

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

Anno XIV - Numero 1 - 6 - Gennaio-Dicembre 1974

Periodico bimestrale

Spedizione in abbonamento postale a tariffa intera



L'imponente bigo da 300 tonnellate della M/n CORTINA.

# La scomparsa di Andrea Costa fu Eugenio



Il giorno 28 aprile 1974 è mancato il sig. Andrea Costa fu Eugenio, uno degli anziani titolari della Giacomo Costa fu Andrea.

Da qualche anno seriamente ammalato, dopo un infarto subito nel 1963, si ritirò, negli ultimi due anni, dalla vita attiva, uscendo raramente dalla sua abitazione ove era amorevolmente assistito dalla gentile consorte signora Nicoletti.

Lo ricordiamo seduto alla finestra davanti al «suo» mare nel quale aveva colto molti allori come ottimo velista.

Era nato il 2 marzo 1901 e dopo aver completato brillantemente i suoi studi fino alla licenza liceale, iniziò giovanissimo la sua vita di lavoro nella ditta, ove fu di esempio e di sprone a chi ebbe la fortuna di conoscerlo.

I suoi saldi principi religiosi gli furono di guida per una vita improntata al senso di giustizia e della più assoluta onestà.

Dedicò i suoi primi anni di lavoro agli stabilimenti oleari e successivamente alle Filande e Tessiture Costa, seguendo parallelamente le attività delle Officine Meccaniche Verrina di Volti che trovarono in lui, appassionato di meccanica, una fonte inesauribile di idee e consigli.

Non aveva figli.

Alla Consorte ed ai Familiari, il «Notiziario C.», nell'immutato ricordo dell'illustre scomparso, rinnova i sensi della sua più viva simpatia.

# Linea C - programma del '75

## CROCIERA DI PASQUA

### EUGENIO C. - 5 giorni

Dal 27 marzo al 1° aprile 1975.

Genova - Cadice - Lisbona - Genova.

### EUGENIO C. - Crociera di maggio - 5 giorni

Dal 7 maggio al 12 maggio.

Genova - Pireo - Smirne - Genova.

## PASQUA IN TERRASANTA

### ANDREA C. - 14 giorni

Dal 22 marzo al 5 aprile 1975 - Partenza da Genova.

Genova - Napoli - Pireo (Atene) - Rodi - Beirut (Libano) - Haifa (Israele) - Heraklion (Creta) - Katakolon (Olimpia) - Siracusa - Genova.

## CROCIERE DI SOGGIORNO

### FEDERICO C. - 10 giorni

Spagna - Madera - Canarie - Marocco - Partenze da Genova ogni 10 giorni.

9 crociere dal 28 giugno al 16 settembre 1975.

Genova - Cannes - Malaga - Funchal - Santa Cruz de Tenerife - Casablanca - Genova.

## CROCIERE SOGGIORNO

### ENRICO C. - 7 giorni

Spagna - Baleari - Tunisia - Sicilia - Partenze ogni sabato da Genova.

20 crociere dal 31 maggio all'11 ottobre 1975.

Genova - Cannes - Barcellona - Palma di Maiorca - Tunisi - Palermo - Napoli - Genova.

## GRECIA - TURCHIA JUGOSLAVIA MEDIO ORIENTE JUGOSLAVIA

### ANDREA C. - 14 giorni

Partenze da Venezia ogni secondo sabato.

Dal 3 maggio al 18 ottobre 1975 con itinerari alternati - 13 crociere.

## ITINERARIO 1:

Venezia - Bari - Pireo - Delos - Mykonos - Istanbul - Kusadasi - Rodi - Santorino - Heraklion - Katakolon - Corfu - Dubrovnik - Venezia.

## ITINERARIO 2:

Venezia - Bari - Pireo - San-

torino - Mykonos - Rodi - Beirut - Haifa - Heraklion - Katakolon - Corfu - Dubrovnik - Venezia.

\* Possibilità di iniziare la crociera al Pireo.

## FRANCA C. - 7 giorni

Grecia - Canale di Corinto - Turchia - Partenze ogni sabato da Venezia.

24 crociere dal 10 maggio al 18 ottobre 1975.

Venezia - Bari - Katakolon - Pireo - Mykonos - Kusadasi (Efeso) - Corfu - Venezia.

## GRANDE CROCIERA AL CARIBE

### EUGENIO C. - 29 giorni

Dal 6 agosto al 4 settembre 1975 - Partenza da Genova.

Genova - Cannes - Barcellona - Ponta Delgada (Azzorre) - Port Canaveral (Florida) - Miami (Florida) - Port au Prince (Haiti) - Montego Bay (Giamaica) - Cristobal (Panama) - Curaçao - La Guaira (Venezuela) - Port of Spain (Trinidad) - Santa Cruz de Tenerife - Barcellona - Cannes - Genova.

## ALTRE INIZIATIVE

### FLAVIA

Partenze ogni venerdì da Miami.

### Crociere di 3 giorni

Miami - Nassau - Miami.

Partenze ogni lunedì da Miami.

### Crociere di 4 giorni

Miami - Nassau - Freeport - Miami.

### FEDERICO C.

Da Miami.

### Crociere di 10 11 giorni - dal 6-1 al 31-4 1975

San Juan - St. Thomas - Martinique - La Guaira - Aruba - Curaçao - Cartagena - Port au Prince - Montego Bay.

### CARLA C.

Da San Juan de Puerto Rico.

### Crociere di 7 giorni - dal febbraio '75 all'agosto '75

Curaçao - La Guaira - Trinidad - Martinique - St. Thomas.

## ITALIA

Da Port Everglades.

