

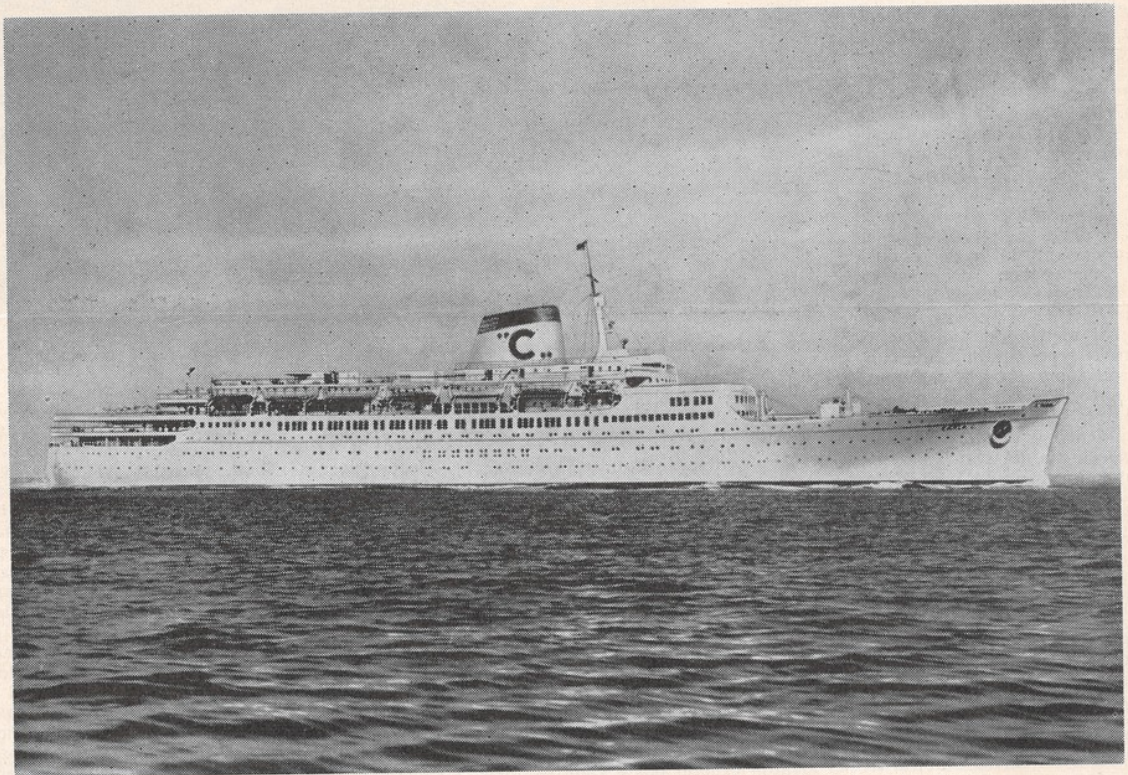
Linea "C,, - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno VIII - Numero 1 - Gennaio-Febrero 1968

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Benvenuto alla "Carla C.,,



La Linea C. - Costa Armatori S.p.A. di Genova comunica che «Carla C.» è il nome della nuova unità passeggeri recentemente acquistata dall'armamento francese Société Générale Transatlantique.

La turbonave «Carla C.», di 20.500 tonnellate di stazza lorda, verrà impiegata prevalentemente in crociere nel Mediterraneo ed Atlantico ed è destinata a sostituire altre navi attualmente in servizio, onde far fronte alle sempre più pressanti esigenze del mercato internazionale delle crociere di diporto che richiede navi sempre più moderne, veloci e confortevoli.

La turbonave «Carla C.» può infatti sviluppare una velocità di crociera di 23 nodi, e prima di entrare in servizio verrà sottoposta ad importanti e radicali lavori di trasformazione e ammodernamento. Saranno aumentati gli spazi e gli alloggi destinati ai passeggeri, costruite nuove sale di soggiorno, un grandioso salone da ballo, uno spa-

zioso ponte lido con piscina, nonché due verande panoramiche coperte e dotate di aria condizionata in maniera da permettere ai passeggeri di godere il panorama in qualsiasi condizione atmosferica.

Con le nuove trasformazioni la turbonave «Carla C.» potrà ospitare 800 crocieristi comodamente sistemati.

