



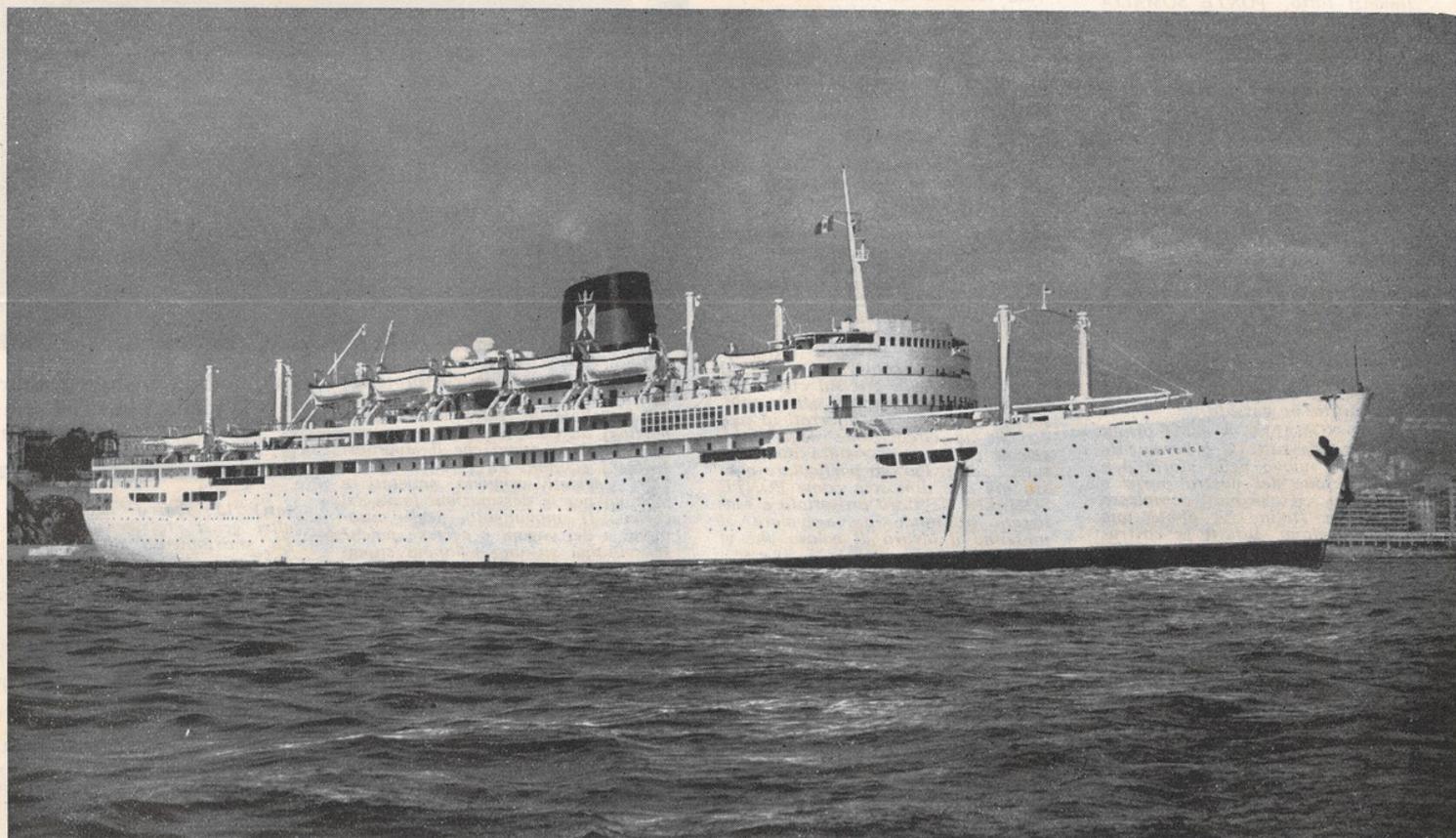
Linea "C", - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno I - Numero 2 - Marzo-Aprile 1961

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

# NUOVA VITA PER LA TURBONAVE "PROVENCE",



Il dodici aprile ha lasciato il porto di Genova per il viaggio inaugurale del servizio combinato con la Linea « C » sulla rotta Mediterraneo - Brasile - Plata, la turbonave « Provence » della Société Gén. de Transports Maritimes di Marsiglia.

