



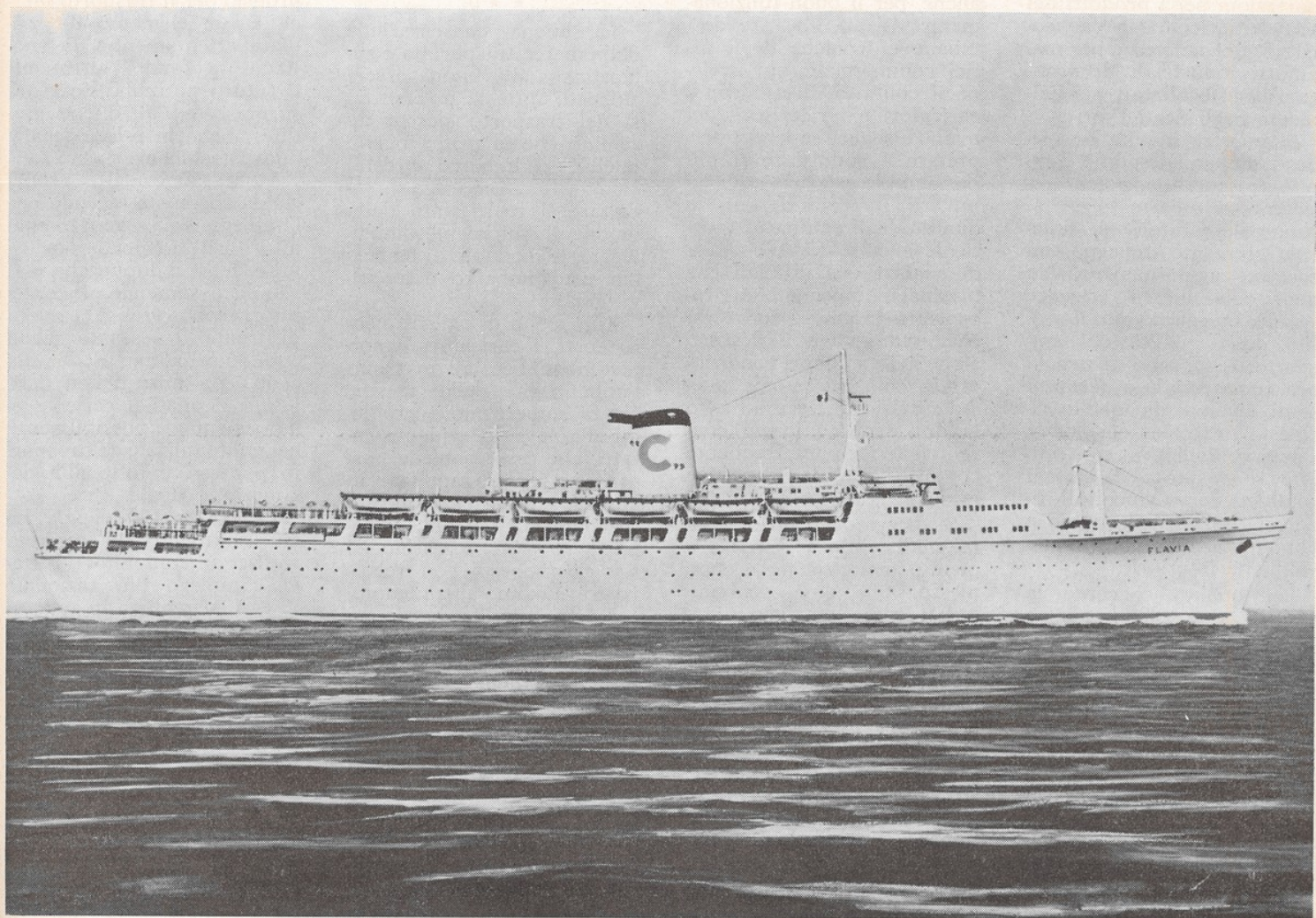
Linea "C,, - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno VIII - N. 6 - Novembre-Dicembre 1968

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Benvenuto alla turbonave "FLAVIA,, in servizio fra Miami e Nassau



La turbonave « FLAVIA » si è affiancata, nel mese di dicembre, alla FRANCA C. e alla FEDERICO C. nel Mar dei Caraibi. Effettuerà crociere bisettimanali fra Miami e Nassau. Costruita nel 1948 dai Cantieri inglesi « John Brown & Co » - Cly, la turbonave « FLAVIA » stazza 15.465 tonnellate e può trasportare 1.270 passeggeri. Le sue accoglienti e moderne sistemazioni, unite alla tradizionale ospitalità della LINEA C. incontreranno certamente il favore della clientela americana. Alla turbonave « FLAVIA » il più cordiale benvenuto e l'augurio di un lusinghiero successo.

Il servizio commerciale, cioè il trasporto delle merci varie, è attualmente esercito, dalla « Linea C. », su due rotte che si possono definire di « importanza tradizionale »: infatti esse collegano il porto di Genova con le coste atlantiche del Nord e Sud America, dove maggiormente si era indirizzata la nostra emigrazione dagli inizi alla metà del secolo attuale.

E' evidente che, sotto il profilo strettamente collegato all'emigrazione, non esiste più l'influenza, per non dire l'importanza, di un tempo. Tuttavia i traffici continuano abbastanza attivi nei due sensi: l'Italia ha oggi esportazioni attive ed efficienti, mentre si trova nella necessità di ricorrere all'importazioni per i prodotti del settore agricolo (in particolare Sud America) e per manufatti industriali di avanguardia (localizzati specialmente negli Stati Uniti).

Mantenere in vita una linea commerciale non è compito trascurabile, poiché essa impone all'armatore e ai suoi collaboratori un notevole crescente impegno, un costante aggiornamento: la merce ha infatti esigenze sempre maggiori sotto il profilo della qualità del trasporto. L'impegno di una linea commerciale è pertanto assai diverso da quello richiesto per le cosiddette « navi volanti », cioè adibite al trasporto di carichi completi, senza vincoli di itinerari fissi. Qui il rischio e l'organizzazione sono notevolmente inferiori.

