



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

Anno II - Numero 4 - Luglio-Agosto 1962

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Dignità del lavoro

Ogni lavoro umano, il quale abbia fini onesti, ha in sé una grande dignità. Con il lavoro, non solo si ottengono i beni necessari alla propria vita, ma ci si inserisce nel piano di Dio, il quale ha chiamato gli uomini a dare la loro collaborazione per l'utilizzo e la trasformazione dei beni che Egli, con infinita ricchezza e varietà, ha posti nel mondo a servizio di tutta l'umanità. Noi oggi possediamo un patrimonio sociale, culturale, scientifico, tecnico ereditato dai nostri predecessori; attraverso il nostro lavoro, sia intellettuale che manuale, noi dobbiamo migliorare tale patrimonio, affinché coloro che ci seguono fruiscono del nostro contributo.

Ma, affinché si abbia vero progresso, occorre non dimenticare che l'uomo è il soggetto, l'oggetto ed il fine della società umana; vale a dire che il progresso si realizza soprattutto attraverso lo sviluppo ed il perfezionamento dei singoli, nessuno escluso: una impostazione totalitaria o di soprano degli uni sugli altri è contraria al progresso.

I singoli individui si preparano alla vita specie attraverso l'educazione familiare e l'istruzione: questo è il periodo della semina: come si possono raccogliere buoni frutti se non si semina bene? Ma la tenera pianta, per il suo sviluppo, deve trovare un terreno ed un clima adatto: quale influenza, specie sui giovani, ha l'ambiente sociale e quello di lavoro! Da ciò consegue il dovere per ognuno di forgiare positivamente lo ambiente in cui vive: è vero che le maggiori possibilità di apporto sono in coloro che hanno una qualsiasi auto-

(segue in seconda pagina)

Una scena consueta: Incontro, in pieno Oceano, fra due nostre navi: dall'«ANNA C.» passeggeri ed equipaggio salutano festosamente la «FEDERICO C.» che sfilava, maestosa al largo.



Dignità del lavoro

(continua dalla prima pagina)

rità e particolare preparazione intellettuale (e perciò gravati di una maggiore responsabilità), tuttavia quanto più si realizza una sana democrazia l'ambiente è formato dalla risultante delle azioni dei singoli. Nella recente Enciclica « Mater et Magistra » di S.S. Giovanni XXIII si legge: « E' infatti insita nella natura degli uomini l'esigenza che, nello svolgimento delle loro attività produttive, abbiano possibilità di impegnare la propria responsabilità e perfezionare il proprio essere ». E più oltre: « Una concezione umana dell'impresa deve senza dubbio salvaguardare l'autorità e necessaria efficienza dell'unità di direzione; ma non può ridurre i suoi collaboratori di ogni giorno al rango di semplici, silenziosi esecutori, senza alcuna possibilità di far valere la loro esperienza, interamente passivi nei riguardi di decisioni che dirigono la loro attività ».

Il rispetto e la valorizzazione dei collaboratori, anche di coloro che sono solamente esecutori, fomenta la solidarietà, la capacità, lo spirito di iniziativa; assicura nell'ambiente più soddisfazione e giustizia, condizioni tutte che sono altrettanto premesse necessarie per assicurare all'azienda ed ai singoli componenti i migliori risultati. Chi ha un incarico direttivo, di qualsiasi grado, deve innanzi tutto procurare di essere competente per la missione che deve svolgere e, poi, armonizzare l'opera di coloro che da lui dipendono, in modo di tendere alla perfezione dell'esecuzione con il minore spreco di energia: questa meta è solo possibile quando i singoli impegnano la loro intelligenza nel loro lavoro, sanno come devono operare, il perché, lo scopo che si vuole raggiungere, è concesso loro di usare un sufficiente spirito di iniziativa e la possibilità di proporre idee e di far presenti migliori soluzioni, anche se poi chi dirige, tenuto in debito conto il pensiero dei dipendenti, determinerà la linea che dovrà essere seguita.

