata corsa per raggiungere il paese natio, ma ormai come uno stallone spossato, con la schiuma alla bocca, ormai pronto alla capitolazione.

Il Capitano De Andreis, rassegnato alla sconfitta, per crudele scherzo del destino proprio quando oramai credeva di avercela fatta, indugiava pensieroso al timone, pensando alla sua spensierata fanciullezza trascorsa sulla spiaggia di Pra' con i suoi amichetti.

Si ricordò dei bagni estivi, dei tuffi arditi dallo scoglio dell'Oca per farsi notare dalle bambine.

Già, lo Scoglio dell'Oca,.....lo Scoglio dell'Oca,.....lo Scoglio dell'Oca.....

Certo,...lo Scoglio dell'Oca, perché non ci aveva pensato prima ?

Era uno scoglio piccolo ed affilato di fronte alla Borgata di Sapello, a Pra', dove tutti i locali andavano a pescare, a fare il bagno ed a tuffarsi.

Era fatto di roccia dura e tagliente, ad un centinaio di metri dalla spiaggia, ed emergeva pochissimo dal pelo dell'acqua, tanto che spesso, con mare formato, scompariva alla vista. Tutto attorno il fondale era profondo, e lo scoglio vi digradava velocemente, fino a raggiungere il fondale sabbioso su cui pascolavano gallinelle, zigoele e triglie che erano la gioia dei pescatori locali.

Ormai i due bastimenti erano entrati nel golfo di Voltri, e si inclinavano sotto lo sferzare della Tramontana che scendeva attraverso il vallone e si apriva a ventaglio sul mare, che era blu scuro, striato da numerosissime creste e strisce di schiuma.

“Binello, fai rotta sullo Scoglio dell’Oca, mettimi la prua sopra e non toglierla più di lì”

“Subito, Furia”, ribattè pronto l’esperto timoniere Praese che, con il suo ghigno, tradiva l’aver compreso il piano del suo Capitano.

Il Velocifero spostò la prua verso il vento e si inclinò ancor di più, l’acqua che ormai invadeva la coperta irrompendo dagli ombrinali. La Draken sparò un altro colpo che però andò a vuoto per il repentino scostamento dalla rotta del bastimento fuggiasco.

“Binello, vai dritto sullo scoglio continuando ad accostare a dritta ed a sinistra, come una serpe”.

“Xelle, stai attento alle vele e alle manovre, con questo vento rischieremo di disalberare, ma non abbiamo altra scelta, maledizione!”.

L’alberatura fremeva paurosamente ogniqualevolta Binello dava colpi di timone a dritta o a sinistra, ma Xelle e i suoi marinai erano sempre in grado di regolare di conseguenza le vele.

A poppa nonostante il vento si potevano sentire gli urli rauchi e nervosi del Capitano Coch che non riusciva a piazzare la salva fatale e vedeva ridursi a vista d’occhio i tempi e gli spazi di manovra. Il dragone della polena sferzava le acque e sembrava morderle ogniqualevolta il beccheggio della sua nave lo proiettava in basso a lambire le acque.

Partì un altro colpo di cannone che si schiantò nello specchio di poppa del Velocifero, irrompendo e facendo sfacelo nei quartieri e nelle cabine del Comandante, dell'Armatore, del Pilota, ma fortunatamente non facendo vittime, visto che tutto l'equipaggio si trovava sul ponte impegnato nelle manovre, e Domenico Raimondo era stato spostato nella cala del Nostromo, a prora, per non esporlo a rischi.

I colpi erano stati uditi ed avevano allarmato la guarnigione del "Castelluccio di Pra' ", che si era lanciata a preparare i cannoni, temendo un attacco da parte di navi di pirati barbareschi, anche se la cosa pareva strana, visto che ormai tali assalti non si verificavano più da tempo immemore.

Più in alto, sul torrione di "Torre Cambiaso", la fortezza gentilizia di proprietà della Nobile Famiglia Cambiaso, si era formato un capannello di famigli che osservavano incuriositi l'insolita scena di due navi a vela che si inseguivano, come cercando di avvinghiarsi in un corpo a corpo mortale.

I veltri scolpiti ogni dove nella fortezza, quali insegne nobiliari, parevano anch'essi scrutare il mare seguendo il combattimento.