### Crociere di 14 giorni - dal dicembre '75 all'agosto '76

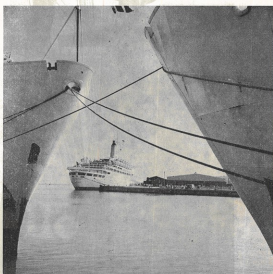
Nassau - San Juan - St. Thomas - Martinique - Trinidad - La Guaira - Aruba - Cartagena - Panama - Montego Bay.

### ANGELINA LAURO

Da Port Everglades.

### Crociere di 7 giorni - dall'ottobre '74 al dicembre '75

San Juan - St. Thomas - Montego Bay. Joint Service Costa Line - Lauro Lines.



# Vita della nostra Compagnia

L'anno 1974 ha segnato una ulteriore tappa positiva della nostra compagnia, malgrado le non poche circostanze ambientali negative insorgenti sia in campo nazionale che internazionale.

Una crisi economica, di cui purtroppo siamo ancora agli inizi, sta per invadere il mondo intero; una crisi tuttavia che alla radice ha una crisi morale, poiché si è voluto e si vuole porre l'uomo su un piedistallo, dichiarandolo arbitro e fattore assoluto del proprio destino, ma l'uomo oggi è punito per la sua superbia: egli ha creato una nuova Babilonia! Un'antica favola olandese racconta di un ragno che, completata la sua magnifica ragnatela, si era dimenticato cosa servisse quel filo che andava verso l'alto senza poter più vedere ove andasse a finire: il ragno lo tagliò poiché fuori del suo controllo, ma quello era proprio il filo che teneva su tutta la ragnatela, la quale si afflosciò e riavvolse il ragno stesso.

Così sta avvenendo nel mondo ed in Italia; il rifiuto di Dio tramuta quello che dovrebbe essere un vero progresso a servizio dell'uomo in una trappola che schiaccia e mortifica la dignità della persona umana.

La svalutazione delle monete, gli aumenti dei costi (in particolare per le navi il costo del combustibile e delle riparazioni), il raddoppio del costo dei finanziamenti e la restrizione nella concessione del credito, la riduzione di attività in molti settori della vita economica, e così via, sono fatti che non possono non riflettersi pesantemente sul settore delle navi passeggeri, le quali, ormai in prevalenza, sono impegnate in un servizio di crociera. Per contro, se è vero che certi traffici merci hanno sofferto, altri di linea in quest'anno hanno avuto un incremento dovuto particolarmente al trasporto di grandi impianti verso il Sud America e verso nazioni che hanno beneficiato dell'aumento del prezzo del petrolio, perché produt-



**Tradizionale «rapporto» di fine d'anno - Che cosa è stato fatto nel 1974 e come si presenta il 1975 - Una tappa positiva, nonostante le circostanze ambientali negative in Italia e nel mondo**

La difficoltà della situazione ha impegnato e deve impegnare quanti fanno parte della nostra compagnia, in particolare coloro che hanno le maggiori responsabilità: siamo però tutti in una unica barca, che dobbiamo far navigare bene per il bene di tutti.

Nel corso dell'anno sono stati affrontati problemi tecnici, commerciali, di sviluppo, il tutto con dimensioni veramente impegnative: solo l'oculatazza e la tempestività delle decisioni consente di prevedere e risolvere, per quanto possibile, le mutevoli situazioni e difficoltà inerenti alla rapidissima evoluzione in corso per ogni aspetto della vita.

La clientela delle navi passeggeri ha le sue esigenze, che dobbiamo soddisfare con un ottimo servizio, il che dipende in massima parte dalla efficienza degli equipaggi: c'è poi l'aspetto tecnico della qualità delle navi, che per-

ciò richiedono un continuo aggiornamento.

Il lavoro più importante nell'anno è quello della sostituzione dell'apparato motore, da turbina a motonave, della «Carla C», con altri miglioramenti nei servizi e nelle cabine: una nave che viene elevata ad ottima efficienza per il servizio crociera nei Caraibi, ove già da tempo opera. Anche l'«Enrico C», l'«Andrea C», la «Federico C», la «Flavia» hanno avuto ammodernamenti notevoli, tutte navi in prevalenza destinate a crociera a causa del continuo calo del numero dei passeggeri sui servizi di linea.

Le crociere hanno anch'esse le loro difficoltà e non poche, poiché esigono da parte della direzione un immenso impegno di lavori, di viaggi, di organizzazione, di rischi ecc. Nella zona dei Caraibi le diverse nostre navi accolgono un movimento settimanale di alcune migliaia di passeggeri, provenienti da va-

rie parti degli Stati Uniti: è facile immaginare quali gravi complicazioni un piccolo disguido potrebbe creare!

La concorrenza di molte altre navi nella zona rende laboriosa l'acquisizione dei passeggeri: ciò ha chiesto l'apertura di numerosi nostri uffici in America e in Europa.

L'assenza della «Carla C» per otto mesi dal servizio a causa dei noti lavori, ha richiesto il noleggio a tempo della bella M/n «Italia» e, recentemente, solo per qualche mese, della M/n «Stella Solaris».

Un notevole programma di crociera è pure previsto per l'«Eugenio C», l'«Enrico C», l'«Andrea C» nel Sud America nei primi tre mesi del 1975, una zona in cui la nostra compagnia è molto conosciuta.

Il settore merci si è incrementato da una nuova linea dall'Italia al Venezuela, Messico e Golfo USA, in collaborazione con la Soc. Sidarica di Venezia. Le nuove necessità e la rinuncia a due navi estere, che si avevano in noleggio, hanno richiesto l'acquisto, con rapida consegna e con parziale dilazione del pagamento, di quattro navi di seconda mano: «Cortina», «Luca C», «Giovanna C», «Anna C»; la prima è una nave di grande qualità, il cui bigio di forza da 300 tonnellate consente certi servizi che nessuna compagnia italiana è in grado di offrire; le altre tre navi, pur essendo di costruzione non recente, hanno doti notevoli e la particolarità di ottime cabine, molto gradite agli equipaggi.

