



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

Anno I - Numero 4 - Luglio-Agosto 1961

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

La nostra storia

Il sette agosto del 1924 — cioè 37 anni fa — veniva immatricolato col numero 1246 a Genova, per acquisto dall'estero, il piroscafo « Ravenna »... Ecco, il primo capitolo della nostra storia comincia proprio da quell'afoso giorno e prende via via sviluppo per giungere — trasformato, ampliato, pieno di prestigio — fino ad oggi.

Il « Ravenna » costituisce veramente l'atto di nascita della « Linea C ».

Come abbiamo annunciato nell'ultimo numero del « Notiziario C », è nostro desiderio dare inizio a una piccola storia illustrata delle navi della nostra Compagnia, dalle origini alla fine della seconda guerra mondiale.

Perché siamo stati spinti a questa iniziativa? Con quali scopi l'abbiamo tradotta in realtà?

Non certo per fornire una fredda elencazione di nomi di navi e di uomini; non vogliamo assolutamente presentare una cronistoria arida, ristretta fra date di calendario e cifre tecniche. Ecco, noi pensiamo di offrire ai nostri lettori un panorama completo che, pur tenendo conto dei dati tecnici, non trascuri, anzi porti in primo piano, i personaggi; gli uomini, cioè, che con la nostra Compagnia hanno collaborato a lungo e con dedizione, oltre che con assoluta competenza.

Sarà una rassegna senza pretese, condotta alla buona, tra amici, quasi vorremmo dire in famiglia. Sarà, insomma, la "nostra storia". Ciascuno di noi — dal comandante all'umile mozzo — partecipa alla vita della Compagnia in

(Segue in seconda pagina)

Il fotografo della « Bianca C » ha colto questo tipico pappagallo dei Caraibi nell'atto di voler suonare la campana di bordo. Una scenetta veramente insolita, degna senz'altro della nostra prima pagina.



«Ravenna»: la prima nave

La nostra storia

(Continua dalla prima pagina)

modo vivo e umano. Non potrebbe essere altrimenti. Ora, in questa rassegna, ciascuno di noi si ritroverà certamente negli episodi e nei piccoli fatti di tanti anni di feconda attività.

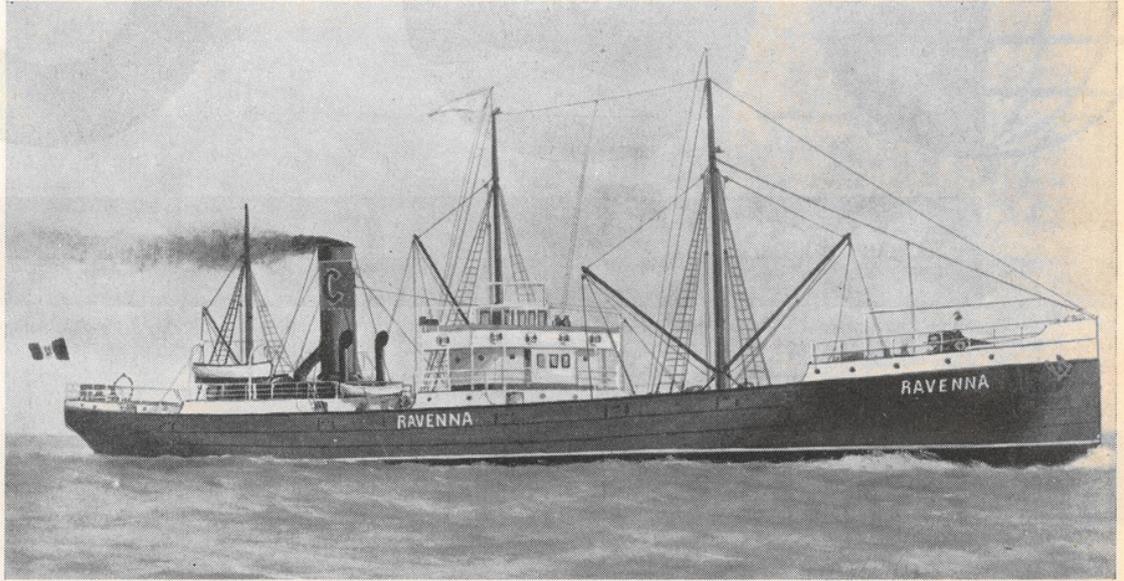
La «Linea C» — forse tanti non lo sapranno — nacque in funzione dell'olio. Il «Ravenna» venne infatti comprato per il trasporto di fusti d'olio nel Mediterraneo, al servizio della Ditta Giacomo Costa fu Andrea, cioè dei proprietari.

