

# Cherso

ANTICHE TRADIZIONI DEL MARE E DEI MONTI

(VELIERI - TRABACOLI - CANTIERI - SQUERI - PESCA - TRATTE  
BRAGOZZI - VENDEMMIE VINO - OLIO - CRISANTEMO)

RACCONTATE DA **Nini Rossi**



presentate da

*gigi tamarz*

- SECONDA EDIZIONE -

## VELIERI - TRABACOLI - BASTIMENTI

Andando per ordine spiegherò il significato del titolo.

Il *Veliero* era chiamato così per la sua forma snella ed elegante, anche per la maggior portata (250 Tonellate più o meno) e per la sua grande velatura che imprimeva una più forte velocità. Gli alberi dei velieri erano molto alti: quello di prua era l'albero maestro con vela, quello di poppa con la vela chiamata *randa*. Sopra l'albero maestro era situato ancora un alberetto fissato al grando con una lama di ferro chiamata *testa di moro*.

Per poter tenere gli alberi, dalla loro sommità partivano le sartie, in gergo *sartighe*, che li fermavano nelle fiancate del veliero. Questo valeva pure per i Trabacoli. Così pure per usufruire di maggior potenza del vento, a prua, era installato il *bompreso* in gergo marittimo "spinton" era un pezzo di legno grosso ben lavorato, lungo un paio di metri, con sotto una rete protettiva per la sicurezza di chi lavorava nel stendere i *flocchi* che erano pure di tela e andavano dal bompreso fino alla cima del albero maestro. Erano vele a triangolo e potevano essere o due o tre. Per fermare le cime delle sartie servivano le *bigotte* fatte a forma di teste con i buchi per passare le cime o *zime*.

Il Trabacolo era di forma più tozza con la prua e la poppa rotonde. Era di minor velatura. Gli alberi erano più corti perciò era più lento. Per il resto come abbiamo accennato nei velieri.

Per conoscerle meglio chiameremo tutte le due specie *Bastimento* e ci sarà più facile a presentarle. La parola prua o prove significa la parte davanti, mentre la poppa o *poppa* è la parte didietro; tanto per non confonderci.

### VELE E STRUMENTI

La velatura era di tela forte grossolana e di vari colori, più la vela era grande più immagazzinava quantità di vento così si imprimeva al bastimento maggior velocità.

Ma sempre non si poteva usufruirla tutta, specialmente con le bufere e mare grosso, c'era sempre il pericolo di rotura della vela oppure troppo inclinamento del bastimento che non doveva mai superare i limiti di sicurezza dei 30' di sbandamento. Se superati i 30 gradi c'era pericolo di capovolgimento.

Per questo la velatura aveva già predisposto un sistema di accorciamento. Sulle vele erano già predisposti, divisi in parti uguali, dei pezzi di corda della lunghezza di 50 cm. circa che erano cuciti sulla tela. Erano chiamati in gergo marinaresco *Terzaroli*, così nella furia del vento il capitano dava l'ordine di accorciarne la velatura per una mano o due mani di Terzaroli, così diminuiva la potenza del vento sulla vela perché era più piccola. Con questa manovra la navigazione era più sicura. Anche a quei tempi i bastimenti erano dotati di bussola per seguire la rotta o il corso del bastimento. Pure il *sestante* era usato per fare il punto-nave. Anche oggi, sia pur modernizzato, il sestante è indispensabile.

### COME SI MISURAVA LA VELOCITA' IN MARE.

Una cosa di grande importanza era sapere a che velocità il bastimento andava o a quanti nodi. Ora è tutto semplice ma in quel tempo, non avevano neppure il *loch*, che era un apparecchio non troppo complicato che adoperavano le navi a vapore. Ma torniamo a quei tempi. Per sentito dire la procedura era questa: un marinaio andava a prua del bastimento e gettava a mare dritto alla prua un pezzo di legno. Il capitano era nella poppa con l'orologio in mano e segnava i minuti e i secondi fino quando il pezzo di legno veniva nella sua altezza così *stopava* il tempo del percorso del legno. Poi sopra le carte di bordo calcolava i minuti o i secondi trascorsi dal legno, li moltiplicava per la lunghezza del bastimento e per il miglio marino e trovava la velocità della sua nave a quanti nodi navigava.

### GLI EQUIPAGGI E I PARONI

Gli equipaggi dei bastimenti erano in complesso composti da 5-6 elementi.

Il primo era il capitano. Qui dobbiamo soffermarci e precisare, che il capitano non era di lungo corso: significava che non poteva comandare navi oceaniche, perciò era chiamato *capitano di piccolo cabotaggio* ed era autorizzato a navigare soltanto con bastimenti nel *Mediterraneo* dentro i stretti di Gibilterra e di Suez.

Ma nei bastimenti tutti lo chiamavano in gergo *Pádrón* o *Paron*: Toni - Spiro - Beppi - Carlo - Giacomo - Nane e così via.

I uomini che formavano l'equipaggio erano adibiti alla barra del timone e alla velatura, e qui ricordo una cosa molto importante: tutto si faceva sotto le stelle oppure sotto la pioggia, la salsedine e gli spruzzi di mare, cosa che oggi sarebbe impossibile a fare.

### IL MOZZO, I FANALI DI POSIZIONE E I VECI MARINERI

La cosa che mi è rimasta tanto a cuore e la voglio ricordare, e sempre tutti i vecchi la raccontavano, era il mozzo o *muleto* o anche *mali*.

Era la vittima dei bastimenti, era sempre lui che doveva fare il servo a tutti specialmente ai vecchi marinai che non erano poi vecchi ma così si chiamavano per rispetto.

Le sue mansioni principali erano tenere sempre a posto la gabina dei Padrone, farli il letto, portarli il caffè quando lo chiedeva, poi cucinare pranzo e cena per tutti.

Il suo lavoro comprendeva pulire e riempire di petrolio i fanali che servivano per la segnaletica di mare. Erano messi uno a destra, uno a sinistra - *tribordo* e *babordo* - in gergo *fanali di posizione o di via*, a destra verde e a sinistra rosso. Il loro posto era nelle *sartie* sopra il *camito* (parleremo in seguito del camito) poi nel albero maestro, bianco, e uno nel coronamento di poppa pure bianco.

Ma torniamo al mozzo. Ricordo un aneddoto raccontato da vecchi marinai. Erano a Venezia, faceva freddo, cadeva neve e si gelava sul ponte, era l'ora del pranzo. Il ragazzo doveva portare il mangiare dalla poppa dove c'era il *fogon*, a prua dove stavano seduti al caldo a ciacolare e giocare a carte i vecchi marinai e con impazienza aspettavano il *muletto* che portasse loro il pranzo. Ma il ragazzo - furbo - facendo finta di cadere sulla coperta ghiacciata lasciò cadere la *pignatta* (la pentola) così la minestra si sparse tutta. Lui cominciò a piangere e lamentarsi. Sentendolo corse ad aiutarlo il *Paron* e andò a rimproverare i vecchi e disse: non avete vergogna a non andare aiutare il ragazzo? Così, invece della minestra, mangerete *soppa* di vino e *bascoti* (pane biscotto).

## LA CUCINA DI BORDO

La cucina consisteva nel *fogon* che era una spece di armadio, legato alla parete al aperto, fatto tutto in ferro con sopra un tubo che serviva per camino.

Il focolare-fuguler, dentro, era diviso da lame di ferro per poter cucinare anche quando era brutto tempo e il bastimento *rollava* o *becchegiava*. Così le *pignatte* (pentole) erano ferme nel loro posto. Il nostro povero *mulo* si accovacciava in qualche buco a riparo del vento e pioggia e ogni qual tanto correva ad atizzare il fuoco e mescolare la minestra.

## I VIVERI

Per le vivande era il capitano o *Paron* che aveva il dovere di pensare. I viveri si immaginavano in un ripostiglio in gergo chiamato *gambusa*, con un finestrino e la porta fatta a stecche, così per far circolare l'aria; dentro si trovava riso, polenta, pasta, fagioli, aglio, olio, cipolla, patate, capuzzi in barile pure il pesce secco o salato. Per la carne; agnello o pecora, manzo o maiale, sempre conservata salata e affumicata. Pure il barile di vino non doveva mai mancare.

## IL BISCOTTO, PANE DA NAVIGAZIONE

A proposito di biscotti-bascoti questi erano fatti a forma rotonda con in mezzo il buco come una grande ciambelle. Erano preparate a Cherso nel forno dei Tomaz che per questo erano specialisti.

Pare che per farli fosse un segreto ma come si sa erano fatti con poco sale e poco lievito perchè dovevano mantenersi a lungo sani e fragranti. Il pane per tutto il viaggio non c'era e se fosse sarebbe andato a male, *in muffa*. Si chiamavano bascoti perchè erano già stati seccati nella cottura. Così per mangiarli li -si inzupava nel vino o li coprivano con un canovaccio umido d'acqua. Ognun membro del equipaggio prima della partenza li portava a bordo infilati e legati con un spago che formava una grande corona che si appendeva nella parete vicino alla sua cucetta o brandina.