Il traffico sulle tre linee nel 1974 è stato soddisfacente e si ha la speranza che anche il 1975 non dia preoccupazioni per l'impegno delle nostre navi da carico.

Abbiamo ritenuto doveroso presentare in breve sintesi una informativa della vita della compagnia, nella certezza di trovare gradimento da parte dei nostri collaboratori, ai quali tutti, unitamente alle loro famiglie, presentiamo i migliori auguri di Santo Natale e Nuovo Anno.

# Il circo, spettacolo antico che affascina tut- tutto i vertici della popolarità col leggendario

Per mezzo secolo, dal 1941 al 1991, Barnum fu uno degli uomini che più fecero parlare di sé gli Stati Uniti e l'Europa. Anzi, quando raggiunse il culmine della sua carriera, poteva vantarsi di essere l'uomo che godeva di maggior popolarità in tutto il mondo occidentale: mondo che aveva percorso in lungo e in largo con il suo colossale circo, detto anche Museo Barnum, sempre accolto da folle plaudenti ed entusiaste. Egli, infatti, seppe portare le rappresentazioni circensi al loro apice di spettacolarità; molti lo imitarono ma nessuno riuscì mai ad eguagliarlo. Arrivava nelle città preceduto da una pubblicità ossessante e i giornali locali e nazionali, ovunque si recasse, erano costretti a dedicargli intere pagine. L'arrivo delle carovane del Circo Barnum erano di per sé stesse uno spettacolo; si trattava di una specie di città in movimento, per il cui trasporto occorreavano 170 convogli ferroviari e, quando attraversava l'Oceano Atlantico per trasferirsi in Europa, 65 navi mercantili di medio tonnellaggio.

Un'area pari a sette volte il parco di Monza era necessaria a contenere l'agglomerato di carri, baracconi e serraigi, nonché l'immensa cupola dell'antistadio nel quale si esibivano non solo saltimbanchi, clowns, acrobati, domatori, funamboli e giocolieri ma anche artisti di varietà, cantanti e ballerine. Il tutto, la notte, illuminato come le feste di Piedigrotta in mezzo al frastuono di bande musicali e di complessi orchestrali esotici, fra un formicolare di gente che dava allo spettatore l'impressione di trovarsi in un quartiere popolare della vecchia Shanghai.

Più di cinquantamila persone al giorno entravano nel recinto del Circo Museo Barnum, oltre a quelle che assistevano alle rappresentazioni serali; e per vedere tutto quello che vi era messo in mostra non bastava un intero pomeriggio.

Come sia stato possibile ad un uomo solo creare una tale organizzazione è cosa che ha del miracoloso, ma Barnum sapeva dire che per lui si era trattato di uno scherzo; e con eccessiva modestia aggiungeva che non aveva dovuto far altro che « perfezionare » un'iniziativa spettacolare preesistente, tenendo conto del gusto delle folle, sempre smaniose di assistere ad esibizioni in cui il rischio e la stravaganza avessero una parte di primo piano. Ma, per la verità, prima di lui i circhi erano una ben povera cosa. I primi di cui si abbia notizia risalgono al 1700, ed erano formati da saltimbanchi e giocolieri che sostavano con la loro miserabile carovana nelle contrade di provincia, come fanno

Si dice che il Circo è il più antico e il più moderno spettacolo del mondo - Grandi e piccini ne sono attratti irresistibilmente - Quando si dice Circo si dice soprattutto « Barnum », per indicare il nome di colui che portò questo genere di spettacolo a vette mai più raggiunte. Ma chi era Barnum? Ecco un piccolo romanzo della sua favolosa vita



ancora oggi gli zingari e i girovagi, e esibivano un piccolo terrore rabberciato, sotto il quale disponevano una specie di arena-palcoscenico circondato da una fila di rozze panche; qui essi eseguivano numeri di pantomime buffe, scimmiottando le maschere del Teatro dell'Arte, e giochi di prestigio o di destrezza.

Ma poi, con il passare degli anni, il circo acquistò una sua fisionomia particolare. Nella seconda metà del Settecento si affermò in Francia il « Beates », che può essere considerato il primo esempio di circo moderno; esso si esibiva nelle principali città della Francia e godeva di vasta popolarità soprattutto a Parigi. Nel 1788 ne sorse uno, abbastanza noto, anche in Italia per iniziativa di certo Francini, inventore del cosiddetto mimodramma, cioè uno spettacolo mimato in cui le parti erano affidate a pagliacci senza maschera e infarinati alla maniera di Pierrot. Frattanto a Parigi si andava affermando un altro complesso, l'« Astley », che presentava interessanti numeri con cavalli ammaestrati, da cui poi il nome di « equestre » assunto dai circhi.

Nel 1808 l'Astley ed i Francini si fusero e diedero vita al Circo Olympique che può dirsi il primo circo veramente completo con le sue esibizioni di cavallerizi, acrobati, trapezisti e soprattutto clowns, cioè pagliacci di un genere nuovo e assai diversi da quelli romantico-sentimentali che fino allora avevano fatto « ridere con la morte nel cuore » (come il famoso Jocko, attore comico di raro talento). Gli intermezzi tra numero e numero affidati alla maestria dei clowns divennero così una delle parti predominanti della rappresentazione ed uno spettacolo nello spettacolo che si affidava all'assurdo e al grottesco delle trovate di geniali improvvisatori quali l'insuperato e celebre Crak e i non meno rinomati Fratellini. Qualche altro circo sorse in Europa nei primi decenni dell'Ottocento e contese all'« Olympique » i favori del pubblico; ma era destino che dovesse spettare ad un americano la palma del primato in questo campo.

