

Linea "C,, - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno II - Numero 1-2 - Gennaio-Aprile 1962

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

La nuova nave

Nel numero 5 di « Notiziario C », dando l'annuncio della tragica fine della « Bianca C », concludevamo con queste parole: « Tuttavia anche le prove più dure della vita devono essere affrontate con fermezza e soprattutto con ferma fede nella Divina Provvidenza, la quale attraverso di esse, forgia un migliore futuro; come un seme, che per sviluppare una bella pianta deve distruggersi nella terra. Ci auguriamo che il sacrificio della "Bianca C" possa far sorgere un giorno una nave più bella ».

Siamo lieti di annunciare, a tutti i nostri dipendenti, che quel « giorno » è venuto. Fra la « Linea C » e i Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Trieste — come del resto ha già riportato tutta la stampa italiana — è stato perfezionato l'accordo per la costruzione di una grande e modernissima turbonave. L'unità verrà consegnata alla fine del 1964 ed entrerà in linea nei primi mesi del 1965. Mentre ci riserviamo di comunicare nel prossimo numero di « Notiziario C » tutti i particolari della nave, anticipiamo che avrà una stazza di circa 29 mila tonnellate, ed una velocità di crociera di circa 27 nodi.

Perché abbiamo scelto la via di una nuova costruzione e non quella dell'acquisto di una vecchia unità?

Rispondiamo.

Ben nota è la velocità con cui il progresso tecnico si evolve in ogni settore, particolarmente in quello dei trasporti.

I servizi aerei in pochi anni hanno ridotto solamente ad ore il tempo di viaggio per il Sud America, migliorando il confort a bordo. Perciò la nave potrà in futuro mantenere una buona posizione solamente se potrà abbinare anch'essa una ragionevole riduzione dei tempi di viaggio al miglior confort per ogni ordine di posti.

E' solo possibile ottenere ciò da una nuova nave come quella che è stata pensata e realizzata con visione ampia e generale della futura attività della Linea C.

Gli Armatori



La turbonave « Pia Costa » nel porto di New York. Sullo sfondo dei famosi grattacieli, la nostra bella unità si staglia solenne, affiancata da due rimorchiatori.

Successi a catena per i calciatori del Gruppo Sportivo "C., Sportivo "C.,

Il problema dell'impiego del «tempo libero» si è presentato, per le grandi Aziende, con sempre maggiore importanza in questi ultimi tempi. Come utilizzare il tempo libero da orari di lavoro? Quali gli svaghi preferiti dai dipendenti? Quale divertimento sano, moralmente e fisicamente? Quale lo sport più in voga?

Fra le attività più seguite troviamo il gioco del calcio; un gioco, è bene dirlo subito, ancora seguito con lo spirito dilettantistico di un tempo, quando le parole «ingaggi», «premi di partita», «trasferimenti» non erano ancora di moda. Dilettantismo vero e proprio, come è appunto quello praticato dal Gruppo Sportivo «C», fondato nel lontano 1949 e oggi all'avanguardia fra i complessi sportivi delle grandi Aziende genovesi.

La storia di questa squadra di calcio è tutta un succedersi di affermazioni, di vittorie, (anche di sconfitte d'accordo: ma sempre accettate con onore, alla insegna della più completa lealtà).

Il Gruppo, come abbiamo detto, fu fondato nel 1949; iniziò subito l'attività con una squadra di calciatori, formata da dipendenti della Ditta. Il... battesimo del fuoco fu il «Primo torneo estivo» organizzato dal Centro Sportivo Italiano denominato «Coppa Amatori». Nello stesso anno, il Gruppo Sportivo «C» — sotto la presidenza del compianto dottor Federico Costa — diede l'avvio alle gite sociali divenute ormai tradizionali; la prima gita fu a Casella e l'iniziativa si realizzò anche negli anni seguenti (ad eccezione del 1959) con una sempre più folta partecipazione degli atleti, dei dipendenti e dei familiari.

La squadra di calcio si «temporò», diciamo così, per due anni in una vasta attività ricreativa, comportandosi sempre onorevolmente. Poi, nella stagione 1954-55 il grande salto: iscritta per la prima volta al Campionato Juniores, organizzato dal C.S.I., fu la vera sorpresa della manifestazione, tanto da terminare al secondo posto nel campionato provinciale, ad un solo punto dalla prima classificata.

Nel 1956-57 ci fu, per il Gruppo Sportivo, una specie di stasi, quasi un riposo prima di cimentarsi in nuove e più difficili prove. E così dicasi per la stagione successiva che vide, alla presidenza, il signor Giovanni Costa.

Ormai la squadra — da tutti ammirata, oltre che per il gioco, anche per la correttezza — era pronta per altri traguardi. Nella stagione 1958-59, con facilità, vinse il titolo provinciale, poi quello regionale. E andò così a rappresentare la Liguria



Questo è l'«undici» al completo della squadra di calcio del Gruppo Sportivo «C»; una formazione che si è fatta e si sta facendo onore all'insegna dello sport visto sotto la forma del più puro dilettantismo.

alle finali interregionali, comportandosi in misura più che onorevole.

L'anno dopo, sempre nel campionato provinciale, si classificò seconda. Il Gruppo Sportivo «C» era ormai la squadra da battere. Nel 1960-61, fu ancora campione provinciale e regionale della categoria dilettanti, aggiudicandosi la promozione.

Il «libro d'oro» del Gruppo Sportivo «C» è giunto al termine; attualmente è impegnato nel campionato di seconda categoria dilettanti, organizzato dalla F.I.G.C. (Girone D); al termine del girone d'andata, la squa-

dra si trovava al secondo posto in classifica, ad appena un punto dalla prima. Tutto fa pertanto prevedere che l'ultima parte del campionato sarà durissima, con partite di grande impegno. Se il Gruppo Sportivo «C» vincerà il Girone, la squadra sarà ammessa alla disputa del campionato di prima categoria F.I.G.C. (Ex-Promozione).

Ma l'attività del Gruppo Sportivo «C» non è limitata al gioco del calcio. Ricordiamo anche l'organizzazione e la partecipazione a tornei boccistici, con al-

cune vittorie di rilievo conseguite in altri tornei indetti dal C.S.I.

Questo per quanto riguarda l'attività a terra. Ma tutte le nostre navi, poi, hanno una loro attività sportiva intensa e multiforme. Si è giunti alla istituzione di numerosi «Clubs» con attività che va dal foot-ball al ping pong, dal tiro al piattello allo scopone, ecc. Anche qui si agisce in quel settore del «tempo libero» che ha come finalità di offrire a tutti i dipendenti una sana e piacevole ricreazione.

Già che siamo in argomento, vorremmo rivolgere un invito a tutti i «Clubs» di bordo. Sappiamo che esercitano una attività continua e interessante, in cui lo sport, inteso serenamente, assume anche un aspetto ricreativo.

Ci rivoliamo pertanto a tutti i «Clubs» di bordo pregandoli di trasmetterci in forma sintetica (lo spazio, purtroppo, non è abbondante, e bisogna cercare di accontentare tutti) brevi resoconti delle loro gare, dei loro progetti. E naturalmente anche i nomi dei vincitori, dei campioni...

