



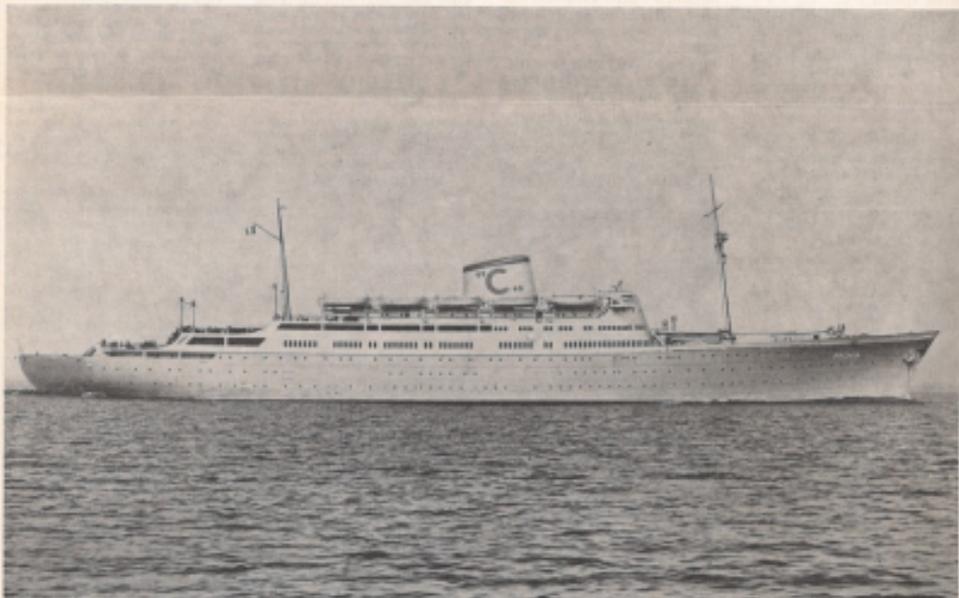
Linea "C", - ditta Giacomo Costa & Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno IX - N. 3 - Maggio-Giugno 1969

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbassamento Postale - Gruppo IV

Benvenuta, « Fulvia »



La motonave « FULVIA » si affiancherà, a fine anno, alle altre unità che effettuano crociere nel mar dei Caraibi. Varata ad Amsterdam nel 1949, la « FULVIA » stazza 16.844 tonnellate ed ha una velocità di crociera di venti nodi; può trasportare seicento passeggeri. Si tratta di una moderna unità, adibita in precedenza, col nome di « Oslofjord » al servizio Nord Europa America per conto della « Norwegian American Line ». Le sue spiccate caratteristiche incontreranno senza dubbio il favore della clientela americana.

Alla motonave « FULVIA » il più cordiale benvenuto nella LINEA C. e tanti auguri.

LO "SFRUTTAMENTO" DEI MARITTIMI

Al momento dell'imbarco — il 4 giugno — sulla 1/a « Eugenio C. » è stato distribuito ai marinai il seguente volantino:

« L'impegno del 3° Congresso FILM-CISL nell'armamento privato.

PER CAMBIARE LE COSE SULLA LINEA "C".

Il Congresso dei marinai ha discusso lungamente sull'azione da fare per rendere giustizia agli equipaggi della Marina «Libera». (!)

Gli imbarchi a viaggio e la paura di perdere il posto consentono al padrone di ricattare i marinai, costretti a lavorare duramente ricevendo paghe insufficienti.

Per far cessare i ricatti la FILM-CGIL ha scelto alcune richieste che possono essere accettate dal Ministero della M.M.:

— Riforma del Collocamento per garantire un imbarco sicuro.

— Abolizione delle convenzioni a viaggio.

— Abolizione della libera scelta dell'armatore.

Inoltre in vista del nuovo contratto la FILM-CGIL rivendica:

— Settimana di 40 ore.

— Contrattazione delle tabelle di armamento.

— Estensione al settore privato delle numerose norme più favorevoli del contratto FINMARE.

— Aumento sostanziale delle paghe.

La FILM-CGIL ritiene realizzare queste richieste mediante:

a) denuncia all'opinione

Nel suo rinvio che il lavoro nelle nostre navi risponde questo dichiarato nel volantino stesso, comunque invitando chi ha da dire qualche cosa a informare pure questa Direzione.