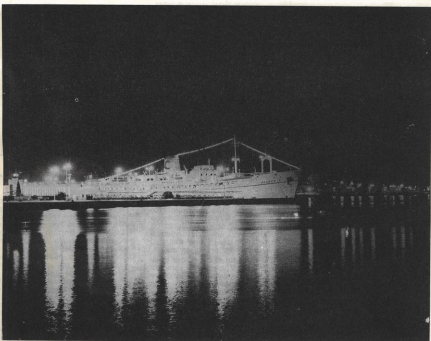
Phineas Taylor Barnum nacque il 5 luglio 1810 a Bethel (Connecticut). Non era figlio d'arte, non sapeva niente di saltimbanchi e di girovagi; aveva fatto il garzone di bottega e lo strullone, poi per vari anni il giornalista, e fu quella un'esperienza che gli servì molto per comprendere i desideri e la mentalità della gente del suo tempo. Era un americano parossigmo, partito dalla gavetta come tanti altri suoi compatrioti che hanno raggiunto il successo cominciando dal niente. Non ancora

# il mondo, io Barnum

trentenne egli scoperse in sé la vocazione dell'imprenditore e cominciò ad organizzare spettacoli di varietà simili a quelli che venivano presentati a Parigi, ma il suo disegno era assai più ambizioso: infatti nel 1841, quando ebbe in mano il danaro necessario, acquistò il Sudder's American Museum, una specie di padiglione-mostra dove venivano esposti «fenomeni umani» ed altri mirabolanti diavolerie da baraccone da fiera. Barnum, ingrandendolo e arricchendolo di nuove stamberle, ne fece in breve tempo il circo più attraente d'America.

Dopo una lunga tournée negli Stati Uniti, decise di attraversare l'Atlantico e così anche le folle d'Europa poterono ammirare le sue meraviglie, tra cui l'abillissimo nano Tom Pouce, alto circa mezzo metro e capace di compiere ogni sorta di esercizi acrobatici e di prestidigitazione. Barnum realizzò guadagni favolosi: basti dire che un solo mese di rappresentazione negli «Stati del Sud» gli fruttò, nel 1860, più di 700 mila dollari, qualcosa come 4 miliardi del giorno d'oggi. Fino al 1891 il circo Barnum crebbe sempre più d'importanza e di fama, finché il suo proprietario dettò un bel giorno di ritirarsi a vita privata: era ormai stanco di mettere allori in ogni parte del mondo e, forse, la sua mente sapeva presagiva che stava per iniziare la parabola discendente per questo genere di spettacoli estremamente onerosi. E infatti, dopo di lui, si manifestò un lento ma inesorabile declino; né ritornarono i clowns più bravi, né i spettacolari trapezisti e i dottori di incredibile temerarietà per riportare il circo al bi-vecchi prestigi.

Un tentativo alla Barnum fatto verso il 1930 dal tedesco Alfred Schneider, che credette grande e famoso circo umino, assai popolare per l'originalità dei suoi numeri e soprattutto per la pista abbasab che improvvisamente veniva dall'acqua e diventava una grande piscina nella quale si bivano le foche giocherelle e gruppi di ballerine condotte. Ma i prese del genere erano ormai destinate al fallimento, per enormi spese che comportavano e fu proprio in Italia che il Cile Schneider dovette dichiarare bancarotta e venire smobilizzato. Questi ultimi decenni solo di circhi equestri hanno incontrato fortuna nell'ambito internazionale: il tedesco «Krone» e l'americano «Rising»; ma è stato il fuoco di paglia, giacché, se trovata dell'arena «a tre piste ha avuto successo all'inizio, seguito si è rivelata insufficiente ad incrementare durevolmente gli incassi.



Notturmo al Pireo: la motonave Andrea C durante una sosta nel ciclo clodiere 1974.

## Quand'era nel massimo fulgore

Verso il 1860, cioè nel momento del suo massimo splendore, il circo Barnum disponeva di:

- una troupe di 7.000 persone, tra artisti, impiegati ed inservienti.
- un materiale rotabile composto di 1.500 carrozzoni e veicoli vari.
- un migliaio di animali tra cavalli, bestie feroci ed addomestiche.

- centinaia di fenomeni o mostri viventi (per lo più «truccati»).

Tra questi ultimi attiravano la curiosità del pubblico soprattutto i seguenti «miracoli della natura»:

- l'uomo-gorilla che divorava cinque gatti vivi in pochi minuti.
- l'eroe delle quattro braccia, capace di sollevare un masso di 10 quintali.
- la donna-cannone che all'età di 20 anni pesava 260 chilogrammi.
- il toro con tre teste ed il serpente pitone provvisto di cinque code.
- il giaguaro gigante con sei zampe e le zanne da elefante.

## Un incredibile ciarlatano

Le due qualità, se così possiamo chiamarle, che permisero a Barnum di creare il più grande circo equestre di tutti i tempi furono la sua indole di grande istrione (o meglio di ciarlatano ad alto livello) ed il suo spicco, senza pubblicitario. Indubbiamente egli possedette anche una capacità organizzativa di prim'ordine ed un'inesauribile fantasia nell'escogitare trovate eccitanti dal punto di vista spettacolare; ma queste doti non gli avrebbero consentito di mettere tanti successi se non si fossero accompagnate all'istrionismo e all'abilità reclamistica.