## LA PROVISTA D'ACQUA

Un'altra caratteristica che si deve ricordare e che era un elemento principale e di vitale importanza per la sopravvivenza, era l'acqua.

A questo proposito tutti i bastimenti prima di *salpare* o partire da Cherso dovevano rifornirsi d'acqua. Nella valle detta Piscio era una sorgente di acqua dolce, pura limpida e fresca. Si crede che provenga dal lago di Vrana. Pure ai giorni nostri esiste ancora sia pure in minore quantità e trascurata. La storia racconta che in tempi remoti là ci fosse un mulino per macinare grano grazie a l'acqua. Ma torniamo a noi. Tutti i bastimenti di allora avevano a bordo un certo numero di botti o barilli che servivano a contenere l'acqua. Questi venivano messi nelle scialuppe e l'equipaggio le andava a riempire nella sudetta fonte. Quante? Dietro le esperienze fatte nei primi viaggi che nelle traversate potevano durare anche alcuni mesi, l'acqua non sarebbe mai mancata se razionata.

O' accenato prima le botti o barilli con l'acqua. Questi venivano legati e messi al fresco in un posto accessibile (della stiva) perchè il rolio o beccheggio non li danegiasse.

## LA SALA DI SOGGIORNO DEL BASTIMENTO

Nella parte di prua o prova c'era un ripostiglio con una apertura chiamata *bocaporto* che di fatto era l'entrata nel ripostiglio. Questo serviva come dormitorio, mensa, e *bivacolo* giornaliero per tutto il viaggio. Sendendo giù per la scaletta si sentiva subito un forte e acre odore di cime (corda) e di *catrame* o *pece*, in gergo *pegola*. Più che a soggiorno era adibito a magazzino di cordame, gomene e barili di altro materiale che serviva al mantenimento del bastimento, ecco perchè l'odore di catrame. Però col passare del tempo tutti si abituavano. Ricordo per sentito dire che quando i marinai la sera facevano le loro chiacchierate oppure certi discorsi forse un po' picanti, il ragazzo che pure lui aveva il suo posto, non poteva starli a sentire ma doveva restare fuori dal bocaporto, con qualunque tempo, e poteva entrare soltanto se chiamato.

A mio parere era un po' troppo severo ma era l'usanza di allora.

### CAPPOTTA, AGO E FILO PER I VESTITI E PER LE VELE

Più indietro abbiamo fatto cenno che il Paron e l'equipaggio erano obbligati a lavorare sotto il brutto tempo. Così tutti per imbarcarsi dovevano portare l'incerata - *inzerada che* consisteva in una cappotta con capuccio fatto di tela greggia e imbevuta con due o tre mani di olio di lino che la rendevano impermeabile alla pioggia, al vento e teneva caldo. In quei tempi il bravo marinaio doveva avere con sé per il suo bisogno personale filo - bottoni - forbici e aghi.

Per poi cucire e rattoppare le vele che erano di tela molto dura, aveva un attrezzo che si chiamava *guardaman* fatto in pelle come un mezzo guanto e dentro era incorporata una piastrina di ferro. Serviva nella mano destra a spingere l'ago, che era grande, dentro la tela per poterla cucire e rattopparla. Per aggiustare le cime o gomene, fare le *gasse* o allungarle, si facevano le piombature perciò serviva la *cavía* che era un pezzo di legno o di ferro fatto a cono con la punta molto aguzza per aprire la cima o gomene e sfilacciarla per poterla intrecciare con l'aggiunta. Questa è *la piombatura*.

### SERVIZI IGIENICI ... FUORI BORDO

Due parole pure per la parte igienica che non era troppo da desiderare, ma dobbiamo immaginare che mancava lo spazio e comodità. Come accennato l'acqua si doveva razionarla perché non era mai troppa. Così per tutte le pulizie si usava l'acqua di mare. Per i bisogni fisiologici, a prua della nave, nella fiancata sporgente verso il mare, si montava una piccola cabina di legno o di tela. Lì ci si accomodava col rolio, col beccheggio e con le ondate ...

### LA MATRICOLA

Un'altra interessante cosa che riguardava i bastimenti, era che tutti i giovani chersini, ricevuti dalla *Capitaneria di Porto*, il libretto di navigazione detto *matricola*, erano obbligati a imbarcarsi per un breve *tirocinio* in un bastimento sotto un *Paron*, per farsi iscrivere il loro primo imbarco, in gergo *sporcar la matricola*, per poi andare nelle grandi compagnie come Lloyd o Adriatica e dimostrare che non erano novellini.

### QUALCHE NOME

Ora siamo arrivati circa nell'anno 1935 dei miei primi ricordi di ragazzo. Mi ricordo nomi e padroni di bastimenti nel porto di Cherso. Certo non tutti, solo qualcuno dei tanti. Comincio con i velieri: Nestore - Assiduo - Mira - Carmena - San Spiridione - San Salvatore - S. Maria - Savoia - Minerva e altri. Trabacoli: Olivo - Benvenuto - Italia - S. Pietro. Più tardi: M/n (motonave) Asteria e M/n Tealia, navi in ferro. Famiglie: Paron Dante e Spiro Orlich - Paron Giacomo detto *Pelaza* - Orlini - Borri - Coglievina - Belich - Padovan - Tentor - Bunici - Gramenuda - Donvio - Burburan.

Tutto questo accadeva quando le navi erano di legno ma i cuori d'acciaio.

### TRASPORTO DE LA LEGNA

Nell'isola che era molto boscosa, la gente dei vilaggi tagliava la legna dei monti con un sistema di lassare poi il bosco ricrescere e passavano diversi anni fino al nuovo taglio.

### LA LEGNA: DAI BOSCHI SUI MONTI, ALLA RIVA A MARE

Come sopra descritto, la tagliavano a monte. Poi la mandavano giù con un sistema che comprendeva un cavo d'acciaio legato a monte e disteso sul percorso fino alla riva del mare. Questa montatura richiedeva una manodopera specializzata perciò veniva fatta dai operai dei cantieri.

La legna a monte veniva legata a fasci poi con un gancio di legno, ricavato dalla stessa legna, la si alzava e aganciava al filo d'acciaio. Così, per forza di inerzia, il fascio di legna a velocità fantastica scendeva fino giù dove con l'urto si sfasciava. Da sottolineare che non tutti arrivavano a destinazione perché nella corsa, il gancio di legno bruciava per l'attrito e qualche fascio cadeva lungo il percorso.

Però, giorno dopo giorno, il mucchio di legna sulla riva si ingrandiva sempre di più.

### L'ARTE DEL CARICAMENTO DELLA LEGNA

Così i bastimenti potevano andare a caricare. Il punto dove si atracavano i bastimenti si chiamava ghetto. Il bastimento veniva ormeggiato con le ancore a prua e a poppa, con le gomene a terra, e con una passerella o ponte gettato dalla nave fino a terra.

Si doveva aspettare che il mare non fosse troppo mosso, perché gli uomini, chiamati *caricatori* e presi a giornata, che portavano sulle spalle fasci di legna anche fino a 50 Kg, potessero camminare sulla passerella con maggior sicurezza.

La legna portata a bordo veniva messa nella stiva e veniva *stivata* con grande maestria e precisione. Quando la stiva era al completo si procedeva ad amuchiarla in coperta, e qui cominciava un altro sistema di caricamento:

si doveva caricare o stipare, detto in gergo, a *carega* cioè sempre incrociare la legna in maniera di formare una compatta catasta perchè il rollo e il beccheggio del bastimento non facesse cadere a mare il carico. Ma per questo i *caricatori* erano sicuri del fatto loro, con un'esperienza di generazioni.

#### L'ORGOGGIO DELL'ALTO) " CAMITO ", LA TRAVERSATA E LA VENDITA

L'altezza della legna si chiamava camito e più il camito era alto più cresceva l'orgoglio del *Paron*. Più alto era il *camito* più era grande il guadagno. Una misura era il camito alto fino la prima o seconda crocetta delle sartie. Però tutto questo lavoro richiedeva giorni di grande fatica per i caricatori. La legna in quei anni era un bene prezioso, specie nelle terre basse come la costa Adriatica, specie Venezia - Chioggia ma anche Trieste, Ancona e più giù. Tutti aspettavano con ansia la legna da Cherso come la manna dal cielo, che per l'inverno non avevano altro mezzo di riscaldamento.

Per quanto riguarda la legna, voglio ricordare quanto fosse apprezzata. Finita la guerra, fino agli anni 1956, Cherso esportava ancora la sua legna, che veniva trasportata da moto-velieri italiani, in tutte le città che prima da secoli riforniva la flotta Chersina che dopo la guerra era scomparsa. Poi con il progresso tutto ebbe fine.

#### IL RITORNO DEI BASTIMENTI E I PERICOLI DEL MARE

Dopo aver svuotato tutta la legna nel porto di destinazione il bastimento si preparava per il ritorno. Si caricava in maggior parte materiale edile come sabbia, tegole, coppi, mattoni, travi in legno per costruzione, pure tronchi per cantieri, generi vari, atrezzi agricoli e altri materiali, non di rado, anche patate e legumi, nella stagione stiva anche angurie.