Questo accordo fra due Compagnie di navigazione è meritevole di particolare attenzione, in quanto rappresenta il primo esempio di collaborazione per il settore marittimo nel quadro del Mercato Comune Europeo. La « Provence », infatti, verrà ora gestita dalla Linea « C » pur restando di proprietà della Compagnia di Marsiglia, con bandiera ed equipaggio francesi.

La « Provence » ha iniziato il suo nuo-

vo ciclo di attività dopo aver subito alcuni importanti lavori di rimodernamento, specialmente negli alloggi dei passeggeri, per soddisfare al ben noto stile della Linea « C », dovendo la nave svolgere un servizio parallelo alle altre navi.

Di conseguenza, le tre classi sono state radicalmente modificate, aprendo altre vaste sale di ritrovo, dotando la classe « cabina » di servizi igienici particolari, realizzando nella terza classe esclusivamente sistemazioni in cabine.

Inoltre la « Provence » è stata dotata di due nuove piscine e di una Cappella, mentre il servizio di condizionamento d'aria è stato esteso in ogni locale della nave.

Le modifiche apportate fanno ora della « Provence » una unità veramente accogliente, esaltandone le caratteristiche di fondo, già assolutamente pregevoli. La nave potrà portare 1.150 passeggeri, tutti alloggiati in comode cabine, in modo da assicurare un ottimo confort del viaggio effettuato ad una notevole velocità.

Tutti questi lavori, anche per desiderio della Linea « C », sono stati eseguiti nei Cantieri di Genova, tenendo occupati per un periodo di oltre tre mesi una media di 400 operai al giorno, contribuendo in tal modo ad alleviare la presente situazione dell'industria delle riparazioni navali che, come ben noto, sta attraversando un periodo di crisi.

# PONTE SOMALIA PRESENTA LA SUA

**Il grandioso complesso della Linea "C", sorto nel porto di Genova è il primo in Italia ad avere una doppia banchina**

Vista dall'alto sembra la pista di lancio di un'enorme portaerei: è invece la grande terrazza del moderno e funzionale complesso della Linea «C» PONTE SOMALIA Radice Levante, il migliore che oggi esista nel porto di Genova. Sotto la terrazza (che in caso di necessità potrebbe ospitare grandi quantitativi di merce che non riceve danno dall'esposizione agli agenti atmosferici) si muove un'organizzazione programmata e realizzata con criteri moderni e razionali.

Non è semplice descrivere le soluzioni attuate a PONTE SOMALIA di ammosi e difficili problemi di organizzazione di lavoro portuale.

Imanzi tutto PONTE SOMALIA favorisce le navi che vi attraccano e i loro equipaggi. Le navi della Linea «C», specialmente quelle che per non essere in servizio passeggeri in passato dovevano subire, con lunghe attese fuori porto, le conseguenze dello stato di semicongestione del porto di Genova, oggi possono accostare a banchina immediatamente dopo il loro arrivo in porto. Difatti, connesso con la costruzione del complesso di PONTE SOMALIA, è il privilegio di «accosto preferenziale» per le navi della Linea «C». Ciò offre vantaggi a tutti — navi, carico, operatori che sono sottobordo per l'imbarco e lo sbarco delle merci — ed in particolare, sia consentito metterlo in evidenza, ai membri dell'equipaggio che possono raggiungere subito dopo l'arrivo a Genova le loro famiglie e rimanervi più tempo di quanto era loro invece consentito in passato.

PONTE SOMALIA — come ormai è chiamato da tutti — è veramente un capitolo nuovo nella storia dell'organizzazione del nostro porto e rappresenta il primo complesso portuale in Italia che abbia una doppia banchina. Difatti la costruzione è a due piani ed all'altezza del secondo piano vi è una «banchina sopraelevata», larga 8 m. per tutta la sua lunghezza, che integra la banchina del piano di calata — larga 24

mt. — e che consente simultaneo lavoro a due piani e quindi una maggiore celerità di carico e scarico.

Realizzando PONTE SOMALIA la Costa Line (è la sigla che distingue i servizi da e per il Nord America) è l'unica che opera nel nostro porto con accosto preferenziale. E' per questo motivo che si è subito fatto vivo l'interesse degli operatori.

