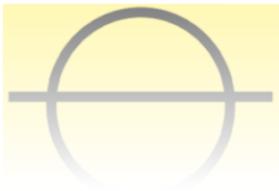
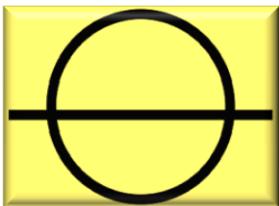


L'OCCHIO DI PLIMSOLL E L'ARCA DI NOÈ

DR. ORIETTA NASINI



Samuel Plimsoll
"l'amico dei marinai"

DIBATTITO ALLA "HOUSE OF COMMONS" – PARLAMENTO DEL REGNO UNITO (22 LUGLIO 1875)	2
QUANDO LE VITE DEI MARINAI VALEVANO MENO DI NIENTE	5
L'OCCHIO DI PLIMSOLL	8
L'OCCHIO DI PLIMSOLL E L'ARCA DI NOÈ	12

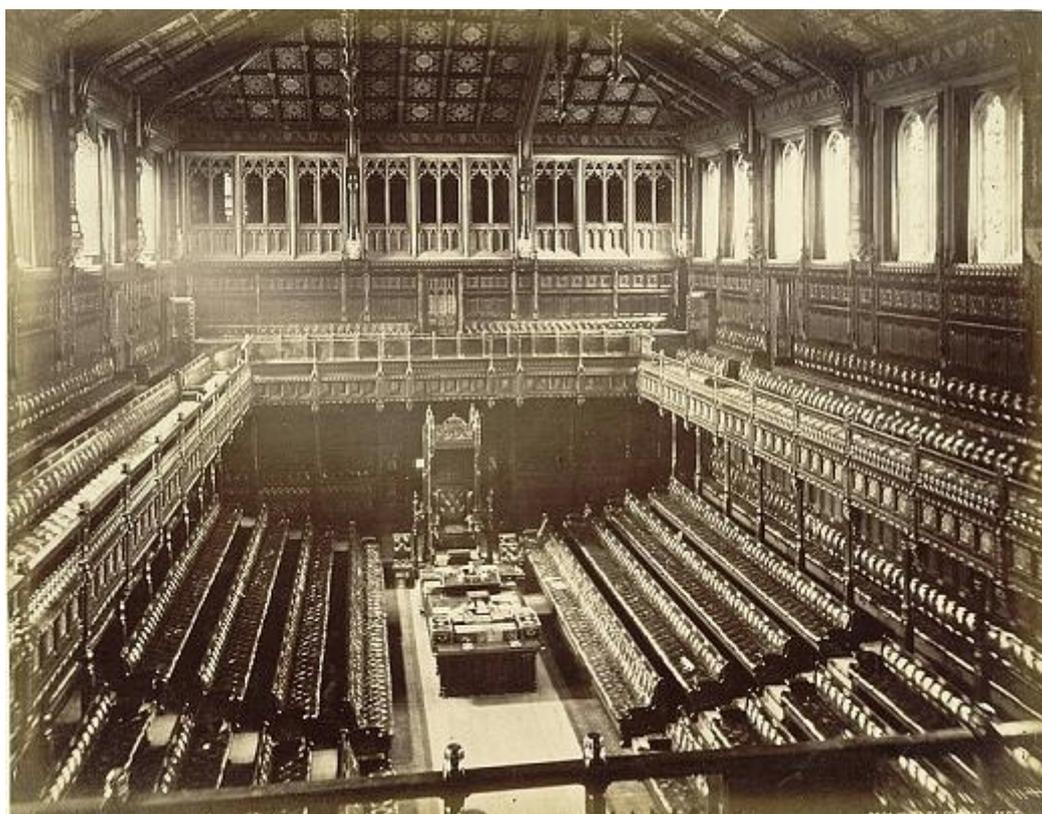
L'OCCHIO DI PLIMSOLL E L'ARCA DI NOÈ

PARLAMENTO DEL REGNO UNITO – HOUSE OF COMMONS

(CAMERA DEI COMUNI)¹

VIOLAZIONE DELL'ORDINE (MR. SAMUEL PLIMSOLL)

DIBATTITO PARLAMENTARE – 22 Luglio 1875 (vol. 225 cc 1822-9)



MR. PLIMSOLL – [...] Il Segretario dei Lloyd's^[2] ha detto a un mio amico che non conosce una sola nave che, nel corso di trent'anni, sia stata demolita volontariamente dagli armatori a causa del suo logorio. Le navi passano progressivamente di mano in mano, fino a quando vengono acquistate da speculatori squattrinati e irresponsabili, che le mandano in mare con preziose vite umane. Il giorno tre di questo mese, avevo

¹ La Camera dei Comuni è la camera bassa del Parlamento del Regno Unito, di cui è il ramo dominante. La Camera dei Comuni è un organismo democraticamente eletto, composto da 650 membri che assumono il titolo di "Membri del Parlamento" (Members of Parliament). Nella foto, la Camera dei Comuni nel palazzo di Westminster, Londra, nel periodo 1870-1885.

