

Le Bateau de l'Amitié – La nave dell'amicizia

Il 17 Novembre 1973 salpò da Genova la M/n “AUSTRALE” con il carico di aiuti, provenienti da ogni parte d'Italia: destinazione Porto di Hai Phong, Viet Nam del Nord.

Départure

Comme les marins de Mareille, aux appareillages, ont une pensée pour « La bonne mère », les marins génois se retournent longuement sur la « lanterna », le phare du grand port ligure posé sur son rocher antique.

Le 17 novembre 1973, à 7 h 30 du soir, Luciano Sossai, quarante ans, ne manque pas à la tradition. La main posée sur la vieille barre en bois de chêne de l'«Australe », il regarde s'éloigner le phare qui vit appareiller Christophe Colomb. Pourtant le timonier Luciano est inquiet, lui l'organisateur de ce voyage qui doit conduire les 53 hommes de l'«Australe» jusqu'au lointain Viêt-nam, à Haiphong. Il a encore dans la tête les acclamations des 10.000 personnes massées sur le quai Andréa-Doria qui viennent de saluer le lent départ du cargo — un cargo chargé d'une cargaison lourde de sens : mille tonnes soigneusement arrimées dans les quatre cales. Mille tonnes de produits divers et précieux, fruit de la solidarité du peuple italien, destinées à la reconstruction du Nord-Vietnam.

Luciano a longtemps attendu ce moment. Mais pendant que s'éloigne à l'est la longue jetée blanche du Bacino qui protège le port, Luciano pense à ce mystérieux message arrivé à quatre heures de l'après-midi le matin même à bord de l'Australe : « Une bombe a été placée à bord. Elle éclatera peu après l'appareillage. » Que penser ? Une menace sérieuse? Une provocation? Une farce idiote? Cela faisait deux mois que le bateau était à quai, jour et nuit, pour cette cargaison de l'amitié collectée dans toute l'Italie, les dockers génois avaient travaillé gratuitement pour que le navire parte à la date voulue. Allait-on retarder l'heure de larguer la dernière aussière pour ce message qui puait la provocation à vue de nez?

Faut-il prévenir la police ? Luciano et Calamani le capitaine de l' «Australe » discutent ferme. Avertir les autorités, et c'est l'appareillage qui est compromis. Ce sont des heures précieuses, voire des jours passés à fouiller les entrailles du bateau. Alors ? Alors tant pis pour la charge d'explosif, si toutefois elle existe. Le remorqueur vient d'être largué... Le navire s'ébranle avec 350 tonnes de mazout. Cap sur Gibraltar.

La mer est belle. Une légère brise de terre fait battre doucement le pavillon vert, blanc, rouge de l' « Australe » et les banderoles aux couleurs du Viêt-nam du Nord accrochées par des mains inconnues aux mâts de charge, sur les traversiers, y compris sur l'antenne radio du bateau.

Une Bombe sur le bateau! A bord, les 53 hommes s'installent pour une traversée qu'ils savent longue, et qui sera difficile plus tard, dans la longue houle de l'Océan Indien. Et puis il y a les inconnues du golfe du Tonkin, l'entrée du fleuve Rouge, bourré de mines sophistiquées larguées par l'aviation américaine, la remontée du fleuve jusqu'au port de Haiphong. Luciano, alors que l' « Australe » file ses douze nœuds dans le

golfe de Gênes, ne pense plus à la bombe. D'un commun accord, tout le monde à bord a décidé de poursuivre la route. Ce ne serait pas la première fois que les fascistes italiens se manifesteraient... rétrospectivement, il pense à toutes les difficultés, à cette extraordinaire aventure que fut le départ de la « Nave de l'Amicizia ».

Pour comprendre ce que fut ce moment de solidarité, il faut remonter aux origines de la Compagnie « Unica » à laquelle Luciano est fier d'appartenir, lui, l'ancien timonier devenu l'un des élus des dockers du port de Gênes.

