



IBBG

NAVE PASSEGGERI "G. MARCONI"



Nei primi anni 80 ero imbarcato sulla motocisterna Sarissola. Si approdo' per la discarica a Multedo, porto petroli di Genova, con un carico di grezzo dal Golfo Persico. Ancorata davanti alla diga aeroportuale c'era una nave passeggeri con una linea caratteristica, era il G. Marconi della Lloyd Triestino, era in disarmo. La nave si stagliava maestosa con lo sfondo della riviera Ligure. Conoscevo molto bene il nominativo, avevo avuto la fortuna di un breve collegamento in onde medie con l'operatore RT di guardia. La nave era li, immobile, quasi con una nebbia di tristezza intorno, portando un grande nome e un nominativo che avevo ascoltato migliaia di volte IBBG gia' ai tempi in cui andavo a scuola. Il nostro insegnante, sintonizzava spesso il ricevitore Marconi Atalanta posto nell'aula RT sulle frequenze che RomaPTRadio utilizzava nei primi anni 70 per le comunicazioni dedicate solo ai passeggeri. Quando Roma Radio lanciava la lista traffico, IBBG era sempre presente. A bordo ci sono sempre stati operatori RT di Trieste, ma pur essendo cosi' vicino non sono mai riuscito a parlare con uno di loro.

Poi c'era ancora la GALILEO GALILEI, gemella della GUGLIELMO MARCONI che, costruite agli inizi degli anni '60, erano le più moderne e le più grandi navi passeggeri mai possedute dal Lloyd Triestino ed anche le più grandi mai impiegate sulle rotte fra il Mediterraneo e l'Australia. Costruite con accorgimenti all'avanguardia per i tempi, tanto da meritarsi un premio,

erano lunghe più di 200 metri ed avevano una capienza di circa 1000 passeggeri, molti erano in terza classe. Il 30 novembre 1966 la Guglielmo Marconi investì ed affondò a Messina il rimorchiatore Pioniere che l'assisteva nelle operazioni di partenza. Il 12 gennaio 1975 la Galileo Galilei urtò contro un oggetto sommerso lungo la rotta dell' Africa Occidentale mentre era diretta in Australia e fu costretta a poggiare su Dakar per un'ispezione allo scafo. A causa dei danni riportati dovette rientrare a Genova per sei settimane di lavori. Il 30 dicembre 1975 giunse a Genova proveniente dall'ultimo viaggio in Australia.

DATI TECNICI

Costruzione n° 1863 –

Nome: GUGLIELMO MARCONI

Tipo: Turbonave passeggeri

Committente: Lloyd Triestino S.p.A. di Navigazione - Trieste

N. costruzione: 1863

N. assemblaggio: 835

N. complet.: 578

Data d'impostazione: 08/08/60

Data del varo: 24/09/61

Data di consegna: 30/10/63

Tonn. TSL: 27.905

Tonn. TPL: 9.642

Tonn. DISL: -

Lunghezza: 188,70

Altezza: 14,59

Larghezza: 28,60

Motore: Turbina

Potenza: 44.000

Apparato propulsivo: 2E

Velocità (nodi): 25.5

Vale a dire:

Turbonave passeggeri costruita nel 1963 (Impostazione 08. 09. 1960, varo 24. 09. 1961, consegna 30. 10. 1963) 27905 tsl - 15762 tsn - 9462 tpl - 188,70 x 28,60 x 14,59 m - 3 caldaie - 2 gruppi turboriduttori – 44000 CA - 2 eliche - 24 nodi - Pass.: 156 prima, 1594 turistica - Equip.: 448. Dopo il 1980, sempre con bandiera italiana, fu sottoposta a grandi lavori di modifica e ristrutturazione per diventare una nave per esclusivo servizio di crociera alterando notevolmente la bellissima linea esterna e le capacità ricettive.