Ciua le richieste effettuate, desiderasse far presente che la FINMARE ha potuto concedere i miglioramenti ai propri marinai perché non ha ricattato il pagamento dallo Stato e che se lo Stato versasse all'Armamento libero per ogni marinai imbarcato in proporzione a quanto spende per i marinai della FINMARE sul potremmo garantire delle condizioni molto migliori di quelle del contratto FINMARE. E' noto a tutti che il contratto dello Stato alla FINMARE è notoriamente superiore a tutti i salari pagati.

Per contro, rispetto alla FINMARE l'Armamento Privato ha sempre esistito e esisterà navi di lavoro cioè più brevi stese per l'imbarco.

Da oggi al tempo del rinnovo del contratto possono accedere ancora imbarcatori come, sui posti al cantiere in favore di ribassare l'azione delle navi, i sindacati hanno detto che il costo degli equipaggi non sarebbe inferiore a quello di quello del contratto FINMARE. E' noto a tutti che il contratto dello Stato alla FINMARE è notoriamente superiore a tutti i salari pagati.

Operando nel libero mercato internazionale non è possibile pensare ad ulteriori aumenti di costi rispetto alla concorrenza. Più che di ribassare il costo del lavoro favorito dallo sviluppo tecnologico ed economico grazie che posso ai marinai e lavoro di altre categorie, che possono essere meritate di protezione, ma non a carico della Marina Mercantile.

pubblica, al parlamento delle vergognose condizioni di sfruttamento dei marinai dell'armamento privato (mancanza di soste e di riposo, ore straordinarie non pagate, insufficienza numerica dell'equipaggio);

b) adesione degli equipaggi alle Federazioni Marinare;

c) preparazione delle richieste contrattuali;

d) eventuale lotta in caso di fallimento della trattativa.

La FILM-CGIL assicura ai fratelli dell'armamento privato:

— la solidarietà dei marinai della flotta Finmare;

— l'intervento attivo degli equipaggi dell'armamento pubblico per garantire il posto di lavoro e per combattere le eventuali rappresaglie.

PREPARIAMO PER IL CONTRATTO LA RISCOSSA DEI MARITTIMI

N.B. - Al fine di far conoscere alla stampa, all'opinione pubblica le vere condizioni di vita e di lavoro e di sfruttamento, sulla Linea "C", i marinai sono invitati a far pervenire a questo indirizzo tutti i fatti, i sopralluoghi, le angherie, le ingiustizie che si verificano a bordo.

FILM-CGIL - Via Bruno Buozzi 19/A/6 - Genova - Telefono 61464-65277.

Genova, 31 maggio 1969 ».

Una casa pronta per voi

La Cooperativa Edilizia «A.U. XILITUM UCID SECONDA» Via Serra n. 6/B Genova, ha iniziato la costruzione di altri due fabbricati per un 80 alloggi a parziale completamento del nuovo quartiere sociale «GIOVANNI XXIII» in Via Giovanni XXIII, dove trovano già sistemate 200 famiglie con centro negozi funzionante - posteggi - zone verdi, ecc.

La costruzione dei 56 alloggi, che prevede appartamenti di 7 - 8 - 9+ vani (posti macchina - zone verdi con giardini per bambini) verrà eseguita mediante la concessione del credito agevolato previsto dalla legge 113/1965 n. 1179 che in pratica significa:

— concessione di un mutuo 5-10 alla concorrenza del 70% del costo — da ammortizzare entro il termine massimo di 25 anni (con facilità di riduzione e estinzione anticipata) — il cui onere non potrà gravare sui mutuatari (per interessi, oneri fiscali, e varie, nonché spese accessorie) in misura superiore al 5,8% annuo.

La differenza sarà a carico dello Stato.

Pertanto, il socio assegnatario risparmierà, in sede di armamento e per ogni milione mutuatato, L. 1.285 al mese che saranno a carico dello Stato.

Un esempio significativo

Esempio:

— partendo da un costo presunto di L. 3.000.000 per l'alloggio di 6 vani (di superficie non inferiore — per disposizione di legge — a mq. 90, cioè circa L. 500.000 a mq.) il 75% sarà di L. 675.000 con un ammortamento mensile di L. 42.480 contro le attuali L. 50.558 di ammortamento di un normale mutuo non agevolato e pertanto con un beneficio di L. 8.078 al mese per il socio assegnatario poiché, come detto, la differenza sarà a carico dello Stato. Il rimanente 25%, del costo presunto, cioè L. 2 milioni 500.000 dovrà essere versato dal socio assegnatario entro i primi 10 mesi dall'inizio della costruzione.

