



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

Anno III - Numero 4 - Luglio - Agosto 1963

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

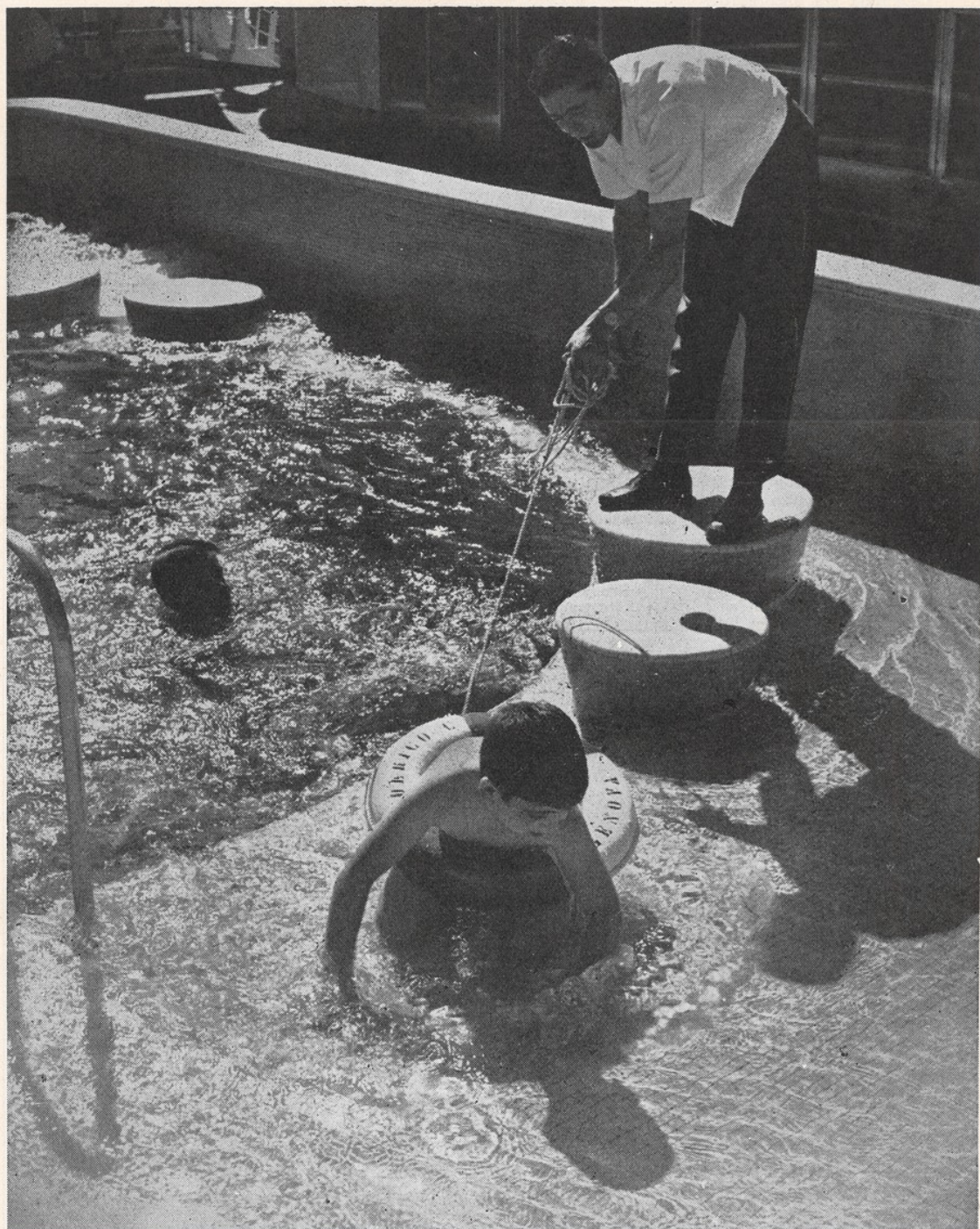
Discorso ai giovani

Due parole ai giovani, a coloro che si affacciano alla vita attiva ed entrano a far parte della società.

