



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

Anno VI - N. 2-3 - Marzo-Giugno 1966

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



La «Federico C.» nella baia di Rio de Janeiro. Sullo sfondo il caratteristico «Pan di zucchero».

I derivati delle galee

VI

«Le galee portano ordinariamente due vele, la maestra e il trinchetto. La maestra è di quattro sorta, ciascuna delle quali si adopera secondo il vento, ed una sola di queste è quadra, e si chiama trevo, e le altre sono latine, e si chiamano bastardo, borda, marabutto. La vela del trinchetto è una sola, e nelle occorrenze si restringe per la terza parte, e quando si fa più piccola si deve fare il terzaruolo, il che si suol fare anche nelle vele della maestra. Le vele delle galee bastardelle si sogliono fare alquanto più grandi di quelle delle galee sottili. Ogni galea porta il suo schifo dentro, dalla banda di destra all'ottavo banco, sopra certi cavalletti. Portano le galee quattro ferri o ancore per dar fondo, due alla prora sotto le rembate, e due altri allo schifo e al focone, uno per banda».

Sulle prime galee, come già sulle poliremi e sui promoni, le armi da getto consistevano in litoboli, catapulte, mangani, baliste, scorpion; e lanciavano, oltre che pietre, principalmente materie incendiarie rinchiusi in recipienti d'argilla dette pignatte, o anche giavellotti muniti di fiammelle da incendio, o recipienti pieni di calce viva o di rettili velenosi. Mistura incendiaria di terribile effetto, era il fuoco greco, probabilmente composto di nafta, fosforo e resina, per difendersi dal quale si fasciavano le navi con cuoio grezzo, o con tessuti di lana possibilmente imbevuti di aceto, e con graticci di ferro; e le galee protette da tali graticci si chiamavano imbarbottate o semplicemente galee barbotte.

Sostituite tali armi con le artiglierie, queste, sulle galee, furono sistemate in modo da concentrare la massima efficienza di fuoco sulla prora. Nel Seicento l'artiglieria della galea era costituita da un grosso cannone detto di corsia o corsiero, disposto per chiglia, e da quattro cannoni più piccoli sistemati anch'essi per chiglia, lateralmente a questo, sotto le rembate; e tutti avevano gli affusti che consentivano solo la punteria in elevazione, mentre quella in direzione occorreva farla girando convenientemente il bastimento. Poi-

ché la battaglia delle galee, come delle poliremi classiche, era principalmente manesca, dirò così corpo a corpo, per arrembaggio o per abbordaggio, le artiglierie erano generalmente adoperate a brevissima distanza.

Bastimenti derivati dalla galea, ma più piccoli, erano la fusta, la galeotta, il brigantino, la saettia, la fregata, tutti prevalentemente remieri, sottili, velocissimi, con uno o due alberi a vela latina.

La fusta era poco più piccola, più sottile, più veloce della galea, e aveva da 18 a 22 banchi per banda.

La galeotta, senza rembate, ne aveva da 14 a 20.

Il brigantino, della medesima forma, ma più piccolo della galeotta, aveva da 8 a 12 banchi; poi, per diventare da traffico, aumentò gradualmente le dimensioni fino a una lunghezza di 18 metri e ad una larghezza di 3,3 con 14 banchi per banda.

La saettia, non molto diversa di forma, aveva dimensioni varie e perciò diverso numero di banchi, poco pescaggio, scafo stellato, cioè molto rastremato a poppa e a prora, remi lunghissimi. Anch'essa, come il brigantino, per diventare bastimento da carico aumentò sempre più di grandezza, adattando una attrezzatura molto simile a quella delle caravelle, cioè tre alberi con vele latine alla maestra e alla mezzana e quadri al trinchetto.

La fregata, che diede poi il nome a un sottotipo di vascelli, era la più piccola con 6 a 20 banchi per banda, con o senza coverta, con o senza albero, spesso adibita a servizio dei bastimenti maggiori.

Più grande invece della galea, creata per fronteggiare la prevalenza che sempre più andavano acquistando le navi veliere, era la galeazza, la quale era lunga fino a 70 metri, larga fino a 16, aveva 3 alberi, 32 banchi sistemati sotto coperta per lasciar questa più libera alle manovre delle vele, la poppa più alta e più tonda, normalmente alla bastarda, e le artiglierie meglio sistemate a bordo, disposte anche sui fianchi e in batterie.

