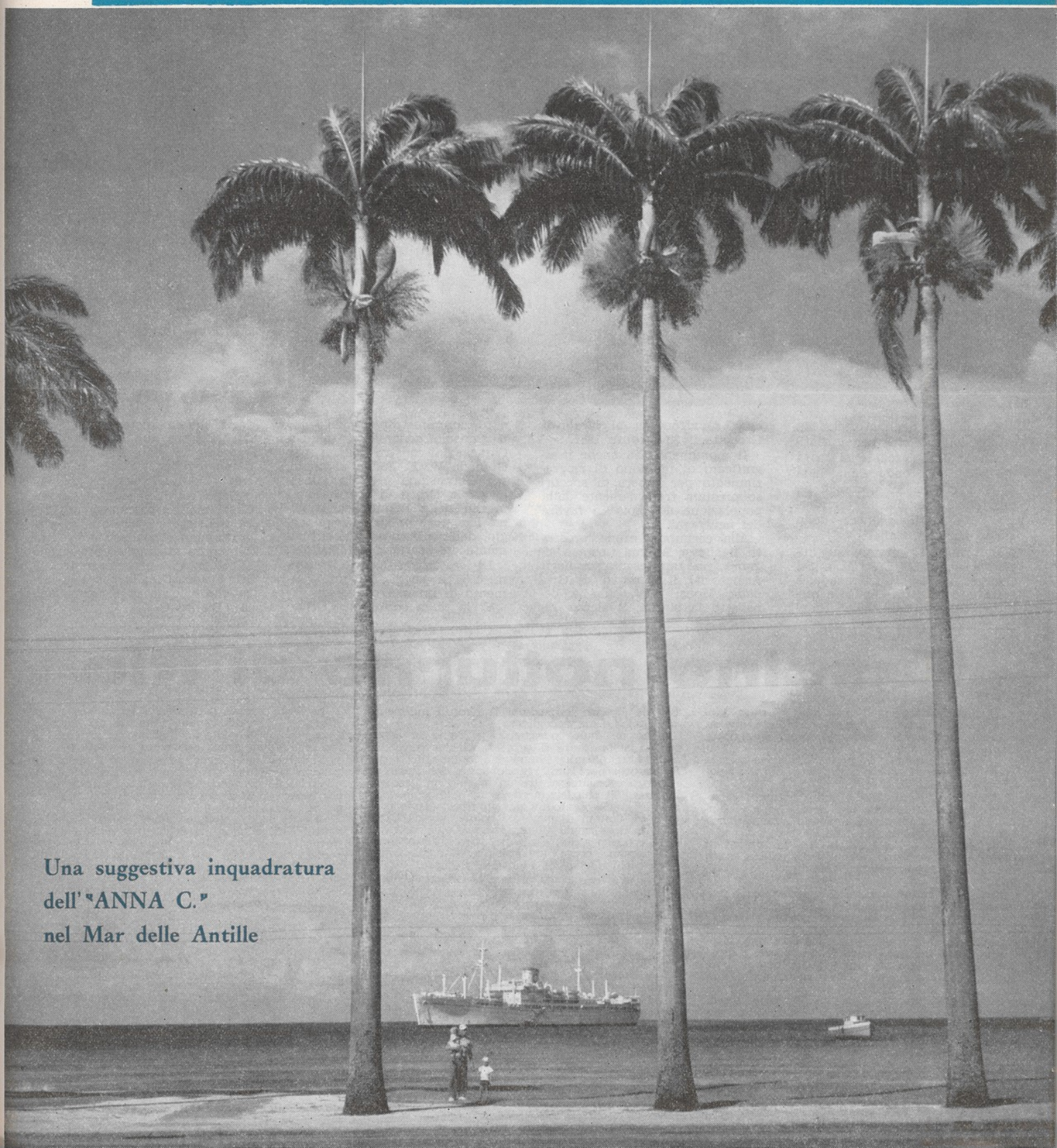
NOTIZIARIO "C"