Come ciarlatano d'eccezione Barnum si rivelò fin dal 1833, quando ancora non aveva iniziato la sua fortunata carriera di proprietario del «più grande circo del mondo»: in quell'anno infatti egli comprò per mille dollari una vecchia negra che poi ribattezzò con il nome di Joye Heth ed espose in un baraccone viaggiante spacciandola per la centosessantenne madre di Giorgio Washington, il primo Presidente degli Stati Uniti. Molti gridarono allo scandalo e mostrarono con le prove alla mano che si trattava di una sfrontata menzogna; ma tale fu la sagnia di Barnum nel propiziarsi i favori della stampa, e tanto rinfrenante il «battage pubblicitario», che il popolo nordamericano diede torto ai detrattori e continuò a recarsi in massa davanti alla gabbia del «fenomeno vivente» senza far caso a quanto vi fosse di irriverente in quell'esposizione.

Quando poi mise in piedi il suo gigantesco circo, Barnum inventò ben altri trucchi che per mezzo secolo milioni di uomini consideravano come «meraviglie della natura»: vere e proprie truffe ai danni della credulità pubblica, rese possibili dalla reclame ossessiva e tambureggiante di una stampa poco scrupolosa e convenientemente «foraggiata». Basti dire che quasi tutti i mostruosi «fenomeni» umani od animali messi in mostra da un secolo a questa parte nei baracconi da fiera e nei circhi di ogni Paese sono usciti dalla fervida immaginazione di Barnum: dalla usuale donna barbata alla straordinaria sirena uguale in tutto e per tutto alle mitologiche incantatrici che, nei poemi dell'antichità, incantavano e conducevano a perdizione i marinai.

Eppure nella vita privata Barnum era un uomo semplice e bonario, prodigo del suo denaro quando si trattava di soccorrere gente umile e bisognosa. Negli ultimi anni della sua vita si ritirò nel Connecticut, dov'era nato e dove morì il 7 aprile 1891 all'età di 81 anni dopo aver dato alle stampe un volume autobiografico ed un'opera intitolata «Gli imbrogli del mondo» che ebbe larga diffusione. Il che si spiega, giacché nessuno più di lui era adatto per scriverla.

# Ecco la breve storia della carta-monetata

L'accettazione incontrastata del biglietto di banca è relativamente recente in Italia. Fu infatti nel 1866, poco più di un secolo fa, che il ministro Sialoja, pressato dalle necessità aggravate dalle guerre d'indipendenza contro l'Austria, si risolse a concedere alla Banca Nazionale Sarda il corso legale delle sue banconote come corrispettivo di un prestito fatto al governo con condizioni assai vantaggiose. Tuttavia soltanto molti anni dopo, nel 1881, lo Stato iniziò a stamparne per conto proprio, avocando a sé tale prerogativa.

Del resto anche l'emissione privata della carta monetata da parte degli Istituti di Credito non ha origini molto remote, almeno nel mondo occidentale (mentre invece si trova qualcosa di analogo già nella Cina del IX e X secolo). Inizialmente la facoltà di emettere banconote non era vincolata da alcuna legge e costituiva una diretta derivazione dall'uso, proprio ai banchieri del periodo rinascimentale, di rilasciare alla gente d'affari e ai sovrani cambiali o altre attestazioni di credito da loro firmate. Fu solo nella seconda metà del Settecento che si ravvisò l'opportunità di regolarizzare questa delicata materia: ed i primi tentativi in tal senso vengono attribuiti a Palmstruch (1668), finanziere assai noto, fondatore del Banco di Svezia. Successivamente, verso il 1694, innovazioni dello stesso genere ebbero luogo in Gran Bretagna con la legalizzazione delle carte di credito rilasciate dalla Banca d'Inghilterra. Ma il debutto ufficiale della banconotta quale carta-monetata a corso legale av-

venne nel 1716 a Parigi; debutto clamoroso, che diede origine ad uno degli episodi più singolari della storia della finanza. Infatti il 14 maggio di quell'anno un personaggio avventuroso, il barone scozzese John Law, fondeva nella capitale francese la Banca Generale, grazie all'appoggio del principe reggente, il duca di Orléans, il quale autorizzava i cittadini a pagare le imposte con i biglietti stampigliati dal nuovo istituto creditizio.

Nella Francia di allora, che versava in condizioni economiche disastrose, quella misura si rivelò assai utile sul momento; e continuò ad esserlo finché non se ne abusò, degenerando in un inflazionismo scriteriato che ridusse il Paese in uno stato di marasma peggiore di prima.

Fu certo un grave errore quello che Law commise: credere cioè, che l'emissione della carta-monetata potesse avvenire senza limiti, semplicemente adeguandosi alla domanda; ma resta il fatto che oggi nessuno più contesta la genialità di questo finanziere a cui spetta il merito di aver visto per primo chiaramente il rapporto tra la questione monetaria e lo sviluppo produttivo e la ricchezza di una nazione.

Bisogna inoltre sottolineare che il biglietto di banca, nonostante il suo debilitante esordio, era ormai diventato una realtà insopprimibile; e tutti ne riconoscevano l'utilità ai fini di agevolare le operazioni di scambio. Gli stessi coinvolgimenti apportati dalla Rivoluzione Francese, e poi dalle campagne napoleoniche, finirono con l'imporre l'a-

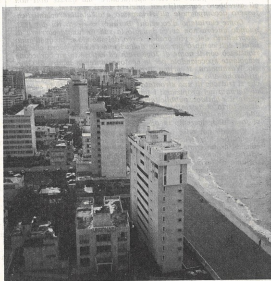
dozione in tutti gli altri Paesi dell'Europa (dopo averne, s'intende, studiato le norme atte ad impedire gli eccessi e a garantire il cittadino dai pericoli dell'inflazione).

