

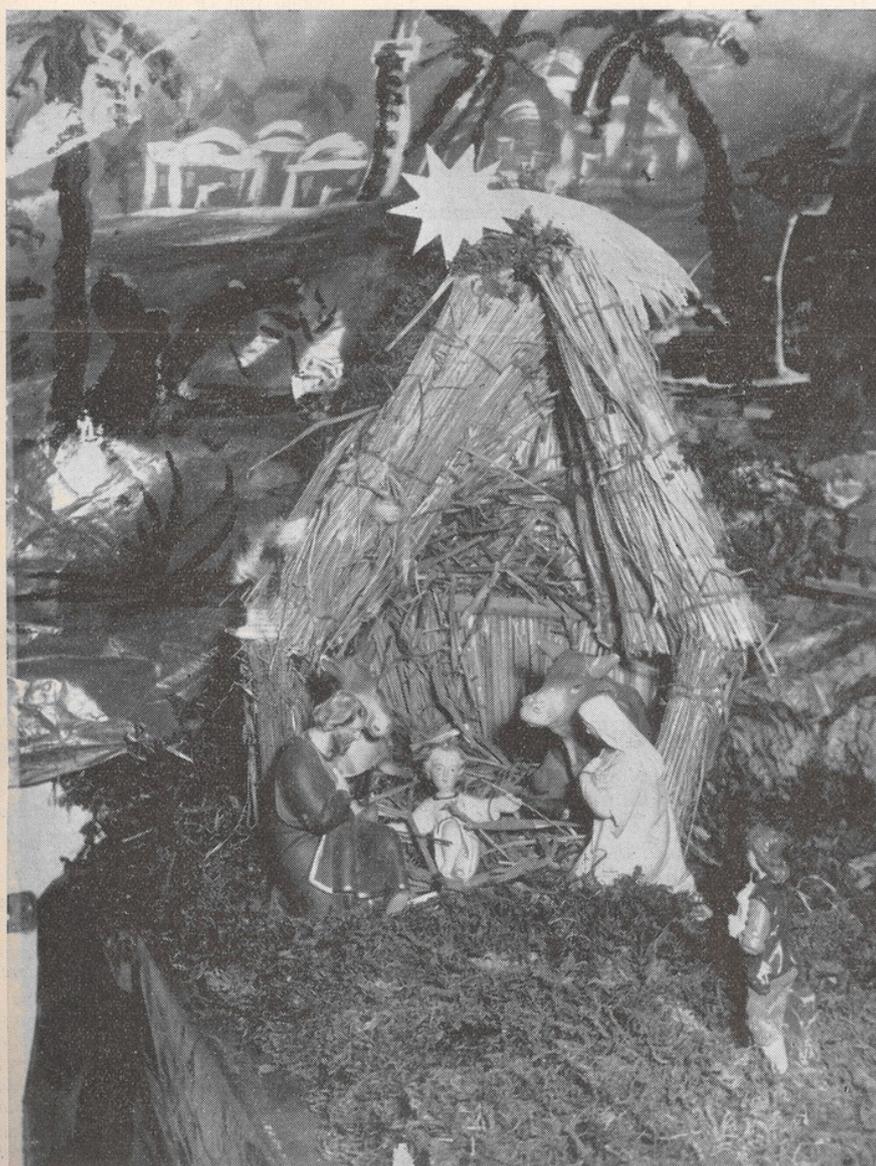
Linea "C", - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno I - Numero 6 - Novembre-Dicembre 1961

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
TANTI AUGURI A TUTTI VOI...



E' uno dei tanti, raccolti e semplici presepi che, ogni anno, a Natale, vengono allestiti sulle navi della « Linea C ». Lo abbiamo prescelto come simbolo e come auspicio che le prossime feste siano serene e gioiose per i nostri marittimi, per le loro famiglie, per i loro cari. Gli Armatori e « Notiziario C » porgono a tutti i migliori auguri per il Natale e per l'anno nuovo.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
**La famiglia
 del
 marittimo**

Il navigante, per le sue eccezionali condizioni di lavoro, è costretto a rimanere lontano dal focolare domestico per periodi più o meno lunghi ed a volte per anni specialmente se è imbarcato su petrolieri.