Dunque siamo intesi. «Notiziario C» vuol diventare un po' il portavoce ufficiale dell'attività sportiva a bordo. Tramite il nostro giornale ogni equipaggio sarà informato sull'attività dell'altro, originando, probabilmente, fieri propositi di emulazione, intesi logicamente sotto il segno della lealtà sportiva. E chissà che, un giorno, non si arrivi a iniziative veramente interessanti.

La... corsa alla notizia è aperta: chi giungerà primo al traguardo di «Notiziario C»?



Quante Coppe ha vinto la squadra calcistica? Tante e tutte bellissime, come si vede nella foto che pubblichiamo. Qualche ambito trofeo è rimasto addirittura fuori «quadro»...

la nave forte e coraggiosa sconfitta da un siluro

La terza pagina del grande libro della «Linea C» (abbiamo già parlato del «Ravenna» e del «Langano») porta il nome del «Federico»; una nave che, come vedremo, ha avuto una esistenza piuttosto movimentata, a tratti addirittura romanzesca.

Il «Federico» (la lettera "C", non era ancora apparsa sulle fiancate delle nostre unità) fu iscritto al numero 1730 di matricola del Compartimento Marittimo di Genova il 26 dicembre del 1931, per acquisto dall'Estero, precisamente dall'Olanda. Si chiamava «Ilos» ed era stato costruito nei cantieri «Vigesak» di Brema nel 1920. La stazza lorda era di 1465,84 tonnellate, quella netta di 864,88; era lungo metri 75,41, largo 10,30, alto 5,91. Altre caratteristiche: due ponti, due alberi, macchine a triplice espansione della stessa ditta costruttrice; tre cilindri (415, 476, 1120), HP 713 (giri 90), due caldaie, quattro forni. Una nave ottima, per quei tempi, con una velocità di dieci/undici nodi.

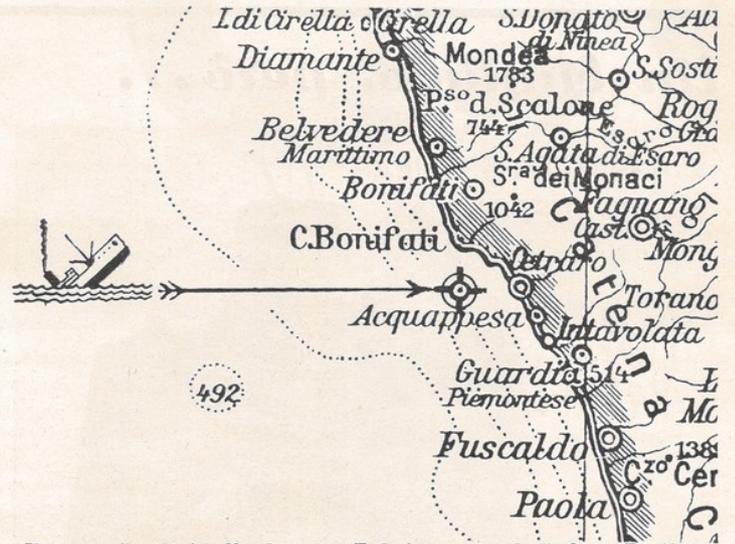
Il comandante Bartolomeo Dulbecco di Porto Maurizio si recò a prelevare la nave in Olanda e la portò a Genova, con un carico di carbone. Nella Superba il «Federico» venne sottoposto a lavori di verifica e quindi fu pronto per iniziare la sua nuova attività.

Il comando fu affidato al com. Giovanni Sardi, già noto ai nostri lettori avendone parlato a proposito del «Ravenna» e del «Langano». Cominciarono i viaggi nel Mediterraneo, con trasporto di olio e di fosfati. Una attività prettamente commerciale che, però, non durò a lungo. Destino del «Federico» fu infatti quello di svolgere, successivamente e sempre con onore, i più disparati viaggi. Venne in-

fatti noleggiato al «Lloyd Triestino» per un servizio di linea fra il Medio Oriente e Trieste. Intanto, il comando era stato ripreso dal cap. Dulbecco, mentre il comandante Sardi era tornato sul «Langano». Sotto il «Lloyd Triestino» la nave rimase per circa due anni, trasportando passeggeri, posta e merce varia; un itinerario di tutto prestigio, se si considera che includeva ben trentadue porti.

Ci fu poi, per circa un anno, un altro spostamento di servizio; sempre per conto del «Lloyd Triestino» e al comando del cap. Agen di Porto Maurizio, il «Federico» svolse regolare attività sulla linea Genova-Mar Egeo. La nave aveva veramente un «nome», era considerata una delle migliori per la sua solidità, per la sua capacità (in rapporto logicamente al tonnellaggio) e per le sue attrezzature; aveva, per esempio, bigli della portata di dodici tonnellate.

Ma ormai i traffici di cabotaggio erano terminati. Il «Federico» nel 1936 ebbe un ulteriore trasferimento: quello per la navigazione fuori degli Stretti, nel Mare del Nord Europa. Per tre anni, e cioè fino al 1939, fu noleggiato «Time Charter» alla società inglese «Golden Cross» di Bristol che lo adibì al traffico di merce varia dal Mediterraneo (Italia, Grecia, Tunisia e Algeria) al porto di Bristol. Non solo, ma dopo la discarica a Bristol, generalmente il «Federico» riprendeva il mare per trasportare carbone dai porti del Canale di Bristol (Cardiff, Barry-Dock e Swansea) al Mediterraneo (quasi sempre porti italiani). Dopo la discarica del carbone, si procedeva alla pulitura delle stive (lavaggio d'acqua dolce con manichette); quindi si caricavano le merci varie dai diversi porti medi-



Il punto in cui è affondato il «Federico», a sud di Capo Bonifati, colpito da un siluro mentre trasportava un carico di carbone.

terranei (Genova, Napoli, Livorno, Messina, Sfax, Algeri, Tunisi, Orano). Una attività imponente e senza sosta, come si vede, estesa anche ad altri settori. Per esempio, durante il periodo della esportazione dalla Grecia della uva passa in cassette, la nave veniva caricata completamente di tale frutta che trasportava, solitamente dai porti del Pireo e di Patrasso, in Inghilterra.