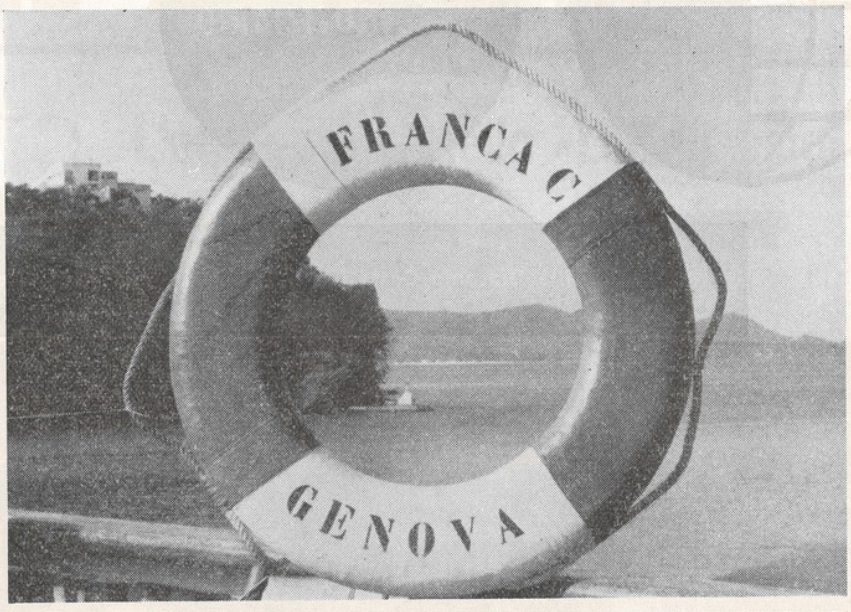
Linea "C" - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova
Anno III - Numero 2 - Marzo-Aprile 1963 Periodico bimestrale Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

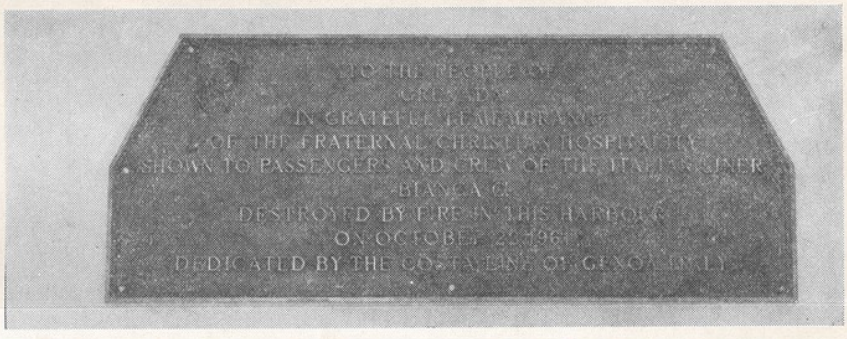


Una suggestiva inquadratura dell'"ANNA C." nel Mar delle Antille

NEL PERENNE RICORDO DELLA "BIANCA C.,,

Una statua del "Cristo degli Abissi,, nelle Antille





Il « Cristo degli Abissi », la celebre statua che per iniziativa di Duilio Marcante si trova dal 1954 sul fondo della baia di S. Fruttuoso di Camogli, ha una copia gemella in terraferma nelle Antille, opera dello stesso scultore Galletti.

Domenica 17 marzo, su iniziativa della LINEA "C,, a St. Georges, nell'isola di Grenada, è stato collocato un Cristo in memoria delle vittime della «Bianca C.», affondata al largo di Grenada il 22 ottobre 1961.

Il monumento ha anche il significato di un dono di ringraziamento per l'opera di soccorso prestata fraternamente dalla popolazione dell'isola in favore dei naufraghi.

Alla cerimonia erano presenti: il signor Andrea Costa e signora (in rappresentanza degli Armatori); il Vescovo di Grenada, Mons. Filld, che ha benedetto la statua, il signor Pinard, amministratore dell'isola; il Console generale d'Italia a Caracas; il nostro agente per Grenada W. E. Julien al quale, per l'occasione è stata consegnata la Croce di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana. Era pure presente l'equipaggio della « Franca C. », attualmente in crociera nei Caraibi.