Le merci, per esempio quelle in attesa di imbarco, possono essere sistemate al coperto in attesa delle navi, ed il loro maneggio, appilaggio, ecc. vengono effettuati con attrezzature meccaniche moderne, funzionali e da personale selezionato.

Ma vediamo di esaminare un po' più da vicino e nei dettagli il grande complesso.

Come abbiamo detto due sono i piani: quello di calata è accessibile ai vagoni ferroviari ed agli automezzi; quello sopraelevato agli automezzi, e tutta l'area è sotto la portata delle sei gru che vi sono state installate.

Il piano terreno — a livello del piano di calata — è accessibile attraverso numerose, ampie ed alte aperture sicché, pur nei momenti di maggiore intensità di lavoro, ogni cosa trova posto ed ogni uomo ha spazio per operare senza essere disturbato. La banchina al piano di calata è percorsa da tre corsi di binario, ricordati l'un l'altro, si da consentire il passaggio dei vagoni senza difficoltà e senza intralcio. Tutti i binari, compreso quello di scorrimento della gru sul ciglio della banchina, e compresi gli scambi, sono completamente interrati in modo che la circolazione degli autoveicoli e dei carri risulta libera in tutti i sensi. Piccolo particolare questo ma che dimostra come PONTE SOMALIA sia stato progettato e realizzato in modo da agevolare al massimo il lavoro di coloro che vi devono operare.

Dunque, appena la nave ha attraccato e iniziato le operazioni di sbarco (facciamo un esempio di nave in arrivo) le due banchine, quella del piano calata e quella del piano sopraelevato, si animano immediatamente per la presenza di coloro che sono addetti alla ricezione del carico sbarcato, oltre che dai mezzi di sollevamento della nave, da sei gru del tipo più moderno e



Una veduta panoramica della Linea «C» a Ponte primo piano, la

che sono considerate il prototipo di quelle che gradatamente verranno installate in tutte le banchine portuali da completare o da ammodernare. Man mano che il lavoro si svolge i camion ed i vagoni ferroviari caricati vengono smistati e partono per le destinazioni finali del carico. Il movimento degli automezzi e dei vagoni è agevole poiché si sviluppa su una «doppia superficie» ed il guadagno di tempo nella discarica non va o scapito del maneggio delle merci né rende onerose e ritardate le operazioni accessorie.

PONTE SOMALIA non è soltanto quello che abbiamo descritto: altri notevoli aspetti sono degni di essere ricordati.

Attorno alla costruzione sono stati sistemati vasti spazi coperti e scoperti sicché i capricci del tempo non interrompono completamente le operazioni che vi si compiono. Diremo a questo proposito, e a puro titolo di cronaca, che i camionisti che portano e ricevono carico in porto usano, quando piove, una frase ormai fissa: «Il tempo è brutto, andiamo a Ponte Somalia». Frase povera, ma eloquente poiché a Ponte Somalia si può scaricare e caricare gli automezzi sempre e a dispetto delle condizioni atmosferiche avverse.

Oltre agli spazi coperti esistono considerevoli spazi scoperti, come abbiamo detto, con fondo perfetto: ed è qui che vengono ospitate le merci che per loro natura non possono essere sistemate nei magazzini, come per esempio trattori, pale caricatrici, macchinario pesante o di dimensioni eccezionali, ecc.

Quando piove e le operazioni in porto di carico e scarico delle navi si arrestano, ecco che a Ponte Somalia sono disponibili e vengono utilizzati due apparecchi speciali che, limitatamente per merci in colli di piccole dimensioni, consentono di continuare il lavoro.

Particolare impegno richiede (speciali accorgimenti sono stati adot-

tati) lo sbarco della carne ed altri generi refrigerati o congelati. Lo smistamento di queste merci, che può essere effettuato rapidamente da un'accurata organizzazione, favorisce i ricevitori che naturalmente hanno fretta a motivo della deperibilità del carico che essi ricevono. Le operazioni di smistamento vengono effettuate preminentemente sulla banchina del piano di calata con maggior celerità e meno complicazioni di quanto si verifica in tante banchine del porto meno attrezzate di PONTE SOMALIA.