Dopo il «Ravenna» vennero altre navi, più grandi, più belle, più imponenti; saranno navi che non trasporteranno più soltanto fusti di olio nel Mediterraneo, ma si spingeranno — nel quadro di una sempre più viva attività economica — su tutti i mari del mondo. Aumenteranno i traffici, sorgerà la flotta della «Linea C».

E ancora. L'attività non potrà più essere limitata al trasporto di merci e verranno i moderni e lussuosi transatlantici per passeggeri che collegheranno rapidamente un Continente all'altro. Verranno le navi eleganti adibite a crociera, preferite da una clientela raffinata e internazionale.

Numero per numero, passeremo in rassegna tutte le nostre navi; e con esse passeremo in rassegna anche gli uomini che le hanno guidate con perizia e con passione; a perenne testimonianza che la nave è una cosa viva. Sarà il modo migliore per ricordarci del passato e del presente e per guardare al domani.

Una piccola storia, quasi una sintesi filmata che dedichiamo a tutti i nostri collaboratori: ai vivi, ai morti che sono presenti nel nostro ricordo, ai giovani destinati a continuare quella parabola ascendente cominciata nell'agosto del 1924, quando un piroscafo di nome «Ravenna» venne iscritto nel registro del compartimento marittimo di Genova col numero 1246....



Il piroscafo «Ravenna», prima nave della «Linea C», fu costruito nel 1888 in Inghilterra, a Leith, dalla ditta Ramage & Ferguson; era lungo metri 78,20, largo metri 10,06, alto metri 5,59, una immersione di metri 4,77. La sua carta d'identità si completava con una velocità di otto nodi, con due ponti, con una portata lorda di 1.650 tonnellate: la stazza lorda era di tonn. 1.148,43, quella netta di tonn. 964,52.

Il «Ravenna» era dotato di una macchina a vapore a triplice espansione a tre cilindri (457x762x1219); una caldaia a dieci chilogrammi per centimetro quadrato; aveva anche una caldaia ausiliare a quattro chilogrammi per centimetro quadrato.

Nel 1924 venne comprato dalla Ditta Giacomo Costa fu Andrea e immatricolato a Genova, come risulta dai registri, il sette agosto dello stesso anno. L'acquisto del «Ravenna» aveva uno scopo ben preciso: quello di adibirlo al trasporto, per conto proprio, di olio in fusti nel Mediterraneo.

Per la verità il problema base (e quello che aveva consigliato l'acquisto della nave) era quello del trasporto dell'olio dalla Turchia, soprattutto per il carico nelle rade di Qulluq e Aivaliq che non erano servite dalle linee regolari. C'era inoltre difficoltà per il ritorno in Turchia dei bidoni vuoti: così la Ditta Giacomo Costa decise di servirsi di una nave propria. Diremo per curiosità che

allora i noli dell'olio dalla Turchia erano di 120 lire per tonnellata e 150 a pieno e vuoto.

Il «Ravenna», dal 1924 ha sempre seguito, si può dire, il mercato dell'olio, trasferendosi di volta in volta nei centri dove il raccolto era stato maggiore e migliore. Dalla Turchia passò spesso alla Tunisia e alla Spagna, sempre impegnato a rispettare gli arrivi e le partenze. Trasportava 1.100 tonn. di olio in fusti e manteneva una velocità elevata (raggiungeva anche i dieci nodi, invece degli otto dichiarati) considerando il suo lunghissimo scafo.