Nella nostra Compagnia, a terra ed a bordo, si cerca di seguire questi principi, anche se dobbiamo considerarci ancora agli inizi e con molto cammino da percorrere: tuttavia è un fatto che i nostri marittimi ed i passeggeri già notano sulle nostre navi un clima un po' diverso di quello che trovano altrove.

Un racconto d'ambiente marinaro

La sabbia era umida

“Ho vissuto tutta
la vita sul
mare... virgola...
tutta la vita
sul mare...
E non trova altro
da dire.
Non c'è altro...»



Sedeva sulla sabbia proprio davanti al mare. La sabbia era umida. Il mare rumoreggiava tranquillo. Qualche onda più lunga lambiva i suoi piedi e li bagnava. Il vento li asciugava ed il mare tornava a bagnarli. Ed era come un soffio di eternità. Guardava la mobile superficie liquida che si alzava e si abbassava sotto il respiro di un gigante addormentato. Sul mare non c'era una vela. In effetti non c'era nulla. Il vento nel suo errabondo cammino cercava qualcosa da spingere, da inturgidire, da far vibrare.

Ma sul mare non c'era nulla. Sulla sabbia solo un ragazzo. I suoi occhi guardavano il mare scrutandolo con curiosità. Dentro di lui qualcosa vibrava e si alzava come sotto la spinta del vento. Pensava che il mare era una buona cosa. Sì, proprio buona. Ed anche il vento era una buona cosa. E questa pace. E



questa vita che affluiva dai piedi ora asciutti ed ora bagnati. Asciutti e bagnati.

D'improvviso la scena si animò. Da dietro il promontorio una barca. Il promontorio toglieva la vista di una parte di orizzonte come una porta messa proprio lì per impedire la vista di un eden di bellezza. Dietro il promontorio però c'era solo altra sabbia, asciutta e bagnata, un altro orizzonte, un'altra baia. Fino a poco prima c'era una barca.

Ora la barca era uscita dallo eden ed avanzava lentamente con uno sciabordio ritmato di remi. Non una voce umana. Una lampada era accesa sul cammino della scia.

Era l'alba ed era già chiaro. La lampada non serviva a nulla. La barca avanzava lentamente. Era una barca di pescatori stanchi dopo una notte di lavoro brutto e faticoso. Gli sguardi dei vogatori erano fissi e le lacere giacche gonfiate dal vento. Era stata una pesca povera. Senza cibo non c'era gioia. Vita di pescatori, dove cibo e gioia sono intimamente legati come un timone alla barca. Il ragazzo si levò in piedi lentamente. Non era molto alto. Anzi, piuttosto basso e minuto. Aveva calzoni corti e capelli arruffati. Non era bello. Sorrisse ai pescatori ormai vicini. Non una risposta. Non una voce umana nell'aria. Continuò a sorridere e sorse il sole. E fu come una lampada accesa su uno specchio. Lo specchio era cangiante e la lampada sempre più rossa e sempre più viva. Arrossirono le nubi ed i volti dei pescatori. E tutto sembrò essere di azzurro, di grigio, d'indaco e di rosso. Ed il ragazzo sorrideva disegnando la sua figura contro il sole. Dentro aveva la

pace. E pace era intorno a lui perché questa era la Vita e questa era la Gioia e questo il luogo dove restare per sempre. Là dove la sabbia è ora umida ed ora asciutta.

