



MN/ RO RO "JOLLY BLU" - I T A H



Quello che vado a raccontare sono fatti accadutimi a bordo di una nave italiana sulla quale, sono imbarcato per gioco negli ultimi anni della mia attività di marconista, con quella compagnia di navigazione, ovvero la “Ignazio Messina” del Comandante Buccioni di Giarre e della famiglia Messina. E' un ricordo di come grandi compagnie hanno a capo veri uomini d'onore siciliani e ben stimati da tutti per le loro attività lavorative che hanno dato e danno lavoro a migliaia di famiglie. Ero negli uffici della Compagnia Generale Telemar, nel famigerato ufficio d'incontro dei marconisti di via Andrea Cecchi, a Genova, per consegnare la documentazione contabile della gestione mensile RT, chiusa propria alcuni giorni prima su un'altra nave da

dove ero sbarcato, quando l'ing. Pastorino insieme al signor Bellando, vedendomi mi disse più o meno queste parole: *"anche se sei appena sbarcato ti va di farci un favore, a contraccambiare?"*

Ho subito capito che il favore doveva essere la solita nave carretta e per il contraccambio, detto da un genovese della Telemar gestione tecnica / RT, la diceva tutta. Sta di fatto che mi ritrovai circa due settimane dopo ad imbarcare nel porto casalingo di La Spezia su una nave tipo RoRo (Roll-on Roll-off) di nome Jolly Blu. Nominativo "ITAH", stazza lorda 2634 e netta 1250 tons, compartimento marittimo di Napoli. Al Terminal spezzino, di proprietà dell'armatore Messina, i RoRo ormeggiavano solo con la poppa a terra, per via del lungo portellone e le ancore a mare a 120 gradi l'una dall'altra, pertanto un ormeggio esclusivamente poppiero. Arrivai con una sola valigia dal momento che la nave era adibita al traffico in Mediterraneo e faceva base a La Spezia, era inutile portarsi i soliti due valigioni al seguito

come per gli imbarchi sulle navi oceaniche. Salito sul portellone e da quel momento fin che non sono arrivato in saletta ufficiali, sono stato immerso nel semibuio, con il marinaio che mi faceva strada, dicendomi continuamente "stia attento dove mette i piedi qua, la, qua, la testa etc etc ". Lamiere ondulate piene d'acqua salata, tipo mini saline, cavi di canapa che hanno conosciuto tempi migliori, catene tendi container e relativi blocchi arrugginiti.

Nelle paratie interne si trovavano buchi a forma di porte ovali e scalette tutte di color giallo. Non ero il tipo di tornare indietro, avevo soltanto capito che il cassero era a prua e la nave, altro che carretta Il fatto che stava a galla voleva già dire qualcosa, anzi molto, visto come si presentava l'insieme. Riemerso alla luce in saletta ufficiali, in mezzo al vociare come di piazza Garibaldi a Napoli, ripresi un pò di forza. Immancabilmente arrivò al volo la solita tazzina di caffè. La nave dentro al cassero era fin troppo illuminata, come a dare un'impressione

di grandezza. Il Comandante era di Genova, il resto degli ufficiali spezzini e napoletani. Soltanto allora mi resi conto dalle voci che udivo, mentre sorseggiavo il caffè, che la nave proveniva da Dar Es Salaam in Tanzania. Altro che viaggi in Mediterraneo. Dopo il problema garage, andai in stazione radio, al piano di sopra. Credevo che i piani fossero qualcuno in più e non due come un motoscafo. In stazione radio c'erano due tecnici che stavano riparando alcuni apparati e nel ponte di comando un altro box di un radar aperto.