E per gli animali, mucche, cavalli, si caricavano le balle di fieno. Scaricano ogni tipo di mercanzie nei porti lungo le vie del ritorno.

Il ritorno come l'andata non era sempre piacevole perché incappavano giornate di bonaccia e si stava in bolina senza fare nulla, soltanto aspettare con pazienza e filosofia che il tempo cambi e ritorni il vento. Ma il tempo poteva cambiare in peggio.

Nei tempi passati sono successi fatti molto gravi con pericoli per la vita.

#### PREGHIERE E VOTI ALLA MADONNA E A S. NICOLÒ

La storia ci ricorda perdite di bastimenti e vite umane perché nel mare si cela sempre qualcosa in agguato. Così nei momenti difficili i marinai facevano voto e si rivolgevano alla Madonna di S. Salvador, e per grazia ricevuta nel giorno, mese e anno, portavano un dono nel Santuario sul monte: un quadro o qualche oggetto, spesso disegni del bastimento con la Madonna nel cielo in burrasca, disegni che si vedono ancora oggi.

Un'altra usanza marinaresca: partendo o arrivando a Cherso davano un saluto alla chiesetta del loro protettore San Nicolò perché li proteggesse nei loro viaggi. Tornando, lo ringraziavano per essere tornati.

#### TUTTI A CASA PER LE FESTE

Così si arrivava nelle ricorrenze delle feste di Pasqua, Natale, Capodanno. Tutti i Padroni

Facevano i calcoli come passare le feste a casa con i propri cari dopo tanto navigare.

Tornando per le feste elencate, tutti i bastimenti si trovavano a Cherso e non tutti potevano entrare nel porto perché già pieno. In quei giorni si alzavano tutte le vele in segno di contentezza. Così nel porto era una festa di colori di vele bianche, rosse, gialle, verdi, a striscie, pure rattopate, e davano al paese un gran senso di allegria. Le famiglie dei marinai erano le più felici perché i mariti, sposi, figli, fratelli, nel viaggio si erano ricordati e per tutti avevano portato qualche dono, un plet, un siale, un cappello, un fular oppure qualcosa di vetro di Murano. Per le vecchie nonne un brustulin, atrezzo per brustular (tostare) il caffè oppure l'orzo, che era formato da due mezze palle vuote di ferro che si chiudevano a tenaglia formando una palla che conteneva il caffè o l'orzo da tostare e che si agganciava alla catena del camino sul fuguler col fuoco acceso. I manici molto prolungati permettevano di rigirare mezza a destra e mezza a sinistra, fino alla cottura che si intravedeva dal fumo abbastanza nero e dal profumo che inondava la casa e la contrada. Questo tipo di brustulin si trovava quell'epoca solo a Venezia. Tutte le famiglie a Cherso l'avevano.

Ma questo era per breve tempo, e si avvicinava di nuovo il giorno della partenza. Così come erano arrivati se ne andavano per il loro destino sul mare. Faceva molta tristezza vedere i familiari che li seguivano fino le lanterne per salutarli e augurarli un buon viaggio e felice ritorno.

Così pure noi, come se fossimo lì con loro, diciamo a quei nostri bisnonni, nonni e padri partiti per sempre: Buon viaggio nell'eternità.

#### LA FINE, DEI VELIERI

Ma col passare dei anni, col progresso si cominciò a trasformare i velieri in moto-velieri: si montarono i primi motori a testa calda. Così le vele perdevano un po' per volta la loro primaria funzione, ma col progresso i percorsi si facevano in minor tempo, e navigare era meno faticoso e più sicuro. Le comodità aumentavano e nessuno stava più sotto la pioggia o il vento. Pure li alloggi per i marinai erano più confortevoli. A *pupa* si montavano le timonerie in ambienti chiusi e la famosa e tradizionale *barra del Tímone* scompariva per sempre. Così si perdeva

una antica tradizione. Ma nel mondo si avvicinava una catastrofe: la seconda guerra mondiale.

Così una gran parte della flotta fu dispersa nei bombardamenti e con le mine. I vecchi *Trabacoli* non potevano più competere in velocità e ammodernamento e man mano scomparvero. Partirono anche le famiglie dei *Paroni* e dei marinieri. Così si perse la flotta Chersina. Restò in vita a Cherso il veliero Assiduo. La M/N Tealia fu bombardata, la M/N Asterla fu affondata poi recuperata da altri col nome di Mrav-Formica. Erano della compagnia chersina dei Donvio con capitani di lungo corso. Così finì un antico e nobile capitolo tanto importante per Cherso.

## CANTIERI - SQUERI - CANTIERINI - SQUERANTI

Parlando di velieri non possiamo dimenticare che esistevano a quel epoca e più avanti ancora due cantieri o *squeri* cioè uno vicino al molo, dei Craglietto e l'altro vicino le Monache Benedettine, più precisamente davanti alla Casa di riposo "De Seppi" per vecchi poveri e per orfani. Era il cantiere dei Chiole. La zona di case attorno è ancora oggi chiamata *squero*.

Nei sudetti cantieri lavoravano operai carpentieri che erano chiamati *cantierini* oppure in gergo antico *squeranti*.

### MAESTRI D'ASCIA, MISTRI E CALAFATI

Nei cantieri in primo luogo figurava la categoria dei *maestri d'ascia* perchè in quei tempi tutto era fatto in legno che veniva squadrato a colpi d'ascia, poi i così chiamati *mistri*, nome di falegnami da nave.

Un'altra categoria erano i *calafati*. Il lavoro dei calafati detti *calata* è un po' difficile spiegarsi. Consisteva nel mettere della stoppa o sfilacci con speciali scalpelli larghi e non taglienti, detti *paielle*, tra le fessure lasciate fra due *madieri* (tavole di fasciame dello scafo) per non lasciare entrare l'acqua dentro la barca. La loro bravura consisteva nel battere con una *mazzola* fatta da loro stessi con dei buchi per farla suonare quando battevano sugli scalpelli. Quando lavoravano, si dividevano a cinque o sei per parte della barca e per chi ascoltava pareva la musica di uno spartito.

### IL CARENAGGIO

Il carenaggio si faceva ogni anno, così si puliva la chiglia o il fondo da cozze, parassiti e alghe che frenavano la velocità del bastimento.

Dopo la pulizia si impregnava il fasciame con una vernice antivegetativa - detta *antonaco*. Nei tempi remoti si impregnava con pece calda.

Ma passati un poco di anni si doveva bruciare superficialmente tutta la chiglia o il fondo, perchè si formava nel interno del legno un parassita detto *vermo* che mangiava la struttura del legno e faceva enormi caverne, così col fuoco moriva e il legno era salvo.

### EL MAGRIS

Un'isola cresce un'erba a piccoli cespugli che in gergo si chiama *Magris*, è un'erba con molto grado di infiammabilità specie nella primavera. Ha i fiori gialli, il suo odore è molto forte e si sente in lontananza, cresce soltanto in poche zone del Mediterraneo, a un nome in latino, credo *Elicrisio*. Quando brucia, prima fa un fumo giallo poi si accende come la benzina pur essendo verde.

Questa si metteva sotto la chiglia a piccoli strati e si accendeva, era uno spettacolo a vedere. Noi da ragazzi stavamo ad aspettare questo anche delle ore. Però il servizio anti incendio era allerta perchè era anche pericoloso. Con questo sistema si salvava il fasciame.

### RINOMATI IN ADRIATICO

I sudetti cantieri facevano a nuovo diverse qualità i velieri o bastimenti di notevole stazza che arrivavano fino a 500 Tonnellate. I cantieri chersini erano conosciuti anche fuori delle proprie acque e facevano pescherecci, per la Puglia, Molfetta, Barletta e per una grande società come la Mazzola. I *mistri* facevano un periodo anche come mistri della flotta del Lloyd Triestino o della compagnia Veneziana Adriatica. Finito l'ingaggio tornavano nei cantieri. Erano molto stimati nelle sudette compagnie.

### LA MANO FERMA E L'OCCHIO PRECISO DI UN MAESTRO D'ASCIA

Vi racconterò un aneddoto che ho sentito da vecchi maestri del mestiere: riguarda un maestro d'ascia di tanti anni fa, un certo Rizzi. Per una scommessa, con un secco colpo d'ascia staccò la suola della sua scarpa dalla tomaia. Una grande sicurezza e sangue freddo perchè dentro la scarpa aveva il suo piede!

C'era un proverbio per l'attrezzo detto ascia, eccolo: *chi no la sa adoperar, che la lascia*

### LA ZINCATURA DELLA FERRAMENTA

Un mestiere di vitale importanza era la *zingatura*, siccome tutto, il legname che formava, un bastimento era fissato con chiodi o barre o altra ferramenta che essendo in contatto col mare o la salsedine veniva presto corosa e deteriorata, si doveva farla zingare. Era un processo complicato e dannoso per la salute. Si lavorava con acido

nruriatico puro e zinco fuso che esalava vapori velenosi. Però tutta la ferramenta così lavorata prendeva un colore argenteo ed era immune a corrosioni.