— La stessa legge pone, però, alcuni limiti alle condizioni del socio richiedente e cioè:

a) non siano proprietari, nello

stesso Comune, di altre abitazioni che risultino adeguate ai bisogni della propria famiglia. Si ritiene adeguata l'abitazione composta da un numero di vani, e alcuni gli accessori, pari a quello dei componenti della famiglia con un minimo di tre vani e un massimo di cinque vani utili oltre gli accessori. E' vietata l'assegnazione dell'abitazione anche nel caso che il proprietario di altra abitazione sia il coniuge, non regolarmente separato, del richiedente.

Caratteristiche degli alloggi

b) gli assegnatari devono occupare gli alloggi personalmente o a mezzo del coniuge o di parenti fino al secondo grado per non meno di un quinquennio dalla data di assegnazione.

— Le caratteristiche degli alloggi rispondono alle più moderne esigenze per ampiezza dei vani e funzionalità e sono tratti:

— riscaldamento centrale - scaldiere - pavimenti alla palladiana isolati a piombo - tappezzerie - porte interne in noce - attacchi per lavatrice TV centralizzata - telefono - lavello alla gresolare con mobile di metallo, ecc.

— l'urbanizzazione del quartiere risponde ad ampia le attuali norme edilizie per quartieri residenziali, con ampi distacchi, zone verdi, posteggi, ecc. A breve distanza trovano la scuola elementare e media. Il Comune di Genova ha in progetto la costruzione della Scuola materna (sella) al centro del quartiere. La parrocchia è in corso di costruzione all'inizio di Via Giovanni XXIII.

L'esposizione degli alloggi è ottima in questo il quartiere occupa nella valle denominata «Costa del Sole» zona di S. Pruturo.

— Per maggiori chiarimenti, per documenti da presentare al fine della prenotazione rivolgersi alla Cooperativa Analisa Edil Seconda, in Genova Via Serra n. 6/B (Parco Serra) Tel. 581.82.

I velieri mercantili

Vere e proprie divise non furono adottate fino al termine del Settecento; i ufficiali rifiutarono dell'indossare l'uniforme di provenienza, che consideravano una farsa. Comunque, la divisa degli ufficiali era azzurra, con risvolti erano concessi solamente ed è stato maggiore, nobile di sangue, il quale godeva di ogni privilegio di carriera e di rito in evidente contrasto con gli altri ufficiali plebei, esisteva una odiosa distinzione tra i primi — che erano detti « i Rossi », e Corps rouge — e gli altri — gli « Azzurri », e Officiers Bleus ». Meglio le partizioni fossero ancora grigi — le cale, le cale anzaridaria, le bellis, i ferri corti — la disciplina era piuttosto rilassata. Marinai ed ufficiali erano in genere generosi, disinteressati, cavalieri al punto che un naufrago non sparava mai sopra loro (1766).

I viveri erano scarsi e spesso cattivi. Un capitano d'appello francese, del 13 febbraio 1776, prescriveva: « La razione sarà di diciotto once di biscotto o di 23

di pane fresco, tre quarti di pinta di vino o una pinta e mezzo di birra o idro se l'armamento è fatto nei porti di Flandra o di Norvegia. Quando si distribuirà acquavite, invece di vino, la razione sarà ridotta di tre quarti. Nella settimana si daranno quattro pranzi di grasso, e così latte, lue salate, o piad e testa di maiale in soluzione se la navigazione, mentre in porto si distribuirà carne fresca; e i pranzi di magro saranno di baccalà o di formaggio. La cena si comporrà di minestra di riso, di fave o di fagioli, ovvero di legumi conditi con olio e aceto ». Ed erano frequenti le partizioni, anche di quindici giorni, a pane ed acqua o senza riso.

I viveri, del resto, affettavano sempre nelle lunghe navigazioni; spesso si riducevano a solo bicocco con acqua e sale e, per lusso, con aglio ed olio, nel qual caso si chiamava manzanero. Ma non sempre i cibi erano mangiabili, specialmente quando le grandi calme e le difficoltà e le incognite della navigazione ritardavano il bastimento per troppo tempo lontano dagli approdi.

Inconvenienti anche maggiori si verificavano spesso per l'acqua potabile; veniva imbarcata in botti bruciate all'interno, affinché fossero sterili; tuttavia, presto si inacidiva e si inquinava.

Queste condizioni di nutrizione e di igiene provocavano sovente, sulle navi, epidemie svariante; anzi fragori erano infetti i casi di scorbuto che, come è noto, è malattia di carenza dovuta a deficienza alimentare, che si presenta inizialmente con sintomi generali di stanchezza, di dolori ai lombi, al torace e alle articolazioni e che poi, se non curata, porta a imponenti emorragie.

