



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

Anno X - Numero 4 - Luglio - Agosto 1979

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Il corso della vita presenta momenti di serenità e momenti di sofferenza: chi volesse avere solamente una navigazione con vento in poppa incontrerebbe non poche disillusioni. Questa è una legge di natura che vale per i singoli e per le comunità, per le nazioni e per i continenti.

In una azienda armatoriale è motivo di soddisfazione, per quanti la compongono, quando alla sua flotta si aggiunge una nuova unità; di profonda tristezza quando una sua nave, per una ragione o per l'altra, manca all'appello; una tristezza tanto maggiore quanto più importante è la nave e grande il rischio corso dal suo equipaggio e dai passeggeri.

La nostra Compagnia ha subito recentemente, come noto, la perdita della M/n « Fulvia » in servizio di crociera. Un incendio in pieno oceano costituisce per quanti a bordo un rischio gravissimo; ma, grazie a Dio ed alla abnegazione dell'intero equipaggio, il salvataggio delle persone si è svolto nel modo migliore, ed infatti né perdita di vite umane, e neppure feriti.

Anche se la nave non era di proprietà, bensì solamente noleggiata per diversi anni, il danno è stato molto grave: per gli armatori la perdita del costo dei miglioramenti apportati negli alloggi e nelle attrezzature; per il nostro personale di camera e di cucina la perdita di quasi 200 posti di lavoro.

Si deve aggiungere che per l'organizzazione ed i programmi già predisposti una nave in meno ha creato un vuoto con conseguenze così negative, che si è stati costretti, con notevole sacrificio, ad annullare gli impegni per il prossimo inverno nel Pacifico della T/n Carla C. per trasferire questa nave nei Caraibi in sostituzione della M/n « Fulvia ».

Come già abbiamo avuto occasione di informare su

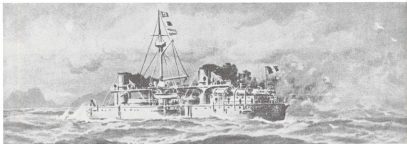
questo giornale, lo sviluppo dell'attività delle crociere è stato per la Compagnia la via necessaria a tenere in vita e, per quanto possibile, sviluppare, il settore delle navi passeggeri: infatti l'aereo assorbe sempre più il traffico delle linee regolari, costringendo le Compagnie di Navigazione a ridurre il numero delle loro partenze. E purtroppo anche il turismo è sempre più attratto verso l'aereo che è offerto a tariffe molto competitive: l'aumento del costo per il personale, verificatosi recentemente in modo particolare in Italia, è meno avvertito dagli aerei o da altri mezzi di trasporto, i quali hanno un numero di personale ben più limitato in confronto delle navi, nelle quali ogni quattro o cinque passeggeri occorre una persona di equipaggio!

Un aumento di tariffe proporzionato alla variazione di costi non sarebbe possibile, poiché ne conseguirebbe una riduzione del numero dei passeggeri, riduzione che nel corso di questa estate si è già purtroppo constatata anche per altro motivo, e cioè le incertezze causate dalle agitazioni sindacali, che hanno allontanato molti turisti stranieri.

I costi di esercizio possono oggi avere compenso solo se le navi sono pressoché complete di passeggeri; e sono tali che essi non consentono di tenere le navi in esercizio, nei periodi nei quali le previsioni di traffico sono sfavorevoli.

Ogni attività economica è oggi accompagnata per il suo ordinato svolgimento da difficoltà sempre maggiori. Non è possibile, in chiaro contrasto di quanti (e non pochi) pensano altrimenti, di realizzare il progresso se viene meno il senso di responsabilità nell'adempimento dei propri compiti. Purtroppo in questi ultimi tempi il senso di responsabilità non sempre c'è stato da parte di tutti.

Dalle corazzate ai sommergibili



Un esempio di corazzate italiane a torri: la «Duilio» (1876)

Due anni dopo, con la nostra «Duilio», si ebbe il miglior tipo di nave da battaglia di quel tempo, con la massiccia potente offensiva e con la massima difensiva reciprocamente adeguata, con alta velocità, ottuse qualità nautiche, massimo dislocamento ritenuto necessario.