Va ricordato che tutta la ferramenta e la struttura in ferro veniva fornita dalle officine da fabbro e dalle officine meccaniche di Cherso. Ricordo Pavan - Stipani - Mocolo - Soich - Doncovio - Conte.

#### DA CHERSO A LEPANTO

Quanto erano vecchie le tradizioni dei cantieri! I nostri vecchi andavano fieri che sotto la Serenissima Repubblica di Venezia nei tempi lontani cioè nella battaglia di Lepanto contro la flotta Turca parteciparono galee da guerra costruite nei cantieri chersini. Non è poco.

La tradizione del cantiere Craglietto era in Italia da mezzo secolo rappresentata fino poco tempo fa dal caro amico, ora scomparso, Mariano.

E' ancor oggi in funzione a Cherso il cantiere ex Craglietto, ma la tradizione si va perdendo, con la modernazione è portato solo a manutenzione di navi di ferro, peccato che si perda sì nobile arte.

Scusate mi sono dimenticato: i padroni dei cantieri venivano chiamati Proto.

## LA PESCA E PESCATORI

Per poter illustrare meglio questa arte in gergo chiamata *de le trate*, devo tornare indietro nel tempo di molti anni, certo oltre cento e anche più, quando il tempo non contava e tutto si faceva senza fretta.

Detto questo cercherò di descrivere come era fatta la pesca di notte. A quei tempi non esistevano le più indispensabile attrezzature per fornire una fonte di luce per la pesca di notte.

#### FINO AL TEMPO DEI NOSTRI BISONNI

Così nelle piccole barche dette *caici o passere o guzzi*, c'erano due uomini, uno ai remi e uno per fare un pò di luce. Come? Di giorno dovevano raccogliere una qualità e quantità di legna secca di ginepro chiamato anche *smreca* che abbonda sui monti dell'isola. Lo accumulavano nella barca per poi bruciarlo. Sulla prua della barca era montata una grande graticola o *gradela* di ferro dove si faceva bruciare la legna che dava una fonte di luce da richiamare i pesci in superficie: sardelle - sgombri - sardoni - acciughe che a quei tempi non mancavano. Quando sotto la luce si era radunato tanto pesce, muovendo i due remi pian piano per non spaventare i pesci il vogatore li portava fino la barca con la rete. Cosa accadeva a questo punto lo scrivo in seguito.

Vorei farvi notare la fatica che facevano quei due uomini che si trovavano nella barca, in primo luogo di giorno a fare legna e di notte ad attizzare il fuoco che non era certo un fuocarello, con tutte le sintille, i tizzoni e la cenere che la brezza o il vento faceva volare loro addosso e che non doveva cadere in mare. Un'altra dura fatica era dovuta per andare e tornare nei posti dove si effettuava la pesca. Fatica sia della barca grande che portava la rete, detta *legut*, di circa dieci metri, sia delle piccole barche del seguito.

Tutto si faceva a forza di remi e di braccia, detta *voga*. Da casa al posto di pesca e viceversa durava minimo un paio d'ore: pensate la immane fatica fatta dagli uomini di quel tempo. Spero di averla spiegata almeno in parte.

In quei tempi non esisteva la fabbrica - sardine e così di giorno si doveva mettere sotto sale tutto il pescato in barilli, in gergo *mastelade*. Così si aggiungeva un'altra fatica alla prima.

#### DAL GINEPRO AL CARBURO E ALLE LAMPARE

Ma passano anni e arriva il progresso. Così per la luce che serviva la notte si apriva un tempo meno faticoso. Arriva il carburo che dà luce molto più chiara della legna, più pulita e meno faticosa. Poi più avanti, fino ai giorni dei nostri padri, arriva la grande novità, una invenzione a quei tempi favolosa, la luce a petrolio con i fanali o *ferai o lampare*, dal nome della fabbrica chiamati *Petromas*, con una potenza di luce enorme che veniva calcolata in candele.

I *ferai* in genere erano di 400-800-1200 e 2000 candele, erano dotati di un serbatoio che conteneva il petrolio per tutta la notte. Sotto, dove veniva la luce, erano le retine che imprigionavano i vapori caldi del petrolio e li trasformavano in luce, con un globo di vetro che serviva per salvaguardare le retine e dava alla luce più brillantezza.

Nel tempo della seconda guerra (1940 -45) i fanali o *ferai*, per non espandere troppa luce in un grande raggio, dovevano essere muniti di un atrezzo chiamato *riverbero*. Consisteva ed era formato da una sottile lamiera che si adattava al piatto superiore della lampara e scendeva da questo, come un paralume, quasi fino al mare. Così la luce era quasi invisibile agli aeroplani

#### LE COMPAGNIE O TRATTE

Ora ritorno ai tempi e ricordi miei.

A Cherso, operavano per la pesca circa una ventina di *Compagnie o Tratte*. La compagnia era formata da una barca grande detta *legut* e da tre piccole che portavano a prua i soprannominati *ferai*. La compagnia in completo era di circa dodici uomini ognuno col suo compito preciso.

Siamo già nel grande progresso; era cominciata l'era dei motori a scoppio, così diminuiva la fatica del remo e aumentava

la sicurezza e la velocità. Così tutti gli uomini, fino all'arrivo alla posizione di pesca, potevano chiacchierare e a contarsi le storie a vicenda, o riposare e dormire perchè nella barca grande era il posto detto stiva per soggiornare e dormire.

Tutto era divenuto più semplice.

La struttura della compagnia era questa: in prima il *Paron* o padrone, poi il Motorista che era sempre un giovanotto con una certa cognizione di meccanica ed era adibito anche alla manutenzione dei fanali. Poi un capo-rete *carmar* ed era adibito alla manutenzione della rete. Però non tutti erano pescatori di professione, erano quasi tutti aventizi o stagionali. Navigavano come marittimi e tornati a casa, di giorno andavano a lavorare nei loro piccoli poderi di terra dove coltivavano con passione un po' di tutto, olive, uva, grisantero, un po di frutta e legumi, così con la pesca arrotondavano il loro guadagno.

Il tempo di pesca durava un *scuro*. Così si chiamava il mese che durava i 25 giorni dello *scuro della luna*. I rimanenti di chiaro di luna si riposava.

Le Aziende principali erano i Sepcich con cinque compagnie, i Bommarco con 3, i Moise con una, i Baici con 1, i Filini con 1, i Chersich con 1, i Tentor con una, i Brunetti con una, i Passetta con una, i Resia con 1, i Padovan con tre, i Bunici con una e altre che non ricordo. Ricordo qualche nome di barca: Anna Maria, Giuseppino, Divina Provvidenza, S. Rosaria, Saturnia, S. Nicolò, S. Antonio, S. Andrea, S. Maria, S. Marco, Carmen, Diodata, Anna.

## LA PESCA NOTTURNA

La pesca notturna, come nel passato, veniva svolta così: a notte fatta le piccole barche con le luci cercavano il pesce. La luce faceva venire il pesce a galla. Quando si trovava il pesce e con l'occhio abile e con la pratica, il *feralista* calcolava la quantità, senza avere fretta, con la barca lo portava verso terra. Il pesce che amava la luce lo seguiva.

Veniva chiamata la barca grande, con la rete detta in gergo *sacaleva*. Questa gettava la rete a mare facendo circolo attorno alla barca piccola con il feral sempre acceso. Poi gli uomini della barca grande pian piano cominciavano tirare la rete a bordo fino che nel mare restava una sacca dove si dibatteva il pescato. Allora con la *voliga* o in gergo *oprara* si prelevava il pesce dalla rete e lo si caricava a bordo dove veniva poi incassettato e preparato per la pesatura.

## IL GUADAGNO

Due parole come si divideva il pescato o *guadagno*

Si divideva in parti. Per primo si toglievano dal guadagno le spese fatte per il combustibile, i materiali dei fanali (retine e globi di vetro) e i generi alimentari quando si pescava fuori casa e non si poteva ritornare per i pasti. Il resto si divideva così: al *Paron* andavano tre parti e mezza (una per la rete, una per la barca e una e mezza per la persona). Le rotture della rete e così la manutenzione della barca erano a carico del padrone.

Il *motorista* riceveva una parte e mezza, il *caporete* una parte e un quarto, i *luminadori* una parte e un quarto e gli altri una parte per uomo.

## LE POSTE DI PESCA

Giorno molto importante per la pesca era il 25 aprile, festa di San Marco. In quel giorno ogni anno nella Capitaneria del Porto di Cherso si radunavano tutti i padroni delle Compagnie o Tratte e si procedeva a fare una specie di lotteria detta *bruschetta* che gettava le basi per fare ordine e regola fra tutte le compagnie. Consisteva di prelevare a sorte un biglietto con sopra il nome di una posta, che era la posizione attorno l'isola dove si andava a pescare. La novità consisteva che il posto estratto valeva soltanto cinque giorni o notti e poi si passava al numero seguente, così tutte le compagnie durante la stagione facevano il giro e una dopo l'altra passavano dalla prima a l'ultima posta.