30. 10. 1963 GUGLIELMO MARCONI: Lloyd Triestino S.p.A. di Navigazione - Trieste

09. 11. 1963: crociera inaugurale Genova, Barcellona, Palma, Malta, Genova

18. 11. 1963: viaggio inaugurale Genova, Napoli, Messina, Port Said/Suez, Aden, Fremantle, Melbourne, Sydney

30. 11. 1966: investe ed affonda a Messina il rimorchiatore PIONIERE che l'assiste nelle operazioni di partenza

06. 1967: a seguito della chiusura di Suez l'itinerario viene mutato via Las Palmas, Capetown, Durban e sostituzione dello scalo di Las Palmas con Tenerife a partire dalla stagione 1969/70.

04. 01. 1968: effettua per la prima volta un viaggio di circumnavigazione da Genova toccando Napoli, Messina, Las Palmas, Capetown, Durban, Fremantle, Melbourne, Sydney, Suva, Papeete, Acapulco, Balboa, Cristobal, Kingston, Lisbona, Messina, Napoli, Genova. Tali viaggi vengono poi ripetuti in numero di due o tre all'anno.

30. 12. 1975: arriva a Genova dall'ultimo viaggio in Australia

03. 01. 1976: Acquistata da Italia S. p. A di Navigazione - Genova

18. 01. 1976: in linea Napoli Buenos Aires

03. 05. 1977: ultimo viaggio Napoli Buenos Aires

07. 06. 1977: disarmata a Napoli dopo la chiusura della linea

1978: Italia Crociere Internazionali S.p.A. - Genova, inviata ai lavori per la trasformazione in unità crocieristica presso i Cantieri Navali Riuniti di Palermo

12. 1978: riconsegnata (28137 tsl, 16066 tsn, 9642 tpl, Pass.: 900, Equip.: 443)

12. 1978: inviata a New York per cicli di crociere nei Caraibi di nove e dieci giorni

27. 12. 1978: prima crociera da New York per St. Thomas, San Juan, e St. Maarten

10. 08. 1979: deve sospendere la crociera in quanto non viene trovata rispondente alle norme sanitarie americane e in seguito viene bandita da New York.

08. 1979: passa a Port Everglades dove viene sottoposta a piccoli lavori prima di iniziare le crociere di sette giorni in sostituzione della prevista GALILEO GALILEI.

20. 10. 1979: prima crociera da Port Everglades

01. 12. 1979: viene tolta dal servizio per soddisfare ulteriori richieste delle autorità sanitarie americane.

- 22. 12. 1979: riprende il servizio.**
- 23. 01. 1980: disarmata a Port Canaveral.**
- 15. 09. 1980: disarmata a Genova.**
- 22. 10. 1983 : acquisita dalla Costa Crociere prende il nome di COSTA RIVIERA: Costa Armatori S.p.A. - Genova: radicalmente ristrutturata presso le Officine Mariotti di Genova come unità da crociera (30325 tsl, 14638 tsn, Pass.: 984, Equip. 454).**
- 23. 11. 1985: riconsegnata all'armatore Costa.**
- 24. 11. 1985: crociera di presentazione lungo la costa ligure.**
- 27. 11. 1985: gestita dalla Costa Crociere S.p.A. lascia Genova per Port Everglades.**
- 14. 12. 1985: prima crociera nei Caraibi da Fort Lauderdale.**
- 1993 AMERICAN ADVENTURE: ribattezzata per noleggio alla American Family Cruises per crociere nei Caraibi e in Alaska. Rinnovata negli interni a La Spezia (30340 tsl, 14644 tsn).**



- 1993: lascia La Spezia per Miami.**
- 01. 1994: crociera da Tampa per Playa del Carmen, Grand Cayman, Kingston, proseguendo poi in viaggio di posizionamento per Vancouver da dove effettua crociere a Ketchikan, Endicott Arms, Juneau e Skagway.**
- 27. 12. 1994: rientra a Genova**
- 12. 1994 COSTA RIVIERA: Costa Crociere S.p.A. - Genova (30361 tsl, 15536 tsn).**
- 06. 01. 1995: conclusione a Genova di una crociera nel Mediterraneo Occidentale.**
- 01. 02. 1995: Prestige Cruises N.V. - Monrovia, in servizio in Mediterraneo.**
- 08. 1996: interrompe a Heraklion una delle crociere stagionali in Egeo per un'intossicazione da cibo da cui risultò colpita**

gran parte dei passeggeri. Rimane ferma a Heraklion per pochi giorni per accertamenti sanitari e poi riparte regolarmente.