Per quanto concerne la « Linea C. », dopo alcune esperienze di linea nell'anteguerra (e una per breve tempo, nel 1947, sulla rotta dell'Africa Occidentale), le linee attuali hanno avuto inizio quasi contemporaneamente; quella del Nord America è oggi servita dalla « Maria Costa », dalla « Pia Costa » e dalla « Paola Costa »; quella del Sud America dalla « Luisa », dalla « Giovanna » e dalla « Bice Costa ».

Negli ultimi tempi — e in virtù di quel continuo « aggiornamento » cui abbiamo più sopra fatto cenno — si è imposta la necessità di of-

fruire ai caricatori un servizio più frequente e più completo: così si è giunti ad una collaborazione con la « Linea Fassio » sulla rotta del Nord America e con la « Società Italmare » per il Sud America: con quest'ultima Compagnia — che ha sulla linea sei navi — è stato stipulato anche un accordo per la gestione delle navi stesse, naturalmente per quanto riguarda l'esercizio commerciale.

Una linea commerciale richiede, per avere successo, requisiti ben precisi. Così tutte le navi possiedono elevate qualità per la velocità, per le attrezzature, per lo spazio frigorifero, ecc.; tuttavia non è soltanto l'elemento tecnico ad avere importanza; determinanti sono anche, per il buon funzionamento di una linea, le doti umane e tecniche degli uffici commerciali: qui avviene il contatto diretto con i caricatori e i ricevitori, dei quali bisogna sapere interpretare e soddisfare il più possibile le esigenze e gli interessi; importanti, poi, la qualità degli equipaggi (particolarmente del personale di coperta, sia ufficiali che marinai), impegnati a trasportare la merce in modo che essa giunga a destinazione nelle migliori condizioni. Diremo anche che questo servizio di linea è molto gradito dagli equipaggi, consentendo loro un frequente contatto con le rispettive famiglie.

Si diceva degli uffici commerciali. Il loro compito è quanto mai delicato e complesso. Che cosa debbono fare? Prima di tutto curare la ricerca dei carichi in un clima di concorrenza sempre più acceso: in realtà, molte volte, si tratta di « indovinare » prima degli altri la possibilità di un carico, più che trattarlo quando esso si concretizza. Occorre un equilibrio assoluto nel determinare le condizioni di un trasporto, poiché è evidente il dovere di offrire ai caricatori una uniformità di trattamento a parità di condizioni. Tecnica, esperienza, cordialità, psicologia: ecco alcuni requisiti di questi uffici. Logico, tuttavia, che

occorre sapere unire una certa fermezza alla gentilezza e alla comprensione, poiché non sempre quanto viene richiesto corrisponde al giusto.

Naturalmente, insieme e al di sopra dell'ufficio commerciale, esiste una parte che è di competenza degli armatori e dei loro più stretti collaboratori, vale a dire una politica di impiego delle navi, della loro adattabilità, contatti con Compagnie concorrenti per programmi futuri e allo scopo di affrontare i molti problemi insorgenti: fra questi, non ultimo, troviamo la concorrenza ingiusta cui si è sottoposti da parte di servizi estremamente favoriti dal protezionismo dello Stato di appartenenza.

* * *

La buona conservazione della merce trasportata è subordinata alla buona esecuzione di tutte le diverse fasi del trasporto stesso: diremmo che la prima fase è quella dell'imbarco e dello sbarco, in cui si esige di accertare il reale stato della merce, il sufficiente imballaggio, le modalità di maneggio per l'imbarco e lo stivaggio.

Allo scopo di ridurre i loro costi, i caricatori hanno reso semplice al massimo l'imballaggio della merce: ciò fa sorgere molti problemi alla nave. E' evidente, infatti, che casse robuste possono essere sovrappilate in altezza, mentre ciò non può accadere per cartoni: sottoposti a peso eccessivo si schiaccerebbero, con relativo grave danno al contenuto.

Esiste quindi a bordo un problema di razionalità di stivaggio in relazione appunto al tipo di merce, al pericolo che essa può avere di contaminazione da parte di altre merci per collaggio o per odore; e bisogna garantire una sufficiente ventilazione, evitando nello stesso tempo le forti condensazioni di umidità che si riscontrano specie nel passaggio ai Tropici, ecc.

Nel passato i ricevitori usavano una certa correttezza nella richiesta, alle Compagnie, di eventuali danni riscontrati al ricevimento

della merce: oggi, invece, assistiamo, sia da parte dei ricevitori stessi che dalle Compagnie di assicurazioni, ad una rigidità che non di rado supera il danno stesso e quanto può essere il loro diritto. Ciò ha spinto le Compagnie di navigazione a rivolgere la massima attenzione a questo complesso di problemi che tuttavia — bisogna riconoscerlo — hanno avuto il merito di far tendere a migliori risultati.

Un danno alla merce, ovunque si carichi e chiunque lo paghi, si traduce, in realtà, in un danno per tutti quanti interferiscono nel trasporto o sono interessati ad un aumento di traffici.

Un altro problema è quello del ruolo che giocherà, nel prossimo futuro, l'aereo proprio per il trasporto merci. E' un elemento da studiare attentamente, da analizzare a fondo: altrimenti il futuro potrebbe riservare sorprese tutt'altro che gradite, anche in relazione alle nuove tecniche.

Tutti sanno della propaganda che si sta facendo per l'impiego dei grandi contenitori nei trasporti marittimi e dello sviluppo che essi stanno assumendo. I contenitori sono grandi cassoni di trenta o sessanta metri cubi, normalmente in acciaio, con misure ben definite, nei quali il carico viene sistemato possibilmente nel punto iniziale del trasporto per essere tolto alla destinazione finale.

La nostra Compagnia ha già sviluppato un discreto traffico in contenitori; tuttavia l'impiego più razionale di essi, si realizza quando si dispongono in navi specializzate, di grande capacità, atte a ricevere e a consegnare rapidamente il loro carico. Nessun dubbio che la merce soffra così meno danni e che le navi aumentano le loro capacità di trasporto: le soste nei porti sono molto brevi, circa un terzo e anche meno del normale.