Poi, nel 1933, il piroscafo cambiò di nuovo proprietario: venne infatti ceduto alla Ditta Ignazio Messina di Genova. Il «Ravenna» doveva ancora battere i mari per dieci anni e forse sarebbe ancora andato oltre senza lo scoppio della seconda guerra mondiale. Il 29 settembre del 1942, mentre si trovava a Traverso Locri (Calabria) rimase sinistro per fatto bellico. Venne rimesso in condizioni di navigare ma, purtroppo, ancora per poco: quasi un anno dopo, sempre per un evento bellico, affondò nel porto di Genova. Era l'otto settembre del 1943.

IL COMANDANTE [GIOVANNI SARDI]



Non si può ricordare il «Ravenna» senza citarne il primo comandante: Giovanni Sardi al qua-

le venne affidata la nave, subito dopo l'acquisto. Giovanni Sardi — grande tempra di uomo di mare — era nato a Marciana Marina (Isola d'Elba) il 23 gennaio 1886. La Ditta Giacomo Costa fu Andrea ebbe modo di conoscerlo e di apprezzarlo poiché era comandante del piroscafo «Giovanni Battista» che trasportava solitamente olio per conto della Ditta. Così, quando si decise l'acquisto del «Ravenna», si pensò a lui come comandante. Il servizio di capitano d'armamento fu invece affidato al cap. Domenico Acquarone — padre dei capitani Egidio e Leonardo — che prima svolgeva identico compito presso l'armatore Bensa.

«Ravenna» e Sardi costituirono veramente un binomio di piena garanzia, conosciuto e stimato in tutto il Mediterraneo. Giovanni Sardi morì il 29 agosto 1945 a Civitavecchia mentre era al comando di un'altra nostra nave, il «Langano», lasciando in chi lo conobbe un ricordo e un esempio indimenticabili.

Casa, dolce casa

Gita sociale a Caldirola

Una casa, un appartamento proprio: ecco il sogno di tutti. Quante volte vi siete fermati a osservare nuovi moderni e ariosi edifici con una sorta di invidia e di desiderio?



La casa è un po' la culla della famiglia e spesso dalla casa dipende anche la buona armonia di chi vi abita. Un appartamento proprio rafforza indubbiamente lo spirito di unità e di rispetto del nucleo familiare, è alla base dell'educazione dei figli (quanti ragazzi finiti male per non aver avuto la calda accoglienza di un focolare domestico!) abitandoli al senso della proprietà e al rispetto delle cose proprie.

Ma ci sono altri elementi da considerare, prima fra tutti il senso di sicurezza nel futuro. Si dice che un appartamento proprio e una pensione sono la garanzia di una vecchiaia tranquilla e serena: una verità lampante sempre di attualità.

L'aspirazione che tutti hanno di diventare proprietari di un appartamento, è indubbiamente un sintomo positivo, degno di elogio. Ma non sempre, purtroppo, i desideri vanno d'accordo col... portafogli domestico. Bisogna arrivare al traguardo con tappe, poco per volta, a costo di sacrifici e di risparmi. E quando finalmente si sarà giunti... in porto, maggiore sarà la soddisfazione e legittimo sarà l'orgoglio per ciò che si è potuto fare. La casa, insomma, è un po' una conquista.

Oggi lo sviluppo edilizio ha assunto proporzioni vastissime: i centri urbani si sono spinti fino alla periferia; dove una volta sorgevano campi brulli, oggi si allineano file di imponenti edifici.

E' chiaro che, per comprare un appartamento, non è necessario avere a disposizione tutti i soldi in contanti. Bisognerà tuttavia stare bene attenti, fare i propri conti, misurare i passi secondo la gamba e non ipotecarsi, con eccessivi pagamenti di interessi, tutta una vita.