E' passato molto tempo. Il ragazzo non è più né piccolo né minuto. E non è neanche ragazza. E' uomo. I suoi capelli si sono fatti grigi, il suo volto stanco, il suo sorriso più chiaro. Ora è notte ed egli scrive sotto una lampada che oscilla avanti e indietro, misurando il tempo. E le ombre acquistano vita. Si allungano... si accorciano... Scrive e la sua mano è stanca. Cerca nel passato qualcosa da ricordare. E non c'è nulla. Gli occhi infossati tra una ragnatela di rughe leggono, ammiccando, le poche parole già scritte: « Ho vissuto tutta la vita sul mare » e quella vecchia mente ripete le parole scritte... ho vissuto tutta la vita sul mare... virgola... tutta la vita sul mare... E non trova altro da dire. E non c'è altro. Ha vissuto tutta la vita sul mare. In queste poche parole è detta un'esistenza di sacrifici e di rinunce, di speranze e di delusioni. Non c'è altro da dire. Ma lui non lo sa. E continua il lavoro della vecchia mente arrugginita... ho vissuto tutta la vita sul mare... virgola.

Ora tutto è buio sul vecchio peschereccio. Il vecchio, nella sua cabina è stanco e china il capo. Vinto. Tra qualche ora la lampada finirà il suo olio. Ed allora sarà buio intorno a lui. Il vecchio si confonderà con l'ombra... un giorno ormai lontano sedeva sulla sabbia proprio davanti al mare...

gh. m.

(Da « La Formaggetta » giornale di bordo dell'« ANDREA C. »)



Serene ore di svago per l'equipaggio della « ANNA C. ».

La commovente avventura di un pugno d'uomini per strappare al mare l'"ANTONIETTA COSTA"

Le pagine della storia della Linea «C» finora sfogliate (questa è la sesta) hanno avuto un denominatore comune: la guerra. Abbiamo visto, di volta in volta, le belle unità di allora soccombere di fronte alla triste realtà bellica; le abbiamo viste adibite non ai normali traffici commerciali, per i quali erano nate, ma a missioni diverse, rischiose e pericolose.

A questo denominatore comune non sfugge, purtroppo, nemmeno la protagonista della pagina che stiamo per aprire: il piroscafo «Antonietta Costa».

La nave, da carico, venne iscritta nel libro matricola del Compartimento Marittimo di Genova il cinque giugno 1935, per trasferimento dal numero 81 di Trieste. Al momento dell'acquisto da parte della Ditta Giacomo Costa fu A., si chiamava «Monte Bianco».

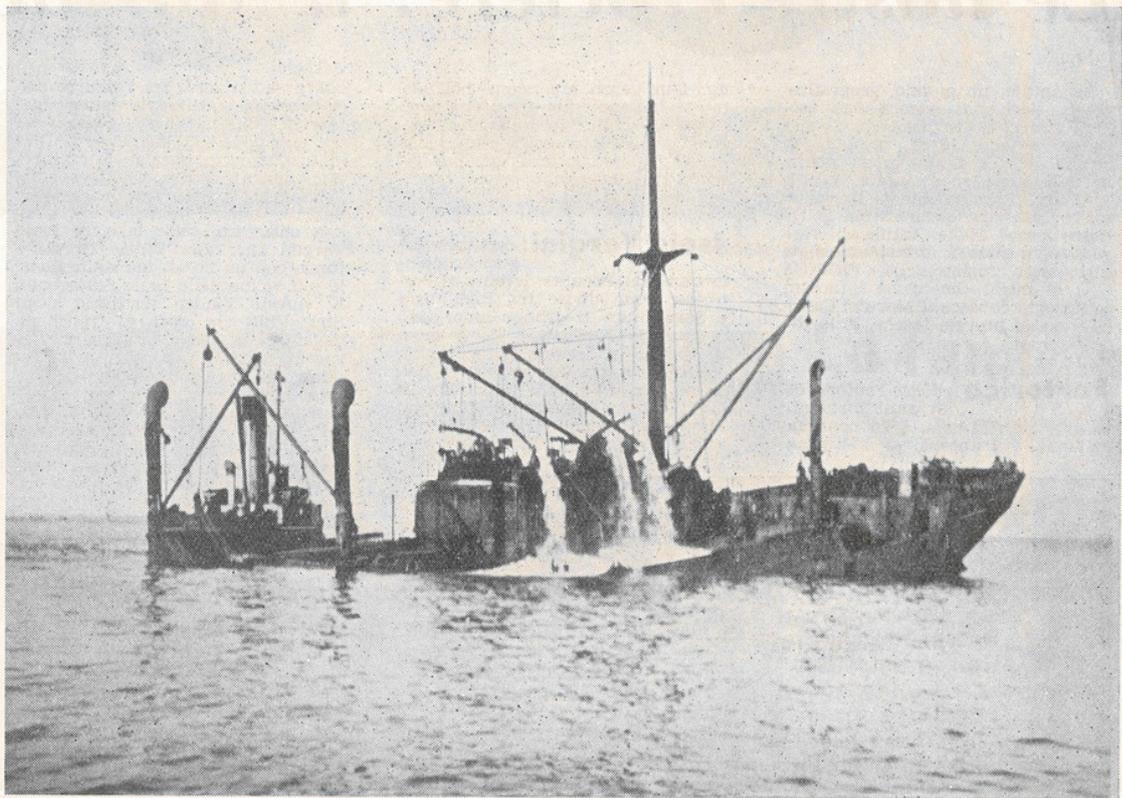
Le sue caratteristiche principali erano: lunghezza m. 137,65, larghezza 16,60, altezza 8,48; la stazza lorda era di tonnellate 5899,57, quella netta di 3618,65. Costruita a Trieste nel 1913 presso lo «Stabilimento Tecnico Triestino», possedeva una macchina a triplice espansione costruita sempre nel 1913 a Greenock, dalla ditta John Kireld e C.: i tre cilindri avevano un diametro di mm. 700, 1143 e 1905; tre le caldaie e diciotto i forni. Due erano i ponti e due gli alberi.