Tutte rose, dunque, per i contenitori? Beh... Bisogna ragionare. Il costo di un particolare tipo di nave e dei contenitori, dei quali è evidente bisogna disporre in

(Continua in 4.a pagina)

Il romanzo della Lanterna

Nulla sappiamo sulle origini della Torre di Capo Faro, risalente forse al secolo XII. Abbastanza documentate sono invece le vicende della Lanterna attuale, che risale al 1543, anno in cui fu costruita, ricalcando pressapoco il modello della fabbrica precedente, distrutta durante l'assedio del forte di Codefà (o Briglia), nel 1512. Ma dovendo trattare delle segnalazioni luminose ad uso dei naviganti, bisogna tornare al secolo XII. Genova, fra le città italiane, non ha il primato del più vecchio faro, perché quello di Messina risulta già citato nelle cronache del genovese Ottobono Scriba, del 1194. Ma non v'è dubbio che la Torre del Faro di Genova, che solo più tardi verrà detta Lanterna, rimase nei secoli la più importante e famosa e fu la sola torre a caratterizzare topograficamente una città.

La Lanterna ha le fondamenta sopra un capo roccioso alto circa 50 metri sul mare. Nello spiazzo, dove poi si elevò la Torre, venivano accesi i fuochi per le segnalazioni marittime. Quest'usanza antichissima era comune presso tutti i popoli di ogni civiltà. Che poi la località impervia sia parsa opportuna per edificarvi una torre di difesa, non desta meraviglia. E' l'era delle torri, delle muraglie difensive e degli interminabili assedi. Il primo a parlare del Capo ove poi sorgerà la Lanterna è Maestro Bartolomeo, che esplicitamente, nella cronaca del 1241 e in quella dell'anno seguente, accenna al Capo di Faro.

Non si sono trovati documenti sulla data di costruzione della prima Lanterna, alta poco meno dell'attuale e con una simile struttura architettonica, a tre torri merlate sovrapposte. I documenti più remoti, relativi a un diritto per il faro, sono del XII secolo, ma non permettono di stabilire se la Torre fosse già costruita; sembra più probabile trattarsi dei fuochi accesi sullo spiazzo del Capo.

Possediamo un Breve consolare, del 1161, nel quale si dice che ogni padrone di

nave doveva pagare, ad ogni approdo, una certa tassa: « pro igne faciendo in capite fari ». Si conserva poi un Breve della Compagnia del 1166 dal quale risulta che gli iscritti dovevano pagare un diritto per il Molo e per il fuoco (« drictum moduli et ignis », F. Podestà, *Il Porto di Genova*, pag. 304).

La prima attestazione da parte nemica, di segnalazioni con fuochi che si facevano dal promontorio di Portofino, è riportata nel 1242 da Ansaldo De Mari, ammiraglio dell'armata pisana su Genova, da non confondere con l'omonimo costruttore del Molo Nuovo, di quattro

dimentale teleferica, manteneva i collegamenti, rifornendo di viveri gli assediati. I Ghibellini, non potendo aver ragione dei custodi, decisero di abbattere la Torre, col menomarne le fondamenta. Gli assediati (7 uomini), vista l'inutilità del loro sacrificio, e temendo della vita, chiesero ai loro capi di arrendersi, e mandarono alla galea un uomo per ricevere istruzioni. Il messaggero nel secchio, per sopravvenute intemperanze atmosferiche, non poté pervenire alla nave, e rimase tutto il giorno sospeso alla fune. I custodi della Torre, vedendosi aggravare di ora

di Capo di Faro affinché, con le lampade in esse accese, nelle notti oscure, i naviganti conoscessero l'adito alla nostra città ».

Giova ricordare che il primo faro ad olio installato in Italia, secondo il Muratori (*Annali*), sarebbe quello di Bari, in servizio dal 1070, per avvertire l'armata greca.

Le cronache, gli atti, ecc. degli anni successivi non registrano che nomine di custodi, spese per riparazioni, per dipingere lo stemma del Comune (1340), per i vetri al fanale, per una vela (ad uso di segnalazioni). La più antica rappresentazione iconografica dell'antica torre della Lanterna è del 1371: trattasi di un disegno a penna sopra una copertina pergameneacea del Manuale dei Salvatori del Porto e del Molo (Archivio di Stato, Genova).

La storia della Lanterna registra ancora delle spese, questa volta per i coffini, cioè per recipienti di ferro, dove si bruciava la brisca. La Torre, nei cui pressi erano le forche, viene anche ricordata come carcere: Giacomo di Lusignano e la sua consorte vi avrebbero dimorato, come ostaggi, per cinque anni. A un figlio, nato nella lunga detenzione, fu posto nome Giano. L'episodio è variamente narrato e v'è chi lo contesta (si veda: Giustiniani, Accinelli, *Storia di Genova*, p. 52).

Nel 1405 si adorna la sommità della cupola con un pomo, un pesce e una croce di metallo (si veda la miniatura della città di Genova nel portolano di Battista Beccari, del 1435, conservato nella Biblioteca Palatina di Parma).

Con una legge del 19 novembre 1413 vengono stanziati L. 36 per i falò da accendere sul calar della notte, « pro falodijis fiendis in sero pro securitate » (Arch. Civ. Raccolta Ricci, Cod. 15). Poi ancora spese per l'olio (1413), per riparazioni e disposizioni severe ai guardiani perché accudiscano diligentemente al loro ufficio, giorno e notte.

(Continua al prossimo numero)

Dalla "Torre di Capo Faro," alla costruzione del 1543

Il "bombardamento," con pietre da parte dei Ghibellini

secoli posteriore (« Vidit ad partes Janue faros multos fieri cum fumis »).

Nel 1318 il Capo di Faro aveva già la sua Torre. Di questa data è un episodio bellico tra Guelfi e Ghibellini, narrato dall'annalista Giorgio Stella, cui fu teatro la nostra torre. Lo Stella dice che i Guelfi rafforzarono, tra gli altri edifici, la torre di Capo di Faro, e che i Ghibellini assediaron la costruzione per due mesi, bombardandola con pietre lanciate da una macchina detta trabocco. E poiché i Guelfi non potevano prestar soccorso, né viveri agli assediati, e due tentativi di forzare il blocco fallirono, una notte, per via mare, nascondamente riuscirono a gettare una fune e raccorderla con una finestra altissima della Torre, mentre l'altro capo fu legato all'albero di una galea. Un uomo dentro un secchio, come in una ru-

in ora il destino, chiesero di arrendersi, salva la vita. Il che fu concesso, e poterono rientrare in città. Ma vennero arrestati per tradimento, sottoposti a ferocissima tortura e condannati tutti a morte crudele e ignominiosa.

