



La mia prima
NOTTE di NATALE
e di LAVORO in PORTO



CIATTAIEU

Racconti di Enrico Denegri





Avvicinandosi le feste natalizie, mi torna alla mente il Natale del 1954 (nel secolo scorso!). Per me è stato un Natale di lavoro, il mio primo Natale trascorso al lavoro, ma quello che ricordo più volentieri.

A quei tempi gli "Avventizi" (quale ero io) avevano più possibilità di fare qualche turno durante le feste.

La notte del 24 dicembre era una delle prime volte che lavoravo nel turno di notte che cominciava alle ore 20.00 e terminava alle 05.00 del mattino successivo.

Già entrare in porto a quell'ora era come entrare in un altro mondo, diverso dalla città.

La nave era il "*Durban Castle*", nave inglese proveniente dal Sud-Africa, con merci ed anche passeggeri

che tornavano in Inghilterra per le feste natalizie.

Lavoravamo in chiatta. La squadra era composta da tre persone (due chiattaioli e un ragazzo). Lavoravamo nel "*mascone*" di poppa, e cioè tra la poppa della nave e la banchina, e dovevamo imbarcare casse di macchinari e merce varia diretta a Cape Town.



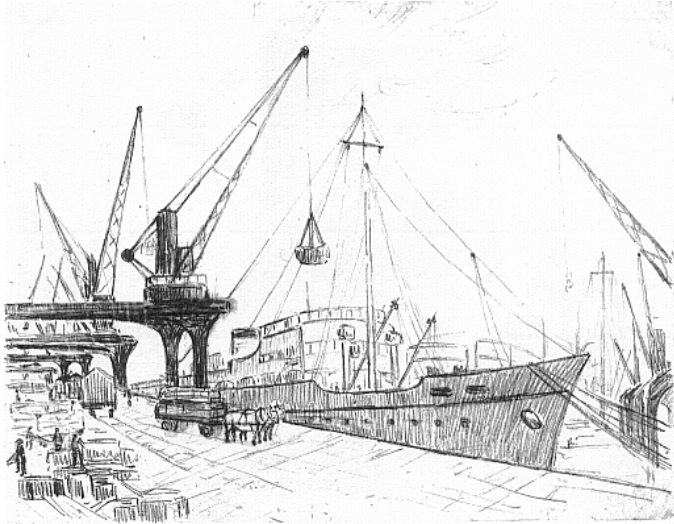
In quei momenti la gru lavorava a magazzino e noi eravamo fermi in attesa. Io gironzolavo sulla banchina guardando tutto quello che succedeva attorno a me. Uno dei due chiattaioli anziani (un amico di mio padre) vedendo che ero interessato mi chiamò vicino a sé e in dialetto genovese (con un piccolo difetto di pronuncia) mi disse: "Fe dan". Voleva dire "Se dan", "Si picchiano". Io mi guardai intorno e non vidi nessuna rissa. Al che l'uomo mi ripeté "Se dan" accompagnato da un gesto che mi fece capire: voleva dirmi di sedere vicino a lui, ma lo aveva detto in un inglese "genovesizzato", e cioè "sit down" - "siediti". L'anziano chiattaiolo si chiamava Baghino, era vestito come usava allora: panta loni di fustagno, in testa portava il cappello di feltro detto "alla diplomatica". A quei tempi usava il "Borsalino", che veniva tenuto in testa anche durante il lavoro.

I lavoratori portuali genovesi erano rinomati in tutto il mondo per la loro abilità e perizia nel caricare le navi in partenza. I chiattaioli erano altrettanto bravi a sistemare la merce nelle chiatte.

Quindi a mezzanotte decisi di salire a bordo della nave. Passando di poppa vidi una vetrata che porgeva sul salone della nave, vidi uno spettacolo che ricordo molto spesso: un gruppo di ragazzi e ragazze, vestiti con abiti scozzesi, danzavano attorno a due spade incrociate posate per terra, al suono delle cornamuse. Era una danza tradizionale natalizia scozzese. Io rimasi meravigliato a parlare.

Mangiai il pezzo di pandolce che mia madre aveva preparato e fasciato in un foglio di carta color carta zucchero. Tornai al mio posto e dopo la pausa il lavoro riprese fino alle 05,00 del mattino.

Fini così il mio primo natale di lavoro.

