



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

Anno III - Numero 1 - Gennaio-Febrero 1963

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

# Essere Uomini

Alcuni giorni prima dell'Era Cristiana, un vecchio, vestito dimessamente, errava per le vie e le piazze di Atene, fra i mercati e gli stadi sportivi, con in mano, tenuta alta, una lanterna accesa: egli la avvicinava ad uno e all'altro e poi la ritraeva scuotendo il capo, in tono sfiduciato. A chi gli avesse chiesto che cosa egli così stranamente stesse facendo, rispondeva monotono: « Cerco l'Uomo ».

Era Diogene e il fatto è ricordato nella storia di tutti i tempi. « Mancano gli Uomini », è il grido di allarme che si sentì spesso ripetere in tutti i campi e negli ambienti più disparati: nella politica, nell'economia, nella cultura; in Italia, in Europa, in Oriente, nell'Occidente. E' la mancanza di Uomini che inceppa il vero progresso, l'attuarsi della vera civiltà.

Essere Uomini! Ogni uomo ha la sua propria fisionomia, diversa da ogni altro, ed egli deve essere cosciente di questa sua individualità; egli deve vivere ed agire su una linea conforme a se stesso, elevando in sé le buone qualità e combattendo le deteriori. E' urtante un uomo «femminato, come snatura la sua missione la donna mascolinizzata.

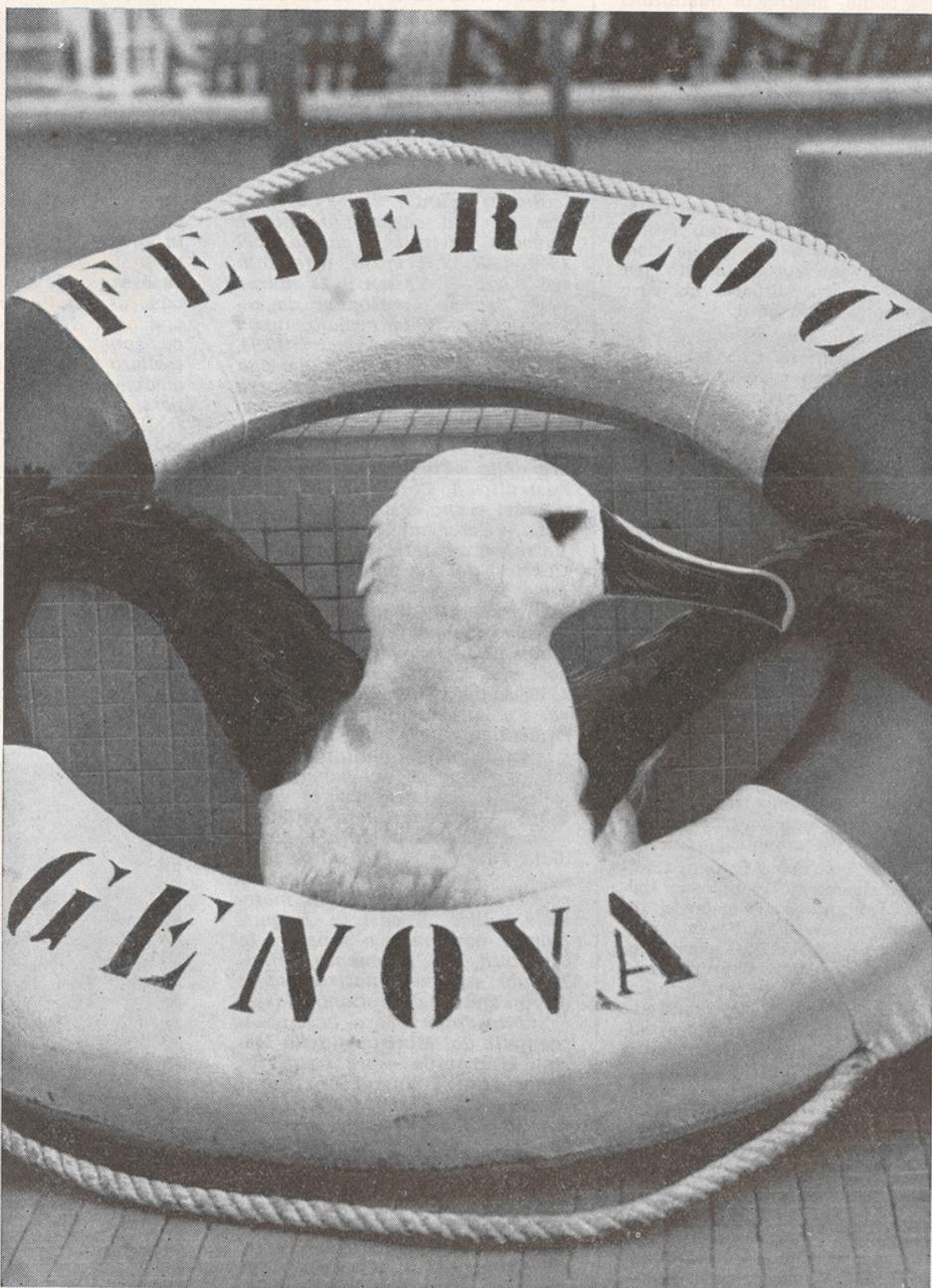
L'agire in forza di un pensiero e di un ideale, di fronte a qualsiasi circostanza, è agire da persona intelligente: troppo spesso si vive mediante una catena interminabile di reazioni, cioè si reagisce alla parola dell'altro e così via in una catena interminabile; così si rinuncia alla capacità di agire e si diventa un complesso istintivo ed emotivo che reagisce a seconda delle circostanze e dei momenti: in questo modo l'uomo distrugge se stesso. L'uomo deve conoscere se stesso, nelle sue possibilità, nei suoi difetti, nelle sue inclinazioni.