Dopo le sommarie riparazioni, la Torre nel 1319 è nuovamente cinta d'assedio dai Guelfi. Anche questa volta gli assediati sono costretti a capitolare. Nel 1321 viene eretta al Molo Vecchio una Torre ad uso di segnalazioni luminose (Lanternino) (G. Stella), mentre la Torre di Capo Faro subisce lavori di rafforzamento, e viene scavato un fossato intorno ad essa. La prima installazione di lanterne (ad olio) è del 1326 e venne appunto effettuata al Lanternino e alla Torre di Capo Faro. Dice lo Stella:

« In quest'anno fu fatta una grande Lanterna sulla Torre del Molo e sulla Torre



GIORNALE DI BORDO



L U T T I

BRUNO CECCHETTI



E' immaturamente deceduto l'11 ottobre scorso. Nato a Cascina (Pisa) il 15 febbraio 1919, entrò nella Giacomo Costa fu Andrea nel 1938 a soli 19 anni. Il 31/3 1939 venne chiamato a compiere il servizio militare che per gli eventi bellici durò fino all'8/9/1943. Riassunto il 1° luglio 1945, prestò ininterrottamente servizio in qualità d'impiegato fino alla data della sua scomparsa. Per lunghi anni fu addetto all'ufficio marittimi della nostra compagnia ove si guadagnò la stima dei colleghi e dei marittimi, per le sue doti di competenza, sensibilità e gentilezza. Lo ricordiamo anche per i suoi hobbies: la pittura e il modellismo navale, nel quale era particolarmente versato. Il Cutty Sark, certamente il suo più bel lavoro, è ora esposto nell'atrio della nostra sede a testimonianza della sua silenziosa operosità. Alla consorte Signora Anna, così duramente colpita, esprimiamo i sensi del più cristiano cordoglio.

ANTONINO OBINU

E' deceduto dopo brevissima e inesorabile malattia a soli 35 anni. Era nato il 7/11/1933 ed era entrato nella nostra compagnia nel gennaio del 1950. Addetto all'ufficio Contabilità Navi, svolgeva il suo lavoro con pe-

rizia e con alto senso di attaccamento al dovere.

La morte lo ha colto inaspettatamente lasciando nei colleghi ed in tutti gli amici un vuoto incolmabile ed un vivo rimpianto.

Alla moglie Signora Carla ed al figlio Andrea ancora in giovane età, giungano le espressioni del cristiano cordoglio del « Notiziario C ».

MARIO DE GREGORI

Mario De Gregori ci ha lasciati, inaspettatamente, il 24 ottobre scorso, all'età di 43 anni, quando aveva ancora davanti a sé tutto un luminoso cammino. Nato a Camogli il 24 aprile 1925, Mario De Gregori venne assunto dalla nostra Compagnia in qualità di allievo commissario. Per le sue ottime qualità e non comuni doti professionali, salì rapidamente i gradi della carriera: 3° Commissario nel 1955, 2° Commissario nel 1958, 1° Commissario nel 1961. Prestò servizio sulle nostre « Anna C. », « Andrea C. », « Federico C. » e, per ultimo, sulla « Franca C. ».

La sua scomparsa lascia, in quanti lo conobbero, ed ebbero modo di apprezzarne le doti di gentilezza e di sensibilità, un vivo rimpianto.

Alla mamma, signora Luigia Daste, e alla sorella Anna Maria, giungano le nostre più sentite condoglianze.

Matrimoni

Massimo De Angeli con Gigliola Paolini. Marciana Marina, chiesa di Santa Chiara, 1 settembre 1968.

Giovanni Tarzia con Santina Staltari. Siderno, chiesa Maria Santissima dell'Arco, 1 settembre 1968.

Antonino Biancato con Maria Rosa Pizzimbono. Genova, chiesa parrocchiale di San Giuseppe Cottolengo, 16 settembre 1968.

Carlo Girelli con Linda Vitone. Baggiovara, chiesa parrocchiale, 21 settembre 1968.

Arturo Savelli con Anna Maria Mariani. Genova, chiesa di Nostra Signora degli

Angeli - Padri Cappuccini, 28 settembre 1968.

Enrico Pierini con Giuseppina Di Forte. Genova, chiesa parrocchiale di San Francesco d'Albaro, 13 settembre 1968.

Ciro D'Alessio con Donata Scognamiglio. Torre del Greco, chiesa di Sant'Antonio de' Brancaccio, 21 ottobre 1968.

Salvatore Martinico con Maria Grazia Coppola. Trapani, chiesa di Maria Santissima Ausiliatrice, 26 ottobre 1968.

Sergio Paolini con Franca Polmonari. Marciana Marina, chiesa di Santa Chiara, 9 novembre 1968.

Ai novelli sposi giungano le felicitazioni vivissime e gli auguri più fervidi di « Notiziario C. ».

Nascite

Carlo Ammatuna di Giovanni, 19 giugno 1968.

Federica Peragallo di Tino a Marisa, 4 agosto 1968, Santa Margherita Ligure.

Alessandro Fortunato di Nello e Anna Maria, 18 agosto, Genova.

Silvia Roncallo di Maurizio ed Enna, 18 agosto 1968, Ameglia.

Ai piccoli un cordiale benvenuto; ai genitori vivissime felicitazioni.

I servizi commerciali

(Segue dalla 2.a pagina)

quantità elevata, richiede un impiego su traffici che possano dare un carico praticamente completo, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno. Se ciò non si verificasse, la nave sarebbe costretta a trasportare molti contenitori vuoti con aggravio di costo. Questa situazione, tanto per fare un esempio, si verificherebbe su entrambe le linee: Nord America e Sud America.

Naturalmente nei porti, per i trasporti su strada e su ferrovia, i contenitori esigono una attrezzatura speciale assai costosa che, per essere realizzata, richiederà del tempo.

