



IMBARCO AD ANVERSA



Imbarcai ad Anversa in inverno. Era già buio e la nebbia tipica di quel porto rendeva tutto opaco. E' sempre stato destino di imbarcare o all'ora di pranzo ovvero alle 12 o alla sera all'ora di cena, con relativi mugugni da parte del cuoco e cameriere. Il porto belga e' uno tra i piu' grandi al mondo, si trova alla foce del fiume Schelda, uno dei piu' navigabili in europa, famose le chiatte costruite esclusivamente per questo fiume, dove sopra vivono la famiglia del padrone del chiattone. Ho visto una chiatta che aveva a bordo l'auto e i ciclomotori e le immancabili biciclette. Sceso al dock dove era ormeggiato il cargo, pur essendo il porto di Anversa chiuso all'interno di un lago a cui si accende con chiuse, l'effetto marea, anche se minimo si faceva sentire. Il cargo aveva una portata di quindicimila tonnellate, con tre doppiegru, due a prora e una a poppa che potevano asservire in totale sei stive.

Tra nebbia e mare, con le operazioni commerciali sospese per la notte, mi sembrava un po' bassa sull'acqua, spuntanto molto bene solo il cassero. Come tutti i marconisti fanno per deformazione psicologica, il primo sguardo, oltre all'imponente illuminazione del fumaiolo con lo stemma dell'armatore, sono le antenne. Una rapida occhiata per rassicurarmi che le antenne erano ok, incluso

l'antenna ricevente sul derrick di prora. A bordo nave mezza deserta, l'equipaggio franco era a terra. Quasi automaticamente capisco appena l'ufficiale d'ispezione che mi indica le scale per arrivare al ponte dove si trovava la mia cabina che sarebbe stata quella del pilota. Immancabilmente, ormai abituato da anni, quella era la cabina di passaggio. Stazione radio chiusa, così non si poteva vedere nulla. Al mattino mi sveglio con il solito trambustio dell'equipaggio giornaliero, le operazioni commerciali riprese, il freddo.

Realizzo che non sono più a casa, ma su una nave mercantile di tipo misto. In stazione radio, ora con la porta completamente aperta, mi aspetta, quasi come premonizione l'RT sbarcante. Un ometto esile ed anziano mi saluta con tanta cordialità in triestino doc, come se mi conoscesse da sempre. Mentre lui fa le solite domande di rito, i miei occhi già giravano intorno alla disposizione apparati e tipo. Alcuni li conoscevo altri no. Consolle della Marconi inglese con troneggiante il ricevitore Marconi Apollo, accanto tutti gli accessori di sicurezza, sotto il trasmettitore di emergenza ad O.M. intravedo un ricevitore sconosciuto, rivelatosi poi essere l'ottimo Eddystone EC-958. Di lato alla consolle i due trasmettitori Marconi Il potente Conqueror O M-110/2 con le tre valvole 4Y4-400 in parallelo e il suo "fratello minore da circa 400-500 Watt (mi sembra il M-105). Il primo con il rack del sintetizzatore sulla consolle, il secondo a quarzi direttamente sull'apparato.

Antenne: una filare a L invertita ed un'antenna

verticale molto lunga di rame ben spesso che si andava a restringere verso l'alto, pur rimanendo imponente fino in cima. A differenza del naviglio italiano dove era obbligatorio un trasmettitore principale da 400 Watt dedicato solo alle onde medie 500KHz, qui non c'era. Permaneva la cabina del marconista attaccata alla stazione radio. Mi sembra che dopo il 1975 le navi di nuova costruzione avessero la cabina dell'alloggio dell'RT separata, infatti, su una nave la trovai in un piano inferiore. Il minuto RT triestino mi illustra velocemente la contabilità della SAIT, molto semplice rispetto a quella italiana. Non esistevano i telegrammi Prid e le telefonate Prid, ma solo i P. La tassa di bordo non veniva applicata agli MSG e alle telefonate del personale RT. Il collega triestino si raccomandò con puntiglioso riguardo su due punti. Il primo era che, l'antenna filare di poppa ogni volta che la coppia di gru poppiere venivano mosse per togliere le hatch ed aereggiare le stive, questa doveva essere ammainata, e quindi mi dovevo informare quotidianamente, se non altrimenti, informato sulla movimentazione.

Un cartello rosso veniva applicato al commutatore di antenne per ricordarsi che un'antenna era ammainata. Il secondo punto, essendo la nave con uno scafo tipo a stella e dotata di due motori molto potenti, era importante una meticolosa ricezione dei bollettini meteorologici. A differenza di quelli terrestri i bollettini meteo negli oceani sono molto precisi. Dietro alla consolle di comando degli apparati vi era una grossa cartina relativa ai viaggi fissi della nave, ad ogni quadrato vi erano i dati della stessa e della

stazione costiera che trasmetteva quella zona, la rotta era tracciata con linea rossa per l'andata, linea blu per il ritorno, punto di intersezione era il Canale di Panama o silver canal. Essa doveva essere sempre aggiornata, cosa che feci con maniacale precisione. La nave era dotata di un ottimo ricevitore fac-simile agganciato direttamente su entrambi i ricevitori tramite commutatore. Per esperienza con navi veloci e scafo a stella e' facile portarsi in zone tranquille evitando le burrasche, soprattutto quelle del Nord Pacifico nella tratta San Francisco-Giappone e ritorno.



