

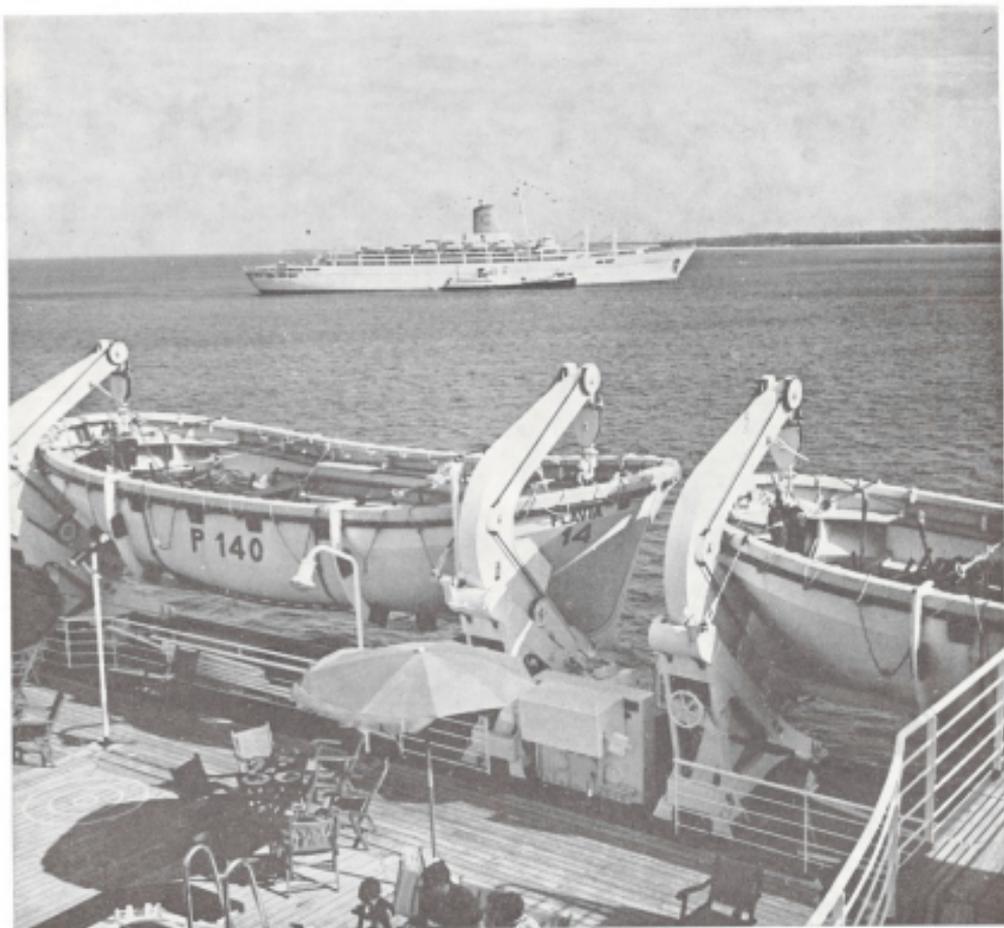


Linea "C." - Costa Armatori S.p.A. - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno X - Numero 3 - Maggio - Giugno 1978

Periodico Mensile

Spediziona in Abbonamento Postale - Gruppo IV



La torbonese FEDERICO C. fotografata a Nassau da bordo della FLAVIA.

## LA NAVE NEL TEMPO

I piroscafi da carico non differivano molto, prima, dai piroscafi da passeggeri a tre ponti, poi soppressero i ponti inferiori. In modo da avere, con un solo ponte, stive più ampie e più adatte e più agevoli gli stivaggi anche alla rinfusa.

Oltre questi tipi principali, realizzarono tipi specializzati per particolari servizi, come navi di sterna particolarmente per nulla, navi frigorifere per trasporto di carni fresche dall'Argentina e dall'Australia, e fregate dall'Africa, navi per grandi pesche oceaniche e polari, navi rompighiaccio, navi traghetto anche per lunghe traversate come tra la Norvegia e l'Inghilterra, tra la Florida e Cuba, e navi destinate a trasporti di carichi specialissimi come monelli, automobili montate, sommergibili isoterici.

Ma ciò che prima dell'ultima guerra ha raggiunto a bordo dei piroscafi il massimo del dispendibile, perfino in maniera eccessiva data la durata delle traversate attuali anche in percorsi larghissimi, è l'agio della vita dei passeggeri di classe.