I contenitori saranno indubbiamente importanti nel futuro dei trasporti marittimi, ma non potranno sostituire se non una parte delle navi tradizionali. Ed è su

queste navi che bisognerà puntare: esse hanno possibilità di migliorare le loro qualità di servizio attraverso altri metodi, particolarmente quello delle unità di carico, cioè il raggruppamento di piccoli colli in unità attraverso un pre-imballaggio, reti, ecc.; più facilmente con la « pallettizzazione », cioè sistemando un certo numero di colli su una piattaforma di legno atta a ricevere da mezza ad una tonnellata e mezza di carico e maneggiabile con carrelli elevatori a terra e nella stiva.

Tutto questo sta a significare che nel campo dei trasporti marittimi molte sono ancora le vie valide da seguire. Ma è chiaro che la tecnica, da sola, non può far tutto. Se le tariffe di imbarco e sbarco si adeguassero alla maggiore produttività (il che, purtroppo, non sempre avviene), questi sistemi realizzerebbero, in molti casi, costi inferiori a quello dall'uso dei contenitori.

NOTIZIARIO « C »

Periodico aziendale bimestrale

Anno VIII - N. 6 - Nov.-Dic. 1968

Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23-2-1961

FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile

16121 Genova, Via D'Annunzio 2 (p. 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 VIII - Suppl. al N. 6 - Nov.-Dic. 1968

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



La t/n FLAVIA a Nassau.

(Seguito dal numero precedente)

Con decreto dell'11 febbraio 1449, Antonio Colombo, zio paterno di Cristoforo, viene nominato custode della Torre di Capo Faro (Genova, Archivio di Stato).

Un fulmine colpisce la Torre nel 1481. Tre anni dopo il doge Fregoso scrive al castellano di Portofino che «avendo il nemico occupato la Torre del Capo, i fuochi vengano accesi alla cava di Carignano» (Arch. di Stato, *Litterarum Reg.* 18 e 31, ff. 64 e 107). Segue il periodo della dominazione francese, sotto Luigi XI (1507). Per tenere imbrigliata la città, i francesi iniziano la costruzione di una fortezza (la Briglia), sul Capo di Faro. Il piano costruttivo, prevede la distruzione della Lanterna. Con un cospicuo dono aureo all'ing. Paolo Beuseraillhe, la Torre viene salvata e incorporata nel sistema difensivo. Ma nell'assedio genovese della Briglia, la Torre viene colpita: il fanale resta distrutto insieme con la parte superiore della Torre (1512). Da questo momento, fino alla ricostruzione dell'attuale Lanterna, resta in funzione soltanto il Faro al Molo Vecchio.

La ricostruzione, dalle fondamenta, della Lanterna inizia nel 1543. S'ignora chi fosse l'architetto. Forse direbbe i lavori Francesco da Gundria: si sa che gli artigiani erano di Antelamo, famoso vivaio di abili «maestri». Nel 1544 la costruzione era terminata. Installata una lanterna ad olio, sulla sommità, si fecero, nell'anno stesso, i primi esperimenti sulla portata.

Il 1552 registra ancora delle spese per 127 lampade. L'anno successivo vengono consegnate precise istruzioni ai guardiani per le segnalazioni, che diventano sempre più complicate. Le fumate venivano ottenute, in principio, con la brisca inumidita, poi con la pece (1557), poi col catrame (1571). Veniva anche usata la scopa o erica (brugo), gli steli vecchi di ginestra (brisca) ricavati in quel di Sori, Camogli, Voltri e nella Val Bisagno (Colle della Spassua).

Il romanzo della lanterna

La posizione dei coffini rispetto all'estremità dell'asta serviva ad indicare la posizione delle navi avvistate. Le segnalazioni di giorno erano anche fatte con una vela, specialmente per l'avvistamento di galee, ed anche con bandierine.

Il fanale del Lanterino venne soppresso nel 1560 e la torre relativa demolita per opere di difesa al Molo Vecchio (1587).

In seguito a ripetute scariche di fulmini, che produssero danni alla Lanterna e ferirono dei custodi, nel 1602 fu murata una lastra di marmo a ciascun lato dell'edificio, col motto «Jesus Christus rex venit in pace et Deus homo factus est».

Nel 1634 si rinnovano gli esperimenti sulla portata del Faro e nel 1640 si provano vetri più limpidi, fatti pervenire da Venezia.

Il fulmine colpisce ancora la Lanterna nel 1675: viene allora dipinta, sulla Torre, un'affige di S. Cristoforo. La cupola è rifatta nel 1681, ma nel bombardamento navale francese del 1684, eseguito sotto il comando dell'ammiraglio Seignelai, piovvero nella città 13.300 bombe e l'edicola del fanale fu danneggiata.

Nel 1708 (5 novembre), considerazioni economiche fecero prendere in esame la possibilità di non accendere il Faro nei giorni di luna. Per una analoga e inopportuna economia, nel 1712 alcune galee minacciano d'infrangersi negli scogli, troppo scarsa essendo la visibilità del fanale.

La storia delle segnalazioni luminose nel Porto registra ancora la costruzione, nel 1737, di due torri, alte 8 metri, alle estremità del

Molo Vecchio e del Molo Nuovo.

Intanto si costruiscono in Francia i primi riflettori diottrici, con prismi di Fresnel: la proposta di applicarli alla nostra Torre, è del 1772, ma non trova accettazione. Nel 1778 il fulmine fa un'altra vittima sulla Lanterna e il padre Glicerio Sanxais, fisico dell'Università di Genova è incaricato di applicare alla torre l'invenzione di Franklin.