Ritroviamo così una corretta emissione delle banconote dapprima in Inghilterra (1844), quin-

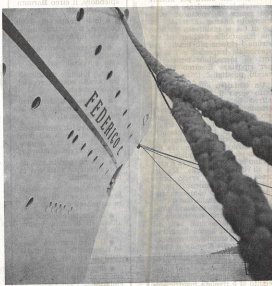
di nelle altre Nazioni del continente e negli Stati Uniti e infine in Italia: Banca di Genova (1846), Banco di Torino (1847) e Banca Nazionale Sarda (1849). Finché, come abbiamo detto, si giunse nel 1866 alla legalizzazione ufficiale decretata dal Governo.

## L'inventore morì in miseria

Lo scozzese John Law, inventore della carta-monetata, fu uno dei più avventurosi personaggi del '700. Allontanandosi dall'Inghilterra per sfuggire alle conseguenze di un duello, era già assai noto in Francia quando vi giunse come valente economista per il suo trattato «Money and Trade». A Parigi egli, valendosi della protezione del principe reggente, tentò subito di realizzare ciò che in patria non gli era stato permesso: e cioè aumentare la ricchezza pubblica col mettere in circolazione biglietti di banca resi indipendenti dalle fluttuazioni del mercato aureo. Convincente gran parte dei risparmiatori nella realizzazione dei suoi disegni e dei suoi affari a larghissimo raggio, il Law fondò dapprima la «Banca Generale», che poi trasformò in «Banca Reale»; e poi a poco a poco disseminò in pratica un vero e proprio ministro delle finanze. A lui si deve il sorgere della «Compagnia Occidentale», che divenne ben presto la famosa «Compagnia delle Indie», alla quale spetta il privilegio esclusivo del commercio nelle colonie di oltremare. Tuttavia fu proprio questa brillante iniziativa che creò le premesse per la rovina del geniale scozzese. Infatti egli, ad un certo punto, credette di poter risanare le finanze dello Stato trasformandone i creditori in azionisti della «Compagnia»; il che comportò il rimborso di ben 1.500 milioni di debito pubblico in biglietti di banca e l'incoraggiamento a investire in nuove azioni i biglietti stessi. Dopo un periodo iniziale di esultanza, subentrò con l'infondatezza delle banconote una vertiginosa corsa al rialzo dei prezzi e tutti gli altri guai che derivano dall'inflazione. Law cercò di tamponare la falla con gli espedienti che il suo innegabile talento gli suggeriva; e vi riuscì per qualche tempo. Ma alla fine dovette dichiarare fallimento e lasciare in tutta fretta la Francia, nel 1720. Qualche anno più tardi, dopo altre varie peripezie, egli morì a Venezia in estrema miseria.



Miami: punto di partenza di molte nostre crociere nei Caraibi.



# Un contadino italiano fu il primo a diffondere le dolci note della fisarmonica

La fisarmonica è nata poco più di 100 anni fa nella dolce e musicale terra marchigiana, patria di Spontini e di Pergolesi. Sono datate le versioni sulla nascita del tipico strumento che ha dato ricchezza e notorietà a Castelfidardo ed alle altre cittadine della regione dove, nel giro di alcuni decenni, è sorta una vera e propria industria di strumenti che vengono esportati in tutti i continenti.

Nell'estate del 1863, secondo la versione più accreditata (e la leggenda) locale, fissò perfino il giorno: 15 agosto, Paolo Soprani, un intelligente campagnolo dei dintorni di Castelfidardo, ospitò per una notte un pellegrino straniero, forse austriaco. Il giovane contadino rimase letteralmente incantato quando il suo ospite, dopo essersi ristorato, corse fuori da una borsa uno strumento e, soffiandoci dentro, emise suoni deliziosi. Il mattino seguente il contadino propose allo straniero l'acquisto del bizzarro «soffietto»: bastarono poche monete per definire il «patto di proprietà».

Dopo circa un mese di studi, affidandosi al suo innato talento, il colono fidardese costruì con le proprie mani uno strumento molto più perfezionato ed aprì la prima bottega di fabbrica per la fabbricazione degli «organetti»: Paolo Soprani divenne così il vero padre della fisarmonica italiana. I primi allievi costruttori cominciarono a frequentare la sua bottega. In breve, le contrade marchigiane si riempirono di suoni che rallegravano le ore di riposo di tanti paesi e villaggi. Nel colgere di poche generazioni quella bottega artigiana si è trasformata in una catena di grandi e piccole industrie locali che, nel periodo di massimo fulgore, hanno dato lavoro ad oltre diecimila operai, con una bilancia commerciale di parecchi miliardi annui.

Castelfidardo e gli altri centri dell'Anconetano, sotto l'egida della Camera di Commercio provinciale, hanno indetto un nutrito ciclo di manifestazioni e di iniziative volte a richiamare l'attenzione sulla singolare figura di Paolo Soprani e sulla sua «creazione», che per lunghi anni ha rappresentato per la provincia di Ancona e per le Marche uno dei ospiti maggiori.

L'anno di nascita è ufficiale: la fisarmonica come voce mercologica nelle contrade rurali risale al 1907. In quell'anno dalle Marche furono esportati i primi pezzi (alcune centinaia). Attraverso una evoluzione tanto

rapida quanto inattesa della fisarmonica si arrivò alle settanta, ottanta imprese produttrici, fra piccole, medie e grandi) con parecchie migliaia di operai e con una produzione annua che nel 1955 sfiorò i 250 mila esemplari, di cui 200 mila esportati in ben 87 Paesi del mondo, con un corrispettivo in valuta pregiata di oltre 4 miliardi e mezzo di lire.

L'evoluzione del tipico strumento ha raggiunto livelli davvero notevoli. Basti pensare che del «concortino» di nonno Soprani si è passati a strumenti perfezionatissimi.

