

La morte di Giacomo Luxardo (mio Nonno) a Napoli il 28 marzo 1943 imbarcato sulla motonave Caterina Costa



PREAMBOLO

Il mare per il casato dei Luxardo è sempre stato un legame indissolubile, come l'attaccamento alla Liguria in modo particolare alla Riviera di Levante.

*Dal 26 marzo 1400 al 22 settembre 1401 Battista Luxardo fu Doge/Governatore di Genova e un altro documento storico datato 13 marzo 1569 sulla nascita della "**Compagnia di Bonassola**" colloca i Luxardo, fra altre casate del territorio, come firmatari del documento. Nel Comune di Bonassola, ove appunto nacque mio nonno, sulla facciata del Municipio è raffigurato il nostro stemma "un braccio che regge una torcia accesa". Luce che arde. (in Genovese la parola **LUCE** si scrive **LUXE** e la **X** si pronuncia **SC** alla francese)*

Ma al di là dell'araldica familiare, vorrei qui commemorare, a 75 anni dall'evento, la disgrazia che porto alla morte prematura di mio nonno Giacomo Luxardo detto Federico.

[Di seguito alcune notizie inerenti il fatto rintracciate su internet:](#)

Domenica 28 marzo 1943, alle ore 17.39, la motonave da carico Caterina Costa saltò in aria.

Era una santabarbara galleggiante ormeggiata al molo 18 del **porto di Napoli**, non lontana dal rione di Sant'Erasmus, adibita al trasporto di materiale bellico tra il capoluogo campano e l'Africa del Nord. Di proprietà dell'armatore genovese Giacomo Costa, nel 1942, fu requisita dalla Regia Marina per essere utilizzata per i rifornimenti alle truppe belligeranti nel continente africano. Fece quattro viaggi e fu anche danneggiata in un attacco



aereo alleato a Biserta.

Approdata nella città partenopea si presentava come una polveriera sul mare.

Carica di novecento tonnellate di esplosivo, carri armati, cingolati, munizioni, cannoni e più di mille tonnellate di benzina nelle stive, la nave diretta in Tunisia, fu molto probabilmente sabotata, ma fu vittima anche di superficialità e leggerezze. All'improvviso una colonna di fumo e di fuoco, che quasi poteva ricordare l'esplosione

di una bomba atomica, si levò in cielo nonostante il prodigarsi, fin dalle prime ore del mattino dei pompieri portuali e dei soldati.

L'onda d'urto, e non solo, investì Napoli. Dal porto partirono pezzi di nave, di cannoni e altro ancora, che arrivarono fino a piazza Garibaldi, Borgo Loreto, la Sanità, piazza Carlo III e ai Quartieri Spagnoli, provocando numerosi feriti. Fu colpita la Stazione Centrale dove alcune schegge appiccarono incendi ai vagoni in sosta, presero fuoco i Magazzini Generali e si dice che proiettili e detriti arrivarono fino al Vomero, alla collina dei Camaldoli, a Soccavo e a Pianura. La torretta di un carro armato si incastrò nel tetto del Teatro San Carlo dopo un volo di cinquecento metri, un pezzo di nave abbatté due fabbricati al Ponte della Maddalena, un altro si conficcò nel tetto di un palazzo di via Atri. Fu colpita anche una facciata del Maschio Angioino. Una lamiera veloce quanto un proiettile trafisse **l'orologio della chiesa di Sant'Eligio** ubicata nel centro storico della città a ridosso della zona di piazza Mercato. L'edificio gotico, costruito nel 1270, è la più antica costruzione di epoca angioina. Dopo circa settecento anni dalla sua creazione, dopo essere stato edificio di culto, educandato femminile e

caserma, rischiò di essere distrutta dalla Seconda Guerra Mondiale. L'ora dell'orologio si fermò nel momento dell'esplosione e ricominciò a contare i secondi solo nel 1991, anno in cui rientrò in funzione grazie a un restauro finanziato dall'associazione culturale Nea Ghenesis e dalla Parrocchia di Sant'Eligio Maggiore. L'esplosione provocò circa tremila feriti e seicento morti tra cui molte donne e bambini che, mossi dalla curiosità, assistevano ignari del pericolo, alle operazioni di spegnimento. Non si conta invece il numero indefinito di persone che fu per un breve periodo di tempo, in forte stato di confusione dovuto alla paura e allo shock. I sismografi dell'**Osservatorio del Vesuvio** percepirono l'evento come un terremoto del quinto o sesto grado della **scala Mercalli**. Quello della Caterina Costa, fu solo uno dei terribili colpi che, compresi i cento bombardamenti che martoriarono Napoli durante la Seconda Guerra Mondiale, segnò la storia della città Partenopea.