(Continua)

(Da «La nave nel tempo» di Michele Vocino, edizioni Alfieri, Milano)

Porteranno con la

- Felicamente concluso a Rapallo il secondo corso convittuale alberghiero ENALC
- I candidati impegnati per tre giorni in prove teoriche e pratiche
- Medaglie, coppe e doni per tutti

Si è concluso a Rapallo il 4 maggio il secondo corso convittuale alberghiero ENALC per il personale di bordo della «Linea C.», che aveva avuto inizio nel novembre scorso, al quale erano stati iscritti 54 allievi, di cui 41 per la specializzazione di sala e 13 per quella di cucina. Gli esami, svoltisi nei saloni del Grand Hotel Bristol, sede del corso, hanno impegnato questi giovani che hanno scelto la carriera del mare, per tre giorni in prove teoriche e pratiche. Tra le materie cui dovevano rispondere erano la geografia turistica, merceologia, igiene, nozioni di lingua inglese, francese e tedesca per la teoria, e tecnica alberghiera per la pratica.

La commissione esaminatrice, presieduta dal dott. De Sanctis, direttore dell'Ufficio provinciale del lavoro di Genova ha promosso al termine degli esami 37 allievi di sala e 11 di cucina. Sei soltanto sono stati respinti.

Dopo una colazione, preparata e servita dagli allievi in occasione della chiusura del corso, è seguita la premiazione. Alla cerimonia, hanno presenziato il sig. Andrea Costa, il dott. Enrico Costa, il signor Giovanni Costa, contitolari della «Linea C.», il col. Vallosio, comandante la Legione Carabinieri di Genova, il sindaco di Zoagli (l'Hotel Bristol territorialmente fa parte di detto Comune) avv. Merello, il gen. Gatti, Sindaco di Chiavari, il dott. Brunetti, segretario capo del Comune di Rapallo, il dott. De Sanctis, direttore dell'Ufficio provinciale del lavoro di Genova, il comm. Azais, direttore regionale dell'ENALC, l'ing. Migliacci, capo del Circolo dell'Ispezzione del lavoro, la dottoressa Canna, rappresentante dell'Ufficio regionale del lavoro, il dott. Fanelli dell'ENPI, il cav. Pedroni, dell'A.M.I.R.A., il cav. Cordano, presidente dell'Associazione commercianti di Rapallo, il direttore del corso signor Vitti, nonché rappresentanti sindacali e i componenti la commissione esaminatrice.

Prendendo brevemente la parola il comm. Azais ha sottoli-



Coppe e splendidi doni per i... «laureati».

Linea "C., la cucina italiana nel mondo



Parla il sig. Andrea Costa.



Due momenti della premiazione.

neato l'importanza del corso e ha espresso il proprio compiacimento ai giovani che con tanto impegno lo hanno frequentato.

Il sig. Andrea Costa, a sua volta, ha rivolto parole di elogio agli allievi promossi e il dott. De Sanctis ha posto in rilievo il continuo notevole miglioramento degli attuali corsi di specializzazione. La commissione esaminatrice — ha sottolineato — è stata particolarmente severa. Il numero esiguo dei non promossi sta a dimostrare pertanto con quanta capacità e abnegazione il corpo insegnante si è dedicato a questi giovani.

Concludendo il dott. De Sanctis ha auspicato che in considerazione della difficoltà degli esami e della volontà dimostrata dai non promossi, anche questi giovani siano tenuti in considerazione dagli armatori della « Linea C. » sui cui transatlantici verranno imbarcati prossimamente tutti gli altri allievi.

Infine il cav. Pedroni, a nome del comm. Pozzi, presidente dell'AMIRA, ha espresso a tutti i giovani l'augurio di una felice carriera. Tra gli applausi dei presenti ha quindi avuto luogo la consegna dei numerosi premi offerti dall'ENALC, dall'AMIRA, dalla direzione dell'Albergo Bristol, da Enti e ditte.

Ecco l'elenco dei premiati:
Corso di sala: 1) Giuseppe Izzo, al quale sono state consegnate una coppa dell'ENALC, una coppa dell'AMIRA e una medaglia d'oro; 2) Gianni Peruzzi; 3) Luciano Saran; 4) Lucio Pasotto; 5) Sergio Sebastiani; 6) Andrea Moretti; 7) Domenico Liberrini; 8) Aurelio Perrone; 9) Giuliano Bortolato; 10) Renzo Polato.