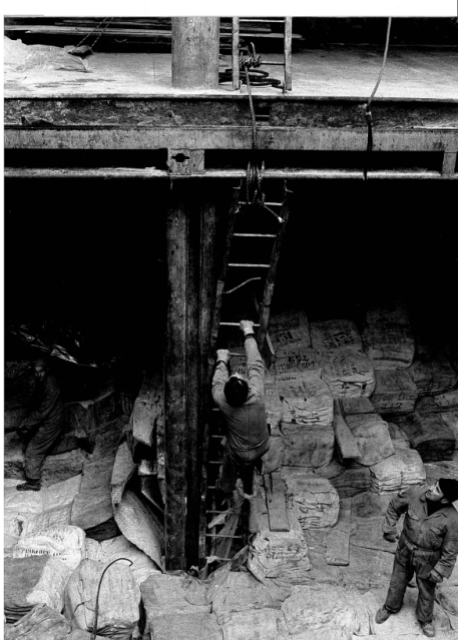


Alcune considerazioni

Oggi, il lavoro in porto è meccanizzato, tecnologico e un po' monotono. Prima degli anni '70 non era così. Si trattava di un lavoro perlopiù manuale per il quale occorreva anche dell'inventiva individuale per produrre più lavoro con meno fatica.

Negli anni '50 - '60 la giornata iniziava con la "**chiamata**" e il lavoro si svolgeva dal porto vecchio fino al Ponte Somalia. A quei tempi ci si spostava a piedi o con il tram. Raggiunto il bordo della nave le "**mani**" (squadre) venivano destinate dal caporale alle stive, partendo da prua a poppa.

Se la nave era "**nuova**" bisognava "**guernire i bighi**" (in quelle stive dove non si operava con la gru si mettevano i picchi di carico in posizione). Questo compito era riservato ai lavoratori della Compagnia Unica. I bighi venivano sistemati uno al centro della stiva e l'altro verso terra o verso mare, a seconda di dove si doveva operare. A volte la destinazione del bigo terra/mare cambiava destinazione durante la giornata, con enorme spreco di tempo e di energie, accompagnate da una dose di pericolo, sempre presente.



Esaurito questo compito si provvedeva a scoperchiare la stiva (oggi tutte le navi hanno i portelloni automatici). Le navi che arrivavano in quegli anni erano state costruite prima della guerra; le più moderne erano le "LIBERTY", costruite durante la guerra. Navi molto spartane perché costruite velocemente per il rifornimento delle forze armate americane. Per l'apertura delle stive si doveva per prima cosa togliere i "tacchi" che tenevano le "trappe" che a loro volta servivano a bloccare i teloni impermeabili messi a protezione dell'acqua piovana e del salino.

Tolti i teloni, che erano tre, si procedeva a togliere i "pannò", fatti come le pedine del domino, in legno, ma di peso e dimensioni differenti. Potevano avere la lunghezza di 1 - 2-3 metri ed un peso che andava da 10 kg. in su, a seconda della sezione che di stiva che dovevano chiudere.

La stiva poteva essere aperta totalmente o parzialmente.

Finito di togliere i pannò si toglievano i "mezzanini" (longheroni in ferro pesantissimi) con l'aiuto delle gru.

Lo stesso lavoro (pannò e mezzanini) lo si doveva ripetere ogni qualvolta si procedeva all'apertura di un nuovo piano di stiva.



Lavoro, lavoro, lavoro ...

Nella nostra vita lavorativa abbiamo sbarcato e imbarcato qualunque tipo di merce; il nostro lavoro non era mai "uguale" a quello del giorno prima: a volte si cambiava metodo anche 2-3 volte al giorno; un lavoro faticoso, pericoloso ma mai noioso. Le insidie erano ovunque. Inoltre non conoscevamo ancora la pericolosità di certe "merci". Parlo dell'amianto, del nero fumo, del caolino, del manganese, dello zolfo e di tutti i minerali di questo mondo che, con il nostro lavoro, respiravamo a pieni polmoni. Parlo anche del frigorifero dove, specie in estate, passavi velocemente dai 25 -30 gradi di coperta a molti gradi sotto lo zero (a volte anche -20) nel breve spazio di pochi secondi. Lo stesso sbalzo avveniva in senso contrario al cambio turno. Ragionando a mente fredda su questi fattori, credo che quelli di noi che sono ancora in questo mondo, debbano ritenersi fortunati!



Quando si lavorava di notte, si aveva diritto ad una pausa da mezzanotte all'una. A quei tempi il lavoro portuale era molto duro, specie d'inverno e di notte. Tutto si svolgeva manualmente e si consumavano parecchie energie. Per recuperarle lo stomaco di noi giovani richiedeva più sostanza di un semplice caffè.

Nell'ora di pausa ci recavamo rapidamente nei bar, nelle trattorie che rimanevano aperte ad aspettarci. Ci rifocillavamo con il famoso "piattino", generalmente composto da prosciutto cotto, sottaceti e insalata russa, pane e bicchieroni di birra alla spina. I locali erano così pieni di gente che si doveva fare la coda in attesa del nostro turno.

