

LE SETTE SECCHIE

di

Raffaello Brignetti

La ricerca della responsabilità aveva ragioni di fatto. Dato un episodio infelice, se ne dovevano trarre e precisare le attribuzioni a qualcuno, a qualche cosa. Addirittura in un primo esame ciò era apparso, oltre che lecito, semplice a farsi. Come provvedere a una contabilità.

Era addentro, dopo la penetrazione del caso nelle sue componenti non superficiali, non appariscenti e, quindi, più vere, che risultavano complicazioni. Qui il dato tecnico si sfocava. Appariva non isolato e rigido nella determinazione dell'episodio; via via altri dati, altre condizioni e perfino sensazioni lo soverchiavano. E non era poco trovare un cedimento nella specie tecnica. In questa bisognava considerare falsi la grandezza e più esattamente l'immensità della nave, gli strumenti e la ricchezza, la stessa modernità nella nave piena e splendida. Tanto significava riferirsi alla tecnica.

Conseguentemente, era dubitare su tanto, se accostandosi al fondamento del problema vi si acquisiva un'impossibilità di venirne a capo con l'elemento tecnico o con esso soltanto. Altro c'era, e proprio questo non arricchiva, al contrario immiseriva e impediva le constatazioni.

Il diritto sfuggiva. Le leggi, sondate, citate, rivelavano a contatto della questione, più nella questione si spingeva l'esame, sconnessioni e carenze. E più si insisteva, più queste apparivano.

All'inizio, è vero, esisteva l'avvenimento reale. Spiegato questo su base

tecnica, era apparso facile aprire il libro delle leggi e trovarci la soluzione. Altrettanto vero però è che, se spiegazione non veniva dalla tecnica intesa isolatamente, già cercare nel libro non era facile. Per di più, poi, si capì che il rapporto tecnica-diritto non solo non dava una certezza, ma generava intrigo, ne sorgevano anzi fastidio, altra dispersione. La progressione tecnica aveva oltrepassato il diritto. Nella nave erano stati conseguiti in applicazione di nessi scientifici e con impiego di ricchezza risultati grandiosi, rapidi, che le leggi ancora non conoscevano. La pratica si era anteposta alla teoria, la strumentazione alla norma; realizzazione e giurisprudenza non avevano più seguito un pari cammino, come pure era accaduto in altre fasi storiche. L'attualità conteneva questo guasto.

Ecco un primo punto chiaro nel groviglio sperimentato. Se le norme non erano atte a decidere perché oltre queste esisteva il fattore meccanico e se questo, tuttavia, non reggeva, di fronte all'indagine profonda dei fatti, si frantumava insieme alla verità assoluta o almeno all'equilibrio — del resto non presi in considerazione nell'esame — anche la conclusione immediata e documentaria. La responsabilità non si configurava, nonostante la rovina certa della nave.

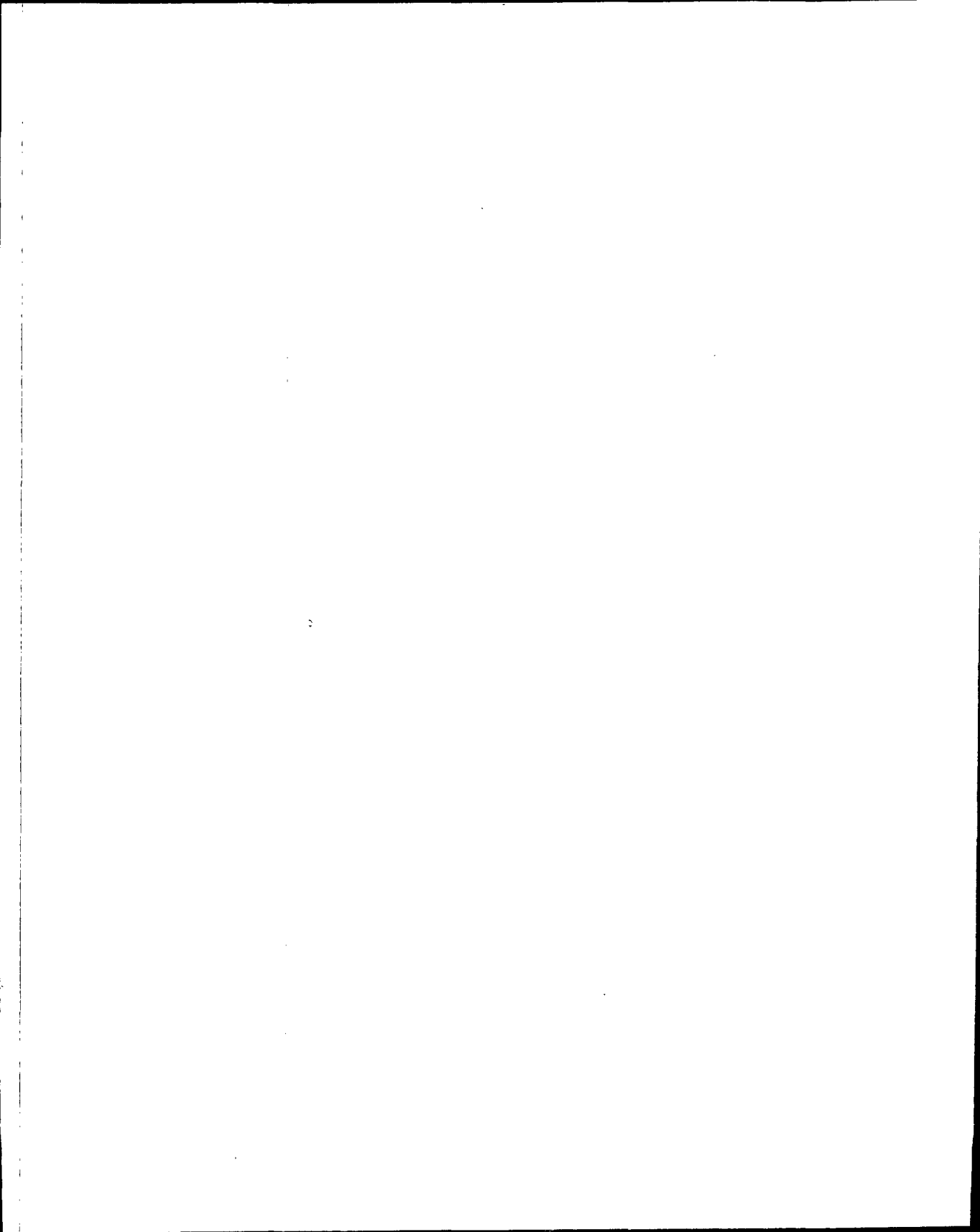
Presto si arrivò a stabilire, per secondo punto, che nel vacillare della chiarezza semplicemente tecnica erano intervenuti altri motivi, remoti ma non secondari. Uno era quello della finanza, alla base non meno che la tecnica dell'esistenza e dei fini della nave. In sostanza, sebbene esatti, gli strumenti e il bastimento non potevano essere stati manovrati senza che si fosse tenuto conto delle incidenze finanziarie. E le condizioni dell'acqua, dei venti, delle maree rappresentavano pure motivi, la stagione, l'ora... Non in modo univoco l'apparato doveva essere stato impiegato. La scelta vi aveva avuto parte.