Da questo fatto nasce una commovente, anche se celata, preoccupazione che spesso accompagna il marittimo per quasi tutta la sua vita. La Famiglia! Il nido d'amore sognato nella primavera della vita, preparato con sacrifici e risparmi, affrontato con serena gioia e vissuto nell'intima unione dei cuori... ad un certo momento esige un distacco.

Lui, il capofamiglia, il marito, deve partire. La nave, il lavoro, la lontananza lo reclamano: è il suo dovere.

Il navigare significa per lui pane, benessere, prosperità per la sua casa. L'inazione prolungata, peggio ancora, la disoccupazione forzata preannunziano invece la ombra triste del bisogno. Per il navigante sposato, la lontananza dalla famiglia è sempre fonte di preoccupazione.

Il marittimo, al calar della sera, invece dell'incontro con la moglie ed i figli, trova la solitudine. Ed è duro sempre anche se commo-

(continua in 2.a pagina)

La famiglia del marittimo

(seguito dalla 1.a pagina)

vente ed umano il comportamento del lavoratore del mare, che con dignità e silenzio accoglie questo sacrificio. Da questa situazione nascono però problemi che investono l'andamento e l'avvenire della famiglia.

La sposa rimane sola al governo della casa, ad amministrare i sudati guadagni del marito, ad educare i figli.

Fatta eccezione alle temporanee permanenze del navigante durante i periodi di sbarco, la sposa rimane praticamente sola ad affrontare i gravi compiti della famiglia, a seguire i figli nel loro sviluppo... E' naturale quindi che abbia saggezza, forza e coraggio per affrontare un compito così grave. Se nelle altre famiglie i compiti si possono considerare divisi fra due, in quella del navigante rimangono per lunghi periodi imperniati su una sola persona: la madre. E la famiglia avrà appunto la fisionomia che una madre di forte carattere, di profondo sentire religioso le imprimerà con la sua energica direttiva.

Il padre, al ritorno a casa, specie quando i figli crescono e usciti dalla puerizia si affacciano alla ribalta della vita e delle sue attrattive, contempla con commossa soddisfazione quelle fiorenti giovinezze. I suoi figli!

Per loro lavora e si sacrifica. Ma spesso non ne conosce l'indole, la formazione morale, le compagnie che frequentano. Qualche volta è un estraneo.

Passata la serena gioia del ritorno e dell'incontro, egli si accorge che qualche cosa gli sfugge nella direzione della casa... la vita fiorente dei figli.

E' comprensibile pertanto che quando tra marito e moglie c'è una perfetta identità di vedute, un'unica preoccupazione nell'educazione dei figli, una ferma direttiva nel prepararli alle responsabilità della vita, tante cose vanno bene. La famiglia si evolve veramente nella concordia e nell'ordine.

Invece, se durante l'assenza del marito, la moglie non sostiene da sola con saggezza e costanza il peso dei suoi doveri, ma lascia facilmente incrinare la sua missione da

stanchezza e debolezza, la famiglia decade, l'austerità va in crisi ed il capriccio irrompe penoso e prepotente.

E quando il disordine si incunea nella casa degli sposi, che deve essere invece sacra come un tempio, i figli evadono, la soggezione sfuma, l'unione scompare. Nascono allora delusioni ed incomprensioni, si raccolgono frutti di amarezza e l'amore — la fiamma sacra che eleva e potenzia la vita coniugale — si attenua ed affievolisce, spesso lasciando il vuoto e la solitudine.

Per ovviare pertanto a questi inconvenienti che possono influire in senso funesto sulla vita dei figli, fra la moglie rimasta a vegliare e curare l'andamento della casa e il marito che naviga lontano, è necessario rimanga inviolata l'unione dei cuori e degli intenti, la costanza degli sforzi e dei sacrifici e la visione chiara e precisa delle

mutue responsabilità. La sposa e madre, dal sacrificio della periodica separazione dal marito, deve attingere tutta quell'energia capace di colmarne il vuoto.

Ma le risorse esaurienti ed insostenibili, risorse di bontà e di rettitudine, di forza nel sacrificio e nel dolore, di serena compostezza nel quotidiano esercizio del dovere, si attingono alle sorgenti di Dio, la grazia e la preghiera.

Dio che ha istituito la famiglia e l'ha santificata ed elevata con la dignità del sacramento, ne reclama lo sviluppo nel rispetto dei valori spirituali ed esterni.

Con Dio, e solo allora, la famiglia è veramente serena di vita, scuola di virtù e preparazione delle nuove generazioni alle vicende ed alle lotte della vita.