La «Duilio» aveva scafo robustissimo in ferro e acciaio, ottima stabilità con l'equilibrio di piattaforma, difesa corrispondente all'offesa, ridotto consumo con corse in acciaio, ponte corazzato sopra il ridotto e fuori del ridotto con accoppiata struttura cilindrica. Era lunga 193,50 metri, larga 19,70, aveva un dislocamento di 10.400 tonnellate, un apparato motore di 7700 HP e, in due torri corazzate, quattro cannoni da 439, i primi al mondo di tale calibro.

Intanto, durante la stessa guerra di Secessione, alle unità di linea si erano aggiunti, per sostituire le fregate nella lotta contro le navi corsare, speciali battimenti che, per questo impiego, furono chiamati incrociatori e che si svilupparono poi in due tipi: incrociatori protetti, senza nessuna difesa o con un semplice ponte di «protezione», di forte spessore, destinati principalmente alla guerra di corsa; incrociatori corazzati, con corazzatura più o meno estesa, destinati a combattere il naviglio militare minore.

D'altra parte, una nuova arma era venuta ad apportare, verso il 1875, una rilevante innovazione: le invisibili nella guerra navale: il sottomarino. Il sottomarino fu prima stabilito sulle grosse navi, che lo lasciavano a mezzo di un tubo, che fu detto di lancio, applicato nel dritto di prua o nelle sperone. Ma presto si vide la necessità di affidare questa piccola arma a piccole unità speciali,

che fossero veloci, silenziose, insospettabili, poco esposte, di rapido impiego e ancora così, verso il 1875, le «barche torpediniere» da venti tonnellate, a diciotto nodi, che, migliorate di grado in grado, divennero «torpediniere costiere» e «torpediniere d'alto mare», mentre sorsero e si sviluppavano un nuovo tipo di navi sottomarine, di propulsori magnetici, per combattimento, che vennero chiamate «cacciatorpediniere». Naturalmente la evoluzione del naviglio silurante si accompagnò costantemente con l'evoluzione del siluro, mentre un nuovo armata da guerra sorsero a rendere questa arma ancora più insidiosa e più micidiale: il «sottomarino».

Nel 1872 le nostre «Duilio» presentava, come si è detto, il tipo ideale per quel tempo, della grande unità di linea. L'unità assoluta, come la chiamò il comandante fonotico, cioè la grande corazzata da battaglia. Nel 1893, anche in Italia, fu «Garibaldi» iniziata a sua volta un nuovo tipo in cui i fattori di difesa e di offensiva venivano armonicamente fusi. In essa la protezione era costituita da uno zatterone corazzato, alto e completo, chiuso con due robusti ponti. L'inferiore parzialmente sottomarino e murata, e da un luogo ridotto centrale alto fino alla coperta, comprendente le basi degli impianti delle grandi artiglierie, e l'armamento secondario. L'armamento era costituito da quattro cannoni di grosso calibro e da sei di medio.

Fino al 1900, tutte le corazzate vennero armate con quattro cannoni di grosso calibro, le torri a prua e a poppa, e dodici o sedici cannoni di medio calibro disposti in due batterie sui fian-

chi della nave. Questa disposizione era quella delle corazzate italiane tipo «Regina Margherita».

Dal 1900 al 1906, la corazzata, pur continuando ad avere i cannoni di due calibri, uno principale e uno secondario, li ricevette tutti in torri, disponendo quelle dei grossi calibri a prua e a poppa come nelle precedenti, e le torrette dei medi calibri lungo i fianchi in numero eguale a dritta e a sinistra: era il tipo italiano «Regina Elena».