Il marconista era già sbarcato, chiesi ai tecnici il perchè, mi fu risposto in un genovese scocciato che era prassi normale. Contabilità chiusa, quindi era come se subentrassi con una nuova gestione e con tanti problemi in meno. Gli apparati ad un rapido sguardo mi sembravano di conoscerli tutti fatta eccezione per un ricevitore a valvole dotato di una scala parlante tradizionale. Il complesso RTF a 2 MHz con RTF e telegrafia ad onde corte era lo SKANTI

TPR-5000, un trasmettitore IRME per la gamma 405-535 KHz a quarzi, un altro della stessa ditta come TX di emergenza alimentato a batterie per la stessa frequenza. Non c'era un insieme logico di come erano stati disposti gli apparati, sembravano messi qua e la' dove c'era spazio. Su una scrivania erano appoggiati i due ricevitori, su un'altra la parti trasmettenti del TPR-5000, in un angolo la macchina da scrivere e meno male che le sedie erano due.

In seguito, in navigazione, una sedia camminava in sala nautica, era a metà tra il ponte e la stazione radio. In ogni caso, abitando a pochi chilometri dal porto, dopo aver fatto richiesta al Comandante, alla sera rientravo in casa mia a dormire. Evitavo le domande dei familiari su come era la nave, per non farli preoccupare inutilmente. Il mattino seguente ero di nuovo a bordo. Misi a posto la documentazione per la nuova contabilità mentre i soliti tecnici continuavano a trafficare. Non mi permisi di accendere nulla se non vedere la parte telegrafica

500 KHz di emergenza incluso le batterie poste dietro il locale condizionamento che era un marchingegno indescrivibile. In tutto l'imbarco, solo alla fine, mi resi conto che quell'arnese era il condizionatore degli alloggi della nave e tutte le volte che, a causa dell'umidità esterna, i tubi si ghiacciavano andava in blocco lasciandoci in piena sauna subtropicale.

Partenza prevista in serata per arrivare a Marsiglia la mattina successiva. I due tecnici se ne erano andati lasciando sul pavimento calze di cavo schermato, guaine, resti di fascette. Il primo ufficiale, un capitano molto alto di statura e anziano, di Sori, vicino a Genova disse ad alta voce: *"intanto la riparazione non arriverà fino a Torre Scuola"* (l'uscita del porto di ponente di La Spezia). E così fu, l'unico radar in banda S era già fuori uso e lo rimase per tutto il viaggio. Il radar in banda X si spegneva da solo, quando doveva rimanere acceso. Finalmente padrone della stazione radio scopri che il RX valvolare era un ricevitore EDDISTONE serie 800, che

andava molto bene sulle onde medie e lunghe, pertanto era questo il ricevitore sempre acceso per l'ascolto della 500 KHz telegrafia e dei radiogiornali sulle onde lunghe della RAI, al mattino presto (186Khz AM). Scoprii pure che le antenne riceventi erano tutte filari a pochissima distanza da quelle dei due trasmettitori. Essendo la coperta piena di contenitori in seconda fila e verso la mezzeria nave anche in terza fila (quest'ultimi soltanto i vuoti), gli aerei trasmettenti si contorcevano intorno al derrick dei radars per tutta la loro lunghezza.



**Un'aereo era un'antenna a massa, l'altra una
filare messa in verticale a L rovesciata. Questo
faceva sì che il ricevitore R-5000 nel funzionamento
in duplex slittasse di frequenza in onde corte per i
rientri di RF. Bloccato il TX T-5000 su simplex il
problema fu arginato in quanto in simplex, in
trasmissione, si aveva il blocco dell'audio e antenna
ricevente a massa sull' rx. Per le onde medie, oltre al**

magnifico ricevitore Eddy, c'era il classico TX IRME T-104M prima serie, che se ben ricordo già a quei tempi era stato decurtato dalla lista degli apparati omologati da installare a bordo del naviglio di gran cabotaggio. Mi sembra di ricordare che a causa di un problema progettuale quando c'era mare grosso le valvole del cassetto contenente la QQE-2/60 (driver della finale) e quelle del buffer, le si rompevano irrimediabilmente. C'era uno sportellino di vetro per vedere l'interno di quello stadio.