Nella casa. Dio è luce, amore, ordine e fiducia.

Padre G. Franceschetti

“La casa accogliente dei marinai a Genova,,

Siamo veramente grati a Padre Franceschetti per aver così efficacemente messo in risalto quello che è uno dei problemi fondamentali della vita degli uomini di mare e delle loro famiglie. La famiglia del marittimo: un qualcosa di assolutamente diverso dalle famiglie degli altri lavoratori, un aspetto quanto mai delicato e complesso di chi ha scelto proprio le vie del mare anche per poter assicurare una esistenza tranquilla ai propri cari.

Già in passato avevamo trattato l'argomento, ma soltanto di riflesso. Ora Padre Franceschetti che, come Cappellano dell'«Apostolato del Mare», unisce una lunga e preziosa esperienza a non comuni doti di mente e di cuore, ha «messo a fuoco» il problema; e lo ha fatto sotto ogni aspetto: umano, psicologico e morale, indicando a ogni marittimo la via più giusta.

Abbiamo accennato allo «Apostolato del Mare». Cogliamo l'occasione per mettere in risalto l'attività e le fi-

nalità di questo Ente che è sorto a Genova nel 1932 proprio per dare assistenza morale e religiosa ai naviganti. L'attività svolta è immensa e investe ogni settore della vita degli uomini di mare; comprende visite a bordo e visite agli ospedali, assistenza disinteressata su ogni questione. A Genova lo «Apostolato del Mare» dal 1954 ha una sua nuova e funzionale sede in piazza Dinegro 6. Qui sono anche in attività una scuola alberghiera e una scuola radar per ufficiali.

Il marittimo trova poi nei locali dell'«Apostolato del Mare» cordialità, ospitalità, aiuto, comprensione e serenità. La domenica, per i marittimi, vengono celebrate due Messe: una alle 10,30 e una alle 18,30.

Ecco, se dovessimo sintetizzare in poche parole l'«Apostolato del Mare» a Genova, prenderemmo a prestito proprio una frase di Padre Franceschetti: «La casa accogliente dei naviganti che vengono a Genova».

I lettori

collaborano

Fortunato Fassone, cameriere sulla «Bianca C», ha lasciato recentemente il servizio per ritirarsi a vita privata. Come sempre accade quando si lascia un ambiente in cui si è vissuti a lungo, la malinconia si fa sentire e i ricordi, uno dietro l'altro, tornano alla mente. Così è stato anche per il signor Fortunato Fassone; e poiché possiede un animo poetico, ha dato libero sfogo alla sua fantasia, «veleggiando» nel passato e andando a scrutare con occhi singolari nel suo futuro di pensionato.

Scherzi a parte, Fortunato Fassone ci ha mandato alcuni «malinconici versi» — così li definisce lui — a ricordo della conclusione della sua vita di mare. Avremmo voluto pubblicarli tutti, ma lo spazio purtroppo non ce lo consente. Pubblichiamo pertanto soltanto la parte finale, ringraziando Fortunato Fassone e porgendogli gli auguri di un lungo e meritato riposo.

Il pino e il pensionato

*E darò alla mia vita nuova rotta
Non più navi, né prora alta, tagliente!*

*Da marinaio avvezzo a lunga lotta
Dentro tengo il dolor paziente
mentre.*

*Al cuore non affido tanta parte
Né vo' manifestare il mio pensiero;
Fiero vivrò, così, come nell'arte
Cantando della vita il suo mistero.*

*E canterò come s'io ebbro fossi
Quando lontan sarò dall'aspro
{mare,
Canto del cigno? O l'alba, o cieli
{rossi?
O ricordi da non dimenticare?*

*... Me ne andrò, sì, vicino al Pino
{solo,
sulla scogliera guarderò il mio
{mare
e con la mente stanca e il cuore
{in duolo
ascolterò dell'onde il mormorare.*

*E nell'oblio, nel mormorar dell'onde
riverdrò ancor le navi in alto mare
e contornate dalle cime bionde
che lascia il sole svelto a tramontare.*

*Lo sguardo mio sarà laggiù attento
compagno del pensier sarà il mio
{sogno,
raggiungerò la «Bianca» lento
{lento
finché pensiero e cuor n'avran
{bisogno!*

*Oh fonte dell'oceano infinito
che agro e dolce desti alla mia vita,
Ricordo: piansi il dì del primo
{invito
ed ora pure piango che è finita...*

Fortunato Fassone

Il «Langano»: una nave piccola ma simpatica

Ed eccoci a sfogliare un'altra pagina della vita della «Linea C». Nel penultimo numero del «Notiziario C» abbiamo visto come la prima puntata di questo lungo nostro diario porti un nome: «Ravenna», la nave che tutte le ha precedute e che venne acquistata in funzione del trasporto dell'olio.