La statua in bronzo è alta m. 2,55 e poggia su un basamento di un metro e dieci.

E' la terza copia del « Cristo degli Abissi» esistente nel mondo; le altre due sono rispettivamente a San Fruttuoso di Camogli e negli Stati Uniti, entrambe sotto le acque.

Nelle foto: il signor Andrea Costa mentre pronuncia un breve indirizzo di saluto e di ringraziamento; a destra in alto il monumento inquadrato suggestivamente da un salvagente della « Franca C. »; in basso la targa che ricorda la sciagura della « Bianca C. ».

⭐ Fascino notturno di Rio ⭐

Il lucente viaggio di una luna d'estate, giostrante nella calma del cielo, profonda quanto l'oceano, una sottile fetta splendente, illumina le tiepidi notti di Rio.

Il mare d'argento; la prua della nave scivola tranquilla sopra l'onde placate; tutto dorme: riposano gli uomini, le cose.

Ai piedi delle colline il mare azzurro, increspato, lascia intravedere una sottile spuma bianca, che batte sugli scogli andando a morire nell'eterna notte d'estate.

Sembra che la riva sia invasa da milioni di lucciole, che si arrampicano sulla collina, sono invece le luci degli edifici, innumerevoli, freddi, grigi.

Arando il mare la nave si avvicina, e si può allora intravedere il mistero, l'incanto meraviglioso di ciò che Dio ha saputo creare; si scorge che il mare è forato da centinaia di scogli, che si elevano, ognuno, in determinate altezze, uno abbastanza alto è inclinato, pare debba cadere, o forse che nell'uscire dal profondo abbia compiuto il suo lavoro pigramente, e così sia rimasto, non desiderando muoversi di più ma riposare per secoli inerte. Sopra la cima un lumicino rosso, qualche cavo d'acciaio pendente presso la sua parete; i brasiliani lo chiamano « Pan de Açucar » attirando così sopra la sua vetta, come se veramente fosse di zucchero, ogni turista che visita Rio de Janeiro, e per noi il ricordo indimenticabile della sua accoglienza.

Alzo nel buio lo sguardo, e come in estasi scorgo all'orizzonte il profilo delle montagne e sulla vetta più alta l'immagine lontana del Divin Redentore; pare una visione scesa dal cielo, ne rimango estasiata mentre un brivido mi percorre le vene e il chiedere perdono mi giunge inaspettato alla gola, sento un devoto rispetto mio e di tutti gli uomini di qualsiasi colore, verso l'Onnipotenza del Grande Mistero, verso Colui che morì sulla croce per noi, e mentre vedo rifletto, amo, una lacrima come una briciola di stella brilla negli occhi miei e mi addolcisce il cuore.

Ora una luce cruda offusca la bellezza di questa terra, c'è troppa luce per vedere bene; troppo caldo perché arrivi fino a noi il profumo della terra, e troppa umidità per percepire i contorni delle cose.

Ad un tratto il rombo pesante di un'aereo rompe il silenzio della notte, alzo lo sguardo e vedo una piccola luce rossa che si accende e si spegne interrottamente nel manto nero della notte, poi il rombo si affievolisce, si allontana, scompare.

La notte, dopo qualche ora, si ritrae a poco a poco, per lasciar posto al giorno, ma non si riesce a scoprire l'esatto momento perché, l'alba, il mattino, il giorno pieno, si fondono l'uno con l'altro.

La lieve brezza mattutina si posa sul mare, sfiora le foglie dei banani, s'insinua nel porto, e gironzola intorno alle navi all'ancora, fasciate di una nebbiolina grigia sul mare di piombo.

Verso est un'altra nave ha gettato l'ancora, da lontano pare una striscia più pallida del mare, pare che alla luce del mattino si faccia man mano più bianca, più opalescente come il ventre di un pesce.

Ora le navi spiccano chiare, come segni di matita sulla seta grigia dell'acqua; dalla terra si distingue il fumo dei camini che sale in grigi anelli verso il cielo. Quà e là spunta un tetto, un muro, il luccichio di una finestra, come l'ultima stella che scompare.