All'interno del piano rialzato sono poi in funzione moderni carri-ponte che sollevano il carico e lo offrono, attraverso ampi boccaporti, ai vagoni e camion sottostanti al coperto sul piano di calata.

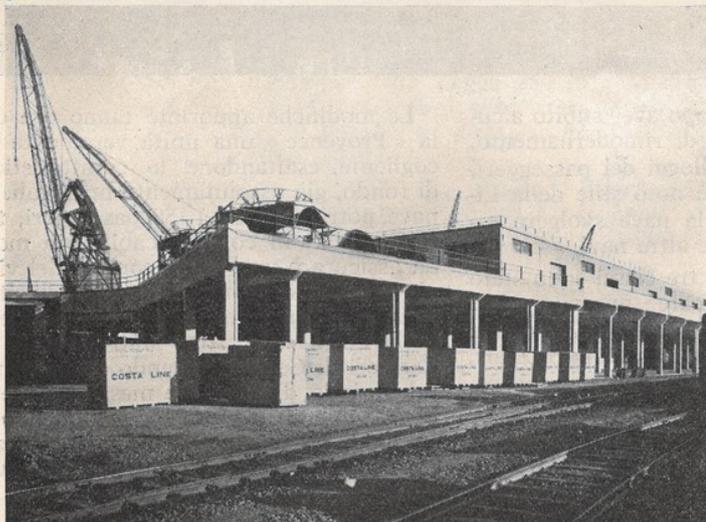
In ordine sparso e sistemati negli spazi più idonei si vedono poi i pollicromi e caratteristici contenitori che consentono di caricare e scaricare da nave carico pregiato senza danno e con rapidità considerevole.

Il PONTE SOMALIA della Linea «C» è il contributo più tecnicamente valido e moderno alla soluzione dell'annoso problema in cui si dibatte il porto di Genova e cioè la scarsità di accosti attrezzati modernamente.

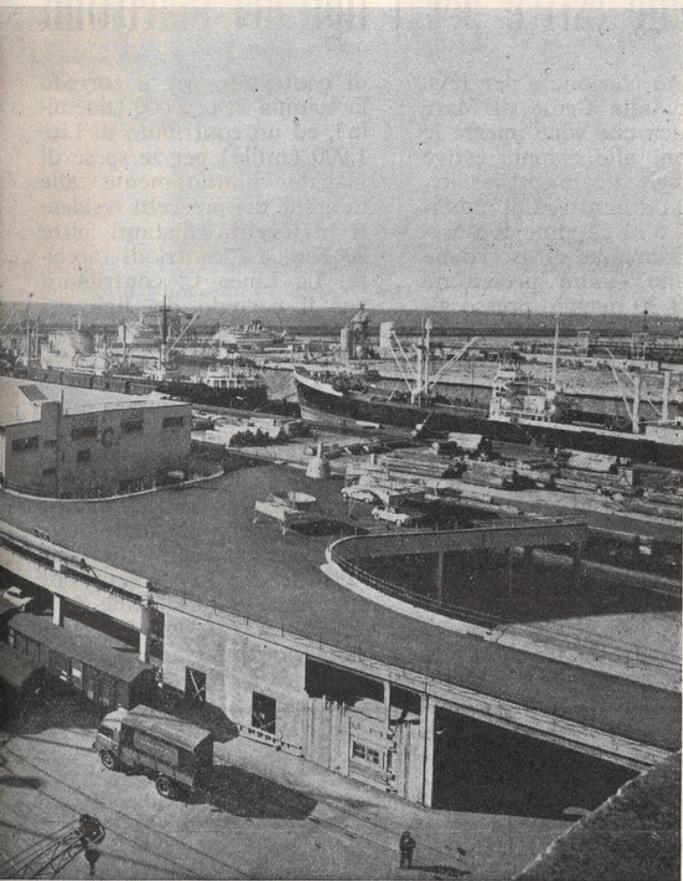
L'attuale complesso Linea «C» si svilupperà verso il prolungamento, e al lato ponente, con altri magazzini consimili tutti collegati fra di loro in modo da formare un complesso veramente eccezionale ove sarà possibile alle navi operare con sollecitudine e alle merci di muoversi con la massima celerità.