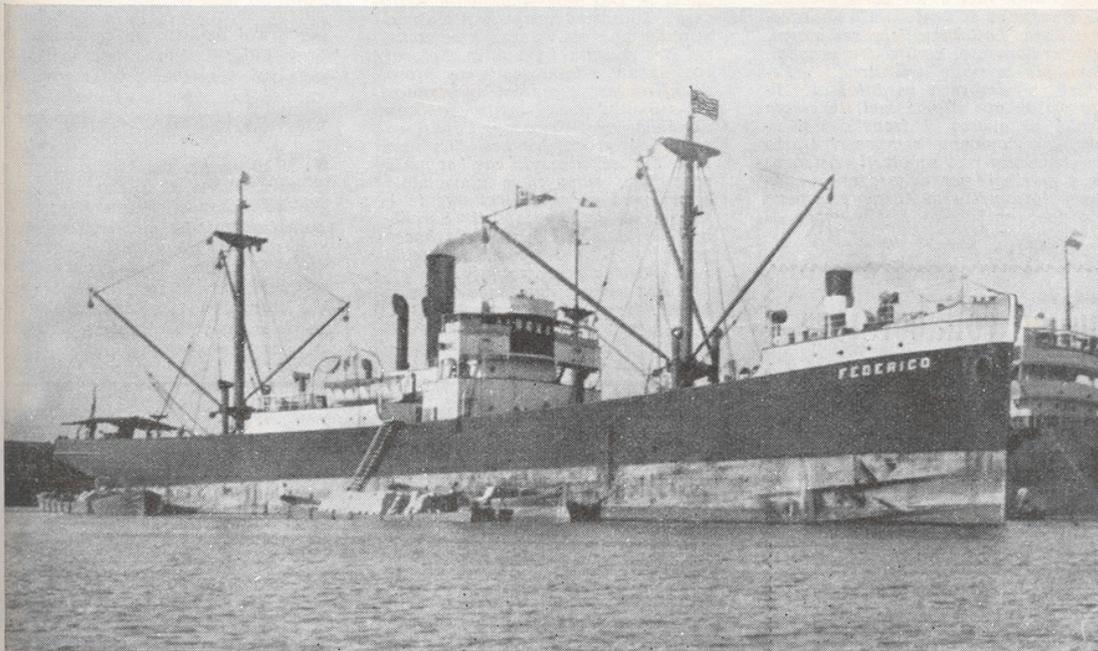
In questa «parentesi inglese», il «Federico» ebbe due «condottieri»; prima il capitano Tebaldi, poi il cap. l. c. Mario Bruzzone, ultimo comandante prima che la nave venisse, allo scoppio delle ostilità, militarizzata come tutte le unità mercantili e adibita a servizi di carattere bellico. E fu la fine, perché il «Federico» — che aveva superato tante tempeste della natura — non riuscì a superare la violenza della guerra. Il 28 luglio del 1941, infatti, stava dirigendosi verso lo stretto di Messina, con un carico di carbone, quando all'altezza di Cetraro, a sud di Capo Bonifati fu colpito da un siluro. Affondò quasi istan-

taneamente, a circa tre miglia dalla costa. E purtroppo un uomo dell'equipaggio non riuscì a salvarsi e seguì la nave nella sua tragica fine: il fuochista Mario Canali che aveva 41 anni.

Abbiamo rievocato l'ultimo periodo «civile» del «Federico» (cioè quello del servizio fra il Mediterraneo e l'Inghilterra) col cap. superiore di lungo corso Mario Bruzzone. «Quanta esperienza», ci ha detto, «ho acquistato sul «Federico», la prima nave che comandai! Quante tempeste e quanti cicloni affrontati e superati. Ricordo che la nave aveva, come tutte del resto in quei tempi, un solo strumento nautico a bordo: la bussola magnetica. Eppure superava impavida il Golfo di Gascogna, che è tutto dire, navigava nei mari inglesi coperti di nebbia e sempre a pieno carico. A bordo non c'era nemmeno la radio trasmittente, perché secondo le leggi di allora la radiotelegrafia era obbligatoria soltanto per le navi con stazza lorda superiore alle 1900 tonnellate. Per fare i telegrammi agli Armatori o alla Società noleggiatrice dovevamo, come gli antichi bastimenti a vela, poggiare verso qualche semaforo per comunicare con segnalazioni a bandiera, secondo il Codice Internazionale dei Segnali».

Il comandante Bruzzone ha rievocato per «Notiziario C» anche due episodi altamente drammatici.

Un inverno, il «Federico» partito da Bristol era diretto a Liverpool, zavorrato e con pochissima merce. All'altezza di Cardiff si incontrò un vento fortissimo che ebbe in breve la meglio sulla nave vuota. «Decisi», dice il comandante Bruzzone, «di ancorarmi nella rada stessa di Cardiff in attesa del bel tempo. Ma una notte si abbatté su di noi una vera tempesta, così che per non scarrocciare e finire sulla costa, fummo costretti, con sei lunghezze di catena per ogni ancora a restare fino all'alba con la macchina avanti adagio. E proprio all'alba, in queste condizioni, vedemmo vicino a noi, a circa 200 metri, una nave lettone di 8 mila tonnellate che stava manovrando per ancorarsi. Ma l'ancora, per colpa del vento, non tenne e la nave ci venne addosso come un bolide, battendo con violenza contro il dritto di prora, strisciando poi sul fianco destro. Tutti pensammo di colare a picco, invece tutto si limitò allo sfondamento di tutte le lamiere del dritto di prora per cir-



Il «Federico» fotografato a Candia il 17 settembre 1933. Si noti il guidone postale e la ciminiera di color nero, caratteristica del «Lloyd Triestino», Società alla quale la nave era stata in quel periodo noleggiata.

(Continua in 4.a pagina)



GIORNALE DI BORDO



Un bugliolo, però...



Quando i marittimi scherzano, o, meglio, quando allo scherzo dei marittimi partecipano anche i fotografi, allora ne consegue un risultato come questo. La foto che ci è stata inviata, recava sul retro, anonima, la seguente battuta: « Spirito... goldoniano ». Se fossimo poliziotti, inizieremmo una inchiesta per rintracciare l'autore dello scherzo, d'altronde, per gli iniziati, facilmente individuabile. Chi ha posto il bugliolo fuori posto? I « NON TECNICI » lo deplorano. E' uno scherzo che ci ha fatto veramente piacere e, altrettanto scherzosamente, saremmo quasi tentati di premiarne l'autore, magari per la foto. Ma trattandosi di un professionista non ci è possibile.

"FEDERICO": una nave coraggiosa

(continua dalla 3.a pagina)

ca due metri. Le paratie stagne del gavone di prora per fortuna avevano resistito, così che dopo una riparazione provvisoria in cemento a Cardiff, potemmo raggiungere Liverpool per i necessari lavori in bacino...

L'altro episodio accadde nel gennaio 1939, durante un viaggio, con un carico di pece, da Londra a Sète (Francia). L'equipaggio comprendeva 22 uomini, primo ufficiale era l'attuale comandante della « Maria Costa », cap. Chabvien; nostromo era il signor Conte, di Porto Maurizio, deceduto durante la guerra a bordo

dell'« Eugenio C ». « Doppiato Capo Ouessant », ricorda il cap. Bruzzone, « procedemmo verso il Golfo di Gascogna. Il tempo era bello, ma la tempesta scoppiò improvvisa. Indietro non si poteva tornare. E così dovemmo subire un vero uragano con raffiche di vento a 120 chilometri l'ora. Lottammo per sei giorni, disperatamente, contro tre uragani, uno più terribile dell'altro. Il « Federico » sembrava perduto, investito da ondate alte 16 metri. Per tre volte si guastò il frenello del timone e dovemmo sempre ripararlo assicurando con sagole il nostromo e i marinai, per evitare che venissero trascinati via. Al quarto giorno la nave era un relitto: le lance di

Marittimi e poeti

C'è a bordo delle nostre navi, tutto un fiorire di attività... editoriali. Giornalmente riceviamo pubblicazioni da parte dei nostri... colleghi naviganti. Leggiamo tutto: e, in confidenza, più di una volta siamo costretti a pensare che sono più bravi di noi. Vorremmo citare tutte le pubblicazioni, pubblicare racconti, poesie, note scherzose. Ma lo spazio è tiranno. Così, mentre invitiamo tutti a continuare nell'invio delle pubblicazioni, eccovi, in questo numero una poesia veramente superba.