I più conosciuti erano: O San Pe, la Tavernetta e altri in Piazza Barabino. A caricamento si andava da-o Giulio o dai Gobbetti. Nella zona di Porta dei Vacca c'erano O Scarron, O Baldo, O Natale, l'Antille e altri ancora. Nelle Birrerie Tedesche i piattini erano composti da: wurstel con crauti e senape, pane nero e birra, sempre alla spina. Da notare che nell'attesa del Wurstel con crauti, pane e senape che erano sulla tavola sparivano velocemente e voracemente.

CIATTAIEU

La mia vita da " *chiattaiolo*" (addetto al lavoro sulle chiatte ¹ – in dialetto "*ciattaieu*") cominciò la prima domenica di gennaio del 1955 alle ore 6.00 del mattino.

Accompagnato da mio fratello maggiore, Luigi, prendemmo il tram a Caricamento, abitavo a quei tempi in Sarzano, e scesi a Sampierdarena (Piazza Barabino). Entrammo dal piccolo varco che era a fianco della galleria Romairone, arrivammo al porticciolo Ignazio Inglese (adesso interrato) alla radice di Ponte Etiopia Levante, ex- SPOM.

In quel punto vi era l'ormeggio delle chiatte dell' IMAR ², la società che operava per



¹ CHIATTA – In dialetto, letteralmente, significa "PIATTA" – Imbarcazione adibita al lavoro portuale dove venivano posizionate merci che, in prevalenza, venivano reimbarcate su altre navi. Interamente costruite in legno potevano contenere grandi quantità di merce, anche alla rinfusa. Praticamente era un "CONTAINER" che si posteggiava nello specchio acqueo del porto e quando serviva veniva portato sottobordo. Per lo spostamento i rimorchiatori legavano la chiatta tramite la "*pernaccia*" (legno sporgente a prua e a poppa che permetteva l'aggancio e lo spostamento di parecchie chiatte alla volta). Sulla pernaccia era disegnata la bandiera che identificava la "proprietà". Per esempio la Compagnia aveva come bandiera una stella gialla a cinque punte in campo rosso, come la bandiera del Viet Nam.

² IMAR – acronimo di Imprese Marittime Riunite - Società che si occupava di operazioni di sbarco dalle navi, sia a terra che in chiatta. Altra grande Società di operazioni portuali era la SAI – acronimo di Società per Azioni Imbarchi – che si occupava di operazioni di imbarco.

lo sbarco delle merci varie in arrivo o in transito a GENOVA.

Uno degli ormeggi dell'IMAR in porto. Gli altri si trovavano nel porto vecchio: Ponte Parodi, Porto Franco, per le merci di valore, e l'ormeggio delle chiatte vuote sulla "**catena**", precisamente dove ora si trova l' *Isola delle chiatte* di fronte ai *Magazzini Generali* (ora del Cotone) e da noi chiamato "**O Mœ Vègio**".

Con mio fratello che era esperto del porto perché vi lavorava già da qualche tempo arrivammo all'ormeggio dell'IMAR e ci dirigemmo verso la "**gaiassa**", la chiatta con una casetta sopra che serviva da ufficio e spogliatoio per i chiattoioli. Era ancora buio e io vidi solo ombre di persone anche perché le lampade esistenti facevano una luce fioca.

Il capo dell'ormeggio era "o **BUDDY**"³ che senza perdere tempo mi consegnò ad un caporale il quale mi portò, camminando sui "**corricœu**" delle chiatte (il bord o esterno): immaginate il timore di un ragazzo che per la prima volta camminava su quegli stretti orli al buio che beccheggiavano sull'acqua.



Con questo esercizio giunsi sulla chiatta dove ero stato assegnato; un piccolo rimorchiatore denominato **SUD**⁴ **incoccio** (legò a sé) la chiatta e ci trainò fino sotto bordo alla nave, la "**NEREIDE**".

Giunti sotto la nave il rimorchiatore suonò la sirena per far affacciare qualche marinaio che ci lanciasse le cime di posta per ormeggiare la chiatta al fianco della nave: essendo l'alba ancora buia di una mattinata festiva, nessuno rispose al richiamo, cosicché il marinaio della **barcaccia** (il rimorchiatore) saltò sulla chiatta e assicurò la stessa alla catena della nave con la cima che pendeva dalla **cubia**⁵. Il rimorchiatore si allontanò velocemente per effettuare altri servizi, lasciandomi da solo, sulla chiatta, non sapendo cosa fare (aveva visto che ero un **pivello** e intuì la mia inesperienza in fatto di nodi).

La chiatta così ormeggiata seguiva i capricci del vento e di io mi trovavo una volta affiancato alla nave ed una volta in mezzo al mare tra i ponti Eritrea e Somalia.

Finalmente alle ore 8.00 sentii una voce che chiamava "**ciattaieiu, ciattaieiu dell'IMAR!**" e dal parapetto della nave si affacciò, con mio grande sollievo, il volto

³ Nome di battaglia. Nel porto di Genova, ancora oggi, ci si conosce più col soprannome che con il nome.