Tutte le cabine saranno ricostruite e arredate secondo lo stile tradizionale delle unità della Linea C., nonché dotate di bagno/doccia e servizi privati.

Un nuovo ed ampliato impianto di condizionamento, sale da pranzo, eleganti soggiorni, biblioteca, 3 bars, 3 ascensori, stabilizzatori, cappella, cinema-teatro permanente, sale da gioco, circuito televisivo a 2 canali, programma radio musicale nelle cabine, sala per teen agers, ecc. sono le caratteristiche che in un perfetto clima di ambiente daranno al crocierista la vera sensazione di un piacevole viaggio di diporto e vacanza sul mare.

Tramonta il galeone: spunta all'orizzonte il vascello

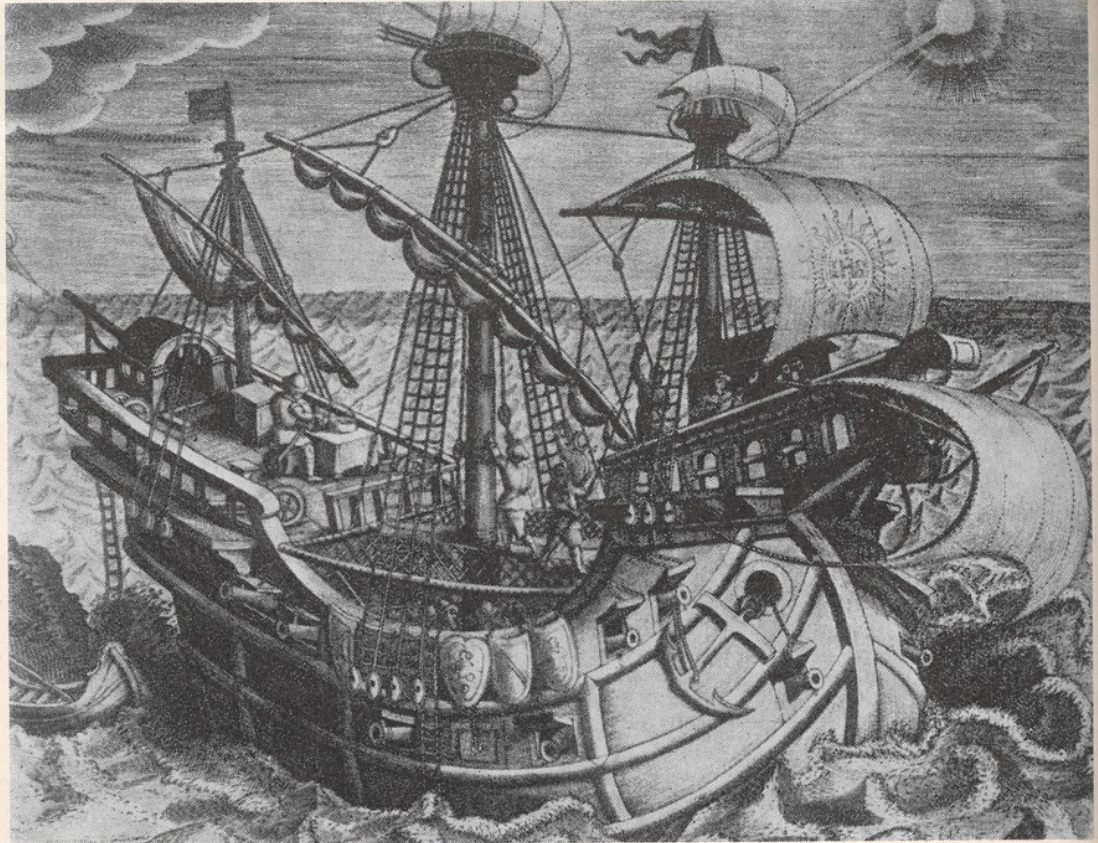
XII

Così pure gli «Statuti di Gazarra», per i genovesi, prescrivevano che la nave esclusivamente mercantile, da 20.000 cantari, cioè di circa 960 tonnellate, in tempi normali doveva avere 120 uomini: 32 «famuli» (cioè giovinotti), 4 «pueri» o «scannagalli» (cioè mozzi); così la nave da 16 a 17.000 cantari aveva 96 uomini (e 18 erano «famuli»); quella da 4 a 5.000 cantari rispettivamente 27 e 12. Questo però in tempi normali, poiché in tempo di guerra o di «sospetti», si aumentava rispettivamente un uomo per ogni mille cantari.

