

i bagni, le sale di ritrovo vogliono persone che li tengano in ordine. Ai servigi richiesti dalle signore accudiscono cameriere. I piroscafi di qualsiasi categoria hanno minor bisogno di marinari propriamente detti, il cui dominio è oggi ridotto al naviglio veliero di gran mole. Ivi si perpetua la nobile tradizione del loro arduo mestiere. Tale è la pratica che hanno della professione, tale la vigoria dei loro muscoli, la snellezza delle membra e la celerità nell'esecuzione del lavoro, che un grosso veliero capace di trasportare nel suo grembo sino a 1,500 tonnellate di carbon fossile o di frumento richiede appena una *trentina* di persone, comprendendo nel numero capitano, ufficiali, giovanotti e mozzi.

Quel piccolo mondo galleggiante basta a sè stesso. Spesso i suoi componenti sono divisi per sangue, per lingua e per nazione. È anzi rarissimo il caso di un equipaggio composto di gente tutta del medesimo paese. Pur nondimeno la comunanza di professione è vincolo tanto saldo ed efficace, che gli ordini degli ufficiali sono prontamente eseguiti. Talvolta, però, la nave è teatro di drammi sanguinosi. Il capitano non dispone di alcuna autorità materiale; soltanto coll'autorità morale egli riesce a governare la sua gente. A bordo è sovrano; ma la sua sovranità è limitata dalle consuetudini, alcune delle quali risentono ancora della barbarie. Egli può, per esempio, malmenare un marinaio che abbia commesso un fallo, ogni qualvolta il colpevole stia nello spazio circoscritto tra l'albero maestro e l'estrema poppa. Se il capitano alza le mani sul marinaio tra l'albero maestro e la prora, la consuetudine permette all'inferiore di ribellarsi. Mezzi di punizione il capitano non ne ha. Appena giunto in porto, può, anzi deve riferire al proprio console i casi di disubbidienza o d'insubordinazione occorsi durante la traversata, e chiedere la punizione dei colpevoli. I marinari hanno anche certi diritti consacrati dall'uso: tra