Mia Liguria, ti porto in me come il mare una nave affondata.

Tornerò a camminare sulla rena delle tue rive, assorto al vento di ponente che sa di resina di pini e di salso.

Tornerò in una sera estiva a riudire il grido d'un gabbiano che lento si libra in quell'aria ferma e chiara.

S. SAGLIETTO

(da « La formaggetta », giornale di bordo dell'« Andrea C »)

Nozze a Milano Costa-Casnedi

Il 24 febbraio, a Milano, nella Chiesa di San Fedele, l'ing. Piero Costa di Giacomo si è unito in matrimonio con la gentile signorina Giuliana Casnedi. Al termine del rito, gli sposi — salutati dai moltissimi parenti ed amici — sono partiti per il tradizionale viaggio di nozze. In Florida si sono imbarcati sulla motonave « Franca C », attualmente nei Caraibi per l'annuale ciclo di crociera.

« Notiziario C » porge all'ing. Piero Costa e alla Sua gentile Signora le congratulazioni più vive, unite all'augurio di una lunga e prospera felicità.

MATRIMONI

● Teresita Beccaria e Antonio Chiappella, Mondovì, Chiesa di Santa Maria e Sant'Agostino, undici febbraio 1962.

● Maria Giannone e Paolo Nania, Pozzallo, Chiesa di S. Maria di Porto Salvo, 10 febbraio 1962.

● Eleonora Giorgi e Gian Pietro Geretto, Genova, Chiesa di San Rocco di Vernazza, undici febbraio 1962.

NASCITE

● Mentre era in navigazione sull'« Enrico C », il mozzo Antonio Formisano è stato raggiunto da una lieta e attesa notizia: la nascita, il 10 dicembre del 1961, di un bel pupetto cui è stato imposto il nome di Gaetano. Ai genitori congratulazioni; al piccolo tanti auguri.

LUTTI

● Dopo breve ed inesorabile malattia, è deceduto a Genova il 3 marzo 1962 il signor Antonio Sterza di 55 anni, ispettore della « Linea C »; funzionario di ottime qualità, di non comuni doti professionali, lascia in quanti lo conobbero un vivo rimpianto. Alla moglie, signora Alda, e ai figli Marcella e Gianni le più sentite condoglianze.

● L'undici gennaio 1962 è deceduto a New York, nel viaggio di rimpatrio, sbarcato dalla « Franca C », per grave malattia, il cameriere signor Luigi Crosara, nato a Rimini nel 1904 e residente a Genova Rivarolo. Era con la « Linea C » dal dicembre 1959; era stato imbarcato in precedenza sulla « Bianca C ».

● Il 10 agosto del 1961 è morto a Genova, all'età di 53 anni, il signor Walter Sampaoli; prestò servizio, come amanuense, dal 1950 sulle nostre motonavi: « Anna C », « Andrea C », « Giovanna C », « Franca C » e « Federico C ».

« Notiziario C » si associa al dolore delle famiglie e porge i sensi del più profondo cordoglio.

Cinquemila lire al miglior collaboratore

« Notiziario C » gradirebbe ricevere fotografie e particolari relativi alle seguenti navi, appartenenti alla « Flotta C », nel periodo pre-bellico:

« Eugenio C », « Enrico Costa », Antonietta Costa », « Beatrice C. », « Giacomo C. », « Caterina C. ».

A titolo di collaborazione, « Notiziario C » premierà con cinquemila lire la migliore foto che riceverà e che verrà, naturalmente, pubblicata. Inviateci sulle navi sopra indicate anche episodi, avventure, dati, ecc. allo scopo di poter ricostruire, con la maggiore fedeltà possibile, la storia della « Linea C » dalle origini ai nostri giorni. Grazie a tutti.

Un grazie particolare intanto al comandante Leonardo Acquarone e al capitano L. C. Sup. Mario Bruzzone i quali ci hanno fornito particolari interessanti e inediti sulla vita del « Federico ».

salvataggio non c'erano più, il timone era inservibile, in coperta era stato spazzato via tutto. E non potevamo nemmeno chiedere soccorso, perchè sprovvisti di radio trasmittente. Avevamo una grande fiducia in Dio. Poi, finalmente, tutto cessò. La nave aveva resistito, dimostrando una robustezza non comune. Era riuscita, in tutti i sei giorni, con la sua alta e sagomata prora, ad affrontare i marosi spostandosi sia a dritta che a sinistra, a seconda della loro direzione. Con il castello di prora frenava l'irruenza delle ondate, in modo che l'acqua si rovesciava sulla nave allagandola, senza però colpire direttamente la superficie dei boccaporti. Sarebbe bastato, infatti, che un solo boccaporto fosse stato sfondato per colare a picco in pochi minuti...

Il « Federico »: una nave veramente di... ferro. Ci voleva soltanto un siluro per abatterla, per obbligarla ad una resa.

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale

Anno II - N. 1-2 - Gennaio-Aprile 1962

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



Linea "C,, - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Supplemento al N. 1-2 - Gennaio-Aprile 1962

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

LA COSTRUZIONE C.R.d.A. N.º 1884

Come già abbiamo dato notizia nello scorso numero, gli Armatori COSTA, hanno recentemente firmato con i «Cantieri Riuniti dell'Adriatico» di Trieste il contratto per la costruzione di una nuova nave passeggeri. La decisione è stata presa nell'intento di estendere e perfezionare la rete delle rapide comunicazioni oceaniche fra Genova e le Americhe.

Il nuovo transatlantico — che alzerà a riva le insegne della «Linea C» — avrà altissime e superbe caratteristiche, come è sottolineato da due parametri fondamentali; e cioè la stazza lorda di 28 mila tonnellate e la velocità di 27 nodi.

La elevata potenza delle due turbine (oltre 60.000 HP), le accurate sistemazioni interne che accoglieranno con comodità e conforto oltre 1600 passeggeri, tutti alloggiati in ampie cabine munite di impianti igienici indipendenti; il rilevantissimo spazio riservato alle tre classi (dai lussuosi saloni al Teatro-cinematografo, dalle autorimesse a tre vastissime piscine); il perfetto condizionamento di aria che giungerà in ogni locale di bordo; i potenti congegni antirollio e mille e mille altri accorgimenti e strumenti... Tutto questo farà della nuova nave il transatlantico maggiormente aggiornato, al momento della consegna che è prevista per la fine del 1964.

Questo superbo transatlantico, infatti, sarà motivo di fiera fierezza tanto per l'armamento quanto per l'industria navale nazionale. Verrà assegnato al servizio con il Sud America, sulla rotta dove attualmente la consorella «Federico C» tiene la palma per velocità e per recente entrata in linea.