Naturalmente le navi armate in corsa dovevano sempre avere un equipaggio molto più numeroso. Ecco in che modo il capitano Bartolomeo Crescenzo, contemporaneo del Pantera, precisa come si debba equipaggiare una nave grossa: «La gente che fa l'esercizio sulle navi, e che è differente da quella dei vascelli a remi, ha una regola generale dalla quale si deduce il numero delle persone che necessita a ciascuna nave. Così ogni cento carra che la nave avrà di portata, le persone dovranno essere diciotto, sei dei quali garzoni o mozzi; gli altri saranno ufficiali di poppa, il nocchiero, il compagno del nocchiero (che in certi casi lo sostituisce), il nobile, lo scrivano, lo scanco, il barbiere. Quattro ufficiali di prora, cioè il penese che ha il vitto della ciurma, il marangone o maestro d'ascia, il calafato e tanti bombardieri che bastino a maneggiare l'artiglieria; al manco per ogni cento carra erano necessari due bombardieri. Vi è, sopra tutti, il capitano. Inoltre nove ufficiali, quattro dei quali (i più idonei) adibiti al timone; uno dei cinque che restano sarà il nocchiero del trinchetto, gli altri quattro saranno i capi delle guardie».

La panatica, che pure veniva tassativamente precisata dalle norme scritte, era sufficiente e di buona qualità, e consisteva principalmente in pesce e in maiale salati, formaggio, biscotti, aglio e cipolle. Il «Consolato del mare» prescriveva che il patrono di ogni nave coperta «deve dare carne ai marinai tre giorni la settimana, cioè la domenica, il martedì e il giovedì; negli altri giorni della settimana minestra; ogni notte di ogni giorno il companaggio. Ancora tre volte per ogni mattina e per sera si deve dare il vino; il companaggio, poi, deve essere costituito da formaggio, cipolle, sarde salate o altro pesce secco. Il patrono poi deve essere infine raddoppiata la razione ai marinai ad ogni festa principale».

Gli stessi viveri, più o meno, erano a bordo somministrati ai passeggeri. Messere Francesco da Barberino, in uno dei suoi famosi «Documenti d'amore», liriche «in dolce stil novo» degli ultimi anni del XIII secolo, nel dare consigli ai viveri di bordo suggeriva: «Acqua e salata carne — aceto e sal portarne — olio, cacio e legumi — biscotti... — galline e caponcelli — gielladine in tinelli — ove et solci e mortia»; i solci erano pezzi di carne marinata, la mortia carne insaccata, donde forse, l'attuale mortadella.



Nave tonda tra il XVI ed il XVII secolo.

La disciplina, per quanto non così inumana come per i galeotti, era tuttavia rigidissima.

Le «Ordinanze Catalane» consentivano, come punizione, il taglio delle orecchie e il far correre tutta la lunghezza della nave a scudisciate, punizione mantenuta anche sui bastimenti dei secoli successivi col nome di bolina. Le mancanze meno gravi erano punite con multe, o con la cala, cioè il tuffo in mare, spesso stando legato a un cavo mollato dall'alto di un pennone, o con la cala straordinaria, cioè col passaggio sotto la chiglia; le gravissime anche con la morte; per impiccagione o per squartamento, legando poi il cadavere dell'assassinato con quello dell'omicida per lanciarli entrambi, così legati, in acqua.

Contro i codardi in battaglia, il rigore era spietato. Il Canale confessa che egli, al comando di una nave, «fece chiudere alcuni uomini sotto coperta con l'ordine di uccidere chiunque scendesse durante il combattimento». Nell'«Itinerarius Regis Ricardi» si narra come quel monarca, in presenza di «una immensa nave nemica, la regina delle navi», abbia comandato secco ai suoi marinai: «Se la nave vi sfugge, farò crocifiggere ciascuno di noi!». E «allora i marinai si buttarono in acqua, nuotando in immersione le legarono il timone, la fecero voltare a loro piacere e poi l'abbordarono».

Dal galeone cinquecentesco, vera e propria nave di linea quando usato in guerra in quel secolo, e

dalla caracca, sorsero e brillarono nei due secoli successivi i vascelli.

