

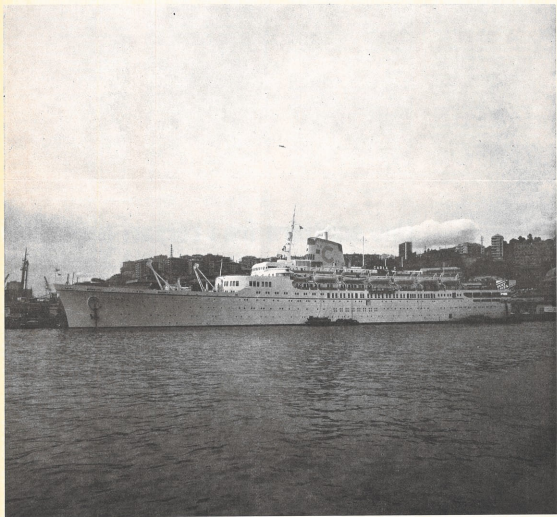


Linea "C", - Costa Armatori S.p.A. - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno XI - Numero 4 - Luglio - Agosto 1971

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



Una superba inquadratura della CARLA C. sullo sfondo di Genova.

Vi spieghiamo come nasce una nave

Come nasce una nave? Probabilmente è una domanda che più volte si sono posti i marittimi e gli stessi loro familiari. La prima risposta sembra semplice e ovvia: in un cantiere. Ed è vero. Ma dietro, anzi prima, il cantiere c'è qualcosa di nuovo, quasi un gioco che piacerebbe tanto ai bambini.

Oggi, infatti, nella progettazione del ramo armatoriale ha assunto basilare importanza il procedimento sperimentale che utilizza le «vasche navali»; questo tipo di ricerca, inizialmente condotta soltanto su modelli di carene e di eliche, è andata progressivamente estendendo il proprio campo di impiego fino a comprendere ogni problema del moto del naviglio, a qualsiasi tipo esso appartenga, permettendone il perfezionamento con grande economia di tempo e di mezzi.

In effetti, per costruire moderne unità destinate alla flotta militare o alla marina mercantile che siano sufficientemente veloci, stabili e sicure, occorrono, oltre ai calcoli e ai disegni, numerose prove pratiche (che sono d'altronde le sole a consentire previsioni di una certa attendibilità).

Questi collaudi vengono effettuati con modelli trenta o quaranta volte più piccoli della nave programmata; risolto in tal modo il problema della spesa, si presenta l'esigenza di trasferire i risultati ottenuti con il simulacro sul natante a grandezza naturale, ciò che si ottiene mediante opportune operazioni di calcolo, applicando la «legge di similitudine meccanica». Sulla scorta di tale tecnica sperimentale — continuo oggetto di studi che abbracciano l'intero arco delle esperienze armatoriali — non escluse quelle della navigazione a vela — il modellino viene quindi sottoposto nella «vasca» a una lunga serie di prove, minutamente disciplinate; le prove sono principalmente dirette a ottenere forme di carene offrendo minima resistenza all'avanzamento, nonché a realizzare un ottimale funzionamento dell'elica (e un suo rispondente accoppiamento con lo scafo) e, infine, a definire la migliore posizione delle appendici di carene e dei timoni.

Nel corso di tali prove di vasca, si sperimentano inoltre il rollio, il beccheggio e le qualità nautiche e di governo del modello, esaminandone il comportamento in «marc ondo» (le cui condizioni vengono esattamente ri-

prodotte da appositi generatori di onde).

Oltre a queste, possono essere eseguite nella vasca navale numerose altre esperienze a carattere nautico e non: tra le tante, citeremo a titolo di esempio, le prove di stabilità statica e dinamica, di galleggiabilità, i problemi di falla, la manovrabilità del timone, nonché collaudi di resistenza al moto in bassi fondali o in mezzo a correnti marine.

Un caso storico di ricorso alle vasche navali si verificò durante la seconda guerra mondiale, quando gli alleati furono costretti a impiantare, per lo sbarco in Normandia, numerosi porti di fortuna: essi furono per l'appunto preventivamente e minuziosamente studiati tramite modelli sperimentali nella vasca navale di Londra.