A Genova, la «Monte Bianco» fu, come abbiamo detto, iscritta con un nuovo nome: «Antonietta Costa»; subì importanti lavori e la Direzione Marittima di Genova rilasciò il quattro marzo 1938 l'atto di nazionalità numero 1006 «per ristazza».

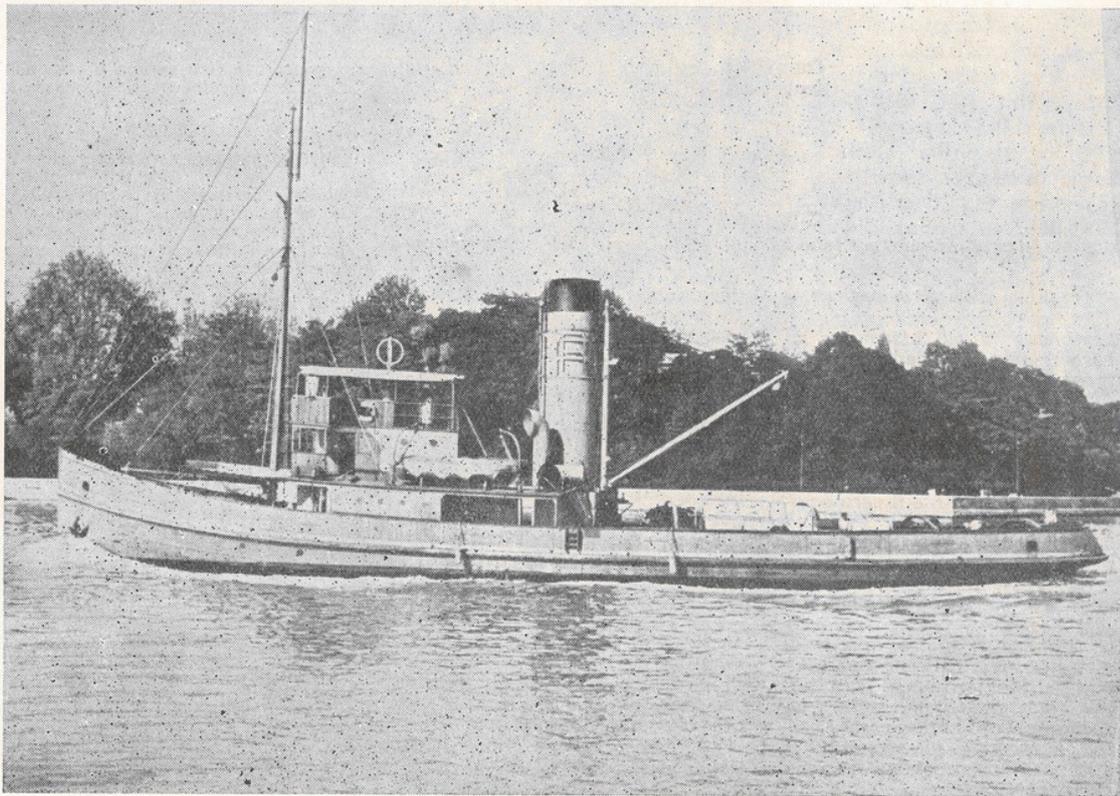
L'«Antonietta Costa» riprese la via dei mari per proseguire i suoi normali viaggi, con trasporto di merci generali. I viaggi si svolgevano, di preferenza, fra l'Italia e il Sud America, o la Romania o la Germania.