Corso di cucina: 1) Bruno Mastrocinque al quale sono state assegnate una coppa dell'E.N.A.L.C., una coppa dell'AMIRA e una medaglia d'oro; 2) Giorgio

Puntin; 3) Franco Frenademez; 4) Natale Salvadori; 5) Giuseppe Crevatin; 6) Gianfranco Pollo.

Un premio speciale, per buona volontà, è stato consegnato a Mario Langella.

Tutti questi giovani, che per sei mesi circa si sono dedicati alla specializzazione di due peculiari caratteristiche del personale di bordo italiano, saranno, come accennato, imbarcati sui transatlantici della « Linea C. ». Sono giovani che porteranno sui mari e nei porti di tutto il mondo quella signorilità e quella distinzione apprezzate e richieste dalla maggior parte dei passeggeri che scelgono per una traversata o una crociera le navi della nostra Marina mercantile.



I premiati col signor Giovanni Costa e i dirigenti del corso.



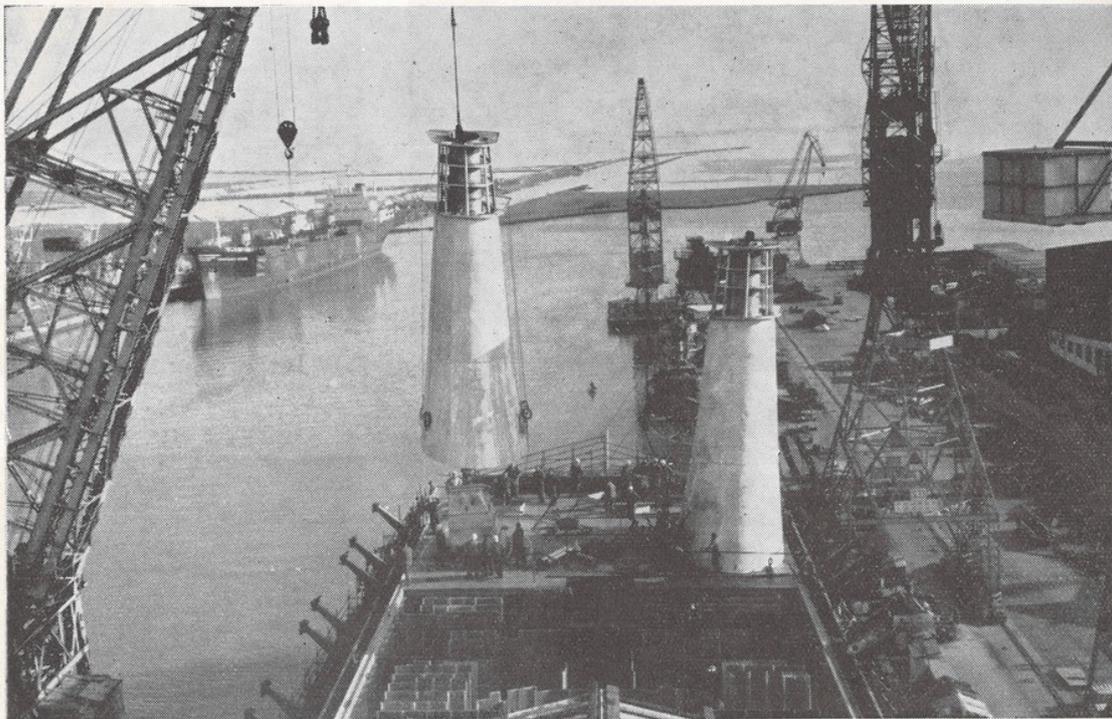
AVVISO PER LE COLONIE ESTIVE 1966

Continuando una nobile e tradizione iniziata, anche per il 1966 l'Ente Nazionale Assistenza Gente di Mare ha organizzato soggiorni estivi in località marine e montane per i figli dei marittimi.

Potranno avvalersi dell'iniziativa i marittimi della Società — imbarcati o avvicendati — aventi figli minori in età compresa fra i sei e i dodici anni. I soggiorni, come è, noto, sono completamente gratuiti e avranno la durata di un mese. Saranno tenuti nei mesi di luglio e agosto.

Gli interessati sono invitati a prendere contatto, con la massima urgenza, con l'Ufficio di Servizio Sociale, situato presso la Stazione Marittima di Ponte dei Mille (Genova), telefono 68.75.35: verranno loro fornite tutte le indicazioni utili per la presentazione delle domande.