Resta infine da ricordare che tra gli impianti necessari alla completa efficienza di ogni vasca navale, figura una specie di cantiere in miniatura, chiamato «macchina sagramatica», impiegato per la costruzione di modellini in legno; questa macchina viene manovrata seguendo le indicazioni di un indice di controllo e operando su due frecce che incidono sul legno, prezza le forme dello scafo, formando una specie di gigantesco «pantografo» necessario dell'energia necessaria a scalfire.

Uno scrittore fra i corsari più famosi

Quando si parla di pirati, forse per diretto riferimento ad uno dei più famosi romani di Emilio Salgari, il pensiero corre diritto alla Malesia. Eppure la Malesia non è la sola ad avere questo «privilegio» di un'epoca in cui tutti i sistemi, compreso quello dei pirati, erano buoni per avere il predominio sui mari. Anche Francia e Gran Bretagna, tanto per restare vicini a casa, hanno avuto i loro «pirati» e hanno scritto pagine rilevanti nella storia della pirateria.

Una tra le figure più singolari di pirata fu indubbiamente quella di uno scrittore inglese, Sir Walter Raleigh, che venne decapitato il 29 ottobre 1618 in una cella della tristemente nota Torre di Londra.

Raleigh aveva sessantasei anni ed era stato ammiraglio e «corsaro» della regina Elisabetta, statista e scrittore. In breve, uno degli esponenti più rappresentativi dell'epoca, un uomo di eccezione al quale Edmund Spenser, poteva ben dedicare la prefazione del suo poema più celebre, «The Faerie Queene».

La sentenza capitale fu dovuta al rancore dell'allora regnante

Onde alte due centimetri

La Marina italiana è stata la prima del mondo ad allinearsi con quella inglese nel campo della ricerca sperimentale con modelli di carene e di eliche. Negli anni 1887-1889, per iniziativa di Benedetto Brin e di Nabor Solmi, venne infatti realizzata a La Spezia la seconda vasca sperimentale del mondo, dopo quella realizzata ad Halifax, allora alla quale prese subito l'avvio una intensa attività scientifica che ne fece il centro degli studi italiani di architettura navale.

Dopo la seconda guerra mondiale, avendo perduto il Centro sperimentale della Spezia, la Marina italiana polarizzò la propria attività di studio e di ricerca sulla Vasca Navale di Roma, dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale. Costruita nel 1928-1929, questa vasca è costituita da un canale d'acqua lungo 275 metri, largo 12,50, profondo 6,50. Su due binari, fissati ai bordi di questo bacino, può correre un grosso carrello costruito in tra-

licci di acciaio, che funge da centro motore dell'impianto; traina il modello nelle prove di rimorchio, lo segue in quelle di autopropulsione, trasporta su una plancia i tecnici sperimentatori, allunga gli strumenti di misura, tra cui il «gruppo dinamometrico» (provvede, cioè, a tutta la complessa strumentazione atta a rilevare e a registrare i numerosi dati di maggiore interesse). Ad una estremità della vasca è sistemato l'«ondogeno», capace di formare e di mantenere nello specchio d'acqua antistante un treno di onde lunghe tra 6 e 56 centimetri e alte da due a 80 centimetri, cioè «marosi» che, riportati al caso vero, superano i trenta metri d'altezza.

Sulle rive del lago di Nemi esiste, inoltre, una «dipendenza» appositamente attrezzata per prove di governo e di evoluzione; questi collaudi vengono fatti servendosi di modelli lunghi dai sette ai nove metri, completamente autonomi e capaci di portare a bordo uno o due sperimentatori.

Giacomo I, il quale, appena salito al trono, si era impegnato in una rabbiosa repressione contro i depositari dello spirito elisabettiano per vendicare la sua sventurata madre Maria Stuart.

La famigerata prigione londinese già una volta aveva ospitato Walter Raleigh. Ma allora, nel 1592, non si era trattato che di un breve castigo inflitto da una sovrana potente a uno dei suoi favoriti, ormai diventato troppo famoso e «colpevole» di farle provare ogni tanto i tormenti della gelosia. Alla lungimiranza e ai capricci della grande Elisabetta I, infatti, Walter Raleigh doveva l'ascesa che ne aveva fatto uno dei personaggi più in vista nell'Inghilterra del XVI secolo. Un Paese forte e unito come mai prima di allora, disponibile a ogni avventura delle armi e dello spirito.

