



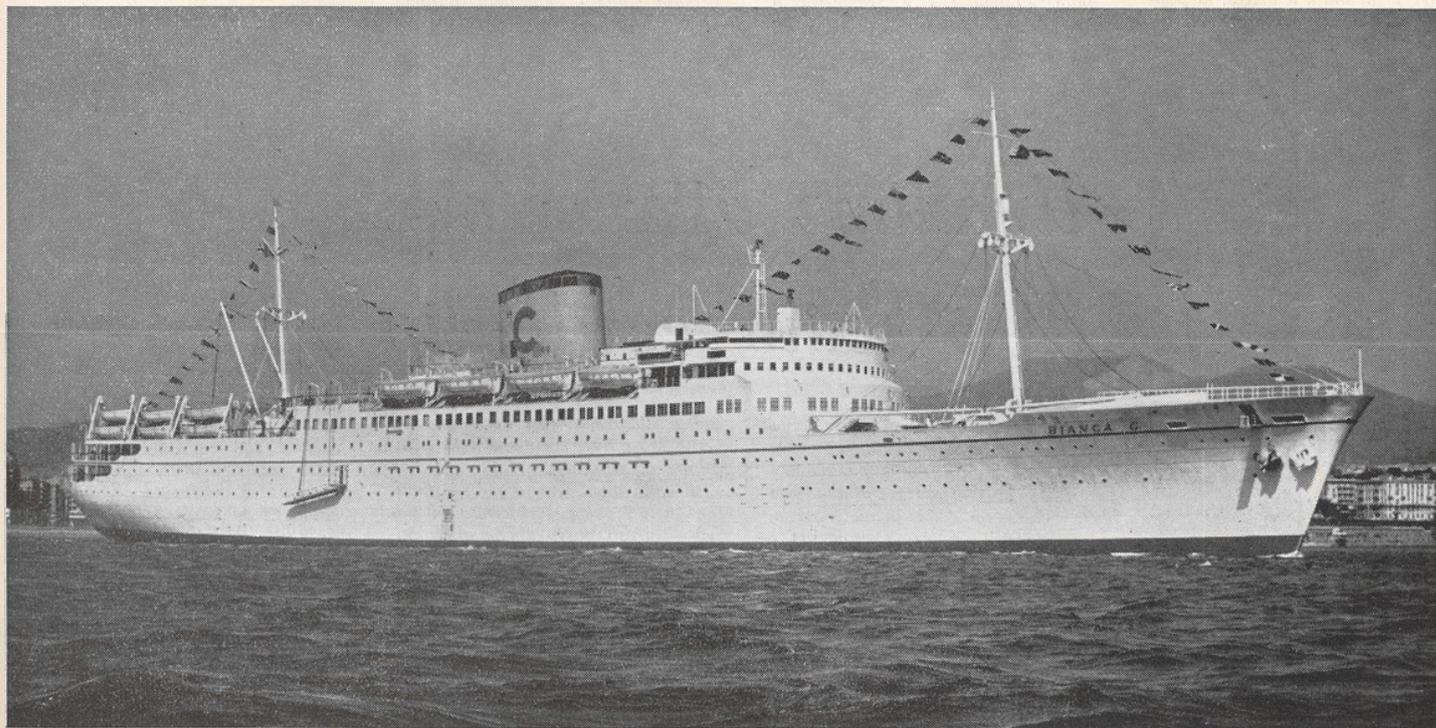
Linea "C,, - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno I - Numero 5 - Settembre-Ottobre

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

La tragica fine della "Bianca C,,



La vita dell'uomo è intessuta di ore liete e di ore tristi; così è per la famiglia, per la città, per le nazioni, per il mondo intero. Anche per la Linea « C » è giunta l'ora del dolore con la tragica perdita della m/n « Bianca C », la quale, attraverso una lunga serie di importanti lavori ed innovazioni si era ormai classificata tra le più belle navi italiane.

Il comandante, lo stato maggiore e lo equipaggio tutto — ai quali porgiamo il nostro vivo ringraziamento — con il loro ammirevole comportamento hanno evitato anche la minima ferita ai passeggeri, a prezzo tuttavia di tre preziose vite: quella dei secondi ufficiali di macchina, signori Natale Rodizza e Antonio Belcastro e quella del fuochista, sig. Umberto Ferrari; è sulle tre valorose vit-

time e sulle loro famiglie che in questo momento si concentra tutta l'attenzione, il pianto, l'affetto e l'ardente preghiera di quanti operano nella Compagnia.

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 che, con il suo tricolore, solchi i mari, messaggera di operosità, di capacità, di ospitalità, di pace, di fede, di fratellanza, qualità proprie dei nostri marittimi.

Gli armatori

Uno scrittore italiano ha detto: « Quando una nave muore è come se sprofondasse nel mare un lembo di terra, un pezzetto della stessa patria ». E veramente dobbiamo dire che tutta l'Italia — per non dire tutto il mondo — ha vissuto, ora per ora, il dramma della « Bianca C », la nostra bella motonave che giace nel Mar delle Antille, all'altezza di Punta Salina, poco fuori del porto di San Giorgio di Grenada.

Gli ultimi momenti di vita della bella e prestigiosa motonave sono praticamente racchiusi in una serie di laconici « flashes » delle agenzie di stampa. Si succedono l'uno all'altro, con una crescente e sconcertante gravità, così come sconcertante è stata la tragedia della nave stessa: perché la « Bianca C » — come tante altre navi —

(Segue a pagina 2)

Il superbo comportamento dell'equipaggio s'inquadra nella più nobile tradizione della marineria italiana

(Continua dalla 1.a pagina)

è affondata per un complesso di imprevedibili avvenimenti, quasi vorremmo dire per una tragica fatalità.

Domenica 22 ottobre. Ore 9,20 (in Italia sono le 14,20): uno scoppio nella sala macchine provoca un incendio; ore 10,08: la nave, in meno di mezz'ora è completamente sgomberata; ore 10,30: le fiamme si sono estese da prua a poppa; ore 11,03: il comandante Crevato è l'ultimo a porsi in salvo.