Trieste: le ciminiere dell' "Eugenio C.,



Attività del "Circolo dell'Amicizia,,

Con il ritorno a bordo del bariستا Carlo Ivaldi, il Circolo dell'amicizia dell'« Andrea C. » ha ripreso le sue attività usuali alquanto trascurate in precedenza.

E' stato organizzato un interessante torneo di scopone al quale hanno preso parte numerosi concorrenti tra i quali si sono accese vivaci dispute e salaci commenti; i vincitori sono stati premiati con artistiche medaglie d'oro.

In occasione della Pasqua, oltre alle funzioni religiose celebrate dal Rev. Cappellano, è stata indetta una lotteria dotata di ricchi e sva-

riati premi; all'estrazione sono intervenuti il Comandante Cap. Mario Bruzzone e molti Ufficiali e membri dell'equipaggio.

Per ultimo, ma non per importanza, vi è stato il Festival della canzone, simpatico e brillante epilogo che ha impegnato tutti i protagonisti: il pianista di bordo che ha composto tutte le canzoni, il paroliere, i cantanti e l'orchestra. Passeggeri ed equipaggio largamente rappresentati, hanno calorosamente applaudito, lasciando in tutti un grato ricordo di una seppur lunga traversata.



« Andrea C. »: in pieno svolgimento il Festival della canzone.

Nozze Poillucci - Costa

Il 18 aprile 1966, a San Michele di Pagana sono state celebrate le nozze dell'avv. Manlio Poillucci con la signorina Franca Costa fu Federico. Agli sposi, partiti per il tradizionale viaggio di nozze, « Notiziario C. » porge le felicitazioni e gli auguri di una vita prospera e felice.

NOZZE

- Enrico Gian, allievo macchinista, con la signorina Daniela Provani. 20 gennaio 1966.
- Giuseppe Licitra, garzone di cucina, con la signorina Francesca Tona. 26 febbraio 1966.
- Carmelo Famà, cuoco, con la signorina Caterina Rosabianca. Chiesa parrocchiale di Pizzo Marina, 16 marzo 1966.
- Pasquale Altamura, garzone di

camera, con la signorina Anastasia Sancilio. Chiesa dei Padri Cappuccini di Molfetta, 14 aprile 1966.

Ai novelli sposi giungano le congratulazioni e gli auguri più vivi di « Notiziario C. ».

NASCITE

- Andrea Ratti, figlio del II ufficiale Piero e della signora Angela Camogli, 13 marzo 1966.
- Giovanni Ettore Borzone, figlio del dott. Lorenzo e della signora Olga. 20 febbraio 1966.
- Francesco Polo, figlio del signor Paolo e della signora Rina. 12 marzo 1966.
- Eleonora Sorrentino, figlia del signor Crescenzo e della signora Cristina. 8 aprile 1966.

Un affettuoso « benvenuto » ai piccoli e tante felicitazioni ai genitori.

NOTIZIARIO « C »

Periodico aziendale bimestrale
Anno VI - N. 2-3 - Marzo-Giugno 1966
Spedizione in abb. post., Gruppo IV

Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23/2/61

FLAVIO MAGNARIN Direttore responsabile

Genova, Via D'Annunzio 2 (piano XX)
Tel. 58.18.51 - Casella postale 492

Stampa: BI-ESSE - Genova



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

Anno VI - Supplemento al N. 2-3 - Marzo-Giugno 1966

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Significato e valore del risparmio

La fortuna delle Nazioni è sempre stata costituita dalla forza del risparmio dei propri abitanti. Il concetto acquista una validità estremamente attuale, come è dimostrato dagli orientamenti che i governanti, in ogni parte del mondo, vanno seguendo.

Il risparmio ha la sua base nella famiglia, nella sana conduzione e nella saggia amministrazione dei guadagni. Ed è proprio dalla famiglia che può e deve partire l'impulso verso l'alto, verso le sfere del Paese, in modo che l'equilibrio economico risulti costante e non dia luogo a bruschi capovolgimenti di situazioni. La prova evidente si è avuta anche in Italia e proprio recentemente.

Risparmiare oggi, significa assicurarsi un domani sereno, tranquillo. Naturalmente risparmio non significa privazione del necessario, ma limitazione del superfluo: ed è su questo concetto che, in ogni famiglia, il risparmio assume un ruolo che trascende lo stesso fatto economico: diventa fattore sociale, educativo, soprattutto nei confronti dei giovani, i quali — non bisogna dimenticarlo — saranno protagonisti del mondo di domani.



Turbonave FEDERICO C. — Giochi di bimbi.