Sulla spiaggia di Pra' si era portata quasi tutta la popolazione locale, che aveva riconosciuto il Velocifero ed ora stava, attonita e stupita, seguendo gli eventi che stavano svolgendosi al largo, in grande apprensione per le vite dei propri compaesani, parenti, amici.

Le due navi andavano ora al massimo della loro velocità, e la Draken aveva ormai raggiunto il Velocifero, gli uomini al pezzo, a prora, stavano caricando il cannone per l'ultima salva che, a quel punto, non poteva mancare il colpo decisivo.

Le prore divoravano il mare, scorrendo veloci, e la distanza tra le navi e lo scoglio si era ormai ridotta ad una cinquantina di metri.

“Cicco, vai a prua e quando siamo a dieci metri dallo scoglio dell’oca grida come un matto”.

“Binello, continua a puntare dritto sullo scoglio e tieniti i “neri” diritti di poppa, poi, come senti Cicco gridare dai tutta la barra a dritta,....tutta. hai capito? A costo di schiantare tutto, dai tutta barra”. Tutti a bordo fissavano preoccupati Giorgio De Andreis, che, freddo e misurato, impartiva gli ordini che potevano fare la differenza tra la morte e la vita sua e dei suoi uomini.

Passarono solo pochi istanti, che però parvero secoli, poi il grido lacerò il silenzio irreale: “Oraaaaaaaaaaaaaa!”

Binello dette tutta barra a dritta, e il Velocifero, come un cavallo imbizzarrito ruotò rapidissimo la prora a dritta, inclinandosi paurosamente, con tutta l’alberatura che scricchiolava.

Poi, uno schianto: l’alberetto di Trinchetto aveva ceduto ed era crollato rovinosamente in basso, trattenuto a mezz’aria dalle manovre e dai cordami, in un imbroglio di legni, corde, vele strappate.

Ma nel suo insieme gli alberi avevano resistito,...era un miracolo ! La carena del Velocifero sfiorò le punte aguzze dello scoglio, che la accarezzarono qua e là come un docile rasoio da barba, solo scalfendone il robusto fasciame in quercia di Tiglieto, e scivolò via indenne.

La Draken venne presa alla sprovvista, vide il bastimento dare improvvisamente tutta ruota e non capì, o forse pensò all'ennesima manovra diversiva, e forse il Capitano Coch in quel momento sogghignò, pensando di aver così finalmente la possibilità di inquadrare il bersaglio con i propri pezzi di fiancata, da distanza ravvicinata, senza poter sbagliare,.....finalmente poteva piazzare il colpo definitivo e tornare a Trieste ad incassare la preziosa ricompensa che gli era stata assicurata.

Finalmente i tempi duri erano finiti e poteva ritornare alla sua Ragusa (65), comprare un po' di terra e coltivare la vigna in pace.

Il timoniere continuò perciò per rotta, e, quando la vedetta a prora avvistò lo scoglio affiorante era ormai troppo tardi.

“Scoglio a pruaaaaa! Accostaaaa!”

Ma il timoniere non aveva neanche avuto il tempo di reagire e manovrare che la nera prora si schiantò in pieno sullo scoglio.

La parte superiore degli alberi venne schiantata e strappata dal colpo, e piombò rovinosamente travolgendo l'equipaggio, schiacciandolo, trafiggendolo con le affilatissime schegge e spuntoni dei legni.

La parte superiore dello scoglio si fratturò per l'urto con la massa dello scafo, e la Draken strisciò veloce sulla roccia, che penetrò nello scafo schiantando fasciame, ordinate e maderi, aprendolo come un apriscatole per metà della sua lunghezza.

Poi la nave si liberò per forza del suo abbrivio dal mortale avvinghio dello scoglio e, improvvisamente libera, si proiettò verso il largo, percorrendo ancora qualche decina di metri, per mettersi di traverso al vento, che ormai faceva forza solo sulle sue fiancate.

La superba Draken, priva della sua snella alberatura, era ormai solo un pontone.

65) Ragusa: antico nome dell'odierna città dalmata di Dubrovnik, un tempo Veneziana, poi Austriaca, oggi Croata.

Nel frattempo, sottocoperta, torrenti d'acqua irrompevano nello scafo dai terribili squarci provocati dagli spigoli affilatissimi dello Scoglio dell'Oca, invadendo la nave.