² Lloyd's Assicurazioni, conosciuta anche come Lloyd's di Londra, è una corporazione inglese di assicurazioni nata verso la fine del XVII secolo e situata nel principale distretto finanziario della City. [NDR]

preparato con cura un elenco di 15.000 navi iscritte nel registro dei Lloyd's; e dopo aver esaminato questa lista, quale è stato il risultato secondo la Camera? Si è riscontrato che non meno di 2654 navi classificate avevano abbandonato la loro classe e avevano perso la loro posizione. E qual è la conseguenza che ne deriva? La conseguenza è che continuamente, ogni inverno, centinaia e centinaia di uomini coraggiosi vengono mandati a morte, le loro mogli vengono rese vedove e i loro figli sono resi orfani, affinché alcuni speculatori farabutti, nei cui cuori non c'è né l'amore di Dio né il timore di Dio, possano fare i loro disonesti guadagni. Ci sono armatori in questo nostro Paese che non hanno mai costruito una nave o acquistato una nave nuova, ma che sono semplicemente dei «demolitori di navi», come vengono chiamati; e ho udito per caso un ex-Segretario al Tesoro descrivere nella Lobby un membro di questa Camera come un «demolitore di navi». [“Ordine!”] [...] Sono determinato a smascherare i **farabutti** che mandano a morte e a distruzione... [Alte grida di “Ordine!” e molta eccitazione.]

MR. SPEAKER^[3] [LO SPEAKER È IL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI COMUNI] – L'onorevole Deputato [allude a Mr. Plimsoll] ha usato la parola «**farabutti**». Presumo che l'onorevole Deputato non intenda applicare a nessun membro di questa Camera un'espressione di tal genere.

MR. PLIMSOLL – Come ha detto?

MR. SPEAKER – L'onorevole Deputato ha usato la parola «**farabutti**». Voglio sperare che non l'abbia usata in riferimento a nessun membro di questa Camera.

MR. PLIMSOLL – L'ho fatto, Signor Presidente, e non intendo ritirarla. [Alte grida di “Ordine!”]

MR. SPEAKER – La parola utilizzata dall'onorevole Deputato è assolutamente non confacente al decoro di questa Camera, e devo quindi domandargli di nuovo se intende persistere a usarla.

³ Lo Speaker della Camera dei Comuni è il Presidente della Camera dei Comuni del Regno Unito, la camera bassa del Parlamento del Regno Unito. Viene eletto dai parlamentari, ma deve ricevere l'approvazione del sovrano, che viene comunicata al neo eletto presso la Camera dei Lord.

MR. PLIMSOLL – E io devo nuovamente rifiutarmi di ritrattare. [“Ordine!”]

MR. SPEAKER – L’onorevole Deputato ritira la parola?

MR. PLIMSOLL – No, non la ritiro.

MR. SPEAKER – Devo nuovamente invitare l’onorevole Deputato a ritirare la parola.

MR. PLIMSOLL – Non lo farò.

MR. SPEAKER – Se l’onorevole Deputato non ritira la parola, dovrò sottoporre la sua condotta al giudizio della Camera.

MR. PLIMSOLL – Sarò felice di sottopormi al giudizio della Camera, e questa è la mia protesta. (L’onorevole Parlamentare posa un foglio sul tavolo.)

[“Ordine, Presidente!”]

MR. DISRAELI^[4] – Prendo la parola, Signor Presidente, con un senso di profondo dolore, e sono certo che ogni membro della Camera condivide il mio sentimento: un collega Deputato avrebbe dovuto comportarsi in un modo quasi ineguagliabile.

MR. PLIMSOLL – E così dovrebbe fare il Governo.

[“Ordine, Presidente!”]

MR. DISRAELI – Desidero fare ciò che mi è possibile per preservare la dignità della Presidenza e l’onorabilità di questa Camera e dei suoi membri; perciò ritengo che non si possa passare sotto silenzio il comportamento oltremodo violento e offensivo tenuto dall’onorevole Deputato. Anche se lo faccio con grande riluttanza, penso di esprimere il sentimento di tutta la Camera affermando che questa è un’occasione in cui Lei, Signor Presidente, deve esercitare uno dei suoi più alti doveri, e cioè quello di impartire una reprimenda all’onorevole Deputato per la

⁴ Benjamin Disraeli, I conte di Beaconsfield (1804-1881), di famiglia giudaica, è stato un politico e uno scrittore britannico. Ha fatto parte del Partito Conservatore ed è stato Primo ministro del Regno Unito due volte: dal 27 febbraio al 3 dicembre 1868 e dal 20 febbraio 1874 al 23 aprile 1880. Fece conferire alla regina Vittoria il titolo di Imperatrice delle Indie. Famosa fu la sua tesi (espressa nel romanzo “Tancred”) secondo la quale il giudaismo avrebbe favorito la nascita del Cristianesimo con l’uccisione di Gesù Cristo.

condotta disordinata e violenta cui abbiamo appena assistito. Chiedo, pertanto, che l'onorevole Deputato per il Derby [Plimsoll era membro della Camera dei Comuni per il collegio di Derby - NdR] sia severamente rimproverato da Lei, Signor Presidente, per la sua condotta violenta e disordinata.