Galee: Una disciplina di ferro

VII.

Normalmente la galea aveva un equipaggio da due a trecento uomini, di cui circa due terzi alla voga, un primo stato maggiore costituito dal sopracomito, che era il comandante, da uno o più nobili di poppa, che erano i giovani allievi, dal padrone e dal cappellano, ed un secondo stato maggiore costituito dal comito, da uno o anche due sottocomiti, di cui uno per la manovra degli alberi e l'altro per le vele, dal pilota, dal consigliere, da otto prodiere per la manovra delle ancore e delle vele, e da otto alighieri addetti alla manovra dei ganci d'accosto, che si chiamavano appunto alighieri. Vi erano inoltre le maestranze, e cioè maestro d'ascia, calafato, remolare, barillare e maestro dispensiere, che era anche cuoco, e i mozzi che si chiamavano paggi, alcuni dei quali erano addetti, insieme con qualche vecchio galeotto, agli ufficiali e ai graduati come ordinanze.

Gli uomini d'arme formavano una compagnia, al comando del capitano, guidato da un alfiere con un sergente e quattro caporali. I vogatori inizialmente erano uomini liberi, come il resto dell'equipaggio; poi, di mano in mano, furono sostituiti nella massima parte da schiavi prigionieri di guerra — mussulmani sulle galee cristiane, cristiani sulle mussulmane — e da condannati; tutti incatenati al ban-

co di voga, uniti ai pochi liberi che erano detti, perché volontari, buonevoglie, e che, per quanto di giorno godessero di una certa libertà, di notte erano anche loro messi alla catena.

Negli armamenti delle galee cinquecentesche, c'erano, per lo più, su 200 vogatori, 60 buonevoglie che sedevano parte sul banco di prora verso le rembate, detto coniglia, e perciò si chiamavano conigliari, e parte sull'ultima a poppa presso la spalliera, e si chiamavano spallieri, o anche capivoga perché erano i primi a passar la voga. Le buonevoglie, per potersi distinguere, portavano i baffi, mentre i condannati avevano testa e viso completamente rasati, e gli schiavi al sommo della testa rasata portavano un ridicolo ciuffo di capelli.

Fu appunto, questa particolare condanna al remo che diede poi il nome di galera alle prigioni; perciò opportunamente il Vecchi sostiene che, mentre bene si fa usando il nome iniziale di galea, genericamente, per questo tipo di bastimenti riferendosi ad ogni tempo della loro esistenza, dovrebbe usarsi, più correttamente, quello di galera solamente per quelle armate con vogatori condannati al remo, riferendosi cioè solo alle galee che si chiamavano «forzate», mentre «sforzate» erano dette le libere.

Quando, per armare nuove

squadriglie di galere, necessitava aumentare questo brutto motore umano, i metodi d'acquisto erano diversi: o si mandavano apposite spedizioni in Levante per catturare schiavi di sorpresa sulle galee turchesche, e si faceva appello ai giudici nazionali di incrementare le condanne al remo o, come qualche volta si è praticato a Venezia, si incaricavano appositi messi di offrire nelle bische prestiti usurari a quelli che perdevano, per aver modo poi di mandarli alle galere qualora non soddisfacessero in tempo agli impegni; ovvero, anche, come si è fatto in Francia, si obbligavano al remo gli ugonotti e i protestanti.

I galeotti avevano una panatica diversa da quella degli altri uomini di bordo.

La razione di questi ultimi consisteva in due libbre di biscotto, una di carne fresca e mezza di carne salata, mezza di formaggio o quattro sarde, una pinta di vino e un'oncia di olio. Gli ufficiali, il timoniere e le maestranze avevano doppia razione; i marinai scelti ne avevano una e mezza. La carne si mangiava solo il martedì, il giovedì e la domenica, e gli altri giorni si mangiava magro.

I forzati avevano invece una razione di sole trenta onces di biscotto, e nelle feste principali quella speciale insalata che a Napoli si chiama «caponata», dal latino «caupona», cantina;

nelle principalissime — Natale, Pasqua, Corpus Domini e Pentecoste — avevano anche il vino; e in circostanze eccezionali una minestra di fave per speciale concessione del sopracomito.