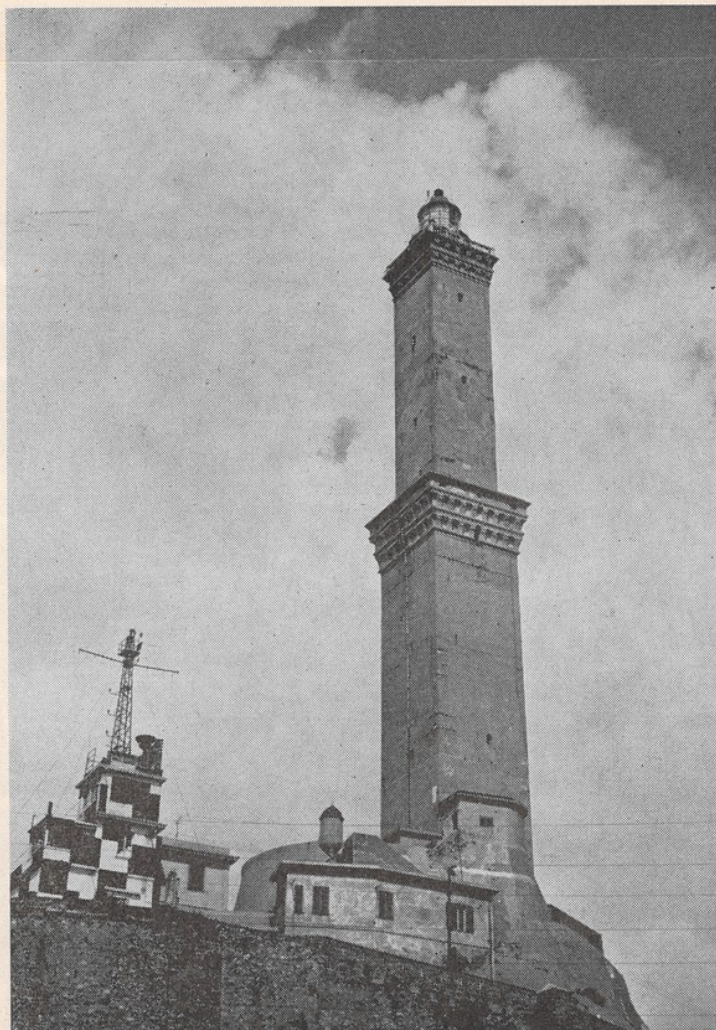
Nel 1791 si compiono lavori di rafforzamento per assicurare il fanale dalle scosse dei venti. E' soltanto nel 1841 che il Faro alla Fresnel viene finalmente applicato sulla Torre, ad opera del prof. Piana. La lampada è a petrolio, e l'ottica è girevole su un carro a ruote.

Il meccanismo attualmente in funzione, che probabilmente quest'anno verrà sostituito con altro più efficiente, è in servizio dal 1913. E' di costruzione francese (Henry Lepaute, Paris), ha l'ottica galleggiante su mercurio e, fino al 1936 aveva una lampada a vapori di petrolio. Il movimento di rotazione dell'incastellatura ottagonale recante le lenti e gli schermi, è dovuto a un congegno ad orologeria che consente soltanto cinque ore di carica, costringendo il custode a salire fino alla sommità della Torre, più volte nella notte.

Notevoli lavori di rafforzamento e di restauro alla Torre e di iniezioni di cemento ad alta pressione nelle fenditure della roccia di fondazione, vennero eseguiti nel 1931-1932 (Garbarino & Sciacaluga). Del 1936 è la sostituzione della lampada a gas di petrolio, con quella ad incandescenza, di 3000 Watt. Durante il periodo 1940-1945 la Lanterna non prestò servizio: in azioni di bombardamento vennero scheggiati alcuni prismi del fanale.

Le notizie tecniche del Faro attuale possono riassumersi come segue:

L'ottica è considerata di primo ordine; focale: 920 mm.; potenza effettiva fuochi Lanterna, in candele decimali: 745.000, cui corrisponde una portata lumino-



Il faro attraverso i tempi, dalla leggenda ai miglioramenti tecnici dell'anno 1956

sa di mg. 33,3; portata geografica del Faro: mg. 26,6

La segnalazione luminosa è a gruppi di due lampi bianchi:

lampo	0,2 secondi
eclisse	2,3 secondi
lampo	0,2 secondi
eclisse	7,3 secondi

10,0 secondi: semi periodo di rotazione dell'ottica.

Nota

Le più ricche fonti per una storia della Lanterna, come del resto per la storia generale del Porto di Genova, sono le carte dell'Archivio dei Padri del Comune (conservate a Palazzo Rosso) ed i documenti dell'archivio di Stato di Genova. Materiale, nella sua generalità, pressoché inedito, vario e importantissimo, a giudicare anche dall'interesse con cui viene indagato e in parte pubblicato, per opera sopra tutto degli stranieri.

Negli Annali di Giorgio Stella, primariamente compresi nella monumentale *Resum italicarum scriptores* del Muratori (tom. XVII, col. 951 e segg.), trovasi la prima notizia della Lanterna, come strumento specifico e regolare di segnalazione:

«Hoc anno (MCCCXXVI) fuit facta lanterna magna super Turri Moduli et super Turri Capituli Fari, ut in eis accensis lampadibus tetrtris temporibus nostrae Urbis aditum nautae sciant». La Torre, da questa data fu trasformata dunque in Faro. Non deve essere sfuggita, sopra tutto ai naviganti, l'osservazione che un fanale accresce la sua portata quanto più è posto in alto. Non vi è dubbio che questa conseguenza della rotondità Terra sia stata per prima osservata dagli uomini di mare, dopo che la vivida fiaccola del sapere ellenico, passata nelle mani degli arabi, aveva lasciato la penisola nell'oscura notte del medioevo barbarico.

Dalle complicazioni delle regole e prescrizioni rigoro-

se cui furono soggetti i custodi del Faro, può desumersi il fervore di studi ed esperienze per rendere il nuovo strumento sempre più efficiente. Adottati i vetri si puntò sulla loro maggiore trasparenza; applicate le ampole, si cercò di accrescere il flusso col moltiplicare gli stoppini.

Un'altra fonte, non meno importante, degli scritti storici è offerta dalle rappresentazioni iconografiche. Il grande dipinto di Cristoforo Grassi (1597), conservato nel Museo Navale di Pegli, si crede sia una copia di un quadro antecedente, ora perduto, del 1481 o del 1410. Copia non fedele, ma ag-

giornata ai tempi del pittore. La Lanterna, che vi è raffigurata, ha le merlature ai ripiani, anziché le balaustre, ma somiglia molto più alla torre attuale che a quella disegnata nel manuale dell'Archivio di Stato. Sotto questo aspetto deve pertanto considerarsi più antico il dipinto di Genova con le flotte genovesi e francese fuori del porto, di anonimo del XVI secolo (Pegli, Museo Navale), ove si vede il bastione di Codefà (Briglia) nel quale spiccano alcune torri, anche se non è agevole ravvisare in esse l'antica Torre del Faro. L'unica figurazione della prima Lanterna resta pertanto il roz-

zo disegno sul Manuale dei Salvatori del Porto e del Molo (Archivio di Stato, Genova).