⁴ Rimorchiatore "SUD" di proprietà dell'IMAR. Vi erano altri proprietari di rimorchiatori e chiatte. Ricordo: Ravano, Podestà, Rebolino e la stessa CULMV proprietaria di chiatte e motoscafi. Alcuni nomi di rimorchiatori: "IMPARA" – "RAVANO IV"

⁵ CUBIA – Intelaiatura in legno che permetteva la copertura della chiatta con dei grossi teli di tela olona, impermeabilizzata, per la protezione del carico dalle intemperie e anche dal sole.

di mio zio Tullio, il fratello di mio padre, il quale a sua volta sorpreso mi disse: "**Cöse ghe fæ voi chi?**" (a quei tempi si dava del "voi" pure ai nipoti), io risposi "**son o ciattaieu**" e lui in risposta "**bella roba!**".

Scese con la "**biscaggin-a**⁶" assieme ai soci della sua squadra e si misero all'opera: fecero tutto loro quel giorno, ormeggiare la chiatta, togliere le tende, lavorarono, controllarono che non vi fosse acqua nella sentina. Terminato il loro lavoro rimisero le tende alla chiatta e verso le ore 16.00 mi salutarono.

Avevo passato una bella giornata, ma non era finita. Ero lì da mezz'ora ad attendere il rimorchiatore per tornare sull'ormeggio quando si scatenò una vera tempesta di acqua e vento, terribile, che faceva sbattere le tende della chiatta. A me sembrava che da un momento all'altro sarebbero volate via.

Non sapendo cosa fare mi rifugiai nella sentina dove almeno ero all'asciutto. Dopo circa mezzora di questa bufera sentii il fischio del rimorchiatore che veniva a prendermi e portarmi in salvo; mai fischio mi rese più felice.

Questo fu il mio primo giorno di lavoro nelle chiatte, ed anche se fu una giornata faticosa e piena di paura, la ricorderò per sempre.

Un'altra giornata particolarmente difficile avvenne alcune settimane dopo e precisamente il 19 Febbraio 1955, giorno terribile per il porto di Genova.

Il giorno prima lavorando alla calata Mogadiscio a poppa del "**CASTELNEVOSO**", la risacca era tanto forte che il mare ritirandosi faceva emergere l'elica della nave. Per continuare il lavoro di sbarco delle chiatte dovettero portare dall'ormeggio numerosi parabordi detti "paggetti" per evitare danni ai bordi delle chiatte che urtavano in continuazione nella calata.

Il 19 Febbraio cominciò con una libeccata terribile che non ho più rivisto, ad eccezione di quella (meno violenta) della LONDON VALOUR. In poco tempo il mare s'ingrossò e ricordo che dall'ormeggio alla radice di ponte Etiopia, lato SPOM, vedevo gli spruzzi delle ondate che battevano il molo che salivano in cielo e superavano in altezza le gru.

In poco tempo cominciarono a crollare pezzi della diga del porto. Le navi che erano ormeggiate al ponte Libia ponente (porto petroli di allora) cominciarono a suonare le sirene per chiamare i rimorchiatori per essere trainati e al riparo, i rimorchiatori arrivarono subito ma data la violenza del mare non poterono entrare nella "**cantia**⁷". La petroliera "**CAMAS MEADOW**" si rovesciò mentre "**EZILDA CROCE**", una carretta, si salvò. I marinai della nave portarono due cime sul ponte opposto a dove si

⁶ *Biscaggin-a* – Scaletta di corda utilizzata per scendere dalla nave alla chiatta e viceversa

⁷ *Cantia* - Traduzione letterale = Cassetto di armadio o tavolo. -In questo caso era chiamata *Cantia* l'angolo retto formato dal congiungimento del ponte (pennello) con la *calata* (banchina tra un ponte e l'altro).

trovava ormeggiata e collocarono la nave al centro della *cantia* e la nave fu salva. Intanto al ponte Eritrea una nave norvegese, la " *NORDALAND*", al suo viaggio inaugurale, dopo ripetuti colpi nella calata che provocarono una falla: il carico venne a contatto col mare e trattandosi di una considerevole partita di barili con carburante, esplose facendo affondare in poche ore la nave. Il porto subì in quella occasione moltissimi danni ed occorsero parecchi anni e molti soldi per ripararli.

(Enrico Denegri – ex matricola 1588 – Sezione San Giorgio) - Ottobre 2003





Circolo Ricreativo Aziendale "LUIGI RYUM – CULMV-PARIDE BATINI"
Telefono +39010261915 - Telefax +39010265987
www.circololuigirum.genova.it luigirum.genova@virgilio.it segreteria@circololuigirum.genova.it