Tornando alla festa di S. Marco, per una vecchia tradizione, nella chiesetta dedicata al Santo si celebrava una funzione propiziatoria e poi nella casa accanto, dei Bommarco, famiglia di pescatori, mettevano per la sera una serie di farai Petromas in onore di S. Marco. Così sotto la luce si radunava la gente di tutte le contrade con gioia dei ragazzi che con corse e giuochi per tutta la contrada duravano in allegria fino tarda sera. San Marco era anche la festa di tutti i scolari che alla mattina andavano alla Messa con un mazzolino di fiori per il Santo. Finita la festa, il giorno dopo tutti si preparavano per la prima notte di pesca. Dai magazzini o cantine si portava la grande rete a bordo, tutta a spalle in fila indiana, ognuno aveva la sua parte di peso. Si portava le altre attrezzature, le casse per il pescato, i *ferai* e il carburante.

Al pomeriggio, circa alle ore 17 la riva era tutta in fermento, piena di gente. Ogni uomo col suo sacco, con dentro la cena, il fiasco di vino, qualche coperta e altri effetti personali. Si immagina, venti compagnie con 13 uomini per ciascuna che movimentano, più i curiosi.

## LA PARTENZA DELLE TRATTE

Dopo che tutti gli equipaggi erano saliti a bordo, uno per volta lasciava il porto, e si avviavano verso le lanterne. Era un spettacolo fantastico vedere le barche grande, che rimorchiavano a presso le piccole con i motori che con la sua caratteristica battuta, ognuna differente facevano un concerto che era un piacere sentire. La gente che guardava da terra vedeva le barche allineate come tanti serpentelli che vagavano per mare a ziz-zac. Arrivati alle lanterne si dividevano e ognuno prendeva la sua direzione. Alcuni dirigevano dritto verso la punta Pernata altri a destra verso la costa di S. Biagio, altri a sinistra verso la valle del Buzzo, verso Vallon e tutti si affrettavano a prendere la posizione o *posta* a loro assegnata.

## UN CASO RISOLTO IN AMICIZIA

Con il sudetto "bruschetto" si poneva una regola: se una compagnia o tratta rinunciava la sua posta e cercava un'altra, la sua era libera a tutti, a condizione che entro le ore 19 ne prendeva possesso il primo arrivato.

Racconterò un fatto successo a proposito. In una posta libera arriva una compagnia e dopo un poco un'altra. Presto si apre una disputa fra i due padroni che con in mano l'orologio detto *svegliarin* tutti due affermavano che la posta era sua perchè l'ora non era ancora passata. Così per farla finita decisero di tornare a Cherso, con una barca e andare a verificare l'ora dei loro *svegliarmi* alla torre dell'orologio. Arrivati constatarono che i loro due *svegliarini* non erano in sintonia con l'orologio della torre. Allora da buoni amici tutti al hotel *Fontego* a fare una bella bevuta di birra. Così si risolveva la disputa e restarono le 2 compagnie insieme. Il pescato della notte fu abbondante così si divisero il guadagno tutti contenti. Si dovrebbero pure oggi risolvere le controversie in amicizia come in quei bei tempi.

## IL RITORNO DALLA PESCA

Finita la notte, si ritornava a casa. Le tratte tornavano con i primi bagliori dell'alba. La prima cosa da fare era quella di scaricare la rete per poterla asciugare, essendo di filo o spago doveva essere asciugata per non marcire (ora è di nailon e non serve) però si poneva sempre il problema di prendere un posto nella riva e non era facile con tante reti.

Poi si doveva aspettare il giorno per poter fare la pesatura dei pescato alla fabbrica sardine gestita dal Del Gos, proprietà della ditta Ampelea, e per la parte amministrativa e contabile di competenza del signor Nicolò Tomaz che è stato anche mio insegnante nella scuola serale per giovani apprendisti, dopo che avevo frequentato la scuola di Avviamento professionale.

## LA FABBRICA - SARDINE

Devo ritornare di tanti anni indietro per poter illustrare come si lavorava il pescato. Come già accenato prima, quando l'inscatolamento nella fabbrica era limitato, quasi tutto il pescato veniva salato in appositi barilli di legno detti *mastelade*. Questo lo ricordo perchè come ragazzino o *muletto* portavo alla nonna il caffè nel pomeriggio, che per tanti anni faceva quel lavoro. Mi è restato impresso dove lavoravano tante donne, che a me parevano tutte vecchie. Era una grande sala dove stavano sedute in file una di fronte all'altra, sedute sopra delle panchine, o portavano da casa un sgabello o *scagno* o *stolic*. Avevano davanti tra le gambe divaricate il sudetto bariletto con a un fianco il pesce che era nelle cassette, e nell'altro fianco il mucchio di sale.

Salare voleva dire mettere nella *mastelada* una fila di pesce poi una manciata di sale o più, così da riempire il barilotto. Va ricordato che il pesce andava messo schiena contro pancia, questo è una regola che si usa ancora. Quando il barile era pieno si metteva sopra il coperchio pure di legno e si metteva sopra un peso abbastanza pesante, una grossa pietra, per far venire sopra la *salamora* o *salomia* che non doveva mai mancare. Così dopo un certo tempo, il pesce era pronto per la vendita o lavorazione in scatola.

Da quando si era cominciato a friggere il pesce per metterlo in scatola non salato, la fabbrica era chiamata anche, in gergo, *Frisera*.

## I CANTI DELLE DONNE DELLA FABBRICA

Una cosa che da *muletto* mi faceva piacere e sentire era come tutte quelle donne con una cantilena tutta speciale cantavano mentre lavoravano, tante belle vecchie canzoni che oggi sono dimenticate. Qualcuna qualche vecchietta la canticchiava ancora come:

*La figlia di Prestepe è andata monaca / è andata monaca per dolor / per aver lasciato el suo primo amor..*

*L'anello che ti ò dato lo voglio di ritorno / e mi che giro el mondo l'anello voglio portar ...*

*L'anello che ti ò dato l'ò messo sotto i piedi / bella se non lo credi te lo farò veder ...*

*Varda quel fumaiolo come che el fuma / la dentro se el mio amor che se sconsuma ....*

*E lavorava in un gran magazzino / dove si intrateneva fino a sera. / Un giorno mi decisi e la fermai, / dei mio sincer amor io le parlai / Pareva palpitasse, poi lenta sospirò / non son più signorina, quel vile mi inganò ...*

*Attorno al mio giardino / ci sta una fontanella / con l'acqua fresca e bella / per inafiar i fior ...*

*Lo spazzacamino e tante altre.*

Coi progresso la manodopera era sempre più giovane e il pescato veniva di più inscatolato e non salato. I giovanotti di Cherso avevano affilato una canzonetta solo per quelle ragazze, la conoscete?

*Le mule della fabbrica / le se pretende belle / ma la spuzza de sardelle / che vizin no se pol star..*

## L'AMMASSO

Si portava anche nel magazzino del Amasso che riceveva e spediva il pescato. In quel tempo il pesce era in grande quantità. Nei mesi Aprile - Maggio - Giugno, Luglio, ogni mattina da tutte le compagnie veniva pescato più o meno dai 100 ai 200 quintali (1-2 vagoni). La *porporella* o molo di sinistra del porto era piena di cataste di casse. A ciascuna veniva messa una quantità di ghiaccio. Il pescato veniva spedito con una *portolata* (barca veloce a motore) oppure col piroscampo a Fiume o nelle altre fabbriche del Quarnero. Così pure alla fabbrica Ampelea d'Isola d'Istria che lavorava assieme con quella di Cherso. La fabbrica di Cherso, oltre a lavorare il pesce in

scatola, forniva la consorella di Isola per tutta la stagione di pesce fresco: sgombri, sardoni, acciughe e sardelle e per l'inverno pesce che veniva salato in apposite *mastelade* così che la produzione non si fermava neppure d'inverno. Isola forniva Cherso con sale, scatolame vuoto, ghiaccio, e altri generi che servivano per la lavorazione del pesce. Tutto si faceva tramite un Motoveliero chiamato "*Sempre avanti*" che era della ditta Ampelea e faceva la spola Isola d'Istria - Cherso e viceversa. Portava anche in fabbrica a Cherso il pesce pescato a San Martino, un piccolo centro di pescatori del Comune di Cherso.

#### LA PESCA DALL' ALTRA PARTE DELL' ISOLA

Nel mese di Agosto le più buone poste erano nella valle del Poie o Cruscizza, che aveva davanti l'isoletta di Plaúno. Era una zona ricca di pesce, soprattutto sgombretti detti golcizzi. Quando la pesca era buona e lì si pescava in 2 compagnie o tratte, il pescato si portava a Fiume.

Ma nei giorni di mal tempo quando con le barche non si poteva andare a Fiume perché era difficile attraversare il Quarnero, si organizzava tra le *stanze* o tenute di S. Vito o Dragaschi e anche con i proprietari di Cherso, una carovana di muli o cavalli che ai fianchi del dorso, a destra e a sinistra portavano 2 Casse o *brente* dove mettevano il pesce e lo portavano alla fabbrica a Cherso in un tragitto su per la montagna che durava più di 2 ore. Così si salvava il pescato.