La concessione sulla quale la Linea «C» ha costruito il suo com-

Una veduta parziale del piano terra, lato posteriore, con una serie dei caratteristici contenitori



# PARTE D'IDENTITÀ



Il grande complesso somaliano. A sinistra, in alto, la nave « Maria Costa »

Il complesso copre 200 metri lineari di banchina e cioè più di quanto necessario per accogliere le navi di maggior dimensione della Compagnia. Vi è un altro particolare da porre in rilievo: il primo piano, che è raggiungibile dagli automezzi attraverso una rampa di accesso in radice, ha un raccordo già predisposto e consentirà di collegare in sovrappiù il magazzino Linea « C » alla strada sopraelevata che, secondo il progetto del Comune di Genova, sarà costruita lungo tutto il perimetro portuale. Quando la costru-

zione della « sopraelevata » sarà un fatto compiuto PONTE SOMALIA sarà accessibile direttamente e facilmente da qualunque punto del porto di Genova.

A PONTE SOMALIA affluiscono tutte le comitive di studiosi e tecnici che vengono a visitare il nostro porto che da esso trae anche prestigio.

La Linea « C » è ovviamente soddisfatta che la propria realizzazione sia il primo passo verso un razionale e speriamo sollecito perfezionamento delle attrezzature portuali.

Un carrello elevatore appila carichi prelevati sulla banchina, nell'interno del piano rialzato



# COMUNITÀ A BORDO

Si può vivere ed esplicitare tutte le più alte manifestazioni di vita assieme, senza avere lo spirito della Comunità.

Quando il lavoro e la preghiera, la gioia e la sofferenza non sono capaci di varcare il limite del proprio io, non c'è lo spirito della comunità.

E' la tragedia di tante vite in comune; dal nucleo più semplice della famiglia e via via su fino ai nuclei più complessi. E' la tragedia di cui forse ne siamo stati attori o che abbiamo seguito dietro le quinte senza portare il nostro aiuto pur potendolo. Ed è pure, io credo, il male che c'è tra i marittimi. La loro solidarietà a cui si fa spesso appello è solo superficiale mentre nella loro vita sono degli individualisti e torna difficile darne una spiegazione, perché molte e complesse sono le cause interne e esterne al marittimo stesso; un fatto però è indiscutibile, io credo, e cioè che il marittimo è più solo della sua nave in pieno oceano.

Si è detto e si dice che il marittimo sia un libertino; non è vero! Il libertino non ama la famiglia mentre il marittimo la ama. Anzi non so se ci sia una categoria di persone più attaccate alla famiglia che il marittimo. Il suo forzato stare lontano, il suo frequente staccarsene gliela fanno apprezzare di più. Se si vuole penetrare nel cuore e nell'anima del marittimo basta parlargli della sua famiglia; il suo volto si rischiarava e incominciava a raccontare senza fermarsi dei suoi figli, di sua moglie con una semplicità che commuove.

Si è detto e si dice che il marittimo non sia religioso. Neppure questo è vero! Potrei portare fatti a centinaia, come l'ultimo mese mariano sulla mia nave « BIANCA C », che documentano la religiosità del marittimo. Quando gli si danno le possibilità di esplicitare la propria fede lo fa molto volentieri ed in modo esemplare; altrimenti prega lo stesso nel silenzio della sua cabina dinnanzi alle immagini attaccate sopra la sua cuccetta.

Il male è un altro: il marittimo ama isolarsi. Il forzato stare assieme ad altri lo porta come reazione ad allontanarsi appena può, a chiudersi nel suo piccolo mondo di gioia e di dolore pronto ogni giorno ad iniziare il suo lavoro, reso ancor più

duro dalla mancanza di unione. Che importa è il proprio lavoro non quello degli altri, i propri bisogni non quelli degli altri. Bisogna AGGIUSTARSI ognuno a proprio modo e di propria iniziativa e quello che è peggio non bisogna reagire pena la mancanza del quieto vivere. E' un male più complesso di quello che non si creda e in cui varrebbe la pena addentrarsi con cognizione di causa, con coraggio e appoggio.

Dal Congresso Internazionale dell'Apostolatus Maris si è levato come grido unisono che bisogna dare vita alla Comunità Cristiana di bordo con unità di programmi, vita e spiritualità.