Oggi sfogliamo dunque la seconda pagina, attraverso la quale sale alla ribalta dei nostri lettori una altra bella unità legata ai primi anni della «Linea C»: il suo nome è «Langano» e, come il «Ravenna», fu adibita al trasporto dell'olio. Ad un certo momento, il «Ravenna» si dimostrò insufficiente per i sempre maggiori bisogni della nostra Ditta. L'olio, infatti, veniva acquistato contemporaneamente in diversi porti e il problema del trasporto si faceva ogni giorno più assillante: ci voleva un'altra nave di modesto tonnellaggio, perché non sempre il carico era rilevante, e di piccolo pescaggio dovendosi imbarcare i fusti di olio in approdi dai fondali piuttosto bassi.

Si procedette così nel 1928, allo acquisto del «Langano». La nave venne iscritta al Compartimento Marittimo di Genova il 28 maggio, al numero 1564 di matricola. Era stata costruita nel 1894 a Lu-

becca, nei cantieri Henry Kock. Le caratteristiche erano le seguenti: lunghezza fuori tutto metri 71,37; larghezza metri 9,75; portata 1830 tonnellate; stazza lorda 1245 tonnellate; stazza netta 750 tonnellate.

Il «Langano» disponeva di una macchina a triplice espansione da 475 HP.; due erano le caldaie cilindriche monofronti con combustione a carbone. La velocità era di 8/9 nodi circa.

Il primo comandante della bella unità fu il comandante Sardi, che era già stato con lo stesso incarico sul «Ravenna» e del quale, nel numero scorso, abbiamo tracciato un breve profilo. Il nostromo fu Domenico Lacapria, un autentico «lupo di mare» che prestò servizio sul «Langano» dal giorno dell'acquisto fino al 1933 e che è tuttora in servizio sulla «Franca C»: un vero esempio di attaccamento al lavoro e di fedeltà alla nostra Compagnia.

Il «Langano» svolse la sua attività sempre con piena soddisfazione, puntuale alle partenze e agli arrivi. Si trattò, quasi sempre, di viaggi di gran cabotaggio che avevano, come meta, i porti della Turchia, della Tunisia, della Spagna e dell'Algeria. Ma a questa nostra seconda unità è legato un fatto importantissimo: il «Langano», infatti, rappresenta l'inizio della vera attività commerciale della nostra Compagnia. Trasportò anche merci varie per conto di terzi, preludio ad un settore che, in breve, avrebbe assunto proporzioni rilevanti.

Lo scoppio delle ostilità, nel 1940, trovò la nave in pieno servizio, servizio che dovette interrompersi per cause di forza maggiore: cioè per la militarizzazione disposta dal Governo, con conseguente utilizzazione per scopi del tutto diversi da quelli per i quali la nave era stata costruita e da noi acquistata.

Nel 1943 il «Langano» fu protagonista di un episodio che ci piace ricordare. L'otto settembre, giorno dell'armistizio, si trovava nel porto di Venezia: in quel periodo era adibito ai trasporti fra l'Italia e la Jugoslavia, occupata dalle truppe italiane. Furono momenti drammatici, con i tedeschi che cercavano di impadronirsi di tutto quanto si trovava a loro portata di mano.

Il «Langano» faceva, indubbiamente, gola. Ma i tedeschi non avevano fatto i conti con l'equipaggio più che mai risoluto a mantenere la propria indipendenza e ad evitare che la nave venisse requisita o addirittura affondata, come tante altre.

Si studiò così un piano d'azione: la fuga. Non era cosa facile, bisognava stare molto attenti per-



Una rara fotografia del «Langano»

ché se i tedeschi se ne fossero accorti sarebbe stata la fine di tutti. La posta in palio era alta: quasi vorremmo dire che si trattava di una alternativa disperata, la vita o la morte, perché — e questo era noto — se il piano fosse fallito ci sarebbero state delle sanguinose rappresaglie.