Poi si udì un terribile boato. Forse nella concitazione uno stoppaccio acceso per fare fuoco con i cannoni era finito sui barilotti di polvere da sparo.....e tutto a bordo divenne fiamme e fumo, come un vulcano fumante e sfrigolante.

Passarono poche decine di secondi e la nave, silenziosamente, rapidamente, si inabissò in un lugubre gorgo che trascinò tutto con sé.

Solo legni e cordami erano rimasti a galleggiare sul luogo dell'affondamento.

Il Velocifero, nel frattempo, aveva già messo mezzo miglio tra se e la Draken, ed aveva assistito alla drammatica scena, incredulo che la nave si fosse inabissata con tale rapidità.

Nessuno poteva essere scampato al disastro.

I marinai si tolsero i berretti e recitarono una preghiera per le anime degli inseguitori scomparsi.

Sul mare, anche tra nemici, non veniva mai meno una certa fratellanza che imponeva il reciproco aiuto e comprensione in caso di naufragi e difficoltà.

In quel caso, però, non c'era più niente da fare.

Si poteva solo ridurre la velatura e portarsi alla fonda davanti a Pra' per completare la missione.

Il bastimento raggiunse docile la posizione ed ammainò le vele.

Il tonfo dell'ancora in mare e lo sferragliare della catena nella cubia decretava la fine del viaggio.

Non pareva vero. Dopo un anno, il Velocifero era ritornato a Pra'.

Ce l'aveva fatta.

Era il 28 Giugno 1848.

Tra poco sarebbero iniziati i festeggiamenti di San Pietro.

Capitolo 8

La verità

Quel Mercoledì a Pra' c'era una splendida giornata. Di quelle che possono riconciliare con la vita e con il mondo anche chi si trova nelle peggiori condizioni. Di quelle che infondono un senso interiore di gioia piena, immotivata, spontanea, che portano a respirare a pieni polmoni l'aria fresca e salmastra. Di quelle che inducono a fischiettare e ad indugiare a cose inutili e superflue, e ad abbandonarsi esanimi al sole.

Il mare era piatto ed una salutare tramontana lo accarezzava.

Il Velocifero era come un puledro da corsa arrivato al traguardo al limite delle sue forze, sudato e schiumante, e che non si capacita di aver vinto e finito la sua prova, indugiante sulla pista ed esitante nell'abbandonarla.

Il suo equipaggio, dopo aver per un anno anelato, sognato, sperato il ritorno a casa, sentiva ora come un senso di vuoto nel vedersi così vicini a Pra', alla loro borgata, che silenziosa occhieggiava mezzo miglio più a settentrione.

La lunga costa sabbiosa, la lunga spiaggia di Pra' dava bella mostra di sé, laggiù, e nuovi bastimenti erano pronti al varo ed a nuovi viaggi ed avventure.

Ci si stava preparando a calare la barcaccia per cominciare a trasbordare a terra l'equipaggio quando, sulla spiaggia, davanti al "mucchio", si intravide una intensa animazione.

Capannelli di paesani incuriositi sembravano attorniare un grosso gozzo da pesca, il "Tre Fratelli", della famiglia dei "Cinadda".

Giorgio De Andreis prese il cannocchiale e scrutò.

Sì, era proprio il "Tre Fratelli" che stava scivolando verso il mare sulla fila di parati in legno, i "paoi" belli unti di sevo, spinto da un gruppo di pescatori. "

A bordo, cosa insolita, si trovava già un nutrito gruppo di persone. Solitamente nessuno stava sui gozzi mentre venivano varati, per non caricarli e sforzarli inutilmente quando erano privi del sostegno del mare, al massimo un solo marinaio si portava sul carabottino di prora, pronto ai remi, e saltava su solo nel momento in cui la prora toccava l'acqua.

Era evidente che a bordo non si trovavano dei marinai Praesi. Furia guardò meglio, e riconobbe Giovanni e Vittorio Roero, attornati da quattro armigeri. Ora era tutto chiaro.

Ragazzini e popolane seguivano tale insolita scena con sguardi divertiti. Loro, in mare, c'erano praticamente nati, e non avevano paura di cadervi o di annegare, come sembrava invece avere il gruppo di Torinesi che, saltando a bordo già prima del varo, cercavano di eliminare anche il minimo contatto con la poco familiare acqua salata.