Le compagnie, quando andavano su quelle poste, per 10 giorni e più stavano fuori casa e dovevano essere fornite di tutte le cose alimentari e pure del acqua che scarseggiava, perché il posto dove si trovavano distanziava da Cherso di circa 10 ore di motore, essendo dalla parte opposta dell'isola che è stretta ma molto lunga da girare attorno.

#### A NESSUNO DOVEVA MANCARE IL PESCE,

Una curiosità: quando la pesca era buona, nella barche veniva la gente più povera a chiedere un pò di pesce e i pescatori erano contenti a donare. Questo si chiamava in gergo chersino *per cognùs*, forse voleva dire aiutare.

#### LA TINTURA DELLE RETI

Come sopra descritto le reti per non marcire, una volta a l'anno dovevano venire tinte con un sistema particolare.

La rete veniva a strati immersa nell'acqua dolce in apposite vasche, poi in una grande *pignatta*, o pentolone, o *boia*, o *lissiera*, col fuoco sotto, dove si bolliva acqua e corteccia di pino. Questa si trovava in commercio. Così si formava la tintura che era di rosso scuro. La rete si passava in una altra vasca, sempre a strati, e si inzupava con questa tintura e si metteva ad asciugare. Il lavoro richiedeva tutta la giornata. Così impregnata di pino era al sicuro per un anno.

#### BRAGOZZI E TOPINE

Non posso non ricordare un'altra categoria di barche di pesca. Le barche si chiamavano *bragozzi* e *topine*, erano di origine chioggiotta. La loro forma era lunga e stretta con un fondo piatto. Il bragozzo aveva due alberi per le vele con la caratteristica che pendevano all'indietro, era adibito alla pesca a strascico.

La topina era più piccola con un albero solo pure all'indietro, aveva la funzione di andare a parangali - detti *parangai*, lunghi spaghi con tanti ami pendenti e segnali galleggianti. Si gettavano a mare di notte, poi di giorno si alzavano - *salpava*. Da precisare che il *parangal* poteva essere lungo anche 2-3 miglia. Il suo pescato era di preferenza razze, rombi, sampieri, asinelli - naselli, lomi, pure specie di pescecane piccolo.

Una caratteristica della 2 specie di barche era il grande timone che faceva da *colomba* o chiglia al fondo piatto. I bragozzi nei tempi lontani tiravano la rete in coppia a vela. Certo per questo si doveva sempre sperare nel vento. Con l'arrivo dei motori andavano ognuno per sé, così la pescata era doppia. Il pescato era pregiato, veniva in parte venduto alla popolazione, il rimanente lo portavano al sudetto Amasso. La principale specialità erano gli *scampi* che il Quarnero è ricco, spigole, stringhe, naselli, folpi o polipi, seppie, razze, moli, *cagnolini*, *granzievule* - specie di grandi granchi, e altra frittura minuta detta *menudaia*.

#### LA PORPORELLA DEI CHIOGGIOTTI

Il loro posto era la porporella a destra del porto, detta anche *porporella dei Chioggiotti*. Sepure tutti chersini, la loro origine veniva da Chioggia: ecco che in gergo erano chiamati *Cesotti*.

Erano i Bellemo, Pugiotto, Spadoni - Bullo - Gamba - Donaggio - Varagnolo - Scarpa - Salvagno - Camuffo e altri, più famiglie dello stesso cognome. Alcuni nomi dei bragozzi li ricordo: Vittoria - Nicolino - Buon Pàdre e altri che non ricordo.

Col progresso pure loro subirono la trasformazione. *Bragozzi* e *topine* per l'età scomparvero man mano, anche per la loro poca convenienza rispetto al motore.

Così si formava una nuova flotta con pescherecci più grandi e moderni con motori più potenti così le reti di strascico erano di maggior ampiezza e la pesca più redditizia.

Poi tutto è finito per ricominciare con la pesca dei scampi con le nasse da parte di singoli pescatori. Da poco è riapparsa qualche barca da vera pesca. Speriamo.

## AGRICOLTURA (UVA - OLIVE - VINO - OLIO)

Come accenato nella introduzione non posso non dire qualche cosa a riguardo della gente che lavorava la terra, e pure di tutti coloro che pur andando a pesca erano legati alla terra, così che tutti assieme marinai - pescatori - agricoltori - cantierini, formavano la struttura produttiva della popolazione cittadina.

### LA VENDEMMIA

Ora vorrei soffermarmi alla coltivazione dell'uva e alla lavorazione del vino. I vigneti allora erano quasi tutti nelle valli di S.Lorenzo o Lovreschi. Quelle terre erano esposte al sole tutto il giorno così l'uva prendeva un colore dorato che in gergo era detto *zechin*. Le terre erano lontane a 2 ore di cammino oltre i monti che sovrastano la città. Si trovavano di fronte all'Isola di Veglia.

Detto questo va spiegato come si trasportava il raccolto a casa.

Le strade erano mulatiere, si faceva fatica spesso sotto il sole a camminare prima in salita poi in discesa e viceversa fino all'altro mare, il *Quarnerolo*.

Dopo il raccolto l'uva veniva messa in sacchi di tela con una apertura stretta, e pigiata per contenere di più. In antico i sacchi erano di pelle, i famosi otri o *ludri*.

I sacchi, detti anche ludri, venivano lavorati come descritto per l'incerata dei marinai, con lo stesso trattamento. Essendo di tela a più strati venivano impregnati con 2 - 3 mani di olio di lino cotto, così erano impermeabili. La parte alta o bocca veniva stretta con una cordicella e con un atrezzo di legno di circa un 40 cm, con un taglio per infilare la cordicella e lo si rigirava nella bocca fino la chiusura. Da notare che non tutti lo sapevano fare. Nella parte bassa e larga, nei lati si trovavano 2 piccoli tappi che servivano, quando il *ludro* era pieno, a far uscire l'aria che si formava, così il sacco pieno aveva un peso notevole. Poteva pesare anche 80 Kg.

Poi venivano messi a dorso dei muli sopra le loro *bastine*. Ecco perchè le mulatiere. Però chi aveva poco prodotto portava i *ludri* pure a spalle, certo non di 80 Kg.

Sopra la spalla metteva una cinta abbastanza larga, la passava sopra il sacco e teneva con la mano destra la cinta che nel finire aveva un pezzo di legno tondo che dava più presa alla mano. Per il lungo percorso e per la fatica, per forza si doveva riposare, perciò in certi posti erano messi dei larghi muretti a secco in altezza d'uomo dove si poteva poggiare il peso che si portava, venivano chiamati, in dialetto chersino con una parola di origine slava: *Pocivalici* che vuol dire di riposo.

Si possono ancora vedere ben conservati vicino la Capitaneria di Porto di fianco della chiesetta di Santa Croce, *in fontana* vicino l'entrata del attuale campo sportivo e anche vicino la Marina in *grotize*.

Ecco che dopo tanta fatica l'uva arrivava a casa dove veniva pigiata e messa a fermentare, in gergo boir (bollire). In quei giorni per tutte le contrade e per tutto Cherso nel aria c'era un gradevole profumo di mosto e vinacce che tutti faceva inebriare. Pure questa caratteristica non la sentiremo più.

Dopo un pò di giorni veniva travasato il mosto, messo in apposite botti e stagionava fino l'11 novembre giorno di S. Martino, quando del mosto si era ormai fatto il vino. Buona bevuta!

Le botti erano recipienti in legno di rovere.

### LE BOTTI E L' ACQUA DI MARE

Una caratteristica, prima del raccolto o *vendemia*, era che tutte le botti venivano portate in riva al mare, così tutta la riva era piena di piccole torri, era qualcosa da vedere.

Ognuno proprietario con secchio le riempiva di mare per più giorni, così il legno si inzuppava e il recipiente non aveva più perdite e il mare dava al legno un sapore speciale e sano.

Vi racconterò delle birichinate che facevano i ragazzini. Al insaputa del padrone, levavano il tappo da fondo, soltanto per vedere il zampillo che usciva e il paron che li gridava. Così dopo aver svotato le botti dal mare le portavano nelle cantine dove le preparavano per mettere il vino.

### L'ARTE DEL BOTTER

Per fare ciò -si doveva chiamare il bottaro o *botter* che metesse a posto il coperchio. Per questo per tutte le contrade si sentiva il famoso battito fatto dal *boter* che con la sua *mazzola* quadrata dava un colpo al cerchio e uno alla botte. Sentendo il battere tutti sapevano dove trovarlo. Da sottolineare che in città si trovavano tre botteghe di maestri botteri e facevano pure botti nuove. Per questo difficile mestiere erano specialisti Poldrugo, Valcich, Tuftan. Un mestiere che mai più tornerà. Dal legno grezzo ricavavano doghe curve di ogni grandezza e incurvate quel tanto che unite facevano la botte con precisione perfetta. Facevano i cerchi pure di legno e tutto stava unito a pressione senza chiodi e senza colla. Facevano anche mastelli per le lavandaie, caretelli e barili di ogni misura anche per il pesce salato prodotto in grande quantità.