Lunedì 23 ottobre. Ore 9: sulla « Bianca C » continua l'incendio, la nave è inclinata a dritta, la poppa affonda lentamente; ore 24: un comunicato ufficiale avverte che « la nave è da considerarsi perduta ». Martedì 24 ottobre. Ore 1: la nave si inclina sempre più, le sovrastrutture e la ciminiera sprofondano all'interno della « Bianca C » stessa; ore 2,30: la fregata inglese « Londonderry » rimorchia la nave e la trasporta al largo per evitare che affondi davanti al porto di San Giorgio di

per sempre nelle acque del Mar delle Antille. Sono esattamente le ore 11,23 locali. La posizione di affondamento della nave è: latitudine 12 gradi 01',35 Nord; Longitudine 61 gradi 47',78 Ovest.

La « Bianca C » era una delle più belle e più moderne navi della flotta italiana, della quale era entrata a far parte nel 1958. Costruita nel 1949 in Francia era stata impiegata, col nome di « La Marseillaise », sulla linea « espresso » Francia-Medio Oriente. Nell'anno 1957 fu ceduta ad armatori svizzeri che la chiamarono « Arosa Sky ». Ma si trattò di un breve intermezzo, perché nel 1958 la nave fu acquistata dalla « Linea C » e trasferita a Genova per essere sottoposta ad ampie opere di trasformazione e

di rammodernamento. La capacità ricettiva venne portata a 1300 passeggeri: 250 in prima classe e 1050 in classe turistica. Il transatlantico, col nome di « Bianca C », lasciò il porto di Genova, per il viaggio inaugurale, il 2 aprile 1959, dando inizio a quella serie di viaggi e di crociere che dovevano renderlo in poco tempo famoso e apprezzato in tutto il mondo. La nave aveva un apparato motore della potenza di 23.000 cavalli e sviluppava una velocità di crociera superiore ai 20 nodi orari. Era una delle unità più veloci operanti sulla rotta per il Centro-America: effettuava, infatti, la traversata Italia - Venezuela in dieci giorni, un vero primato rispetto alle altre unità italiane ed estere.

Rodizza da Fiume e Antonio Belcastro da Roma, e il fuochista Umberto Ferrari da Bocca di Magra (La Spezia); il primo deceduto a Grenada per le ustioni riportate, il secondo in un ospedale di Caracas (quando ormai si sperava che potesse salvarsi) e il terzo scomparso nell'incendio seguito allo scoppio. Ad essi va tutto il nostro riverente pensiero, così come va alle loro famiglie che hanno manifestato, pur nell'esacerbato dolore, una forza d'animo esemplare. Natale Rodizza, Antonio Belcastro e Umberto Ferrari sono caduti — non è una frase retorica — nell'adempimento del proprio dovere. Per questo non li dimenticheremo mai (noi e i loro compagni di navigazione), per questo il loro esempio resterà a perenne testimonianza di una delle più sfortunate pagine della « Linea C ». Su tutte le unità della Compagnia in navigazione, in suffragio delle tre vittime i Cappellani di bordo hanno celebrato una funzione religiosa alla quale hanno assistito tutti gli equipaggi.

Anche la stampa ha preso parte al dolore della nostra Compagnia, facendosi eco della profonda e unanime impressione suscitata in in tutta Italia dalla tragica fine della « Bianca C ».

Concludiamo con alcune dichiarazioni che — quando le notizie sulla sciagura erano ancora frammentarie e confuse — il dott. Giacomo Costa ha fatto alla Televisione e alla Radio: « Non è la perdita della nave che in questo momento ci interessa, è il pensiero delle vite umane perdute e che si uniscono alle molte sacrificate nell'adempimento del loro dovere sul mare... Le navi si possono ricostruire, per gli uomini è ben diverso ».

Unanime attestazione di sincero cordoglio

Abbiamo detto della partecipazione di tutta la Nazione al grave lutto che ha colpito la « Linea C » e tutta la marineria italiana. Fin dal giungere delle prime notizie, la sede della nostra Compagnia è stata oggetto di telegrammi, messaggi, telefonate: erano autorità, erano marittimi, erano sconosciuti che annunciavano il loro senso di solidarietà verso di noi. Si è trattato di una così unanime e sincera attestazione di stima e di affetto che ci ha confortato nel grave e doloroso momento. Ecco, mentre minuto per minuto — col cuore in gola — attendevamo notizie dalle Antille, attorno a noi sentivamo il calore di una simpatia che certamente non avremmo immaginato. E sentivamo anche attorno a noi l'ansia delle famiglie degli uomini di bordo della « Bianca C ». E mano a mano che da San Giorgio di Grenada giungevano le rassicuranti notizie sulla sorte degli uomini dell'equipaggio, sempre più balzava evidente a tutta l'opinione pubblica la grande encomiabile dimostrazione di calma e di prontezza di spirito offerta da tutti gli uomini di bordo. Pur nel doloroso e tragico avvenimento questa dimostrazione ci era di conforto. In un frangente delicato ed estremamente pericoloso, nessuno ha perso la calma; gli ordini sono stati dati ed eseguiti alla perfezione, così che i 362 passeggeri — disciplinatamente,

senza alcuna ombra di panico — sono stati fatti scendere nelle scialuppe di salvataggio della « Bianca C », sulle quali hanno poi — quando tutti i passeggeri erano in salvo — preso posto anche gli uomini dell'equipaggio. E' un aspetto che doverosamente dobbiamo mettere in risalto: come tutta l'operazione, cioè, si sia svolta con le nostre scialuppe e come i nostri marinai abbiano offerto a tutta la marineria del mondo un altissimo esempio del dovere e un non comune grado di maturità che si inquadra nella più nobile tradizione della gente di mare italiana.

Un doveroso ringraziamento va anche alle autorità dell'Isola di Grenada per la pronta opera di soccorso subito organizzata per confortare, moralmente e materialmente, tutti, per il ricovero dei feriti negli ospedali locali, per quel senso di fraternità, insomma, che i protagonisti della grave vicenda si sono trovati attorno. E un grazie sentito anche agli uomini della « Surriento » e della « Vespucci » — e alle rispettive Società armatrici — per essersi subito messi a disposizione dei colleghi più sfortunati, per avere consentito ai naufraghi un sollecito ritorno alle loro famiglie.