L'Uomo non si improvvisa: è una costruzione che deve iniziarsi dalla tenera età e non può avere momenti di sosta: essa richiede studio, costanza, sacrificio. Ognuno ha il dovere di elevare il proprio livello di qualità e capacità per poi in relazione affermarsi nella posizione sociale, naturalmente nel rispetto assoluto dei diritti degli altri: occorre perciò odio alla passività.

L'Uomo, che vuol progredire, deve avere spirito di iniziativa ed accettare il rischio di sbagliare, rifacendo se occorre il cammino con umiltà e pazienza: non progredisce colui che, per non sbagliare, non agisce, oppure non sa riconoscere di avere sbagliato.

L'Uomo ama il lavoro ben fatto; con lo impegno, la costanza, la pazienza, il suo agire si riveste di originalità, di buon gusto, di vera signorilità: ove non abbia un po' di cuore e di entusiasmo nell'adempimento dei propri compiti, si crea in sé un gelo, che si riflette nell'ambiente in cui egli vive.

Sono principi che valgono per tutti, con un crescendo di importanza e di dovere



Un insolito e tranquillo passeggero a bordo della turbonave "Federico C.,,

mano a mano che si sale la scala delle responsabilità. E' un impegno individuale, e nello stesso tempo un impegno sociale, poiché un vero Uomo non si impegna tanto per se stesso, quanto per rendersi maggiormen-

te utile al prossimo, specie ai suoi familiari e nell'ambiente in cui opera: l'aiuto reciproco suscita la collaborazione e realizza quella completezza di valori che conducono a bene comune il più rapido e reale progresso.

# Niente riposo

Sta per terminare un lavoro e per incominciare un altro. Niente riposo! Ne siamo convinti tutti. Sarà un lavoro diverso quello che ci attende nella prossima lunga sosta della nave ma sarà sempre un lavoro che dobbiamo disimpegnare più attentamente perché è il più importante.

Prima che marittimi, siamo padri, sposi e figli e chi volesse dimenticare questo, sarebbe un infelice perché la sua vita porterebbe disorientamento per sé e per gli altri.

A furia di dire che le nostre relazioni con la famiglia sono quelle dell'assegno mensile, qualcuno può correre il rischio di credercelo. La dura realtà, inoltre, di quattordici mesi d'imbarco, con soste brevi e «round trip» può fare di qualcuno di noi un estraneo alla famiglia, un essere incapace di svolgere quelli che sono i suoi più importanti doveri.