Arrivò il giorno dell'azione. Di notte, eludendo la fitta vigilanza dei militari, il «Langano» venne messo sotto pressione. Poi un ordine: «Macchine a tutta forza!». La nave, prima che potesse essere dato l'allarme, aveva già preso il largo, diretta verso il Sud, con soli sette uomini di equipaggio. Pochi, ma animosi e sufficienti perché si arrivasse fino a Malta, dove la nave fu adibita a compiti vari fino al termine del conflitto.

Tornata la pace, il «Langano» non si dedicò più al trasporto dell'olio, ma prese a navigare fra Civitavecchia e la Sardegna, svolgendo un'opera benemerita in un momento in cui l'Italia distrutta cercava di ritornare alla normalità: migliaia di persone, grazie a questa nave, poterono raggiungere l'Isola o il Continen-

te per riabbracciare i propri cari che non vedevano da lunghi anni. E fu proprio a Civitavecchia che si verificò, sul «Langano», anche un episodio doloroso: la morte del comandante Giovanni Sardi.

La nave venne venduta il 25 gennaio 1950 ad armatori italiani. Ormai si avviava verso la sessantina, aveva dietro di sé un lungo e onorato servizio, ma era sempre efficiente. E chissà per quanto tempo ancora avrebbe solcato onorevolmente il mare se non si fosse incagliata e perduta nelle secche di Mahon il 23 settembre 1950.

Così abbiamo chiuso anche la seconda pagina del nostro diario, ricordando una piccola ma simpatica nave. Abbiamo parlato di lei anche con una punta di nostalgia, con quell'affetto che ci lega, oltre che agli uomini, anche alle cose che ci sono familiari. Ecco, se dovessimo paragonarlo a un uomo, diremmo che il «Langano» ha trascorso la sua vita lavorando in silenzio, anche se a volte — ma per necessità — fu protagonista di movimentati e coraggiosi episodi.



* *Dai Cantieri di Lubecca alle secche di Mahon.*

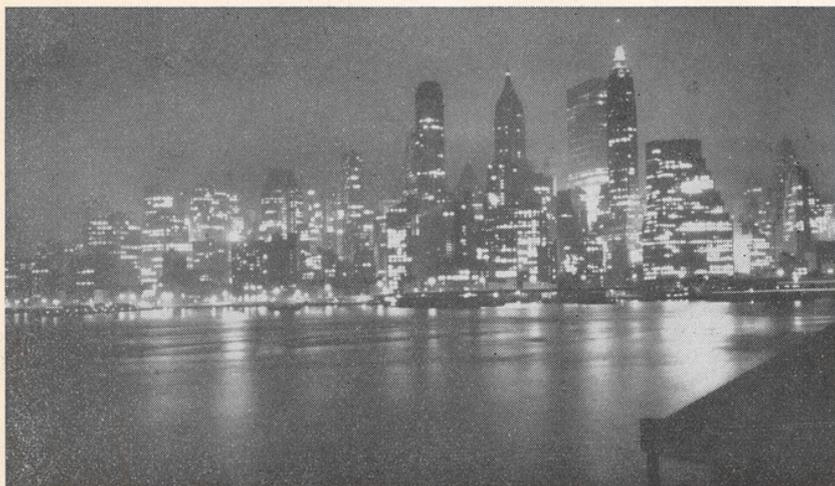
* *Inizio dell'attività commerciale.*

* *La movimentata fuga nella notte dal porto di Venezia nel 1943.*





Pieno successo del nostro concorso fotografico



Quando, a fine agosto, abbiamo tirato le somme del nostro Concorso fotografico, abbiamo constatato con soddisfazione che l'iniziativa era stata accolta con interesse, stando almeno al numero dei partecipanti. Poi ci siamo accinti ad un esame qualitativo dei concorrenti e, lo diciamo onestamente, non è stato facile designare subito il vincitore, essendo molto del materiale presentato degno della massima considerazione. Avremmo voluto premiare tutti, ma il regolamento deve essere rispettato. Così, il primo premio è stato assegnato all'allievo di macchina della « Pia C » *Paolo Suni*, abitante in piazza Posta Vecchia 3/8 a Genova, per la sua foto dal titolo « New York » (sopra a sinistra). Per gli appassionati della fotogra-

fia, diamo la « carta d'identità » del soggetto vincitore: "Tempo 12", diaframma 3,5, obiettivo 1/3,5 Xenar 75 m/m.,... A destra, pubblichiamo anche la foto del marò *Domenico Granato*, abitante a Torre del Greco in via XX Settembre 108. E' « Un tramonto a Gibilterra al passaggio della Andrea C »; non è privo di suggestività e rivela ottimi giochi di controluce.