I Cinadda saltarono agilmente a bordo mentre il grande gozzo, spinto con vigore, scivolava in mare e prendeva a galleggiare. In breve furono ai remi e presero a vogare, lentamente ma vigorosamente.

Il gozzo era grande, robusto e pesante, ed impiegò un po' di tempo a prendere velocità ed abbrivio, ma poi consolidò il suo passo, filando veloce e deciso diritto verso il Velocifero, facendo dei bei "baffi" a prora.

I gozzi Praesi e Liguri in generale da pesca, dalle forme generose seppur filanti, erano goffi e pesanti finchè si trovavano sulla terraferma, ma diventavano agili e veloci una volta raggiunto il loro elemento naturale, il mare, ed una volta lanciati navigavano a velocità veramente buone spinti esclusivamente dai remi.

A mano a mano che si avvicinavano al bastimento, immobile alla fonda, balzavano all'occhi i danni subiti durante l'interminabile corsa a causa dei cannoni e della fucileria della Draken e della Skorpion, e della collisione fiancata contro fiancata, ancora contro la Draken. La nave sembrava una balena scampata alla caccia, orrendamente sfigurata e coperta di cicatrici e di ferite.

La fiancata sinistra era tutta come scorticata dalla collisione, la dritta sbudellata dalle scariche di fucileria, come del resto anche la sinistra, la bella ed elegante poppa sbrindellata dalle palle di cannone.

"Diamine, Giovanni, è stata veramente dura per questa gente portare la pelle a casa".

"Sì, Vittorio, hanno veramente rischiato tutti, inconsapevolmente, la vita. Ma hanno fatto un servizio immenso al nostro Sovrano".

"Devo dire che li abbiamo veramente usati, mettendo a repentaglio le loro vite in modo indegno, Giovanni, un po' mi vergogno".

"Sssssstttt! Taci. Lo abbiamo fatto non certo per capriccio ma per l'Italia. Le loro vite potevano e dovevano essere sacrificate per il bene comune, per un grande ideale. E ora, saliamo a bordo ed andiamo a dare a questo incredibilmente bravo Capitano quello che si merita. Non avrei scommesso un soldo bucato, quando è partito, che ce l'avrebbe potuta fare. Ma, "Fortuna audaces iuvat", caro Fratellino, ed il piano è riuscito,...altroché se è riuscito,...ed è costato pure poco!"

“Accidenti, Fratello,...facciamo proprio schifo ma, diciamolo, ...siamo proprio bravi, chissà quale titolo nobiliare riceveremo per questo,...e quali nuove terre”.

“Sì,...vinceremo la Guerra ed aumenteremo le nostre ricchezze, ce lo meritiamo proprio!”

Nel frattempo il gozzo era arrivato sottobordo al Velocifero, i marinai afferrarono le cime calate dall'alto della battagliola e le assicurarono. Da bordo venne assicurata e calata la biscagliina, e porta ai Roero da un pescatore, che la teneva ferma con le robuste braccia scurite dal sole.

Giovanni e Vittorio cominciarono la disagiata salita e raggiunsero la coperta, ansanti e sudati, debitamente afferrati ed issati a bordo da Xelle e Binello.

Giorgio De Andreis si trovava a poppa, sul cassero, ed aspettava,, quasi con cinismo, che i due, traballanti ospiti lo raggiungessero, camminando insicuramente sulla coperta che rollava debolmente, Giorgio, quasi sogghignante, si godette tutta la scena, preso da un senso di onnipotenza che, molto di frequente, pervade gli uomini di mare quando vengono a contatto con uomini di terra sul loro elemento naturale, il mare e la nave.

I due finalmente, giunsero di fronte al Capitano che, quasi per vendetta per i rischi corsi e per le sofferenze subite per causa loro, non si mosse di un millimetro per andare loro incontro.

Si scrutarono a vicenda per un interminabile attimo.

Lo sguardo del Capitano era fiammeggiante ed ostile.

Aveva ancora negli occhi il povero Pietrin che sprofondava nelle voragini dell'oceano, della Contessa Josephine, pallida e morente, del suo amico Domenico che si perdeva in mare triste e piangente.

Aveva sotto gli occhi le devastazioni subite dalla sua nuova e bella nave.