Una bella inquadratura di due ufficiali del transatlantico "Federico C". Sul ponte di comando, lo sguardo volto all'orizzonte, stanno effettuando il rilevamento del «punto-nave»

Caro marittimo,

questa è una lettera rivolta a te, personalmente, e ti prego di leggerla con la massima attenzione.

Tu, lavoratore del mare, hai solcato gli oceani, hai affrontato serenamente fatiche e pericoli, con profondo senso del dovere, per il bene della tua famiglia... Forse non hai mai pensato che la categoria dei marittimi è legata al progresso sociale, alla sicurezza del lavoro, allo scambio delle materie prime, all'evoluzione rapida e grandiosa del commercio mondiale.

Il benessere sociale passa per le mani dei marittimi i quali sono la pacifica forza di una nazione che lavora e progredisce: sono la speranza della gente delle «zone depresse», nonché dei popoli che si affacciano impetuosi alla ribalta della libertà e cercano, avidi, pane e lavoro.

I naviganti, oggi come nella antichità, sono i veicoli della civiltà, del progresso e della solidarietà umana. La loro vita, il loro lavoro, con i taciti e immancabili sacrifici, assurgono ad un'alta e luminosa dignità. Fare dell'uomo un numero nella massa, una semplice leva di fatica, senza comprenderlo nel suo valore trascendente, significa gettare un'ombra, commettere una ingiustizia alla sua personalità.

Bisogna però fare attenzione a un pericolo. Caro marittimo: nel turbine di una vita tutta presa fra eccezionali esigenze di lavoro, sotto il peso della materia, fra le preoccupazioni e lo sconforto per la lontananza dal focolare domestico — e spesso sotto l'irritazione degli screzi — dimentichi te stesso nella tua sublime realtà, perdi il senso e la misura della tua dignità e circoscrivi penosamente la visione di una vita che, invece, esige di essere protesa verso gli orizzonti dei valori divini ed eterni.

Purtroppo, qualche volta, dimentichi di essere uomo e cristiano. E allora? E' necessario a un certo punto scuotere le sovrastrutture materiali, sfuggire la comprensibile stanchezza ed evadere nelle serene zone dell'elevazione spirituale e nella libertà dei figli di Dio.

Interroga te stesso e vedrai che questa è una esigenza dell'anima fatta per la verità e per l'amore. Infatti anche tu hai uno spirito, bello e immortale, nel quale brilla la bellezza divina. Anche se tu non ci pensi, anzi, se dubiti, non importa: la tua anima vive e vivrà per sempre.

Fermati, allora, e ascolta le intime e carezzevoli voci della tua coscienza che ti ricordano,

con chiarezza, Dio, le eterne verità, il tuo avvenire oltre il tempo. Ascolta le dolci armonie che salgono a te dall'ordine, dalla pace, dalla rettitudine, dalla bontà della vita, Sarai più sereno, più felice, più forte.

Ed ecco la propizia occasione. Nella luce dei santi pensieri ritornano le Feste pasquali che ti ricordano il Mistero della Passione e Morte di Gesù e della Sua gloriosa Resurrezione per la salvezza delle anime nostre. Gesù è via, verità, vita. In questa serena circostanza, Egli — il nostro amabilissimo Redentore — ti invita a Sé, a rinnovare e a ritempere le tue energie spirituali alle divine sorgenti della Sua Grazia.

Gesù ti invita a fare la S. Pasqua: a confessarti e a comunicarti. E', questo, un preciso dovere di fede e di amore: trascurarlo, significa venir meno alla coerenza leale e sincera dell'impegno con Cristo; significa privare l'anima, fatta per la vita eterna, di perdono, di pace e di grazia.

Caro marittimo, Gesù ti attende perché, dopo esserti purificato nel Sacramento della Sua Misericordia, lo riceva con umile e riconoscente devozione nell'adorabile Sacramento del Suo Amore. Così fanno le persone a te care, i tuoi bambini che ti attendono al focolare domestico; e così farai anche tu, in perfetta unione di cuori, perché la benedizione di Dio sia sempre su di te e sulla tua famiglia.

Sono certo che non mancherai al Sacro precetto pasquale. Gesù ti, invita, ti attende, ti desidera. Ascolta la Sua parola: «Venite a me, voi tutti che siete stanchi, ed io vi ristorerò». Non mancare, pertanto, all'appello divino. E' l'amore infinito ed eterno che chiama i redenti del suo sangue alla più alta e completa corrispondenza. Gesù ti benedice sempre, come di cuore te lo augura il tuo

P. Gaetano Franceschetti

Cappellano dell'Apostolato del Mare di Genova

Attività sportiva sulla «Federico C»



L'attività sportiva fra l'equipaggio prosegue intensa su tutte le nostre navi. Abbiamo notizia di tornei di ping-pong, di gare allo scoppo, di tornei scacchistici, ecc. Dalla «Federico C», intanto, ci è giunta la foto che pubblichiamo e che mostra un momento della premiazione dei vincitori e degli altri classificati nei tornei di dama, scoppo e ping-pong. Le tre gare, organizzate dallo «Sporting Club» di bordo hanno avuto grande successo e sono servite per gettare le basi di una sempre maggiore attività. Alla premiazione erano presenti il Comandante, il Cappellano Mons. Tavano, altri ufficiali, nonché, naturalmente, vincitori e... vinti. Un membro dell'equipaggio ha pronunciato un breve discorso ringraziando tutti coloro che avevano contribuito alla riuscita della manifestazione. Generosamente ha anche cercato di... lenire il dolore dei perdenti, dicendo che «saper perdere è buon senso sportivo», che «nello sport si è avversari soltanto nel momento in cui si scende in lizza»...

In una delle tante sere in porto... nei Caraibi, quando gli scalandroni vomitano folate di bizzarre toilette e di smoking eleganti, Lui era solo... solo con se stesso e col mare, questo mare salato, inquieto ed amaro. Si era isolato in quella parte del molo, dove è meno intenso il rumore del mondo e dove tenue giunge la poca luce riflessa dei lampioni. Non c'era luna nel cielo stellato, non v'era pace nel cuore ricolmo di pianto. Passeggiavo sul molo, lo vidi seduto su una bitta, chino sull'acqua con la testa tra le mani nodose ed informi. Mi avvicinai. Non appena si accorse di me, si scosse, gettò qualcosa in mare, si passò la manica sul viso e si ricompose. Si alzò e, passandomi accanto, potei vedere i suoi occhi piccoli e lucenti incastonati come due perle in una faccia dura e bruciata dal sole: erano occhi ancora rossi di pianto. Lo vidi allontanarsi con la sua andatura goffa e dondolante, finché il suono dei suoi passi sulla banchina si spense. Rimasi solo con un odore di salmastro e di bitume, fra uno scricchiolar di barche e di corde sull'eterno andirivieni dell'onda.