La guerra pose fine ad ogni attività commerciale e anche la «Antonietta Costa» dovette mutare genere di vita: adeguarsi alle necessità belliche e trasportare materiale militare. Ma non durò a lungo. Nell'inverno del 1940, infatti, la nave stava navigando verso il porto di Bari, quando al largo di Durazzo fu colpita in pieno da un siluro. Il comandante si convinse che l'unità poteva essere recuperata. Cominciò così, per tutto l'equipaggio, un periodo veramente drammatico: tutti furono impegnati a salvare la loro nave e lo fecero con grandissimo spirito di sacrificio, a rischio della stessa vita.

Intanto, dietro immediata richiesta, partì da Venezia il grande rimorchiatore «Ursus» della «Panfido & C.»; aveva mezzi perfettamente idonei per tentare il salvataggio della nave e li mise subito in funzione: casse d'aria, pompe speciali, tutto entrò in azione. La situazione era resa però difficile dal-



È il momento più commovente della fine dell'«Antonietta Costa»: la falla provocata da un siluro alcuni giorni prima e faticosamente tamponata, si è riaperta proprio quando la salvezza era vicina. La «beffa di Durazzo» sta per concludersi: la nave sta per sparire, per sempre, tra i flutti.



Il grande rimorchiatore «Ursus», della «Panfido & C.», partito da Venezia per tentare il salvataggio dell'«Antonietta Costa». Gli uomini del rimorchiatore si prodigarono fino ai limiti delle umane possibilità, in condizioni veramente proibitive; purtroppo le loro fatiche non approdarono a nulla.

(segue in quarta pagina)



Le nostre crociere: il Mar dei Caraibi

Le Antille: un mondo, geograficamente parlando, ancora favoloso; isole piene di fascino, dove la vita trascorre felice. Così, secondo un antico e accreditato luogo comune. Ma come sono queste Antille, viste da vicino? Come si presentano le Isole agli occhi di chi le conosce bene? Nelle Antille si svolgono ogni anno le ormai affermate e rinomate crociere della «FRANCA C.», di modo che anche il nostro equipaggio conosce il Mar dei Caraibi come le proprie tasche. E lo descrive così.

Portorico riflette l'euforia degli anni fortunati; la capitale, S. Juan, è in continuo sviluppo, gli alberghi si moltiplica-

no. L'influenza americana nell'ultimo sessantennio non è riuscita nemmeno a scalfire la tradizione spagnola e cattolica dell'Isola ove la lingua inglese, ancora oggi, pur essendo insegnata nelle scuole, non è comunemente parlata.