### VINACCE, TORCOLI , ALAMBICCHI

Le vinacce ricavate venivano pressate in apposite presse dette torcoli. Per torcular si doveva prenotare per il

turno. Il ricavato si chiamava torcolo e serviva per berlo fino l'arrivo del vino nuovo. Si faceva anche la bevanda formata per metà da torcolo e per metà da acqua. Anche dopo questa lavorazione, le vinacce non si gettavano, ma venivano utilizzate per fare la grappa - *acquavita* - *rachia*. Per questa operazione si servivano dei *lambicchi* o *lambicchi* il resto della vinaccia distillata era per concime e ritornava alla terra.

### IL VINO IN BARCA PER LA GRADATURA

Quando il vino era già maturato, arrivavano in porto speciali barche e dalle cantine, con un recipiente da 100 litri, detto *misura*, appeso con corde ad una stanga di legno detta asse, tenuta sulle spalle da due persone, portavano il vino fino la barca dove veniva *gradato*, cioè veniva constatato il grado alcolico. Così il paron riceveva il compenso.

### LA RACCOLTA DELLE OLIVE

L'isola di Cherso per la sua posizione geografica è una delle isole dove da tantissimi anni, certo centinaia, l'ulivo ha trovato il suo ambiente sia per il clima che per la composizione del terreno. Il terreno maggiormente fertile e redditizio è sui monti del circondario della città, dove pure oggi l'ulivo è in abbondanza. Comincerei con il primo momento che è la raccolta delle olive. La raccolta va fatta già alla metà di novembre. Se il raccolto è buono può essere anche prima.

In quei giorni la città è tutta in fermento. Per le campagne è tutto un brusio di voci. In quei tempi lontani, quando l'inverno era mite, per tutto si sentiva cantare ognuno alla sua maniera. Per la raccolta si servivano - pure oggi - di tende e vecchi lenzuoli - *linzoi*. Si stendevano sotto le piante e si sfogliavano le olive con le mani. Oggi con l'ammodernamento della tecnica pure questa coltura ha avuto i suoi benefici, così ora è più facile e il raccolto si fa più presto. Così le olive si portava a casa di sera. Nelle cantine le donne le pulivano dai residui di rametti o foglie e si conservavano in appositi grandi recipienti fino al turno per la macinazione.

### I TORCI DELL'OLIO

Nel tempo passato esistevano 3 olifici detti *Torci* cioè torchi. Non erano attrezzati come ora, ma a quel'epoca bastava così.

Il primo era in Peschiera era dei Vizenzi, il secondo dei Padovan era in Graber dopo le Munighe, il terzo dei Baizi in Varasina. Questa del mio ricordo, ma prima c'erano altri, come quello dei Bataia in Turion, dopo il Municipio. La caratteristica di quei tempi: non esistevano macchine per prelevare l'olio dopo la spremitura, ognuno aveva la sua lavorazione, nelle presse si lavorava con molta acqua calda per fare più presto a separare l'olio dalla *sansa*, per questo per scaldare l'acqua erano muniti di una grande caldaia con sotto tanto fuoco.

Così l'olio e l'acqua assieme veniva colato in grande vasche dette *pìle*, così tutto assieme riposava un paio d'ore, poi intervenivano donne specializzate nella levatura dell'olio. Lo facevano a mano. Tenevano in una mano un pezzo di tavola con cui spingevano l'olio, che già era salito in superficie, in un angolo. Con l'altra mano tenevano un piatto a forma di cappello cinese con cui levavano l'olio e lo mettevano in appositi recipienti. Così continuavano fino a che si vedevano galeggiare le *lische* d'olio. Certo questo sistema fatto a mano non era tanto redditizio. Molto andava perduto. Quando veniva portato a casa si trovava sempre un certo sedimento. Questo sistema era valevole per tutti i torchi. Pensate alla donna che faceva tutto il giorno questo lavoro, era tutta in un bagno d'olio.

### IL GRANDE, OLEIFICIO DEL CONSORZIO AGRARIO DELL'ISTRIA

Pure per questa categoria si avvicinava il progresso. Nella città si apriva un grande oleificio moderno con presse da 180 Tonellate e super presse a 310 Tonellate e tutto si faceva senza l'acqua calda perché meno acqua calda meno acidità nel olio. Per la separazione del olio dal acqua erano arrivati i separatori con una perdita minima del prodotto che era 1 per 1000, e la *sansa* o *pezzi* residui delle olive erano sfruttati al 100% e nel olio non si trovava nel fondo i residui. Il nuovo Oleificio era del Consorzio Agrario Provinciale del Istria. Ancora oggi c'è lo stemma istriano. Questo avveniva nel 1939 - 40, prima della guerra. Macinava in 10 ore dai 60 - 70 quintali di olive. Così pian piano i vecchi torchi scomparvero e rimase l'oleificio chiamato *Torcio novo*. Ma il progresso andò ancora avanti e si arrivò a eliminare le famose macine o *masine* e le *presse*. Furono inventate le macchine centrifughe che con poca manodopera arrivavano a fare anche di più nello stesso tempo. Un rimpianto per le macine e le presse ma anche per il mestiere dei *torceri*. Così finì una storia di lavorazione antichissima.

Le macine di pietra su sostegni e congegni di ferro dell'Oleificio, sono state messe in vari posti come monumento.

Tutta la produzione dell'olio veniva conservata nelle cantine dentro contenitori rettangolari o circolari di pietra scavati in un unico blocco. Si chiamavano *Pile* ed erano anche molto grandi. L'olio veniva esportato in grande quantità.

### IL CRISANTEMO

Una fonte di guadagno in tempi ormai remoti era la raccolta del crisantemo o bugaz, questo cresceva nei monti sopra la città, cresceva in parte negli uliveti. Fioriva in primavera, si raccoglieva in aprile, faceva un fiore che assomigliava alla margherita o alla camomilla.

Quando era in fiore, tutti i monti - che allora non c'erano i pini - si vestivano di bianco e facevano uno spettacolo da non poter descrivere. Poi con la sua raccolta tutto cambiava e tornava verde come alle origini. Si raccoglieva camminando, solo il

fiore. Lo si strappava dallo stelo con le mani precisamente fra le dita. Si metteva nel sachetto o *sacuzo* che si portava sotto la pancia legato nella schiena e si vuotava poi nel sacco grande. Nel raccogliere, le dita delle mani si tingevano di giallo ed era di un sapore amaro, se vecchio era duro nel strapararlo e si ferivano le dita.

#### LE TENDE DEL CRISANTEMO IN PIAZZA, IN RIVA E IN PRA'

Portato a casa, si doveva asciugare e seccare. Per questo i proprietari prendevano in Piazza, in Prà o sullo spazio della Riva davanti il *Fontego*, una parte di suolo dove poter stendere il suo lenzuolo o tenda che fermavano con 4 pietre agli angoli e lati. Sopra spargevano il grisantemo per poterlo asciugare al sole per diversi giorni. Alla sera si portava tutto a casa, così il giorno dopo tutto di nuovo al suo posto. Però non mancavano le dispute perché ognuna gridava: questo è mio e tutti volevano avere ragione. Alla fine il posto lo trovavano tutti. Così tutta quella bellezza che si vedeva nei monti ora si vedeva nelle piazze e contrade, come una neve di estate.

Dopo seccato si metteva in grandi sacchi detti *sachere* che si stipavano nelle cantine o più spesso nelle soffitte perché era sensibile all'umidità e in *sufita* era al *sutto*. In città c'erano 2 compratori con i loro magazzini dei Bravdizza e dei Zadici. La curiosità era che la vendita veniva fatta in maggior parte prima dei giorni della Fiera del 5 agosto, così per le feste col ricavato si faceva le compere e si festigiava in allegria.

#### TUTTO VENDUTO ALL'INDUSTRIA CHIMICA

Il Grisantemo o bugaz di Cherso era molto ricercato perché veniva usato dalla industria chimica e farmaceutica soprattutto a Milano. Pure oggi che la scienza è andata avanti, tanti preparati si fanno col piretro perché non danneggia l'ozono e non è inquinante e nocivo alla salute.

Nei tempi lontani quando non c'erano i antiparassitari, nelle famiglie di Cherso si faceva con il grisantemo una miscela di petrolio e piretro e si lasciava a macerare, serviva come insetticida per la casa. Era molto efficace. Nel tempo della 2 guerra, quando la richiesta del prodotto era sempre più grande, si raccoglievano pure i steli, le *bachette* e con la tagliatrice si facevano piccoli pezzettini, così tutto andava in commercio e per la popolazione un guadagno in più che era benvenuto.

Ora nella stagione si può notare qualche fiore sebbene in una piccola parte, in località detta Sidimar e verso la strada o incrocio che va verso Smergo. Dopo tanti anni qualche seme si è mantenuto in vita e col vento si moltiplica, sarebbe bellissimo ammirarlo di nuovo.

Tutto questo non so se lo ho spiegato bene perché è una materia che mi è fuori mano, ma con un poco di buona volontà, credo di essere riuscito almeno in parte a spiegarla.