Mozione presentata e Interrogazione proposta: “Che il Signor Plimsoll, il Deputato del Derby, per la sua condotta disordinata, venga severamente rimproverato, al suo posto, dal Signor Presidente.” (Mr. Disraeli) [...]

[Mentre l'onorevole Deputato Plimsoll stava abbandonando l'Aula, si voltò ed esclamò: «Lo sapete che migliaia di persone stanno morendo per questo?»]^[5]

Samuel Plimsoll si riferiva alle frequenti tragedie del mare causate da navi fatiscenti, sovraccariche di merci e assicurate ben oltre il loro valore, tra i cui armatori e proprietari c'erano anche molti membri del Parlamento britannico.

QUANDO LE VITE DEI MARINAI VALEVANO MENO DI NIENTE



Monumento a Samuel Plimsoll sul Victoria Embankment, a Londra, Regno Unito.

A Londra, sul *Victoria Embankment*,⁶ si innalza un monumento dedicato alla memoria di Samuel Plimsoll (1824-1898). All'età di 29 anni, Plimsoll, a causa di un fallimento, era stato ridotto all'indigenza. Attraverso questa difficile esperienza, imparò a simpatizzare con le lotte sostenute dai poveri per la sopravvivenza, e quando la sua situazione finanziaria volse al meglio, decise di dedicare il suo tempo al miglioramento della loro condizione. I suoi sforzi erano diretti soprattutto contro quelle che erano conosciute come **navi-bara**, ossia navi inservibili e sovraccariche, pesantemente assicurate, i cui armatori senza scrupoli mettevano a repentaglio la vita dei loro equipaggi.

⁵ <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1875/jul/22/parliament-breach-of-order-mr-plimsoll>

⁶ Victoria Embankment (Argine Vittoria) è una parte del Thames Embankment, una strada e una via pedonale lungo la riva nord del Tamigi a Londra. Va dal Palazzo di Westminster al Blackfriars Bridge nella City of London.

Proprietari e armatori facevano navigare delle vecchie carrette stracariche, con l'unico scopo di intascare il premio dell'assicurazione stipulata prima della partenza. I marinai non avevano alcun diritto; addirittura venivano arrestati se, dopo aver constatato le pessime condizioni della nave e il carico eccessivo, rifiutavano di imbarcarsi; quindi per loro c'era solo la scelta tra la prigione e la speranza di portare a termine il viaggio. Le navi-bara avevano infatti ben poche possibilità di raggiungere la loro destinazione; così equipaggi e passeggeri morivano a migliaia.

Mercanti e armatori sovraccaricavano intenzionalmente le loro navi. Il sovraccarico del mercantile permetteva di trasportare più merci e quindi di trarre maggiori profitti da ogni viaggio, ma portava anche a una pericolosa perdita di stabilità e navigabilità. Tali navi, inadatte alla navigazione, avevano forti probabilità di affondare. Ovviamente, insieme alla perdita della nave ci sarebbe stata anche la perdita di molti o di tutti i marinai a bordo. Ma ciò non aveva alcun impatto negativo su proprietari e armatori, poiché essi se ne stavano al sicuro a terra, le loro navi e il carico erano molto bene assicurati, quindi la perdita della nave era di scarsa importanza. Le vite dei marinai a bordo non avevano alcun valore per questi cinici speculatori, che agivano guardando unicamente all'utile personale che potevano ricavare.

Plimsoll lottò per anni al fine di far approvare delle leggi tese a migliorare le condizioni di vita e di lavoro dei marinai, la sicurezza e la manutenzione delle navi, e a regolamentare il carico che gli avidi proprietari aumentavano pericolosamente per massimizzare i profitti a scapito della sicurezza.

Nel 1867, Plimsoll fu eletto deputato al Parlamento britannico per il collegio di Derby, e tentò invano di far approvare un disegno di legge che trattasse il tema di una linea di carico sicuro sulle navi.

Il problema principale era rappresentato dal numero di potenti parlamentari proprietari di navi che sedevano in Parlamento. Gli armatori parlamentari detestavano approvare nuove leggi che sarebbero andate contro i loro interessi; essi stavano facendo fortune nel settore dei trasporti marittimi. DIFFICILE IMMAGINARE UNA SOLUZIONE QUANDO LE VOLPI SI OCCUPANO DEL POLLAIO!

Nel 1872 Plimsoll pubblicò il libro *“I nostri marinai”*, che fece una grande impressione sul pubblico. Inoltre nel 1873, su una risoluzione presentata dallo stesso Plimsoll, una commissione reale fu incaricata di indagare sulle pratiche della marina mercantile. Questa commissione formulò alcune raccomandazioni riguardanti il Dipartimento marittimo del Ministero del Commercio, affermando che era responsabilità degli armatori, piuttosto che del governo, mantenere le navi idonee alla navigazione.