Fu allora che vidi galleggiare vicino alle rive qualcosa che sembrava una barchetta di carta, ma che era invece una lettera tricolore per via aerea. Doveva avergli scritto molto, ed era quella, forse, la ragione del suo pianto... Quante volte, dopo un lavoro duro e pesante, nella cupa angoscia di contrastati sentimenti, nei tristi abbandoni del cuore, si pensa a chi ci consoli, a chi è lontano da noi, a coloro che sentiamo di amare, ed invece... si resta soli, soli con noi ed il vuoto, e tutto si esaurisce nel nulla. Ma il cuore, il cuore del marinaio che, come il mare conosce la serena bonaccia e le più grandi bufere, sa che tutto passerà, che il sole tornerà a splendere ancora su questa vita errabonda, che il vento soffierà di nuovo sulle vele spente, che il sereno che si profila sull'orizzonte è segno duraturo di pace e di amore.

Se è vero che quando piange un marinaio cade una stella, una stella è caduta quella sera, un astro lucente per lui, un insegnamento per noi che non sappiamo soffrire... in silenzio.

Lo rividi più tardi sulla prora, col viso spruzzato di pittura e l'occhio sereno. Pitturava sotto la sferza del sole: il sorriso era tornato sul suo volto bronzeo, respirava felice l'aria del suo mare a volte cattivo... ed ora così dolce e buono. Nella pienezza della luce il suo corpo tozzo e ruvido acquistava forza; la sua muscolatura potente, sullo sfondo bianco della paratia, dava un senso di sicurezza; le sue mani callose stringevano il pennello come un'arma.

Ero felice di vederlo così burbero e fiero, ultimo esemplare di quella razza di lupi di mare... dei cento barili di rum, che proprio in queste acque ha visto i suoi figli migliori.

Pitturava sulla prora e cantava... e forse io solo so ancora che pianse.

Mauritius

(da «Palo a prua», giornalino per l'equipaggio della «Franca C»)

dell' « Eugenio C »

Il piroscafo «Eugenio C» fu iscritto nel libro matricola del Compartimento Marittimo di Genova il 9 luglio 1934, col numero 1960, per acquisto dall'estero. Costruito nel 1928 a Burtinsland (Inghilterra) si chiamava in precedenza «Cedrus». Aveva una stazza lorda di 4077,91 tonnellate; la portata lorda era di 8.000 tonnellate. Era dotato di macchine a triplice espansione, tre cilindri (diametro m/m 635-1041-1727), tre caldaie con nove forni; lunghezza m. 116,67; larghezza m. 15,67.

Primo comandante della nave fu il capitano Eugenio Agen, il quale si recò in Inghilterra (Fallmouth)

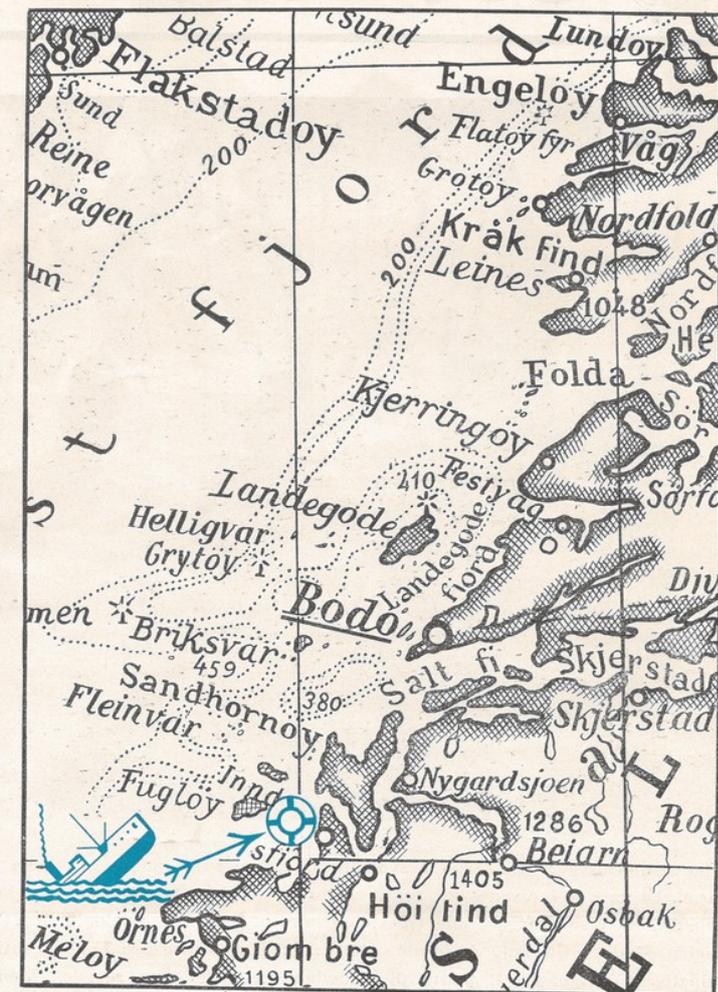
**Il Cap. Cattarini
rievoca la tragi-
ca alba del 26
aprile 1944**

a prelevarla; i primi tre viaggi furono dal Nord Europa (Hool e Belfast) a Rosario di Santa Fé, ove si caricava a metà di grano e si completava poi il carico a Buenos Aires. Il comando passò poi a capitano Stefano Tossino e Casavecchia. In quel periodo si svolse un episodio venato di una punta di umorismo; un episodio che il signor Agostino Pastorino, attuale nostromo della «Anna C», non dimenticherà mai. La nave aveva lasciato il porto di Buenos Aires quando ci si accorse di un clandestino a bordo; si decise di sbarcarlo sulle coste uruguayane e così, giunti nella posizione fissata, vennero fermate le macchine. Poi si ammainò una lancia sulla quale presero posto, oltre il clandestino, il primo ufficiale Giuggia e due marinai (Vinci e Riso). Accadde però che la lancia, prima di tocca-

re terra, si capovoltò... Nuotando, i quattro riuscirono a porsi in salvo, ma mentre il clandestino fu lasciato in libertà, l'ufficiale e i due marinai si... trovarono praticamente in trappola. Infatti, furono presi in consegna dalla polizia a cavallo subito sopraggiunta e portati via. La nave dovette così proseguire il viaggio con tre uomini in meno. I tre logicamente furono poi rimpatriati e raggiunsero l'«Eugenio C» in Inghilterra.

Si arrivò così al 25 settembre 1939, giorno in cui il comando fu assunto dal cap. Eugenio Cattarini, il quale si trovava già sull'«Eugenio C» in qualità di primo ufficiale. Ed è proprio al comandante Cattarini — che ora trascorre il meritato riposo nella sua Trieste — che dobbiamo la possibilità di aver ricostruito gli ultimi movimentati anni di vita della nave. «Fin dal primo acquisto», ci ha detto, «la nave era impiegata con carichi di massa dal Regno Unito all'Italia; in seguito, noleggiata a tempo dalla Società «Italia», fu posta sulla linea commerciale per il Sud America e Amazonia; l'«Eugenio C» prima di tornare in Italia si spingeva anche nel porto di Manaus che era ancora accessibile. Poi, quasi alla vigilia dello scoppio della seconda guerra mondiale, la nave fu impiegata per il trasporto di carichi di massa dall'Inghilterra per conto del «Monopolio Carboni Italiani».