Per fortuna questi casi, credo, siano rari. Più frequente invece è il caso di coloro che, sbarcati, credono che il loro compito sia finito e inizi il meritato riposo (come se chi è stato a casa si sia riposato già) interrotto soltanto per qualche lavoro saltuario nel caso che i soldi siano finiti.

Soldi, soldi, sempre soldi. Ma vogliamo convincerci che non sono tutto! Vogliamo convincerci che a casa dobbiamo curare valori molto più importanti?

Abbiamo figli, a cui siamo mancati tanto, che aspettano da noi che ne facciamo degli uomini; che li proteggiamo da tutti quei pericoli morali di cui è saturo il mondo dei giovani.

Abbiamo le spose che, anche se rassegnate per la nostra lontananza, hanno diritto di sentirsi vicini per vivere con più intensità quei pochi giorni, per amare in un modo più sensibile e per essere in due ad educare i propri figli.

Abbiamo dei genitori, a cui siamo costati tanto, che hanno diritto di gioire per la nostra serenità e per il nostro aiuto.

Abbiamo tutti una famiglia con cui dobbiamo unirli per elevare a Dio la nostra comune preghiera.

Ci sono poi, quasi in ogni famiglia, situazioni più complesse: «bêghes», incomprensioni, malattie, disaccordi, miserie morali, ecc... Verrebbe la tentazione al marittimo, che pensa di essere sbarcato solo per riposo, di mandare tutto a casa del diavolo e di assentarsi da tutto, come già a bordo si è assentato da tutto, o di ritornarsene a navigare al più presto perché almeno là, nonostante ci stia male, la vita è dura ma più semplice. Verrebbe voglia di scappare come dei vigliacchi che vogliono sfuggire i doveri e gli ostacoli assentandosi.

Non dico che i più siano così perché dimostrerei di non conoscere il mondo in cui vivo, però credo che ai più sia venuta questa tentazione e vorrei invitare tutti, prima di sbarcare, a fare un serio esame di coscienza.

Vorrei che, prima di sbarcare, ci convincessimo che il lavoro più importante nostro ci attende.

Vi saluto e benedico voi e le vostre famiglie.

**Don Peluffo**

(Cappellano di bordo dell'«ANNA C»)

**NONA PUNTATA**  
della storia della «Linea C»

# Siamo giunti alla pag

## Il tragico destino della «Caterina C»

*Siamo giunti, purtroppo, alla pagina più breve ma più dolorosa della «Linea C»: una pagina che nasce e muore in un ristretto periodo della seconda guerra mondiale, ma che lascia dietro di sé un ricordo che durerà per sempre.*

*Già abbiamo visto, nelle precedenti rievocazioni di altre navi, come l'entrata in guerra dell'Italia abbia mutato di colpo il corso della «Linea C» (e anche di tutte le compagnie di navigazione), interrompendo l'attività mercantile in pieno sviluppo su tutti i mari del mondo e trasformando le nostre unità in strumenti bellici.*

*Siamo giunti alla «Caterina C». La sua carta d'identità è davvero ristretta: varata nel 1942 a Riva Trigoso, affondata nel porto di Napoli il 28 marzo 1943. Era una motonave da carico, costruita in acciaio, lunga 135,50 metri, larga metri 19,03, alta metri 9,05; immersione con carico metri 7 e 99, in zavorra metri 4,47. La stazza lorda era di tonnellate 8.060,36; quella netta, 4.818,78. L'apparato motori era della «Fiat Grandi Motori», costruito a Torino nel 1942; i cilindri erano otto.*

*La «Caterina C», come si è detto, era stata costruita nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso; i lavori — considerando le già pressanti difficoltà belliche — si erano protratti per un periodo di tempo piuttosto lungo, così che la nave, impostata nel 1939, venne varata in piena guerra. Fu un varo che, pur nella tradizionale festosità, non ebbe il significato che solitamente ha un avvenimento del genere; già si sapeva, infatti, che la bella unità — appena scesa in mare — non avrebbe seguito il corso della vita che le era stata riservata, ma sarebbe stata subito requisita per trasporti di materiale bellico. E così fu. E, purtroppo, non riuscì a superare le difficoltà del momento, effettuando appena quattro viaggi al comando del capitano Massa.*

