

La scomparsa del dott. Eugenio Costa

A tutti i dipendenti

Il dott. Eugenio Costa è scomparso, a soli 68 anni, domenica sera 28 marzo 1971. Una domenica tranquilla, una serena pausa al continuo lavoro; un pomeriggio trascorso in casa, con i figli e con i nipoti. Poi, dopo la cena, un improvviso malessere, al quale nessun rimedio è stato possibile. Il dott. Eugenio Costa spirava poco dopo, assistito dai familiari e da un sacerdote.

La notizia della sua morte, sparsasi a Genova lunedì mattina, è stata accolta con doloroso stupore; nulla infatti aveva fatto presagire il malessere e l'attività del dott. Eugenio era stata intensa fino al sabato.

Fratello del dott. Angelo, del dott. Giacomo, del dott. Pippo e di Padre Giovanni S. J., Eugenio Costa aveva cominciato a lavorare nell'azienda poco più che ventenne; laureato in chimica, si era subito occupato in particolare del settore oleario, assumendo incarichi di grande responsabilità. Al settore oleario, come si è detto, ha dedicato buona parte del suo tempo; appassionato alle tecniche nuove, allo sviluppo dell'azienda, alla diffusione. Sorretto da una grande competenza, aveva doti umane



che immediatamente gli conquistavano la stima e la simpatia di ogni dipendente; stima e simpatia che ricambiava con paterna comprensione, con un sorriso sempre presente e con una fiducia nel futuro.

Già negli «anni Trenta» aveva intuito le grandi possibilità — e l'intendimento

sociale — di aprire il Sud dell'Italia all'industria: e lo stabilimento di Taranto, costruito proprio in quel periodo, rimane uno degli esempi più concreti di questo sentimento. A Taranto, il dott. Eugenio Costa era, si può dire, di casa; sempre presente per seguire da vicino le sorti dell'azienda e per continuare l'opera di rinnovamento tecnologico da tempo iniziata.

Col dott. Eugenio Costa, ha scritto un quotidiano genovese, «scompare un uomo probo, un grande tecnico del settore oleario, un industriale che ha contribuito con il suo lavoro e con la sua tenacia a creare una delle industrie più tecnicamente efficienti del settore». Accanto a queste doti, è doveroso ricordare quel senso di umanità, di bontà, di cordialità che è stato, indubbiamente, per chi ha avuto modo di conoscerlo e di avvicinarlo, alla base del suo fervido e onesto operare.

Alla consorte, agli undici figli (cinque dei quali già operano attivamente nell'azienda), ai fratelli e ai familiari tutti, giungano le espressioni del più vivo cordoglio da parte di «Notiziario C.».

Il trasferimento delle navi della nostra Compagnia dal compartimento di Genova a quello di Napoli è stato perfezionato in data 20 gennaio scorso.

Il progettato decreto, che aveva originato la nostra decisione, ha avuto una sospensione e, probabilmente, esso subirà una modifica. E' bene ricordare che i marittimi del Meridione rappresentano circa il 75% del totale dei marittimi imbarcati su navi italiane; ciò significa quanto sia importante per il Meridione lo sviluppo della Flotta italiana, sviluppo che le diverse leggi o situazioni vigenti in Italia non hanno favorito come sarebbe auspicabile.

Confermiamo ancora che per i marittimi della nostra Compagnia il trasferimento nella situazione precedente.

La possibilità che lo Stato assuma una parte dei contributi della Previdenza, oltre che per i marittimi, avrebbe notevole importanza per la Compagnia in un periodo nel quale l'esercizio delle navi è diventato quanto mai oneroso sia per l'aumento dei vari costi sia per la diminuzione del traffico.

Un cuore nuovo per la nostra "FRANCA C", con una eccezionale operazione "trapianto".

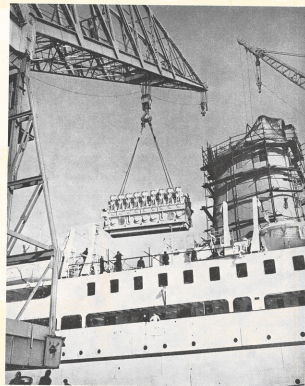
Il vecchio motore è stato sostituito con uno più moderno, del peso di 130 tonnellate. Oltre dieci metri di lunghezza, quattro di larghezza e tre di altezza. Un costo di trecento milioni

Il 1° dicembre u.s. ha avuto luogo una eccezionale operazione di « trapianto » navale nel porto di Genova, nello stabilimento dei Cantieri del Tirreno e Riuniti per la motonave « Franca C. ». S'è trattato di sostituire il vecchio motore con uno nuovo; mentre il vecchio macchinario è stato smantellato pezzo per pezzo a bordo, quello nuovo (del peso di 130 tonnellate) è stato collocato direttamente a bordo con l'ausilio di una potente gru.