Bisognava arrivare al ancoraggio per vedere dell'effettivamente migliorate le condizioni di bordo.

Fu quando lo sviluppo delle artiglierie non richiese una particolare robustezza dello scafo e una installazione nel bastimento di guerra e bastimento mercantile era molto tenue, e spesso si hanno quasi esclusivamente sull'impiego prevalente della nave, la quale se normalmente destinata al traffico

potrà avere, con molta facilità e rapidità, trasformata in nave da guerra vero e propria.

Ma quando si affermò e si sviluppò il tipo del vascello di linea, le navi adatte al commercio, anche se di grandi dimensioni, rimasero sul campo armamento; si giunse così ad una netta e completa separazione della marina militare da quella mercantile, e si costruirono, per le due diverse missioni, bastimenti diversi.

Conseguentemente, dopo un inevitabile periodo di transizione nei secoli XV e XVI, si ebbero tipi di velieri esclusivamente mercantili, di tutte le dimensioni, direttamente adatti, adattati da natura le marine, altri da qualcosa in modo prevalente — le oceaniche, le mediterranee, quelle marocchine — a parte quelli tradizionali, particolarizzati di alcuni mari.

Per ognuno dei tipi principali, l'attrezzatura si può suddividere, anzi si può dire che più della forma o delle dimensioni dello scafo, la attrezzatura ad avere importanza al fine di determinare il tipo di ogni marina.

Tali tipi, disposti in ordine di importanza decrescente, hanno nel la marina italiana i nomi di nave a palo, nave, brigantino a palo, goletta a palo, nave goletta, brigantino, brigantino goletta, bombarda, velaccione, trabaccolo, scabbocchio, feluca, tarima, boco, scabio, striccolo, calanca, cutter, barca.

I bastimenti di maggiore importanza a portava, assolti anche alle manovre oceaniche, sono le navi, il brigantino e la goletta, che prendono nome diretto a seconda dello loro attrezzatura.

Ecco l'attrezzatura dei prodotti tipi fondamentali:

- La nave (o ship) ha tre alberi verticali, tutti a vele quadre, e bompresso.
- Il brigantino a palo ha tre alberi verticali, trinchetto e maestra a vele quadre, mezzana a vela aurica, e bompresso.
- La goletta a palo ha tre alberi verticali, tutti a vele auriche, e bompresso.
- Il brigantino (o bric) ha due alberi verticali a vele quadre e bompresso.
- Il brigantino goletta (o schooner) ha due alberi verticali, trinchetto a vele quadre, maestra a vele auriche e bompresso.
- La goletta a goletta ha due alberi verticali a vele auriche con qualche vela quadra all'altimo proloso e bompresso.
- La bombarda ha due alberi verticali, maestra a vele quadre quasi al centro del bastimento, mezzana inclinata a poppa e a vela aurica, e bompresso.
- Il velaccione ha tre alberi ver-

(continua in 4a pagina)

Quattro delfini sulla "Federico C.,»



Passeggeri insediati a bordo della «Federico C.» quattro delfini che, stremati comodamente in una delle piscine della nave, hanno completato il viaggio da Miami a Barcellona. I delfini erano destinati all'acquisto della zoo di Barcellona. L'episodio ha suscitato viva curiosità e se ne sono resi partecipi i giornali spagnoli che lo hanno riportato con foto. Quella che pubblichiamo è tratta dalla «Vanguardia Española».



GIORNALE DI BORDO



CALCIO IN VACANZA SULLA "ENRICO C."



Fuoriclasse del calcio in vacanza sulla « Enrico C. »: si tratta dei giocatori della Nazionale di calcio Tedesco Schmidt, Starck e Ohlhausen.

MATRIMONI

- ★ Vincenzo Di Ceglie e Antonia La Costa, Molfetta, chiesa del Purgatorio, 6 gennaio 1969.
- ★ Gino Costabile e Rosa Esposito, Torre del Greco, chiesa di Santa Maria del Popolo, 13 gennaio 1969.
- ★ Andrea Accarelli e Maria Teresa Travagli, Genova Sestri, parrocchia di San Giovanni Battista, 9 aprile 1969.
- ★ Mario Grosso e Giovanni Medici, Chiesa di San Carlo Borromeo, Carloforte, 15 aprile 1969.
- ★ Michele Donato e Lina Mancuso, Genzini, chiesa di S. Nicolò, 18 aprile 1969.
- ★ Giuseppe Fodda e Maria Pellegrini, Alessandria, chiesa parrocchiale di Nostra Signora del Carmine, 20 aprile 1969.
- ★ Giacomo Zardo e Enrica Musso, Verelli, chiesa di San Cristoforo, 24 maggio 1969.