Gli uomini si presentavano al fondo della questione nel momento in cui dall'una all'altra apparenza l'episodio non si era precisato coi soli aspetti finora noti. Ormai il punto era questo.

La nave non aveva incontrato il disastro per cause obiettive, bensì per come era stata guidata. Nella semplicità della circostanza entrava d'altronde una novità: che a loro volta gli uomini non avessero potuto decidere dav-



Pablo Picasso: *Testa di donna*, scultura (1962)



vero fra un elemento tecnico e fra un insieme di altri elementi, come su questa nave, immani; di modo che, nella singolarità della situazione, si dava che non tanto gli uomini fossero stati i soggetti rispetto a una realtà efficiente, quanto che lo fosse stata la realtà con loro. Soprattutto diventava essenziale vagliare, degli uomini, le emozioni e i pensieri. A una primitiva e ingannevole operazione di contabilità si sostituiva l'atto psicologico.

Condizione fra tutte era decifrare il comportamento del primo ufficiale. Una responsabilità alla quale i più avevano pensato investiva il comandante, ma era dal dire e dal fare dell'ufficiale che essa poteva o meno avere qualche consistenza. Costui, Alato Cane, si era trovato a dare la risposta. Se non la dava, era per dubbi che prima lo avevano trattenuto, poi lo tentavano con una tesi inaspettata. Quello che ci si era figurati di sentire da lui non si sentiva.

Né il suo apporto all'indagine dipendeva da accordi col comandante. Piuttosto, nel comportarsi stranamente, Alato Cane pareva cercare se stesso ed avere nell'episodio un proprio episodio.

Infine l'età, i ventinove anni, non implicavano che egli fosse turbato, anche se un'ipotesi del genere era stata affacciata per spiegarne con la giovinezza un raziocinio forse immaturo. In mare, il primo aveva la normale età, a sufficienza per quanto serviva alle sue mansioni, come anche la maggior parte dei primi ufficiali e come qualche comandante: se sulla nave, dopo lo stesso comandante, era stato il più elevato nel grado di coperta, ciò pure era nella regola. Ancora meno lo spingeva a gesti inattesi la preoccupazione di essere proprio lui coinvolto nella responsabilità. Per quanto lo riguardava, i suoi calcoli di rotta erano stati lineari e ineccepibili. Al termine della sua guardia la nave andava sicura e franca in acque libere: se avesse continuato per questa direzione sarebbe arrivata come sempre.

Se ne poteva avere la prova dal course-record.

Questo era un ausilio infallibile. Si trattava di una delle esattezze di bordo, della tecnica, che appunto perché rivelava la rotta percorsa, il suo diagramma e i mutamenti, aveva denominazione allusiva nel linguaggio sulla nave. Era la spia. Custodiva una traccia, come se la nave avesse filato con una coda tenace e fine, riconoscibile sulle carte, agevolata e nello stesso

tempo inseguita. Sigillata e portata a terra dopo il sinistro la spia avrebbe potuto riprendere a funzionare: bastava inserirne il contatto elettrico. La rovina non l'aveva sfiorata. In navigazione, lentamente faceva girare un cilindro tramite apparecchiature graduate sull'orario, connesse alla bussola-madre e all'asse del bastimento. Ne veniva percepita e riferita ogni curva, sempre, in un segno simultaneo, permanente, con un pennino a secco in un nastro di carta, di scrittura che non poteva essere cancellata né interrotta.

Era uno strumento silenzioso. In un angolo della sala nautica e in apparenza dimenticato non si staccava dal cammino della nave e segnava, notte e giorno, guardia per guardia, faceva un controllo che non finiva mai. Dopo, di rullo in rullo, la documentazione sopra la carta veniva chiusa, per regolamento, nella cassaforte, conservata lì per le consultazioni anche di anni. Solo in caso di guasto un trillo usciva dalla spia molesto e acuto finché il guasto non era riparato. Altrimenti essa operava in un silenzio di sonno, nell'oblio finto delle persone. Non interveniva. Si sapeva che c'era. Indirettamente controllava la bussola-madre che la orientava, le ripetitrici che la riflettevano lungo tutti gli aghi magnetici della nave e che essa rifletteva, il timone, gli apparati di goniometria, le carte. Anche di sé era spia e controllava se stessa. Il mare intero ne sembrava idealmente rigato, e così era rigato idealmente da spie come questa su altre navi. A richiesta, a terra, dirigenti e burocrati potevano vedere la navigazione come da bordo; guardavano il comandante, il timoniere. In senso tecnico avveniva nello strumento la rappresentazione del bene e del male.

Dal segno di questa spia si ebbe che, al mattino, la nave era stata in rotta, ovvero, considerate la regione marina, le terre e la destinazione, in una delle due rotte possibili. Il resto era noto dagli uomini, dall'accaduto e dal giornale nautico.

Come ogni giorno alla conclusione del turno del primo ufficiale il comandante aveva bevuto il caffè parlando col cameriere. Era nel suo alloggio. «Ha visto che tempo fa?».

«Così e così. Annuvolato».

«Il mare?».

«Mare lungo, più o meno come ieri».

Chiedeva del terzo ufficiale.

« È in sala da pranzo. Il garzone gli stava portando la colazione ».

« Bene. Porti via ».

Aveva osservato il mare, era andato nella sala nautica. Ora il terzo prendeva le consegne dal primo e parlava di automobili. Erano cambiati il timoniere e la vedetta.

Secondo l'ora, il giorno avanzava, ma per la stagione nella latitudine ancora invernale e col cielo basso non si aveva piena visibilità. La nave viaggiava a luci accese. Lungo i fianchi passavano schiume slavate e a poca distanza le onde lunghe, senza vento. Più in là il mare era confuso, non si vedevano altre navi. Attorno dovevano esserci pescherecci che però lavoravano a luci spente: dai giornali nautici si poté sapere, dopo, che essi avevano invece visto la nave dai fanali di via. Si erano scansati. Il gigante correva e il suo passaggio era stato breve.

Per l'abbrivo dello scafo e perché, carico, rompeva le ondate e le spargeva piuttosto che scavalcarle, il cammino aveva un passo uniforme, piatto, in silenzio. Dalla poppa lontana giungeva sul ponte al centro, dalle turbine, una vibrazione, inavvertita per abitudine e perché costante e sommessa. Poi come in un orario consueto salì dal piano basso del ponte alla sala nautica una musica ritmata e intonata di orchestra e voci. Erano strumenti elettrici, chitarre, una specie di armonium. Col tempo marcato dalla batteria e con le voci, la canzone echeggiava contemporaneamente metallica e armoniosa. La prua, fuori, anch'essa lontana, era deserta; filava come una lunga via a sé confondendo tinte grige con la bassa luce dell'acqua.

« Cominciano di mattina presto, al solito », si lagnò il comandante della musica.

Il terzo svolgeva la guardia e dava un'occhiata agli strumenti secondo le prescrizioni. La spia funzionava, tutto funzionava. Sgombrò il tavolo di rotta, ripose la carta finora adoperata e la sostituì con un'altra, relativa al nuovo settore di mare.

A questo punto il comandante doveva essersi irritato. Dalla spia e dalla carta aveva visto che la nave si trovava su una delle due rotte; l'alternativa era stata risolta dal primo ufficiale.