Sotto l'apparente calma, nelle sue vene turbinavano ancora torrenti di adrenalina scatenati nelle ultime fasi della caccia subita e del mortale pericolo appena scampato.

“Capitano De Andreis,....noi....” iniziò Giovanni Roero.

“Silenzio!” lo stroncò brusco Furia.

Dietro alle spalle dei Roero si era accalcato tutto l'equipaggio del brigantino, che occhieggiava teso e guardingo, aspettando l'ordine fatidico.

“Checco” Michelini, il Terzo Ufficiale, aveva già provveduto, su ordine del Capitano, a consegnare ad ognuno la paga prestabilita per il viaggio, più la ricompensa speciale prevista in caso di successo della missione. Erano dei bei gruzzoletti, e ora mancava solo.....

“A terra, ragazzi !”

Il fatidico ordine venne infine dato, ed improvvisamente la coperta si animò nuovamente, rompendo il silenzio dell'ansiosa attesa.

La barcaccia venne calata rapidamente in mare, e tutti i marinai vi presero posto, ad uno ad uno, portando con loro i loro sacchi di tela olona, scendendo agilmente dalla biscagliana con una facilità ed una familiarità che contrastava con la fatica con cui i Roero la avevano appena salita.

Solo i due Ufficiali, Pacialan e Checco, ancora indugiavano, aspettando un cenno del Capitano, che subito arrivò.

“Andate anche voi.

Il tempo è buono, e presto arriverà a bordo il Capitano di Spiaggia per prendersi cura del nostro bravo Velocifero e provvedere alle riparazioni.

Andate dalle vostre famiglie, e.....grazie,...siete stati magnifici,...non vi dimenticherò mai !”

“Grazie Capitano. Anche noi non ci dimenticheremo mai di Furia e di questo viaggio, statene certo. Ci vediamo alla Festa di San Pietro”! Scesero anche loro sulla barcaccia che scostò e si diresse verso riva.

Mentre parlava con il suo equipaggio, i Roero, che gli erano davanti e gli si frapponavano, erano come trasparenti per De Andreis.

E loro rimasero silenti, come impietriti, lasciando che si concludessero quei rudi, semplici ma genuini e sentiti commiati tra uomini che avevano messo a repentaglio la loro vita, avevano sfidato il mare, il freddo, le tempeste, le avversità, la caccia dei corsari ed insieme erano ritornati,...vivi e vittoriosi

Poi De Andreis uscì dalla specie di limbo in cui era precipitato, per la grande emozione della fine del viaggio e della separazione, forse per sempre, dai “suoi”, e li “rivide” dinanzi a se.

La nave era deserta, ora, avvolta dal silenzio, e cominciava ad imbrunire.

A Ponente, verso Voltri, il sole si arrossava.

Giorgio De Andreis indugiò, volgendo lo sguardo alla verso la spiaggia, la spiaggia su cui non calava mai ombra fino al completo calar del sole sul mare, all'orizzonte,...la spiaggia di Pra'.

Alfine ce l'aveva fatta.

“Vi ascolto, Signori, penso di avere diritto di avere delle spiegazioni”.
Vittorio Roero frugò nella borsa di pelle che portava a tracolla, tirò fuori una specie di busta di velluto blu e la passò al fratello maggiore, che la soppesò e la porse rispettosamente a De Andreis.

“Capitano, prendete. Sono onorato di consegnarle la “Croce di Cavaliere dell’Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro”, altissima onorificenza del Regno Sardo-Piemontese concessale dal nostro Signore, il Re, Carlo Alberto di Savoia, quale riconoscimento per l’eroico compimento della missione a Lei affidata.

La prenda, La prego, capitano, ”.

“Ma signori, ma quale missione, ma quale eroica, io ho solo cercato di tirare fuori la nave ed il mio equipaggio dai pasticci in cui mi avete infilato voi, Signori. E senza neanche aver avuto il conforto di sapere quello che dovevo fare. Ma vi rendete conto che mi avete mandato allo sbaraglio ? E per cosa, poi, .ancora non lo so, accidentaccio! E ora mi decorate per qualcosa che non so nemmeno di aver fatto. Esigo delle spiegazioni”.

La decorazione riluceva nella sua busta, era una croce d’oro massiccio, smaltata in bianco e verde, col nastrino verde, era bellissima, e doveva avere un grandissimo valore.