Tra il XV e il XVI secolo il galeone raggiunse il suo massimo sviluppo, con castelli di prora e casseri di poppa massicci e macchinosi, con fianchi altissimi e gonfi, con enorme alberatura, con ricchezza fastosa in ogni particolare di ornamenti, di vele, di bandiere, di orifiamme, culminando nelle famose navi olandesi e in quelle inglesi della Regina Elisabetta, di Enrico VII e di Enrico VIII, di cui famosissima la «Great Herry» e la «Herry Grace-à-Dieux», di 1500 tonnellate, con 184 cannoni, navi non superiori per altro alle mediterranee spagnole, francesi e italiane, di cui, più delle altre, ricordata è la genovese «Grimalda» che poteva caricare fin 2.300 tonnellate di frumento.

In queste navi cinquecentesche il cassero era enormemente alto verso la poppa estrema; e la poppa, piatta, si restringeva accentuatamente in alto, verso il fastigio che sosteneva i fanali e la bandiera, mentre in basso era larghissima, quasi sempre decorata da sculture, a cariatidi a delfini, a cornucopie e a festoni di frutta, a pilastri, a mensoloni ricurvi che, accompagnando le linee dello scafo e incorniciando le finestre degli alloggi, salivano fino al fastigio, inquadrando lo specchio poppiere lasciato piano e spesso dipinto a figure prevalentemente sacre o alegoriche.

Gradualmente questi eccessi vanno attenuandosi, il castello poppiere non è più proteso sul ma-

re, e la prora si caratterizza nella sporgenza di un puntale molto simile nell'aspetto allo sperone della galea, sottoposto al bompreso; il cassero di poppa si sbassa e si sviluppa prolungandosi fin quasi a metà del bastimento; però tuttora permane una accentuata spropporzione fra la parte immersa e la emersa, e, per quanto sia razionale la distribuzione delle vele, resta tuttavia eccessivamente alta la alberatura.

Normalmente gli alberi sono tre, con ampie vele quadre alla maestra e al trinchetto, oltre alle superiori di gabbia e controgabbia, latine alla mezzana, civada e contro-civada ai pennoni del bompreso sul quale si pianta un piccolo albero di trinchetto a vele quadre, caratteristico dei vascelli fino alla metà del secolo XVIII.

E' in questo secolo che la maniera empirica sperimentale del carpetiere, tramandata di padre in figlio, mirabile per lunga esperienza ma con regole talmente insufficienti che talvolta portavano a far capovolgere la nave nel varo per mancanza di stabilità, si evolve con principi tecnici sempre più sicuri, prima nei cantieri olandesi dove si disse che confluivano la esperienza mediterranea e quella scandinava, poi, in maniera ancora più razionale, nei cantieri spagnoli, inglesi e soprattutto francesi, donde hanno origine le basi della moderna architettura navale.

(Continua)

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

Storia leggenda e fantasia

Questa la favolosa New Orleans

Esattamente 250 anni fa — il 9 febbraio 1718 — sulle rive del Mississippi, ad una trentina di miglia dalla sua foce, veniva fondata da Jean-Baptiste Le Moyne, signore di Bienville, la città da cui si sarebbe sprigionata due secoli dopo la più travolgente delle rivoluzioni musicali: New Orleans, culla di quello stile « jazzistico » che ha improntato di sé i nuovi ritmi e le danze moderne di tutto il mondo. Le Moyne, insieme al fratello Pierre, era stato uno dei primi colonizzatori francesi a risalire il maestoso corso del più grande fiume d'America, dalla foce verso l'interno, e fin dal suo arrivo nel Nuovo Mondo aveva vagheggiato di fondare una città « sua ». Secondo lui, appariva illusorio e inutile attendersi dalla Louisiana oro e argento, come si ostinavano a sperare con tenace ottimismo le autorità francesi: l'avvenire della colonia, secondo Le Moyne, stava nell'agricoltura e nel commercio. La fondazione della città sulle rive del grande fiume avrebbe infatti assicurato al Governo di Parigi il controllo del vasto traffico mercantile che infallibilmente sarebbe confluito un giorno sul Mississippi; e quando una delle prime navi in arrivo dalla Francia recò il decreto che conferiva a Jean Baptiste Le Moyne la qualifica e i poteri di governatore della colonia, l'intraprendente pioniere non perdette un sol giorno. La sede era già fissata in una località dove egli aveva effettuato rilievo nel corso di una perlustrazione all'inizio del secolo, e anche il nome fu subito scelto. Bellissimo e solenne, portava fin nelle selvagge solitudini d'America un riflesso degli splendori della Corte; Nouvelle Orleans.

