



Linea "C", - Costa Armatori S.p.A. - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno XI - Numero 5 - Settembre-Ottobre 1971

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



La vita di una famiglia registra, nel suo corso, giorni felici e giorni meno felici; non diversamente ciò avviene in un'azienda nella quale, come in una famiglia, le gioie ed i dolori si riflettono in quanti la compongono.

Uno dei motivi di gioia in un'azienda armatoriale si ha quando la flotta ha un aumento nelle sue unità; uno di tristezza quando qualcuna delle sue navi subisce una grave avaria o cessa il servizio.

La motonave Anna C., assolto il programma delle crociere estive, si trovava in disarmo nel porto di Genova quando, per

evento ancora ignoto, si è sviluppato verso poppa un improvviso e violento incendio: solo la prontezza nel chiudere le porte stagne, ad opera dell'equipaggio presente ed il massiccio intervento dei mezzi antincendio del porto, hanno permesso di circoscrivere e spegnere in poche ore ogni focolaio, anche se i danni sono stati ugualmente ingenti.

Già nei programmi della compagnia era previsto che la nave dovesse cessare il servizio presso di essa: infatti, come già abbiamo accennato in altre occasioni, le nostre crociere debbono distinguersi da quelle della concorrenza per un mi-

giore servizio e per la qualità delle navi: l'Anna C. aveva lo-
devolmente svolto il suo ruolo nel passato, ma ormai non po-
teva più presentarsi al giusto livello. L'Anna C. era stata de-
stinata alla vendita su mercati meno esigenti, ma ormai il
grave danno subito non rende più ragionevole il suo ripristino
e consiglia di destinarla definitivamente alla demolizione.

E' una notizia che dispiace a tutti, ma particolarmente
essa avrà un profondo riflesso nel generoso animo di coloro
che hanno vissuto i primi e forse lunghi anni di servizio su
di essa.

Pensiamo di fare cosa grata pubblicando su un prossimo
numero un po' di storia di questa nave.

Altra circostanza, che incide negativamente nel settore del-
le navi da carico è l'attesa inoperosa cui sono costrette le no-
stre navi della linea del Nord America: Pia Costa, Maria Co-
sta, Paola Costa, trattenute nei porti di Genova e La Spezia

in attesa che si risolva lo sciopero dei portuali americani.

Ci auguriamo vivamente una pronta soluzione, ma pur-
troppo le previsioni non sono buone poiché il divario tra le
posizioni delle due parti è molto forte: nel problema influisce
non poco l'aumento del traffico in contenitori, con conseguenti
rifiessi sulla occupazione dei portuali. Uno sciopero che pesa
in molti altri settori di attività, pregiudicando pure in essi
l'occupazione: così sta avvenendo anche per le tre nostre navi.

Le altre navi sono impegnate nel loro programma, pro-
gramma che la Compagnia deve studiare a lunghi termini, sen-
za trascurare naturalmente la realtà di come le situazioni si
evolvono.

E' un fatto che il numero dei passeggeri di linea continui
a scendere a causa della concorrenza dell'aereo e si debba ri-
volgere preponderante attenzione ai servizi di crociere, ricer-
cando ogni possibilità di programmi, guardando al mondo in-
tero.

I programmi delle crociere 1971-72 delle navi della Linea C.



EUGENIO C.

Crociere di Capodanno
Dal 26-12-71 al 6-1-72
Genova - Cannes - Funchal -
S. Cruz de Tenerife - Dakar -
Casablanca - Genova.

Grande Crociera in Sud A-
merica e Mar dei Caraibi
Dal 7-1 al 29-2-72

Genova - Cannes - Napoli -
Barcellona - Lisbona - Rio de
Janeiro - Santos - Buenos Ai-
res - Santos - Rio de Janeiro -
Bahia - Antigua - Nassau -
Miami - S. Juan - St. Thomas -
Fort de France - Bridgetown -
Bahia - Rio de Janeiro - Santos -
Buenos Aires - Santos - Rio de Janeiro -
Lisbona - Barcellona -
Cannes - Genova.

Crociere di Pasqua
Dal 29-3 al 4-4-72
Genova - Cannes - Tangeri -
Lisbona - Palma de Majorca -
Genova.