Orologio Quattrocentesco, incastonato all'interno dell'Arco, che collega il campanile della chiesa di Sant'Eligio

ALCUNE IMMAGINI DELL'ESPLOSIONE DELLA CATERINA COSTA

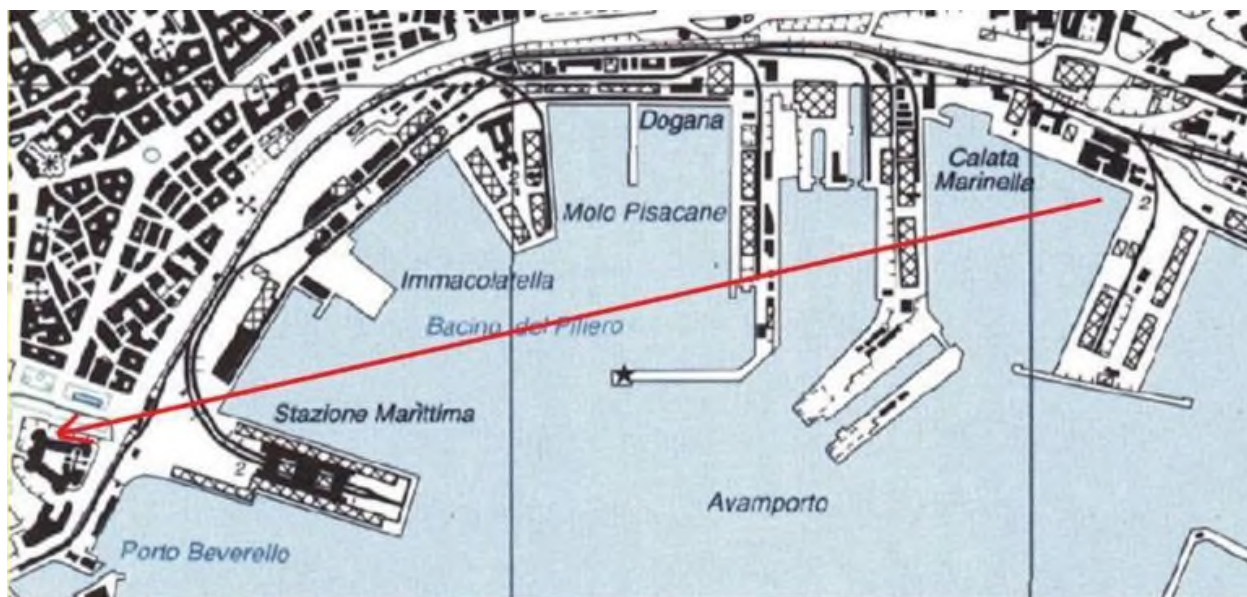


Figura 1- Distanza della Caterina Costa dal maschio Angioino (fonte Napoli Retrò Gruppo Facebook)



Figura 2 L'esplosione della Caterina Costa (fonte Napoli Retrò Gruppo Facebook)



Figura 3 Il relitto semi affondato della Caterina Costa (fonte Napoli Retrò Gruppo Facebook)



Figura 4 a Veduta aerea dei danni causati dall'esplosione della Caterina Costa



Photocollage - Luigi Sanucilo

ALTRO DOCUMENTO D'ANALISI DELLA TERRIBILE ESPLOSIONE

Che sia stato durante gli assalti dell'esercito di Luigi I di Ungheria verso il 1345 o opera di Carlo VIII di Francia durante il saccheggio del 1494, la versione della palla di cannone metterebbe d'accordo tutti.

Ma la verità è molto diversa ed è, forse, contenuta all'interno di una vicenda poco nota, persino ai napoletani stessi, o, per meglio, dire poco ricordata.

In realtà, come è stato esaminato in un altro articolo, attorno a questa faccenda aleggia ancora il mistero.

Durante la **Seconda Guerra Mondiale** l'armatore e imprenditore **Giacomo Costa** portò a termine il progetto di una nave molto imponente: la **Caterina Costa**.

L'ambizioso italiano, infatti, era fondatore, insieme al fratello, di una società di navigazione che si occupava dei trasporti di olio d'oliva e altri prodotti (l'antenata della attuale "**Costa Crociere**"). Da notare è che i comignoli dei camini di queste imbarcazioni erano sempre colorati in giallognolo, in ricordo dell'olio, come ancora oggi si vede sulle navi contemporanee di questa compagnia.