Così la Francia dei colonizzatori riaffermava i suoi legami con la fastosa corte di Francia regale: infatti la colonia era stata battezzata Louisiana fin dai tempi del Cavalier de La Salle, che l'aveva esplorata scendendo dai Grandi Laghi, in onore dell'allora regnante Luigi XIV, Re Sole. E adesso il nome di Nouvelle Orleans estendeva l'omaggio alla famiglia del Reggente che da tre anni governava il Paese in nome del minore Luigi XV.

Oggi New Orleans conta più di 600.000 abitanti e si estende per oltre 363 miglia quadrate; ma nel 1718 in tutta la Louisiana

i coloni stabili ammontavano a non più di trecento persone (incluso nel numero la guarnigione di 124 soldati, un gruppo di preti, 28 donne e 25 bambini) per la maggioranza esautorati, avventurieri, scampaforce, rastrellati dalle prigioni e dai marciapiedi di Parigi. Tra questi rifiuti della società Le Moyne scelse i primi abitanti della nuova città: venticinque galeotti addetti ai mestieri di bassa forza, e altrettanti carpentieri e falegnami, ai quali si aggiunse un gruppetto di viaggiatori disceso lungo il fiume dalle lontane terre dell'Illinois.

Come avvenne in quasi tutti gli insediamenti urbani creati oltre Atlantico in quel periodo, anche a New Orleans gli inizi furono difficili e alterne le fortune nella storia di questa città per tanti aspetti così colorita e fantastica. Ciò si spiega col fatto che tre diverse civiltà si sovrapposero l'una all'altra — la francese, la spagnola e l'americana — dando vita ad eventi in cui è facile scorgere quasi sem-

pre la presenza di elementi folcloristici anomali o addirittura assurdi. Fedele a questo retaggio, New Orleans è nota ancora oggi come la « città del Mardi Gras » per le sue famose celebrazioni carnevalesche che rinnovano ogni anno una tradizione secolare.

E' interessante, di New Orleans, un ritratto di Louis Armstrong, il famoso « re del jazz »: « Nel 1900, quando io nacqui, mio padre Willi Armstrong e mia madre May Ann — Mayann come usavano chiamarla — abitavano in una viuzza che portava il nome di James Alley. Lunga un solo isolato, la strada era situata in quel popoloso quartiere di New Orleans noto come « Back o' Town », ossia la zona lontana dalla costa, che costituiva uno dei quattro grandi settori in cui è divisa la città. Gli altri tre sono Uptown, la città alta, Duntown, la città bassa, e Front o' Town, la zona sul mare. James Alley — e non Jane Alley come certuni la chiamano — si trova esattamente nel

cuore del rione che era soprannominato Campo di battaglia per via dei suoi turbolenti abitanti che per i più futili motivi si azzuffavano e sparavano con estrema facilità... ». Un esordio significativo. Louis Armstrong, uno dei più grandi stilisti del jazz e incontrastato re della tromba fa rivivere la turbinosa vita della periferia di New Orleans, con le sue lotte per l'esistenza, selvagge e allegre ad un tempo, con i suoi personaggi vigorosi e appassionati, con le sue brutalità, con tutto il suo bene e con tutto il suo male. I cortei di Capodanno, i « Mardi Gras », le feste lungo il fiume Carnevale, le sagre di primavera lungo il fiume Mississippi, le battaglie a colpi di rasoio nei quartieri malfamati, le accanite rivalità e le vendette che creano una scena favolosa: una scena che ha ispirato gli ossessivi ritmi dei più grandi jazzisti dell'inizio del secolo (King Oliver, Kid Ory, Johnny e Baby Dodds, Honoré Dutrey, Sidney Bechet, Buddy Petit e tanti altri).

Chi ha inventato la serratura?

Chi inventò la serratura, chi adottò per primo una chiave per azionare il meccanismo di chiusura e di apertura? La data esatta si perde nei tempi, ma certamente la prima serratura fu realizzata allorché l'uomo, raccolto in gruppo per vivere assieme, imparò a conoscere e a proteggere la proprietà individuale. Vana è infatti la pretesa dello storico Plinio di attribuire l'invenzione della serratura a Teodoro di Samo, vissuto nel VI secolo avanti Cristo e di professione costruttore e inventore; dopo la acquisita certezza che già gli Assiri e i Babilonesi conoscevano primordiali esempi di serrature, sono gli scavi delle tombe egizie a fornire interessanti modelli di congegni di chiusura risalenti al 1250 avanti Cristo e già dotato di un ingegnoso meccanismo. Parallelamente anche le Sacre Scritture portano parecchi riferimenti che comprovano come la serratura fosse di uso corrente presso il popolo ebraico.