Davanti, lungo il mare, erano a sinistra alcune isole, in gruppo, a dritta la costa; in fondo la baia e il porto di arrivo. Nel bivio una delle due rotte girava larga sulla sinistra doppiando le isole, l'altra sarebbe stata pressoché rettilinea a metà fra le isole e la costa: la nave avrebbe risparmiato cammino. Su questa però i bassifondi interrompevano lo spazio lasciando solo un passaggio verso la costa: canale sufficiente, tuttavia da non potersi percorrere, con una nave grande, oltre un margine preciso. Precedendo ordini o consigli il primo ufficiale aveva avviato nella propria guardia la rotta al di là delle isole.

Il comandante se ne accertò, confrontò anche la bussola e l'annotazione sul giornale nautico.

Per quella musica che ancora squillava, forse proprio per la decisione già presa, per l'ora, gli anni, era seccato. Aveva un'età doppia di quella del primo ufficiale. Anche rispetto al terzo era vecchio, estraneo. Ma la sua irritazione sembrava preoccupata, non indispettita. Lo isolava. Per guardare la nave e il mare, in una specie di misura, uscì all'aperto; si fermò col marinaio di vedetta senza parlargli. Ripeteva l'uso di navigazioni passate, sebbene il luogo e la stessa nave potessero essere dominati e presi a confronto, anzi meglio, dal banco delle apparecchiature e mediante il bridge-control, che, l'uno automaticamente e l'altro a vista, rendevano tutto percepibile da dentro la sala nautica. Rientrò. « Il punto-nave », disse al terzo ufficiale.

Rilevarono insieme la posizione dai radiofari delle isole e della costa. Della rotta del primo ufficiale era stato filato un breve tratto. La musica cessò e poco dopo Alato Cane uscì in coperta coi marinai, verso prua. Il comandante gli fissava la testa.

« Prenda a dritta », disse, al terzo. « Vada sull'altra rotta ».

Quello mostrò la carta. « Il fondale... Peschiamo quindici metri ».

« È una nave grossa, lo so. Siamo in quattro al mondo. È evidente che lo so. E addosso duecentomila tonnellate di petrolio. Ma proprio per questo costa ». Guardò attraverso i vetri. « Non ci fanno girare per nulla ».

Il terzo non rispose e scrisse la nuova rotta.

« La marea? ».

« Va su. Ha cominciato da un quarto d'ora ».

« Del resto siamo passati di qui altre volte, le secche sono segnalate.

Al largo delle isole, invece, qualche ora di tempo ci farebbe perdere la marea buona, non si potrebbe entrare subito nel bacino di scarico; aspettare un'altra marea costerebbe. Comunque, se le altre tre petroliere ci sono passate, un giorno ci siamo dovuti passare anche noi, e se ci siamo passati una volta, bisogna passarci anche questa volta ».

Avveniva la scelta su dati non marini. Benché varata da meno di un anno la nave aveva preso direzioni frequenti secondo questo genere di scelta. Rimaneva che a decidere fosse il comandante e che in ogni caso lui e da solo dovesse rispondere della nave, come sussisteva lo scopo: il compimento dell'impresa di navigazione, il suo rendimento. Erano leggi antiche, ragionevoli. Di nuovo c'era che questa nave aveva a bordo la spia e non viaggiava come un tempo esclusivamente nelle circostanze alterne di mare né portava cinquemila tonnellate e non più come quella che era stata la massima nave a vela. Dimensioni e sostanza cambiavano la tempesta.

« Allora: questa? », disse il terzo, della direzione.

Il comandante rispose: « Sì ».

Inclinandosi un poco sulla sinistra la nave mise la prua sulla nuova rotta. Dal basso, il primo ufficiale e i marinai si voltarono verso il ponte. Ripresero il lavoro. La marea in ascesa creava una corrente celere, copiosa, verso la terra e il bacino di arrivo; la petroliera ne era portata, abbrivata come in un fiume. Apparve il battello-fanale che segnalava i fondi bassi.

« Lo ship-light, comandante », avvertì il marinaio della guardia di vedetta. Dette un segno al timoniere e tornò fuori. Sul giornale nautico fu scritto l'avvistamento dello ship-light.

Era ancora acceso; se ne distinguevano, però, anche gli ormezzi, lo scafo tozzo e sbiancato dalle stagioni: ormai la visibilità era migliorata, a parte il grigiore dell'aria che si specchiava nella superficie. Sulla murata del battello la denominazione delle secche, a caratteri neri, era leggibile a occhio nudo.

La nave andava accelerata. Era sui trenta nodi. Lasciava una scia ricciuta, mossa di schiume. I fanalisti la guardarono come un mostro lungo e straordinario. Aveva fianchi lucenti di umidità. La prua tagliava il mare in due rovesci a dritta e a sinistra soffici come nuvole. Metteva orgoglio,

emozione. A bordo, il primo ufficiale e i marinai erano girati a sinistra verso lo ship-light; non si vedevano che questi e la vedetta all'esterno: gli altri, che non avevano il turno di diana, erano sotto; anche la gente di cucina e di camera e i motoristi riposavano o lavoravano da basso.

In sala nautica non c'era altro da aggiungere. Ogni cosa o azione aveva un assetto, la nave pareva logica, logiche la direzione, la corsa. Poco dopo il comandante parlò: « Via le luci ». Il terzo andava agli interruttori e la nave ebbe come un grido.

Fu uno scroscio interno di metallo: il comandante, gli uomini, non capirono all'istante. Lo scafo era fermo e ancora vibrato in avanti. Eppure non si spostava, ad un tratto. Il mare non era più liquido se la nave non proseguiva. Dentro, sotto le onde, vertici di roccia, crinali, bloccavano la carena infilata nell'abbrivo. Il primo ufficiale e i marinai corsero indietro; dal ponte, i quattro, anche il timoniere, osservavano il mare nella zona di prua. Uno spargimento affiorava già in modo immondo dalla petroliera e si dilatava. Era mattina. Come catrame il carico fluì per tutto il giorno, galleggiava, si univa in uno strato. Fece oscuro il mare. Di sera aveva circondato la nave completamente e coperto la superficie visibile.

Fino a questo momento, il primo ufficiale, che per lo stordimento del comandante fu quello che più di ogni altro dovette impegnarsi nel fatto, non risulta aver manifestato un qualunque punto di vista. Si parla di poche frasi relative a quello che c'era da fare. È certo che avrebbe potuto agire diversamente, la nave essendosi spezzata dopo lo scarto della rotta scelta da lui e che si constatava ora essere stata quella giusta: ma le testimonianze non lo danno nell'atto di discutere, neppure di dire, appunto, qualche cosa oltre i comandi di manovra. Il problema della responsabilità trova subito un riserbo che a bordo la gente non si spiegava.

Se il suo contegno viene riferito al rapporto che lui aveva col comandante, a maggior ragione è inspiegabile. Da nessun segno appare che i due fossero in buone relazioni, e non tanto per occasioni o atti particolari, quanto proprio per diversità di vita, di umanità. Il primo ufficiale aveva quel soprannome che al comandante non piaceva; a lui, probabilmente, sì, perché nel suo modo di vivere lo qualificava. Gli veniva da intuito di equipaggi, per

sentito dire da altri marinai, da altre navi. Qualcuno per mare aveva scelto Alato Cane cogliendone lo spirito canino e l'estro, un'irrequietudine, la bizza; ma, col nome, neanche questo carattere che lo creava era apprezzato dal comandante.