La nave a noi di fronte ora è circondata da un'alone di rosa, che si allontana sempre più: è il sole.

La luce distende pennellate rosse sull'acqua, spazza la nebbia dalle verdi colline, rende le navi nere, rosse e bianche.

Risuonano non molto lontano i clackson delle automobili, e le sirene delle navi, tutto si anima e si affanna nel giorno che sorge.

Sorge il sole, il giorno come nuova vita, mentre la notte di Rio, muore.

Gromo

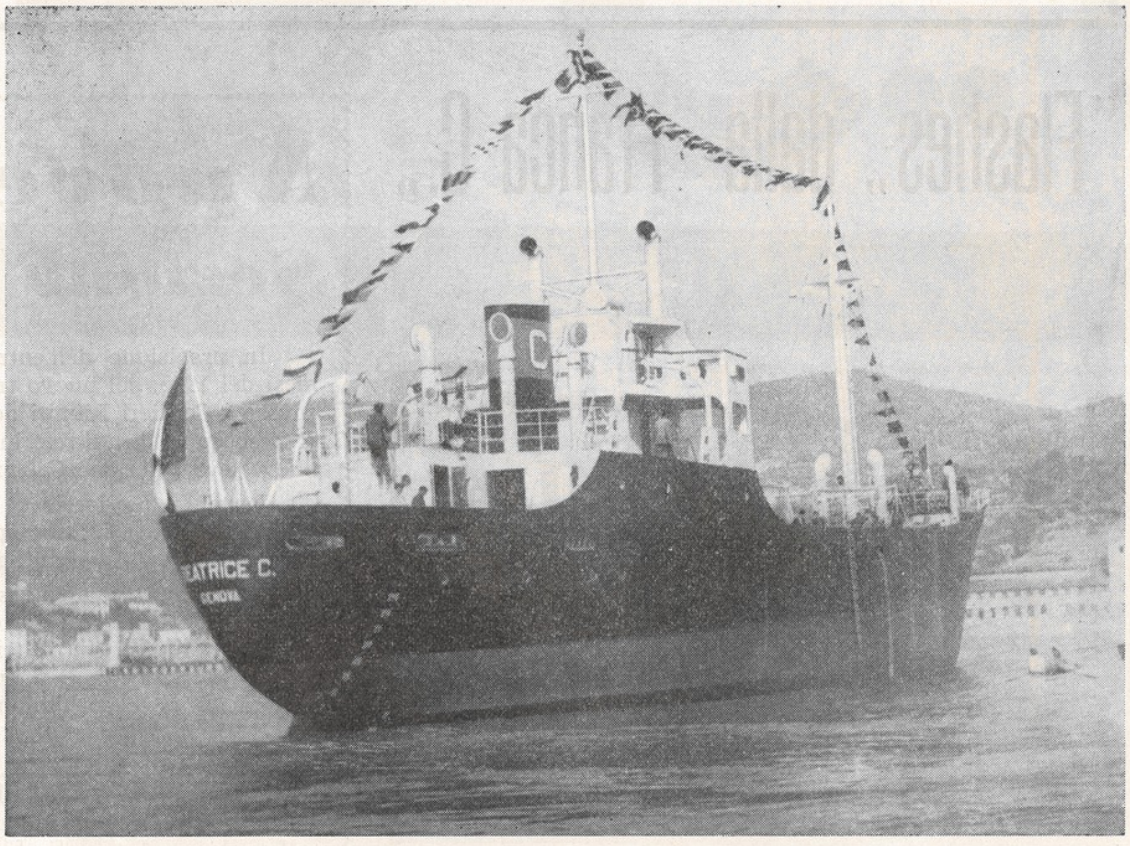
(Da « La Formaggetta »
giornale di bordo dell'« Andrea C. »)

Decima puntata della storia della Linea "C"

LE DUE NAVI GEMELLE

"Beatrice C."

"Federico C."