La successiva civiltà ellenica, a sua volta, ci ha tramandato più di una testimonianza su questo stesso argomento; nell'Iliade e nell'Odissea, per esempio, si fa più di una volta riferimento

a chiavi di bronzo, il che attesta quindi come alla stesura dei poemi omerici fossero già note in Grecia le serrature metalliche (di cui, del resto, sono stati ritrovati vari esemplari negli scavi operati a Cnosso, Festo, Troia, Tirinto e Micene). Il maggiore impulso alla serratura è peraltro dovuto alla civiltà romana, che iniziando a migliorare quelle elleniche di metallo arrivò a costruire dei tipi assi perfezionati con mandata a chiave di tipo maschio e femmina e con meccanismo aiutato da molle. I romani, anzi, arrivarono per primi alla miniaturizzazione della serratura, tanto che la relativa chiave, fissata a un anello, poteva essere portata stabilmente a un dito, per servirsene al momento del bisogno.

Dopo la caduta dell'Impero, e fino al X secolo, anche la serratura subisce il negativo influsso del Medioevo, durante il quale si fa prevalentemente uso di serramenti rudimentali e azionati da chiavi molto grossolane; ma dal Mille in avanti si ritorna a una forma meno elementare di serratura, che però si indirizza maggiormente verso il lato estetico piuttosto che verso quello tecnico e razionale. Si

difondono, quindi, fino al Settecento dei tipi di serratura con ricchissime placche ornamentali, molto più pregevoli sul piano artistico che su quello pratico.

Le ultime battute — se così si possono chiamare — nella lunga vicenda della storia della serratura sono dovute agli inglesi Bramah e Chubb, seguiti dal francese Fichet, che nel secolo scorso, fabbricarono i primi congegni veramente moderni. Infine, nel 1848, l'americano Yale inventò la serratura cosiddetta « a cilindro » caratterizzata, cioè, da un tamburo con un determinato numero di perni a molla, corrispondenti con le tacche della chiave, la quale consente al congegno la rotazione necessaria allo scorrimento della barra di chiusura. Naturalmente la storia della serratura non si conclude col 1848: negli anni seguenti, e anche ai nostri giorni, sempre nuovi modelli (o, meglio, delle varianti degli esemplari già noti) fanno ritenere che si sia finalmente arrivati all'« optimum » capace di scoraggiare qualsiasi malintenzionato. Ma purtroppo si tratta di un inarrivabile traguardo.



L'«Antenna d'oro», assegnata alla «EUGENIO C.»



Il cap. sup. Marco Simicich riceve dall'ammiraglio Francesco Ruta, presidente della «Selenia», l'«Antenna d'oro» assegnata alla «Eugenio C.».

Un significativo e prestigioso riconoscimento è stato conferito alla LINEA C. nel corso del VII Salone nautico internazionale svoltosi nel mese di febbraio a Genova. Si tratta della «Antenna d'oro Selenia Reytheon» consegnata — nel corso di un ricevimento alla Terrazza Martini — alla turbonave «Eugenio C.» e alla Società «Italcantieri», costruttrice dell'unità stessa.

Alla cerimonia sono intervenute numerose autorità tra cui il prefetto dott. Rizzo, il comandante in seconda del porto di Genova col. Viginio, numerosi ufficiali della Capitaneria e della Marina Militare, e molti invitati.

Ha aperto la manifestazione il comandante, medaglia d'oro Emilio Legnani, vice presidente dell'Ente gestione Istituto Osservatori Radar «G. Marconi» il quale ha brevemente ricordato che l'«Antenna d'oro», offerta dalla Società Selenia di Roma, vuole essere un riconoscimento per l'alto grado di sicurezza raggiunto dagli impianti radar di bordo del transatlantico. Ha, quindi, presentato il giornalista Vincenzo Zaccagnino, direttore di una nota rivista nautica, che ha parlato sul radar e sull'impiego di esso nella navigazione da diporto.