I dipinti e le incisioni successive testimoniano però fedelmente le varianti esterne subite dalla Torre, i rifacimenti dell'edicola, i modificati sistemi di segnalazione, gli ornamenti della cupola, i fregi, ecc.

Anche nel nostro secolo si resero necessari importanti lavori di consolidamento (Garbarino e Sciacaluga, 1931-32), ed è gran ventura se gli ultimi eventi bellici non hanno lievemente danneggiato il nostro monumento.

L'Archivio di Stato di Torino, conserva documenti sul meccanismo del fanale con lenti di Fresnel in opera dal 1841, sostituito nel 1913 con quello attuale.

Un'informazione elementare, ma compiuta, sul funzionamento di questi fari, il lettore potrà trovare nell'Otica di E. Gelcich (Milano, 1917), non più ristampata. La letteratura scientifica italiana è estremamente esigua al riguardo, e il lettore che volesse approfondire questi studi, deve ricorrere alle fonti classiche, che restano ancora le seguenti:

M. E. ALLARD, *Mémoire sur l'intensité et la portée des phares*, Paris 1876.

M. E. ALLARD, *Mémoire sur les phares électriques*. Paris, 1881.

T. STEVENSON, *Lighthouse illumination being a description of the holophotal system and of azimuthal condensing and other new forms of lighthouse apparatus*. Edimburgh, 1871.

T. STEVENSON, *Lighthouse construction and illumination*. London, 1881.

(L'opera di Stevenson è tradotta in tedesco, con il titolo «Die Illumination der Leuchthürme», von Chr. Nehls, Hannover 1878, ed è arricchita da appendici e note).

C. SWOBODA, *Opuscolo sui riflettori diottrici*. Vienna (opera di estrema chiarezza, rarissima).

Menotti Lungonelli

La carta d'identità

La lanterna sorge a ponente del porto sul promontorio di Capo Faro. E' a splendori bianchi ogni 20 sec., della portata luminosa di miglia 26,6 (visibile a circa miglia 30). Torre quadrata a due piani con terrazzi, casamento giallo (lat. N 44°21'15" - long. E 8°51'20") alta m. 76. La luce è ad incandescenza a vapori di petrolio alta m. 117,4 sul mare. E' visibile fra i rilevamenti 290° e 110° per N. Attivata nel 1841, modificata nel 1913.

La torre, alta 76 metri, è costruita sul Capo di Faro alto 41,5 m. La luce risulta perciò a 117,5 metri sul livello del mare.

Visibilità: portata luminosa 33 miglia - portata geografica 27 miglia.

La sorgente luminosa è alimentata dalla corrente di linea. E' una lampada elettrica da 2.400 watt. Il consumo è perciò di circa 2,4 KwH (Il consumo per notte varia in relazione al numero di ore di accensione dal tramonto al sorgere del sole, massimo al solstizio d'inverno, minimo al solstizio d'estate).

I gradini che dalla base della torre portano alla sua sommità sono circa 330.

Durante i recenti lavori (1953-54) è stato installato un montacarichi suddiviso in due tratte.

Il 29 giugno 1956 i lavori per la sostituzione dell'antico impianto di illuminazione girevole a galleggiamento sul mercurio, è entrato in funzione il nuovo apparato ottico ruotante su cuscinetti a sfere ed impiantato a cura del Comando militare gestione fari di La Spezia, con la collaborazione della Sezione opere marittime del Genio Civile di Genova.

Per effetto di questi lavori, che hanno richiesto una spesa di 28 milioni di lire, è stato conseguito un aumento della potenza luminosa della Lanterna, la cui luce sarà visibile per un raggio di 33 miglia e che potrà servire anche per il traffico degli aerei dato che, mediante speciali pannelli deflettitori, la luce sarà deviata fino a 60 gradi di altezza.

Sono stati inoltre eseguiti altri importanti lavori elettrici ed edili, quali l'installazione di gruppi diesel-elettrici automatici di soccorso e del relativo quadro di comando, l'impianto di linee telefoniche interne, la trasformazione del muretto della torretta, ecc.

Con l'esecuzione di questo complesso di nuove opere, la Lanterna, oltre ad assolvere sempre meglio i suoi tradizionali compiti nel campo della navigazione marittima, esplica anche un'importantissima funzione nel campo della navigazione aerea.



La storia (si fa per dire...) delle nostre navi



La "Franchina" alla ribalta

Nacque tanti anni fa negli USA. Fin dalla più tenera età fu adibita ai lavori pesanti. Certamente questo era già nella intenzione di chi l'aveva generata. Forte del detto: «Il lavoro nobilita» mai si sentì inferiore ad alcuno. Anzi mise nel suo operato tanto zelo che ben presto il mondo la conobbe come campionessa indiscussa della categoria «lavori pesanti».

Durante la sua vita cambiò tanti nomi. Anzi sembra che il noto detto genovese: «ti ghê ciu nummi che a...» derivi proprio da lei. Consultando i testi del noto Professore Nonsochisei «Storia dei nomi e trattati di trasformazioni» si è portati a credere che vi sia del vero, perché ad un certo punto si legge in questi testi che quella che ora è la «Franchina», non sapesse più quale fosse il suo nome.

Statunitense di origine, come si è detto, operò in guerra e in pace, e ad un certo momento cambiò patria: divenne inglese. Una storia complessa, sfumata, come del resto è sfumata e scherzosa, affettuosa quasi, questa rievocazione. Comunque, si diceva, diventò inglese.

C'è chi dice che questo cambiamento fu dovuto a cause di cuore. Pare infatti che innamoratasi di un cittadino inglese lo seguì e lo sposò.

In seguito ci fu un divorzio che ebbe un'eco clamorosa. I più però, e noi fra questi, danno credito a che il matrimonio non ci sia mai stato o, se ci fu, fu solo per interesse.