*Subito dopo il varo, la nave — requisita dal Ministero della Marina Mercantile — fu trasferita nel porto di Napoli e iniziò i suoi viaggi. Breve il percorso, ma difficile e pericoloso per le continue insidie, sia da parte dei sottomarini che degli aerei. La «Caterina C» trasportava viveri, munizioni e carri armati da Napoli per Trieste e Biserta; la guerra d'Africa volgeva praticamente al termine e gli sforzi si erano fatti più intensi, quasi disperati, per evitare una evacuazione.*

*I primi quattro viaggi trascorsero senza nulla di notevole; navigando di notte, e sotto scorta, la nave riuscì a portare a termine la sua missione.*

*Il 28 marzo del 1943, la nave — che era al comando del cap.no*

*Marsi — si trovava alla fonda del porto di Napoli, pronta a dare inizio al suo quinto viaggio. Il carico era praticamente già terminato. Nella stiva numero 2 erano state sistemate novecento tonnellate di esplosivo; la stiva numero 5 conteneva mille tonnellate di benzina per aereo; sulla coperta erano stati sistemati 42 cannoni.*

*La situazione, a bordo della «Caterina C», era veramente singolare. Oltre l'equipaggio, vi erano circa seicento soldati, fra italiani e tedeschi, che dovevano essere sbarcati a Biserta. Non solo, ma la nave era praticamente divisa in due: dal ponte fino a prua comandavano i tedeschi, dal ponte a poppa gli italiani. E, in proposito, la distinzione era netta, quasi un linea di demarcazione, oltre la quale non era concesso andare né agli uni, né agli altri. L'accesso alle rispettive zone era severamente controllato, per quanto concerne logicamente i militari. Soltanto il personale dell'equipaggio, per altrettanti logici motivi di servizio, poteva trasferirsi da una zona all'altra.*

*Il carico, come si è detto, era già stato praticamente ultimato. La giornata era trascorsa tranquilla, troppo tranquilla — come disse poi qualcuno — per non pensare a qualcosa di imprevisto. Mancava poco alla partenza, era già notte inoltrata. I militari erano già tutti a bordo, molti già dormivano. C'era soltanto da imbarcare ancora un pesante carro armato. E, di col-*



Il momento più bello e più felice

*po, prese il via la tragedia. L'ostino di un bigo, improvvisamente, si ruppe, provocando, di conseguenza, il danneggiamento del bigo di forza. Fu necessario sostituirlo con uno nuovo e così si dovette ritardare la partenza per qualche tempo.*

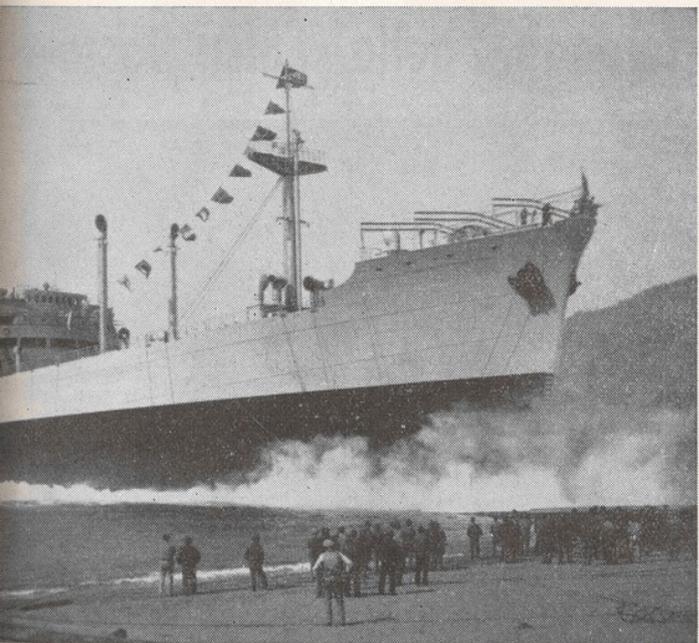
*Ma evidentemente l'incidente non era che il pre-allarme a ciò che, di lì a poco, si sarebbe verificato. Durante i lavori di sostituzione del bigo di forza, per cause sconosciute, forse per autocombustione, le mille tonnei-*



Un momento del varo della «Caterina C». Da sinistra, in primo piano: l'ing. Serrati, la Signora Beatrice Costa De Ferrari, Madrina della nave e mamma degli Armatori; l'ing. Rocco Piaggio; in secondo piano, al centro, il Dott. Giacomo Costa fu F.