In linea di massima occorre possedere almeno il 30-40 per cento del valore dell'appartamento: è assolutamente da sconsigliare l'acquisto di un appartamento quando la disponibilità finanziaria è minore, poiché si dovrebbe poi fare fronte a un gravissimo onere per gli interessi e per gli ammortamenti. Esistono varie facilitazioni, ma occorrerà esami-

narle bene; a mezzo mutuo, per esempio, è possibile ottenere il 30-40 per cento (presso la Cooperativa Auxilium-UCID di Genova si arriva anche al 60 per cento).

Ma nell'acquisto di una casa bisogna tenere presenti altri fattori. Per esempio accertare la serietà e la solidità economica della ditta costruttrice (affinché i vani siano realizzati con tutte le regole e sia per evitare il pericolo di perdere i propri risparmi in un fallimento). Una casa costruita bene, eviterà spese di manutenzione, seccature e altri inconvenienti.

Dove scegliere una casa? Anche qui è necessario fare le cose con calma: pensare alla rapidità e alla facilità dei mezzi di comunicazione, ai negozi, alla Chiesa, alla scuola, a tutto l'ambiente. Soprattutto quest'ultimo ha una importanza di primo piano per i figli. Occorrerà, in proposito, fare molta attenzione alle probabili future compagnie.

Tutti piccoli accorgimenti, d'accordo, ma per questo non meno utili. La casa in proprietà è un argomento troppo importante perché non debba essere trattato a fondo: è un postulato della sociologia cristiana, già dai tempi in cui questo concetto non era ancora penetrato nell'individuo umano. Oggi il concetto si sta diffondendo ed è bene, in quanto si tratta di una aspirazione a qualcosa di migliore, a un progresso che deve essere accolto con unanime soddisfazione.

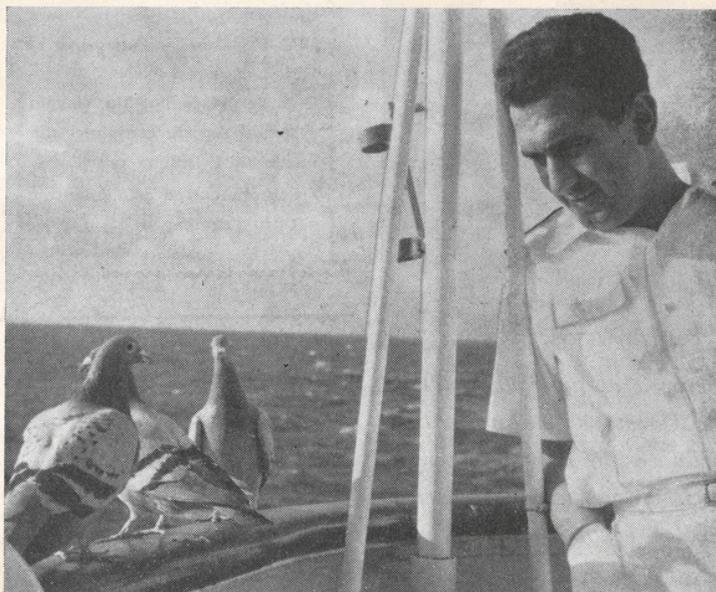


Due righe di commento e ancora una raccomandazione per i nostri lettori. Acquistare una casa è un atto importante: non è come comprare un paio di scarpe o un vestito. La casa resta per tutta la vita. Perciò è un passo da compiere dopo attenta ponderazione, dopo aver chiesto ampie informazioni sulla ditta costruttrice. E' pericoloso, nel caso non sia possibile pagare l'appartamento prima della consegna, il differire la stipulazione del contratto, poiché in caso di fallimento il proprietario verrebbe coinvolto nel dissesto e ne sopporterebbe le non lievi conseguenze. E' perciò consigliabile ricorrere a un mutuo invece di accettare le offerte di dilazione di pagamento da parte dell'impresa.

Esistono altre forme per entrare in possesso di un appartamento, come l'INA-Casa, l'Istituto Autonomo Case Popolari, le Cooperative, ecc. Attualmente, poi, è allo studio del Governo un nuovo progetto per l'INA-Casa: quando sarà approvato, non mancheremo di darne comunicazione ai lettori.