Tuttavia non era questo scarso e miserabile pasto che rendeva intollerabile la vita dei galeotti, tanto più che era loro consentito nelle soste in porto di fare e vendere piccoli lavori di pazienza, calze, cinture, borse, spille, stuzzicadenti, intagli in legno, e di spendere il ricavato alla taverna di bordo che di solito era tenuta da qualche galeotto liberato, e a volte anche da qualcuno dello stato maggiore, benché ciò di norma fosse proibito; crudamente intollerabile era invece resa la vita dalla bestiale fatica loro imposta con mezzi spesso crudeli, resa ancora più aspra dal doverla vivere perennemente incatenati al banco, in un brevissimo lurido spazio, come un cane alla cuccia.

Si era, infatti, obbligati a vogare senza mai fermarsi per ore ed ore, spesso per giorni interi, rianimati appena da pezzi di biscotto inzuppati nel vino che i marinai di sorveglianza ponevano, di tratto in tratto, in bocca ai vogatori.

La voga era diretta dal comito e dall'aguzzino, il quale vigilava ininterrottamente lungo la corsia, coadiuvato da marinai al suo comando, scudisciando a sangue per incitare all'arrancata, insistendo contro i più fiacchi che, se svenivano, erano ancora più crudelmente percossi nella speranza che pel dolore rinvenissero; e chi moriva così, sul suo banco, era subito gettato in mare come una carogna.

L'igiene a bordo era trascuratissima da tutti e da per tutto. Dato lo spazio ristrettissimo, quando la galera era in armamento, i marinai dormivano sulle rembate, i soldati in corsia, i paggi nel covone di prora, e nei ripostigli, e i galeotti seduti sulla pedana del loro banco, appoggiando la testa al sedile. Quando la galera era in disarmo, i galeotti, poiché a bordo rimanevano dei liberi solamente il comito, il sottocomito e l'aguzzino, avevano un po' più di spazio per dormire distesi, ma sempre sul duro; e solo durante lo scioglimento, quando la galera era del tutto disarmata, dormivano a terra, in darsena. Il comito dormiva abitualmente tra i banchi di voga, stendendosi sopra una specie di letto volante, costituito da una tavola appoggiata su quattro piccoli sostegni di ferro.

(Continua)

(Da «La nave nel tempo» di Michele Vorino, edizioni «Alfieri» - Milano)



PORT EVERGLADES — I nostri Agenti di Miami inviano dal cielo un saluto personale al Comandante della Federico C., Cap. Zonca.

ACCADDE IL 30 APRILE A BUENOS AIRES

La Linea C. pareggia (3-3) con l'Italmar in un "memorabile", incontro calcistico

(Dal nostro inviato)

BUENOS AIRES

E' un magnifico pomeriggio di sole ed il clima, anche se siamo in pieno autunno, è primaverile. Sullo stupendo campo che l'aeronautica ha vicino all'aeroporto di Buenos Aires in piena città tra il verde dei parchi di Palermo, due agguerrite squadre stanno per scendere in lizza.

Era da tempo che si pensava ad un incontro calcistico tra le due più grandi Compagnie di Navigazione che operano sul Sud-America e finalmente dopo tanta attesa stà per scoccare il momento del fischio di inizio.

Una degna cornice di folla è festante spettatrice. Si notano importanti autorità delle due Compagnie ed i massimi rappresentanti delle Agenzie di Viaggio che durante la partita tiferanno a turno per una o l'altra squadra.

Un boato scuote la folla ed ecco che gli atleti scendono in campo, da una parte la LINEA «C» in maglietta azzurra e calzoncini bianchi, dall'altra l'ITALMAR in maglia a strisce rosse e bianche. E' tanta l'emozione che prima ancora che l'arbitro dia il segnale di inizio un giocatore dell'ITALMAR cade e si frattura... un dito. Questo è la prima vittima delle tante che lascerà come saldo questa combattutissima partita. Ecco, la partita ha inizio, almeno sembra perché si nota un movimento strano, no signori, un altro... atleta esce dal campo con la gamba rattappata; in questi primi momenti sembra che la sfortuna si accanisca contro la squadra della ITALMAR.

La folla già non può dare sfogo alla sua ansia e sfoglia margherite su chi vincerà. Ai bordi del campo intanto il Direttore tecnico della nostra squadra impartisce ordini. Si tratta nientepodimeno che dell'Ing. Cigoi che in questa occasione ha lasciato il posto tra i pali che gli spettava di diritto (si vociferava per defezione del Direttore d'ITALMAR che forse temeva il confronto con tale magnifico portiere...) per occupare quello di Direttore tecnico. Anche il massaggiatore Biagini è pronto con le maniche rimboccate.