La Compagnie « Unica » n'a pas d'exemple en Europe. Elle appartient en propre aux dockers. 6000 d'entre eux sont regroupés en son sein. Importateurs, exportateurs, armateurs, shipchangers doivent passer par elle, même si cela ne leur fait pas plaisir. C'est la Compagnie qui traite directement avec eux. Et qui de surcroît possède en propre la majorité des engins de levage du port autonome, des grues aux porte-containers, des élévateurs aux véhicules de service qui sillonnent les quais encombrés du port. C'est encore la Compagnie et son Conseil ouvrier élu qui décide de l'embauche des travailleurs du port qui répartit le travail, qui garantit un salaire minimum à chaque docker. Elle a sa tradition puisqu'elle existait déjà au Moyen Age, assurant sous le nom de « Caravana » le travail des « Imballatori », « Barilai », « Portabagagli », « facchini ». Des traditions de lutte aussi puisque à maintes reprises dans sa longue histoire les autorités du port, représentées par les gros armateurs enrichis par un négoce aux dimensions mondiales, s'efforcèrent de reprendre en main ces dockers ligures attachés à gérer eux-même leur travail. Des traditions internationales encore, vivaces et efficaces. Cinquante et un ans avant l'appareillage de l' « Australe », un bateau de même jauge, l' « Amilcar Cipriani » (5000 tonnes), quittait le port de Gênes affrété par la coopérative Garibaldi. Il transportait un chargement de blé, don du peuple italien à l'Union Soviétique opposée aux contre-révolutionnaires.

Bourré de rats

De nos jours, la solidarité des dockers de Gênes s'est toujours vérifiée. Les commandants des navires américains le savent bien qui pendant la guerre du Viêt-nam sont restés immobilisés en rade de Gênes sans être déchargés. Et ceux de la Grèce des colonels et des généraux chiliens aussi. Quant à ce départ de l' « Australe » sous le pâle soleil de novembre, les mêmes dockers en sont à l'origine. Lorsqu'ils apprennent que les lourds B52 de l'US Army avaient repris leurs raids et déversé un déluge de bombes sur Haiphong à Noël 1972, ils se dirent qu'il n'était pas suffisant de boycotter les bateaux américains. Mais qu'il fallait passer à la « solidarité active », comme ils le disent. Alors on s'organise. Partout. Dans les quartiers populaires de Sampierdarena et de Frigoso qui s'accrochent aux Apennins dominant le vieux port, les dockers firent le porte à porte. Il fallait charger un bateau de tout ce qui pouvait être utile à la RDVN. Et pourquoi se limiter à Gênes ? Bientôt, ce furent les principaux ports italiens qui furent visités par les dockers pour collecter les dons. Des cartes postales, des tracts, des affiches furent édités. Le bateau, lui, était déjà trouvé. En juillet 1973, la coopérative Garibaldi, la même qui avait frété en 1922 l' Amilcare

Cipriani, avait offert l' Australe gratuitement.

le timonier Luciano Des trésors d'ingéniosité furent déployés pour arriver au résultat voulu. Deux frères, Armando et Luigi Maggio, dockers et membres du comité Italie-Viet-nam constitué à Gênes, entreprirent de reconstituer à travers l'Italie des villages en bambous vietnamiens pour sensibiliser l'opinion publique. Il ne manquait que les buffles des rizières à ces villages péninsulaires.

Quand toutes les marchandises furent enfin entreposées sur les quais, en vrac, le bateau n'était pas au rendez-vous. Il naviguait encore près d'Alger. Ce n'est que le 14 novembre qu'il fut enfin à quai. Et l'appareillage était fixé le 17. On avait trois jours pour charger les cales de l'Australe de l'in vraisemblable bric-à-brac qui s'amoncelait dans les entrepôts. Trois jours qui furent une course contre la montre. Le 14 au matin, Giorgio Naccheri, docker athlétique de la Compagnia Unica, inspecte hâtivement le bateau. Las il est bourré de rats. Des rats énormes qui, s'ils restaient à bord, auraient tôt fait de dévorer une partie de la cargaison destinée à Haiphong. Avec une prédilection particulière pour les pneus des 200 vespas offertes par les travailleurs de Cavriago, petite ville de la région d'Emilia-Romagna. Il fallait donc en priorité dératiser le bateau. Ce qui fut fait. Le chargement proprement dit put alors commencer.

Jour et nuit, 22 équipes de six dockers chacun se relayèrent pour embarquer une cargaison disparate : 29 motoculteurs, 4 bateaux de pêche équipés, 22 maisons préfabriquées, un laboratoire de chimie, 469 bicyclettes, 200 vespas de 50 cc., 26 unités sanitaires mobiles, 35 moteurs marins diesel, 15 jeeps, etc., le tout représentant 1.000 tonnes de fret pour une valeur dépassant le milliard de liras.