La « Beatrice C. », col gran pavese, il giorno del varo.

Decimo capitolo della storia della LINEA "C„; alle spalle ci siamo lasciati un numero non indifferente di navi, legate a momenti ora lieti e ora tristi della nostra e della vostra vita. Abbiamo rievocato avvenimenti che sono ancora ben vivi nella memoria di tanti nostri marittimi tuttora in piena attività di servizio.

Il decimo capitolo segna una svolta nella nostra storia; apre, in effetti, il lungo ciclo di ripresa post-bellico e segna il ritorno ad una attività sempre crescente della nostra Compagnia.

Un periodo in cui, per riprendere l'attività, fu necessario affrontare sacrifici e superare ostacoli non comuni. Citeremo, tanto per mettere in evidenza appunto gli sforzi e i sacrifici degli Armatori, un solo episodio: l'indennizzo dello Stato per la « Caterina C. » (la nave nuova, da diecimila *tonnellate saltata all'aria nel porto di Napoli) fu talmente esiguo da essere addirittura insufficiente a coprire il costo della « Federico C. » che, come vedremo in questo stesso capitolo, non stazzava nemmeno* mille tonnellate.

Eccoci, così, a parlare brevemente di due « navi gemelle »: la « Beatrice C. » e la « Federico C. ». Ma è necessario, però, aprire una breve parentesi: già abbiamo incontrato, nelle puntate passate della nostra storia, altre due unità con lo stesso nome. Una, per la verità, si chiamava semplicemente « Federico »; era chiamata la « nave di ferro » e venne affondata il 28 luglio 1941, colpita da un siluro, mentre, con un carico di carbone, si trovava all'altezza di Cetraro (a sud di Capo Bonifati) ed era diretta a Messina.

La prima « Beatrice C. » — chiamata anche la « nave di marmo » — fu colpita da siluri ai primi di giugno del 1941 mentre stava navigando nel Canale di Sicilia, nelle vicinanze di Lampedusa.

Riprendiamo il discorso sulle due « navi gemelle ».

La « Beatrice C. » venne costruita — col numero 102 — dai Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure; ordinata il 28 aprile del 1943, fu consegnata agli Armatori il nove aprile del 1946; il ritardo nella consegna fu causato, come è logico, dagli avvenimenti bellici che non consentirono ai Cantieri di lavorare a ritmo normale. Venne iscritta nel Compartimento di Genova il 21 giugno 1946, col numero 2436. Le caratteristiche della nave erano: lunghezza metri 61,24; larghezza metri 9,92; altezza metri 5,18; stazza lorda 847,77 tonnellate, netta 632,46. L'apparato motori era costituito da un ciclo Diesel 620 HP. La velocità oraria era di dieci miglia.

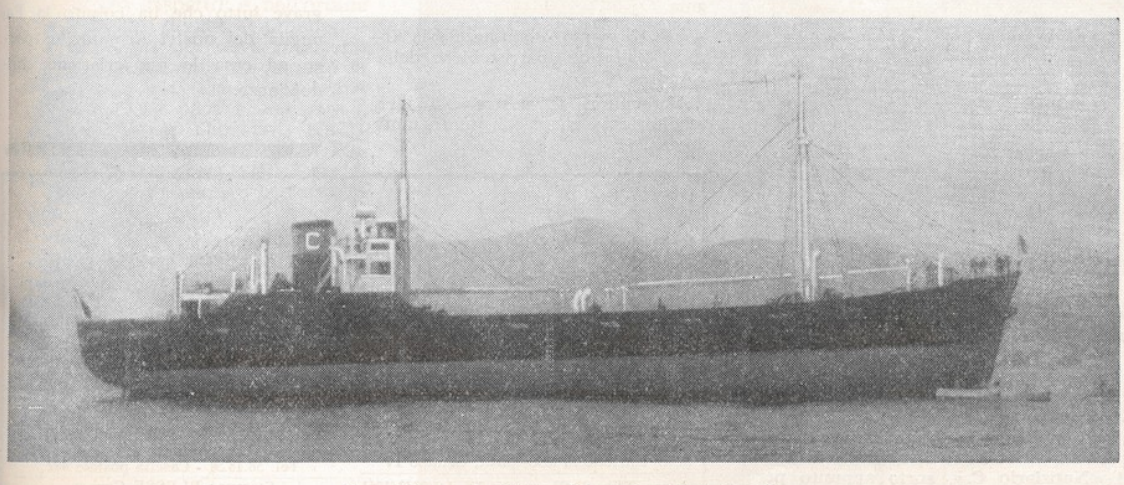
Purtroppo, la nave — che nei primi mesi di attività assolse un ruolo di rilievo nella ripresa dei traffici marittimi — non ebbe fortuna. Dopo essere stata noleggiata alla « Ignazio Messina », il 30 dicembre del 1947, mentre si trovava in navigazione a circa due miglia e mezzo dal porto di Alessandria d'Egitto incagliò su un grosso rottame. La nave vi rimase in bilico a pieno carico. Si cercò in ogni modo di evitare il peggio, ma — per il mare assai agitato — le possibilità di evitare un affondamento erano assai scarse, data anche la precarietà del punto in cui la nave si trovava. E infatti, due giorni dopo lo scafo non resse più, si spezzò in due e la nave affondò rapidamente.