Non si poteva meglio colpire nel segno. Se si vuole fare un lavoro con i marittimi bisogna proprio incominciare di qui e ricordarsi che prima bisogna fare una comunità di persone che vivono integralmente la loro vita comune. Come si può formare un cristiano in un individuo che non abbia un corredo di virtù umane, così non si può formare una Comunità Cristiana in un nucleo che non abbia lo spirito della Comunità.

La meta è sempre un punto di arrivo, mai di partenza; un traguardo che può essere raggiunto dopo un lungo e paziente allenamento di tutte le facoltà umane.

## Il Cappellano di bordo

*L'importanza di un clima di comunità a bordo è importante ed è sentita da tutti. Ma questo clima, evidentemente, deve sorgere e prosperare con la partecipazione di tutti, con una conquista collettiva che possa creare le basi di una vita serena concreta. E quando noi parliamo di « tutti », ci riferiamo ad ogni categoria, indistintamente a tutti coloro che si trovano a bordo, dal personale di comando al più umile dell'equipaggio.*

*Soltanto la reciproca comprensione, soltanto l'umana e cristiana considerazione del nostro prossimo possono riuscire a creare questo « clima di comunità ».*

*Quali cause ne ostacolano il raggiungimento? Che cosa occorre superare?*

*Ecco, noi pensiamo che sia utile una indagine approfondita in grado di far comprendere i vari aspetti del fenomeno e, di conseguenza, di affrontarli con serenità.*

*Perché non ci fate conoscere il vostro pensiero, i vostri suggerimenti, le vostre considerazioni? Il Notiziario « C » aspetta la vostra collaborazione e vi ringrazia anticipatamente, per il bene che ne potrà derivare.*



# GIORNALE DI BORDO



Il Comandante Eugenio Cattarini, raggiunti gli inesorabili limiti di età, è sbarcato il 19 febbraio all'arrivo a Genova della T/n « Federico C. », ponendo fine alle trascorse vicende sul mare.

Il Comandante Cattarini proviene da una generazione di marinai. Nato a Lussin Piccolo, nel centro dell'Adriatico, seguì i regolari studi in quell'Istituto Nautico, dove si licenziò nel 1913. Ma già nei primi anni della sua infanzia, il mare lo attirava ed egli trascorreva ore spensierate, bordeggiando lungo le coste di quell'isola incantata, come del resto usa gran parte della popolazione di Lussin per la quale il « mare » è tutto, così come avviene in Tirreno per la ligure Camogli.



Il Comandante Cattarini conta lunghi anni di attività marinara, dei quali 22 come comandante di navi gestite dalla LINEA «C». Infatti, 14 sono le unità della Compagnia che egli ha condotto con elevata perizia nel Mediterraneo, in Atlantico, nel Mar dei Caraibi e nel Baltico, dal « GIACOMO C. » alla « MARIA C. », dall'« ANNA C. » al « FRANCA C. » ed infine al « FEDERICO C. », la nave Ammiraglia della Flotta «C».

Il Comandante Cattarini ricorda innumerevoli episodi, verificatisi durante il lungo e movimentato servizio in pace ed in guerra. Tenente di Vascello nella Marina Militare, Capitano di Lungo Corso in quella Mercantile, vanta molte ambite distinzioni onorifiche. Per ben tre volte nell'ultimo conflitto, violava il blocco nell'Atlantico Settentrionale. Veramente memorabile fu un suo viaggio sul piroscafo « EUGENIO C. », la prima nave della Compagnia a portare questo nome. Attaccato, nell'aprile del 1944 da trenta bombardieri nemici nel Fjord di Bodo, l'« EUGENIO C. » affondava in meno di trenta secondi. Ciò non di meno, il Comandante Cattarini riusciva a salvarsi a nuoto, riportando una ferita alla gamba della quale tuttora soffre.

Il comando della T/n « FEDERICO C. » rappresenta la degna conclusione di una brillante carriera. Negli ultimi otto mesi, su questa veloce nave che collega Genova con i porti dell'America latina, hanno varcato l'Oceano Atlantico oltre 16.000 passeggeri. Così, migliaia di persone hanno potuto trovare nel Comandante Cattarini non solo la guida fidata ed esperta, ma l'amico, sempre sollecito del loro benessere, sempre cordiale, sempre sorridente. Essi ricorderanno sovente e con grande affetto, questo magnifico marinaio che oggi scende dalla ribalta oceanica per dedicarsi ad un sereno e meritato riposo.