L'«Eugenio C» era proprio adibito a questa rotta quando, in zavorra, arrivò a Cardiff: mancavano appena due giorni dall'inizio delle ostilità. Già gli avvenimenti erano precipitati, la minaccia era forte e incombente. A Cardiff, il cap. Cattarini non trovò più né gli Uffici del Consolato, né quelli del «Monocarbo». Che cosa si poteva fare? «Onde evitare che la nave cadesse buona preda degli inglesi», dice il cap. Cattarini, rievocando quei drammatici momenti, «quale comandante mi misi in contatto telefonico con l'allora Ambasciatore Bastianini a Londra al-



La cartina indica il punto in cui venne affondata l'«Eugenio C» nel mare di Norvegia.

lo scopo di ottenere, ufficialmente e di diritto, il «Dock-pass» necessario per uscire dal bacino. Tale permesso mi era stato infatti negato dalle autorità portuali di Cardiff...».

L'«Eugenio C» così poté ripartire con soli tre giorni di fuoco:

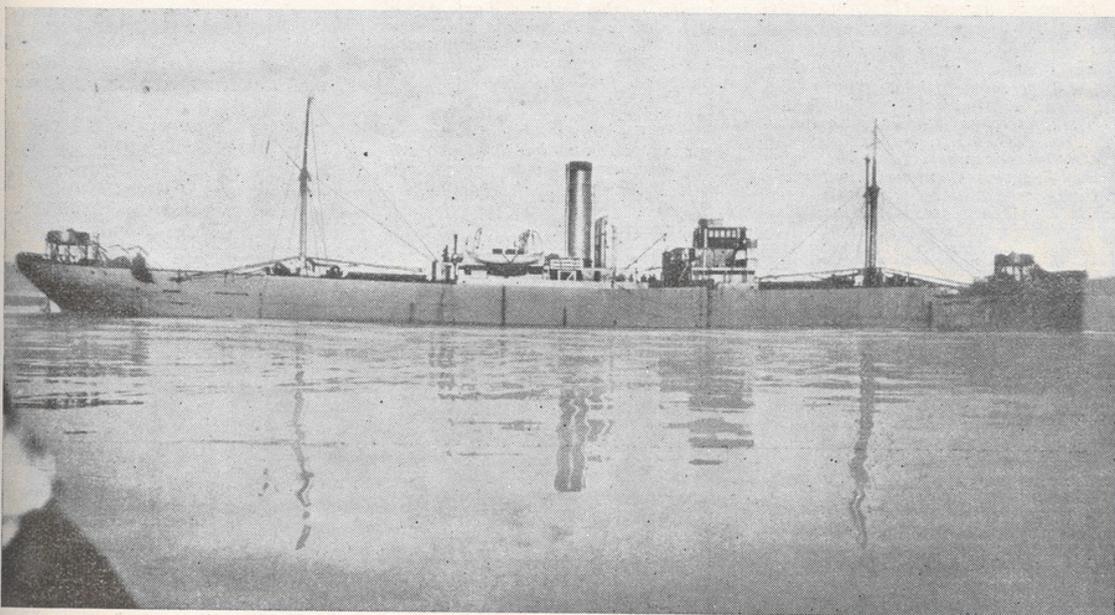
raggiunse il porto neutrale di La Coruna con soltanto sei tonnellate di combustibile.

Ormai la guerra divampava. L'«Eugenio C», intanto, era stato trasferito nel vicino porto di El Ferrol, rimanendovi inoperoso per parecchi mesi. A causa delle pressioni esercitate dalle autorità tedesche la nave dovette essere noleggiata a loro, le cui truppe, nel frattempo, avevano invaso tutta la Francia.

«Dall'agosto 1941 al giugno 1942», dice ancora il cap. Cattarini, «la nave, al servizio dei tedeschi, trasportò, in zona di guerra, minerale di ferro dalla costa settentrionale della Spagna ai porti di Nantes e di Bordeaux, navigando il più strettamente possibile sotto costa. Ma questo genere di lavoro non durò a lungo. Le autorità militari decisero infatti che la nave, per necessità di tonnellaggio nel Nord Europa, doveva essere trasferita a operare fra le coste settentrionali della Germania e vari porti della Norvegia meridionale e settentrionale...».

Così, l'«Eugenio C» dovette forzare la Manica, protetto e scortato da ben diciotto MAS e da sei vedette germaniche fra i porti di Boulogne-sur-Mer e Dunkerque. Illuminata da razzi (in parte neutralizzati da una densa cortina fumogena), la nave subì tre attacchi di siluranti rapidi, tre attacchi di bombardieri veloci, nonché un continuo bombardamento, dalla costa inglese, con cannoni a lunga gittata.

«I primi diciotto mesi di traffico al Nord», racconta il cap. Cat-

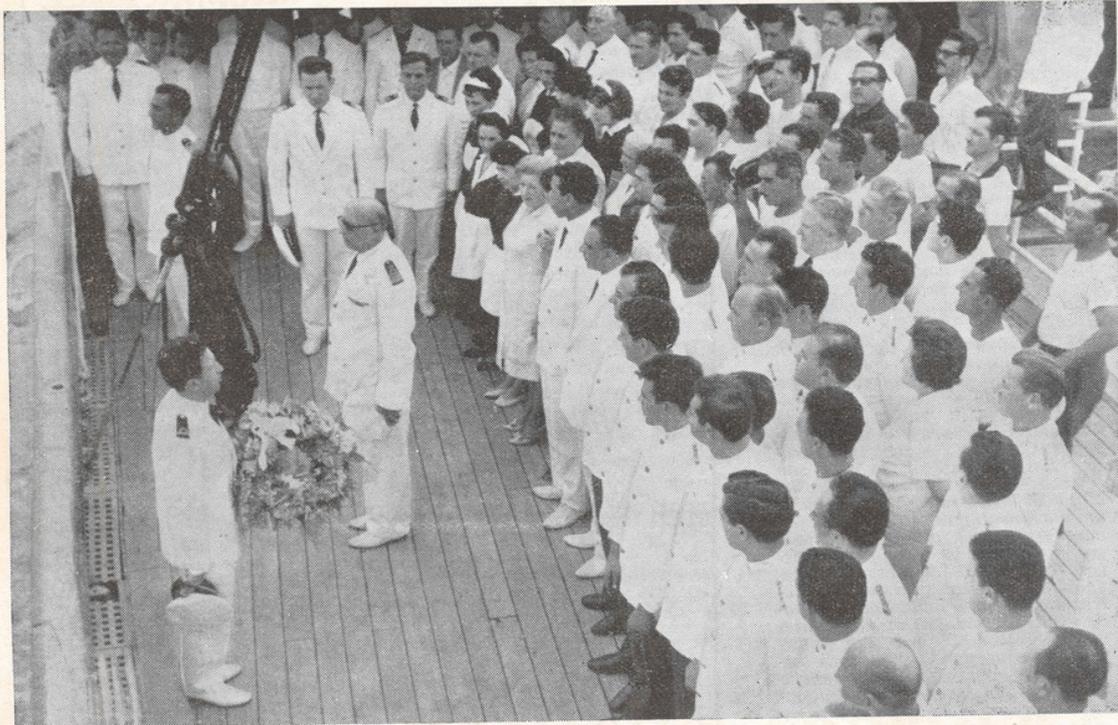


Una rara fotografia dell'«Eugenio C», eseguita clandestinamente durante la guerra dal caporale della contraerea, mentre la nave era in sosta nell'avamposto di Bilbao, in attesa di proseguire per Bordeaux.