Senza andare ai tempi dei massimi dispendi, quando anche sui vascelli della Compagnia delle Indie i viveri, che erano ottimi in partenza, finivano per ridursi spesso a qualcosa di insanguaiato, poco siccio e acrua inguainata, e i più infelici e necessari bisognò si addormentavano a murata, spesso con pericolo e mesconazione del proprio padere e della propria dignità, ancora al principio del secolo scorso i passeggeri che si recavano in America dovevano portarsi i viveri per proprio conto, non disponevano neppure di una cuccetta, non avevano spazio sufficiente per trascorrere il tempo non vedevano cielo lungo tutto il viaggio che non era terra.

In questo secolo, invece, i passeggeri di prima classe (e delle classi turistiche) dispongono di appartamenti di lusso, di comodo camera da letto, di bagni, di servizi di ogni genere, di lussuose piscine sale, di piscina, di biblioteche e hanno, per loro, cucine e cambuse fornitissime di viveri sempre freschi; agli ocei, sia pure in tutto legittimamente rifiutati, sono concessi in qualsiasi passeggero; e ciò è estremamente importante quando si pensi ai viaggi dei nostri emigranti tanti anni fa. Ebbe così inizio una gara, tra le varie Compagnie, per navi sempre più lussuose e fastose. Si sono aumentate e sono arricchite le grandi sale per la vita in comune, si è accentuato il numero delle cabine a illuminazione naturale e con spazioso verande, si sono moltiplicate sui ponti i giochi, lo sport, le piscine. Si finì così con l'ottenere, come ultimo risultato, che i piroscafi più grandi, i

colossi del mare, hanno trasportato un numero di passeggeri minore dei piroscafi più piccoli, come fu dimostrato dal fatto che due transatlantici italiani di lusso, distanzati tra loro di pochi anni ricevevano volumi di spazio diversi ai passeggeri: il « Roma » in media 22 metri cubi e il « Rex » 70.

In questi locali per passeggeri anche le decorazioni subirono una evoluzione rilevante. Inizialmente come si erano orientate verso fastidiosi stili, copiali fedelmente da ambienti a terra, da palazzi storici o signorili, da alberghi di grandissimo lusso, da protostili stilistiche di ogni tempo, questi si videro far di menziona il passeggero di essere in mare, a bordo di una nave, e gli si videro dare l'illusione di vivere in una delle più fastidiose e ampie dimore principesche.

In seguito, come del resto in altri settori, si è parlato su ambienti e su stili più chiari e lineari, cercando di conseguire uno « stile navale » riferito alle caratteristiche costruttive dello stesso bastimento, una stile razionale che sapesse abilmente sfruttare le strutture dell'ambiente, con locali armoniosi, vasti e senza inutili aggetti.

(Ezra Bent, qui citato, precisa che questo stile si aveva al 1900 e non tiene quindi conto dell'evolversi trasformazioni subite dalle navi negli ultimi vent'anni).

Facciamo ora un passo indietro nel tempo. Nelle navi da battaglia il motore a vapore, che veniva a collegarsi alle scarrate un evidente straordinario vantaggio tattico e strategico, si iniziò da principio quasi senza scosse, come ausiliario alla vela, e cioè le prime navi miste, che presero di noi presso i nomi di piroscafi, piroscafi, piroscafi, mantennero la stessa forma, la stessa alberatura, e fin in stessa disposizione delle artiglierie, mentre già si addottavano piccoli piroscafi come ausili, in sostituzione del cutter, degli scialbechi e delle galee.

Si notano così, malgrado gli evidenti vantaggi del vapore, ancora per mezzo secolo la primazia dell'elemento « vela », fidele, stimolato con l'introduzione dell'elica gli inconvenienti del peso ingombrante e della facile vulnerabilità delle rusce, e sviluppati gradualmente la idraulica meccanica e idraulica, il primo vascello rapido ad elica, il « Naipoleon », varato nel 1840, non venne ad iniziare quel periodo di radicale trasformazione della nave da guerra che soppiantò in breve tempo le flotte in legno e a vela; trasformazione che, prendendo nuovo impulso dall'invenzione delle micidiali granate esplosive, le que-

li obbligarono alla difesa meccanica delle rusce, perciò alla costruzione, in Francia, delle prime batterie galleggianti protette da corazzature, nel 1855; le quali, per quanto scarsezze di qualità nautiche, e di limitata velocità, aprirono la serie delle moderne corazzate.