Non mancano riferimenti a riguardo.

« A bordo non si va avanti senza ordine ». Un'opinione sensata, di un uomo consapevole, il comandante. « Leggo sui giornali che quelli come lei, a terra, si mettono sdraiati. La vita libera, non lo nego ».

« Io non mi sdraio ».

« Qualche volta sì ». E questo è accertato. Per prima cosa Alato Cane si era infatuato della musica; ancora, se gliene veniva voglia, saliva sull'ala del ponte e da sopra orinava in pieno fino al mare, anche se la petroliera era scarica, agitando un getto allegro e magniloquente; altrettanto faceva se la voglia era di stendersi, dappertutto, a poppavia o in coperta, a prua. In certo modo aderiva alla nave e l'amava, benché questo non fosse chiaro al comandante che, per essa, aveva un amore differente. « Fare quello che salta in mente. Giusto un cane ».

« Ma non è sdraiarsi. Uno si sdraia se gli fa piacere, però questo non vuol dire vita sdraiata. È una filosofia positiva ».

« Ah. Ha studiato anche filosofia: non abbastanza; sa una filosofia spicciola, fa una vita puerile, spicciola. In qualche parte hanno detto: vai su quella nave. E lei ha portato qui mezza filosofia. Proprio mezza. Ma una nave è un'altra cosa, non è adatta ».

Una ricerca ancora potrebbe essere condotta su quante volte il comandante, quando non prendeva i pasti nel proprio alloggio, gli aveva detto, in sala da pranzo: « In mia assenza, per un qualsiasi motivo, lei comanderebbe questa nave. È serio con quei capelli? ».

Qui il terzo ufficiale rideva. Tuttavia in altri momenti il primo e il terzo fraternizzavano, per età, gusti, fantasticavano di automobili, di ragazze, insieme avevano organizzato per tutti scommesse fino a un dollaro sulle partite di calcio, la domenica ascoltavano i risultati attraverso la radio; erano abbonati a riviste che li raggiungevano per il mondo e se le scambiavano l'uno con l'altro; si tuffavano nella piscina, a volte anche dentro le cisterne, per

curiosità, fonde, nere, quando dopo il lavaggio restavano piene d'acqua. A ogni tornata delle guardie parlavano in plancia per il cambio e continuavano conversazioni da mesi e da latitudini. Avanti sera, il terzo rilevava per un'ora il primo che, così, cenava durante il proprio turno. È riportato dai timonieri. Col secondo ufficiale invece i contatti erano radi. Il primo ne assumeva la guardia e il terzo gliela consegnava. Per il resto il secondo aveva pranzi e cene in orari sfalsati, si lamentava, badava all'amministrazione, ai malati, per competenza del suo grado, era sempre stanco. Allora nelle discussioni del pranzo, che erano le sole possibili fra il comandante e Alato Cane, giacché la sera i loro pasti non coincidevano e nelle guardie o in manovra loro venivano a trovarsi in posti diversi, l'intervento del terzo ufficiale sviava il contrasto: il comandante si accontentava dell'effetto avuto con l'accento ai capelli del primo, questo interpretava la risata del terzo come una confidenza. Ora, anche a fare a meno del parere del secondo ufficiale che poco avrebbe da riferire per via delle sue occupazioni solitarie, altri ci sarebbero, come il direttore e gli ufficiali di macchina, il cameriere, i garzoni, da poter attestare un'asprezza fra il comandante e il primo, un diverbio o anche incidenti di qualche importanza, se se ne fossero avuti: ma non esistono dichiarazioni in questo senso. È da credere che incidenti non ci fossero. Esteriormente i discorsi dell'uno e dell'altro duravano poco, calmi.

Ciò nonostante la loro opposizione era dichiarata. Permaneva anche nel ritegno delle parole. Tutti e due credevano sinceramente in ciò che pensavano e facevano. Alato Cane teneva capelli lunghi, marroni e rossicci, una barba sparpagliata, chiara, per istinto più che per moda. Era l'uso del tempo, in particolare fra giovani invaghiti dai giornali illustrati, dalle canzoni e in genere da tutto un volgimento culturale, alla ribellione che si potesse vedere, sentire, di sollievo da forme e misure della tradizione; si diceva: rottura. Ma in lui era stata maggiormente una selvatichezza rovente, la nostalgia della selvatichezza, a farlo canino; zazzera e peli lo inalberavano, e, salvo il berretto regolamentare durante le guardie o, nella manovra, quando era al suo posto a prua, i vestiti come capitava, messi insieme qua e là nel globo, a colori grandi. La sua esistenza era un gesto sempre.

Aveva ben parlato e sia pure a metà di filosofia. « Dicono beat e vogliono

dire invenzione, momento. Invece niente è stato inventato. Tutti e sempre hanno questa esistenza che rode. Io la tiro fuori». Lo predicava anche ai marinai. Poi trovò modo di adattare gli strumenti al voltaggio di bordo e fece l'orchestra.

*Parto per un viaggio
e porto per bagaglio
vent'anni e il mio coraggio!*

« A quell'età — rimbeccava al comandante —, lei da giovane sarà stato sulle navi a vela ». E diceva: « Avrà imparato qualche strumento: la nostra musica è diversa; è di marinai che non sanno più fare un nodo, ma è musica ». Aveva sempre qualcuno che lo seguiva, la sua cagnara era completa.

Dalla documentazione osservata sotto questo punto di vista — di cui l'indagine non si era occupata, considerando marginale la formazione degli uomini — si sa che dopo qualche studio classico aveva preso una vita brada. La famiglia, infine, era riuscita a trascinarlo su una nave; qui a cazzotti gli altri marinai lo avevano orientato abbastanza perché nel lavoro non costituisse una causa di fastidio. La navigazione mercantile lo rigirava nel mondo ma anche lo incatenava ai turni, alla nave, al viaggio. Fu in tale costrizione che fece bagni nelle tanche cominciando un'abitudine, poi cavando al sole le membra, sulla prua, sul ponte, ebbe altri cazzotti. Sopraggiunge, in una certa epoca, il titolo nautico; con le cognizioni già acquisite deve averci pensato nelle traversate, in giornate lunghe, cambiando scuola e libri. Allora si rifà aizzato. Da ufficiale la memoria filosofica lo smania ancora; canta, sdraiato, suona e orina fuori bordo; come un alcool, l'esistenza a carne viva.

A ben guardare, salta fuori questo essere selvatico fra tecniche minuziose. Non piglia più cazzotti, almeno a bordo, ma è pure molto se si mette il berretto nel grado di quasi comandante di una nave del petrolio.

Il vero comandante, al paragone, è scarso di confidenza. Con certezza e se non altro per lo spettacolo l'equipaggio deve aver finito col preferire il primo ufficiale, per lui provando qualcosa di più, forse, della curiosità. Sta di fatto che con la nave incagliata non si ebbero male azioni fra gli uomini. Gli obbedivano. Questo elemento era pure un aspetto chiarificatore nella

indagine, in quanto la responsabilità poteva essere separata dal comportamento della gente di bordo come dal funzionamento tecnico; tutta la gente, escluso il comandante.