01. 11. 1996: inaugura il servizio crocieristico da Savona per Malaga, Funchal, Tenerife, Lanzarote, Agadir, Casablanca, Barcellona, Savona.

12. 1998: lavori di rinnovamento di alcuni interni.

23. 10. 2000: Riconsegnata alla Costa Crociere S.p.A. - Genova.

11. 2000: Di nuovo ai lavori a Genova presso le Officine San Giorgio.

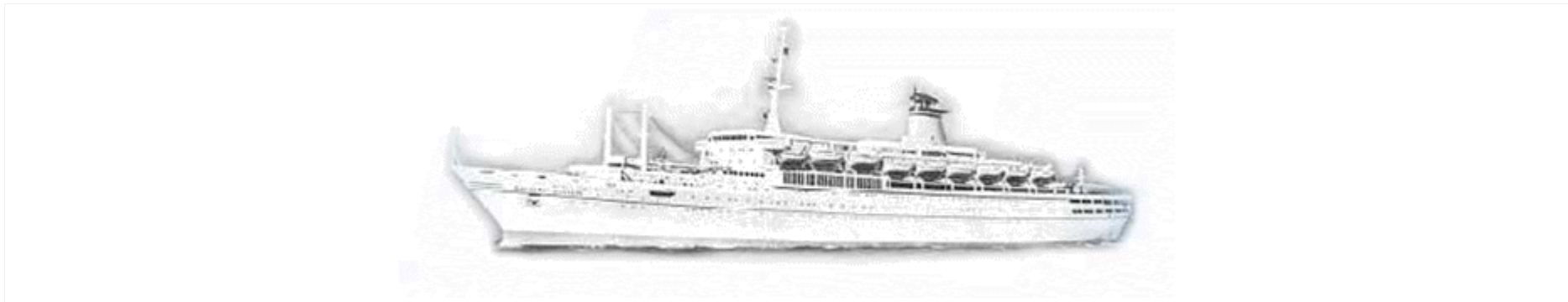
12. 2000: riprende servizio ma nella prima tappa della crociera da Savona a Napoli è costretta a sospenderla per problemi agli scarichi di acque nere e a una permanente inclinazione dello scafo. Sbarca i passeggeri e rientra a Genova per le riparazioni.

01. 2001: riprende il servizio.

15. 11. 2001: lascia Savona a conclusione della sua attività crocieristica.

16. 02. 2002 LIBERTY: lascia Genova diretto ad Alang per demolizione.

07. 03. 2002: consegnata ai demolitori ad Alang. Fine della prestigiosa T/n Guglielmo Marconi.



Da ricordare che le più moderne e lussuose “Galileo Galilei” e “Guglielmo Marconi”, vennero trasferite in blocco alla consorella “Italia Società Anonima di Navigazione” alla fine degli anni settanta. Architetto navale delle due navi era Romano Boico (Trieste, 1910 - Trieste, 1985). Ecco la storia dell'architetto che tanto influenzò gli allestimenti navali. I decenni che seguono il ritorno di Trieste all'Italia sono, dal punto di vista architettonico, tra i più discussi della storia della città, in preda a una ricostruzione incontrollata generata da carenza di piani regolatori e di precise normative. Ma sono anche gli anni in cui si mettono in luce personalità di spicco come l'architetto Romano Boico che manifesta, pur sensibile ai dibattiti teorici del tempo, una piena libertà compositiva rispetto agli schemi, alle scuole e alle mode dominanti all'epoca.