Fatto sta che dal momento che divenne inglese, cominciò a trascurare i lavori pesanti e si dedicò con profitto al trasporto di uomini.

Per la sua buona volontà si distinse sia in pace che durante la seconda guerra mondiale.

Ora la troviamo italiana, lei ne è contenta e noi orgogliosi; ma procediamo con ordine.

La fine del secondo conflitto mondiale la trovò bisognosa di cure e il Paese per il quale tanto aveva dato, ora che non ne aveva più bisogno, chiedeva una cifra esorbitante per ricoverarla in clinica. Essa, secondo l'uso, esclamò: «Perfida Albione!» poi senza fiato si accasciò.

Per caso passava di lì un ita-

liano in giro turistico in quel paese, si interessò di lei, la portò in Italia e fattala ricoverare riuscì, dopo lunghe e costose cure, a guarirla. Ne uscì più bella.

A questo punto successe ciò che succede a tante altre coppie. Lui si innamorò di lei, che per gratitudine lo sposò. Prese, col matrimonio, un nome italiano e, diventata italiana ne acquistò in breve tempo anche la mentalità.

Il «menage» andò avanti abbastanza bene almeno per i primi tempi, poi incominciarono gli screzi e infine fu un vero fallimento. Il «crack» ebbe due spaventevoli conseguenze. Lui ne soffrì da morire in breve tempo, voci non bene controllate parlano di suicidio ma, si sa... la fantasia popolare è portata ad esagerare ingrandendo le cose.

Lei rimase vedova, un poco sfiduciata; ma aveva dentro tanta volontà di vivere ancora che in breve si riprese più forte di prima.

Quando ancora il Prof. Barnard, vestiva da boy-scout, frequentava le elementari, professori italiani, purtroppo rimasti ignoti, la vuotavano cambiandole tutto: polmoni, cuore, fegato. Cambiate anche le trippie, non restava che togliere qualche ruga.

Dove credete che i russi e gli americani abbiano imparato le operazioni di chirurgia plastica, e da chi? Ma in Italia, signori miei, e fu la Signora «Roma» che per prima e con stoico coraggio vi si sottopose. Fu un successo! Ringiovanita sentiva il peso di quel nome glorioso tanto impegnativo e, perché no, un po' vecchiotto. E allora bella, elegante, vestita di bianco, con un nastro blu attorno alla vita e uno dello stesso colore sul ciuffo biondo, si presentò all'anagrafe di Genova: ufficio stato civile. Con aria sbarazzina chiese di essere iscritta col nome di «Franchina». Padrino e madrina, chissà perché la consigliarono a togliere il diminutivo ma noi continuiamo a chiamarla così e a lei fa piacere.

Ora lavora nel mar dei Caraibi. Ogni tanto torna e ogni volta, per chi ha sofferto un po' della sua vita, è una gioia. Poi torna a partire e a lasciarsi tristi. Tristi anche perché ad ogni partenza la vediamo più bella (ma santo cielo che cure farà?) più fresca, più

in forma mentre per noi il tempo passa lasciandoci quelle rughe che stanno a ricordarci che anche noi siamo in viaggio.

Ed ora se avessimo più tempo e spazio vorremmo tutti quanti scriverle una lettera, forse lunghissima, ma con questa conclusione:

Cara Franchina, per noi della vecchia guardia (scusaci di questo termine militaristico che a te gentile come sei fa storcere il naso), quanti vecchi ricordi! Non tutti dolci ma nessuno infelice.

Ricordi le nostre passeggiate, invero poco romantiche perché si trattava di affari e tu per questi hai un debole, sempre amichevoli e improntate a senso scambievole di stima ed affetto. E soprattutto ricordiamo come sapevi e certamente sai ancora, mettere a suo agio l'ultimo arrivato senza mai incutere quel senso di timore che qualche volta rasenta la paura.

Queste cose nessuna è riuscita ancora a farle come te, per questo abbiamo per te un'ammirazione sconfinata: tanto grande che sei sovente nei nostri pensieri e nei nostri discorsi e tramite questi i giovani ti conoscono e quando capitano con te si sa, col loro sangue latino, ci provano ma lasciano subito ogni velleità di conquista perché sei ancora tu che conquistasti loro con la tua semplice signorilità.

Ciao Franchina. Se ancora i nostri sentieri si incontreranno non troveremo il coraggio di dirti che ti vogliamo bene. Così lo facciamo adesso. Uno per tutti.

MiFe

dal giornale di bordo
della tn. «Eugenio C.»

Vogliamo riprendere la collaborazione?

Il nostro giornale ha compiuto otto anni. Tanti? Pochi? Dipende. L'importante è che questi otto anni siano serviti a qualcosa, che non siano trascorsi invano.

Una pubblicazione è valida se presenta argomenti interessanti, vivi, utili soprattutto. Abbiamo raggiunto questo traguardo?

In parte. Infatti, andando a rivedere i numeri del 1961 ad oggi, abbiamo notato che forse si poteva fare di più. Per esempio, molto si contava sulla collaborazione dei lettori, collaborazione che nei primi tempi è stata abbastanza frequente e anche vivace. Poi, trascorsa la novità, i nostri corrispondenti... naviganti si sono comportati da autentici marinai: cioè promesse. Ed è un peccato, perché queste pagine sono a disposizione dei nostri lettori. La vita di bordo ha mille argomenti interessanti, mille motivi di attrazione. Possibile che davvero non ci sia nulla da segnalare?

Ecco perché, entrando nel nono anno di vita, «Notiziario C.» si riporta un poco alle origini, nel senso che intende richiamare gli amici alla collaborazione tante volte preannunciata e poche volte... arrivata. Il giornale sarà vostro nella misura in cui lo farete vostro.

Vogliamo, dunque, riprendere il discorso interrotto? Notizie, suggerimenti, cronache, proposte, anche lamentele, tutto sarà accolto nello spirito di una autentica collaborazione.

E grazie in anticipo.

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale

Anno VIII - Suppl. n. 6 - Nov.-Dic. '68

Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23-2-1961

FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile

16121 Genova, Via D'Annunzio 2 (p. XX)
Tel. 58.18.51 - Casella postale 492

Stampa: BI-ESSE Genova