Il disastro era imponente: la nave, eppure, sopravviveva. Dopo i primi atti del tentativo di disincaglio con forza d'elica indietro, della richiesta di soccorso e della chiusura delle paratie stagne, veniva una fase più desolata e cedente, poi l'attesa. Il comandante si era ripreso, ma specialmente il primo ufficiale era quello che continuava le decisioni una dietro l'altra; a lui competevano le mansioni dello scafo, dell'equipaggio. Fece venire la gente in coperta per la notte; a piccoli gruppi, con le luci che ancora funzionavano, ufficiali e marinai scendevano a preparare i loro sacchi per l'eventualità dell'abbandono della nave, quindi risalivano col sacco. Fin dal principio aveva ordinato di non fumare e, in cambusa, di chiudere il ripostiglio delle bevande alcoliche. Preparò le scialuppe.

Il mare si manteneva lungo e non ventolato. Quando arrivò il primo rimorchiatore e si formò attorno alla petroliera una corona di pescherecci, le manovre furono agevoli, quanto al mare. Ma intanto si vide che il disincaglio era difficile. La marea era salita, scesa, risalita ancora al massimo; verso le due di notte il rimorchiatore tirò; i cavi si tesarono, non si ebbero difficoltà, danni, ma la nave non veniva, come una montagna fermava il rimorchiatore. Così dal rimorchiatore si calò il palombaro a marea bassa; esplorava, andò su e giù varie volte, comunicava che le secche erano fisse grandemente nello scafo: anche uscendone, la petroliera non avrebbe potuto galleggiare. Era soprattutto da sotto che il petrolio scorreva. Dopo l'alba arrivarono con la lancia gli uomini dello ship-light. Avevano barbe nere e bianche, guardavano il gigante incagliato. Uno alzò la mano. Riprendevano a guardare il gigante, il mare.

Tutti videro lo scempio del mare. Senza vento le onde passavano in realtà più vaste e apparentemente molli, per l'effetto di qualche avvio tempestoso dal largo, ma sembravano molli perché erano in una coltre pressata sopra. Ne veniva all'acqua un palpito di bestia sotto la pelle spessa e lezza. Da fiacchi riflessi, per le onde, il cielo aveva luci verdi, brune, c'era un'aria non naturale; i gabbiani la percorrevano e si allontanavano. Nei movimenti

i pescherecci e la lancia dei fanalisti e il rimorchiatore e il palombaro si tingevano della specie di catrame. Tutto era macchiato. La nave perdeva come da vene aperte e il mare si anneriva ora per ora; poi vennero i primi segni morti, gonfie, sparse seppie. Passò un branco di otarie. Morirono aringhe, meduse. Un tanfo saliva, crebbe nel giorno via via che il carico della petroliera dilagava e la superficie ne era invasa continuamente più in cerchio, lontano, mentre le correnti e le onde e il venire e l'andare delle maree allargavano il minerale, lo diffondevano e se ne mescolavano, ne aumentavano la strage per ogni luogo, intorno, che fosse acqua. Dopo la foschia del mattino erano giunte nuvole dal largo dove si avvertiva il margine della tempesta; il cielo si chiuse; piovve, ma anche quest'acqua fu assorbita e coperta. Il tanfo diventava più grave. Il passaggio nei flussi era ora di altri pesci che non potevano scappare. Scivolarono gabbiani; vedevano i pesci, non avevano trovato ormai posti liberi e per fame, stanchezza, si erano posati; a penne unte fitte il volo non riusciva. La nave creava la regione mortale ed era essa stessa nella morte; proseguendo, lo strato avvolse il battello-fanale e sui fianchi l'iscrizione col nome delle secche; in serata era montato col piano della marea sulla costa, all'ultimo sulle isole. Ancora fluì e camminò per la notte, durante i giri di navi da guerra e di altri rimorchiatori che erano arrivati; seguì il caso, l'acqua; per radio si sapeva che era oltre le isole, in lunghi settori.

Il comandante parlò allibito; disse: « Tutto questo petrolio! Ma non finisce mai... ». Volle vedere il cameriere. « Nessuno aveva mai visto sparso tanto petrolio ». Gli stava dando una lettera. « È per mia moglie, se mi succedesse qualcosa ». Poi si affacciò di fronte all'equipaggio. Era colpito anche nella voce. « Personalmente rimango, perché la nave non diventi per legge cosa di nessuno. Chi vuole andare è libero ». Da quel momento il cameriere gli tenne compagnia. Nemmeno gli altri scesero. Nessuno effettivamente aveva mai saputo fino allora o sentito parlare di tanto petrolio finito in acqua; finanziariamente, quella era al mondo, fra nave, carico, la perdita più grande che ci fosse stata nella marina mercantile.

« Per un sì. Per un sì. Il terzo mi ha detto: prendiamo questa rotta? Ho detto: sì ». Parlava in un discorso per se stesso, era sotto la macina di

quel primato. Nella notte cominciarono le notizie su quello che si diceva a terra della nave.

Scrivevano giornalisti sopra unità militari e su mezzi noleggiati. Col battello dei piloti erano venuti anche cineasti, cronisti della televisione. La sensazione si faceva presente anche a non volerlo. Arrivavano messaggi di agenzie d'informazione, finanziarie. In tarda nottata, con frequenza, il radiotelefono gettò a bordo i quesiti di entità impensate, da punti opposti del pianeta, dove era giorno, che solo ora si apprendeva essere consociate nell'interesse del carico o dell'assicurazione e della stessa petroliera. Il comandante non rispondeva, ascoltò e come si appiattì.

La pesca per miglia era finita, per anni non si sarebbero più accostati e continuati i pesci nel sentore dell'acqua; le maree avevano coperto di minerale lidi a chilometri, alghe, fanghi, muschi, sabbie, a decine, centinaia di metri verso l'interno: isole e terre continentali venivano bordate. Nascevano allarmi nelle lagune, in porti, l'incendio era un terrore, nei golfi, in coltivazioni di ostriche, saline; coi nomi dei porti, uno o un altro, ulteriori, distanti, si conoscevano da bordo le derive del carico, dove si spingeva in andamenti incredibili.

Al susseguirsi delle onde la nave non rimaneva più ferma: ogni tanto ritmicamente saliva e ricadeva con la poppa; il movimento l'apriva, spargeva liquido anche dalle tanche centrali.

Se tanto poteva essere favorevole secondo i progetti, come dicevano sui rimorchiatori, di svuotare la petroliera e, dopo, alleggerita, pomparci aria e trainarla, contemporaneamente aggiungeva il dubbio sulla sua resistenza. La discesa del carico la sollevava, ma, meno statica, essa rispondeva ai colpi di mare; l'eco del fortunale al largo la toccava. Avvertire da bordo i tonfi onda per onda sembrava osso per osso una propagazione di traumi.

« La nave tesse », osservò il primo ufficiale.

« Altro che tesse: si spaccherà ». Il comandante era uscito, bianco, sulla ala della plancia. Tornò verso la sala nautica e allora incontrò un'inclinazione a salire di cui prima non si era accorto. Guardò il primo.

« Ha cominciato col calo della marea ».

Questo fatto secondario e però incidente nel principio di una nave, edi-

ficio per galleggiare equilibrato, colmò nel comandante la disperazione. Il suo sguardo era vuoto. Non rispose.

