



RICORDI



Un imbarco che ricordo per la sua particolarita' e' avvenuto quando dopo anni con la Telemar decisi di passare alla SIRM (Soc. Ital. Radio Maritt.). A quel tempo al settore gestione radiotelegrafisti della SIRM di Genova c'era una signora ed il capotecnico era il signor Bevilacqua. Era il periodo della crisi degli RT, le petroliere erano in crisi, moltissime ferme, in disarmo, altre piu' vecchie mandate direttamente alla demolizione. La SIRM mi assegno' una nave dell'armatore Gardella di Genova. La nave era il famoso "OCEANO" con nominativo IBVT, una nave carboniera che faceva i viaggi sotto nolo della Sidermar. L'armatore Gardella era molto considerato presso la SIRM. Con il foglio di gradimento SIRM (essendo il primo imbarco con IUO2),

mi presentai negli uffici della compagnia di navigazione che si trovavano all'interno del porto, entrando dal varco di Piazza Caricamento. Gli uffici erano posti in un caseggiato di due piani in legno.

Sembravano come due container da 40 Teu sovrapposti. Al piano di sotto non sono mai riuscito a sapere che cosa c'era, ma sopra c'erano gli uffici. Le scrivanie erano poste tutte in fila a ciascun lato. Ogni scrivania era occupata da un signore in giacca e cravatta e i manicotti neri sopra le maniche, come ai tempi che furono di quando ancora andavo a scuola alle elementari che si portavano le sopramaniche nere per non sporcare il grembiule e farlo rimanere sempre nuovo. In fondo una porta con dentro un ufficio dove una velocissima segretaria giovane mi dette i documenti da dare all'Agenzia Marittima per fare l'imbarco in Capitaneria ed il biglietto aereo con duecentomilalire di anticipo, che avrei prontamente restituito al secondo ufficiale di coperta appena giunto a bordo della nave.

L'OCEANO si trovava a Norfolk in attesa di caricare sessantamila tons di carbone per ritornare a Genova. Quel giorno a Genova nevicava, così il volo Genova-Roma fu cancellato. Ci misero su un autobus noleggiato dall'Alitalia alla volta di Pisa. Eravamo dieci persone che imbarcavamo su quella nave, a parte alcuni con anzianità di compagnia, gli altri eravamo nuovi. Siccome si era sotto le festività natalizie, alcune facce non erano proprio rassicuranti. Il fatto mi ricordo la storia di Piazza Caricamento, dove venivano reclutati, all'ultimo momento la cosiddetta "feccia" degli equipaggi dei cargo in partenza con numero di marinai insufficiente a bordo ed era così, come si dimostrò una volta che la nave fu in navigazione. In ogni caso dopo la tratta Pisa-Roma-NewYork, aspettammo diverse ore, mi sembra quasi una giornata, perché anche a NewYork nevicava e i voli si accavallavano uno sull'altro con forti ritardi. Fummo trasportati con un autobus all'aeroporto di La Guardia. Proprio mentre eravamo nel piazzale in attesa del bushuttle, si avvicinò a me un anziano signore tutto ben

vestito che in perfetto slang locale mi chiese se sapevo se l'autobus per andare a piazzale Roma a New York era gia' passato, rimasi interdetto, avendo capito benissimo la sua domanda, rivolto ai miei compagni di viaggio dissi in italiano piu' o meno queste parole:



"questo chiede di andare a piazza Roma, ma non e' che ha sbagliato continente, non siamo mica in Italia". A quel punto l'anziano signore, riprese in perfetto italiano, mi apostrofo' duramente che lui aveva usato un perfetto americano e che non doveva essere deriso se noi eravamo ignoranti da non sapere che esisteva tale luogo a New York (little Italy town).

Io rimasi ammutolito e questo se ne andò più in là da noi. Il suo accento era perfettamente della Trinacria. Sull'autobus per La Guardia chiesi in inglese ad una bella ragazza di colore quanto mancava per arrivare all'aeroporto e questa mi rispose in italiano dicendomi, circa ventiminuti, era d'origine Italo-americana. Partimmo con un volo della Pedemonte su un boeing 727 ed arrivati a Norfolk, per noi Ufficiali, l'agenzia ci fece salire su un yellow-taxi con autista italo-americano che ci portò all'ufficio del porto dell'Agenzia Marittima. Durante il tragitto dall'aeroporto al porto il tassista, di origini calabresi, ci dette tutte le spiegazioni per acquistare da lui televisori, radio, stereo ed altre cose compatibili per tensioni e standard italiani, insomma, un tassista commerciante. Siccome non erano ancora le 0900 locali (del mattino) e la motobarca non arrivava che a quell'ora per portarci a bordo, feci un giro nell'intorno e mi accorsi che molte case (tutte di legno) avevano esposto il cartello "FOR SALE".