Un musicista belga, che si esibisce sui palcoscenici europei in spettacoli di arte seria, si è fatto costruire a Camerino uno fisarmonica che pesa oltre 120 chili, è alta oltre 2 metri ed è azionata da ben 4 motori elettrici; questo strumento, che nel suo genere è il più grande prodotto finora, ha oltre 1.500 tasti (tra canto e bassi) ed una serie di lampadine che si accendono e spengono, crescendo, mentre il solista si esibisce, effetti di serialismo. La più piccola delle fisarmoniche, è un giocattolo: 5 tasti in tutto, e 85 grammi di peso.

Naturalmente, anche la fisarmonica ha i suoi remotissimi antenati, il più illustre dei quali è il «cheung» cinese, già conosciuto presso gli orientali 2000 anni prima di Cristo. Anche il «cheung» sfruttava il «sistema dell'ancia libera» mossa dall'aria. In occidente tuttavia, solo verso la fine del XVIII secolo (e precisamente nel 1740) si cominciò ad utilizzare tale metodo per la fabbricazione di strumenti musicali; fu il francese Gremie ad applicarlo per primo al suo «orgue-expressif» di quel modo, siccome risulta in modo preciso che da noi, fino all'inizio dell'800, si ignorava l'esistenza dello «cheung» cinese, se ne deve dedurre che gli occidentali reinventarono il sistema per proprio conto.

La fisarmonica ha avuto la massima popolarità tra il 1954 ed il 1956; poi, lentamente, è iniziata la fase decrescente della richiesta, specie sul mercato statunitense, che assorbe oltre la metà degli strumenti prodotti in Italia. Per frenare la contrazione della domanda estera, gli industriali italiani di questo caratteristico settore stanno ora conducendo una grande campagna pubblicitaria nei Paesi del Nord America con il proposito di rilanciare il tipico strumento; e già se ne cominciano a vedere i primi frutti.



## Hanno resistito al tempo i treni internazionali

- Il «Sud Express»: istituito nel 1887 è tuttora in circolazione. Collega Parigi a Madrid e a Lisbona. Progettato dall'ingegnere Nagelmackers, è stato il primo treno in Europa a disporre di vetture pullman e dal 1936 al 1950 conseguì numerosi primati di velocità (ancor oggi nel tratto francese viaggia a 120 chilometri di media commerciale ed impiega 26 ore a percorrere i 1887 chilometri che separano Parigi da Lisbona).
- Il «Simplon Express»: progettato anch'esso dal Nagelmackers, doveva debuttare già nel 1912, ma l'Austria non permise che il convoglio passasse dal suo territorio e fu necessario attendere la fine della prima guerra mondiale. Percorso: Parigi - Milano - Venezia - Belgrado - Sofia - Istanbul (compiuto alle origini in 86 ore, ed oggi soltanto 56). Scomparendo dal 1939 al 1945, per il secondo conflitto mondiale, venne ripristinato nel 1946 per la tratta Parigi - Venezia e nel 1947 fu prolungato di nuovo sino a Istanbul. Recentemente è stato limitato d'estate al percorso Parigi - Zagabria e d'inverno a quello Parigi - Venezia.
- «Direct Orient»: allaccia ben otto Paesi dell'Inghilterra alla Turchia, attraversa la percorrenza Londra - Calais - Parigi - Lozanna - Milano - Venezia - Belgrado - Nis - Sofia - Istanbul (Km. 3134 in 58 ore). A Nis c'è pure una diramazione per Atene (Km. 3164 in 60 ore).
- «Orient Express»: moderna e riveduta edizione del vecchio e glorioso convoglio ottocentesco. Il suo percorso, da Parigi, frena Stamburgo e Stoccarda per diramarsi poi in direzione di Praga (Km. 1265 in 20 ore) e di Vienna (Km. 1403 in 17 ore).
- «Nord Express»: convoglio che, dalla capitale francese, porta attraverso la Germania settentrionale a quelle dei Paesi nordici. Percorso: Parigi - Oslo (Km. 1963 in 38 ore); Parigi - Stoccolma (Km. 1963 in 28 ore); Parigi - Copenhagen (Km. 1309 in 19 ore).
- «Roma Express»: linea che collega Parigi con Roma (Km. 1468 in 18 ore).
- «Italia Express»: allaccia il nostro Paese all'Europa settentrionale con percorrenze: Roma - Stoccolma (Km. 2886 in 43 ore); Roma - Copenhagen (Km. 2228 in 31 ore); Roma - Bruxelles (Km. 1601 in 22 ore); Roma - Calais (Km. 1767 in 25 ore).
- «Tauera Express»: con percorso Ostenda - Bruxelles - Colonia - Monaco - Salisburgo - Klagenfurt (Km. 1354 in 19 ore).
- «Arlberg Express»: allaccia Parigi con Vienna passando per Zurigo ed Innsbruck (Km. 1473 in 22 ore).



## La squadra dell' "Italia", protagonista a Cartagena di una clamorosa partita



Riflettori puntati sull'equipaggio della motonave « Italia » che, durante un ciclo di crociere nei Caraibi, ha portato a termine alcune iniziative, soprattutto di carattere sportivo, anche per dare un senso alle ore libere e vincere così quella naturale nostalgia che si fa sempre sentire quando si rimane per molto tempo lontani da casa.

Particolarmente attiva la squadra di calcio, composta di giovani che — come informa il comandante, capitano superiore di lungo corso Antonio Stuparich — lavorano tutto il giorno e dedicano poi le loro ore di franchigia a impegnativi allenamenti. « Dobbiamo farlo », dicono col sorriso sulle labbra, « anche perché la nostra nave si chiama "Italia" e noi siamo l'unica squadra... italiana di calcio in trasferta nei Caraibi ».