E' sbarcato dalla motonave « ANDREA C. », il 14 marzo, per raggiunti limiti d'età, il maître sig. RICCARDO TUZZI, che ha prestato per lunghi anni encomiabile servizio sulle navi sociali.

Egli iniziò la carriera alberghiera nel lontano 1913, raggiungendo ben presto per la sua competenza, il grado di « chef ». Dal 1925, con tale qualifica prestò servizio con la « Sitmar » ed il « Lloyd Triestino ». Le vicende belliche lo portarono a Port Sudan, in qualità di direttore d'albergo.

Rientrato in Italia, prese imbarco nel 1949, sulla « ANNA C. » e ci rimase fino al 1958, quando passò sulla « FEDERICO C. » ed « ANDREA C. ».

A bordo delle nostre navi fu anche apprezzato maestro di lingue straniere, inglese e francese in particolare.

Al maître Tuzzi, vada il nostro ringraziamento e il cordiale augurio di un ben meritato riposo.

## Colonie estive per i figli dei marittimi

L'Ente Nazionale per l'Assistenza alla Gente di Mare comunica che sono aperte le iscrizioni alle colonie estive per i figli dei marittimi imbarcati od in attesa di imbarco, dai 6 ai 12 anni di età.

Le domande di iscrizione dovranno essere presentate entro il 30 maggio presso gli Uffici dell'E.N.A.G.M. competenti per territorio su un apposito modulo.

Gli interessati potranno richiedere l'assegnazione dei bambini, che sarà subordinata al parere del medico dell'E.N.A.G.M., ad una colonia montana o marina. Gli ammessi dovranno essere forniti di un corredo indicato dall'E.N.A.G.M., lo stesso ente, allo scopo di venire incontro alle famiglie dei bambini prescelti, corrisponderà a titolo

di contributo per il corredo la somma di L. 2.000 (duemila), ed un contributo di Lire 1.000 (mille) per le spese di viaggio limitatamente alle famiglie dei prescelti residenti in località distanti oltre 20 Km. dai centri di raccolta. La Linea C. contribuirà per il corredo dei figli dei suoi marittimi ammessi alle colonie con la somma di L. 3.000 (tremila). Si consiglia coloro ai quali questa utile iniziativa può interessare, dato il numero limitato dei posti a disposizione (N. 450) di rivolgersi sollecitamente per ulteriori e più dettagliate informazioni agli Uffici dell'E.N.A.G.M. Per coloro che risiedono lontano dalle Sedi dell'E.N.A.G.M., le informazioni potranno anche essere richieste a mezzo posta.

### Record di velocità stabilito dalla « Federico C., »

La turbonave « Federico C. » ha effettuato la traversata oceanica Genova-Buenos Aires — con gli scali di Cannes, Barcellona, Rio de Janeiro e Santos — in dodici giorni e diciotto ore.

La magnifica unità, nave ammiraglia della Flotta "C.", ha conquistato in tal modo un effettivo primato fra le navi passeggeri, italiane ed estere, adibite al servizio con l'America del Sud, su un percorso che si estende per 6139 miglia.

### Matrimoni

- Il signor Angelo Adinolfi con la signorina Ileana Decisé (Genova, 16 gennaio 1961).
- Il signor Antonio Vitale con la signorina Mafalda Martinelli (Genova, 23 febbraio 1961).
- Il signor Luigi Mele con la signorina Maria Giarbò (Genova, 26 febbraio 1961).
- Il signor Massimo Percivale con la signorina Maria Teresa Bruzone (Genova-Sestri, 6 aprile 1961).

*Agli sposi giungano gli auguri più vivi di una lunga e prospera felicità.*

### «Famiglia Cristiana»,

Poiché la Compagnia provvede a inviare in omaggio alle famiglie dei marittimi iscritti al suo turno particolare il periodico « Famiglia Cristiana », tutti coloro che non lo ricevessero regolarmente, o che comunque avessero da lamentare discontinuità nella consegna, sono pregati di segnalarlo al Comando di bordo o alla Direzione della Compagnia, precisando l'indirizzo cui deve essere inviato detto settimanale.

#### NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale

Anno I - N. 2 - Marzo-Aprile 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