#### I ORDEGNI ...

##### SPIEGADI IN DIALETO CHERSIN

*Dopo gaver parlà dei misteri diremo dà parole dei ordegni che serviva per lavorar e de qualche parola che se usava nel lavoro e che adesso no ghe ze più. De tanti gavemo parlà adesso parlermo dei altri.*

##### ORDEGNI DEI MARINERI

*Nei bastimento una parola che iera in voga sempre iera el buiol o secio che serviva per tirar suso l'acqua de mar nei bastimenti e per butarla fora dale barche piccole. Figuremose se la sessula no la iera nominada: la iera un - ciamemolo - ordegno de grande importanza parche el podeva salvar la vita. Anche col buiol, co iera brutto tempo e mar grosso e la barca piccola la se impiniva de acqua, la se la secava. E po se finiva co la sessula. La sessula xe fata aposta par le curve de le santine quando che l'acqua ariva ai paioi.*

*Po iera la scartaza. Con quella se fregava la coverta (se capisse che no quella del leto, ma quella dei bastimento) e per savon i gaveva la piera - pomice.*

*Per i novelini, quando i ghe diseva: "ciapa una bozza", el guardava atorno e po el coreva cior una fiasca. Inveze la iera una corda fermada in coverta, che la serviva per frenar la corda grossa par via che no la sliti in mar tuta.*

*A bordo iera sempre in lavor la radaza che, come la scartaza, serviva per lavar el bastimento. I giovinoti de Cherso i ghe diseva scartaza a qualche ragazza antipatica che la se pretenedva più bela de quella che la iera.*

*Tra i ordegni meto anche i strumenti. Un strumento che ghe iera obligo de tignir co se navigava, iera el corno de manzo. El serviva per sonar. Se suffiava drento co la boca. Bisognava saver, no iera facile sonar forte. Serviva per farse sentir co iera caligo. Per questo iera anche la campana che la iera sempre impicada de prova. I la sonava ogni tanti minuti e se ascoltava se altre nave sonava o la campana o al corno e cussì se se regolava ne la rota secondo da che parte vigniva el segnal.*

*In qualche bastimento in zima del albero iera messa la coffa che saria un posto fato de tavole e, con le corde che involveva come un parapeto. Per questo el se ciamava coffa che in chersin voleva anche dir un grosso zesto (cesta). Da là suso el mariner guardava se el vedeva qualcosa de importante o de pericoloso.*

*Da no scordar che a pupa sventolava sempre la bandiera. Un vecio deto diseva: bandiera vecia, onor de capitano. Però iera anche un capitano che no gaveva tanto curaio de bater le onde e i lo ciamava capitano bonaza.*

### **Ordegni dei Mistri e Calafai**

*Ogni mistro el gaveva i sui ordegni che el se portava in squero. Tuto el tigniva in t'una cassetta de legno. Per primo iera el segazo che sempre el spiava fora parchè, el iera grandò. Col segazo andava la lima a triangolo per guzar i denti co nol taiava più. Po el stradin: con questo se ghe dava strada al segazo cussì che el meteva i denti uno sbandà a destra e uno a sinistra; cusì el taio vigniva più largo e se fazeva meno fadiga. Po drento iera la granda assa e la piccola asseta, iera una fila de verigule piccole e grande. Le serviva per far i busi in tel legno. No mancava martei che i gaveva un taio da drio per cavar i ciodi. Po tanaie. Un ordegno che più se doperava iera la spiana, tuti i tipi per tanti lavori: dopia - per sgrisir - sovraman - mesa tonda - per spulir, e una streta per imbeì. Iera anche un ordegno più moderno per quei tempi, saria come xe ogi el trapano; el se ciamava viola; el gaveva una riserva de ponte de tante largheze, solo per legno; el se lo tigniva cu la sinistra per el pomulo largo che el gaveva in alto. La man destra fazeva girar la maniza a metà fra el pomulo e la punta.*

*Nel casson no mancava un par de paiete (quele dei calafà).*

*Per calafatar i feri iera tre. El primo iera in zima fino, ma no el taiava; el secondo iera più grosso con dò canaleti, e el terzo de canaleti el ghe ne gaveva tre. Cussì la prima paiela ficava la stopa fra i madieri senza taiar i sfilazi, la seconda la bateva ben drento, e la terza la induriva fracandola ben in modo che chi che guardava no vedeva più la stopa ma un corpo duro come el legno che mostrava le righe del ordegno. Per 'sto lavor come go deto prima, ne la cassa iera la mazziola con i busi con drento el tondin de rame o de azaio per farla sonar meio.*

*Un altro ordegno iera el cazzaciodi che el serviva per cazzar le teste dei ciodi ben drento del legno cussì che, spianando, el fero de la spiana no lo podeva incozar.*

*No mancava le scubie meze tonde, anca de granda largheza. Le serviva per slargar i busi ne le aste de pupa per le stelle morte dove se montava le eliche. Le serviva per slargar tuti i busi che ocoreva grandi.*

*I gaveva tanti morseti che i ghe serviva per strenger i legni co i vigniva incoladi, fina che la cola se sugava. I tigniva anche ordegni de precision come el livello e la squara a 90' gradi e el famoso cartabon che ogi nissun adopera. El serviva per segnar angoli più o meno de 90'.*

*No voio scordar el segheto fino per legno per far lavori in tondo, e tanta roba ancora.*

*Ogni mistro iera geloso dela sua roba. No mancava la piera de refil che i la tigniva in una scatola de legno per non ruvinarla.*

*La serviva per darghe filo e taio ai tanti scarpe per legno che i gaveva anche per le asse.*

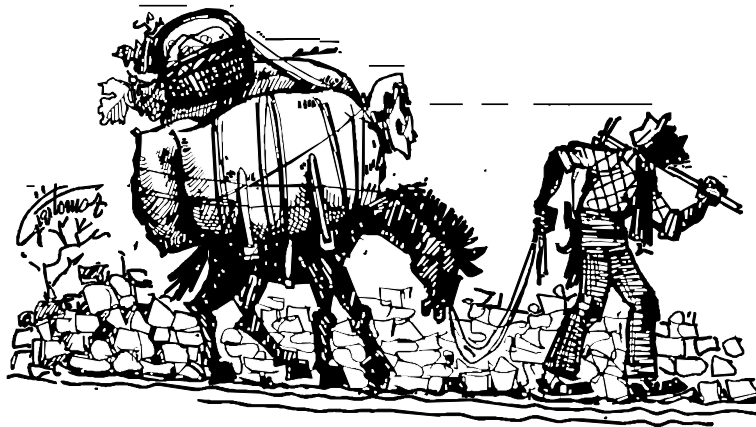
*Una roba che tanti no sà: el banco dei marangoni (falegnami) o mistri el se ciamava Bellona. El iera indispensabile per sto mistier. A mi questo me ga dito un vecio mistro chersin che se ciamava Giovanni Barchi.*

### **Ordegni dei Campagnoi**

*I campagnoi chersini andava via de casa o a piedi o cul mulo o cul musso a lavorar la tera. I Chersini del capoluogo de Cherso no gaveva de fàr nè co le piegore nè co le legne che iera mistieri dei vilagi del isola. A Cherso stava solo i paroni de parte dei boschi e dei pascoli. I campagnoi de Cherso tendeva le campagne sue proprie: Oio, vin, grisantemo, patate, legumi (fave, fasioi, bisi, ceci, ecc.) e pomidori, zuchete, cucumari e fruti come zariese, peri, pomi, persighi e altro. Grandà importanza gaveva i fighi. I fighi suti vigniva conservadi col lavrano e se li cominciava a magnar el iorno de San Martin. Tante zeste de fighi partiva coi vapori. Questo la grande maggioranza dei campagnoi. Come che gavemo deto i saveva anche pescar e navigar.*

*I campagnoi i gaveva i suoi ordegni. A casa i gaveva la mola a acqua dove i guava le manere, i curtei e altro. El primo ordegno iera la zapa fata a punta e cul manigo curto, come un picon. Cussì coi zapava i doveva star caladi e questo iera fadigoso per la schena. I tigniva el sfalzeto o cosaric par netar qualche radise o taiar qualche erba o netar la tera che sa tacava ne la zapa. I lo tigniva soto la strenga de le braghe, drio la schena. Po i ga veva impicado in un ganzo fermado su la strenga (o zintura) el mazan che iera un grandò cortelazo pesante. I se portava le bissaghe o el sacco in spala co dentro la zuca o tiqua par el vin, i lfighi suti, el pan e altra roba de magnar.*

*Per le vide i gaveva la pompa per sulforar l'uga che no la ciapi la peronospera. La iera de oton e i la portava sula schena. Co 'una man se moveva su e zo la maniza e cu l'altra se tigniva la manigheta de goma che spruzava el solfato de rame. Quando che i andava col musso o col mulo, i ghe meteva el basto che iera la sela e anche el porta - carico. I mussi stava ne le staele tuto intorno i orti e andando de sera in giro se li sentiva ciamarse un cun l'altro. Adesso mussi no ghe ne xe più, ma nuialtri veri chersini, anche se semo da l'altra parte del mondo, li sentirno ancora.*



*Mussarelo carigo de ludri*