Isole Vergini: costituiscono quel gruppetto immediatamente a levante di Portorico; sono divise fra Inghilterra e Stati Uniti. Il gruppo americano comprende S. Thomas, S. John, e S. Croix e fu acquistato, nel 1917, dalla Danimarca. Le tre isole — delle quali S. Thomas è la più importante — sono diventate il «Tropical Playground» degli Stati Uniti, una specie di «Bengodi Tropicale»; pic-

coli paradisi verdi fra l'azzurro dell'Atlantico e quello più intenso del Mar dei Caraibi. Tanto piccoli che dall'alto delle loro montagne in miniatura si può spaziare su ambedue i mari e vedere, verso ponente, la lontana Portorico ammantata di nubi e, verso levante, con cristallina chiarezza, tutte le altre Isole Vergini fino alla Virgin Gorda e forse, con un po' di immaginazione, le più vicine delle Isole Sottovento. E' questo l'unico territorio degli Stati Uniti che goda di franchigia doganale: il fatto è motivo di prosperità. Charlotte Amalie — la capitale dal romantico nome di una principessa danese — conserva nell'architettura delle sue case dai rossi tetti spioventi (così nordici sotto il sole del 20° parallelo) le caratteristiche e le tradizioni di un villaggio di Danimarca. La sua baia, ridente e tranquilla, gremita di yachts, ricorda un poco le baie del Mediterraneo.

ma, Grenada con i suoi profondi fiordi. Barbados è geograficamente un'isola atlantica; topograficamente è assai diversa dalle accidentate e vulcaniche isole vicine. Dolci colline ondulate, verdi vallate nella regione Nord-Est tanto simili al paesaggio scozzese da prendere il nome di Scotland. La canna da zucchero ricopre, per il 75%, la superficie dell'isola. Le spiagge dotate della tranquilla costa di ponente contrastano con la bellezza selvaggia della costa di levante, battuta dall'Atlantico e dell'aliseo. E' l'unica delle Antille a non essere passata di mano in mano, essendo rimasta sempre all'Inghilterra. Il visitatore avverte un ordine, una dignità e una tranquillità che contrastano col pittoresco disordine di altre isole. Barbados vanta il miglior rum delle Antille: è uno sloop che però bisogna prendere con beneficio di inventario, poiché ogni isola «vanta il miglior rum delle Antille».

La "beffa di Durazzo",



Il punto in cui l'«Antonietta Costa» affondò il 15 gennaio 1941, a mezzogiorno.

(continua dalla terza pagina)

l'ambiente in cui bisognava lavorare: non era certo una situazione tranquilla.

Tuttavia (ed è doveroso ricordarlo) gli uomini dell'«Ursus» fecero l'impossibile per riportare in vita la «Antonietta Costa»; per giorni e per giorni non ci fu, tra essi, e il vero equipaggio, alcuna diversità: fu una vita in comune, in silenzio, alla insegna del lavoro.

E finalmente, dopo tanto soffrire, una mattina di gennaio del 1941 l'«Ursus» prese a muoversi trainandosi dietro la «Antonietta Costa»; lentamente le due unità si mossero verso Durazzo: una volta giunti nella rada, i lavori avrebbero potuto essere portati a termine con tranquillità e la nave non avrebbe corso più alcun pericolo.

Fu una lenta e prudente marcia di trasferimento; la rada di Durazzo voleva dire la vita. E non era più lontana: ancora un

paio d'ore e tutto sarebbe terminato nel migliore dei modi. Invece il destino si prese quasi beffa dell'inumano lavoro che l'equipaggio e gli uomini del rimorchiatore avevano condotto. Erano esattamente le dodici del quindicesimo gennaio; la «Antonietta Costa» stava per entrare in rada quando gli uomini di bordo sentirono come un sussulto, un gorgoglio dell'acqua attorno allo scafo: la falla si era nuovamente aperta e l'acqua entrava dentro con forza.