Purtroppo, tre uomini, su 310, della « Bianca C » non hanno risposto all'appello dei presenti: i due secondi ufficiali di macchina Natale



Il Cap. L. C. Sup. Francesco Crevato comandante della « Bianca C »

Grenada; ore 10,30: all'altezza di Punta Salina la nave accentua la inclinazione; ore 11,15: lo sbandamento a destra aumenta improvvisamente e con impressionante rapidità, dopo l'operazione di traino da parte del « Londonderry ». Il mare entra già sullo scafo attraverso i finestrini del ponte « A » e poco dopo anche per il portellone dell'imbarco passeggeri Ponte « Veranda ». Dopo un improvviso brusco movimento di apparente raddrizzamento la « Bianca C » affonda rapidamente, prima con la poppa e poi la prora, scomparendo



Il Cap. Giacomo Musso, direttore di macchina della « Bianca C »



NATALE RODIZZA

Natale Rodizza era secondo ufficiale di macchina della « Bianca C ». Nato a Fiume il 17 ottobre 1928, aveva sentito fin dall'infanzia il desiderio di navigare e aveva compiuto gli studi con coscienza e con serietà. Entrato a far parte della « Linea C » il 16 giugno 1958, si era imbarcato sulla « Andrea C », quindi era passato sulle altre navi della nostra compagnia: sull'« Anna C », sulla « Franca C », sulla « Federico C », sulla « Boate », sull'« Asuncion », sulla « Enrico C », ancora sulla « Franca C » e, infine, il 24 aprile del 1959 sulla « Bianca C », sulla quale ha trovato eroica morte.

Esperto, buono, apprezzato per le sue qualità professionali, era uno dei più valorosi ufficiali della nostra Compagnia. L'undici aprile del 1960 si era unito in matrimonio, a Santa Cruz de Tenerife, con la signorina Rosario Gonzalez Soles, abitava a Genova, con la moglie e con i genitori, in via della Castagnola 4/2. Ai funerali, commoventi e imponenti, svoltisi a Genova Sturla, hanno preso parte — oltre ai familiari — i titolari della « Linea C » e numerosi membri dello equipaggio della « Bianca C », giunti a Genova con la « Surriento ».

La salma di Natale Rodizza riposa nel cimitero di Sant'Illario Alto, proprio in faccia a quel mare che aveva tanto desiderato e tanto amato.

Antonio Belcastro era secondo ufficiale di macchina della « Bianca C ». Nato a Napoli il 29 ottobre 1932, abitava a Roma in via Fontebuono 19, con la moglie signora Irene Tortorici e con i due figli, di quattro e di tre anni.

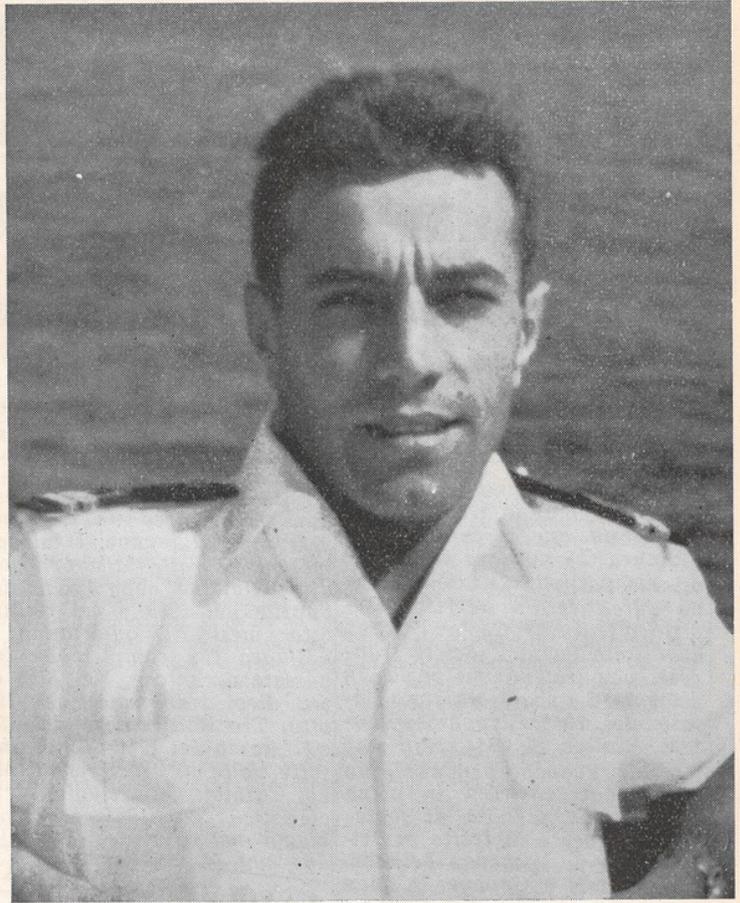
Antonio Belcastro si era diplomato a Roma nel 1954; aspirante di macchina nel 1957, nel 1959 ave-

va conseguito il titolo di capitano macchinista. Entrato a far parte della « Linea C » il quattro gennaio 1958, come terzo macchinista, il 9 settembre dello stesso anno era promosso secondo macchinista. E' stato successivamente sull'« Eugenio C », sulla Maria Costa », sulla « Pia Costa », sulla « Franca C » e sulla « Bianca C ». La morte lo ha colpito quando si trovava nell'ospedale di Caracas, dove era stato trasportato da San Giorgio di Grenada, assistito dalla moglie e dal papà che lo avevano raggiunto in aereo. Una complicazione cardiaca si è rivelata fatale quando ormai tutto lasciava sperare in un pronto ristabilimento. Ufficiale di elevate capacità, di scrupolosa coscienza professionale, era amato e stimato da tutti.