Tuttavia chi non ha vinto... potrà vincere. Infatti, « Notiziario C », visto l'esito del primo concorso, ha deciso di indirne un secondo. Le modalità sono le stesse: ciascuno può inviare, in bianco e nero, qualsiasi soggetto. Le foto dovranno pervenire alla Direzione entro il 28 febbraio 1962. All'autore del soggetto vincente andrà un premio di lire 5 mila.

Agevolazioni in favore delle famiglie numerose

Recentemente è stata approvata una Legge che stabilisce numerose agevolazioni in favore delle famiglie con cinque o più figli. Tra l'altro estende a tutte le famiglie in possesso dei requisiti richiesti l'esenzione di una quota di reddito delle tasse e aumenta l'importo di tale franchigia.

Riteniamo utile segnalare ai nostri lettori che nell'avviamento degli allievi ai corsi di addestramento professionale, è riservato ai componenti di famiglie numerose un posto per ogni dieci o frazione di dieci ai componenti di famiglie con almeno cinque figli viventi a carico. Dovendo presentare domande, specificare la appartenenza a famiglia numerosa, qualifica che verrà dagli uffici di collocamento annotata sugli elenchi degli apprendisti. Nell'assunzione degli apprendisti, i datori di lavoro debbono comprendere un apprendista facente parte di famiglia numerosa, per ogni dieci assunti o frazione di dieci superiore a due.

Una seconda agevolazione riguarda il problema della casa. Con questa legge, infatti, gli enti che hanno per fine l'edilizia popolare devono

includere, nei programmi costruttivi, alloggi di non meno di quattro camere (oltre ai servizi) nella proporzione di uno a dieci, o frazione di dieci. Questi alloggi sono riservati, con diritto di precedenza, alle famiglie numerose che comprendano, tra genitori e figli, almeno sette persone, e il cui reddito globale non sia soggetto all'imposta complementare (per una famiglia di cinque figli il reddito esente è di 2.750.000 lire). Nell'assegnazione di tutti gli alloggi di edilizia popolare, di quattro o più camere già costruiti, che si rendono disponibili, le famiglie numerose hanno il diritto di precedenza, nei limiti più sopra indicati.

Tra le altre agevolazioni ricordiamo: la riduzione a metà dell'aliquota dell'imposta complementare in caso di acquisto di fondi rustici o di case di tipo popolare; esonero e semiesonero delle tasse scolastiche alle famiglie che abbiano almeno cinque figli a carico e che abbiano un reddito non soggetto alla complementare; disposizioni per i co-scritti che possono essere esentati dal servizio di leva.

MATRIMONI

• Lino Fiengo con la signorina Luisa Di Lauro (Resina di Torre del Greco, 13 agosto 1961).

• Federico Chiste con la signorina Ivana Pappalardo (Livorno, 17 agosto 1961).

• Il Commissario di bordo Marcello Carpani con la signorina Susana Blanca Carricart Gonzales (Buenos Aires, 18 settembre 1961).

• Luigi Maschio con la signorina Anna Linda Banchelli (Roma, 12 ottobre 1961).

• Claudio Portolano con la signorina Elena Magistro (Catania, 16 settembre 1961).

L'ORARIO DELL'UFFICIO PAGHE

L'« Ufficio Paghe », riceve i marittimi e i loro familiari soltanto nei giorni di martedì e venerdì dalle ore 10 alle 12 e dalle ore 14,30 alle 16,30, ed esclusivamente per motivi di lavoro.

NECROLOGIO

E' deceduto a Genova il due ottobre 1961 il cameriere Aldo Parodi. Aveva 56 anni e apparteneva alla « Linea C » dal 1949. Buono, onesto e laborioso, ha lasciato vivo rimpianto in quanti lo conoscevano.

Alla famiglia giungano, nel doloroso momento, le espressioni del più sincero cordoglio da parte del « Notiziario C ».

NOTIZIARIO «C»
Periodico aziendale bimestrale
Anno I - N. 6 - Nov.-Dicembre 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