

Una casa di riposo per ufficiali e marinai a Camogli

Un carico di ricordi per l'ultimo veliero dei lupi di mare

Sulla plancia della casa di riposo per gente di mare «Giovanni Bettolo» a Camogli c'è il comandante Edoardo De Velis, classe 1895, cento anni tondi portati come se vestisse ancora l'alta uniforme. Con lui gli altri ospiti fanno a gara per ricordare i tempi eroici della loro giovinezza. Dalle avventure del «Rex» e dell'«Andrea Dona» a quelle meno nobili di petroliere e navi container, adesso i loro destini di uomini di mare sono uniti dalla nostalgia.

DAL NOSTRO INVIATO MARCO FERRARI

CAMOGGI «Il mio destino è segnato nel cognome» Il comandante Edoardo De Velis ha un rapporto schietto con la verità. A cento anni sta rigido e impetito come se vestisse ancora l'alta uniforme, un aspetto elegante e austero, appena minato dal suo grande nemico, l'artrosi, frutto di decenni di vento e di oceano. Sulla plancia della casa di riposo per gente di mare «Giovanni Bettolo» lo scettro spetta proprio a lui, il più anziano e il più blasonato ufficiale (è stato presidente delle medaglie d'oro della Marina Mercantile) di un equipaggio ridotto ormai a 24 marinai. Ed anche quando si ritira nella sua stanzetta - qui tutti la chiamano "cabina" - tiene in mano la situazione dell'allegria compagnia.

Siamo a Camogli, il paese dei mille bianchi velieri, un amor di mare e d'avventura che si sperde nelle generazioni. L'istituto di riposo per la gente di mare è come un cassero che guarda al mar Ligure, al vento e all'orizzonte. Da qui si può immaginare il soffio costante dell'Atlantico, le folate calde dell'Indiano, la brezza del Pacifico, si può sognare la vita allegra dei porti e degli angiporti, chissà, ritorni e locande esotiche. Sì può, insomma, sfuggire ai rimpianti che il peso dell'età rende più trasparenti.

Il comandante De Velis non sembra soffrire dell'inevitabile tara del tempo perché la sua memoria - lui che è della classe 1895 - recupera con facilità date e situazioni. Nel suo lungo carnet di viaggio due pagine soltanto sono scure e si riferiscono ad altrettanti naufragi. Il primo è avvenuto nel 1940 al largo di Capo Las Palmas, nelle acque del Senegal, nave "Cherca". «Ci siamo salvati tutti - ricorda il comandante - io, i tredici dell'equipaggio e una coppia francese con una bambina. Una canoa di indigeni mi ha raccolto ma si è rovesciata a circa cento metri dalla spiaggia. Ho vissuto quindi un naufragio nel naufragio. Giunto a terra a nuoto, ho dovuto percorrere sedici chilometri a piedi sotto il sole prima di

giungere ad un distacco militare dove ho potuto spedire due telegrammi, uno alla società, l'altro ad una compagnia di Lloyd. Ricordo che, avendo perso il cappello nell'incidente della canoa, mi tolsi i pantaloni e me li infilai in testa per non perdere un'insolazione. In Senegal sono rimasto due mesi e mezzo a guardia del relitto finché, colpito da febbre tropicale, ho chiesto di far ritorno in Europa. C'era un solo aereo che faceva servizio e quello sarebbe stato il suo ultimo volo prima della demolizione. Avevo fatto esperienza con gli idrovolanti durante la prima guerra mondiale, ho controllato personalmente il velivolo e mi sono reso conto che poteva affrontare il volo. Sono arrivato a Parigi con il classico cappello coloniale e la camicia a maniche corte. Il secondo naufragio risale al 1953, nave "Tripolitania", 200 miglia al largo di Creta. «Notai una quantità insolita di acqua sotto le sentine della macchina e lanciò il segnale di assistenza radio», da una nave ausiliare americana. Nel frattempo l'intercapedine della stiva numero 4 si era sfondata e così salimmo su una lancia e ci salvammo».