Agli sposi le felicitazioni e gli auguri più fervidi del nostro Giornale.

NASCITE

- ★ Loretta Angela di Carlo e Mircea Sturbaru, Milano, 21 ottobre 1968.
- ★ Maurizio di Roberto e Pinuccia Buffa, Genova, 25 ottobre 1968.
- ★ Maria di Sergio e Antonia Prezioso, Molfetta, 7 dicembre 1968.
- ★ Alessandra di Alessandro e Rita Bene, Trapani, 7 dicembre 1968.
- ★ Federico di Stefano e Mary Giacobbe, Genova, 27 febbraio 1969.
- ★ Anna di Giuseppe e Anna Izzo, Napoli, 28 aprile 1969.

Tante congratulazioni ai genitori felici e un caro « benvenuto » ai piccoli.

Interessa i marittimi

« Costeria TLX 27068 UEL. Marittimi Genova »: questa è l'indicazione per comunicare rapidamente, tramite nostro, fra i marittimi e le loro famiglie. Con il sopraccitato indirizzo i telegrammi ci verranno direttamente inoltrati dalla Centrale cui dipende l'ufficio accettante il telegramma. Il recapito risulterà quindi assai più rapido e l'inoltro è garantito a qualsiasi ora ».

(segue dalla 3a pagina)

ficati, trinchetto e vele quadre, maestra e mezzana o vela latina e bozzente.

● Il sciabocco ha tre alberi verticali o leggermente inclinati a prua, trinchetto e maestra o vela latina e mezzana e vele auriche.

● Il trabaccolo ha due alberi con vela a ferro (ideale anche da trabaccolo, nelle quali l'albero si defluisce al terzo anteriore della vela) e asta di fiocco.

● La feluca ha due alberi verticali o leggermente inclinati a prua, con vela latina o colosse.

● Il boro ha due alberi verticali, maestra quasi al centro con vela latina, mezzana molto a poppa con randa o vela latina, e bozzente.

● La tartana ha un albero verticale con vela latina, e bozzente.

● Il nariello ha due alberi: maestra con vela latina o aurica; trinchetto scudo a prua e inclinato in avanti, con vela speciale; asta di fiocco con polaccose.

● La bilancella ha un albero verticale con vela latina ed asta di fiocco, detta « battafiori », con polaccose.

● Il cutter, simile a quello da guerra, ha un albero verticale o leggermente inclinato a poppa, con

randa e controbande; talvolta ha anche l'albero di mezzana e ancora il bozzente o aurico di fiocco con vari fiocchi.

● Barca si chiama in genere un piccolo battimento senza coperta, o con una sola parte di essa, che naviga o a remi o a vela, adatta al traffico costiero o alla pesca; può avere uno o due alberi, vele latine, auriche, a terzo o d'altra forma.

Per i servizi marittimi soprattutto in porto, o sul fiavo o sul leggio, vi erano altri piccoli battimenti o, meglio, imbarcazioni, prevalentemente a remi, di uso generale o particolare di alcune località. Avevano nomi diversi: canotti, gozzi, barchette, lance, battelli, barchielli, barca, topi, peote, paluccerini, bolesiere, scapparie, chiatte; erano tutte grosse barche col fondo quasi piatto, adatte nei porti al trasporto delle merci da caricare e da scaricare; e vi erano anche le battie, molto simili alle precedenti, adatte principalmente al trasporto di materiali pesanti e vi erano infine i portoni, barchoni con solidi coperte, con una sola parte di esse, con poppa e prua quasi quadre, talora forniti di potenti organi adatti al caricamento delle merci. (continua)

(Da «La nave sul tempo» di Michele Vocino, edizioni Albert, Milano)

NOTEZIARIO "C"		FLAVIO MAGNARIN	
Periodico settimanale bimestrale Anno IX - N. 1 - Maggio-Giugno 1969		Direttore responsabile	
Autoc. Trib. di Genova n. 50 del 25.2.1961		10121 Genova, Via d'Armatore 1 (ex. XXI)	
Pubblicità inferiore al 30%		Tel. 34.33.11 - Casella postale 80	
		Stampa: RI-6566 Genova	