« Il problema dei giovani — è stato scritto — è un problema di avvenire. Nove giovani su dieci si affacciano alla vita del lavoro senza un piano definito, senza un purché minimo programma, privi di un necessario senso di orientamento. Pochi, inoltre, hanno una valutazione preventiva delle proprie forze: alcuni si avviano con vaghe speranze per strade che poi dovranno abbandonare, altri rinunciano a priori alla possibilità di future conquiste, spaventati dalle difficoltà. Che un giovane voglia seguire le tradizioni della propria famiglia e la via già tracciata dal padre, o che voglia avviarsi per una strada del tutto diversa, poco importa: l'importante è che abbia idee chiare fin dal principio e coscienza di sé... ».

Certo, i giovani debbono affacciarsi alla vita del lavoro con modestia, riflessione e con uno scopo. Ma queste tre condizioni non sono sufficienti; oggi, più che mai, occorre la specializzazione.

Queste brevi parole ai giovani, in definitiva, sono, dirette anche ai genitori; oggi — siamo alla vigilia della riapertura delle scuole — molti di voi sono chiamati a decidere il destino dei figli. Quale via prendere? Tutte le vie sono buone, è necessario soltanto che ai figli



Ore 9: lezione di nuoto

(Continua in 2.a pagina)

I lettori
collaborano

“PASTICCERIA CUORE,,

Era il tempo in cui i segni della recente guerra lasciavano allibiti tutti coloro che, per un motivo o per un altro, riuscivano a vedere il nostro Paese.

Verso la metà dell'aprile 1945, le rondini come sempre erano tornate festanti a svolazzare sulle rovine e ad espandere in tutti i sensi, con i loro cigolii, note di allegria e festività.

La strada era ancora rovinata dalla potenza dei cingoli dei carri armati: gli alberi di pesco erano per metà sradicati, ma con molti fiori. I fiori erano infiniti, anche nelle fosse aperte dalle bombe: suoni di campane, e stormi di usignoli, allodole e pettirossi, mancava solo sincerità con noi stessi, ma vi era il pensiero a coloro che il domani (la Pasqua) non sarebbero stati a festeggiarla con noi. Rimaneva così nei nostri cuori, propensi a fare di quel giorno un trampolino di lancio per dimenticare le bruttezze, una nota piena di tristezza. Mi trovavo appunto alla vigilia della Pasqua di quell'anno a Ruta, frazione di Camogli.

Questo quartiere molto bello tra mare e montagne dove si gode aria pura, e dove il paesaggio è stupendo, rimase molto colpito dal conflitto: infatti la guerra aveva lasciato solo fame e miseria.

Ai piedi di una scalinata tutta buche stava seduto un bellissimo bambino: capelli corti e neri, occhi tristi ed abiti

laceri con qualche pezza. Le scarpe non le aveva mai portate, lo si poteva notare dai suoi piedi ormai adatti alle pietre, e collaudati su ogni qualità di strade!

Il ragazzo colpiva tutti e lo si ammirava per la sua precisione nel compiere il suo lavoro con celerità e serietà nella pasticceria Gamberi.

Aveva perduto ogni parente, con la guerra, e viveva in casa di gente che certo voleva che si guadagnasse il pane quotidiano. Avevo allora il grado di tenente e facevo spola con la mia jeep da Rapallo a Genova per cercare di mettere in efficienza l'Aurelia veramente in precarie condizioni. Ebbi così un giorno l'occasione di conoscere Nino e di non dimenticarlo mai più.

Le sue mani stringevano teneramente una rondine ferita e spaurita, il suo sguardo di ragazzo intelligente e sveglio mi colpì. Non ci volle molto per capire che soffriva, che anch'egli era come quell'uccello ferito, con una ferita aperta e senza la possibilità di rimarginarsi.