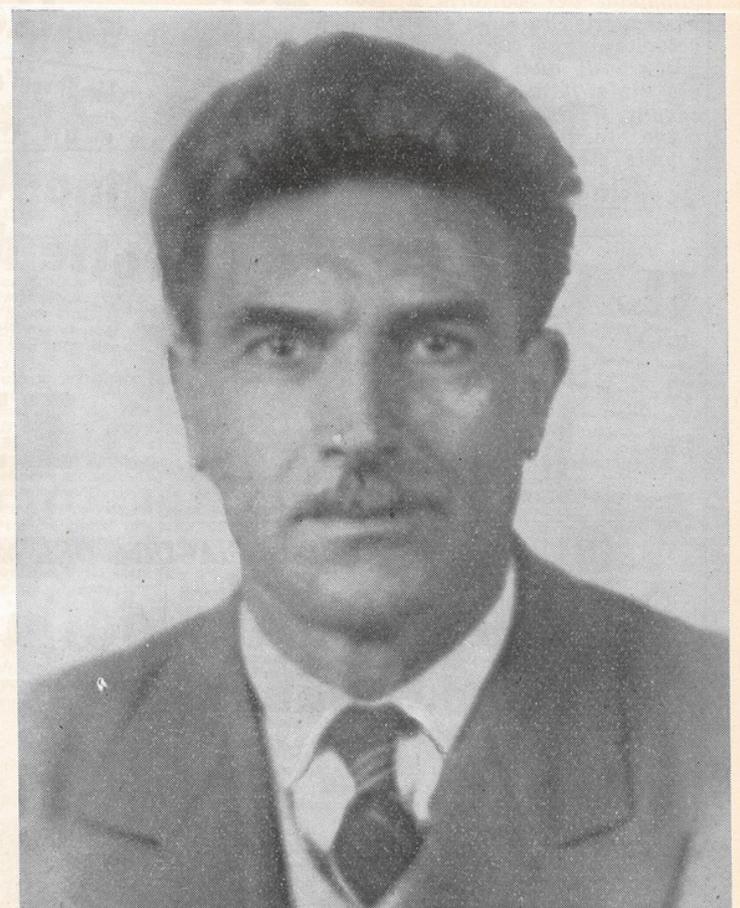
Umberto Ferrari era fuochista della « Bianca C ». Nato ad Ameglia (La Spezia) il 16 novembre 1911, era entrato nella nostra Compagnia il cinque aprile 1958, prendendo imbarco sulla « Maria Costa », per passare poi alla « Pia Costa » e infine alla « Bianca C ». Lavoratore serio e instancabile, era stimato da tutti i compagni di lavoro e il suo ricordo resterà nell'animo di tutti quanti lo hanno conosciuto.

Sposato con la signora Ila Noce, lascia un figlio, Nuccio, di quattordici anni. Abitava a Bocca di Magra (La Spezia), in via del Monte, 1.

« Notiziario C » — nel dare il tragico annuncio della morte di tre dei più valorosi elementi della Compagnia — si unisce al dolore delle famiglie e porge loro i sensi delle più sentite e più vive condoglianze.



ANTONIO BELCASTRO



UMBERTO FERRARI

PAESE SERA

ROLAND'S REN A
GLI IMPERMEABILI PIU' RAFFINATI

Martedì 24 ottobre 1961

PERDUTO IL TRANSATLANTICO ITALIANO NELLA CATASTROFE DEL MARE DEI CARAIBI

La «Bianca C.», affondata stamane aveva i motori vecchi di vent'anni

Erano stati costruiti nel 1941 e montati sulla nave, di 18.427 tonn., varata 8 anni dopo in Francia - Altre volte si erano incendiati in navigazione e in porto - Il disastro di ieri causato dalla rottura di uno dei 35 pistoni - Un'ondata di carburante in fiamme ha invaso le stive trasformando il piroscalo in un rogo immenso - Due morti fra l'equipaggio - I passeggeri salvati con piccole imbarcazioni giunte dall'isola di Grenada

Comunque siano i fatti, che si spera verranno accertati dall'inchiesta, una cosa è certa: la «Bianca C.» non era certo, nonostante l'aspetto esteriore, né da garantire un perfetto servizio di linea. Costa l'aveva acquistata da una società francese che intendeva porla in disarmo. Lo scafo era stato varato nel 1949; l'apparato motore risaliva al 1941. Non solo i motori avevano vent'anni, ma erano stati costruiti in piena guerra, con scarsità di materiale ferroso e in fretta per rispondere ad esigenze belliche. Rimorchiata a Genova, la nave era stata rimessa «a nuovo» nei cantieri OARN, ma la reattività era stata quasi raddoppiata, per portarla a 1200 passeggeri. Era stata elevata la velocità e, in conseguenza, la potenza di quei logori motori era stata fatta salire a 23.000 cavalli. Tutto l'apparato macchine era quindi soggetto a un grande sforzo.

La linea del Sudamerica è tra le più redditizie e Costa non aveva dato un momento di tregua alla nave. Il viaggio inaugurale sotto la nuova bandiera italiana ebbe luogo nell'aprile del 1959 e nei restanti otto mesi di quell'anno la «Bianca C.» compì nove traversate oceaniche. Nel 1960 altre dieci traversate; nel 1961 otto. Tra il dicembre del 1959 e il marzo del 1960 l'unità andò sette volte in crociera nel Mar dei Caraibi; nella stagione crocieristica 1960-1961 fece otto viaggi nel Mar dei Caraibi e due nel Mediterraneo.

Una vecchia flotta

Mi diceva nei giorni scorsi un armatore genovese: «Caro signore, se lei dovesse compiere una lunga marcia di regolarità con concorrenti che hanno 1100, Giuliette e Appie nuovissime e lucenti si presenterebbe alla gara con una «Topolino A», cioè con una macchina del 1941? Questa è la situazione: le flotte degli altri paesi sono in gara per dotarsi di navi nuove, moderne, veloci».

la verità sarà accertata — è indubbio che la sciagura delle Antille ripropone tutti i problemi della nostra Marina. Lo armatore Costa appartiene alla classica, vecchia scuola dei «lupi di terra», pronti a chiedere soldi allo Stato, ma anche a costruire fortune su navi usate comprate all'estero. E se le navi si rifanno, è perfettamente vero che non può dirsi la stessa cosa per le vite degli uomini.