Un disegno di legge sulle navi-bara fu introdotto nel 1875. Plimsoll decise di sostenerlo, anche se lo riteneva inadeguato. Il 22 luglio dello stesso anno, il primo ministro Benjamin Disraeli annunciò alla Camera che il disegno di legge sarebbe stato ritirato. Plimsoll allora perse la pazienza e bollò i membri della Camera come “farabutti”, alzando il pugno all’indirizzo del Presidente. Disraeli chiese che a Plimsoll fosse inflitta una reprimenda, ma accettò di differire questa richiesta di una settimana su proposta del marchese di Hartington, al fine di consentire a Plimsoll di riflettere e chiedere scusa. Plimsoll si scusò, ma ormai molte persone condividevano la sua opinione circa il fatto che il disegno di legge sulle navi insicure (*Unseaworthy Ships Bill*) fosse stato soffocato dalla pressione degli armatori; e il sentimento popolare costrinse il Parlamento ad approvare una legge che l’anno successivo (1876) fu modificata nel *Merchant Shipping Act*. La legge conferiva severi poteri di ispezione al Board of Trade,⁷ e imponeva agli armatori britannici l’obbligo di apporre sui lati delle navi **un cerchio attraversato da una linea orizzontale**, per segnalare la linea di carico massimo. Da allora le autorità britanniche permisero l’accesso ai propri porti solo alle navi che mostrassero questo segno convenzionale indicante il massimo carico ammissibile dalla nave stessa. Qualora il segno non fosse stato visibile perché immerso, era evidente la condizione di sovraccarico. Ancora oggi il segno è in vigore, ed è noto come **OCCHIO DI PLIMSOLL**.



Il 9 marzo 1876, in una interrogazione parlamentare, il Deputato William Wilson (per conto del Deputato David McIver, un armatore inglese di navi a vapore eletto alla

⁷ Il Board of Trade è un ente del governo britannico che si occupa di commercio e industria, attualmente all’interno del Dipartimento per il commercio internazionale.

Camera dei Comuni) domandò a Sir Charles Adderley (allora Presidente del Board of Trade) se fosse vero che, durante i pochi mesi trascorsi dall'entrata in vigore della legge relativa all'obbligo di marcatura di una linea di carico massimo sulle navi, la perdita di vite umane a causa di naufragi di piroscafi nel Golfo di Biscaglia mostrasse una marcata diminuzione, rispetto a qualsiasi periodo corrispondente negli anni precedenti.

Sir Charles Adderley rispose in questo modo all'interrogazione: “Possiedo rapporti per il semestre trascorso dall'adozione della linea di carico e rapporti per il corrispondente periodo dell'anno precedente, in relazione a disastri avvenuti nel Golfo di Biscaglia. Dal 1° novembre 1874 al 28 febbraio 1875, sei piroscafi sono stati persi nel Golfo di Biscaglia, provocando la perdita di 175 persone; dal 1° novembre 1875, quando è iniziato l'uso da parte dei proprietari della linea di carico, fino al 29 febbraio di quest'anno, due piroscafi sono stati persi nel Golfo di Biscaglia, provocando la perdita di 26 persone. Ho buone ragioni per credere che l'uso della linea di carico abbia contribuito materialmente a questa gratificante diminuzione della perdita di vite umane e di beni in mare.”⁸