“Capitano, oltre alla decorazione ricevete anche una cospicua somma, riposta in questa borsa, che, ne siamo sicuri, garantirà agio a lei ed alla sua famiglia per molti anni a venire”.

“Lei è stato ignaro ma impareggiabile ed infallibile attore .del rientro in Italia di Giuseppe Garibaldi, l’Eroe dei Due Mondi e Grande Patriota Italiano”.

“Le due navi che vi hanno inseguito fin dall’inizio del suo viaggio erano al servizio dell’Austria, che temeva il rientro in Italia del Generale e l’impulso che egli avrebbe potuto dare alla causa dell’Indipendenza e della riunificazione della Nazione Italica, divisa e sotto il tallone straniero fino dalla caduta dell’Impero Romano”.
Noi, come le abbiamo detto, siamo funzionari al servizio del Regno del Piemonte, ed abbiamo utilizzato una serie di nostri informatori ed emissari in America latina per farvi pervenire, di volta in volta, le istruzioni su come procedere e tenere sotto controllo le mosse dell’avversario”

Vittorio Roero continuò: “Caro Capitano, avevamo sicure informazioni che il Regno d’Austria aveva intenzione di mandare suoi sicari per uccidere il Generale Garibaldi durante il suo viaggio di rientro in Italia. Ma il Generale era riottoso a seguire le indicazioni ed i consigli dei nostri emissari, e voleva partire in pompa magna da Montevideo con la sua Legione Italiana, senza curarsi del rischio, e sentendosi al sicuro. Non sapeva che i mezzi messi in campo dai nostri e suoi nemici erano ingenti ed assai efficienti, come del resto anche lei ha avuto la ventura di constatare”.

“Certo che l’ho constatato. Ci mancava poco che ci uccidessero tutti!”

“Esatto. Questo era l’obiettivo: assaltare la nave che trasportava Garibaldi, uccidere tutti coloro che si trovavano a bordo e simulare un affondamento accidentale.

“Non potendo controllare né il Generale né, tanto meno, i suoi nemici, abbiamo dovuto aguzzare l’ingegno e preparare un piano infallibile.

Abbiamo cominciato a mettere in giro voci, prontamente raccolte e riportate dagli informatori degli Austriaci, che un brigantino Ligure sarebbe salpato da Prata Veituriorum alla volta di Montevideo, sotto falso nome, e che, una volta arrivato in Sud America avrebbe cambiato ancora il nome in “Bifronte” imbarcando Garibaldi e riportandolo in Patria, da solo, in incognito.

L’esca funzionò, l’informazione venne giudicata attendibile, e quattro navi dell’armamento commerciale Austriaco, quattro brigantini gemelli, quattro velocissimi alcioni furono acquistati dai signori Cosulich di Trieste, ed allestiti in modo tale da poter portare cannoni ed una nutrita guarnigione di soldati e fucilieri d’assalto.

L’obiettivo era: braccare il Bifronte, seguirlo fino a Montevideo, accertarsi che Garibaldi salisse a bordo, per poi attaccarlo in mare aperto, eliminare il Generale e tutti coloro che si trovassero a bordo, ed affondare la nave.”

Furia seguì ad ascoltare, silenzioso ed incredulo, ma a poco a poco cominciando a collegare i vari eventi e,...finalmente,...a capire!.

“Caro Capitano, come le ha detto mio fratello”, riprese Giovanni Roero, la posta in palio era elevatissima, ed al comando della squadra navale Austriaca venne posto un tal Capitano Coch, delinquente senza scrupoli che per arricchirsi avrebbe venduto persino la propria Madre al Diavolo”.

“Il Capitano Coch fu effettivamente molto bravo e tenace e non mollò mai la presa, aveva carta bianca e sapeva di godere della protezione di una potenza come l’Austria. Ma, come i suoi mandanti, cadde nel nostro tranello e non fu certamente alla vostra altezza, Capitano, per quanto riguarda la perizia marinaresca e la.....fantasia!”.

“Ma, ...ma,...allora ho trasportato a bordo proprio il Generale Garibaldi, e....dov’è adesso, oh, accidenti, sarà ancora chiuso nella sua cabina!”.

Il Capitano De Andreis stava perdendo il filo di Arianna di quelle vicende misteriose e non si raccapezzava più.