Accennato brevemente a che cosa è il radar e come è nato,

Zaccagnino ha efficacemente sottolineato come la espansione della navigazione da diporto e soprattutto delle barche al di sopra dei dieci metri, abbia reso necessaria l'installazione di apparecchiature radar su tali imbarcazioni al fine di rendere più sicura la navigazione.

I radar moderni, ha ricordato Zaccagnino, hanno ormai raggiunto una perfezione tale di costruzione e di funzionamento che basta frequentare un rapido corso di istruzione per poterli far funzionare. Per questo, ha ricordato ancora Zaccagnino, l'Ente genovese che prepara gli osservatori radar per la marina mercantile dovrebbe anche interessarsi a tenere qualche corso per coloro che navigano su barche da diporto.

Dopo l'applaudita conversazione di Zaccagnino si è svolta la semplice cerimonia della consegna delle «antenne d'oro» da parte dell'ammiraglio Francesco Ruta presidente della società Selenia.

Per l'Eugenio C. il riconoscimento è stato ritirato dal comandante dell'unità, cap. Marco Simicich mentre, per l'Italcantieri, lo ha ricevuto il direttore dell'Ansaldo di Sestri ing. Palenzona. Entrambi hanno vivamente ringraziato. E' stato quindi proiettato un film che illustra il transatlantico «Eugenio C.».

Appello ai corrispondenti naviganti

Abbiamo ricevuto, negli ultimi tempi, alcune lettere di marittimi imbarcati sulle navi della nostra Compagnia. Lettere, nella massima parte, inviate per chiedere quale genere di collaborazione sia gradito a «Notiziario C.».

Dobbiamo, purtroppo, ripeterci. Questo giornale — che è entrato nell'ottavo anno di vita — è sorto proprio per essere a disposizione dei nostri marittimi, per dibattere i loro problemi, per affrontare temi di comune interesse, per stabilire un punto di incontro fra i vari equipaggi. E' vero — e lo diciamo sottovoce — che finora i nostri... corrispondenti naviganti sono stati alquanto avari, tranne qualche eccezione. Tuttavia riteniamo di dover precisare meglio la natura del materiale che «Notiziario C.» è sempre lieto di ricevere.

La vita di bordo, per esempio. Le gare sociali, le manifestazioni ricreative, le piccole cose di ogni giorno, le novità, gli svaghi. C'è qualcuno che è particolarmente portato ai componimenti poetici? Benissimo il giornale sarà felice di ospitarlo. C'è, invece, chi preferisce il racconto? Anche qui le pagine sono a disposizione.

Il navigante, si dice, è soprattutto un osservatore. Ecco, pertanto, l'occasione, per i nostri lettori, di inviare resoconti di viaggio, descrizioni di città o porti visitati.

Tutto, insomma, è utile per «Notiziario C.». Non rimane da fare altro che... mettersi al lavoro.

MATRIMONI

Claudio Benzi con la signorina Laura Bercich. Quinto al Mare, chiesa parrocchiale di San Pietro Apostolo, 10 agosto 1967.

Prospero Schiaffino con la signorina Angela Olcese. Pieve Ligure, 10 dicembre 1967.

Antonio Comisso con la signorina Jolanda Paradisi. Sidero, chiesa di Santa Maria dell'Arco, 30 dicembre 1967.

Piergiorgio Fedeli con la signorina Elisa Caldani. Piacenza, chiesa della Santissima Trinità, 3 gennaio 1968.

Roberto Buffa con la signorina Giuseppina Conti. Genova, chiesa parrocchiale del Sacro Cuore e di San Giacomo di Carignano, 13 gennaio 1968.

Giorgio Castino con la signorina Rosanna Napoleone. Genova, chiesa parrocchiale di Nostra Signora delle Grazie e San Gerolamo (Castelletto), 21 gennaio 1968.

Marco Lorandini con la signorina Pinuccia Martelli. Savona, chiesa parrocchiale S. M. G. Rossello, 5 febbraio 1968.

Agli sposi felici i più vivi auguri di «Notiziario C.».

Bentornato, nonno...



Laura Cartegni (qui in braccio alla mamma Annamaria) è la nipotina di Lamberto De Angelis, imbarcato sulla «Federico C.»: attende con impazienza il nonno per fargli vedere come è cresciuta.

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale

Anno VIII - N. 1 - Genn.-Febb. 1968

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