Une Fiat 500 et une tirelire

Etrange bateau que l' « Australe », Giorgio Naccheri, docker depuis vingt ans, n'avait jamais travaillé d'aussi bon cœur. Il n'empêche que cette cargaison n'était pas comme les autres. De chaque région d'Italie, le matériel était arrivé en vrac. Et il fallut à Giorgio Naccheri une science consommée pour réemballer des marchandises que des mains inexpertes avaient préparées avec une touchante maladresse... Le bateau, lui, avait besoin de sérieuses révisions. Et pour une fois, l'armateur, c'étaient les dockers eux-mêmes. Le 15 novembre au soir, le téléphone sonne dans le bureau en contre-plaqué de Lione Oratio, responsable syndical CGIL des réparations navales du port. C'est le délégué des dockers de la C. ie Unica qui lui demande son aide. L'attente des dockers ne sera pas déçue. Oratio contacte les travailleurs des réparations. Dans l'heure qui suit, les voilà à bord de l' Australe. Détail comique : Il fallait d'urgence repeindre la coque du bateau. On s'y met donc.

Mais le temps manquant, un seul côté du bateau fut peint en rouge et l'Australe prit la mer ainsi, en habit d'Arlequin. De toute l'Italie, de tout Gênes, des milliers de personnes entassées sur les quais assistèrent à ce départ. Perdu dans la foule, souriant, mais aussi ému jusqu'au tréfonds de lui-même, le chargé d'affaires de la RDVN à Rome assiste à la scène. Le navire n'est pas encore débordé du quai que soudain, au volant d'une petite Fiat 500, un jeune couple s'approche du panneau de la cale avant

que l'on s'apprête à refermer. En toute dernière minute, ils sont venus offrir leur voiture qui n'était pas prévue sur la liste d'embarquement. Qu'à cela ne tienne. Solidement capelée, la Fiât est soulevée par une grue sous les ovations et déposée sur le pont. Elle sera du voyage, de même que la tirelire et les jouets d'un enfant génois inconnu qui au dernier moment fait don de ses petits trésors.

Pas de carburant pour vous !

Pour l'heure, cap sur Gibraltar, toutes les difficultés du départ sont oubliées par les marins de l'Australe. Le navire est très lourdement chargé. Comment se comportera-t-il dès que l'on sera entré dans l'Atlantique ? En fait, l'Australe monte sans problème à la lame et par le travers des îles du Cap Vert, l'équipage décide d'envoyer un message de solidarité à la Guinée-Bissau qui lutte pour son indépendance. A bord, parmi ces marins originaires de toute l'Italie, ce forment des comités Italie-Viêt-nam. Le geste est significatif. Il n'était guère commode de trouver un équipage au complet pour aller croiser dans le golfe du Tonkin jusqu'à Haïphong bombardé par l'aviation américaine. Au reste, le recrutement des hommes n'avait pas été sans poser des problèmes. Ceux-ci, outre la crainte de se rendre dans un lointain pays abîmé par la guerre, avaient été soumis à bien des pressions des fascistes italiens pour ne pas mettre leur sac à bord de ce sacré cargo. Et c'est petit à petit, en cours de route, grâce à l'impulsion du timonier Sossai, que l'esprit changea et que les hommes se sentirent pleinement en accord avec leur mission.

Prochaine escale attendue avec impatience par le commandant Catamani: Le Cap. L'Australe a un besoin urgent de mazouter pour pouvoir poursuivre sa route dans l'océan Indien. Ce ravitaillement, pense Catamani, ce doit être l'affaire de quelques heures. Plus le temps d'embarquer quelques vivres frais. Aussi l'équipage est-il tout à sa joie lorsque pointent au loin les montagnes dominant Cap Town. Se rapprochant, le capitaine fait établir en tête de mât le pavillon de demande de pilote. L'Australe s'immobilise enfin. Une vedette se détache de la côte, se range le long du bateau italien. Un officier en tenue monte à bord: « Ordre de notre gouvernement. Poursuivez votre route ». Voilà l'accueil que venait de réserver au bateau de l'amitié l'Afrique du Sud. Pas question de recevoir ici la moindre petite goutte de mazout ou d'eau. Que faire ? A vitesse réduite, pour économiser le peu de carburant restant, l'Australe décide de faire route vers Durban. L'accueil y sera-t-il meilleur? C'est tout juste si, dans cet autre port de l'union sud-africaine, on consentit aux marins la vente de quelques bananes.