Una figura di convinto individualista che sembra più propenso a esercitare concretamente la professione che a elaborarla teoricamente. Boico nasce a Trieste il 18 aprile 1910 da padre triestino, grossista alimentare di mestiere e da madre friulana. Dopo aver concluso le scuole tecniche frequenta la scuola allievi ufficiali di Brà in Piemonte e poi, nel 1932 ottiene il suo primo lavoro effettuando rilievi altimetrici per la costruzione di un acquedotto in Liguria.

Dopo un breve ritorno a Trieste nel 1934, si trasferisce a Zara dove lavora per un anno al piano regolatore predisposto dal Comune.

Tuttavia, è ad Arsia, in provincia di Pola - dove svolge il compito di controllore dei lavori progettati dall'architetto Pulitzer-Finali, il suo maestro, per la costruzione di un villaggio minerario per cinquemila persone - che Boico riceve lo stimolo per intraprendere, nel 1939, gli studi universitari di architettura.

Scoppiata la guerra, viene inviato sul fronte jugoslavo, ma sul finire del 1942 torna per un anno ad Arsia, considerata industria bellica, dove riprende il lavoro e gli studi e dove, nel luglio del 1943, sposa la ventitreenne studentessa goriziana Maria Orzan da cui avrà quattro figli.

Dopo la laurea (15 novembre 1944) Boico comincia a lavorare a Milano, ma presto torna a Trieste per svolgere, oltre a un incarico in un'impresa edile, anche la libera professione, che dal 1947 diventa il suo interesse esclusivo.

Negli anni successivi, contemporaneamente ai primi lavori edilizi, egli affronta, in collaborazione con Umberto Nordio - la guida del gruppo - Aldo Cervi e Vittorio Frandoli, una prestigiosa attività di allestimenti navali che lo porta in contatto con affermati pittori, scultori e decoratori con i quali lavora sulla Turbonave Conte Biancamano e le Motonavi Augustus, Homeric, Neptunia, Australia, Asia e Africa, attività che poi continua individualmente, realizzando gli interni per le Turbonavi Marconi - rivoluzionaria nell'allestimento navale italiano e Oceanic, la Motonave Italia e i progetti per la Raffaello e la serie di navi traghetto "Canguri".

Il suo interesse scema quando, con la Raffaello, si comincia ad affermare una concezione della nave come oggetto di consumo rispetto a quella originale e personalizzata che è nell'animo di Boico. Comunque questa creativa esperienza tesa verso "l'opera d'arte totale", gli fa ottenere fino al 1980, l'insegnamento di "Architettura d'allestimento" all'Istituto di Architettura Navale, nonché gli imprime un'impostazione architettonica - la divisione e l'organizzazione degli spazi e l'uso delle superfici convesse, ad esempio, che egli poi travasa nella successiva produzione civile.

Molte sono le sue opere sia di edilizia pubblica, la nuova sede dell'INAM, il palazzo dell'Anagrafe, lo Stabilimento cartotecnico Sadoch, le tribune coperte dell'Ippodromo, il Policlinico Salus, i Magazzini UPIM, che privata tra cui, iniziata nel 1960-61 con l'incantevole villa nel porticciolo di Duino, la "famiglia delle ville" realizzata nei vent'anni successivi sulla costa triestina e sul Carso in armonia con l'ambiente.

Grande valore storico e morale assume la sua vittoria nel concorso per la trasformazione della Risiera di San Sabba in

monumento nazionale (1967 - 1974); un progetto che egli intende volto a "rammemorare le vittime, ammonire i viventi, in una società che annida la violenza. In tutti i continenti".



Un'impostazione ideale dettata, tra l'altro, dai tragici fatti del periodo, segnato dall'uccisione di Martin Luther King e di Bob Kennedy, dal Vietnam e dall'invasione sovietica della Cecoslovacchia. Una realtà, cioè, che gli sembra aver perduto i valori fondanti di quella Resistenza a cui Boico vuole innalzare, perché continui a germogliare, il monumento. Per lui, nel lager triestino, in quel microcosmo separato dal mondo, tutto deve essere stilizzato e scheletrico perché l'enormità dell'accaduto non permette di usare "parole" più articolate mentre deve essere resa solo l'angoscia senza requie, com'è evidente già dal possente corridoio d'ingresso.