FEDERICO C.

Crociere nei Caraibi
Dal 21-12-71 al 22-4-72
Miami - Nassau - San Juan -
St. Thomas - Martinica - Gre-
nada - La Guaira - Aruba -
Cartagena - Panama - Port
au Prince - Miami.

Crociere Estive
Dal 2 al 12-8-72
Genova - Cannes - Malaga -
Funchal - S. Cruz de Teneri-
fe - Casablanca - Genova.

Dal 12 al 26-8-72
Genova - Cannes - Lisbona -
Ponta Delgada - Funchal - S.
Cruz de Tenerife - Casablan-
ca - Tangeri - Malaga - Ge-
nova.

Dal 26-8 al 5-9-72
Genova - Cannes - Malaga -
Funchal - S. Cruz de Teneri-
fe - Casablanca - Genova.



ENRICO C.

Grande Crociera alle Antille
Dal 15-1 al 14-2-72
Genova - Cannes - Barcellona -
S. Cruz de Tenerife - Anti-
gua - Miami - Nassau - San
Juan - St. Thomas - Fort de
France - Bridgetown - S.
Cruz de Tenerife - Tangeri -
Genova.

Crociere Soggiorno
N. 20 crociere dal 20-5 al 30-
9-72
Genova - Palma de Majorca -
Casablanca - Tangeri - Ma-
laga - Cannes - Genova.

FRANCA C.

N. 16 Crociere Soggiorno E-
stive dal 25-3 al 4-11-72
Venezia - Bari - Itea - Pireo -
Delos-Mykonos - Istanbul -
Kusadasi - Rodi - Heracclion -
Pireo - Katakolon - Corfu -
Dubrovnik-Ragusa - Venezia.



ANDREA C.

N. 13 Crociere Soggiorno E-
stive dal 15-4 al 14-10-72
Venezia - Bari - Pireo - Delos-
Mykonos - Istanbul - Kusadasi -
Rodi - Heracclion - Pireo -
Katakolon - Corfu - Du-
brovnik-Ragusa - Venezia.

CARLA C.

N. 34 Crociere nei Caraibi
dal 23-12-71 al 19-8-72
San Juan - Curaçao - La Guai-
ra - Trinidad - Martinica -
St. Thomas - San Juan.

FLAVIA

Crociere nei Caraibi dal 15-
11-71 al 4-9-72
Miami - Nassau - Freeport -
Miami.

Ecco i mestieri più strani del mondo

L'«Empire State Building» rappresenta per tutti i marittimi la stessa New York: la sua inconfondibile sagoma, i suoi 380 metri di altezza, i suoi 102 piani. Ma quanti marittimi si sono mai domandati: come si fa a pulire un grattacielo del genere?

Eppure, anche questo grattacielo fa «toilette». Trenta uomini impegnati per sei mesi, dall'ultimo piano verso il basso. I mesi estivi sono riservati alla «pulitura» delle parti più elevate dell'edificio, perché in questo periodo il vento spira con minore violenza a tale altezza ed è questa una condizione necessaria per consentire agli operai di agire senza eccessivi rischi. Dall'ottantesimo piano in su, infatti, le correnti aeree sfioriscono sono assai più intense e mettono a dura prova l'abilità degli uomini che scivolano lungo l'immensa facciata, assicurati con cinghie a speciali supporti, ma pur sempre sospesi nel vuoto. E' indubbio che, per questo lavoro specializzato, occorrono uomini altrettanto specializzati: poiché ciascuno operario deve essere un esperto pulitore di vetri o verniciatore o stuccatore, ma deve essere anche in possesso di nervi saldi e immune dal senso di vertigine, proprio come un acrobata da circo.