L'operazione presentava notevoli difficoltà non solo per il peso del motore ma perché doveva passare, dall'alto verso il basso, in una apertura obbligata. Sarebbe bastato il minimo sbandamento del pontone gru (il « Giulio Cesare ») o la minima distrazione nella manovra per complicare notevolmente le cose e forse provocare anche dei seri danni alla nave. Il « trapianto » è avvenuto in maniera perfetta e il nuovo motore è passato dall'apertura con una precisione matematica.

Il nuovo motore collocato sulla « Franca C. » è un Fiat C 4218 SS: un motore a quattro tempi, con 18 cilindri del diametro di 420 millimetri ciascuno. La corsa dello stantuffo è di 500 millimetri e la potenza del motore è di novemila cavalli a 450 giri.

Per avere un'idea dell'eccezionalità dell'operazione basta riferire i dati del motore. Oltre al peso, 130 tonnellate, esso è lungo dieci metri e mezzo, largo quattro e alto (all'albero manovella) tre metri. Si tratta di un motore Diesel che funziona con nafta da caldaia. E' del tipo semiveloce particolarmente adatto oltre che per le navi



passaggeri anche per le navi traghetto e portacontainer. Il costo del motore è sui 300 milioni.

La « Franca C. », dopo la completa sistemazione dell'apparato motore (che con-

sentirà di aumentare la velocità di alcuni nodi) ha ripreso i servizi di crociera. La prima partenza ha avuto luogo il 4 febbraio u. s. con una crociera di quattordici giorni che ha scalato i porti

di Palma di Maiorca, Málaga, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Funchal, Cadice, Algeri, Napoli.

Questo ciclo di crociere invernali si concluderà il 10 giugno p.v.

Caccia grossa alla «Terra del Fuoco» per i marittimi dell'«ANNA C»

Una "brigata", che ha vissuto una memorabile avventura
Due "battute", eccezionali - Tutti pionieri a Forte Barnes



Una battuta di caccia non è, per i marittimi, una cosa normale, di tutti i giorni; fiammoci poi se questa battuta di caccia ha come teatro la splendida e, sotto certi aspetti, selvaggia «Terra del Fuoco». Eppure, i marittimi della motonave «Anna C» sono stati protagonisti di questa avventura che le foto testimoniano senza possibilità che qualcuno, nella lontana... Italia, possa nutrire dubbi sull'avvenimento.

Intanto cominciamo con i nomi della «Brigata cacciatori» della «Anna C»: in te-

sta a tutti, logicamente, il comandante Giorgio D'Epifanio; i marinai Carmelo Palmisano e Antonio Bongiorno; il barista Carlo Gavi, il signor Mario Scoccimarro; i camerieri Giorgio Chelossi, Luigi Cini e Francesco Zichichi; il garzone Paolo Uscione. A questa squadra bisogna aggiungere — quali componenti «straordinari» — un giornalista e un fotografo della stampa argentina.

Due sono state le «grandi» e indimenticabili battute. La prima a Punta Arenas (Cile) il sei febbraio, la seconda tre giorni dopo a Ushuaia (Argentina). I «carnieri» come



dimostrano le foto, non sono mancati e resteranno per sempre nel ricordo di una crociera così interessante e varia. Uno dei protagonisti ha detto: «I camerieri hanno dimostrato che siamo buoni tiratori; le bottiglie di vino che siamo buoni bevitori. Non si contano, infatti, le bottiglie vuote che abbiamo disseminate lungo gli sperduti bivacchi di terre incontaminate che Magellano, nostro illustre... collega, chiamò Terra del Fuoco».

Le due battute sono state molto gradite e commentate da tutto l'equipaggio, non abituato ad emozioni del ge-

nere. «Diciamo pure», ha aggiunto un altro dei partecipanti, «che queste evasioni nelle impegnative crociere alle terre fuochine si sono rivelate positive sotto due aspetti; il primo, quello di aver procurato a noi una salutare distensione; il secondo, quello di aver consentito a tutto l'equipaggio di poter gustare saporiti pranzetti. C'è stato un momento, come a Forte Barnes, in cui ci siamo sentiti addirittura come i pionieri di tanti anni fa. Insomma, alla Terra del Fuoco abbiamo lasciato alcune delle più belle ore della nostra vita».



E' giunto il triste momento dell'addio per le turbonavi "Bice", "Giovanna" e "Luisa"

Recentemente con dispiacere abbiamo dovuto destinare alla demolizione le tre turbonavi « Bice Costa », « Giovanna Costa », « Luisa Costa ».

Il motivo della nostra decisione, oltre allo svilupparsi di un'acuita concorrenza da parte di navi straniere e di una diminuzione di carico disponibile dal Sud America, va ricercato nel fatto che le tre navi hanno apparato di propulsione a turbina, quindi con un consumo circa doppio di una motonave della stessa potenza.

Mentre per il passato tale maggiore consumo non incidere in modo determinante perché il costo della nafta era abbastanza buono, da qualche tempo, e così sarà probabilmente anche nel futuro, il costo della nafta è aumentato del 150%, rendendo così proibitive la gestione di tale tipo di navi.