# a più breve e più dolorosa

# I colori sociali della Compagnia



Caterina C.: il giorno del varo ai Cantieri del Tirreno a Riva Trigoso.

late di benzina per aereo — che erano sistemate nella stiva numero 5 — scoppiarono e presero fuoco, estendendosi come un lampo verso prua. Venne dato l'allarme, ma tutto fu inutile: sia per il precipitarsi degli avvenimenti, sia per le scene di panico che seguirono allo scoppio.

Il più fortunato fu l'equipaggio: con una rapidissima operazione riuscì a porsi in salvo sulla banchina. Intanto a bordo si verificavano scene impressionanti; i militari, colti alla sprovvista, cercavano disperatamente di lasciare la nave; molti ci riuscirono, raggiungendo appena in tempo la banchina; altri invece, presi dal panico, si tuffarono in mare e perirono quasi tutti, stretti nella mortale morsa di fuoco che la benzina in fiamme aveva creato tutto attorno.

Putroppo i militari italiani — che stavano dormendo a poppa — non ebbero alcuna possibilità di scampo: erano più di cento e nessuno si salvò. Quando si accorsero del pericolo, era ormai tardi anche perché, intanto, l'incendio si era andato spaventosamente ingrossando e fiamme altissime mandavano bagliori sinistri illuminando tutta la zona circostante.

Si cercò anche di organizzare una vasta azione di soccorso. Il pericolo era sempre più grave da minuto a minuto: bisognava soprattutto evitare che le fiamme giungessero alle altre unità ormeggiate attorno. Ma anche questa manovra non riuscì. Nonostante ogni tentativo (ma la situazione era ormai senza via d'uscita), come si paventava le fiamme giunsero alla stiva numero 2, dove, come si è detto, si trovavano sistemate novocento tonnellate di esplosivo.

Fu la fine. Con una tremenda

esplosione, la «Caterina C» saltò in aria, andò in mille pezzi. Fu una pazzia orrenda corsa mortale: morirono molti civili che si trovavano sulle banchine, la stessa banchina sprofondò travolgendo altre persone. Poi, colpite dall'esplosione, altre navi ormeggiate attorno presero fuoco e affondarono, provocando ancora morti.

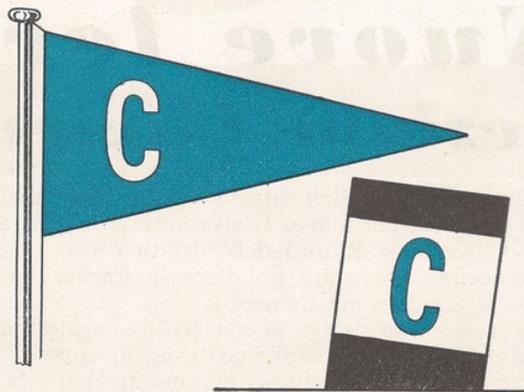
Una pagina terribile, che avremmo voluto mai dover rievocare. Il disastro — uno dei più gravi verificatisi nei porti italiani durante la guerra — suscitò enorme impressione, anche se, per motivi di cautela, fu assai minimizzato e la stampa ne dette notizia con scarsissimo rilievo.

Così nacque e morì la «Caterina C», la bella unità che doveva solcare i mari pacificamente, trasportando merci da un continente all'altro. Nel rievocarla, vogliamo ricordare il sacrificio di tutti coloro (soldati e civili) che nella tranquilla notte del 18 marzo 1943 persero la vita in una serie di spaventosi eventi.