Assicurarsi la supremazia lungo le grandi rotte transoceaniche e battere gli spagnoli nella corsa al «Nuovo mondo» e alle sue favolose risorse, fu dunque l'obiettivo di Raleigh, consigliere e corsaro della regina, nonché storico e autorevole assessore dell'espansionismo coloniale britannico. Vi-

ce ammiraglio, e munito di una patente reale che lo autorizzava a scoprire e assoggettare nuovi territori nel raggio vasto compreso fra il 33° e il 45° parallelo, egli sbarcava oltre Atlantico nel 1584 e conquistava quello stesso anno la Virginia e, nel 1595, la Guyana, covando validamente, nel frattempo, alla vittoria sulla «Invincibile Armada» spagnola (1588), e svolgendo altresì una spietata pirateria ai danni dei gallesi che trasportavano merci e oro dalle colonie iberiche del nuovo mondo alla madrepatria.

Accusato di tradimento e condannato a morte nel 1603 da Giacomo I, venne imprigionato in attesa di una esecuzione rinviata di anno in anno, finché nel 1616 riottenne la libertà e il comando di una spedizione destinata alla conquista dei giacimenti auriferi posseduti dalla Spagna nell'Orinoco e nell'El Dorado (America del Sud). Al ritorno da questa sua ultima e poco fortunata impresa lo aspettava in patria il compimento di quel fatale destino a lui riservato dalla mai abrogata sentenza capitale che da tempo lo Stuart teneva sospesa sul suo capo.

L'armatore Rubattino nella storia del Risorgimento

Nella storia d'Italia le navi hanno un loro posto preminente. E non soltanto per le imprese militari o per servizi resi in tempo di pace. Una delle pagine più belle — in cui una attività armatoriale era in effetti un grande centro patriottico — è quella scritta da un genovese, Raffaele Rubattino.

E davvero bisogna dire che le iniziative della società armatoriale omonima hanno svolto un ruolo determinante.

Poco più di 103 anni fa, il 15 luglio 1868, levava le ancore a Genova il primo vapore che la società Rubattino avviava sulla linea di Porto Said. Quel viaggio inaugurale, considerato a oltre un secolo di distanza, acquista un significato che trascende il suo valore episodico: esso divenne infatti un capitolo della nostra storia nel secolo dell'unificazione nazionale.

Va detto subito che la nuova linea corrispose alle avvedute previsioni dei suoi realizzatori e, dal punto di vista commerciale, riscosse un notevole successo. Due volte al mese i vapori della « Rubattino » lasciavano il porto di Genova portando a bordo, in media, una ottantina di viaggiatori e un carico che, abitualmente, era costituito da cemento, cereali, catrame, vini, liquori, mobili e — « genere » del tutto inatteso per gli scaricatori — molti libri.

Al Cairo, ad Alessandria d'Egitto, nelle altre più importanti città egiziane, prosperavano infatti popolose comunità italiane: ed era ad esse che quella singolare « mercanzia » veniva spedita. Al ritorno, il carico era costituito da caffè, rame, incenso e mirra, zucchero e cotone.

Nei primi due anni di esercizio su quella linea, che toccava i porti intermedi di Livorno, Napoli, Messina e Alessandria d'Egitto, furono compiuti quaranta due viaggi e i passeggeri trasportati ammontarono a 3.364. In seguito, la Società Rubattino assunse un ruolo di protagonista durante la fase iniziale di penetrazione dell'Italia in Eritrea.

Già mezzo secolo prima, attorno al 1830, il lazzarista Sapeto e altri missionari si erano stabiliti a Massaua nel Mar Rosso; Padre Messaia, poi, si era inoltrato addirittura in Etiopia, per desiderio di Cavour aveva stabilito amichevoli relazioni con i capi locali. Frattanto la Camera di Commercio genovese premeva sul governo affinché nel Mar Rosso venissero costituiti empori commerciali e stazioni di rifornimento.