La gente usciva dalla pasticceria con uova di Pasqua e dolci: i bambini erano felici ed avevano tra le braccia i loro pacchi multicolori.

Nino mi guardò un po' con indifferenza e diffidenza e, previa mia richiesta di voler conversare, rispose: «Lei è americano o inglese: io non parlo con persone che mi hanno portato via la mamma». Ero sì un soldato ma anche

un uomo, e quelle parole mi lasciarono perplesso. Senza badare a cosa facessi decisi di entrare nella pasticceria ed offrii a Nino tramite il padrone un uovo di Pasqua. Non dissi nulla al ragazzo quando uscii, ma gli sorrisi... Rimase con impressionante impassibilità. Tornai alla base molto melanconico e mi promisi di far sorridere prima o dopo il ragazzo. Tornai a Ruta molte altre volte e trovai sempre il ragazzo più seccato di vedermi, il che mi rendeva tremendamente triste.

Voleva bene agli animali, era molto di cuore, tanto che diede il suo uovo un po' a tutti, ma era convinto che io proprio, io solo fossi stato la causa della sua infelicità, io solo fossi stato colui che aveva strappato a lui il più grande affetto.

Prima di partire definitivamente per Filadelfia, mia città natale, andai ancora da Nino, gli parlai molto, lo convinsi a farmi dare il suo indirizzo e a farmi promettere che mi avrebbe scritto. Riuscii anche a fargli capire che gli volevo bene, che intendeva essere suo amico e che avrei voluto portarlo volentieri con me per sempre.

Ricordo molto bene che mi scrisse molte volte, e man mano che cresceva continuava a scusarsi per i suoi brutti modi nei miei riguardi. Mi chiamava papà ed io ero fiero di quel nome... Sei anni dopo ebbi una grande delusione. Nino si era allontanato da me, non aveva più bisogno di me. Passarono ancora tre anni finché decisi di raggiungere l'Italia. Volevo rivedere i posti dove avevo combattuto, ma soprattutto per sapere di Nino...

Giunsi a Ruta una sera che non mi piace ricordare: era di aprile (1956). Trovai tutto cambiato, tutto nuovo, la scalinata era di marmo e la pasticceria aveva un altro nome: «Pasticceria Cuore». Tutto questo era scritto sotto una bellissima rondine che ora si accendeva ora si spegneva come se volesse spiccare il volo.

Chiesi di Nino al proprietario... Nino non era più su questa terra. Iddio lo chiamò vicino alla mamma sua. Una croce di legno indicava la sua sepoltura con poche semplici parole: «Il popolo di Ruta ti ricorderà sempre... con le tue rondini».

Con le lacrime agli occhi lasciai il cimitero dirigendomi verso Portofino... Mia moglie per distogliermi dal pensiero continuò a dirmi: «Quando nascerà il prossimo bambino gli parleremo molto di quel buon ragazzo, gli racconteremo la sua storia e lo educeremo buono e da cuore aperto come lui che ora è tra gli angeli». Cercai di sorridere e

farla contenta: mentre le rondini ricamavano il cielo a merletti, Pasqua si avvicinava...». Sì, il nostro bambino lo faremo buono e lo chiameremo Nino.

Una lieve brezza mi accarezzava il viso...

La «Pasticceria Cuore» esiste ancora per ricordare il ragazzo. Nel cimitero è rimasta una croce, sulla tomba non mancano fiori; la sua figura, la sua bontà sono indelebili nel cuore di quanti lo hanno conosciuto.

(Da «Pala a prua», giornale di bordo della FRANCA C.).

Discorso ai giovani

(Segue dalla 1.a pagina)

vengano insegnati alcuni elementari criteri: quello della onestà, della serietà professionale, della preparazione, della comprensione, del rispetto verso il prossimo, della lealtà, del senso della responsabilità.