Comunque, se sull'argomento necessitate di delucidazioni e di consigli, potete rivolgervi al Servizio Sociale della Gente di Mare o agli stessi Uffici della « Linea C ».

Concludiamo affermando che abbiamo constatato con piacere, in questi ultimi anni, come molti nostri dipendenti, magari a costo di sacrifici, siano riusciti a comprarsi un appartamento, appartamento che in molti casi ha subito un aumento di valore di circa il 15-20 per cento. La nostra Azienda ha sempre favorito questo desiderio dei propri dipendenti e nei limiti del possibile continuerà a farlo.



Colloquio a base di sguardi, a bordo della « Andrea C » in navigazione, fra il 1° uff. M. Simicich e tre piccioni... viaggiatori

Per l'undicesimo anno, organizzata dal Gruppo Sportivo « C » Giacomo Costa fu Andrea e dal Gruppo Sportivo Molinello, si è svolta il 29 giugno la tradizionale gita sociale che quest'anno ha avuto come meta Caldirola (Alessandria). La partecipazione è stata, come al solito, numerosa: sei torpedoni, quindici macchine private, per un totale di 308 persone.

Per la Ditta Costa erano presenti i titolari dott. Giacomo, ing. Mario e signor Giovanni con le loro famiglie; per la Ditta Molinello, il signor Pietro Molinello con figlio e familiari.

Di primo mattino, i gitanti si sono radunati presso lo stabilimento Costa di Sampierdarena (via di Francia); quindi, alle 7,30, partenza dalla « camionale ». Prima fermata a Tortona, per assistere alla S. Messa nel Santuario di Nostra Signora della Guardia. Al termine, partenza per Caldirola dove si è giunti alle 11. I gitanti hanno goduto di una breve libertà e alcuni sono saliti in seggiovia ai monti Giarolò e Panà.

Il programma distribuito a tutti faceva invito a... non perdersi. Raccomandazione superflua, perché alle 13, all'Albergo « La Gioia » c'erano tutti per la colazione che si è svolta in un clima di viva cordialità e di allegria. Il menu era ottimo (e lo ricordiamo per gli assenti...): antipasto, tagliatelle al sugo, costoletta alla milanese con contorno, frutta di stagione, vino...

Nel pomeriggio si sono svolte diverse gare, dotate di ricchissimi premi. Numerose le partite a bocce e assai interessante la gara alla fune; allegria e risa a non finire per le corse nei sacchi ed emozione, infine, per la caccia al tesoro. In zone delimitate con bandiere erano stati nascosti quaranta barattolini di smalto: sui coperchi di cinque di essi erano stati stampigliati dei numeri corrispondenti a bellissimi premi.

La serie dei giochi si è conclusa con un incontro boccestico fra i titolari delle Ditte Costa e Molinello.

Lasciata Caldirola alle 18 e 30, i gitanti sono rientrati a Genova alle 21.



LARGO

AI FOTOGRAFI

DILETTANTI

Il nostro concorso fotografico — del quale abbiamo dato annuncio nel precedente numero del « Notiziario C » — è stato accolto con viva soddisfazione: e anche con un certo entusiasmo, almeno stando alle prime adesioni. Infatti molti concorrenti si sono già fatti avanti, inviandoci materiale di tutto riguardo.

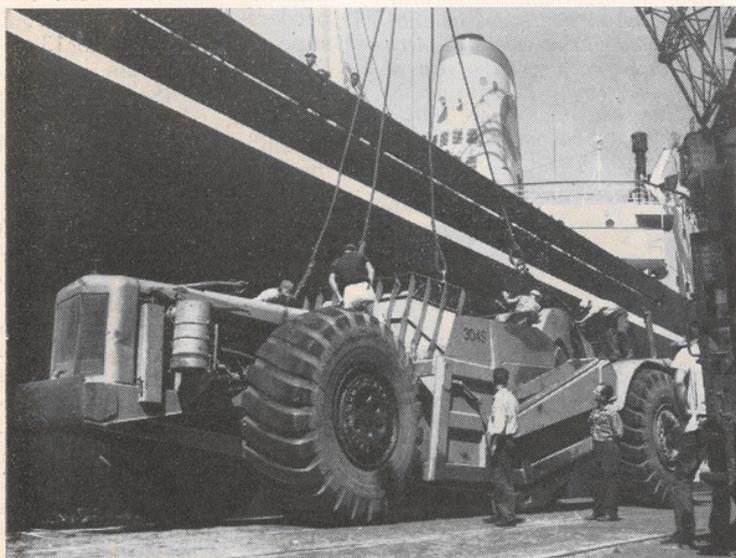
Aspettiamo adesso gli altri. E' evidente che più numerosi sono i partecipanti, più difficile si farà il compito della giuria per la scelta dei vincitori.