Sapeto venne allora autorizzato ufficialmente dalle autorità italiane a compiere, insieme col vice ammiraglio Acton, un viaggio di ricognizione che venne fi-

Fornì le navi ai Mille di Garibaldi

Raffaele Rubattino, fondatore della omonima Società di navigazione, che tante benemerenze patriottiche si è acquisita durante il periodo risorgimentale, era nato a Genova nel 1809 e aveva iniziato l'attività armatoriale nel 1840, dopo essere stato l'organizzatore dei primi servizi di diligenza fra Genova e Milano.

Cominciò la sua carriera armatoriale con un modesto natante di 78 tonnellate, tutto in legno, il cui motore consentiva di raggiungere la velocità di otto nodi.

Del resto, a quel tempo, tutta la marineria italiana era assai lontana dai fasti che aveva conosciuto nei grandi secoli della navigazione a vela; la diffusione della propulsione a vapore urtava, nel nostro Paese, contro difficoltà numerose, in parte di natura storica, in parte dovute a motivi economici.

La stessa grande tradizione

dei navigatori italiani costituiva una remora alla diffusione dei piroscafi; né mancava chi credeva che la vela, evolvendosi con i tempi, e grazie all'introduzione di innovazioni recenti, (come le vele auriche e la comparsa dei brigantini e delle golette) avrebbe fatto presto dimenticare quelle « eccentricità » non prive di inconvenienti che erano gli scafi in ferro e la propulsione meccanica. Inoltre, i velieri trovavano nella nostra penisola tutto quanto occorreva per la costruzione e l'armamento, mentre la mancanza di materie prime come il ferro e il carbone fosse ostacolava il diffondersi delle industrie siderurgiche e meccaniche.

Raffaele Rubattino fu tra i primi e pochi armatori italiani dell'epoca a comprendere come la marineria fosse giunta a una svolta decisiva: a quel primo « traboccio » la sua flotta aggiunse presto altre unità, alcune delle quali

diventarono protagoniste di vicende determinanti per il raggiungimento dell'unità nazionale; apparteneva alla « Rubattino », per esempio, il « Cagliari » col quale Pisacane raggiunse il Meridione per quel tentativo di liberazione che doveva concludersi in una tragedia. E della stessa società erano i due piroscafi a ruota, il « Piemonte » e il « Lombardo », sui quali si imbarcarono i Mille di Garibaldi da Quarto diretti a Marsala.

Nel 1868 venne avviato il regolare servizio per Porto Said, mentre altre navi della « Rubattino » facevano rotta per Bombay, effettuando un servizio che era apprezzatissimo anche da passeggeri di altre nazioni: ad esempio, i funzionari e gli ufficiali britannici di guarnigione in India preferivano, invece di imbarcarsi nei loro porti, raggiungere Genova via terra e di qui proseguire a bordo dei piroscafi della « Rubattino ».

nanzato e organizzato interamente dalla Rubattino. I due viaggiatori, dopo un lungo viaggio esplorativo, scelsero la Baia di Assab e indussero il sultano di Raheita a venderla al gruppo armatoriale ligure, affinché vi creasse un deposito di carbone.

Formalmente si trattava di una normale cessione di suolo pubblico a una società privata; in realtà, invece, lo scalo di Assab costituì la prima testa di ponte dalla quale in seguito — dopo il riconoscimento di colonia italiana del 1882 — doveva allar-

garsi la conquista dell'Eritrea. Ma, a quel tempo, il nome della Rubattino era già scomparso dalle vicende della storia italiana; infatti, l'anno prima, si era fusa con la « Florio », dando così origine alla « Società di navigazione generale italiana ».

I segreti... più segreti di New York

I grandi porti del mondo non hanno segreti per i marittimi. Marsiglia, Buenos Aires, Rio, Genova immagini note, familiari. Ma esistono segreti sempre... segreti. Prendiamo New York.

Ciascuno di noi, pensando a New York, se la raffigura come una città babelica ed è portato a considerarla, giustamente, l'emblema del ritmo più incalzante che il progresso ha impresso alla vita dell'uomo moderno.

La realtà è addirittura tale da offuscare i voli di qualsiasi pur fervida immaginazione. E per avere una idea schematica, riassunta in cifre, della vita vortiginosa che si svolge nella gigantesca metropoli statunitense, elenchiamo alcuni dati tra i più curiosi e in-

teressanti che le statistiche e i rilevamenti ci offrono in proposito. Facciamo presente che si riferiscono a cinque anni fa: quindi oggi vanno considerati abbondantemente di sotto alla realtà.