E nel selciato del cortile, volutamente "perfetto" rispetto ai circostanti edifici fatiscenti in modo da creare un'atmosfera surreale e allucinante, si delinea, suggerito da particolari accorgimenti realizzativi, il percorso del fumo del forno

crematorio verso il camino, rappresentato dalla scultura "La Pietà P. N. 30". Un simbolo della più autentica umanità di Boico che ha voluto significare che "se è vero che ognuno di noi preferirebbe essere un morto della Risiera, anziché un nazista sopravvissuto, è chiaro che non possa sussistere oggi altro sentimento che una pietà per tutti: morti, vivi, e per gli stessi nazisti, vittime e insieme macchine terrificanti del vorticoso impazzimento nazista".

Chiusa la fase della Risiera, egli inizia il periodo del "recupero dell'esistente" in palazzi pubblici, aziende, case e ville private mentre l'ultima grande fatica consiste, tra il 1974 e il 1979, nella Casa dello Studente dove, nei suoi dodici piani, Boico tenta di contemperare il necessario spazio individuale di ogni singolo studente con le finalità comunitarie dell'edificio. Attivo fin quasi alla morte, avvenuta agli inizi del 1985, Boico ha espresso una creatività architettonica che se nel campo dell'edilizia è concentrata soprattutto a Trieste, con le navi ha, invece, solcato i mari del mondo. Possiamo affermare che in ogni caso la nave ha avuto i suoi interni allestiti da personalità triestine nella loro più profonda tradizione marinaresca e cittadina della grande città di Trieste.

A bordo della nave la stazione radio era impostata come le altre gemelle e quindi anche i grandi transatlantici Michelangelo e Raffaello, ovvero apparati della Marconi Italiana con il ricevitore R-101. Stazione radio continuamente aggiornata a seconda del traffico radio e dell'evoluzione tecnologica. Sicuramente quando passo' alla gestione Costa come Costa Riviera si intervenne con l'installazione di apparati ITT e Dancom e Marconi di ultima generazione, anche se i marconisti di ruolo della S.I.R.M menzionano spesso la nave IBBG come nave a gestione IU02, riporto la pubblicita' della Costa per questa nave :

"Tutto l'anno nel Mediterraneo"

Acquistata da Costa nel 1983, la nave viene completamente ristrutturata nei cantieri Mariotti di Genova. Secondo le nuove assegnazioni IMO ha il numero IMO5137392 con il solito nominativo IBBG. Il viaggio inaugurale di Costa Riviera porta gli ospiti alla scoperta della riviera ligure. Prima di essere scelta definitivamente per il Mediterraneo Occidentale nel 1994, Costa Riviera per un anno serve il mercato americano come American Adventure per America Family Cruises." Io ricordo che agli inizi del 1990 con la mia ex ditta AEG si ando' a bordo a Venezia per un sopralluogo per modificare l'impianto di controllo elettrico con un nuovo sistema di gestione dei diesel generatori. Quello che mi colpì fu il rumore assordante dei quattro diesel-generatori che lavoravano sempre a piena potenza a causa proprio del limite della taglia degli stessi in confronto al grande assorbimento di carico elettrico che aveva la nave, passando davanti alla stazione radio per recarmi nel salone armatoriale per discutere le problematiche tecniche dell'installazione mi sembrava di aver intravisto apparati ITT, attraverso il banco di accettazione.

A parte queste notizie frammentarie per contro la T/n Galilei Galileo fu demolito dopo il suo primo disarmo. Così IBBG ebbe la fortuna di diventare Costa Riviera, dopo le trasformazioni per renderla compatibile agli standard croceristi dell'epoca e poi attuali.

Quando le due navi furono impiegate sulla rotta dell'Australia dal Lloyd Triestino partivano verso est (via canale di Suez) e rientravano via canale di Panama, ma poi questa rotta fu soppressa perché la concorrenza aerea aveva di fatto cancellato il trasporto dei passeggeri sulle navi. Finalmente dopo mesi di ricerca, grazie a un ex operatore di IQX, Giancarlo sono riuscito a mettermi in contatto con un operatore SIRM che era imbarcato sui pax della Lloyd Triestino. Il signor Sergio che è anche un radioamatore : IV3OMG.