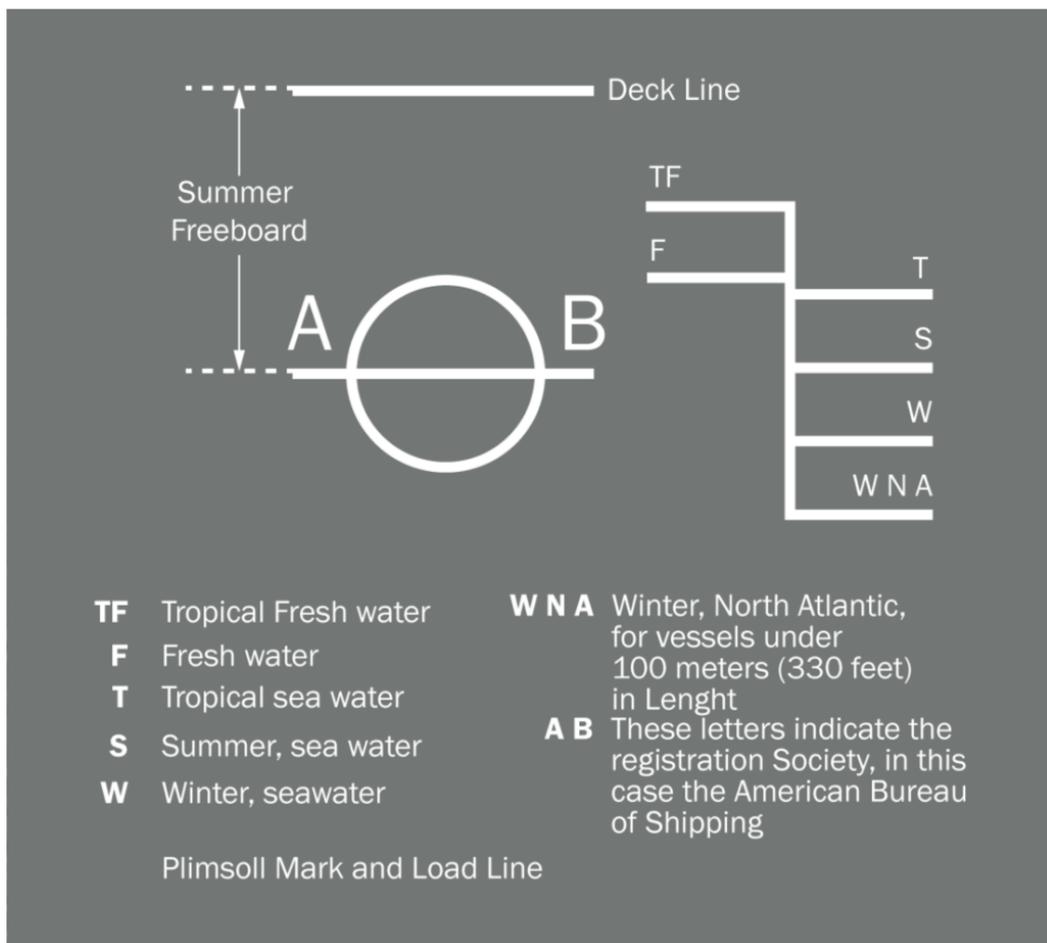
I tenaci sforzi e la determinazione di Samuel Plimsoll salvarono così migliaia di vite. Nonostante gli ostacoli frapposti da parecchi membri della Camera (che era folta di armatori) e dallo stesso Benjamin Disraeli (Primo ministro del Regno Unito), Plimsoll riuscì, dopo molte lotte, dopo aver ricevuto tredici accuse per diffamazione, dopo aver perduto la propria casa, ecc., a imporre l'obbligo di applicare sui lati delle navi la linea di massimo carico, che porta il suo nome. Ma, inizialmente e contro il volere di Plimsoll, la legge prevedeva che la linea di carico fosse apposta a cura dell'armatore o del proprietario, il quale la posizionava dove meglio gli pareva, per aumentare il carico. Ci vollero anni per regolare definitivamente la faccenda.

L'OCCHIO DI PLIMSOLL

All'inizio, il segno consisteva in un cerchio attraversato da una linea orizzontale. Le successive revisioni del regolamento lo hanno rappresentato in modo più specifico

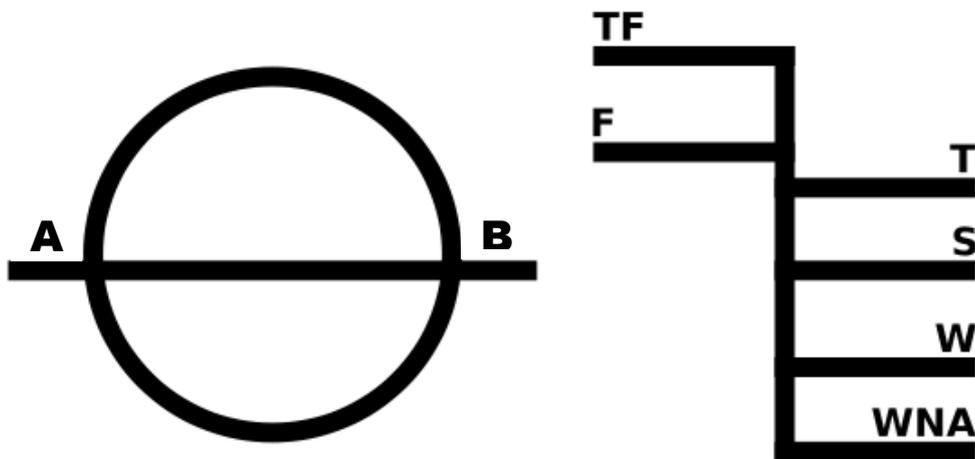
⁸ <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1876/mar/09/merchant-shipping-act-the-load-line>

per riflettere condizioni diverse, a seconda dei viaggi previsti. L'acqua di mare è più densa dell'acqua dolce, e l'acqua fredda è più densa di quella tropicale. Il tempo meteorologico nell'Atlantico settentrionale, in inverno, è notoriamente brutto. Le varie condizioni vengono prese in considerazione nel calcolo dell'immersione massima consentita. Le linee sono differenziate per indicare il pescaggio massimo in queste diverse condizioni. Il pescaggio è l'altezza della parte della nave che rimane immersa nell'acqua.