Anche la « Federico C. » fu costruita dai Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure col numero 133; l'unità era stata ordinata il 21 settembre del 1943 dalla « Società di Navigazione Lussino», ma il contratto venne poi rilevato dalla LINEA "C„. Varata il 21 luglio 1946, fu consegnata agli Armatori il cinque settembre dello stesso anno e iscritta al Compartimento Marittimo di Genova col numero 2467.

Le caratteristiche della « Federico C. » sono: lunghezza metri 61,22, larghezza metri 9,92, altezza metri 5,18; stazza lorda tonnellate 843, stazza netta tonnellate 614,31. Dispone di un motore a ciclo Diesel HP 620 ed ha una velocità di dieci miglia orarie.

Dopo aver svolto a lungo, carica di merci varie, un servizio nel Mediterraneo, nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, la « Federico C. », il 7 febbraio del 1953, venne venduta alla « Società di Navigazione Lybia », con sede a Tripoli.

Una puntata breve, come abbiamo visto; ma breve è stata anche la vita delle due « navi gemelle »: una perché colpita dalla malasorte e l'altra perché rimasta un tempo limitato sotto la bandiera della LINEA "C„, senza avvenimenti degni di nota.

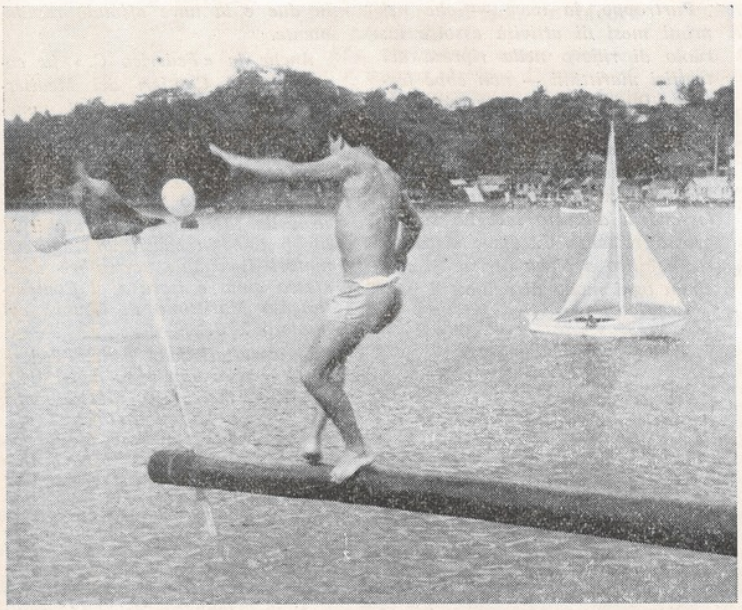


Una delle poche fotografie della « Federico C. ».