Nessun preconcetto esiste oggi nella società nei confronti dei giovani. I giovani hanno davanti strade aperte soltanto che sappiano percorrerle con una effettiva preparazione e con quei requisiti morali che sono alla base di un vivere in comune. Chi lavora è pronto a ricevere l'elogio, ma deve essere disposto anche, responsabilmente, ad affrontare eventuali avvenimenti negativi. I giovani, che sono per natura generosi, comprendono benissimo tutto questo. Affacciandosi alla vita del lavoro, è bene facciano un breve esame di ciò che la società richiede e può dare loro. «Un giovane dotato di giuste ambizioni — è stato ancora scritto — di sano orgoglio e di notevole amor proprio, ha molte probabilità di riuscire nella vita. Se impallidisce per un rimprovero o arrossisce per un elogio, saprà anche che le mortificazioni e gli stimoli dovranno sempre costituire per lui preziose lezioni per migliorare se stesso e non ricadere negli errori».

Per eventuali informazioni e consigli, i nostri marittimi possono rivolgersi al «Servizio sociale gente del mare», Ufficio Stazione Marittima - Genova. Gli uffici sono aperti tutti i giorni, dalle 8,30 alle 12 e dalle 14,30 alle 19, tranne il sabato pomeriggio, tel. 68.75.35.