Ma questo è un argomento che non deve preoccupare i nostri lettori: ad essi chiediamo ancora di inviarci le foto più belle e di restare... in attesa.



Non succede tutti i giorni di dover caricare a bordo due colli di 127 tonnellate ciascuno. Il fatto si è verificato sulla turbonave « Pia Costa » nel viaggio iniziato il 21 marzo scorso a New York.

I colli — la cui eccezionalità può benissimo essere dimostrata dalla fotografia inviataci dal Comandante e che ben volentieri pubblichiamo — sono stati trasportati a Genova per conto della Società Ilva. I due colli, lunghi ciascuno m. 9,45, sono stati stivati a pagliolo nella stiva numero cinque, posati su doppia taccata in legno dello spessore di 35 centimetri e rizzati, a regola d'arte, con numerosi cavi di acciaio e catene.



Ma la « Pia Costa », evidentemente, è abituata all'insolito, come documenta questa seconda foto. Questa volta non si tratta di due colli, ma di mastodontici Bull-dozer del rispettabile peso di quaranta tonnellate ciascuno. Anche in questo caso il carico e lo scarico sono avvenuti con particolari accorgimenti, ma perfettamente. A dimostrare le sproporzionate misure del mezzo è sufficiente un raffronto fra gli uomini che gli stanno attorno e l'altezza delle ruote.

MATRIMONI

● Il terzo macchinista Maido Mannucci con la signorina Maria Grazia Agretti, 20 luglio 1961, Milano.

● Il cameriere Ubaldo Bergitto con la signorina Albina Betrammi, 9 luglio 1961.

● Il barista Giorgio Sabbi con la signorina Nuccia Cattaneo, 1° luglio 1961.

Immaturamente, a seguito di intervento chirurgico, è deceduto a Monfalcone il 27 luglio il capitano di macchina Pietro Loda, secondo ufficiale a bordo della « Maria C ». Aveva appena ventisettesse anni essendo nato a Monfalcone il tre gennaio 1934. Nella nostra Compagnia dal 1958, si era subito imposto per le sue qualità, per la sua perizia e per il senso di attaccamento al lavoro: in breve era diventato uno dei giovani più quotati e la morte, purtroppo, lo ha colto quando aveva davanti a sé tutto un luminoso cammino.

La « Linea C », nel darne il luttuoso annuncio, si associa al dolore dei genitori, della moglie e del figlio e porge a tutti le più vive e sincere condoglianze.

Per tragico infortunio sul lavoro è deceduto il sette luglio a Genova il cameriere della « Federico C » Antonio Catalano, nato a Catanzaro trentotto anni fa e residente nel capoluogo ligure. La sua morte — così improvvisa — ha lasciato vivo rimpianto nei compagni di bordo e in tutti gli amici.

Alla famiglia giungano le espressioni del cristiano cordoglio da parte del « Notiziario C ».

VELOCISSIMA la « Maria Costa »

Dobbiamo registrare una velocissima traversata della « Maria Costa ». Partita da Napoli alle ore 22 del quattro luglio 1961, è giunta a New York alle 5 del 14 luglio. Un viaggio a tempo record, compiuto alla media di 19 miglia orarie.

Complimenti al comandante e a tutto l'equipaggio.

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale
Anno I - N. 4 - Luglio-Agosto 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