“No, Capitano. Vede, gli Austriaci erano convinti che il suo passeggero in incognito fosse proprio il Generale Garibaldi, ma mentre voi li portavate a spasso per i mari, il vero Garibaldi prendeva il mare da Montevideo con i suoi Legionari Italiani per l’Italia su un altro brigantino,...il vero Bifronte, che veniva prontamente ribattezzato “Speranza”.

“Caro Capitano”, proseguì Vittorio, “Giuseppe Garibaldi, grazie a voi, è già arrivato a Nizza, una settimana fa, il 21 Giugno, in barba agli Austriaci”.

“Ma, allora, chi è il mio passeggero ?”

“Un sosia. Coetaneo e parente alla lontana dello stesso Generale, originario di Chiavari, è un povero sordomuto. E chi, meglio di un sordomuto, avrebbe potuto mantenere la massima riservatezza?”

“Un sosia. Ma bisogna tirarlo fuori da quella cabina. Pensate, vi si è barricato dentro fin dalla partenza e non ne è mai uscito”.

“Non vi preoccupate, Capitano, egli è già sottobordo che ci aspetta”.

“Capitano,...Capitano, il Regno è in guerra con l’Austria ormai dal 23 Marzo, ed ora con Garibaldi l’ Italia intera si solleverà contro l’invasore oppressore. Per merito vostro, Capitano. Siete un eroe !”

“Un eroe, voi dite, ma io ho solo fatto il mio dovere”.

“Esatto, avete fatto il vostro dovere, compiuto la missione e riportato a casa la vostra nave, in situazioni difficili ed imprevedibili,...quindi,...siete un vero eroe”.

“E ora, Capitano, ci dovete scusare,ma si è fatto tardi e dobbiamo rientrare a Torino. Partiremo subito, con la nostra carrozza”.

“Addio Capitano”.

“Addio, Signori”.

Giovanni e Vittorio Roero avevano perso tutta la loro seriosità e distacco, e ora, a missione compiuta, sembravano ringiovaniti e riconciliati con la vita.

Ritornarono traballando alla biscaglina e la scesero, sempre con un certo affanno, in quanto “terrestri”.

Poi, il gozzo staccò e sotto la spinta degli esperti vogatori locali, si diresse verso la riva.

Giorgio De Andreis rimase impietrito a poppa, a fianco della timoneria, ripensando alle rivelazioni dei suoi armatori. Ora tutto assumeva un significato, una sua colorazione, ed ogni evento gli parve incredibilmente chiaro e logico. Tutto tornava. Era stato usato, insieme alla sua nave ed al suo equipaggio, buttato a capofitto in un gioco più grande di lui, una specie di guerra tra spie animata da enormi interessi politici ed economici.

Il sole stava calando, a Ponente, verso Arenzano, ed i raggi caldi ed arancione si proiettavano tutt'intorno conferendo ancor maggior bellezza al paesaggio.

I pescatori stavano preparando le loro barche per prendere il mare, i chiari già accesi, le reti a bordo, la risacca che accarezzava le prore con la sua acqua tiepida.

A bordo regnava il silenzio, ed una calma paradossale per una nave su cui, per un anno, si erano continuamente susseguiti i più imprevedibili avvenimenti.

Furia si godette quella pace, inspirando a pieni polmoni l'aria fresca della sera, osservando la costellazione di Orione, con la sua "cintura" di stelle, che sorgeva a Levante.

Poi volse lo sguardo verso la riva e la vide: era Caterina, la sua Caterina, che, appoggiata alla prora di un gozzo, sulla spiaggia, lo stava aspettando. A fianco aveva una bambina, una bellissima bambina, ...la loro Elena.

In un attimo tutto sparì dalla sua mente, la nave, il viaggio, le vicissitudini, le fatiche, le tensioni, i dubbi, il dolore, la gioia, la liberazione, e vi entrarono loro, Caterina ed Elena, i grandi amori della sua vita, la dolce moglie, che poco parlava e che lo comprendeva, lo indirizzava, lo supportava e lo sosteneva, ed Elena, la luce dei suoi occhi.

Sì, era tutto finito, ricominciava la vita.

I gozzi dei "Peppi" avevano già preso il mare e navigavano in fila indiana verso il largo, i chiari accesi, come una collana di perle su una lastra di cristallo.

Laggiù, al largo, si udì un tonfo.