E' sempre un dispiacere la cessazione dal servizio di una nave per la quale sia l'armatore che gli equipaggi

hanno sempre avuto un certo attaccamento.

L'evoluzione tecnica richiede oggi più che nel passato un continuo aggiornamento: tuttavia le navi moderne hanno tali caratteristiche che le rendono quanto mai costose con il rischio che dopo qualche tempo possano risultare superate.

La nostra compagnia per rafforzare il servizio, anche come qualità, con il Sud America ha dovuto rinunciare a costruire nuove unità sia per il loro costo, non giustificabile dalle possibilità di reddito, sia per le ragioni anzidette. E' ricorso quindi al noleggio di due motonavi svedesi di ottime caratteristiche, che portano il nome di « Sestriere » e di « Cortina ».

Nessuna preoccupazione per i nostri equipaggi poiché essi, come già è avvenuto per la grande maggioranza dei loro elementi, troveranno lavoro sulle altre navi della compagnia.

LUTTI

Gioacchino Giancespro

Gioacchino Giancespro, operato motorista, nato a Molletta il 21 gennaio 1924 e residente a Molletta in via Luigi La Vista 32, si era imbarcato per la prima volta sulle navi della nostra Compagnia il 10 ottobre 1969, sulla motonave « Fioria ». Era il suo primo viaggio quando venne colpito da una gravissima malattia e morì il 24 ottobre, a bordo, per « choc anafilattico ». La sua vita sulla « Fioria » era durata appena due settimane: un periodo breve ma sufficiente per farlo apprezzare e stimare da tutto l'equipaggio.

Leonardo Balice

Leonardo Balice, cameriere, nato a Molletta il 12 settembre 1929 e residente a Molletta, in via Mazzara 17. Era entrato a far parte della « Linea C » nel 1948, quando non aveva ancora vent'anni. In tutto questo tempo si era accattivato la simpatia e la stima di tutti. Il 29 aprile del 1970 prendeva imbarco sull'« Andrea C »; colpito da peritonite, il 3 luglio 1970 veniva sbarcato dalla nave e ricoverato all'ospedale del Pi-

reo. Qui veniva tentata in extremis una operazione, ma tutto, purtroppo, risultava vano: Balice decedeva quattro giorni dopo. La sua scomparsa ha suscitato in tutti un profondo rimpianto: le sue doti di lavoratore, la sua cordialità, la sua serietà resteranno a lungo nel ricordo di chi lo ha avuto accanto in tanti anni di onesto lavoro.

Francesco Mezzina

Francesco Mezzina, marinai, nato a Molletta il 14 ottobre 1941 e residente a Molletta, in via Paradiso 24. Era con la « Linea C » dal 1964. Imbarcato sulla motonave « Cesena » il 29 dicembre 1970, mentre si trovava a Rosario è rimasto vittima di un tragico infortunio. Stava rassettando una stiva quando una galeotta cadde e gli rovinava addosso, uccidendolo. La sua tragica fine ha suscitato una profonda commozione in tutto l'equipaggio. La sorte avversa ha stroncato un giovane che era stimato da tutti e che, in tanti anni di vita di mare, si era sempre distinto per l'impegno nel lavoro e per il carattere che lo portava ad essere amico di tutti e ad essere amato da tutti.

Eliseo Bruni

Eliseo Bruni, giovanotto di prima, nato il 15 febbraio 1916 e residente a Pizzo Calabro, in via Coste 26. Nella nostra Compagnia dal 1969, il 13 giugno 1970 prendeva imbarco sulla motonave « Cesena ». Durante un viaggio veniva colpito da emiplegia destra improvvisa e ricoverato d'urgenza in un ospedale di Buenos Aires: era il 6 ottobre. Nonostante una delicata operazione (craniotomia) decedeva l'undici dello stesso mese. Ha lasciato in noi e in tutti i suoi compagni di lavoro un ricordo di persona onesta, seria, dedita al suo lavoro con scrupolo e diligenza.

Gustavo Derix

Gustavo Derix, marconista, nato ad Alghero il 14 marzo 1939 e domiciliato a Savona, in corso Italia 21/11. Dipendente del S.I.R.M., era stato più volte imbarcato su navi della « Linea C ». Il 3 dicembre del 1970 aveva preso imbarco sulla motonave « Anna C »; il 16 febbraio scorso, mentre la nave era in navigazione, veniva colpito da infarto e decedeva nonostante ogni sollecita cura.

« Notiziario C. », nel ricordare a tutti i lettori queste cinque tristi parentesi della vita sul mare, esprime alle famiglie delle vittime sincere condoglianze.

NOTIZIARIO « C »

Anno 33 - N. 2 - Marzo - Aprile 1971
Periodico aziendale bimestrale
Anno, Tril. di Genova n. 52 del 25-2-1961
Pubblicato inferiore al 70%

FLAVIO MAGNARIN

Dirigente responsabile
3002 Genova, Via D'Armando 21b, 200
Tel. 5435 - Casella postale 401
Stampato: RI-ESSE, Genova