In questo pozzo di storie di mare, le avventure del comandante De Velis toccano un po' tutti gli ospiti della casa di riposo. E subito a gara ognuno rinfresca la memoria. Si fanno i conti con il proprio passato con un modo particolare di vivere e pensare. Li chiamano «orsi men», per la loro vena di solitudine, per l'esclusiva compagnia delle onde che caratterizza il loro lavoro, ma quando i manna scendono a terra - confessa Nicolò Machiavello, classe 1923, direttore di macchina - diventano dei veri burloni. «Una volta negli Stati Uniti dopo tre mesi di navigazione - dice - ho affittato un taxi e compiuto un tragitto di cento chilometri per trovare una casa chiusa. Il conto del taxi l'ho saldato io, ma quella della barchetta l'hanno pagato i miei manna». Problemi di questo tipo non avevano certo gli ufficiali delle navi passeggeri. «A volte su

transatlantici - dice uno di loro - c'era cinquecento sirene, tutte attivate dalle nostre divise folgoranti». Le avventure del «Rex» e dell'«Andrea Dona» si mischiano a quelle meno nobili di petroliere e navi container cariche dove la musica dei saloni di prima classe è soltanto un eco che passa accanto, nelle lunghe navigazioni oceaniche. Adesso i destini degli uomini di mare sono uniti dalla nostalgia. «Nell'istituto - dice Pro Schiaffino direttore del museo navale di Camogli - ci sarebbe posto per una cinquantina di mantimi, forniti di almeno cinque anni di navigazione, ma invece ne ospitiamo soltanto 24. In molti non conoscono neppure l'esistenza di questa casa di riposo. La mitica solidarietà tra uomini di mare sta forse finendo?».



Tao Chun Yeh/Ansa

Battesimo dell'aria per Kin e Gin, le gemelle più longeve del mondo

Insieme raggiungono la bella età di 204 anni e sono le gemelle più longeve del mondo. Kin Naita (a sinistra) e Gin Naita di nazionalità giapponese si stanno recando a Taiwan per uno storico raduno di gemelle provenienti da tutto il mondo. Nonostante il dislivello salite con la mano, i volti tradiscono lo stupore e lo smarrimento delle due centenarie trovate involontariamente al centro dell'attenzione e forse anche un certo timore reverenziale per il mezzo di trasporto. Certo Kin e Gin, nate nel 1893,

devono aver cominciato a spostarsi su carretti trainati da asini e cavalli, per poi assistere all'avvento dell'automobile, ma di finire a viaggiare su un uccello d'acciaio volante, forse proprio non ci avevano pensato. Comunque ora hanno potuto confrontare la loro esperienza con le altre 1050 coppie di gemelle che hanno raggiunto il raduno organizzato da un parco di divertimenti a Taichung, nel centro di Taiwan.



Ma insomma, chi comanda alla Coop?

Condannato a sette anni e mezzo

Ruba 13 miliardi a Scotland Yard

LONDRA Un ragioniere mette nel sacco Scotland Yard e ruba dai fondi segreti della celebre polizia inglese una somma pari a 13 miliardi di lire. La fa franca per otto anni poi tradito dalla sua stessa ingordigia viene scoperto. Len è stato condannato a sette anni e sei mesi di prigione. Protagonista della vicenda è Antony William, 55 anni, 30 dei quali passati come impiegato amministrativo a Scotland Yard. Stimato da superiori e colleghi, era considerato persona più che affidabile tant'è che aveva mano libera nella gestione dei fondi neri con i quali la polizia paga i confidenti e finanzia le operazioni che devono rimanere riservate. Il sistema studiato da Antony William era quasi perfetto: aveva creato una società alla quale face-

va continuo pagamenti per falsi servizi e forniture inesistenti a Scotland Yard. Con i soldi così sottratti faceva soprattutto investimenti immobiliari. Aveva comprato e ristrutturato tutte le case di un villaggio delle Highlands scozzesi e una villa in Spagna. L'oscuro ragioniere di ventotto miliardi si era anche concesso la trivialità di acquistare a un asta il titolo di barone di Churnside. Per i primi anni aveva mantenuto una doppia vita continuando ad abitare in una modesta casa in un sobborgo londinese con la moglie ed i due figli. Poi sentendosi più sicuro ha abbandonato ogni prudenza. L'improvviso benessere economico di cui godeva alla fine ha insospedito i pur distratti superiori. È scattata l'indagine e nel luglio dello scorso anno Antony William è stato arrestato.

Quante volte hai sognato di poter eleggere il consiglio di amministrazione di una azienda? Alla Coop è una cosa normale, perché non siamo un'azienda qualsiasi, ma tante cooperative di consumatori. Da noi non ci sono azionisti che si dividono profitti, ma soltanto soci che condividono gli stessi valori e gli stessi interessi, e le decisioni sulle politiche per i consumatori e i programmi delle cooperative non si prendono contando azioni, ma facendo contare le persone: ogni testa, un voto. Proprio come è successo nelle oltre 1000 assemblee dei soci Coop tenute nel 1994. Versando una modesta quota, tutti possono diventare soci Coop. Meno i tre milioni di italiani che lo sono già.

Tre milioni di soci. Tre milioni di persone come te.