Un uomo si era tuffato dal Velocifero, e stava nuotando verso la riva, muovendosi nel suo elemento naturale, con forti e cadenzate bracciate, le membra improvvisamente rigenerate dall'acqua fresca.

Una donna ed una bambina lo aspettavano, pazienti, sulla riva.

Capitolo 9

L'oro e l'argento del mare

Un vecchio ed una bambina camminano sulla battigia di Sapello.

E' un pomeriggio di fine Ottobre dell'anno 1888.

Volgono il viso al sole calante.

Lontano, dietro di loro, un grande, nuovo bastimento è pronto al varo dal Cantiere di Luigi Durante: è il "Consigliere".

Con le sue mille tonnellate di stazza è il brigantino a palo più grande mai costruito a Pra' ed uno dei più grandi della Liguria, con i suoi 55 metri di lunghezza occupa tutta la spiaggia, la grande poppa svetta a pochi metri dalla riva. Sull'albero di mezzana svetta la bandiera tricolore del Regno d'Italia.

I calzoni di lui sono arrotolati fin sopra la caviglia, lei tiene alzata la lunga gonna con le delicate sue manine.

I piedi nudi affondano nella sabbia bagnata, gli sguardi fissi a scrutare il punto dove il mare prima arriva, sospinto dolcemente dalle onde, e poi si ritira.

Avanzano lentamente, in silenzio.

Nonno,...nonno,...là, guarda !

La voce cristallina e fina della bambina perfora la calma della sera.

"Sì, bellissima, hai proprio ragione,...prendila".

La bimba affonda le manine nella spiaggia, ne tira fuori un dischetto di metallo brillante e lo porge all'anziano uomo.

"E' una moneta d'oro,....bravissima. Continuiamo ancora."

La moneta, asciugata e ripulita con un fazzoletto, viene messa in tasca, e i due riprendono a camminare, costeggiando il mare, lenti, assorti a scrutare l'acqua che spumeggia sotto i loro piedi, invade le loro orme e le dissolve.

“Sei molto fortunata, Marina, non capita tutti i giorni di trovare una moneta così grande, e d’oro poi, stasera sarà festa grande, a casa”
La Draken portava a bordo un forziere pieno di gioielli, oro ed argento, ed era affondata là, al largo.
Da allora, dopo le mareggiate, quando il mare si calmava e l’onda si faceva lunga e docile, i Praesi erano soliti andare a passeggiare lungo la riva del mare per scorgere e raccogliere gli ori, le monete, i gioielli che venivano portati dalle onde.
Quella nave sventurata era diventata fonte di gioia per il paese, dispensando di tanto in tanto gioielli e preziosi quanto mai utili per la umile gente della povera borgata di Pra’.
La Divina Provvidenza pareva dar segno di sé, elargendo preziosi mezzi di sostentamento ai Praesi che, inconsapevolmente, ma eroicamente, avevano contribuito in modo determinante all’ Unità d’Italia.
“Nonno, nonno, ma dimmi, che fine hanno fatto Domenico e la sua Contessa Josephine, si sono salvati o si sono persi nell’oceano ?”
“Non lo so, Marina, a Pra’ non si sono mai più visti. Ma una volta, tanto, tanto tempo fa, venne a cercarmi un marinaio di Pegli, un tal Martin, uno un po’ “sciacchaelo” (66), che beve molto nelle osterie, e mi disse di aver incontrato, al Capoverde, un Praino con una donna bellissima, che erano là arrivati in barca dopo l’affondamento della loro nave, si erano affezionati al posto e non se ne erano più andati. Diceva che avevano comprato un’isola, erano stimati e riveriti ed avevano tre figli bellissimi”.
“Si trattava soltanto di un ubriacone, lo so, ma mi piace pensare che avesse ragione e che Domenico e Josephine, chissà, abbiano veramente trovato la pace e l’amore lontano dai vincoli e le convenzioni del nostro mondo”.

66) Schiacchaelo: in Genovese, stupidotto, squinternato.

“Nonno, ...nonno, ...un'altra moneta....guarda come brilla, è laggiù!”
I biondi capelli della bambina rilucevano di luce e di gioia.
Giorgio De Andreis prese la mano della sua nipotina e si chinò per
raccogliere la moneta d'argento.
Sono passati quarant'anni, ed ancora la spiaggia regala l'oro e
l'argento del mare.