In serata gli armatori della «Bianca C.» hanno avuto una conversazione telefonica con il comandante Crevato. «Le raccomando vivamente di tranquillizzare tutte le famiglie del nostro equipaggio — ha detto il comandante all'inizio e alla fine della conversazione di 12 minuti —. Tranquillizzi anche quelle dei dodici feriti. Non si preoccupi di nulla. Stanno tutti bene!».

l'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

Venerdì 27 ottobre 1961

l'Unità

LA SCIAGURA DELLE ANTILLE POTEVA ESSERE EVITATA? Scafo e macchinari della «Bianca C.» erano sottoposti ad eccessiva usura

Il motore era vecchio di vent'anni - Nuovi particolari sulle rivelazioni del funzionario del registro navale

IL PAESE

Le Topolino A della marina sulle rotte dell'Atlantico

Perché i motori della nave affondata? - Un rapporto del 1959 al Registro Navale italiano denunciava le gravi condizioni dell'apparato motore e ordinava la messa in cantiere dell'unità - Ritratto degli armatori genovesi - Una dinastia - Padroni o capi - Drammatica morte attorno a un difficile problema: quale nave destinare alle rotte del Sudamerica? - «Jervolino queste cose le sa» - La veglia dei familiari dell'equipaggio

no, come si vede, fatti gravemente gravi, che comportano due precedenti affari: l'uno del motore e l'altro dell'armamento. L'intento strutturale al quale la «Bianca C.» era sottoposta, al fine di ottenere il maggior utile possibile, era in grado di piegarla a diagnosi con fatti, che non riguardano la nave affondata nel Mar dei Caraibi, anzitutto, fuori dubbio, anzitutto, l'economia ad ogni costo ha o una parte decisiva nella storia delle Antille. Si tratta di una forma particolare di «nomia», ricorrente sulle navi dell'armamento privato, e di cui si afferma che certi appi si affanna non sa «elli di macchinari, ma ope-mento e trasformazione. Improvvisamente, però, l'allora direttore della Finmare, Egidio Dagna, ordinò alla Fiat non soltanto di sospendere i lavori, ma di ricostituire le sezioni. Oggi di quei quattro motori ser- vono il «Giulio Cesare» e l'«Augustus». Sono impianti antiquati, pesanti, ingombranti, ma che nessuno ha ancora provveduto a sostituire, così come nessuno è intervenuto in tempo a sostituire l'analogo motore della «Bianca C.», prima che la tragedia di struggesse una nave e due vite umane.

Flavio Michellini

24 anni di reclusione ai fratelli Zanotti
BOLOGNA, 26 ottobre
mezzanotte, passata la Co
D. esied

IL GIORNO

I FATTI DELLA VITA

MILANO - GIOVEDÌ 26 OTTOBRE 1961

GRAVI OMBRE SULLA SCIAGURA DEL MAR DELLE ANTILLE

Perché i motori della «Bianca C» non furono sostituiti?

Un rapporto del 1959 al Registro di navigazione li descriveva come in grave stato di usura

POTEVA ESSERE evitato il disastro della «Bianca C»? Una indagine compiuta sulle basi di precise informazioni ed consente non di rispondere esplicitamente alla domanda — così che spietati agli inquirenti — ma, intanto, di porla. Dipenderà, oltre che dall'inchiesta, dal senso di responsabilità del Registro italiano di navigazione (i cui funzionari alle direzioni generali di Genova, si rifiutano nel modo più assoluto di parlare) e dalle dichiarazioni della compagnia armatrice, conoscere la risposta all'interrogatorio domandato. Le informazioni in nostro possesso sono le seguenti. Nel dicembre del 1959 fu redatto un dettagliato rapporto sullo stato dei motori della «Bianca C.»; esso si concludeva con questa precisa constatazione: l'apparato macchine dell'unità era in tali condizioni di usura da renderne assolutamente indispensabile l'immediato ingresso in cantiere della nave per procedere a una profonda revisione, se non alla completa sostituzione dei motori. E' stata fatta questa revisione? Nessuno — né armatori, né registro — sembra saperne nulla con esattezza. Quello che si legge sul registro di navigazione è che l'unità subì nel 1961, a Napoli, una «revisione occasionale» dei motori e dello scafo.



MENTRE INIZIA L'INCHIESTA PER «BIANCA C»

Il libro di macchina non si trova più

Vi erano registrate le riparazioni fatte al motore della nave

PORT SAINT GEORGE, 25 ottobre
L'INCHIESTA sulla fine della «Bianca C.», la nave italiana bruciata e colata a picco nel mar delle Antille, si è iniziata oggi con una constatazione tale da

COMUNICATO DEGLI ARMATORI

Gli armatori della M/n «Bianca C» ad avvenuto rientro del Comandante e del Direttore di Macchina comunicano:

1) L'esplosione che ha provocato la catastrofe è avvenuta nel collettore dell'aria di avviamento del motore di sinistra all'atto della messa in marcia.

L'esplosione sfondò le casse di nafta che subito incendiate si provocarono un incendio di misura incontrollabile, nonostante i mezzi di estinzione che il personale mise subito in uso con grave rischio personale. L'esplosione ed il fuoco investirono immediatamente l'impianto elettrico immobilizzando tutti i servizi. Funzionò automaticamente la luce di emergenza.

Non si hanno elementi per ricostruire la causa dell'esplosione.

Riferimenti fatti ad una precedente avaria ad un pistone sono privi di valore. Le avarie ad un pistone sono normali nei motori Diesel. Il pistone

è un organo che non ha connessione con quello dove è avvenuta l'esplosione e, comunque, l'avaria aveva interessato un altro motore, e precisamente quello centrale, che al momento dell'esplosione non aveva ancora avuto l'ordine di messa in marcia.

Il giornale di macchina è stato consegnato al Console di Caracas.

2) La motonave «Bianca C», di tonn. 18.427 di stazza lorda è stata costruita in Francia nei Cantieri La Ciotat della Société Provençale de Construction Navale — Marsiglia — ed entrata in servizio nell'ottobre 1949. L'apparato motore era costituito da tre motori principali tipo Sulzer costruiti in Francia presso la Compagnia di Constructions Mécanique di St. Denis. La costruzione dell'apparato motore ebbe inizio nel 1941 e venne sospesa durante la guerra. L'apparato motore venne ultimato nel 1948-1949 ed iniziò il servizio con la nave.