Un mestiere, dunque, insidioso come pochi; e forse, in fatto di pericolosità, superato soltanto da quello di «spegnitore di pozzi petroliferi in fiamme». Ma quanto a mestieri bizzarri, ne esistono ben altri. Valga per tutti il caso dei «gustatori» di bevande a largo consumo, mansioni abbastanza diffuse nell'Europa meridionale per quanto riguarda l'assaggio dei vini, ma ancor più nei paesi nordici e in quelli dell'Europa centrale, dove i produttori di birra considerano come una sentenza dell'oracolo il parere emesso da questi esperti perché ben sanno, per antica esperienza, che esso anticipa e rispecchia fedelmente quello che sarà il gradimento del pubblico. E' peraltro impossibile stabilire in proposito una graduatoria svincolata dal tempo e dallo spazio: si dà il caso, per esempio, che certi mestieri commissinisti, in Asia o negli Stati Uniti, siano per gli europei oggetto di curiosità o di incredulità; d'altra parte accade che professioni considerate infrequenti o bizzarre fino a qualche anno fa, abbiano oggi larghissima diffusione (baby sitter, hostess, grafici, presentatori, ricercatori di mercato, ecc.), mentre numerose forme di lavoro manuale, soppiantate dall'incalzare del progresso meccanico, sussistono soltanto come realtà anacronistiche (abburrimento della farina, bagnatura e tintura dei tessuti, affumicatura dei salumi, taglio e piallatura del legno, falciatura e trebbiatura, ecc.).

Tralasciando la serie dei vari assaggiatori, che sanno riconoscere fra cento tipi di birra o di vino le qualità che caratterizzano ogni singolo campione, oppure riescono a definire con precisione le particolari caratteristiche organolettiche di qualsiasi tipo di formaggio, ecco un breve elenco di mestieri strani che si esercitano sulla faccia della Terra (scelti fra i 23.559 mestieri che, secondo una statistica americana, si svolgono nel mondo).

CANCELLABAFFI

Occupazione legalmente riconosciuta in America, che consiste nell'eliminare i mustacchi e le barbe che il pubblico si diverte a disegnare sulle grandi immagini dei cartelloni pubblicitari affissi sulle pareti della metropolitana. Il «cancellabaffi» deve saper riconoscere a prima vista, il tipo di inchiostro o vernice impiegati per il disegno e quindi usare l'adatto solvente, senza sciupare la superficie da ripulire.

NEGRO CHE DORME

E' ormai diventato un immancabile «ornamento» folcloristico per molti porti dei Paesi tropicali e ne rappresenta quasi il simbolo. Sdraiato su una panchina, sotto il sole, ha il solo compito di lasciarsi fotografare dai turisti e per questa occupazione, invero non molto faticosa, riceve un buon

compenso dalle locali aziende di soggiorno. Allo stesso scopo, in altre località, vengono ingaggiati il «pescatore che sa la luna» e il pastorello che suona la zampogna», ecc.

PROVAMOLLE

E' quel tale costretto a ballare per otto ore al giorno, a piedi nudi, su un lunghissimo nastro di molle per materassi, allo scopo di provarne l'elasticità e la resistenza.

INCOLLATORE DI CIGLIA

Ha il compito di «truccare» gli occhi dei manichini per l'industria dell'abbigliamento, incollando lunghissime ciglia ai fatali quanto immoti occhi delle bambole di cera e di plastica, destinate alle vetrine dei negozi.

ROMPI PIATTI

Non appena le stoviglie escono dai forni di cottura, è incaricato di collaudarne le doti di resistenza, gettandole su apposite superfici a elasticità variabile, proporzionata alla natura del materiale da controllare.

ANNUSATORE DI TERRA

Col solo aiuto del fiuto, è in grado di riconoscere la natura dei vari campioni di terriccio, prelevati durante i sondaggi geologici, eseguiti nel corso delle ricerche petrolifere.

CONSUMA - SUOLE

Il suo compito è quello di camminare per decine di chilometri, allo scopo di constatare le qualità e i difetti del cuoio e dei pellami che vengono impiegati per fabbricare scarpe e sandali.

COMMESSO DA SGRIADARE

Viene ingaggiato nei grossi empori di vendita e la sua mansione è quella di essere severamente ripreso dal direttore quando un cliente protesta per qualche disservizio o per qualche errore nella spedizione della merce.

ARCIERE DI RAFFINERIA

Ha l'incarico di accendere la fiamma delle «candele» degli impianti, operazione che si esegue con un arco, la cui freccia va a colpire gli elettrodi di massa, provocando una scintilla. Le «candele» sono poste a tale altezza e in posizione così poco agevole da non poter essere raggiunte con altro mezzo.