Il trapasso della grande unità velica in legno alla grande unità in ferro a vapore presentava vari e complessi problemi da risolvere. Occorreva studiare da un lato opportune variazioni alla forma della carena, per adattarla alle nuove maggiori velocità pur mantenendo buona qualità nautiche, e dall'altra cercare nella struttura dello scafo una maggiore robustezza, sia a consentire il maggior peso; non solo il peso delle artiglierie quantunque della corazzatura, dell'apparato motore e del cannone. D'altro canto, dati ap-

purto questi maggiori pesi, fu necessario preoccuparsi della maggiore particolare della stabilità, mentre si imponeva lo studio per avere una velocità sempre maggiore e una maggiore efficienza sia nell'offesa, sia nella difesa, studiando la protezione o con la grossazza della carena lura o con l'estensione della carena in strarata e, per la difesa subacqueo dopo la scomparsa del siluro, con sistemi esteriori, si videvano il volume del bastimento a murata in piccole celle, vuote e piene di materiali incombustibili e leggeri.

Le prime velle corazzate, tal cioè che ad vantaggi difensivi delle prodele batterie accoppiate, erano le qualità nautiche e tattiche del vascello di linea, furono la « Gloire » (francese), costruita nel 1859, e la « Warrior » (inglese) nel 1860. E si vide, non senza completamente cinla di corazzatura, ma solo nella parte centrale, terminata alle estremità da due ponti trasversali che costituivano le artiglierie corazzate in area superiore, il cannone o « riflettore », dal quale prese il nome questo tipo di nave. La « Warrior » fu seguita, nel 1860, dalla « Minotaur » a carina completa. E si vide, infine, svilupparsi quella gara incessante e affannosa, tuttora ancora, tra la potenza del cannone e la resistenza della carena, tra l'efficienza del tiro e la velocità della nave.

In principio le artiglierie vennero disposte, come nei vascelli, in batterie a murata, col tiro al traverso. Ma fin dalla guerra in Crimea si venne tentando una nuova sistemazione in torri giranti, sistemazione però che, per la lenta manovra delle torri eseguita a mano, e per l'interferenza del tiro con l'alberatura e le altre sistemazioni di coperta, si rivelò ad ogni modo insufficiente. Fu il ferro nella guerra di Secession, negli Stati Uniti, con l'unità navale « Monitor », in cui però si ritornò a tutte le soprastituzioni al coperto per dare libero campo alle artiglierie. Si da allora tale sistemazione, ritenuta ottima per le navi di linea, fu subito adottata, nel 1860, dalla « Monitor », prima corazzata a torri inglesi, la quale, però, con la « Royal Sovereign », conservò ancora l'alberatura della fregata. Tale alberatura accorpata del tutto per la prima volta nei tipi « tipo » e « Derwent », in cui, mentre l'ingombro s'innalzava, veniva fu sostituita da un semplice albero millare, venne anche adottata integralmente il sistema a torri e si venne così a stabilire, all'accoppiamento, mantenuto fino allora, di torri con batterie. (Continua)

(Da « La nave nel tempo » di Michele Vocino, edit. Alfere, Milano)

## Corsi ENALC della Linea "C."

Gli ad diversi anni esiste una collaborazione tra I.F.N.A. L.C. e la nostra Compagnia per questo riguardo i corsi di corsi e corsi.

L'ENALC istituisce i corsi convinti gratuiti in aula e primavera che vengono tenuti in due semestri.

Coloro che avranno superato gli esami finali del 1° semestre potranno frequentare un corso speciale di sei mesi (2° semestre) istituito dall'ENALC a favore 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 nel nostro libro particolare.

Sono ammessi ai corsi i giovani dai 14 (perché abbiano assolto l'obbligo scolastico) ai 26 anni.

Per maggiori informazioni gli interessati potranno rivolgersi alla nostra Compagnia.

# La nostra crociera in Corsica e all'Elba

Da giovedì 30 aprile a domenica 3 maggio si è svolta l'annuale crociera Genova - Ajaccio - Elba - Genova, offerta dai titolari ai dipendenti del Gruppo Gianotto Costa In Andrea. È stata scelta la rotazione «A» (vedi C. a.).

Un successo sotto ogni aspetto sia per l'entusiasmo che per il numero dei partecipanti (400 persone) i quali, abbandonati per qualche giorno i problemi della vita quotidiana, si sono ritrovati nella incantevole baia di Ajaccio nella incantevole baia di Ajaccio, offrendo ai crocieristi la possibilità di ammirare, tra un giorno di porto e l'altro, le coste selvaggio e il piccolo ancora non si dell'isola.