Si hanno tuttavia dichiarazioni su una ripresa più tardi del suo discorso col primo. A detta dei presenti successe nelle ore di preparazione della manovra dei rimorchiatori per quando la marea fosse risalita e la petroliera avesse perso altro carico. Gli accordi relativi, in questo tempo, figurano già stabiliti e firmati: secondo gli usi le compagnie dei rimorchiatori si sarebbero divise a salvataggio avvenuto tutto ciò che fosse rimasto del carico e metà del valore della nave; senza salvataggio non avrebbero preso niente. Trasbordati i naufragatori sulla petroliera insieme ai piloti, da terra dirigenti e burocrati avevano consigliato col radiotelefono la transazione, in ogni caso inevitabile.

È comprensibile che adesso fossero gli uomini saliti a bordo a disporre della nave più del comandante.

« Veda lei, li segua », egli aveva detto al primo ufficiale. Poi: « Sono le dimensioni che non vanno ».

« Eh, le dimensioni di che cosa ».

« Anche nel guadagno o nella perdita della gente dei rimorchiatori le dimensioni non vanno più. Sono troppo grandi. Non c'è un rapporto con la realtà ». Non è riferito molto di più delle sue osservazioni. Il comandante dava l'impressione di aver rotto il proprio isolamento eccezionalmente, giusto per causa disperata; ragionava con ogni probabilità sul bene e sul male dell'incarico di comando, un bene e un male diverso da quello annotato dal course-record e proporzionato, per un verso, alla grandezza della nave, per l'altro al limite umano. Le sue ultime parole sarebbero state: « Alato Cane, quella era la buona direzione ».

« La mia, sì ».

« Noi non saremmo mai andati d'accordo ».

« È vero ».

« Aveva ragione lei, la rotta era giusta. Ma io non potevo avere quella decisione. Dovevo andare sull'altra rotta ».

Quanto al primo, non si ha di che attribuirgli finora un vero mutamento nel modo di giudicare, specie verso il comandante.

Le sue iniziative, riportate e documentate, hanno l'impronta di uno spirito alacre, avvertito: si elencano la presa in consegna della spia, della cassaforte e del giornale nautico, varie ispezioni allo scafo e alle scialuppe, un alterco con due naufragatori che stavano per lasciare la petroliera con attrezzi presi dalla sala macchine, casse di pittura e un barometro; più la cura per le segnalazioni di rito: la bandiera rossa e quella rossa e bianca per il carico infiammabile e la presenza dei piloti, il pallone nero, di giorno, a prua, per l'incaglio, le luci bianche a prua e a poppa, i fischi nella foschia di prima mattina; poi gli ordini inerenti alla farmacia, all'infermeria, al secondo ufficiale, la raccolta insieme al terzo e al direttore di macchina delle carte nautiche e amministrative. Cronache di giornali descrivono così la sua attività, in aggiunta alle testimonianze e alla documentazione; è assodato che nel fatto lui comandò davvero la nave.

Eppure tanto non basta per immaginarselo d'improvviso assennato. Per esempio, non aveva smesso di vestire nel modo solito; ora si era levato anche il berretto. Il suo gesto e balzo erano gli stessi. Tre o quattro volte gliene venne voglia e dunque orinò come sempre, anzi a maggior ragione, dalla cima della plancia: la spennellò sul petrolio davanti a tutti quei giornalisti e uomini di cinema. Dormì, pure; chiamò il secondo ufficiale: « Lascia al terzo la farmacia mentre dormo, alle cose del terzo pensa l'allievo. La nave è tua ». Chiese degli strumenti dell'orchestra, li fece portare in alto al sicuro. In pause momentanee cantò, solo, fra sé. Mormorava e pensava.

*Amore mio
finché io, finché io -
ritornerò!*

*Amore mio
perché io, perché io
ritornerò!*

È facile supporre che i più lo ritenessero indifferente e quasi portato al destino della nave. Faceva quello che doveva, ma ad ogni buon conto era inteso — sembra di capire, dal parere degli altri — che personalmente non

fosse coinvolto e che, al contrario, l'accaduto avesse dimostrato la sua avvedutezza di giudizio. Dalla circostanza l'affermazione poteva essere estesa fino al raffronto con la diversa morale e mentalità del comandante. Che questo avesse sbagliato era indubbio, così che fosse stato migliore Alato Cane: perciò Alato Cane era in ogni senso migliore.

Da deduzioni elementari, si vede, nasce la supposizione pressoché unanime che nell'indagine sarebbe bastato assumere quanto il primo ufficiale avrebbe detto, per definire, e non parlarne più, la responsabilità del comandante.

Secondo altre valutazioni si rileva come gli uomini a bordo propendessero per un primo ufficiale concitato e magari eversivo contro il comandante e la nave, il sistema, la civiltà di cui essi erano in qualche modo emblemi, per una sottintesa solidarietà. Perché era così che nell'animo gli uomini sentivano. La nave non suscitava passioni, benché fosse, meglio perché, una delle quattro massime al mondo; a bordo si sentivano impersonati a preferenza da Alato Cane con l'orina sul vento. Era una nave ad aria condizionata e con un rilievo finanziario mai prima conosciuto, coi cibi uguali per tutti, dal mozzo al comandante, le sale, i congegni, senza vecchia fatica; cioè somigliava a uno splendore come in terra e non era la terra; né era più la nave animosa. Qui non si soffriva manovrando la vela, bensì per una nuova, vuota, torva scontentezza: marinai sradicati dal loro mestiere e dalle mani, dalla pena e dall'amore; spettri-marinai, che intristivano in un maestoso parco di metallo. Alato Cane evocava il resto. Trasalivano per l'esistenza.

Si riscontrano discorsi di nausea e affezioni puntigliose. La casa, la pagella dei bambini, la pensione e una barchetta per pescare sotto costa, la custodia di un motoscafo turistico, tutt'al più l'automobile, una ragazza, i pesci rossi: così troviamo citati gli ideali e anche le idee. In mancanza di questo, la rottura. Frattanto la navigazione era esiliata.

Nella rovina serpeggiava questo stato d'animo. Lo facevano euforico l'incolumità e il viaggio interrotto.

La nave finiva. Ora ci sarebbe stata una risoluzione e la testimonianza, un'inchiesta breve, premessa la facoltà del primo ufficiale di puntualizzare

subito il torto, la ragione. Era prossimo il ritorno in aereo. Nessuno aveva lasciato la nave in quanto a bordo rimaneva Alato Cane, non per la nave.

Sebbene ci si potesse aspettare che nell'enormità dell'evento le leggi non avrebbero potuto fissare il danno e il dettato perché fosse risarcito (mentre le navi, infatti, del petrolio, erano già così smisurate da gettare il flagello, in caso di spargimento del carico, su mari estesi e per più paesi, il diritto non comprendeva ancora l'evenienza, né quello di assicurazione, quello di bandiera o di proprietà), la responsabilità diretta e la colpa parevano determinabili in forma ovvia e piana. Aprire proprio il libro delle leggi, trovarci la soluzione. Accertato il funzionamento tecnico rifarsi all'uso della tecnica: un uso del comandante. La parola del primo ufficiale sarebbe stata esplicitamente la verità. Anche se da parte sua si sentirono col passare del tempo osservazioni sulla crisi dell'uomo di fronte all'impresa — a ripetersi, quasi, il concetto del comandante —, nessuno supposeva che egli non avrebbe detto quella parola.