GIORNALE DI BORDO

"Flashes„ dalla "Franca C.„

Foto ricordo della visita dell'equipaggio della « Franca C. » al « Seaquarium » di Miami. Gli ottantadue uomini di bordo, guidati dal loro Cappellano Don Angelone, hanno accettato con entusiasmo l'invito del « Seaquarium », famoso in tutto il mondo. Molto interessante lo spettacolo offerto dei delfini guizzanti fuori acqua per la presa volante dei pesci, spettacolo al quale ha preso parte attivamente, molto applaudito, lo stesso Don Angelone: nel ruolo di fornitore di cibo... s'intende.



A bordo della « Franca C. » è poi assai intensa l'attività ricreativa. Molte sono le manifestazioni organizzate nello spirito di creare, per l'equipaggio, una atmosfera di sano divertimento. E divertente è stata davvero la comica gara della « cuccagna a mare » (vedi foto) svoltasi nel pomeriggio del quattordici febbraio a St. Lucia. Dodici giorni dopo, a S. Juan di Puerto Rico, altro... spettacolo per la festa della pentolaccia e la pesca dei cucchiai. Segnaliamo veramente con piacere queste notizie e invitiamo anche gli altri corrispondenti naviganti a farsi vivi: il tempestivo invio di notizie e di fotografie è alla base della validità di « Notiziario C. », sorto appunto per essere il vostro giornale.

Nuove leve
Sezione Camera

In previsione dell'entrata in servizio, nei primi mesi del 1965, del nuovo transatlantico in costruzione presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico, la LINEA "C„ si preoccupa di curare fin d'ora la formazione delle nuove leve « Sezione Camera ».

Pertanto, ha deciso di avviare il maggior numero possibile di figli dei suoi marittimi, ai corsi di addestramento negli Alberghi Scuola, indetti dall'E.N.A.L.C.

I giovani interessati sono pregati di voler dare la loro adesione con cortese sollecitudine, onde sia possibile predisporre in tempo la loro partecipazione a detti corsi, ai quali potranno essere ammessi se in possesso almeno del diploma di terza media inferiore.

Le domande dovranno essere indirizzate all'Ufficio Marittimi della LINEA "C„ — Via G. D'Annunzio, 2 - piano XX - Genova — ed oltre all'indicazione di parentela con il marittimo imbarcato, dovranno essere corredate da una fotografia formato tessera, nonché dallo scrutinio finale dei voti ottenuti all'esame di licenza media inferiore.

FIORI D'ARANCIO

● Il 19 marzo 1963, nella Cattedrale di Locri, il signor Sisinio Fiato, già piccolo di camera della « Federico C. » e figlio di Francesco, fuochista sulla « Luisa Costa», si è unito in matrimonio con la signorina Caterina Sainato.

Agli sposi felici gli auguri del nostro Giornale.

NASCITE

● E' arrivata il 15 febbraio 1963 Laura Di Sabatino, figlia di Marco, dipendente della nostra Compagnia.

● Il 12 marzo è giunta Paola Irrera, figlia del parrucchiere della « Andrea C. ».

Ai genitori le nostre più vive felicitazioni; ai piccoli tanti tanti auguri.

Bice Costa De Ferrari

Il 17 marzo u. s. è deceduta in Genova, nel novantesimo anno di età, la signora Beatrice De Ferrari Ved. Costa, Madre amatissima di Giuseppe, Caterina, Angelo, Eugenio, Giovanni (Missionario nel Madagascar) e Federico (prematuramente scomparso sette anni fa).

Il NOTIZIARIO "C„ si associa al grave lutto che ha colpito la Famiglia dei nostri Armatori e porge ad essa le più cristiane condoglianze.

NOTIZIARIO «C»
Periodico aziendale bimestrale
Anno III - N. 2 - Marzo-Aprile 1963
Spedizione in abb. post., Gruppo IV
Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23/2/1961

FLAVIO MAGNARIN
Direttore responsabile
Genova, Via D'Annunzio 2 (piano XX)
Tel. 58.18.51 - Casella postale 492
Stampa: BI-ESSE Genova