FIUTA - PROFUMI

Presente in tutte le grandi fabbriche di essenze e di acque di colonia, con lo scopo di riconoscere immediatamente il «bouquet» dei profumi e di stabilire quindi l'originalità di qualche nuova creazione, evitando così l'avvio al consumo di un prodotto che non presenti un'assoluta garanzia di originalità.

Le «migrazioni» dei pesci

Le migrazioni hanno sempre costituito uno degli aspetti più interessanti e misteriosi del mondo animale. Gli ornitologi sono in grado, oggi di conoscere con buona approssimazione gli itinerari e le velocità delle migrazioni degli uccelli, grazie al sistema dell'inseguimento (adottato per la prima volta in America nel 1880) e con l'ausilio di una apposita rete di stazioni che controllano il volo e pubblicano ogni anno resoconti e rapporti. Lo studio sulle migrazioni dei pesci, invece, non ha avuto fino ad oggi altrettanta fortuna.

Di alcune specie si hanno tuttavia informazioni abbastanza precise. Sono noti gli spostamenti del salmone che, vissuto da due a sette anni negli oceani, risale il corso dei fiumi, talora con viaggi di mille miglia, per deporre le uova in acque tranquille, generalmente di lago. In America, quando le dighe sbarrano la via ai salmoni, si ricorre a un sistema di ascensori che, raggiunto un determinato carico, si mettono automaticamente in funzione e sollevano i pesci al di sopra della parete in cemento,

scaricandoli in grandi vasche costruite appositamente per la riproduzione.

Interessante è pure la migrazione delle anguille, che si svolge in direzione opposta a quella dei salmoni; esse nascono, sotto forma di larve delicatissime, nell'area fra le Bermuda e le Antille, nei pressi del mar dei Sargassi, e appena hanno raggiunto un parziale grado di sviluppo, muovono verso le coste dell'Europa e dell'America, dove l'istinto le guida verso le foci dei fiumi. Miliaia di anguille risalgono così la corrente, superando affluenti, canali, stagni, con un cammino che, a volte, supera i cinquemila chilometri.

Le anguille rimangono abitrici delle acque dolci per un periodo che va dai cinque ai venti anni; poi, spinte da un impulso irresistibile, tornano al mare, vi depongono le uova e muoiono.

Ma di altri pesci, si sa ben poco. Ed è proprio per avere notizie meno lacunose che si stanno intensificando in vari paesi gli studi e le ricerche. In Francia, il Centro di biologia e di oceanografia di Nizza, ha messo a punto

un nuovo sistema per registrare le migrazioni dei pesci, basato sullo studio delle qualità di plancton di cui si alimentano le diverse specie.

Ancor più singolare è il sistema del tedesco O. H. von Schiltz che ha costruito un apparecchio chiamato «Harpon» per i pesci di grosse proporzioni e per i mammiferi marini; l'apparecchio, che ha le dimensioni di una piccola scatola di fiammiferi, viene applicato sul pesce adito per registrare le profondità e la temperatura delle acque attraversate, nonché la frequenza cardiaca dell'animale stesso. Dopo un certo tempo, l'«Harpon» si libera, risale alla superficie ed emette segnali radio che ne facilitano il ritrovamento e il recupero.

Partendo dall'idea di Schiltz, un altro studioso tedesco ha creato una piccola emittente a transistor, per pesci d'acqua dolce, udibile in un raggio di cento metri, che emette un suono indistinto corrispondente a una determinata categoria di pesci. Si pensa che, in tal modo, sarà possibile conoscere meglio il comportamento della carpa e del luccio.



La scomparsa del com.te Crevato

Vivissimo cordoglio e unanime rimpianto ha suscitato la notizia della scomparsa del capitano superiore di lungo corso Francesco Crevato, ben noto e stimato fra gli equipaggi delle navi della «Linea C.», dove ha prestato servizio, con incarichi importanti e di primo piano, per oltre vent'anni.