Tale disposizione portò alla generalizzata concezione di un tipo di nave monocalibro, ideata dall'ingegnere navale italiano generale Vittorio Cuneo e da lui esposta nell'annuario inglese del 1905 «All the world's fighting ships», riconosciuta come perfezione esatta in base all'esperienza della guerra russo-giapponese e quindi adottata per prima dall'Inghilterra, nella «Dreadnought» — che diede poi nome al tipo — varata nel 1905, di 17.500 tonnellate, con velocità di 21 nodi orari, che venne a rappresentare il trionfo della potenza «isolata» assoluta con la concentrazione del numero del cannone, necessario per un tiro efficace a grande distanza, sopra una piattaforma sicura contro le offese di ogni altro battimento casale o minore: concetto rinviato dominante fino alla prima Grande Guerra e anche dopo, salvo le artificiali limitazioni imposte dagli accordi internazionali del dopoguerra, veramente tendenti a contenere gli armamenti navali.

La prima Grande Guerra ha dimostrato che l'arma decisiva delle battaglie navali è il cannone: perciò le grandi marine, malgrado le prime invenzioni e le proferte limitazioni, hanno continuato a costruire corazzate sen-

za più potenti, passando dal cannone di 381 a quello di 406. D'altra parte le forze leggere sono rimaste meglio costituite nei loro quattro tipi fondamentali e cioè:

— Incrociatori protetti, cacciatorpediniere, torpediniere e motoscafi come navi siluranti e sommergibili di superficie.

— Sommergibili come navi subacquee siluranti e pesanti.

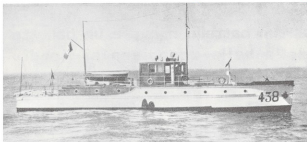
— Cacciatorpediniere, pesanti, dragamine, aerei, come navi ausiliarie.

Gli incrociatori leggeri sono aumentati soprattutto in velocità.

Le siluranti hanno avuto un vertiginoso aumento sia in velocità che, anche, in potenza offensiva, mentre le torpediniere sono accorpate e quasi sostituite nella loro funzione dai motoscafi rapidi, da cinque a venti tonnellate, i «Mas» italiani, studiati, durante la prima guerra mondiale, per la caccia ai sommergibili, e diventati adatti, in favorevoli circostanze, anche come siluranti.

I sommergibili hanno avuto un grandissimo impulso dal progresso dei motori a combustione interna. Da quando, dopo i primi tentativi americani del 1877, francesi del 1881, svedesi del 1883, i sottomarini cominciarono a dare risultati pratici col perfezionamento degli accumulatori elettrici, e più ancora da quando, dopo le prove del «Gymnote» francese nel 1888, e dell'italiano «Delfino» nel 1890, veniva finalmente realizzato nel 1896 il sommergibile con le caratteristiche accoppiate del battimento di superficie e del sottomarino, con due apparati motori diversi per la navigazione di superficie e per quella inversa, tutte le marine dedicavano una intensa attenzione a que-

alle imbarcazioni da diporto allo sport nautico



Un motoscifo italiano antisommergibile (1938)

s'arma, che subito apparve capace di grandi sviluppi. La prima grande guerra la dimostrò, infatti, efficacissima; dopo, perciò, mentre si intensificavano gli studi di numerose unità adatte a combattere, ancora più si perfezionarono i due tipi caratteristici più adombrati nella guerra, cioè quello destinato ad agire in alto mare come silante classica per l'attacco diurno e l'altro, costiero, per le azioni difensive.

Come mezzi antisommergibili, oltre al caccia e agli aerei, sono stati studiati due tipi di navi, uno di navi da pattuglia e di scorta, di grande capacità manovrante, adatte a battere il mare a lungo con ogni tempo e ad accompagnare i convogli di navi mercantili; l'altro di navi cacciasommergibili, di grande velocità e manovrabilità, adatte per sorprendere i sommergibili nelle loro brevi apparizioni a fior d'acqua, vicino alle coste, cioè cannoniere veloci e non bene armati di siluri, di bombe a geyser, di cannoncini di piccolo calibro.

D'altra parte le mine, e le torpedini, sempre più efficienti e affidabili, andarono a ridursi a sempre meglio studiare non solo i perfezionamenti dell'arma, quanto anche i tipi di bastimenti adatti a depositarla e a renderla inattuata, cioè le navi posamine e dragamine.