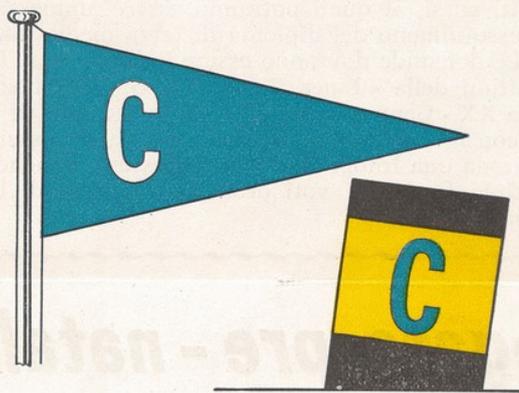
## La squadra di calcio del Gruppo "C", continua a mieterne allori

Il «Gruppo C», la squadra di calcio che, come abbiamo riferito nel numero scorso, è stata definita la «più strana del mondo», continua a farsi onore nel Campionato dilettanti di Prima Categoria. Dopo un leggero sbandamento (dovuto in parte anche alla disastrosa condizione dei campi di gioco) la squadra ha ripreso a girare a pieno ritmo, mantenendosi saldamente nelle posizioni di testa. Partita senza pretese, la formazione è in lotta per il primato. Intanto alcuni suoi giocatori si sono imposti all'attenzione generale: è il caso dell'attaccante Vandone che ha disputato una ottima gara nella Rappresentativa della Liguria a Pinerolo e che certamente farà parte della Nazionale italiana. A Pinerolo erano stati convocati anche Berta (che non si è potuto presentare per malattia) e De Cillia (che ha fatto da riserva).

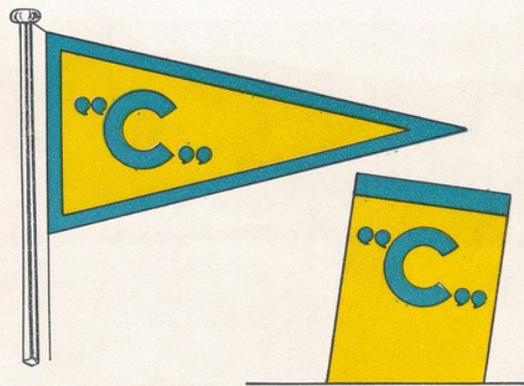
1°) DALLA FONDAZIONE AL 1930.



2°) DAL 1931 al 1944.



3°) DAL 1945 IN AVANTI



## « Famiglia Cristiana »

«Famiglia Cristiana» è il periodico del quale, da diversi anni, la Ditta Costa offre l'abbonamento annuale alle famiglie dei suoi dipendenti.

I marittimi di «Turno particolare» sono pregati di provvedere a segnalare in tempo al Cappellano di Bordo e all'Ufficio Personale eventuali modifiche di indirizzo.

Solleciti da parte del periodico a versare la quota dell'abbonamento possono derivare soltanto da errori amministrativi e perciò, oltre a nulla corrispondere si prega darne comunicazione a Notiziario «C».



## Nuove leve Sezione Camera

In previsione dell'entrata in servizio, nei primi mesi del 1965, del nuovo transatlantico in costruzione presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico, la « Linea C » si preoccupa di curare fin d'ora la formazione delle nuove leve « Sezione Camera ».

Pertanto, ha deciso di avviare il maggior numero possibile di figli dei suoi marittimi, ai corsi di addestramento negli Alberghi Scuola, indetti dall'E.N.A.L.C.

I giovani interessati sono pregati di voler dare la loro adesione con cortese sollecitudine, onde sia possibile predisporre in tempo la loro partecipazione a detti corsi, ai quali potranno essere ammessi se in possesso almeno del diploma di terza media inferiore.

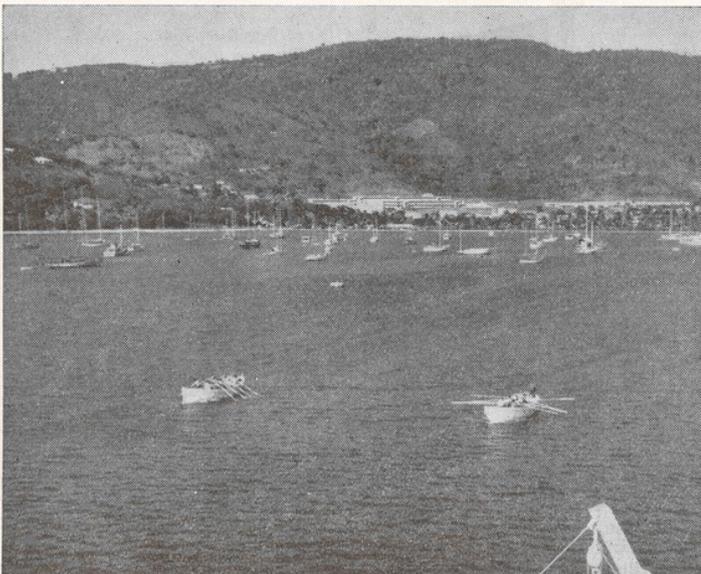
Le domande dovranno essere indirizzate all'Ufficio Marittimi della « Linea C » — Via G. D'Annunzio, 2 - piano XX - Genova — ed oltre all'indicazione di parentela con il marittimo imbarcato, dovranno essere corredate da una fotografia formato tessera, nonché dallo scrutinio finale dei voti ottenuti all'esame di licenza media inferiore.