(continua in 4.a pagina)



GIORNALE DI BORDO



Una significativa cerimonia si è svolta il 21 marzo sulla motonave "Anna C", in navigazione da Grenada a Curaçao. La nave si è portata sul punto esatto in cui giace la "Bianca C": l'equipaggio al completo, schierato in coperta, ha reso omaggio alle tre vittime del dovere. La cerimonia di «Onore al merito» è così sintetizzata a pagina 57 del «Giornale di bordo» dell'«Anna C»: «Alle ore 13,15, pronti in macchina, si salpa. Alle ore 13,25 salpato, si dirige per il punto di affondamento della nave sociale "Bianca C", dove si fermano le macchine, si lancia una corona di fiori e si saluta con tre fischi e la bandiera...».

L'«EUGENIO C., E LA SUA AVVENTURA

(continua dalla 3.a pagina)

tarini, «furono impiegati nel trasporto di carbone dai porti del Baltico alla Norvegia meridionale. Poi, per necessità militari, dovemmo prolungare i viaggi fino oltre il Capo Nord, per raggiungere il fronte artico nella Finlandia settentrionale. Ricordo che per raggiungere il porto di Petsamo subimmo varie volte gli attacchi dei russi: Mas, apparecchi da bombardamento, nonché i cannoneggiamenti dalla Penisola dei Pescatori. Un po' come era successo durante il forzamento della Manica. Nel viaggio di andata il nostro carico consisteva soltanto in materiale militare destinato alle truppe (esercito, marina e aviazione) impegnate sul Fronte artico; il ritorno era occupato dal carico di minerale di ferro a Narvik per Emden, attraverso il Canale di Kiel».

La fine dell'«Eugenio C» avvenne il 26 aprile 1944, durante un viaggio da Narvik a Kiel. La nave aveva appena lasciato il primo porto (era insieme ad altre quattro unità) quando fu colpita in pieno da una bomba sganciata da un aereo inglese: l'affondamento fu quasi istantaneo (come, del resto per altre tre unità del convoglio).

A nulla era servita la precauzione di navigare il più possibile dentro i fiordi norvegesi.

Purtroppo con l'«Eugenio C» morirono 32 persone (15 erano tedeschi, del personale della contraerea di bordo). Questi i nomi degli italiani: primo ufficiale Silvio Giribaldi; secondo ufficiale Giulio Conte; secondo macchinista Emilio Berisso; nostromo Vincenzo Saglietto, padre del 2° Uff. Silvio Saglietto, attualmente in servizio a bordo della «Federico C»; cuoco Salvatore Barca, padre del Sig. Nunzio, nostro impiegato presso l'Ufficio Passeggeri di Genova; capor. Luigi Falaga; carp. Duilio Doero; marinai: Giuseppe De Luca, Carlo Navone, Umberto Oneto; fuochisti: Ostilio Molinari, Nicola Stagnaro, Orazio Orsino, Adriano Carezzano; carb. Bartolomeo Olcese; cameriere Leonardo Mistrali; garzone Ennio Tassara. I superstiti, salvatisi a nuoto, furono tredici: otto italiani e cinque tedeschi. Gli italiani: R.T. Aurelio Mudu, attualmente Ufficiale Marconista a bordo della T/N «Pia Costa»; ingr. Lazzaro Parodi; fuoch. Luigi Vitali e Domenico Bozzo; mar. Virgilio Canepa; carb. Andrea Grasso; comandante cap. Eugenio Cattarini; carb. Letterio Rando. Gli ultimi due rimasero feriti e furono raccolti, insieme agli altri sei, a nuoto dalla vedetta di scorta e riportati a Bodö, dove rimasero per qualche tempo nell'ospedale da campo; poi, via Oslo - Amburgo - Brennero, raggiunsero l'Italia, ad eccezione del cap. Cattarini

che, per le ferite riportate, rimpatriò dopo sei mesi.

Questa la storia della «Eugenio C» che giace a 67° 06' Nord e 13° 57' Est, in profondità 200 metri, a circa undici miglia in linea d'aria a S.W. dal piccolo villaggio di Bodö. Una nave che tutti ricordano con nostalgia e con ammirazione; il signor Agostino Pastorino possiede, dell'«Eugenio C», un quadro comprato ad Anversa da un pittore dilettante che l'aveva dipinto sullo banchina del porto stesso. Pastorino ricorda anche altri movimentati episodi, così come il cap. Eugenio Cattarini ricorda che la nave aveva le stesse iniziali del suo nome e cognome: «Era mia omonima anche nelle iniziali. E per quanto ad essa siano legati molti giorni tristi, non la potrò mai dimenticare...».

DUE MINUTI DI BUON SANGUE

Il nostromo al nuovo imbarcato: «Domani mattina ti voglio vedere alle cinque in coperta, capito?». «Sior sì, sior nostromo». L'indomani mattina il nostromo è su tutte le furie: «Che cosa fai in quella coperta?». «Esegui i suoi ordini, sior nostromo...».

L'infermiere e l'ammalato. L'ammalato: «Mi sento male, oggi. Ho paura di aver fatto una indigestione di fichi...». L'infermiere: «Fichi bianchi, immagino...». L'ammalato: «Ma come fai a saperlo...?». L'infermiere: «Eh... sei così pallido!».

Il lavandaio alla stira-trice: «Ma che cosa hai fatto? Io ti ho dato la bottiglia per sturlarla, non per sturlarla...».

Un cameriere si presenta al gardmanger: «Per favore, potrebbe darmi del salame?». Risposta: «Mi dispiace, l'abbiamo finito. Se vuoi, possiamo darti soltanto del... cretino...».

(dai giornalini di bordo)

NASCITE

● Maurizio è giunto ad allietare la casa di Giulio e Mirella Conterno. (Caracas, 21 febbraio 1962).

● Un bel maschietto — cui è stato imposto il nome di Pietro — è giunto ad allietare, il 14 marzo, la casa del Com.te Oliviero Cherubini (del nostro Ufficio Marittimo) e della signora Anna Maria.

● Fiocco azzurro in casa del Cap. L.C. Massimo Percivale e della signora Maria Teresa: è nato il 2 aprile Fabio, un vispo pupetto che è la felicità dei genitori.

Ai genitori congratulazioni; ai piccoli tanti auguri.

MATRIMONI

● Il Cap. L.C. Filippo Benzi, primo Ufficiale della «Federico C», con la gentile signorina Clelia Gavino (Genova, Chiesa di San Martino, 23 aprile 1962).

● Il Cap. Rinaldo Durante, nostro Allievo Ufficiale di coperta, con la signorina Maddalena Verda (Bestagno, Parrocchia di San Michele, 14 aprile 1962).

Agli sposi le più vive felicitazioni di «Notiziario C».

NOTIZIARIO «C»
Periodico aziendale bimestrale
Anno II - Suppl. n. 1-2 - Gennaio-Aprile 1962
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