Il fischio di inizio. La nostra ala sinistra zoppica, la nostra ala destra si trova un gigante davanti e con tutto ciò le danno fallo contro, comunque sulle ali dell'entusiasmo della folla che la incita a gran voce (le nostre impiegate in questi fraganti si sono comportate eroicamente) la LINEA «C» attacca a gran carriera tipo INTER — tanto per non fare paragoni — cioè con velocissimi contrattacchi che al



La tradizionale foto della nostra squadra: naturalmente prima di scendere in campo.

15° minuto producono il primo goal, opera della mezz'ala sinistra (parente importato e tessurato come oriundo in considerazione che alcuni del sesso forte dei nostri non hanno velleità sportive e preferiscono lavorare a... guardare). Questo goal agisce come una fucilata sui giocatori avversari che si buttano sulla palla e sulle, ohimè, gambe dei nostri con rinnovata lena.

Per fortuna che il portiere nostro è in gran vena e compie parate spettacolose. La LINEA «C» non cede ed anche se nell'ITALMAR è una girandola di sostituzioni è ancora la nostra squadra a segnare il suo secondo goal per merito del centravanti (benedetta Tritonia). Si può immaginare il tripudio della folla sugli spalti che si abbandona a scene commoventi con baci ed abbracci e qualche lacrima. La reazione della squadra avversaria è rabbiosa e quasi allo scadere del tempo riesce ad accorciare le distanze.

Il riposo vede il campo ridotto ad un dormitorio pubblico. All'inizio delle ostilità esce Vandroux zoppicante e viene sostituito da Selvatici. Nei primi momenti i nostri giocatori spendono le ultime energie e riescono a segnare ancora. Poi poco

a poco sul 3 a 1 la stanchezza si fa sentire. Abbiamo il sole contrario e per ben due volte l'ITALMAR segna con punizioni fuori dell'area che non vengono fermate dal nostro ottimo portiere accecato dai raggi del sole morente. Prima di questi due fattacci, quatto, quatto anche il Conterno era uscito dal campo tutto zoppicante (naturalmente non è nelle nostre intenzioni sottintendere che questa uscita è stata la causante dei due goals sfortunati perché qualche maligno direbbe forse il contrario... che senza la nostra scattante ala destra l'incontro sarebbe finito ben diversamente).

Sul 3 a 3 giungeva il fischio

di chiusura. Stanchi ma felici del dovere compiuto tutti pensavano con terrore... al lunedì successivo, pensando già a come avrebbero risposto i muscoli (quali muscoli? maligno staz zitto) allo sforzo compiuto.

E' doveroso aggiungere che gli invitati speciali dei più importanti giornali italiani della capitale davano ampio risalto a questa partita come risulta dagli articoli pubblicati.

Non resta che aggiungere che ancora una volta la nostra Compagnia ha saputo difendere con tutto onore i colori giallo e azzurro di gloriosa tradizione.

Giulio Conterno

Nota di servizio ai corrispondenti

La corrispondenza di Giulio Conterno da Buenos Aires, sull'incontro di calcio con l'«Italmar», dovrebbe essere presa da esempio per tutti gli altri nostri...inviati naviganti, i quali — ogni tanto — si fanno vivi preannunciando la trasmissione di servizi che non...giungono mai in redazione. Il nostro giornale, e lo abbiamo più volte ripetuto, è sorto proprio per essere a...disposizione dei lettori. Possibile che durante un viaggio non capiti proprio nulla da...segnalare, che non si verifichi una notizia degna di essere trasmessa a «Notiziario»?

Il perché a questi mancati invii sta forse in una certa pigrizia. E allora, bando alla pigrizia e sotto a chi tocca. Chi sarà il primo a tagliare il traguardo della Redazione?



FRANCA C. una pagina di solidarietà marinara scritta in Florida

Una autentica pagina di solidarietà marinara è stata scritta il 5 maggio scorso dall'equipaggio della motonave FRANCA C., che, al comando del capitano Tomaso Salomone, si trovava in navigazione tra Port Everglades e Nassau, al largo della Florida, esattamente «in lat. 26 12 N. long. 79 50 W».

Esattamente alle 6,10 la FRANCA C. avvistava un motoscafo che andava alla deriva e che faceva segnali di soccorso. Veniva disposta una opportuna manovra e si poteva così accostare il motoscafo, a bordo del quale erano tre persone. Le loro condizioni fisiche erano alquanto precarie, si trovavano ormai allo stremo delle forze e correavano ormai il gravissimo pericolo di essere trascinati al largo dalla «Gulf Stream» che, in quel punto, è molto forte.