Una brava crociera? Tentiamo. Partenza da Genova alle ore 24 e immediato inizio delle danze, serate in nave puntano sulle Cortice, raggiunta e sosteggiata per tutta la mattinata di venerdì, offrendo ai crocieristi la possibilità di ammirare, tra un giorno di porto e l'altro, le coste selvaggio e il piccolo ancora non si dell'isola.

Che cosa succedeva intanto a bordo? Sui posti eleganti appiattiti e con «tutti» nessuno si prese del «tutti» così, signor Flavio Magagnoli, leader dell'«A» (vedi C. a.), in silenziosi istanti, di chiedere e di rispondere e di rispondere.

La nave è giunta ad Ajaccio verso mezzogiorno, e i crocieristi, soprattutto dell'escursione programmata sui giardini italiani, hanno strizzato le ciglia con le interessanti vedute napoletane, i suggestivi dintorni, con prese le cosiddette «Isle aux perles» che si stagliano dopo un bellissimo tratto di strada costiera. Ricordiamo la visita al Museo; e non potremo dimenticare nemmeno quella della Cappella, costorente stessa l'isola di Ajaccio, soprattutto per lo «show» offerto dalla feribile guida locale che, in aggressivo dialetto ajaccino, ne ha illustrato le vicende storiche.

Gli operatori della fotografia, in previsione attività per il concesso almeno alla crociera, hanno immortalato in un napoletano crescendo gli aspetti più originali e suggestivi del porto.

In serata la nave si è diretta verso l'isola di Elba, dove è giunta alle 7 del mattino, accendendo in rada, di fronte ai suggestivi forti di Portoferraio.

I crocieristi, divisi in due turni, hanno partecipato in massa alla lunga escursione attraverso l'isola al percorso Villa Napoleone, Marciana, Marciana Marina, Marina di Campo e Portoferraio. Favoriti da uno splendi-



do sole, solo ad eccezione dell'Elba hanno trascinato l'entusiasmo generale, entusiasmo in bordo — bisogno d'aria — dai costumi e frequenti assaggi del locale «Alcico». Il trasferimento in terra, a mezzo delle scialuppe di bordo, ha offerto un allungo tempo di sollievo a questo approdo.

La prolungata sosta all'Elba ha anche consentito ai gentili amici l'effettuazione dei primi «shopping» della stagione, tra gli sguardi ammirati degli affrettati comari.

La vita di bordo, sempre viva e interessante, favorita dalle generali cordialità, è stata sempre attiva. Nelle tre aere trascorse dal crocierista sul mare, è stata cosa normale il raggiungimento delle «ore piccole», al ritmo delle due orchestre che hanno dato un tono allegro e suggestivo alla crociera. Il folto gruppo della «Costa Verde» si è riproposto, fin dalla prima sera, della Tazara, offrendo uno spettacolo di sinfonizzata attività che nemmeno il mare, un po' sferzoso con alcune, è riuscito a interrompere. Tutti hanno fatto onore alla cucina, apprezzata nelle varie specialità; il personale di bordo ha collaborato, con ancora cordialità, alle buone riuscita di queste serate in massa dei colleghi torinesi.

Gli Anziani, promotori della iniziativa, erano presenti con il signor Andrea Costa e gentile Signora e con l'ing. Mario Costa.

Che cosa dire ancora? Che la crociera è stata animata al suo livello di eccellenza.



Con questa foto Maurizio Parodi ha vinto il primo premio per il «bianco e nero». Nella foto in alto: un momento della crociera.

(segue in 4a pag.)



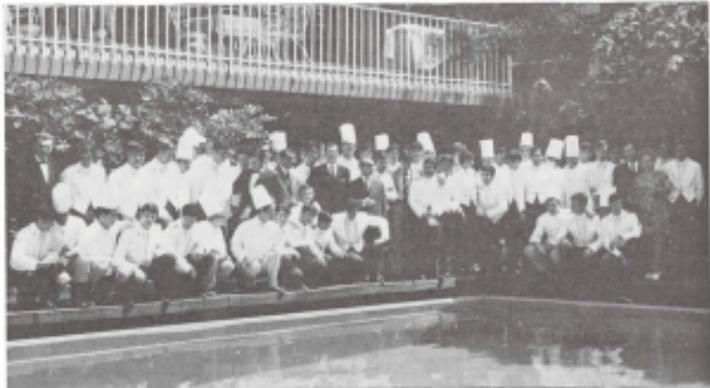
## I corsi alberghieri per il personale di bordo

Anche quest'anno la «Linea C» ha promosso, in collaborazione con l'ENALC, i tradizionali corsi alberghieri per il personale di bordo.