A prima vista, queste linee possono sembrare molto vicine tra loro; tuttavia, quando ci si rende conto che una differenza di un pollice (1 pollice = 2,54 cm) nel pescaggio può rappresentare anche diverse tonnellate di carico, allora si comprende il motivo per cui queste varie linee devono essere calcolate. La variazione complessiva è potenzialmente di centinaia di tonnellate. Su una grande nave, potrebbe esserci una differenza di migliaia di tonnellate. Poiché una nave può caricare in una condizione e navigare verso un'altra, seguire le linee di carico garantisce che, indipendentemente

dalle condizioni, la nave venga caricata correttamente. Una nave è caricata correttamente quando la linea di galleggiamento della nave coincide con la linea di Plimsoll tracciata sui lati della nave. La nave dovrà essere caricata in modo tale che la linea orizzontale dell'occhio di Plimsoll non venga mai immersa.



LEGENDA

TF = Acqua dolce tropicale

T = tropicale

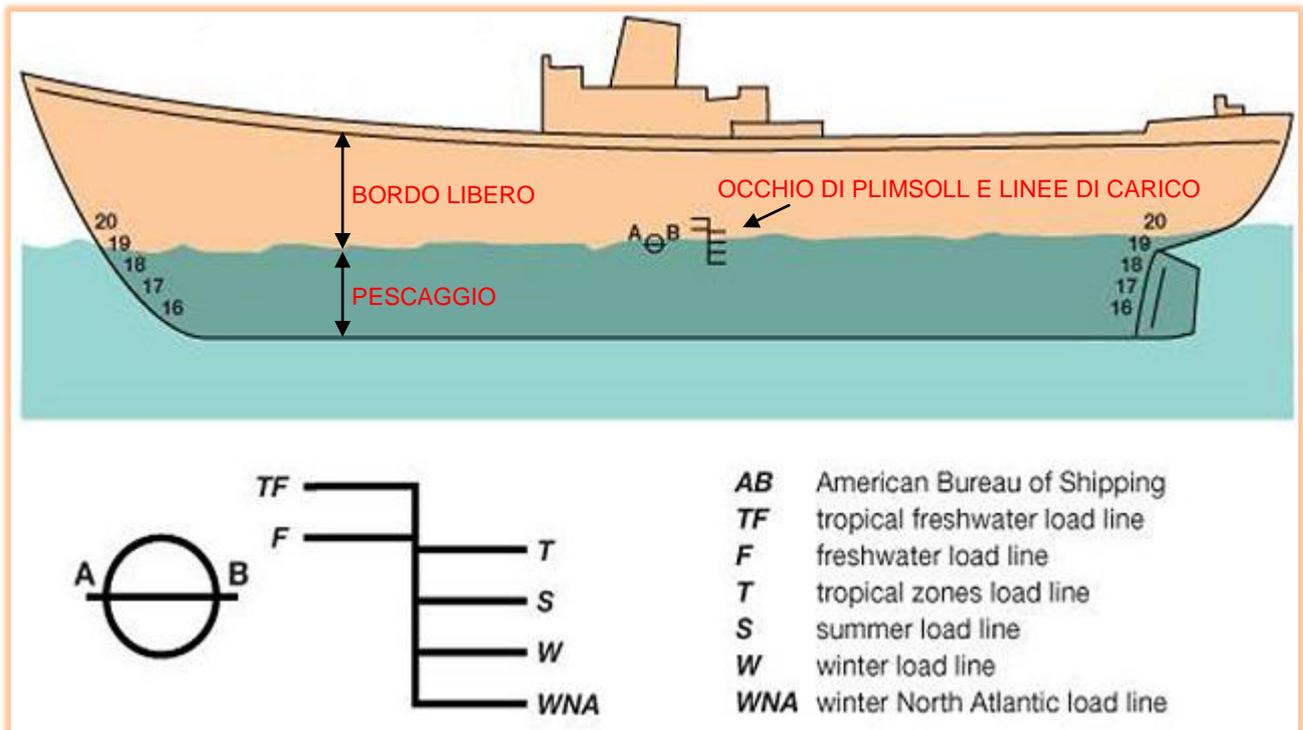
F = Acqua dolce

S = Estate

W = Inverno

WNA = Inverno Nord Atlantico

AB = American Bureau of Shipping (autorità di registrazione)