Issati a bordo, con abile manovra, i tre naufraghi, due uomini dell'equipaggio della FRANCA C. scendevano sul motoscafo, lo imbragavano, in modo da poterlo poi issare in coperta col bigo di dritta del n. 1.

Esattamente un'ora e cinque minuti dopo, la nostra motonave poteva riprendere la navigazione, mentre, a bordo, i tre naufraghi, prontamente rifocillati e assistiti, potevano raccontare la loro avventura, avventura che rischiava di concludersi tragicamente. I tre (James E. Stone, James Derrick e Fred Josephsen, statunitensi, residenti a Miami Beach) erano partiti alle 11 del giorno prima dall'isola di Bimini (Bahamas), diretti a Port Everglades. A bordo del motoscafo (lungo 5 metri e 5 centimetri, largo 2 metri e 10 centimetri), avevano proseguito per un buon tratto quando, improvvisamente, erano rimasti senza benzina. E in quella situazione erano rimasti a lungo, cioè fino al momento in cui non erano stati avvistati dalla FRANCA C. Particolari attenzioni venivano prestate a Josephsen, il quale — per uno stato di notevole eccitazione nervosa — doveva essere ricoverato nell'ospedale di bordo e assistito dal direttore sanitario prof. Guido Rizzi.

Il gesto ha suscitato vivissimo interesse in Florida ed è stato ampiamente riportato dai giornali locali e dalla televisione.



Il motoscafo alla deriva sta per essere issato sulla FRANCA C.

POSIZIONE DELLE NAVI PASSEGGERI DELLA NOSTRA COMPAGNIA

Certi di fare cosa gradita e utile ai lettori, iniziamo da questo numero la pubblicazione della posizione delle nostre navi passeggeri.

● **Turbonave EUGENIO C.:** In allestimento a Monfalcone. Il viaggio inaugurale per il Sud America è previsto per il 31 agosto prossimo.

● **Turbonave FEDERICO C.:** Il 3 giugno scorso ha iniziato il nuovo servizio Genova - Madera - Miami - Antille - Venezuela. Prossime partenze da Genova: 3 agosto; 4 settembre.

● **Turbonave ENRICO C.:** Il 23 maggio è partita per il primo viaggio, sulla linea del Sud America, con i colori della nostra Compagnia. Prossima partenza da Genova: 22 agosto. Nei periodi 3-9 agosto e 9-21 agosto effettuerà due crociere nel Mediterraneo.

● **Motonave ANNA C.:** Ha iniziato il 2 giugno scorso una serie di diciannove crociere-soggiorno di sette giorni nel Mediterraneo, che termineranno il 19 ottobre prossimo. Prossime partenze da Genova: 28 luglio; 4 agosto; 11 agosto; 18 agosto; 25 agosto; 1 settembre; 8 set-

tembre; 15 settembre; 22 settembre; 29 settembre; 6 ottobre.

● **Motonave ANDREA C.:** Ha iniziato il 24 giugno scorso una serie di dieci crociere della durata di undici giorni nel Mediterraneo e in Atlantico (Canarie) che termineranno il 12 ottobre prossimo. Prossime partenze da Genova: 7 agosto; 18 agosto; 29 agosto; 9 settembre; 20 settembre; 1 ottobre.

● **Motonave FRANCA C.:** Rientrata da Port Everglades (Miami) il 13 giugno, ha iniziato il 16 luglio scorso una serie di crociere-soggiorno nel Mediterraneo

(Genova, Cannes, Palma di Maiorca, Tunisi, Palermo, Napoli, Genova) della durata di sette giorni, che termineranno il 10 settembre. Prossime partenze da Genova: 23 luglio; 30 luglio; 6 agosto; 13 agosto; 20 agosto; 27 agosto; 3 settembre.

Matrimoni

● Werner Müller, nostro secondo commissario, con la signorina Maria Adelaide Massa, Montaldo Mondovì, chiesa parrocchiale dell'Assunzione, 30 giugno 1966.

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale
Anno VI - Suppl. n. 2-3 - Marzo-Giugno '66
Spedizione in abb. post., Gruppo IV
Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23/2/61

FLAVIO MAGNARIN Direttore responsabile

Genova, Via D'Annunzio 2 (piano XX)
Tel. 58.18.51 - Casella postale 492
Stampa: BI-ESSE - Genova