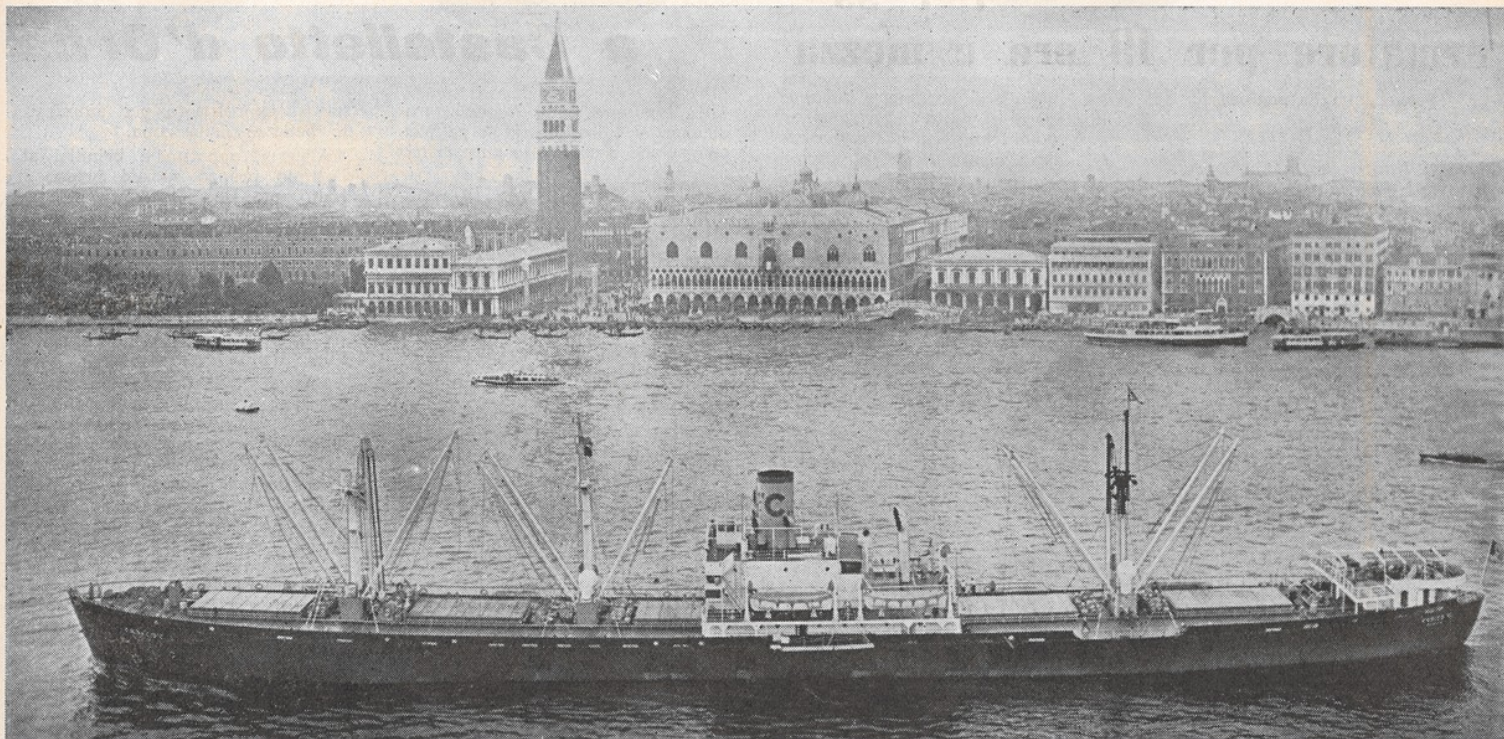


Il 22 giugno, allo stadio «Morteo» di Pegli si è svolto un combattivo incontro fra le squadre calcistiche dell'equipaggio della turbonave «Maria Costa» e gli ammogliati della LINEA C. Questi ultimi — che avevano in precedenza battuto gli scapoli per 2 a 0 — sono stati... sfidati dall'equipaggio della «Maria Costa. L'incontro — che si è svolto alla presenza di un pubblico non numeroso... ma tecnico — ha visto gli ammogliati ancora vittoriosi per tre a zero (due reti di Giovanni Costa e una di Parodi su rigore. A quando un'altra sfida? Nella foto: le due squadre prima della partita.

Dodicesima puntata della
storia della Linea "C"

ENRICO C.:

impostato e varato in soli venti giorni



L'« Enrico C. » in una superba inquadratura sullo sfondo di Piazza San Marco a Venezia.

La breve storia della LINEA «C» — giunta con questo numero alla sua dodicesima puntata — è ormai diario; si è lasciata alle spalle un periodo avventuroso, a volte pionieristico, spesso difficile. Oggi cominciamo a raccontare fatti dei giorni nostri. Fatti recenti che — come vedremo più avanti — hanno il sapore della novità assoluta. Stiamo parlando dell'ENRICO C., la nave americana di tipo « Liberty » che fa parte della nostra Compagnia da oltre 17 anni.

La nave venne impostata nei Cantieri navali Permanents Metals di Richmond (California) il 19 novembre 1943. In quel momento, gli Stati Uniti erano impegnati a sfornare le « Liberty » a ritmo impres-

sionante, per stato di necessità; larghissimo uso veniva quindi fatto del materiale pre-fabbricato. E anche nel caso della nostra nave tutto fu concluso a tempo record: il varo avvenne tre settimane dopo, esattamente l'otto dicembre. Il nome: « Frank H. Evers ». Le caratteristiche principali: lunghezza metri 134,57; larghezza metri 17,38; altezza 10,62; stazza lorda tonnellate 7159; stazza netta tonnellate 4340,72. Apparato motore: costruito a Sunnyside (California), a triplice espansione, tre cilindri, HP nominali 483, indicati alle prove 2500.

Consegnata alla Marina Militare degli Stati Uniti il 16 dicembre 1943 la nave fu — a guerra ultimata — comprata dalla nostra Compagnia

e assunse il nome di ENRICO C.; la data di acquisto è del tredici febbraio 1947.

Al capitano di lungo corso Eugenio Cattarini toccò l'onore del primo comando; prese infatti in consegna la nave nel porto di Norfolk e la condusse in Italia.

Da quel giorno numerosi capitani si sono succeduti al comando della nave nei suoi continui viaggi da un Continente all'altro; li elenchiamo in ordine di tempo: Eugenio Cattarini, Marino Chalvien, Eugenio Cattarini, Ambrogio Arienti, Federico Pieroni, Simeone Lucchetta, Federico Pieroni, Simeone Lucchetta, Mario Schiappacasse, Marino Chalvien, Eugenio Cattarini, Leonardo Acquarone, Marino Chalvien, Leonardo Acquarone, Francesco Poggi, Mario Schiappacasse, Mario Simicich (attuale comandante).