Dopo Marsiglia si procedette per Napoli via Bonifacio. A Napoli si arrivò e si ripartì di Domenica, così non si vide nessuno delle autorità portuali, eravamo ormeggiati vicino a San Giovanni a Teduccio (molo petroli). Dopo Napoli via Suez primo porto fu Jeddah e poi tutti gli altri fino a Dar Es Salaam (Città capitale). Viaggi che avevo già fatto ma con navi meglio equipaggiate per il gran cabotaggio. L'equipaggio, facendo io molto traffico RTF privato, non si lamentava, mentre si lamentava un operatore

a Romaradio che mi diceva perchè non radunavo tutte le telefonate in una volta sola, d'altronde con poco meno di 300 Watt SSB in antenna era meglio sfruttare tutte le aperture di propagazione. Logicamente durante il mare grosso, il mio posto di riposo era il locale di controllo della sala macchina, dove beccheggio e rollio erano quasi inesistenti, per il resto la stazione radio era vuota.

E' su quella nave li che misi seriamente a frutto le mie nozioni di elettrotecnica, tra paralleli dei due generatori, più uno messo dalla Compagnia di navigazione. Le "sberle" a 110 volt a.c. sui quadretti di controllo dei vari macchinari (elettropompe, etc. etc.) erano assicurate se non ponevo le dovute cautele a causa dei cablaggi non legati e fili scoperti . Il Comandante era molto paziente verso di me, capendo quanto soffrivo il mare per via del cassero che secondo la configurazione della nave non era a proravia, ma a mio modo di pensare si sporgeva oltre la prora, per di più dato il tonnellaggio, per chi è

andato per mare, sa bene cosa voglio dire. A Mombasa si restò un paio di giorni e il Flores ristorante/ritrovo dei marinai fu preso d'assalto. Molti furono quelli che ritornarono da terra senza soldi. Alla partenza di sera si alzò una fitta nebbia, il radar in banda X non si accese, allora con un cacciavite e una pinza e lo straordinario aiuto del direttore di macchina si individuò sul radar a banda X, che una resistenza scaldandosi si interrompeva e raffreddandosi riprendeva a funzionare.

La sostituimmo con una resistenza verde di grossa potenza munita di dissipatori che il direttore di macchina fece saltare fuori dai suoi cassetti in centrale A.M. delle cose usate ma buone. Stabilizzato il radar e con questa nuova situazione il Comandante visto la stabilità dell' accrocco si decise a partire. Sul fiume che dal porto di Mombasa porta all'Indiano, la solita corrente tra poco non ci traversa, ma grazie alla barca del pilota che fungeva da rimorchiatore a prora con un cavo e il bowtruster con le due eliche

poppiere una con passo tutto avanti e l'altra al contrario riuscimmo a rimetterci alla via. Appena fuori della fair buoy, il Comandante spense il radar in senso scaramantico per riaccenderlo soltanto al doppiaggio del corno dell'Etiopia e all'approdo di Suez. Scalando Hoddeida che allora era ancora Yemen del Nord , si fece l'atterraggio a vista. Unico carico utile a bordo erano una decina di contenitori con lastre di rame e un paio di clandestini, che si erano nascosti in un contenitore e che dopo un paio di giorni, per fame e calura, iniziarono a picchiare contro le pareti dello stesso.

Il chiasso era così alto, che fece sobbalzare il nostromo durante il suo giro di ronda. Passati di nuovo Suez, direzione Nord ci fermammo una mezza giornata a Ismailia, Grande Lago Amaro, per ritardi dovuti al convoglio che scendeva da Port Said. Mentre si era sotto Creta incrociammo la nave gemella "Jolly Nero" con a bordo il Comandante Arditi (il mio collega RT era Acciai). Venimmo in

seguito a conoscenza che il Jolly Nero durante una manovra, in navigazione, fece collisione con una nave battente bandiera ombra (allora erano dette le navi con bandiera cipriota, panamensi e liberiane), il Jolly Nero riportò danni sullo specchio di poppa, senza però riportare grossi danni tali da fargli interrompere il suo viaggio. Durante i contatti che ebbi con il mio collega RT non ci fu accenno a tutto questo, in telegrafia si parlò dei suoi viaggi a Macapà porto all'interno del Rio delle Amazzoni, delle lunghe soste per scarica/caricazione e il tempo libero, con alcuni membri dell'equipaggio che rimanevano imbarcati più di un anno raccontandomi le usanze locali.