Così, fedeli a questo impegno, hanno già disputato numerosi incontri. Vogliamo qui ricordare quello sostenuto a Cartagena (Colombia) con la formazione « Naval Colombiana ». C'erano stati degli accordi preliminari fra il capellano di bordo e il direttivo della squadra locale. Poi, finalmente, il giorno dell'incontro.

Tutto preparato perfettamente, con un arbitro naturalmente di nazionalità diversa da quella dei giocatori: la scelta è caduta su un francese.

Dobbiamo dire che la « Naval Colombiana » non è una squadra composta da dilettanti: gioca nel torneo locale interregionale, i suoi uomini sono dei professionisti, hanno insomma una inquadrazione regolare.

Evidente, pertanto, un certo timore al momento di entrare in campo da parte dei giocatori dell'« Italia ». La nostra formazione: Pietro Soverini (portiere); Vincenzo Tripodi e Francesco Di Iorio (terzini); Carmine Novelli (libero); Silvano Salgaro (stopper); Pasquale De Crescenzo (mediante); Giovanni Formica (ala destra); Romolo Caffarena (mezzala destra); Luigi Sartori (centravanti); Umberto Cardone (mezzala sinistra); Bonifacio Molinari (ala sinistra).

L'inizio non è stato molto promettente. La mancanza di conoscenza degli avversari, la diversità di allenamento hanno subito messo i locali in condizione di dominare, tanto è vero che nel primo tempo la « Naval Colombiana » è andata due volte a rete, mentre gli italiani sono rimasti con le polveri spente.

Ma il miracolo è avvenuto nella ripresa. I nostri giocatori sono entrati in campo come trasformati: maggior sicurezza, triangolazioni, bel gioco, tra l'inclemente dei compagni di lavoro e dello stesso pubblico. Piano piano è cominciata la rimonta. Pareva incredibile poter superare i due gol al passivo e portarsi in parità: quanto poi a vincere, beh... questo era un sogno. Ma anche i sogni a volte diventano realtà. Così che, quando l'arbitro francese ha fischio il segnale di chiusura, la nostra squadra aveva già segnato quattro reti. Risultato: « Italia » batte « Naval Colombiana » 4-3.

Inutile dire del ritorno a bordo, dei festeggiamenti e dell'entusiasmo per fare di questi ragazzi una squadra degna di battersi con formazioni più altisonanti.

## Nascite

- Michela Scroglieri. La Spezia, 24 aprile 1974.
- Franco Romano. Milano, 28 giugno 1974.

## Laurea

Anna Flamminio, figlia del nostro marittimo Guido, si è brillantemente laureata in pedagogia, all'Università di Genova, con 110 e lode e medaglia d'argento.

## 1ª Comunione

- Sonia Anselmi, Levanto, chiesa dei Cappuccini, 19 maggio 1974.
- Massimo Mannucci, Livorno, parrocchia La Rosa, 26 maggio 1974.

## Lutti

Rivolgiamo un commosso ricordo a tutti i nostri dipendenti o pensionati che nel 1974 sono scomparsi. In particolare, desideriamo ricordare tre della « Flavia », deceduti improvvisamente: Gianfranco Troian, morto all'ospedale « Prince George Margareth » di Nassau; Fiorenzo Odone, vittima di un infarto sul lavoro; Mariano De Candia, morto a Miami, in seguito a un incidente stradale.

Alle famiglie così dolorosamente colpite giungano le più sentite condoglianze del nostro giornale.

## Matrimoni

- Cosmo Nirchio con Cecilia Porcelli. Molfetta, parrocchia del Sacro Cuore Gesù, 28 febbraio 1974.
- Arcangelo Fragalà con Isabel Campos. Chiesa prima di Sud Miami, 20 aprile '74.
- Dino Minuttillo con Enza De Gennaro. Molfetta, chiesa dei Salesiani - San Giuseppe, 20 aprile 1974.
- Sante Altamura con Maria Minoia. Monopoli, parrocchia di Sant'Antonio, 16-5-74.
- Andrea Sorrentino con Lina Mastrolonardo. Genova, 27 maggio 1974.
- Marcello Minatti con Anna Del Vita. Ganghereto (Terranova Bini), chiesa di San Francesco, 14/9/74.
- Antonio Cinque con Rosella Caruso. Monterosso, Santuario di Nostra Signora di Soviore, 12 ottobre 1974.
- Elio Rizzi con Fiammetta Quattrini. Roma, Basil. di S. M. in Domenica, 26/10/74.
- Antonio Lucivero con Chiara Abbondante. Molfetta, S. Giuseppe, 14/12/1974.
- Leonardo Laciola con Anna Maria Andriani. Molfetta, S. Domenico, 21/12/74.
- Mario Garofalo con Rosa Di Donna. Torre del Greco, parrocchia della Santissima Annunziata, 4/1/1975.
- Pierluigi Farina con Franca Bombardi. La Spezia, Pieve di Marinasco, 18 gennaio 1975.

Agli sposi i più fervidi auguri del « Notiziario C » per una vita prosperosa e felice.

| NOTIZIARIO « C »                            |                                        |
|---------------------------------------------|----------------------------------------|
| Periodico aziendale bimestrale              | Flavio MAGNARIN                        |
| Anno XIV - N. 1-4 - Gennaio-Dic. 1974       | Direttore responsabile                 |
| Autor. Trib. di Genova n. 526 del 23-2-1961 | 16123 Genova, Via D'Annunzio 2 (p. XX) |
| Pubblicità inferiore al 70%                 | Tel. 54.83.371 - Casella postale 492   |
|                                             | Stampa: BE-ESSE - Genova               |