Domandai all'agente, che mi disse che questa era una base navale della marina militare statunitense ed era normale un continuo movimento di marinai e relative famiglie. Finalmente dopo quasi un giorno e mezzo, tenuto conto del fuso orario, salimmo a bordo della nave. Non ho mai capito il perché una carboniera, dal fumaiolo in giù, deve essere sempre tutta di colore nero !. In stazione radio trovai apparati conosciuti ed altri sconosciuti. Non c'era la telefonia in SSB ma solo l' AM. Il ricevitore principale era un IRME RXU70 (Industrie Radio Meccaniche Elettriche-Roma) con un secondo ricevitore che se ben ricordo era della Nera norvegese. Un TX era l' IRME TN104OC, l'altro un Nera alto come una montagna ed altrettanto largo che però non funzionava ed

era l'unico TX che faceva esclusivamente la gamma 1.6-4MHz, quindi immaginate la



mia delusione, oserei dire disperazione.

L'avaria era nell'alimentatore dove alloggiavano enormi condensatori che sotto tensione, con apparato in st-by, friggevano essendo immersi nell'olio.

Il comandante, di Genova, aveva piu' di sessanta anni, mi rassicuro' dicendomi che avremo fatto in tutto tre telegrammi (uno di partenza e due prima dell'arrivo, ossia, a Sanimare Genova e al ricevitore e cosi' fu'. La caricazione avvenne in due fasi, la prima per far assestare il carbone nelle stive, la seconda per ricaricarne la maggior quantita' possibile. Il comandante, vecchio lupo di mare, essendo inverno, per ritornare alla rocca di Gibilterra scelse la rotta SUD, poi SUD-EST ed infine EST per ritrovarsi sopra le canarie e risalire verso

ZGB. Al traverso di Cape Hatterars, solita burrascata con mare oltre forza 6. Due giorni dopo la partenza due marinai, di quelli imbarcati con me, dissero di sentirsi male e furono messi a riposo in cabina. Il giorno successivo un altro marinaio si mise in cabina ammalato. Per i tre non era certamente un problema di salute ma un fattore legato alla percezione dell'indennita' contrattuale spettante per i lavori disagiati, come quello di pitturare il cassero o altre strutture della nave sospesi dalla coperta, Indennita' sempre



piu' alta a seconda dell'altezza che ci si trovava dalla coperta o fuori bordo. Qui si confermo' la mia sensazione percepita all'imbarco a Piazza Caricamento a Genova. Il comandante, in ogni caso, serio e molto preciso e rispettoso non solo delle regole ma delle persone del suo equipaggio, si mise spalle al muro e cosi' inizio un fittissimo scambio di messaggi con il CIRM ogni 4 ore durante il giorno per ciascun "immaginario" ammalato. Contatti che durarono fin all'arrivo a Genova, con mio grande piacere per il traffico RTG. Con il mio Vibroplex

Lightining volavo sui MSG, ma gli operatori di IRM erano su dei Jet. IRM lo ascoltavo sempre bene su 8 MHz e gli operatori mi rispondevano. Anche se la frequenza migliore, magari in quel momento, era la 16 MHz. Il loro segnale era sempre pulito, netto e con QSA 5, mentre, magari IAR, la ricevevo a QSA 2. IRM non mi ha mai fatto cambiare ne canale di lavoro ne tanto meno gamma, come dire che a loro arrivavo sempre e bene!!. Arrivati a Genova telefonai al Sig. Bevilacqua esponendo le problematiche della telefonia.

La SIRM propose un rack delta Skanti ed il giorno dopo

l'Armatore, Sig. Gardella lo acquisto'. L'Oceano fu così una delle prime navi italiane ad avere un apparato di questa marca per i tempi che correvano allora. Dopo la discarica, la nave andò ai lavori per adeguare le slooper tanker e la sewage tank alle nuove normative americane, inclusa la doppia girobussola e i radar sempre funzionanti ed accesi. Siccome i lavori sarebbero durati circa trenta giorni, io sbarcai e malgrado l'invito del capitano di armamento a reimbarcarci alla fine dei lavori, ritornai con la Telemar, sulle mie carrette dove almeno sapevo che, si gli armatori erano dei pirati, ma l'equipaggio dal comandante al mozzo facevano la nave e non piantavano grane ricevendo quasi sempre il giusto compenso.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