La Caterina Costa, completata nel 1942, era una grande e moderna motonave da carico, ai tempi, sicuramente una delle migliori in circolazione, pesante 8060 tonnellate. Lunga 135,5 m, larga 19 m ed alta 9 m, pescava a pieno carico 8 m ed i suoi motori erano della "**Fiat Grandi Motori**" ad 8 cilindri. Quando l'Italia entrò in guerra la motonave venne requisita dalla **Regia Marina**: il suo ruolo divenne collegare Napoli con i porti del Nord Africa (Tripoli, Biserta) trasportando rifornimenti bellici.

Dopo quattro viaggi su questa tratta, il 26 Dicembre 1942 rimase danneggiata in un attacco aereo su Biserta.



Caterina Costa. Fonte: fazzolettodicleopatra.wordpress.com

Nel Marzo del 1943 si trovava ancorata nel Porto di Napoli, caricata con 900 tonnellate di esplosivo, decine di carri armati, quasi 800 tonnellate di carburante, cingolati, 1700 munizioni e una quarantina di cannoni a lunga gittata. A bordo si trovavano anche riserve di viveri ed alcune centinaia di militari italiani e tedeschi, pronti ad arrivare a Biserta per sopperire alle perdite subite con la battaglia di **El Alamein**, in Egitto; c'è chi pensa che sia stata sabotata, chi che fu vittima di superficialità e leggerezze e chi contempla le due ipotesi coordinate insieme, ma quello che successe poi lasciò sorpresi e stralunati tutti

La nave, infatti, era pronta per salpare già da 24 ore, ma un guasto che non si riuscì a riparare frenò la partenza (pare, la rottura di una fune). Nonostante si temesse un'esplosione poiché a bordo era divampato un incendio, non la si portò al largo, tergiversando e cercando di domare le fiamme fin quando un immenso boato la fece esplodere, generando un disastro apocalittico: l'incendio aveva raggiunto, infatti, la stiva che conteneva gli esplosivi.

«Napoli si sveglia ai primi scoppi provocati dalla benzina che si sparge, ardendo, sull'acqua del porto. Buona parte dell'equipaggio si mette in salvo sulla banchina, a cominciare dal comandante della stessa nave, ma i soldati, addormentati sotto coperta, trovano le vie di fuga sbarrate dal fuoco: dei cento italiani alloggiati a poppa non si salva nessuno. Non si tratta di attacco aereo, quindi niente sirene d'allarme. I napoletani sentono le deflagrazioni, vedono pennacchi di fumo, odono le ambulanze che vanno avanti e indietro. Alla direzione dei Vigili del Fuoco l'allarme arriva dieci minuti dopo le due del pomeriggio: in banchina, l'ingegnere Tirone, dirigente dei VVFF capo delle operazioni di soccorso, trova il comandante della nave che lo mette in guardia: sulla «Caterina Costa» c'è un carico di bombe che può scoppiare da un momento all'altro, consiglia di affondarla. Di fronte al rischio, Tirone ritira la sua squadra impegnata a cercare di spegnere l'incendio. Alle 15 un colonnello della Capitaneria di Porto sostiene che non c'è pericolo. Un'ora dopo un maggiore della stessa Capitaneria di Porto informa che non è possibile affondare la nave dato che già tocca il fondo. Alle 17,39, al termine di una giornata dove si sono mescolate leggerezze inaudite da parte di tutti i dirigenti coinvolti, incapacità tecniche dei responsabili militari, ritardi nel chiedere soccorsi adeguati, la «Costa» salta in aria: le fiamme hanno raggiunto la stiva numero due, quella dell'esplosivo. La banchina sprofonda; un pezzo di nave piomba su due fabbricati al Ponte della Maddalena abbattendoli; la metà d'un carro armato cade sul tetto di un palazzo di Via Atri; i Magazzini Generali del porto prendono fuoco; alla Stazione Centrale le schegge appiccano incendi ai vagoni in sosta. Il Lavinaio, il Borgo Loreto, l'Officina del Gas, i Granili, la Caserma Bianchini, la Navalmeccanica, l'Agip: dovunque arrivano lamiere mortali. E dovunque, vetri rotti, porte e finestre sfondate, cornicioni sbriciolati dall'esplosione. Per spegnere l'incendio sul relitto i vigili dovranno lavorare fino all'indomani. Le vittime saranno 549; i feriti, oltre tremila. Tra questi il vice comandante della Capitaneria di Porto

ripescato a mare. Se la «Costa» è la prima nave a saltare in aria senza intervento nemico, diverse altre sono state incendiate e affondate durante i bombardamenti, fin dal 20 febbraio, quando le Fortezze Volanti hanno centrato il piroscafo «Caserta». Altre ancora coleranno a fondo nei prossimi mesi. Alla fine le condizioni del porto saranno tali che gli Alleati entreranno in città portandosi un tecnico addestrato alla bonifica di moli, attracchi e bacini sconvolati dalla guerra: l'ingegnere inglese I.A.V. Morse in divisa di contrammiraglio. Sarà lui a far pulizia di relitti e macerie.» (Cronaca di Roberto Ciuni, giornalista de il Mattino)