Nato a Ragusa, in Dalmazia, il 30 marzo 1902, Francesco Crevato aveva svolto con ottimi risultati gli studi nautici a Trieste, dove aveva conseguito il diploma. Terminati gli studi, si era imbarcato su navi dell'armatore Tripovich di Trieste, prima come allievo di terza, poi di seconda, per diventare primo ufficiale e comandante sul rimorciatore «Salv».

Per un anno e mezzo, scoppiato il secondo conflitto mondiale, Francesco Crevato aveva svolto attività per la marina da guerra, mettendosi in vista per la sua perizia e per le sue doti di coraggio.

Tornata la pace, era entrato a far parte della «Linea C.», imbarcandosi come primo ufficiale sull'«Enrico C.» nel febbraio del 1947. Da allora, le nostre navi lo avevano sempre visto presente. Passato, sempre come primo ufficiale, sull'«Anna C.», dal dicembre del 1950 al marzo del 1951 era stato comandante della «Federico C.». Ancora primo ufficiale sulla «Giacomo C.» e sulla «Franca C.», nel maggio del 1957 aveva preso il comando della «Bianca C.»; sempre come comandante era poi stato sulla «Maria C.», sulla «Franca C.», sulla «Maria Costa», per tornare nel marzo del 1959 sulla «Bianca C.».

La «Bianca C.» è stata, indubbiamente, la nave alla quale ha legato maggiormente il suo nome, soprattutto in un momento triste, come il 22 ottobre del 1961 quando la nave naufragò a Grenada. In quella occasione, il cap. Crevato ebbe modo di confermare la sua calma, il suo coraggio e il senso dell'ordine; guidò le operazioni di emergenza con perizia. Comandante, poi, dell'«Andrea

C.» della «Maria Costa», il 3 settembre del 1966 passò sulla «Franca C.», dove rimase fino al giorno della pensione, l'otto ottobre del 1969.

Un morbo incurabile e quanto mai doloroso ha costretto il cap. Crevato a trascorrere i suoi ultimi e non pochi mesi in un ospedale di Genova. Anche in quella circostanza egli ha rivelato le sue doti di fermezza e di cristiana sopportazione del dolore e del declino del suo fisico.

La numerosa presenza degli armatori, di colleghi e suoi ex dipendenti, di amici ai funerali, celebrati da un Cappellano di bordo, ha significato l'apprezzamento e l'affetto, di cui il cap. Crevato, sia pur in una cornice un po' rude, meritamente godeva.

Un gesto generoso

Ancora una volta, la tradizionale generosità e lo spirito di abnegazione della gente di mare hanno trovato conferma in un episodio accaduto a due marittimi imbarcati sulla «Flavia».

Il diciotto agosto la «Flavia» si trovava a Nassau. In una pausa del loro lavoro, il giovanotto di seconda Antonio Gargiulo e il piccolo Giuseppe Meceli scendevano a terra e su un motociclotto decidevano di fare un giro in città. Purtroppo, ad un certo momento, si scontravano con un'auto che procedeva in senso contrario. L'urto, particolarmente violento, aveva conseguenze gravi per i due marittimi che, gravemente feriti, venivano immediatamente trasportati al locale ospedale.

I sanitari, viste le condizioni di Gargiulo e di Meceli, decidevano di procedere a delicati interventi chirurgici. Ma per far ciò era necessario disporre di un considerevole quantitativo di sangue.

L'appello era raccolto con estrema generosità da tutto l'equipaggio della «Flavia».



Si chiama «Hanoi II», è una nostra bettolina varata il 3 luglio, dopo che i due tronconi pre-fabbricati erano stati uniti in bacinio. Consegnata il 15 agosto e benedetta il 30 agosto, è adibita a deposito di olii vegetali ed è attraccata alla testata di Ponte Assereto, nel porto di Genova. Costruita nei cantieri Roncallo & Pastorino, ha una stazza di 1886 tonnellate.

NOTIZIARIO «C.»

Periodico aziendale bimestrale
Anno XI - N. 5 Settembre - Dicembre 1971
Autor. Trib. di Genova n. 526 del 23-3-1961
Pubblicazione inalterata al 70%.

FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile

16121 Genova, Via D'Annunzio 2 (p. XX)

Tel. 24.1 - Casella postale 402

Stampa: BI-ESSE Genova