



Morte in India dell'ultimo transatlantico



La *tn* "Eugenio C" lascia il porto per la crociera inaugurale (agosto 1966)

Piero Costa

ALANG, INDIA - Dopo cinque anni di disarmo nell'isola di Freeport nelle Bahamas, l'*Eugenio C*, divenuto nel frattempo *Edimburg Castle* e quindi *Big Red Boat II*, a fine maggio 2005, è stato trasferito, passando per Suez, nella baia di Alang, nord-ovest dell'India per essere demolito (vedi foto).

Attualmente si trova arenato a 200 metri dalla spiaggia ed è già in corso il taglio di grosse porzioni (prua e poppa) per alleggerirlo ed accostarlo, con l'aiuto della marea, fino a terra (vedi foto).

La storia gloriosa

La vita della nave, dal suo progetto al termine operativo ha vissuto episodi che fanno onore alla storia marittima di Genova.

Progettata dai CRDA (Cantieri Riuniti dell'Adriatico) in collaborazione con l'ing. Angelo Penco e con lo Staff dell'Ufficio Tecnico della Società Costa, ed entrato in servizio nell'agosto 1966, è stata la sintesi di scelte innovative e accorte.

La scelta della velocità, utilizzando il progetto di Marconi e Galileo ma installando l'apparato motore, più potente, della Oceanic, l'ottimizzazio-

ne della carena introducendo un'innovativa "scarpa" poppiera, il grande timone per governare nella "canaletta" di Buenos Aires, le eliche a sei pale per abbattere le vibrazioni, lo studio alla galleria del vento di Torino per ridurre il vento sui ponti passeggeri dovuto alla velocità ed evitare la caduta di fuliggine dalle due caratteristiche ciminiere accoppiate, lo studio dei potenti e veloci tapis-roulant per scaricare e caricare rapidamente carico e provviste.

La nave è nata anche volutamente bella: Angelo Costa ha scelto l'architetto Nino Zoncada come unico progettista per dare unitarietà all'aspetto esteriore ed all'arredo ed assieme hanno selezionato artisti come Campigli, Spacal, Paulucci, Luzzati, Saccorotti, Solari.

Anche il modellino della nave è stato studiato e modificato da Angelo Costa assieme a Zoncada (ed assieme al Cantiere per valutare gli extra!) per calibrare le inclinazioni dei ponti, i vuoti ed i pieni nelle sovrastrutture, i volumi delle ciminiere, le importanti difese dal vento; a nave completata Angelo Costa ha commentato: "Per fare una bella nave bisogna lavorare, non sui disegni, ma su un modellino". Le caratteristiche commerciali, lungimiranti, hanno permesso di esercire la nave fino al 1997 quando, le contempo-

ranee Michelangelo e Raffaello avevano cessato il servizio da 20 anni: il numero di passeggeri trasportati, 1650 con 340 persone di equipaggio, la possibilità di convertirle in classe unica con una sola sala da pranzo, i consumi accettabili in relazione alla dimensione ed alla velocità hanno permesso di farla navigare, superando la crisi dell'aereo e dei consumi energetici con un flessibile utilizzo.

Il servizio

Inizialmente, come era stato previsto nel progetto, ha eseguito viaggi regolari di Round-Trip in 26 giorni da Genova a Buenos Aires con scali intermedi, dodici all'anno più crociera di Capodanno e di Ferragosto. Nel viaggio inaugurale, al comando di Marco Simicich e con Direttore di Macchina Angelo Roncallo percorre la traversata più veloce (Nastro Azzurro?) tra Lisbona e Rio a quasi 27 nodi; questa straordinaria velocità ha permesso, come unica nave, nella crociera di Capodanno, di inserire lo scalo di Dakar, cioè portare i passeggeri in zona tropicale, al caldo. Nel bel libro del Comandante Buatier "L'ultimo dei Transatlantici" vengono ricordati episodi unici, come la prima toccata di una nave da crociera in un porto cinese, a Shangai nel 1977, le crociere di gran

lusso, la famosissima crociera noleggiata da "Le Figaro" per il suo 120mo anniversario, nel 1986, le grandi crociere di Ferragosto con itinerario andata e ritorno a New York, di un mese, con scalo anche a Cuba.