Anche lui riceveva regolarmente i vari lanci giornalieri PX (l'Ansa), insieme alle prime trasmissioni della Rai per gli italiani all'estero, aggiungendo che erano tempi passati. Ora per via delle navi Ro-Ro e navi portacontainers, con soste frenetiche e porti che si susseguivano a poche ore di

distanza, avevano fatto tramontare la figura del vero marinaio. Il giorno prima di doppiare la punta Sud della Calabria, ricevemmo il radiotelegramma in cui ci ordinarono di dirigerci a Palermo, dove tra il mio stupore e qualche centinaia di contenitori a bordo tra vuoti e pieni, mi sembra di ricordare che erano circa 350 teu da 20 piedi. Si andò a fare bacino di carenaggio al Cantiere navale di Palermo, dove restammo tre giorni per poi proseguire per La Spezia. In quei tre giorni a Palermo le uscite serali per la cena erano fisse a Mondello, giusto per riprenderci di quasi due mesi di cibo proveniente dalla cella frigorifero di bordo.

A La Spezia più della metà dell'equipaggio sbarcò ed imbarcò un Comandante veramente in gamba, di Gaeta, scevro ed equo verso tutti, il quale proveniva dall'African Linee. Avendo fatto lo stomaco al beccheggio della nave ero ritornato nei miei "domini", tra ascolto in 500 KHz, bollettini meteo in telefonia perchè quelli di Roma Militare, erano sempre

in ritardo in telegrafia, radiogiornali e RTF con IAR o ICB e alla sera il classico ascolto sulla frequenza di soccorso dove tutte le stazioni del Nord Europa arrivavano con segnali eccezionali, mentre non si riusciva a farsi sentire da IAR, sulla stessa. Un viaggio su una nave con un ottimo equipaggio, stazione radio al limite per il viaggio compiuto e tante stranezze tra caricazioni, discariche e avarie a bordo, alcune risolte altre lasciate lì, in quanto sarebbero state riparate dall'officina al Terminal spezzino. Ricordo che quando al Terminal IMEC a La Spezia, arrivarono i tecnici per le riparazioni ai radars, se la presero con me perchè avevo rimesso in funzione il radar in banda X con quella resistenza penzoloni e il quadro aperto per il massimo raffreddamento.

Menomale che il Comandante aveva già fatto rapporto al dirigente responsabile a terra. Sul Jolly Blu feci viaggi spensierati dato che ogni settimana si scalava due o più porti. Nei porti dove era sconsigliato scendere come Mogadiscio, Hoddeida,

Muscat mi rendeva utile con le liste di caricazione dei contenitori. Sui Ro-Ro l'unico problema era rappresentato dalle allocazioni dei contenitori in garage tale che se il primo ufficiale sbagliava la posizione di un gruppo di contenitori, poi per sbarcarli, doveva rimettere a terra tutti i contenitori del garage, mentre in coperta, con la granty crane portuale, non si avevano problemi. I due clandestini "raccattati" a Dar es Salam, non si poterono sbarcare in Europa, così si fecero un viaggio crociera di un paio di mesi e furono fatti sbarcare di notte in Tanzania dopo che li rifornimmo dei nostri abbigliamenti in disuso e una raccolta di monete fatta tra l'equipaggio. La nave era adatta solo a breve tratte di navigazione, ma stando così sotto costa da nave Ro-Ro di piccolo cabotaggio divenne di gran cabotaggio. Inoltre essendo il tonnellaggio piccolo, il Comandante e il Direttore di macchina potevano essere Padroni Marittimi e Macchinisti Navali. Nel 1988 la "Jolly Blu" venne ceduta alla Siciliana

**Armamenti Marittimi Srl di Catania prendendo il
nome di “RoRo Catania”.**

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