Non c'era davvero più nulla da fare. Il lavoro di giorni non era servito a nulla; anzi stringeva maggiormente il cuore vedere la nave lentamente scomparire nelle acque a poche centinaia di metri da terra. L'equipaggio, composto di 38 persone, abbandonò la nave e si trasferì sull'«Ursus», col quale raggiunse in seguito Venezia. Uno solo restò per sempre con la «Antonietta Costa»: il fumano Giovanni Seraz. Aveva trentadue anni.

Isole di Sottovento:

sono più a levante e, ad eccezione della più popolare, Antigua, rimangono fuori dalle normali rotte turistiche. Da esse inizia la curva verso sud della collana delle Antille. Chi ha potuto avvicinarle, ne è rimasto entusiasmato: Saba, S. Eustatius, S. Kitts, Nevis emergono da un mare di cobalto, ciascuna col suo cratere avvolto da bianche nubi quasi a portata di mano. Più lontana è S. Martin (divisa fra Olanda e Francia), lontanissima Antigua. La piccola Saba è una specie di Camogli tropicale: l'attività dell'elemento maschile dei duemila abitanti è tutta concentrata nella navigazione mercantile. Non per nulla, sull'altissimo pennone di un forte c'è sempre una bandiera pronta a rispondere al saluto delle navi che passano a vista.

Guadalupa:

si raggiunge piegando decisamente verso sud. E' celebre nella storia della pirateria. La stragrande maggioranza della popolazione è negra o creola, con gradazioni che vanno dall'ebano all'avorio. Economicamente non è in condizioni floride, non essendo sufficienti il taglio della canna e la pesca al sostentamento della popolazione. Appartiene alla Francia.

Barbados:

detta anche l'«isola del sole», si trova a circa 130 mg. a SE di Martinica. Si stacca dalla catena delle isole che da Martinica procede verso Sud con S. Lucia, St. Vincent, la collana delle Grenadines e, ulti-

Curaçao.

Lasciata Barbados, si va verso ponente, ben dentro il Mar dei Caraibi, a poca distanza dalla costa occidentale venezolana, ecco tre isole che appaiono inospitali, bruciate dal sole: sono Bonaire, Curaçao e Aruba e appartengono all'Olanda. La più nota è Curaçao che, tra l'altro, dà il suo nome a un famoso liquore dal vago profumo di aranci. Curaçao è un vero «miracolo»; su un bianco e arido scoglio sono sorte raffinerie imponenti: le grandi petroliere vi trasportano a ritmo incessante petrolio venezolano, passando per lo stretto canale che porta alla baia di Shottegat e che separa le due rive di Willemstad che mostra i caratteristici, rapidi tetti olandesi. L'isola è uno dei più ricercati scali turistici: nei numerosi ed eleganti negozi si fanno acquisti a prezzi veramente eccezionali. Ordine, pulizia e benessere sono qualità di questo ambiente ove il biondo olandese fa vita comune con il negro, col mulatto e col creolo, parlando il «papiamento», la strana lingua locale limitata alle tre isole e pittoresco miscuglio di portoghese, spagnolo e olandese.

Hispaniola.

Da Curaçao, attraversando da Sud a Nord il Mar dei Caraibi, dopo trenta ore di navigazione si giunge alle coste di Hispaniola, la grande isola posta fra Cuba e Portorico e politicamente divisa fra la Repubblica Dominicana (nei due terzi di levante) e la Repubblica Negra di Haiti (il terzo di ponente) Haiti è la più antica repubblica indipendente dei Caraibi (1804).

<p>NOTIZIARIO «C» Periodico aziendale bimestrale Anno II - N. 4 - Luglio-Agosto 1962 Spedizione in abb. post., Gruppo IV Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23/2/1961</p>	<p>FLAVIO MAGNARIN Direttore responsabile Genova, Via D'Annunzio 2 (piano XX) Tel. 58.18.51 - Casella postale 492 Stampa: BI-ESSE Genova</p>
---	---