Motivo della dismissione

La Costa Crociere dal 1990 inizia un ammodernamento della flotta ordinando alla Fincantieri il *Costa Classica* e il *Costa Romantica*, ricostruendo ex novo il *Costa Marina* e il *Costa Allegra*, ordinando al Cantiere Tedesco Bremer Vulkan il *Costa Victoria*: la richiesta del mercato delle Crociere è esplicita e cioè che le cabine devono essere praticamente tutte uguali, le cucine, la sala Show, le piscine, le sale ginnastica devono avere standard ben precisi per confrontarsi



Photo Courtesy Dr. Paolo Clevante

Suez, Big Red Boat II (maggio 2005)

materiale di costruzione anche in legno come l'*Eugenio* (non più accettato il metodo II con sprinkler, ma obbligatorio il metodo I con solo materiali incombustibili) e quindi la nave aveva una data davanti che ha sconsigliato ogni investimento. La nave viene venduta per uso speculativo e viene usata così come è fino a che, dopo alcuni fallimenti conseguenti all'11 settembre, viene posta in disarmo a Freeport, bloccata dai creditori.

L'ultima visita

Mi sono recato nel Cantiere di Alang, specializzato in demolizione di grandi navi, con il motivo di recuperare alcune opere d'arte rimaste, ma anche per la curiosità di verificare lo stato di una nave dopo 40 anni (è un argomento dibattuto la valutazione della vita utile tecnica di una nave): le lamiere della carena perfette, sui ponti già sotto taglio, nessuna ruggine, i locali igienici, le porte, il mobilio ancora originali ma funzionanti, l'apparato motore, anche se con una caldaia bucata, ha portato l'*Eugenio* dai Caraibi, attraverso Suez, fino in India. I sentimenti durante la visita, tantissimi, perché ogni luogo ricorda persone, situazioni, lavori; una sensazione gradevole: muovermi, su una nave completamente al buio, camminando per scale, locali, ponti, porte, con assoluta sicurezza fra la meraviglia dei piccoli Indiani che mi accompagnavano, era come dire a loro: questa è stata casa mia!

Gli ultimi recuperi

Alla vendita fatta da Costa Crociere nel 1997 sono state sbarcate, come avvenuto anche su *Michelangelo* e *Raffaello*, quelle opere d'arte asportabili come dipinti ed arazzi mentre sono rimasti a

On the occasion of his visit on board the t/v "Eugenio Costa", ready for scrapping at the Alang Yard (India) the Author recalls the history of such last Transatlantic Liner.

The ship's peculiar technical solutions (power, hull, propellers, funnels, wind defences, loading and unloading devices) together with the commercial option selected for her economical operation and flexible utilisation succeeded in extending her life until 1997, viz. 20 years beyond the "Michelangelo" and "Raffaello" retirement. And her service records are outstanding: over 27 knots for South America Transatlantic crossing, 26 days round trip time from Genoa to Buenos Aires, plus 11 day winter cruises to Dakar, summer cruises to New York, and many other unusual and selected cruises. Unfortunately her service was terminated by the company because of a change in cruise market requirements: in fact the ship, inspected during pre-demolition operation, after a 40 year service life, was found still in good technical condition.

During such last visit to the "Eugenio Costa", the Author succeeded in saving several important decoration panels and could also to transport to Genoa a piece of the hull, to be divided as souvenir of the ship among ex-officers and company staff.

bordo oggetti parte integrante della struttura. Direttamente dai demolitori Indiani sono stati recuperati i pannelli dipinti da Paulucci che decoravano gli scaloni delle tre classi; i pannelli disegnati da Luzzati dello scalone di Ia classe, le decorazioni della sala da pranzo costituite da pannelli di Luzzati, di Sinisca, di Colacino. Purtroppo sono andati perduti la composizione in ceramiche di Luzzati fatta dal Pozzo della Garitta e la bella vetrata della Cappella di I° classe.

Un ricordo

Da diversi ex Ufficiali che hanno navigato sull'*Eugenio* è nata la richiesta di avere almeno un pezzo in ricordo. data la difficoltà a recuperare oggetti vari, ho fatto tagliare un pezzo di scafo che, tagliato in piccole parti, rappresenterà un "souvenir" di questa nave. Come si vede il culto delle reliquie non è ancora cessato!

(Per corrispondenza: TTM Tecnologie Trasporti Mare tel. 010 3724340 fax: 010 3726447 e-mail autonav@tin.it oppure tel. 010 2515149).



Big Red Boat II, ex t/n Eugenio C, ad Alang (India - agosto 2005)

con le altre navi e l'*Eugenio*, ex trasporto transatlantico passeggeri non ha queste caratteristiche e non può quindi essere venduto assieme alla gamma delle navi nuove. È perfettamente funzionante, le cucine, rifatte, rispondono alle restrittive norme della PHS Americana (Public Helte Service) si progetta pure una sua ristrutturazione completa, però le nuove norme internazionali per la sicurezza impongono che dal 2010 siano bandite le navi con