D'altro canto la crisi era intervenuta mentre l'uomo aveva perso la facoltà effettiva di scegliere; tuttora era in atto, con la sorte della nave che dipendeva da più voci, da opportunità, implicazioni e interessi. E dal mare, il caso.

Nella notte le onde si erano ingrossate. Presso la petroliera le luci dei rimorchiatori creavano una somiglianza di ballo funebre, sparivano, si alzavano tra avvallamenti e cime d'acqua; anche il faro dello ship-light sbandava su un lato e sull'altro, segnando archi. Schiume si affacciavano sopra lo strato, spuntavano di riflesso, frangevano: allora sembrava che la bestia lacerasse la pelle. Non si vedeva la tempesta ma la sua propagazione arrivava fino alla nave, oltre, verso i bordi della costa. Dal radar che riproduceva anche i flutti si poteva assistere con visione circolare: succedevano spostamenti dello ship-light intorno all'ancora; corvette, il battello-pilota, pescherecci si portavano a ridosso del gigante e sembrava dietro una diga; nel cerchio in lontananza erano una costa battuta, isole ondose.

Sonoro il mare picchiava sulla sinistra. Avvolse la murata. A sentirle da sopra nell'oscurità le onde correvano e si rotolavano in se stesse man-

davano fragori strappati, freddi, in movimento per tutto il settore senza che uno o il giorno le guardasse o illuminasse; se ne avvertiva il viaggio cieco. Era un procedimento solitario, privo di ore e di significato apparente. D'un tratto capitava la nave. Con impeto allora che prima non avevano le onde imballavano il fianco, il bordo, longitudinalmente per centinaia di metri da poppa a prua e in alto, quanto più l'ostacolo teneva. Il mare a torme preparava il disfacimento.

Poi oltre il bordo il liquido che galleggiava montò in coperta; lo stesso carico che la petroliera aveva sparso l'avvolgeva, come tutto. Da ridosso le navi minori si allontanarono. Qualcuna ne rimase fino all'alba, infine partì, nel mare non si videro che i rimorchiatori, una compagnia discosta e nera, pronta al nuovo tentativo di disincaglio con la marea alta o pronta anche per le spoglie. In questo giorno che cominciava i fanalisti non si avvicinarono.

Si ripeteva la foschia mattutina. Per un attimo cupo e interno e immediatamente scoperto, in fiamme, uno schianto aprì la parte di poppa.

Le strutture erano volate mandando alta la piscina; sembrò che la nave non avesse più una ma due ciminiere. La cucina e gli alloggi a poppavia pendevano fuori bordo. Si ebbe una spiegazione, fra opinioni varie, dal personale di macchina: i vapori di petrolio e l'emulsione rovesciata in coperta dal mare erano penetrati nella sala macchine; qui, con le scosse della poppa nelle ondate, una parte dell'apparato si era sbloccata e, trascinandosi, ferro con ferro, aveva acceso qualche scintilla. L'episodio non era grave in sé, trovandosi gli uomini nella zona del ponte e ammesso che la nave fosse destinata a scoperchiarsi in altri punti, ma se ne diffuse l'allarme; da bordo ai rimorchiatori si constatò il rischio di ritentare il disincaglio col mare che entrava nello scafo attraverso il vuoto della coperta poppiera; da terra comunicavano preoccupazioni, quasi ordini; dissero: « Scendete? ».

L'abbandono significava che proprio il comandante e non l'equipaggio ormai da lui svincolato dovesse scendere. Dopo, la nave sarebbe stata cosa di nessuno.

Solo il terzo ufficiale era ferito per aver avuto nell'esplosione un bullone

nel gomito; con le scialuppe già pronte, la partenza degli uomini lungo la murata di dritta fu svelta e ordinata. Più tardi il primo venne in plancia per ritirare gli oggetti, le carte; tornò: adesso sulla nave non restavano che lui davanti al comandante e il cameriere coi tre sacchi. Praticamente il comando era venuto meno; l'uomo non aveva dato ordini né esprimeva qualcosa sull'abbandono della nave.

I rimorchiatori aspettavano: se lì a bordo era stato stabilito di non affrontare il rischio del salvataggio e di raccogliere, invece, il possibile sul relitto, lui non aveva argomenti da opporre; se, d'altronde, il salvataggio non sarebbe stato provato più, la nave era perduta. La sua presenza non contava. Anche da terra aspettavano, per ragioni che qui in mare sfuggivano circa i contratti di assicurazione e il vantaggio della perdita al completo della petroliera piuttosto che del ricupero aleatorio di una metà del valore; aspettava la cronaca; bisognava tenere conto dei marinai, dei dirigenti e burocrati che poi avrebbero svolto l'inchiesta.

La nave era ancora abbastanza efficiente da percepire con gli apparecchi una pressione di tutto questo parlare e decidere. I casi del mare avrebbero potuto, magari, avvicinare correnti favorevoli, onde basse e calma, la marea stava salendo; la nave forse non doveva essere abbandonata. Ma il sistema volgeva per l'abbandono. Non rimaneva, non sussisteva l'alternativa. Tanto gigantesco l'edificio crollava come se avesse dentro un'inconsistenza e la avesse nel medesimo meccanismo che lo aveva costruito.

Il comandante si mosse, non girò neanche uno sguardo. Scese Alato Cane per allungargli una mano mentre saltava nella scialuppa. Furono calati i sacchi. Per ultimo saltò il cameriere.

Dalla superficie la quantità di petrolio versato sembrava ancora più grande. Le scialuppe scivolavano lente, già tutte scure, viscide, sollevando con l'elica spente schiume che presto si disfacevano nel minerale. Era un catrame colloso e lurido, di triste odore; però conteneva anche un motivo di oppressione nella deriva attraverso il mare di una ricchezza, vi si vedeva e toccava la ricchezza dispersa; le lance navigavano nella morte della nave che tuttora si svenava, gettava. Osservato da dentro, lo strato non aveva limiti; l'orizzonte ne era pieno.

Appariva la nave più che da sopra. Continuava a presentarsi stranamente di due ciminiere, la piscina per caso era verticale, in bilico e di poco inclinata indietro come la ciminiera vera; ma erano scomparse la passerella di poppavia, una linea del bordo, le insegne della società di armamento, vernici e installazioni; lì succedeva di ricordare le cabine, le sale, la cucina: non c'erano più cabine, sale, cucina. A poppavia la coperta saltata spuntava sopra i bordi in vertici di lamiera come ritagliati con le forbici; il mare dalla murata opposta ci alzava nemi di petrolio e di schiuma. Rompeva anche al centro. Si capiva che l'interno della poppa doveva essere ampiamente allagato e che, sotto prua, le tanche svuotate si riempivano del mare. Nei cavalloni il ponte veniva a trovarsi come un'isola.

In breve i rimorchiatori si avvicinarono, all'infuori di quello sorteggiato per imbarcare gli uomini della petroliera. La biscaggina da cui erano scesi l'equipaggio e il comandante, la gente di macchina, il nostromo, il primo e il cameriere fu occupata dai naufragatori, folti e pratici. Si formò un salire e scendere fra i battelli neri, bassi al confronto, e il gigante grigio incagliato; come uccelli su una balena, pulci marine addosso alla pelle di uno squalo. Più che mai avvenne la perdizione della nave. Il mare demoliva, gli uomini con preda ardita raccattavano, correnti, dal ponte a poppa e dappertutto dove roba esisteva e poteva di nuovo esserci un'esplosione.