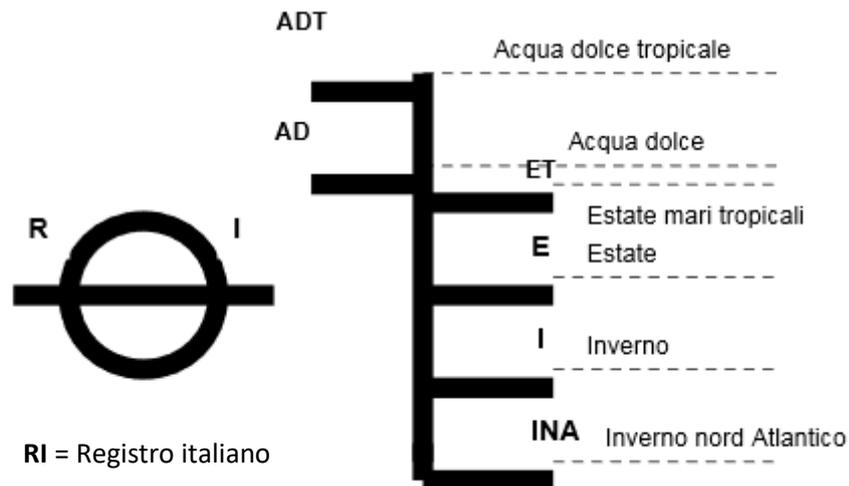


Per determinare la posizione della linea di carico, non viene calcolata solo la galleggiabilità (ossia la proprietà che la nave ha di rimanere a galla a pieno carico e in completo assetto di navigazione, anche in condizioni meteorologiche avverse e nel caso che sia lesa, localmente, l'integrità del suo scafo), ma anche la misura di bordo libero (il bordo libero di una nave è la distanza tra il livello del mare e il ponte stagno più alto); il tipo e la posizione delle aperture del ponte e il modo in cui sono fissate; la struttura e la forma dello scafo della nave: questi sono tutti fattori che giocano un ruolo nel determinare la posizione dell'occhio di Plimsoll.

La certificazione delle linee di carico è condotta da una delle numerose società di classificazione navale. Ai lati dell'occhio di Plimsoll compaiono due lettere che indicano l'autorità di registrazione. Esistono più di venti organizzazioni di classificazione marittima in tutto il mondo, tra cui le seguenti:

- **AB** per American Bureau of Shipping, negli USA;
- **BV** per Bureau Veritas, in Francia;
- **LR** per Lloyd's Register (la più antica organizzazione di classificazione marittima), nel Regno Unito;
- **NK** per Nippon Kaiji Kyokai, in Giappone;
- **NV** per Det Norske Veritas, in Norvegia;
- **GL** per Germanischer Lloyd, in Germania;

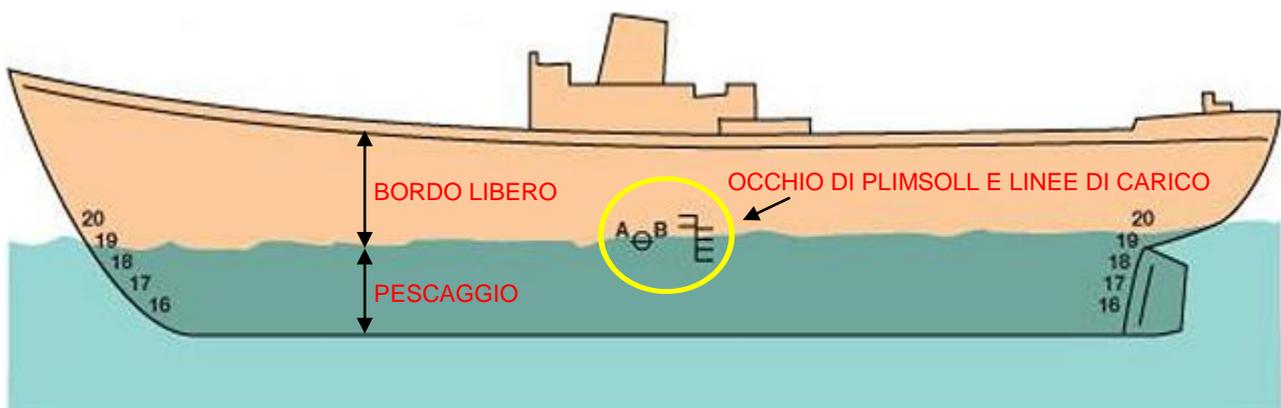
- **RINA**, Registro italiano navale, è il terzo registro di classificazione navale al mondo per data di fondazione, dopo il Lloyd's Register inglese (1764) e il Bureau Veritas francese (1828); inoltre RINA è socio fondatore della IACS (Associazione internazionale delle società di classificazione), che raccoglie le dieci più affidabili società di classificazione.



Osservando l'occhio di Plimsoll collocato a metà nave sulle fiancate, chiunque da lontano può rendersi conto se un bastimento ha un bordo libero sufficiente per navigare in sicurezza. Gentile lettore, la prossima volta che visiterai un porto, ricordati di dare un'occhiata a questi importanti segni sulle navi. Ora conosci la loro storia e puoi comprenderne il significato.

L'OCCHIO DI PLIMSOLL E L'ARCA DI NOÈ

Il calcolo delle linee di carico è oggi un'operazione complessa, ma la formula di base indica che la linea di carico va posta a metà altezza della nave.