Il corso continentale alberghiero ENALC per il personale di bordo della «Linea C», si è svolto al Grand Hotel Bristol di Napoli dal 19 dicembre 1983 al 30 maggio 1984. Direttore del corso Paolo Dalle Luche; segretario Federico Barbieri, primo istruttore di sala Lorenzo Barberis, primo istruttore di cucina Franco Riso. Gli allievi sono stati 58, di cui 40 di sala e 18 di cucina. Gli esami si sono svolti nei giorni 18-19-20 maggio e hanno avuto questa graduatoria: Sala: primo Lino Giuffrè, secondo Luciano Zolisi, terzo Nicola Papa; cucina: primo Pasquale Marano, secondo Guido Ferali, terzo Marco Torrensi.

Il giudizio della commissione d'esami è eloquente sull'alto grado qualitativo raggiunto da tutti i partecipanti: «La Commissione all'unanimità esprime un giudizio positivo sullo svolgimento del corso, ritenendo un alto livello di preparazione professionale degli allievi, utile ed indispensabile aspetto esecutivo. Gli allievi hanno manifestato un atteggiamento corretto ed educato, improntato ad un elevato dignitoso. La Commissione esprime inoltre un apprezzabile giudizio sull'insegnamento svolto dal Corpo Insegnante, nonché sull'organizzazione predisposta dall'Ente stesso.

Un altro corso alberghiero per il personale di bordo della «Linea C», sempre in collaborazione con l'ENALC, si è svolto a Diano Marina (Hotel Studio Touring) dal 9 dicembre al 27 maggio: si è concluso dopo due gior-



I partecipanti al corso alberghiero del Grand Hotel Bristol di Napoli.

ni di esami dimostrativi finali. Il corso è stato diretto dal signor Sergio Malbaili e dal Maître Giuseppe Jussolo e dal secondo Paolo Morezzini; dal 1° Chef Attilio Caecchiari e dal secondo Fernando Dalle Luche. Gli allievi erano 58: 13 di cucina e 45 di sala. Al termine delle esercitazioni prove pratiche (che, secondo il verbale della giuria, hanno dimostrato in tutti un ottimo livello professionale), sono stati premiati: Sala: primo premio a Umberto Juricovic, secondo ad Angelo Penzoli, terzo a Bruno Raveland. Per la cucina: primo premio a Giovanni Minucci, secondo a Baldassare Trappat, terzo ad Antonio Traglia.

## La nostra crociera

(continua dalla 2a pag.)

Flak, anche conosciuto come signor Penco, del «Caterina De» a infaticabile e impeccabile direttore di letto. Non sarebbe giusto dimenticare che fra gli organizzatori hanno svolto una parte di primo piano il contribuente dott. Andrea Costa II e il direttore. Vitele e i quali hanno avuto come validi collaboratori gli Uffizi personale e passeggeri.

Le facce sorridenti che, manovrata l'attenta colazione di bordo, affollavano domesticamente mattina 3 maggio, alle 7, il salone della Dogana (salotti) ne testimoniano da una notte completamente in

«bianco») e i nostalgici salotti dei crocieristi: ecco la più degnata obliqua di fatto la fessura e l'attento crociera che fatti appena di poter ripetere nel 1971.

Ed ora accedi al consueto fotografico, allestito in occasione della crociera. Due erano le sezioni: bianco e nero, color. Dai 10 i partecipanti, tutti bravi, erano il consiglio delle giurie, composto dal signor Andrea Costa, dal signor Elio Fieschi e dal maestro Direttore, Flavia Magarini. Il tema era: «Vitele di bordo e passeggeri». Al termine sono stati assegnati così i premi. Colore: primo premio Andrea Costa, secondo premio Emilio Barberis, terzo premio Giovanni Grossi; bianco e nero: primo premio Maurizio Perodi, secondo premio Rita Seccchi, terzo premio Caterina Chiochio. Ad ognuno una medaglia d'oro; ad altri ad una medaglia d'argento ricordo.



Il saggio finale degli allievi al corso di Diano Marina.

NOTIZIARIO «C»

Periodico mensuale illustrato Anno X - N. 3 Maggio-Giugno 1983 Autor. Trib. di Genova n. 536 del 23-2-1981 Pubblicazioni autorizzate al 30%

FLAVIO MAGNARINI

Direttore responsabile

30121 Genova, Via F. Aronzo I, 100 Tel. 33.39.34 - Casella postale 402

Stampa: B. BENE Genova