L'onda d'urto, come si intende anche dall'articolo di cronaca, investì Napoli. Il molo sprofondò letteralmente, trascinando anche un gruppo di caseggiati vicini; due rimorchiatori, l'Oriente ed il Cavour, investiti in pieno dall'esplosione, affondarono.

Dal porto partirono pezzi di nave, di cannoni e altri materiali pesanti roventi, che piombarono su tutta la città, addirittura fino a **Piazza Garibaldi, Borgo Loreto, la Sanità, Piazza Carlo III e Quartieri Spagnoli**, provocando numerosi feriti.

Venne colpita la **Stazione Centrale** dove alcune schegge appiccarono incendi ai vagoni in sosta, presero fuoco i **Magazzini Generali** e si dice che proiettili e detriti arrivarono fino alle colline di **Vomero e Camaldoli**, a **Soccavo** e a **Pianura**. La torretta di un carro armato si incastrò nel tetto del **Teatro San Carlo** dopo un volo di cinquecento metri, un pezzo di nave abbatté due fabbricati al **Ponte della Maddalena**, un altro si conficcò nel tetto di un palazzo di via Atri; il **rione Sant'Erasmo** fu quasi raso al suolo.

Fu colpita, secondo alcune ricostruzioni, anche una facciata del **Maschio Angioino**.

Una lamiera, ad altissima velocità, si conficcò nell'orologio della **Chiesa di Sant'Eligio**, nel centro storico della città a ridosso di **Piazza Mercato**. L'edificio gotico, risalente al 1270, è la più antica costruzione della città risalente all'epoca angioina. A circa settecento anni dalla sua edificazione, dopo essere stato edificio di culto, educando femminile e caserma, rischiò di essere raso!

L'ora dell'orologio si fermò nel momento dell'esplosione e rimase a monito di quell'episodio per 50 anni, fin quando nel 1991 rientrò in funzione grazie a un restauro finanziato dall'associazione Nea Ghenesis e dalla Parrocchia di Sant'Eligio Maggiore.

Fonti riportano che le vittime sarebbero state 3000 e non 549 o 600 come dichiarò la stampa, oltre a migliaia di feriti che morirono per cure inadeguate. Degli italiani a bordo della nave non si salvò nessuno. Molte vittime anche tra donne e bambini, oltre che "curiosi" riunitisi nelle immediate vicinanze dell'imbarcazione per assistere all'operazione di spegnimento dell'incendio divampato prima dell'esplosione

I sismografi dell'**Osservatorio del Vesuvio** percepirono l'evento come un terremoto del 5°-6° grado della scala Mercalli.



Esplosione della Caterina Costa Fonte: diariopartenopeo.it

Quello della **Costa Concordia**, quindi, non è stato il primo caso di “attenzione mediatica in relazione a una tragedia”, purtroppo, per le navi Costa. Ironia del destino.

Quello della Caterina Costa, però, fu solo uno dei terribili colpi che martoriò Napoli durante la guerra.

L'evento infatti si inserì in un contesto già drammatico, in cui i bombardamenti avvenuti nel quadriennio 40-43 fecero migliaia di morti e moltissimi danni nell'ambito culturale ed artistico della città, ferendola a morte con la distruzione semi-totale della **Basilica di Santa Chiara**. Un antefatto storico che porterà, poi, alle **Quattro Giornate di Napoli** e alla liberazione dalle forze armate tedesche. Come si legge su Wikipedia: “L'avvenimento, che valse alla città il conferimento della **medaglia d'oro al valor militare**, consentì alle forze Alleate di trovare al loro arrivo, il 1° ottobre 1943, una città già libera dall'occupazione nazista, grazie al coraggio e all'eroismo dei suoi abitanti ormai esasperati ed allo stremo per i lunghi anni di guerra.

Napoli fu la prima, tra le grandi città europee, ad insorgere, e con successo, contro l'occupazione nazista“.