L'attività dell'ENRICO C. si può

ben dire non abbia avuto soluzione di continuità. Quante migliaia di tonnellate di merce ha finora trasportato? Il « giornale di bordo » dice che la nave nei periodi fra il 4 febbraio 1947 e il 19 febbraio del 1960 e dal 25 giugno 1960 al 10 settembre del 1960 ha trasportato merce varia fra l'Italia e gli Stati Uniti, merce varia e carbone dagli Stati Uniti all'Italia e minerale fra l'Italia, la Monrovia e gli Stati Uniti. Nei periodi 19-2-1960 e 25-6-1960 e 19-9-1960 - 19-11-1960 ha trasportato merce varia e granaglia fra l'Italia e il Sud America. Dal 19 novembre 1960 al 9 febbraio 1961 ha trasportato invece ferraccio da Boston a La Spezia. Dal febbraio del 1961 trasporta merce varia dall'Italia al Sud America e mercanzia generale e granaglie dal Sud America alla Spagna e all'Italia.

Una eccezionale avventura

E adesso ecco la... sorpresissima. Dal comandante della ENRICO C. ci è giunta sotto il titolo « Armatori per 19 ore e 30 minuti », la notizia che pubblichiamo integralmente:

« Il giorno 8 maggio 1963 alle ore 06,30 si avvistò un piroscafo in fiamme, si accosta e si dirige sul posto. Verso le 07,30 si arriva in prossimità della nave, in lat. 17°05' sud long. 38°19' ovest, che risulta essere il relitto della M/n norvegese Randy Brovig di tonn. 3.130 abbandonata la sera prima dall'equipaggio in seguito ad incendio. Tutto il personale è stato tratto in salvo dalla M/n liberiana Efploia.

« Viste le buone condizioni di gal-

leggiabilità e l'incendio limitato alla sola stiva n. 2 si decide di tentare il ricupero chiedendo la autorizzazione ai Sigg. Armatori che ce la concedono immediatamente.

« Alle ore 10,30 si mette a mare la motolancia con il seguente equipaggio: 1° Uff.le C.L.C. Angelo Fulle; 1° macch. C.D.M. Corrado Fiore, allievi Claudio Moretto e Nerio Justich, nostromo Pietro Messina, 4 marinai ed un giovanotto. Si abborda il relitto.

« Alle 11,00 sale a bordo il 1° Ufficiale che inalbera la bandiera nazionale italiana facendo poi un esame sommario della situazione.

(Continua in 4.a pagina)



Il comandante della « Federico C. », cap. Marco Simicich, saluta in pieno oceano, l'« Enrico C. », al cui comando è il fratello Mario.



GIORNALE DI BORDO



ENRICO C.: l'equipaggio armatore per 19 ore e mezza

(Segue dalla 3.a pagina)

Notando che solo il cassero centrale era distrutto nella parte in legno, il fuoco limitato alla sola stiva n. 2 con fuoriuscita di fumo senza fiamme, mentre le rimanenti parti della nave e la galleggiabilità erano normali, fa salire a bordo il nostromo ed i marinai per allungare un cavo e tentare il rimorchio.

«Alle 12 si prende il cavo e si inizia a lento moto il rimorchio che purtroppo si interrompe per rottura del cavo alle 12,25.

«Si segue a cappeggiare nei pressi del relitto iniziando i preparativi per allungare il nostro cavo di rimorchio.

«Intanto a bordo dal Comandante al mozzo ci si sente tutti caristi e quindi proprietari di fuoriserie spyder o ville al mare con piscine a raggi infrarossi degne delle dive di Hollywood.