Sulle navi del Lloyd Triestino c'erano trasmettitori della Face Standard, con un trasmettitore da 5KW ed uno da 1Kw circa. oltre ad altri apparati per le onde medie.

I ricevitori erano inizialmente i soliti Allocchio & Bacchini della serie AC-16 AC-20, più altri ricevitori della Marconi come il R101 ED UN RX COLLINS per la ricezione telex ed SSB. A quei tempi si usava ancora la RATT per indicare il sistema delle telescriventi chiamato anche tape relay che utilizzava il codice a 5-unità detto Murray Code , per diminuire il numero degli errori negli stessi anni 1955-60 si usò il codice ratt a sette unità detto anche baudot sincrono, mentre lo spostamento di fase era contenuto tra 450 e 850 hz a secondo del miglior rapporto S/N. Il numero degli operatori a bordo dei passeggeri variava da quattro a cinque, un RT per turno di guardia più il capoposto RT. Tutti i marconisti imbarcati erano a ruolo SIRM. Il tasto telegrafico più usato era il semiautomatico, che è stato a bordo delle navi un segno di distinzione tra un operatore e l'altro negli anni cinquanta e sessanta.

Il collega Sergio riporta in nota che grazie all'interessamento del personale RT di bordo si riuscì a dare indicazioni a RomaRadio per la trasmissione dell'ANSA con antenna direttiva puntata per 270 gradi, così che in Australia e la rotta di andata e ritorno fosse coperta con un ottimo segnale per una ricezione ottimale del notiziario Ansa, anche se l'onda radio si propagava per Long Path. Tale bollettino Ansa era estremamente importante per passeggeri ed equipaggio per tenere informati continuamente i passeggeri, esso poteva venir ricevuto con lanci via telex o con i classici lanci in cw. Logicamente quelli dedicati ai passeggeri erano molto ricchi di notizie e anche di andamento dei mercati finanziari, l'esatto opposto dei notiziari Ansa dedicati alle navi mercantili in genere, dove spesso gli articoli si accavallavano senza logica alcuna. Da notare che i centralini RTF dei passeggeri anni sessanta erano dotati di cabine accanto alla stazione radio e quindi si doveva chiamare il passeggero in sala di aspetto alla cabina TF per la comunicazione.

Certo che vedendo i centralini delle navi pax dell'epoca di IBBG con quelli che ho fatto io della Marconi Marine, dove tutte

le comunicazioni radiotelefoniche avvenivano esclusivamente con translazione della stessa al telefono del richiedente direttamente nella sua cabina o sul posto di lavoro in qualsiasi punto della nave, come avviene in un qualsiasi hotel. Io non ho mai avuto apparati da 5KW in quanto o si aveva il ITT 1600 o il ITT1400 oppure il Marconi Marine Conqueror, tutti apparati in media da 1.2KW con antenna whip verticale autoportante. Le stazioni costiere a terra erano già dotate di antenne a cortine di dipoli con direzione prestabilite in modo da coprire tutti i settori delle rotte marittime più diffuse, più le antenne direttive per eventuali incrementi del segnale. Stessa cosa succedeva in trasmissione.

Con 1200 Watt sono minori le interferenze con gli altri servizi degli altri operatori di guardia in stazione radio. La riduzione di potenza avvenuta negli ultimi anni del 1980, era anche dovuta ad una maggiore sofisticazione dell'elettronica di bordo, molto più sensibile rispetto ai vecchi cargo/passeggeri. Si deve anche tener conto che dopo il 1985, in genere, tutti gli impianti riceventi delle stazioni costiere erano su direttiva. Non era necessario più avere grandi potenze a bordo, anche perché il traffico radio era ormai instradato tutto via satellite.

di Adolfo Brochetelli - IK1DQW

Foto tratte dal web