La nave aveva perciò un'età di 12 anni contro un'età media delle navi passeggeri italiane di oltre 15.000 tonnellate di stazza lorda di anni 17, età media che corrisponde a quella mondiale per la stessa categoria di navi.

L'età della nave non ha comunque, per se stessa, influenza sulle condizioni di sicurezza, tanto è vero che tutti i Registri del mondo concedono la classifica massima senza limiti di età quando sono soddisfatte le dovute condizioni.

3) Gli armatori, presa in consegna la nave alla fine del 1958, la sottoposero a grandi lavori, sempre sotto sorveglianza del Registro Italiano e del Bureau Veritas. L'apparato motore venne completamente revisionato. Gli alloggi passeggeri vennero rinnovati all'80%.

4) Per quanto si riferisce ad una relazione sfavorevole ai motori che sarebbe stata fatta da un Perito del Registro che aveva fatto un viaggio sul «Bianca C» nell'ottobre 1959 si precisa:

a) gli armatori non avevano mai saputo dell'esistenza della relazione, che era e doveva essere riservata agli Uffici del Registro.

b) L'Ispectore che avrebbe steso la relazione era a bordo con compiti relativi a lavori di scafo e non di macchina. Verificatosi, a causa di un corto circuito, un incendio che inutilizzò una parte del quadro elettrico, detto Perito espresse parere favorevole per il proseguimento del viaggio con passeggeri a bordo, in accordo con il rappresentante locale (in Venezuela) del Registro Italiano.

c) Nella sosta necessaria per la riparazione del quadro elettrico vennero eseguiti tutti i possibili lavori di straordinaria manutenzione oltre le prescrizioni del Registro.

d) Il fatto che la nave per due anni, cioè dalla fine del 1959, ha continuato a viaggiare senza fermate oltre quelle minime per esigenze commerciali e per la normale manutenzione,

sempre a piena velocità, rappresenta la prova migliore della completa efficienza dell'apparato motore e dell'infondatezza di un generico giudizio negativo.

e) Che il contenuto di documenti riservati di un pubblico Istituto siano portati alla stampa resta un fatto deplorabile nei riguardi di chiunque può avervi concorso, anche se da parte degli armatori non può più esistere al riguardo motivo né desiderio di riservatezza.

5) Non può non essere rilevato che le stesse fonti che attraverso la stampa ed interrogazione parlamentare hanno voluto sollevare dubbi che la catastrofe possa essere attribuibile a vetustà della nave e dell'apparato motore sono le stesse, e rappresentate anche da stesse persone, che pochi mesi or sono sostenevano la necessità di tenere in esercizio il «Conte Grande» che aveva un'età di 33 anni contro i dodici del «Bianca C».

6) Il fatto, degno di ammirazione, che circa 700 persone tra passeggeri ed equipaggio abbiano potuto, usando le lance di bordo, lasciare in meno di mezz'ora la nave in fiamme senza il minimo incidente, va ascritto come titolo di merito soprattutto per il Comandante, per gli ufficiali, per i membri tutti dell'equipaggio, ma è anche la dimostrazione di una perfezione di organizzazione e di attrezzatura il cui merito va anche oltre il personale di bordo.

Chi ha conosciuto la «Bianca C» sa che non solo la bella nave era molto più giovane dell'età media dei transatlantici passeggeri sia italiani che di tutto il mondo, ma sa anche che passata alla bandiera italiana alla fine del 1958, era stata sottoposta a grandi lavori di revisione e rimodernamento, sia all'apparato motore che a tutte le sistemazioni. Oltre due miliardi di lire, di cui circa una quarta parte nell'apparato motore, sono stati spesi per lavori e seguiti tutti nel porto di Genova, e rappresentati per la massima parte da mano d'opera. Nell'inverno 1958-59, quando nel porto di Genova mancava lavoro, la «Bianca C» ha dato un apporto di ore lavorative di poco inferiore a quelle che può dare ad un cantiere una nuova costruzione. Perché i marittimi della «Linea C» conoscano e valutino, riproduciamo parte di articoli che sono stati pubblicati ed il Comunicato che gli armatori hanno emesso appena rientrati il Comandante ed il Capo-Macchinista.

Una parte della stampa di ispirazione ben identificata, ha preferito vedere nella sciagura della «Bianca C», più che un lutto per la marina e la marineria italiana ed il magnifico ed eroico comportamento dell'equipaggio, un'occasione per gettare fango sull'armamento italiano e quello privato in particolare.

Il disastro della nave affondata alle Antille

Gli armatori costretti ad ammettere che la Bianca C. subì altri incidenti

Il comunicato emanato dalla società Giacomo Costa conferma quanto affermato dal nostro giornale sulla vetusta dell'apparato motore del transatlantico

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GENOVA 31 ottobre

Un'agenzia di informazione ha trasmesso nel pomeriggio odierno un lungo comunicato della società armatrice Giacomo Costa a proposito del disastro della «Bianca C» avvenuto il 22 ottobre nelle acque dell'isola Grenade nelle Antille. Il tono del comunicato almeno da certi accenni che ne traspaiono, avrebbe dovuto essere polemico nei confronti delle «fonti» che attraverso la stampa ed una interrogazione parlamentare hanno voluto sollevare dubbi che la catastrofe possa essere attribuita a vetustà della nave e dell'apparato motore. Il fatto che il comunicato conferma punto per punto quanto quelle fonti — il riferimento al nostro giornale e all'interrogazione del parlamentare comunista Adamoli è evidente — avevano a suo tempo affermato. Era stato detto dall'Unità che l'apparato motore della «Bianca C» fu costruito in Francia nel 1941 e la società armatrice non può negarlo, anche se aggiunge che la sua costruzione iniziata nel 1941 venne sospesa durante la guerra e ultimata nel 1948-1949. L'affermazione è tecnicamente risibile in quanto per essere approssimativamente seria avrebbe dovuto precisare fino a qual punto l'apparato stesso era in via di completamento quando a causa degli eventi bellici fu posto in magazzino e come e in quale misura, dopo la guerra il suo progetto fu rivisitato e adeguato agli sviluppi della tecnica.

L'Unità aveva scritto che a bordo della «Bianca C» si erano già registrati degli incidenti e la società armatrice lo conferma parlando di un corto circuito da cui derivò «un incendio che inutilizzò una parte del quadro elettrico».