«Alle 15 pronti per ritentare, si si rimette a mare la motolancia: nel contempo si è costretti a desistere causa l'estendersi dell'incendio a tutta la parte prodiera della nave. Con la motolancia nelle vicinanze del relitto si temporeggia. Alle 16,30 si è sorvolati da bassissima quota da due aerei militari; uno brasiliano e l'altro statunitense. Verso le ore 17,30 e 18,30 si è avvicinati rispettivamente dalla M/n tedesca Cap Roca e dalla petroliera brasiliana «Petrobas Sul» le quali ci chiedono se possono collaborare al ricupero ed il perché

della bandiera nazionale italiana. Alla nostra risposta negativa circa la collaborazione ed a conoscenza del nostro personale in prossimità della nave proseguono sulla loro rotta.

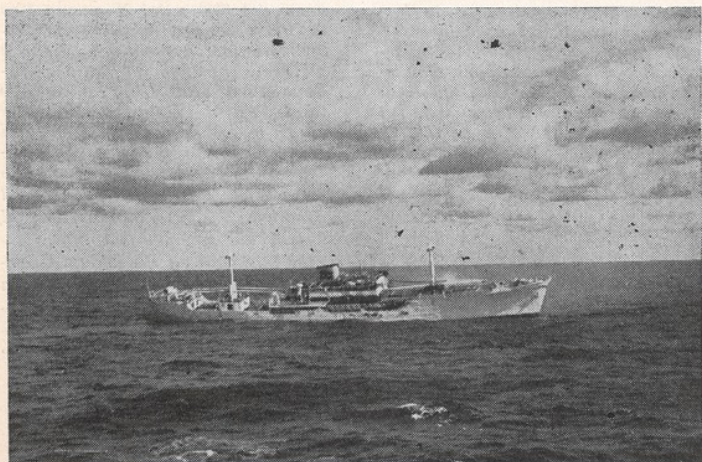
«Sopraggiunta la notte e visto l'estendersi del fuoco che non accenna a diminuire e dal colore e entità del fumo e delle fiamme si suppone che l'incendio si sia esteso a qualche deposito di combustibile, pertanto si fa rientrare la motolancia e si rimane nei pressi in attesa degli eventi.

«Verso la mezzanotte si perdono oramai le speranze notando lo accentuato abbassamento della prua. Alle ore 02,30 del 9 maggio purtroppo il relitto si appiatta di colpo e nel giro di pochi secondi scompare verticalmente.

«Sulla superficie del mare non rimane altro che la luce fioca di due zattere di salvataggio.

«Siamo rimasti colpiti nel nostro intimo vedendo sparire tra i flutti lo scafo della «Brovig» perché per noi marinai lo spettacolo di una nave che affonda è come il crollo del nostro focolare, e ci rendiamo conto quanto deve essere stato triste per l'equipaggio titolare il momento del distacco.

«Una parola di plauso vada al nostromo Messina, con la Società Costa dal 1935, che ha voluto sempre essere presente nella motolancia e nonostante l'età ha dimostrato di avere uno spirito ed un senso del dovere superiori al normale».



La «Randy Brovig» poche ore prima di affondare. L'episodio è accaduto fra San Salvador e Caravello (Banco Julphur).

La gita sociale a Castelletto d'Orba

Il 24 giugno, come è ormai tradizione, si è svolta con larga partecipazione e col solito entusiasmo la gita sociale che ha avuto per meta Castelletto d'Orba (Alessandria).

I partecipanti (appartenenti alla Ditta Giacomo Costa fu Andrea e alla Ditta Pietro Molinello) si sono trovati di buon mattino presso lo Stabilimento Costa a Sampierdarena, dove era fissato il raduno di partenza. Molti avevano preso posto su due pullman che erano partiti da piazza Dante.