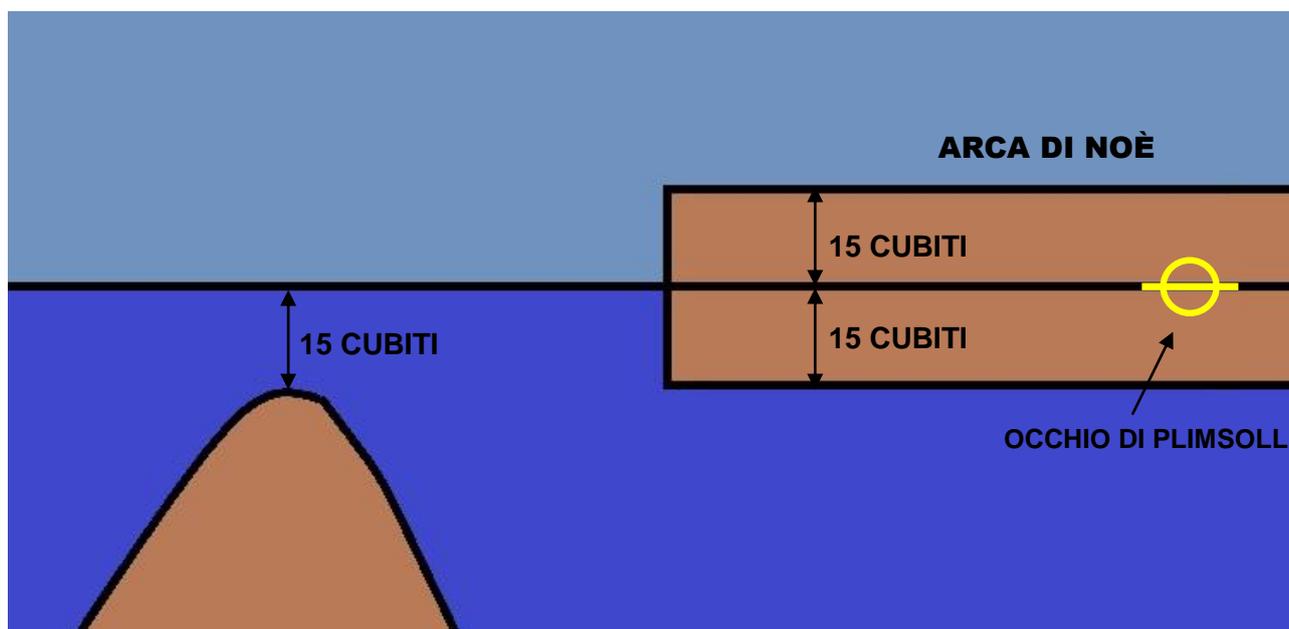


Ora andiamo a leggere **GENESI 6:15** e **GENESI 7:20**.

📖 “**13** Allora Dio disse a Noè: «[...] **14** Fatti un’arca di legno di gofer; falla a stanze, e spalmala di pece di dentro e di fuori. **15** Ecco come la dovrai fare: la lunghezza dell’arca sarà di trecento cubiti, la larghezza di cinquanta cubiti e **l’altezza di trenta cubiti.**” (Genesi 6:13-22)

📖 “Le acque salirono **quindici cubiti** al di sopra delle vette dei monti; e le montagne furono coperte.” (Genesi 7:20)

Se Noè avesse applicato la formula di Plimsoll, quale sarebbe stata la linea di carico dell’arca? In Genesi 6:15, Dio dice a Noè di dare all’arca un’altezza di **trenta cubiti**, e Genesi 7:20 dice che le acque del diluvio superarono di **quindici cubiti** le vette dei monti. Sappiamo che la linea di carico va posta a metà altezza della nave. Ora, quanto era alta l’arca? Trenta cubiti. Quanto era alta l’acqua al di sopra della montagna più elevata? Quindici cubiti.



La formula di Plimsoll era già presente in Genesi 7:20, ma essa è stata riscoperta, grazie a Samuel Plimsoll, solo alla fine del XIX secolo.

📖 “Sappiate questo, prima di tutto: che negli ultimi giorni verranno schernitori beffardi, i quali si comporteranno secondo i propri desideri peccaminosi e diranno: «Dov’è la promessa della Sua venuta? Perché dal giorno in cui i padri si sono

addormentati, tutte le cose continuano come dal principio della creazione». Ma costoro dimenticano volontariamente che nel passato, per effetto della Parola di Dio, esistettero dei cieli e una terra tratta dall'acqua e sussistente in mezzo all'acqua; e che, per queste stesse cause, il mondo di allora, sommerso dall'acqua, perì; mentre i cieli e la terra attuali sono conservati dalla medesima Parola, riservati al fuoco per il giorno del giudizio e della perdizione degli uomini empì.”
(2Petros 3:3-7)



(© Riproduzione riservata - Dr. Orietta Nasini - Maggio 2021)

<https://www.ilcoraggiodiester.it/public/Occhio%20di%20Plimsoll%20e%20arca%20di%20No%C3%83%C2%A8.pdf>