Forono inoltre studiate navi da minazione, cannoniere destinate specialmente alla lotta in bassi fandi, navi appoggio per siluranti, per sommergibili, per aerei.

Intanto, essendo appena ed essendo sviluppati convenientemente durante la prima grande guerra, come nuovo mezzo contro ogni nave, è apparso alla ribalta l'aereo. Il quale non solo ha influito sullo studio della difesa e dell'offesa di tutti i tipi di bastimenti, ma ha determinato anche la crea-

zione di un nuovo singolare tipo di bastimento: la nave portaelica, che ha come caratteristica principale il ponte di volo per il decollo e l'atterraggio dei relivoli e, all'interno, le ariostazioni.

Il ponte di volo, in alcune unità, è completamente apribile; in altre porta lateralmente un'isola, cioè una sovrastruttura che contiene il ponte di comando, l'albero per i segnali; la stazione per la direzione del tiro, le artiglierie costruite, i proiettori. L'isola, a volte, è su una mezza sporgente dal lato destro della nave, e di essa fa parte anche il fumaiolo, lasciando così completamente libero il ponte di volo, in

tutto la sua larghezza; su altre navi, invece, occupa una parte del ponte di volo, sempre lateralmente, e in prolungamento di essa sul ponte sono sistemati cannoni di medio e piccolo calibro per tirare, contraerei e siluranti. Ma è stato molto controverso quale fosse il miglior tipo e anche quale potesse essere in definitiva il suo rendimento.

Il largo impiego di queste navi nell'ultima guerra, insieme con quello larghissimo dell'aviazione in genere e del radar, spiega ora allo studio delle occorrenti innovazioni nelle costruzioni militari navali poiché, più ancora che sulla nave mezzo di traffico, è nelle

nave strumento di distrazione, per difesa e per offesa, che fu gradito inventivo di questa guerra nostra avvenuta, agita e insaziata, non ha soste e non trova limiti.

Bastimenti da diporto — nautiche o talismani come li chiamavano i latini — ci sono stati in ogni tempo, presso ogni marina, specialmente nei periodi di maggior ricchezza, e di più accentratismo finanziario. Ma come lo sport nautico vero e proprio, l'uso di tali bastimenti si fa risalire solo alla metà del Seicento per l'impulso che volle darvi Carlo II d'Inghilterra, appassionatissimo di tali sport.

In primo tempo, fino al secolo scorso, le navi da diporto non si distinguono in sostanza dai rispondenti velieri da traffico e da pesca, tranne che nella ricchezza delle decorazioni, nelle sistemazioni interne adatte allo scopo, nella finitura della lavorazione e del materiale, specialmente nei dettagli.

In seguito, esse presero una filiazione particolare, orientandosi più che altro verso il « cutter »; e solo a metà del secolo scorso, quando lo sport nautico, massime per la moda delle grandi competizioni nazionali e internazionali, ebbe, più che altrove in Inghilterra e in America, un improvviso, validissimo, persistente impulso, hanno assunto denominazioni, forme e velature particolari.

(Continua)

(Da «La nave nel tempo» di Michele Vacca, edita. Alfieri, Milano)



Una panoramica di una caratteristica regata



FRANCA "C": un battello nuovo e un balletto a ricordo della bella «crociera ai fiordi»



Due sono stati, per l'equipaggio della «Franca C», gli avvenimenti che hanno caratterizzato la crociera ai fiordi: il «vare» del nuovo battello per gli immersionisti fuori bordo (svoltosi fra Arendal e Lillesand) e il balletto classico offerto allo stesso equipaggio. Due iniziative particolarmente gradite dal personale, una pausa nelle impegnative giornate della crociera. Nella foto alcuni momenti del «vare» del battello e del balletto classico.

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale
Anno X - N. 4 - Luglio - Agosto 1970
Ristor. Tobi di Genova e SPA del 2531961
Pubblicità inferiore al 30%

FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile

30121 Genova, Via l'Antaresio 2 (p. XX)
Tel. 58.15.51 - Casella postale 492
Stampa: BUESSE Genova