Absolutamente sorprendente è la parte del comunicato che riguarda le annotazioni del registro navale di Napoli a proposito della «Bianca C» e le cui macchine come rivelò l'agenzia «Italia» avrebbero dovuto essere tenute sempre sotto controllo. La società armatrice ritiene «deplorabile» che il contenuto di documenti riservati di un pubblico istituto siano stati portati a conoscenza della stampa «chiunque può avervi corso anche se da parte degli armatori non può più esistere al riguardo motivo né desiderio di riservatezza». La questione che il comunicato avrebbe dovuto chiarire non riguarda tanto il giudizio da dare sulla divulgazione del contenuto dei documenti ma sul merito delle notizie stesse e cioè confermarle o smentirle.

Il sostenere — poco più avanti — che l'apparato motore della «Bianca C» era in ottime condizioni e addurre quale dimostrazione il fatto che l'unità abbia continuato a viaggiare senza mai fermarsi sino al disastro è per lo meno indice di un certo cinismo mentale di fronte costume. Sarebbe troppo facile trionfare ma vi sono oltre ad una nave perduta tre lavoratori del mare morti a fenderlo e a far misurare la sua

pericolosità ed usiamo un eufemismo della mentalità degli armatori rappresentati da Costa.

Tralasciamo il resto del comunicato quello che si riferisce all'asserito «mistero» entro cui si celerebbero le cause dell'esplosione per sottolineare una delle ultime affermazioni del comunicato. A proposito delle «fonti» con cui Costa vorrebbero polemizzare ma con scarsissima fortuna — si dice che esse sono le medesime e rappresentate anche dalle stesse persone che pochi mesi or sono sostenevano la necessità di tenere in esercizio il «Conte Grande» che aveva un'età di 33 anni contro dodici della «Bianca C».

Premettiamo che per i cattolici Costa la verità sta nel regno di Dio e che pertanto, essi non sono tenuti a rispettarla su questa terra ed aggiungiamo subito che essi fingono di ignorarla perfino a proposito della «Bianca C». Non conferma forse il comunicato che l'inizio della costruzione dell'apparato motore di questa sfortunata nave iniziò nel 1941 senza fornire ulteriori ragguagli tecnici sulla sua ultimazione? Ma Costa non rispetta la verità neanche per quanto riguarda il «Conte Grande» e noi vi aggiungiamo anche il «Conte Biancamano» anch'esso mandato in disarmo e in demolizione.

Non soltanto i comunisti si opposero a queste decisioni del Lion Jervolino ma l'intera opinione pubblica genovese si ribellò. L'impostazione della battaglia non fu peraltro quella

che Costa vorrebbero far credere essa non ebbe come obiettivo fine a se stesso il mantenimento in vita delle due unità. Era stato chiesto che il «Conte Grande» e il «Conte Biancamano» fossero conservate alla FIN MARE fino a quando altre due

unità nuove avessero potuto sostituirle. Era una richiesta legittima e giusta che non venne accolta. Accadde però che il vuoto lasciato dai due «Conti» fosse riempito subito dopo dalle navi di Costa.

La denuncia comunista secondo cui il provvedimento dell'on Jervolino non aveva basi tecniche ma era stata presa a beneficio dell'armamento privato ebbe così una clamorosa conferma. Questa è la verità anche se la società armatrice Giacomo Costa pretende di ignorarla e di farla ignorare. E l'altra verità, quella della «Bianca C» giace in fondo al mare e non sono i comunicati che possono far dimenticare che i nostri cantieri sono in coma mentre armatori, che pure fanno per la maggioranza continuano a rifornirsi all'estero di navi di seconda mano. I comunicati infine non possono spegnere i tragici roghi come quello che ha stranamente illuminato per un'intera giornata la rada di porto Saint George.

A G Parodi

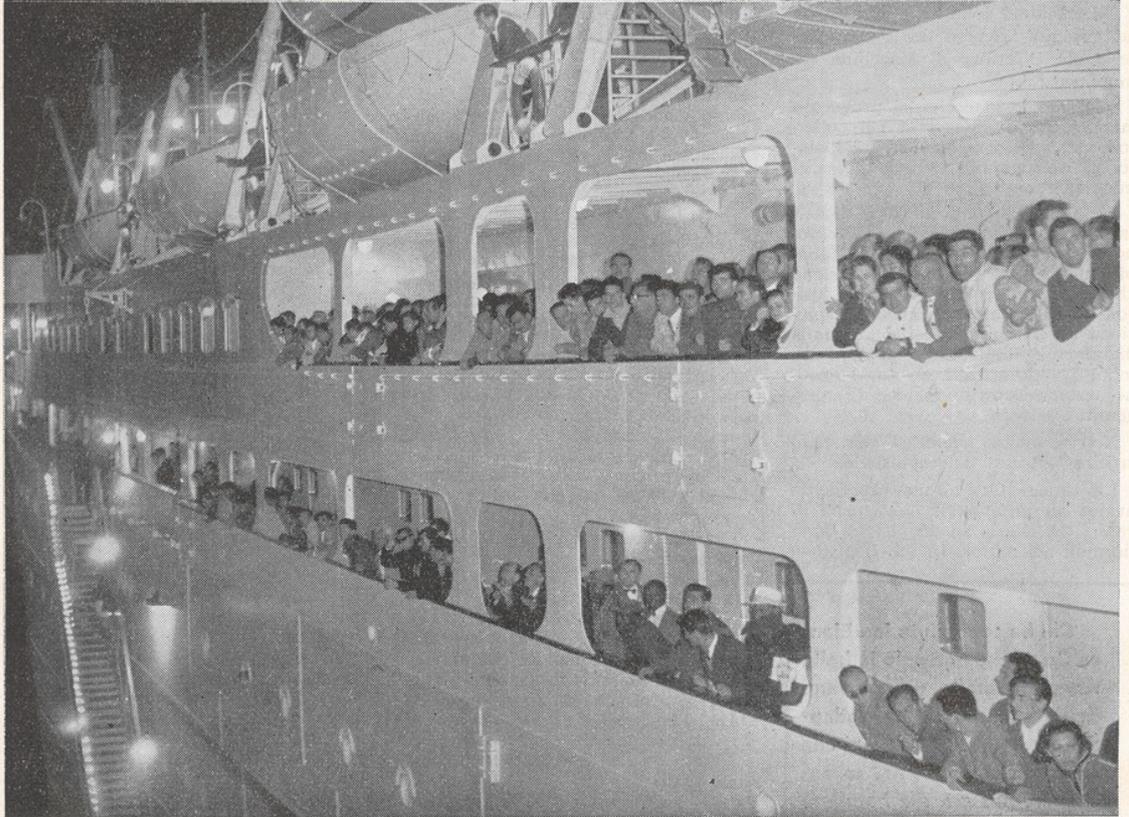
L'incontro dei naufraghi con le loro famiglie