De Dar Es Salam à Haiphong

Restait à essayer de joindre un port proche dans l'absolue nécessité de se ravitailler en carburant. Cap donc sur Dar Es Salam, en Tanzanie. Le plein de mazout est fait prestement. Mais, hélas, il faut le payer quatre fois plus cher que s'il avait été fait à Cap Town. L'équipage en profite cependant pour aller se détendre les jambes à terre. Et compléter le don précieux fait au Viêt-nam du Nord. Grâce aux 280.000 liras d'une collecte faite à bord, toutes les réserves en quinine d'une pharmacie sont enlevées.

L'Australe » est maintenant fin prêt à affronter l'océan Indien jusqu'à Singapour, sa prochaine escale. Seize jours de mer à remonter lentement dans la grosse houle formée par la mousson du sud-ouest. Pour un petit cargo, c'est là une épreuve d'endurance.

Contrôle des minesL'équipage l'accepte volontiers, d'autant mieux qu'un incident plaisant émaille la traversée dès le deuxième jour. Ce jour-là, le cuisinier venait de cuire douze poulets achetés à Dar Es Salam. Au moment de les servir, il s'étonne qu'il en manque trois. Et ils restent introuvables. La nuit qui suit la disparition des poulets, l'homme de barre à son poste dans la semi-obscurité qui règne sur la passerelle a un brusque sursaut. A droite, près de la chambre des cartes, il vient d'apercevoir une forme étrange se mouvoir et deux yeux s'éclairer l'espace d'une seconde. Qu'est-ce ? Il pense aussitôt au fameux serpent appelé « sept pas » par les natifs de Dar Es Salam. Sept pas parce que, dit-on, sa victime peut les compter avant de s'écrouler, effondrée. Branle-bas à bord. A l'aide d'un projecteur, les hommes se mettent à la recherche de la fugace apparition... pour trouver bientôt, blotti sous l'échelle du château avant, un misérable singe qui n'en menait pas large. Il avait embarqué clandestinement à l'escale, et les poulets de l'équipage avaient varié son ordinaire...

Après seize jours de traversée, le bateau arrive à Singapour le 31 décembre à minuit alors que mugissent toutes les sirènes des navires du port pour la nouvelle année. Heureux présage pour la poursuite de la mission ? Oui, car dans le golfe du Tonkin, à l'embouchure du fleuve Rouge, pendant la prudente remontée dans les eaux boueuses du fleuve, le bateau de l'amitié échappa aux périls. A celui des mines mouillées par les Américains en particulier. Un bateau polonais coulé à l'entrée d'Haiphong témoignait éloquemment du danger.

Cinquante-trois jours de mer pour arriver à ce résultat heureux., Les pluies violentes de mousson pouvaient bien venir gifler le pont de l'Australe. Calmement, sans moyens mécaniques considérables, hommes et femmes du Nord-Vietnam déchargèrent le navire. La petite Fiat fut débarquée la première, et l'on sait qu'aujourd'hui elle sert à la direction du port. Quant à l'accueil que reçurent les marins italiens, il fut pour eux inouïable. La « nave de l'Amicizia », une belle et toute simple histoire de la riche solidarité internationale.

(Jean MENANTEAU) - La Vie Ouvriere - CGT - N° 1555 - 19-6-1974

In occasione del viaggio della "Nave dell'Amicizia" furono affrancate centinaia di cartoline e i francobolli vennero annullati dall'ufficio filatelico delle Poste Italiane nella stessa data della partenza.

Ad Hai Phong, il giorno dell'arrivo -17 gennaio 1974 - venne ripetuta la stessa operazione. Le cartoline sono firmate da Luciano Sossai, incaricato dal Comitato ITALIA/VIET NAM ad accompagnare ufficialmente gli aiuti, e dal Comandante di Armamento della Compagnia Armatrice "G. Garibaldi" sig. Cinquegrani.

Saremo lieti di inviarne una copia a coloro che in qualsiasi modo contribuiranno al ricordo di quel periodo. Molte cose sono andate perse ma sicuramente c'è qualcuno che ha dei ricordi da testimoniare.