455 persone nascono giornalmente a New York e ne muoiono 238.

Nei cinque quartieri della città convergono ogni mattina, dai dintorni, per ragioni di lavoro, ben quattro milioni di persone (e per la maggior parte nell'isola di Manhattan). Entro il perimetro della città scoppiano giornalmente 169 incendi (con una punta massima fra le ore 17 e 18); i pompieri ricevono inoltre circa cinquanta false chiamate.

I telefoni squillano per ben 25.192.391 volte per chiamate

urbane e 574.826 per conversazioni interurbane a lunga distanza.

Le cassette postali ingoiano qualcosa come 21.639.000 lettere, di cui soltanto 16.773.000 giungono a destinazione.

Nei grandi magazzini si spendono ogni giorno circa tre miliardi di dollari (poco meno di duemila miliardi di lire).

Nel porto attraccano o levano le ancore settantadue transatlantici.

Ben 557.750 automobili entrano a New York durante le ventiquattro ore e 549.850 ne escono. Alle stazioni Grand Central e Pennsylvania arrivano o partono ben 900.000 viaggiatori. Dagli aeroporti di Idlewild e Kennedy decollano e atterrano ben 1.208 aerei con 39.912 passeggeri.



GIORNALE DI BORDO



La «signora 50.000» della «Flavia»: cin-cin!



Simpatico primato della turbonave «Flavia». Nel corso di una delle crociere al Caraibi, ha imbarcato il suo cinquantillesimo passeggero della stagione. La lusinghiera affermazione della «Flavia» è motivo di orgoglio per la Compagnia Armatrice e conferma della preferenza che il pubblico d'oltre Oceano accorda alle navi di bandiera italiana. Nella foto, da sinistra: l'armatore dottor Enrico Costa; il comandante del porto di Miami, Admiral Stephen; il comandante della «Flavia», capitano superiore di lungo corso A. Fulle; la cinquantillesima passeggera col marito; il capo commissario cap. Grillo; il signor Leo Robbins, direttore della «Costa Line» di Miami.

I CORSI ALBERGHIERI TRA ENALC E LINEA C

Si svolgeranno anche quest'anno, seguendo una ormai simpatica tradizione, i corsi per camerieri e cuochi per preparare il futuro personale delle navi della nostra Compagnia.



I partecipanti al recente concorso alberghiero Enalc-Linea C, durante la gita ad una fattoria vinicola toscana.

Si tratta di una iniziativa congiunta da parte dell'ENALC (Ente Nazionale Addestramento Lavoratori Commercio) e della Linea C.

L'ENALC istituisce due corsi convittuali gratuiti all'anno: uno in autunno e l'altro in primavera. I due corsi hanno la durata di due semestri. Al termine del primo corso gli allievi verranno imbarcati su navi della Compagnia per il periodo estivo, quindi avviati al secondo corso semestrale. Coloro i quali avranno superato gli esami finali del primo semestre potranno frequentare un corso speciale di sei mesi (secondo semestre) istituito dall'ENALC per conto della nostra Società. Gli interessati dovranno presentare domanda alla nostra Compagnia.

Al termine del secondo semestre, gli allievi che avranno superato gli esami finali verranno iscritti al nostro turno particolare. Agli allievi verrà corrisposto un assegno mensile di lire 6.000 per le piccole spese.

Sono ammessi ai corsi i giovani che abbiano compiuto quattordici anni (purché abbiano assolto l'obbligo scolastico) e non abbiano superato i ventisei.

Per ulteriori informazioni, per chiarimenti, gli interessati potranno rivolgersi alla nostra Compagnia.

NOTIZIARIO «C»

Anno XI - N. 4 Luglio-Agosto 1971
Periodico aziendale bimestrale

Autor. Trib. di Genova n. 536 del 25-5-1961
Pubblicazione inferiore al 70%

FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile

10121 Genova, Via D'Azimio 2 (p. XX)
Tel. 54.81 - Casella postale 482

Stampa: BI-ESSE Genova