Scene di indicibile commozione si sono svolte nei porti di Genova e di Napoli all'arrivo delle motonavi «Surriento» della «Flotta Lauro» e «Amerigo Vespucci» della «Società Italia di Navigazione», recanti a bordo i naufraghi (passeggeri ed equipaggio) della «Bianca C».

La prima a giungere è stata, a Genova, la «Surriento» che ha attraccato a Ponte dei Mille poco dopo la mezzanotte del sei novembre. Circa cinquecento familiari erano già da diverse ore in attesa di poter riabbracciare i loro cari; erano presenti anche i titolari della «Linea C» i quali avevano disposto, in una sala della Dogana, un servizio per dare agli scampati i primi aiuti. Sulla «Surriento» si erano imbarcati a Barcellona l'ing. Mario Costa e il signor Giovanni Costa per la Compagnia armatrice e il cap. Crevato — comandante della «Bianca C» — il quale aveva voluto compiere l'ultima parte del viaggio di ritorno accanto ai «suoi» uomini. L'accoglienza che l'equipaggio, all'arrivo a Barcellona, ha tributato al Comandante, è stata grandiosa e commovente.

Appena è stato gettato lo scalandrone, naufraghi e familiari si sono stretti uno all'altro, piangendo dalla gioia di poter essere nuovamente assieme. Non parole, ma muti e struggenti abbracci quasi a significare la fine di una dolorosa e sfortunata vicenda.

Moltissimi anche i giornalisti presenti e molti gli intervistati, specie fra i passeggeri. Tutti sono stati concordi nell'elogiare la calma e l'ordine con cui l'equipaggio della «Bianca C», in poco più di trenta minuti, ha condotto a termine le operazioni di salvataggio. Nicola Lamanna, un passeggero, ha dichiarato: «All'equipaggio tutto il mio elogio; è stato veramente esemplare e ha dato una dimostrazione di forza d'animo e di maturità che non mi sarei mai immaginato in simili frangenti. Ma desidero soprattutto ringraziare Don Peluffo, il Cappellano di bordo che è stato sempre accanto a noi, incoraggiandoci, pensando altruisticamente prima ai passeggeri e poi a lui. Ciò che del resto hanno fatto tutti gli uomini dell'equipaggio».



La motonave «Surriento» mentre sta per attraccare a Ponte dei Mille

Le stesse scene e le stesse dichiarazioni si sono verificate a Napoli,

lano di bordo che è stato sempre accanto a noi, incoraggiandoci, pensando altruisticamente prima ai passeggeri e poi a lui. Ciò che del resto hanno fatto tutti gli uomini dell'equipaggio».

La mattina dell'otto novembre, all'arrivo della «Vespucci», l'altra nave che aveva prestato immediato soccorso ai naufraghi.

E l'equipaggio? Desideriamo ripetere, anonima, la risposta di un marittimo. Essa vale per quelle di tutti gli altri: «Ci si stupisce perché non abbiamo perduto, in quel terribile frangente, la calma, perché tutti si sono salvati. Abbiamo soltanto fatto il nostro dovere, niente altro. Siamo certi che altri uomini di mare, in una situazione simile alla nostra, avrebbero fatto altrettanto».

Il pellegrinaggio di ringraziamento al Santuario della Guardia



Il dott. Giacomo Costa, per la «Linea C», e il cap. Crevato, per l'equipaggio, sorreggono il quadro votivo mentre viene benedetto dal Rettore del Santuario della Guardia, presente il Cappellano della nave, Don Peluffo

Sabato mattina undici novembre, a scioglimento di un voto formulato quando la «Bianca C» era ormai un relitto in preda alle fiamme i naufraghi della nave si sono recati in pellegrinaggio al Santuario di Nostra Signora della Guardia, sul Monte Figogna, alle spalle di Genova. Circa 350 persone (titolari della «Linea C», naufraghi e familiari) sono saliti al Santuario con sei carrozze della Guidovia e con una quarantina di auto private. Don Peluffo, il Cappellano di bordo, ha celebrato una S. Messa e al Vangelo, prendendo la parola, tra la più intensa commozione dei presenti ha spiegato il significato del pellegrinaggio: rendere grazie a Dio per coloro che sono scampati al naufragio e ricordare in preghiera le tre vittime del disastro. La Madonna, invocata dai marinai, ha dato all'equipaggio la forza d'animo e la calma per mettere in salvo tutti i passeggeri, così che le conseguenze sono state assai meno gra-

vi di quanto non sia accaduto in simili incidenti. E anche questo è uno dei tanti fatti prodigiosi che, sulla nave, si sono svolti dopo lo scoppio e il conseguente incendio.

E' stato quindi benedetto il quadro che, a ricordo della tragica fine della nave, il marittimo Francesco Pandullo della «Linea C» ha dipinto per essere collocato fra gli «ex-voto» del Santuario. Il quadro, recato a braccia dal dott. Giacomo Costa (a nome degli Armatori, Dirigenti ed Equipaggi della «Linea C») e dal cap. Crevato (a nome dell'equipaggio della «Bianca C») è stato deposto ai piedi della statua della Madonna.

Il pellegrinaggio (veramente composto e che ha visto centinaia di persone unite come una grande famiglia) si è concluso con un pranzo offerto dalla «Linea C».

Nello stesso giorno un altro gruppo di naufraghi si è recato in pellegrinaggio alla Vergine di Pompei.

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale
Anno I - N. 5 - Settembre-Ottobre 1961
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