L'allegria colonna motorizzata (composta di pullman e macchine private) è giunta a Castelletto d'Orba attraverso l'autostrada fino a Serravalle Scrivia e quindi Novi Ligure. A Castelletto, i titolari delle due Società e i partecipanti hanno assistito alla celebrazione della Santa Messa nella Chiesa parrocchiale; quindi, fino all'ora del pranzo, sono rimasti liberi e ne

hanno approfittato per ammirare le bellezze della zona.

Allegria, appetito e brindisi all'ottimo pranzo sociale presso il Ristorante De Negri. Poi, nel pomeriggio, inizio delle varie gare: grandi e piccini hanno dato vita a combattute gare a bocce, a tiri alla fune e ad umoristiche corse nel sacco. Molti e ricchi i premi a disposizione dei concorrenti, oltre naturalmente ad una lotteria alla quale hanno concorso tutti.

Una giornata di sana allegria che è volata via davvero troppo in fretta. «E' già l'ora del ritorno?» si sono chiesti infatti molti gitanti quando verso le 19 la colonna motorizzata si è accinta a lasciare Castelletto. Purtroppo l'orologio non aveva né alzato il gomito, né corso nel sacco: e così all'ora fissata ha richiamato tutti alla realtà.

Ancora allegria lungo il viaggio di ritorno e una comune promessa: quella di essere ancora più numerosi l'anno prossimo.

Programma di costruzione di alloggi per lavoratori

Con l'entrata in vigore della legge per la liquidazione del patrimonio edilizio della Gestione INACASA (Legge 14-2-1963 N. 60) è stato istituito un programma edilizio decennale per la costruzione di alloggi per lavoratori. Attualmente tale legge è in corso di regolamentazione.

I piani che verranno predisposti, sempre secondo la citata nuova legge, prevedono la costruzione di alloggi destinati a cooperative i cui soci siano disposti a concorrere alla costruzione stessa con l'apporto del costo dell'area, ovvero con un versamento la cui entità verrà stabilita dalla Gestione Case per Lavoratori al momento del bando e che non potrà essere in ogni caso inferiore al 15% del costo totale dell'alloggio.

E' inteso che possono usufruire della citata legge soltanto coloro che versano i contributi INACASA

e che hanno i requisiti previsti per la concessione degli alloggi a tipo popolare ed economico.

Pertanto, la Cooperativa Edilizia AUXILIUM-UCID - SECONDA - con sede in Genova, Via Assarotti 7, in collaborazione con altre cooperative, sta predisponendo un piano per attuare alcune importanti iniziative edilizie.

Per raggiungere tale scopo e per favorire i soci, il Comune di Genova ha concesso una vasta area lottizzata nella zona S. Tecla - Via Sapeto - a prezzo non speculativo.

E' molto importante ed urgente che la cooperativa AUXILIUM-UCID predisponga - fin d'ora - il suo corpo sociale per trovarsi pronta alla pubblicazione dei relativi bandi. Di conseguenza, tutti coloro che desiderano fare domanda o avere maggiori informazioni possono rivolgersi alla citata Cooperativa AUXILIUM-UCID.

In linea la PAOLA COSTA

Una nuova unità è entrata a far parte della LINEA «C.»: si tratta della motonave danese «Peter Maersk», recentemente acquistata e ribattezzata col nome di «Paola Costa».

Costruita nei Cantieri Eriksbergs M/V-A/B Gothenburg nel 1949, la nave ha una stazza lorda di 6.566 tonnellate, dislocamento tonnellate 9.940; lunga metri 135,80, larga metri 18,60, alta metri 9,46. L'apparato motore è della Burmeister & Wain (9 cilindri, diametro 740, potenza HP 7.380, velocità 16 nodi. La nave, adibita al servizio sulla rotta del Nord America, è partita per il viaggio inaugurale da Napoli il 18 Agosto scorso.

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale

Anno III - N. 4 - Luglio-Agosto 1963

Spedizione in abb. post., Gruppo IV

Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23/2/61

FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile

Genova, Via D'Annunzio 2 (piano XX)

Tel. 58.18.51 - Casella postale 492

Stampa: BI-ESSE - Genova