## L'equipaggio della «Luisa Costa»



Il primo volo « charter » dell'aeroporto « Cristoforo Colombo » di Sestri Ponente per Londra è stato compiuto per l'equipaggio della « Luisa Costa », la nuova nave che, col mese di gennaio (e non dicembre come era stato scritto) è entrata a far parte della « LINEA C. » Come già è stato detto, la « Luisa Costa » — che è gemella della « Bice Costa » — è adibita alla linea commerciale del Sud America e compie il viaggio completo di andata e ritorno in meno di due mesi. Nella foto: il primo equipaggio della nuova unità davanti all'aereo che lo trasporterà a Londra

## Regate pre - natalizie della «Franca C» a St. Thomas



Il 24 dicembre dello scorso anno, vigilia di Natale, si è svolta a St. Thomas una interessante regata a remi fra le sezioni di bordo macchina, coperta, camera, servizi e vari della «FRANCA C.». La giuria era composta dal comandante, dal direttore di macchina, dal capo commissario e dal direttore sanitario. Ottimo è stato il successo. Tutti i concorrenti sono stati accompagnati da un forte e cavalleresco tifo. Ogni cosa era stata preparata con estrema cura. Gli equipaggi avevano perfino le madrine: signorina Scianna per i Servizi vari; signorina Chierichini e signorina Montecucco per la Camera; signorina Anselmi (infermiera) per la Macchina. Fotoreporter in gamba: il signor Pongetti. La regata è stata vinta dalla sezione Camera.

## Ai corrispondenti in navigazione

Riceviamo regolarmente le copie dei giornali di bordo delle nostre navi. Notiamo con piacere che lo spirito giornalistico si va affinando, che le iniziative si moltiplicano. Ringraziamo tutti coloro che ci inviano corrispondenze e ci scusiamo se non le vedono sempre pubblicate. La verità è... che lo spazio scarseggia e che Notiziario «C» non può fare miracoli. Preghiamo pertanto tutti i nostri collaboratori di essere concisi, brevi, essenziali. Soltanto così ci sarà possibile ospitare tutte le notizie e accontentare ogni equipaggio. Grazie anche delle fotografie: sono tante e ci troviamo pertanto nella necessità di dover scegliere. La precedenza va logicamente alle foto più originali e più interessanti.

Lo stesso dicasi per le notizie relative ai «Clubs» di bordo: vorremmo poter dare regolarmente il resoconto dell'attività di ognuno. I nostri corrispondenti naviganti ne prendano nota e vedano, se è pos-

sibile, di collaborare con noi per rendere il giornale sempre più vivo e interessante.

### LUTTO

Il 30 gennaio 1963, all'Ospedale Galliera di Genova, è deceduto il marittimo Mario Bagnasco; era nato a Levanto il 18 novembre 1904 e a Levanto abitava, in via Matalana 4.

Cameriere stimato e ben voluto da tutti, capace e di non comune serietà professionale, Mario Bagnasco era entrato alle dipendenze della nostra Compagnia il 19 febbraio 1948: era stato, di volta in volta, sulla « MARIA C », sull'« ANDREA C », sull'« ANNA C », sulla « BIANCA C » e sulla « FEDERICO C ». Il 3 dicembre 1962 era stato sbarcato a Genova per malattia.

Alla vedova e ai due figli giungano le più sentite e cristiane condoglianze del nostro Giornale.

### NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale  
Anno III - N. 1 - Gennaio-Febrero 1962  
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