Pur essendo un cargo polivalente di soli quindicimila tons, riuscii a vedere tutto il personale soltanto a Cristobal, quando alla sera si decise di scendere in un unico gruppo per motivi di sicurezza, verso il solito Stella Maris, che piu' di ritrovo e conforto per i marinai era un Pub classico Sudamericano. Il fattore sicurezza era importante, piu' di una volta nei paesi molto poveri, si era attaccati da loschi individui che facevan man bassa dei nostri valori, quindi, si

scendeva a terra senza orologio, anelli, catene e portafoglio, nascondendo la moneta universale ovvero i dollari in un risvolto dei pantaloni. Evitato i malavitosi, c'erano pur sempre le donzelle del pub a racattare anche una sola dime. Dopo Cristobal si attraversò Panama con le sue chiuse e il canale immerso in una vegetazione fantastica, per poi riscendere a Balboa porto d'ingresso per il Pacifico. Se ben ricordo, a mente, il dislivello era intorno a una ventina di metri. Si percorreva in mezza giornata se non c'erano altri piccoli convogli in controcorrente o lavori di dragaggio.

Lasciati Balboa destinazione San Francisco. A San Francisco incontrai, imbarcato su una full container dell' Evergreen un caro collega del mio stesso corso d' esame di RT a Roma, era secco come un chiodo, gli chiesi perché, la sua risposta fu tanto breve quanto indifferente per me: viaggi fissi San Francisco - Seattle Giappone con rotta alta, ovvero sempre nel mare in tempesta!. Il nostro comandante era molto accorto e alla prima burrasca non esitava a prendere una rotta più a Sud e così fu per tutto il suo imbarco, finché non venne sostituito da un dannato comandante ex T.V. della MMI. Nell'ultimo viaggio di ritorno prima del mio sbarco ci dette il ben servito di quasi tre mesi di tranquillo navigare. Tra Oceano Pacifico e Atlantico la cura dimagrante fu assicurata. Dal punto di vista del traffico radio, malgrado una certa mole di TFC e soprattutto ricezione di bollettini meteo e telefonia SSB per l'equipaggio non ebbi da lamentarmi. SSB con Berna Radio e Genova Radio su QRX. PCH per la telegrafia

e Sanfrancisco per gli MSG diretti negli U.S.A..

I telegrammi diretti al noleggiatore belga ad Anversa li ho sempre appoggiati via PCH, il suo segnale era sempre ottimo e ci si sbrigava velocemente.

L'armatore svizzero preferiva la telefonata giornaliera, qualche volta anche due al giorno. A 180 gradi di differenza voleva dire una alla sera ed una alla mattina. La 12 MHZ era sempre ottimale, pochi i collegamenti su 8 Mhz se non alla sera presto locale, che voleva dire mattino in Europa e d'inverno era facile comunicarvi con sera (tramonto) ed alba, se ben ricordo gli orari erano verso le 0500 GMT e 18 GMT. Durante le ore di chiusura delle HF mi dedicavo molto all'ascolto BCL. Alla domenica quando veniva trasmesso il secondo tempo degli incontri di calcio da "QUI RAI ROMA TRASMISSIONE PER GLI ITALIANI ALL'ESTERO".

In pacifico non la ricevevo bene, in quanto la trasmissione era diretta in Australia o in Nord America, la rotta USA-Giappone alta si riceveva per riflessione ed il segnale era al limite della comprensibilita'. La partita di calcio della domenica era il ritrovo dell'equipaggio in stazione, ognuno con il suo foglietto per prendere gli appunti delle partite che Nando Martellini commentava dai campi piu' importanti di serie A.

Ricordo che parte dell'equipaggio era dotata di ricevitore BCST personale, dai Grunding Satellit 2000, ai Philips, ai primi Sony, uno aveva un ricevitore che assomigliava al Barlow, forse era proprio quell' rx sudafricano, ma non ricordo. I ricevitori Philips erano quelli che andavano per la

maggiore, tant'e' vero che ne ero felice possessore anch'io. Tutti volevano mettere a contatto gli stilette alle antenne trasmettenti per poter sentire meglio la voce del famoso radiocronista Nando, che per tanti anni ci accompagna' in mare nelle trasmissioni calcistiche. Personalmente posso affermare e qui vorrei trovare un collega che mi smentisse se non fosse vera tale mia affermazione, che i marittimi di quel tempo erano stati ottimi BCL, molti nella loro ignoranza, perche' navigai ancora con qualche marittimo completamente analfabeta, nella pratica sapevano dirti frequenza/miglior orario per ricevere l'Italia e trasmissione in italiano. Ricordo un nostromo che utilizzava come antenna una potente lampada, che in genere si usava per il faro di Suez, ed aveva un'ottima ricezione. In quegli anni a parte VOA e il suo continuo e martellate del pericolo rosso, molte erano le stazioni religiose, soprattutto Sudamericane, sempre fortissima Radio Estere de Espana, la BBC e naturalmente Radio France International.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