Chiamati da un fiuto ricomparvero i pescherecci. Sali altra gente. Il rimorchiatore del primo giorno aveva rimesso il palombaro e strappava con cavi di grossa treccia; si era avventato nel gigante sul bronzo, tirava l'elica. Una delle quattro navi maggiori al mondo e mirabolante alta e lunga si spartiva in modo infame. Fra schizzi di mare contarono, dalle scialuppe, i radiogoniometri, la bussola-madre, la ruota del timone, il corredo delle bandiere, il radar, le stoviglie, il whisky, i fanali di via, la campana, i portacenere: uno in cima alla prua si era calato col panzìco, sottovento, fino all'occhio di cubia, ci dava mazzate. Aveva pronto un cavo per acchiappare l'ancora e sfilarla con tutta la catena; il cavo andava sopra un rimorchiatore.

Faceva un lavoro in certo senso preferito dall'equipaggio, per il quale erano a prua i marinai col primo ufficiale poco prima del sinistro. Per l'attra-

versamento di tifoni e oceani a pieno carico la nave aveva gli occhi murati; sbloccarli voleva dire non prevedere altre ondate dalla prua fino al ponte; l'arrivo, il porto. Il naufragatore adesso scagliava colpi di mazza. Era lui che smurava. La nave apriva l'occhio, l'omino ci ruspava dentro sulla sua tavola appiccata, precario e accanito. Si scoprì l'ancora, come una pupilla. Lui subito la legò e tornato sulla prua la mollò con gran tonfo: dal rimorchiatore salparono il cavo.

Dal mare assistevano, fecero gesti al comandante. Lui pure ora seguiva ogni movimento sulla nave. Alla fine tre onde una sopra l'altra si accavallarono fino al ponte e spruzzarono l'albero; il gigante si era abbassato, ebbe una torsione verso poppa. I naufragatori scapparono e dove in coperta restavano altri segni, cose, furono spazzati.

Il primo ufficiale parlò al comandante. « È andata ».

Disse di varie questioni, dello stato del mare. L'aria tuttora era opaca e striata di riflessi neri e verdi dal basso. Passavano onde ampie, cinte di schiuma. « Se non fosse stato per questo, forse, pompando aria nelle cisterne, con la buona marea, si sarebbe potuta salvare. Tutto quello che facciamo entra in un insieme di casi, è una combinazione fra noi e tutto il resto ». Era venuto a sapere che davanti alle secche il comandante aveva tenuto la petroliera un poco a sinistra per controbilanciare la corrente della marea verso il porto di arrivo, la costa, favorevole, in tralice leggermente sulla dritta. Quali e quante esattamente fossero state le coincidenze nell'acqua era un mistero anche in senso tecnico: poteva darsi che l'urto fosse dipeso da un metro. Ma nemmeno di questo Alato Cane voleva trattare col comandante. Si decise: « Mi spieghi lei qualcosa. C'è da aspettarselo, a terra hanno già cominciato l'inchiesta ».

L'altro di nuovo non rispose come se da tempo avesse dimenticato le proprie ragioni, la volontà stessa di averne. Era vero quanto risultò nella indagine circa l'assenza di ogni accordo fra loro due. Tuttavia il primo aveva potuto parlargli in un'intesa impensabile in precedenza, perché gli uomini, che intorno ascoltavano, avevano facce diverse così come lui si domandava se dovesse giudicare diversamente. Un significato di vita quoti-

diana scoperto nella nave affrancava il comandante dall'autorità e dall'ordine ostile che gli erano stati attribuiti. Scendeva nella regione di quel significato e di valori che l'enormità dell'impresa di navigazione non aveva esaltato ma colpito.

« Altro che uragani », disse il primo. « Quanto vento e mare si sono scaraventati su quella nave senza affondarla ».

Non si tosò né cambiò per l'inchiesta; portava chiazze di petrolio, gli sembravano colori aggiunti fra i tanti, sdruciture, sale. Sicché un nodo di indagine imprevisto fu quello del suo aspetto insieme al silenzio. In seguito, per fissare la responsabilità, si capì che questo nodo rifletteva qualcosa di fondamentale. Dalle componenti tecniche e giuridiche il problema era venuto all'uomo.

Con la spia che trasferiva su una carta e su un tavolo il cammino della nave e con l'annotazione sul giornale nautico della direzione scartata in prossimità delle isole, sarebbe stato naturale — e così era previsto — che il primo ufficiale sostenesse la propria rotta e fermasse con ciò sul comandante la responsabilità. Ci vollero invece giorni; non si pronunciava, anche il terzo e il timoniere aspettavano. Quando infine parlò si era evidentemente affidato a un pensiero non sbrigativo. Disse: « Il comandante aveva preso la direzione confacente alla nave, né più né meno ».

In fatto di responsabilità cominciò a discutere. « Le leggi rimettono a chi comanda a bordo il rendiconto di tutto quello che succede. È la tradizione, anche quando a bordo c'è il pilota. Ma non c'è responsabilità se una decisione è presa per forza maggiore. È una scelta obbligata: nel nostro caso esisteva questo tipo di forza maggiore. Il comandante doveva fare come ha fatto per la portata finanziaria del viaggio e per il controllo che avrebbe trovato a terra. Non poteva doppiare le isole perdendo un ciclo di marea, qualche ora, quindi un turno di scarico ».

Siccome lo guardavano, fece riferimento a cose alle quali tutti avevano assistito. « Anche negli accordi coi rimorchiatori e al momento di lasciare la nave non aveva più che una scelta; così, se non allora, non si era trovato a scegliere nemmeno prima. Parlava di dimensioni: appunto, è stato stritolato ».

« E lei, allora? », gli veniva chiesto dai tavoli.

« Non comandavo. Per me un'ora o un'altra era lo stesso. La rotta che avevo preso verso il largo era più cosciente, bella ... Solo più bella ».

Metteva malumore e una maligna curiosità per essere tanto peloso, impiastrato e insolito al cospetto delle persone dell'inchiesta. Riusciva strano e vero. Poco ci mancò che facesse come un tempo dall'alto della petroliera. Verso il comandante e anche in se stesso non era contraddittorio, piuttosto evoluto. Il terzo e il timoniere dissero come lui.

Per i fini puramente immediati, giudiziari o economici, la ricerca non poteva accertare che una forma di irreperibilità del comandante, di responsabilità necessariamente vana. Distrutto l'uomo era scomparsa anche la logica; non consistevano le cose, i numeri. D'altra parte l'indagine al pari del sistema di cui era la proiezione non si poneva domande oltre quelle per sapere di chi e dove fosse il torto e, di conseguenza, chi o quale fonte lo dovesse affrontare in concreto. Era il limite del sistema. Per ricerche ulteriori sarebbero state necessarie proprio la psicologia e la morale, la filosofia. È riesaminando gli avvenimenti secondo queste speculazioni che sembra di scoprire un equilibrio al di là del disprezzo per la nave, delle secche, delle isole, oltre la stessa via praticata dal primo che fra l'altro aveva fatto presente come, essendo marinaio e non filosofo di mestiere, la sua ambizione non fosse quella di cambiare il mondo ma di trovare un modo integro di starci.