

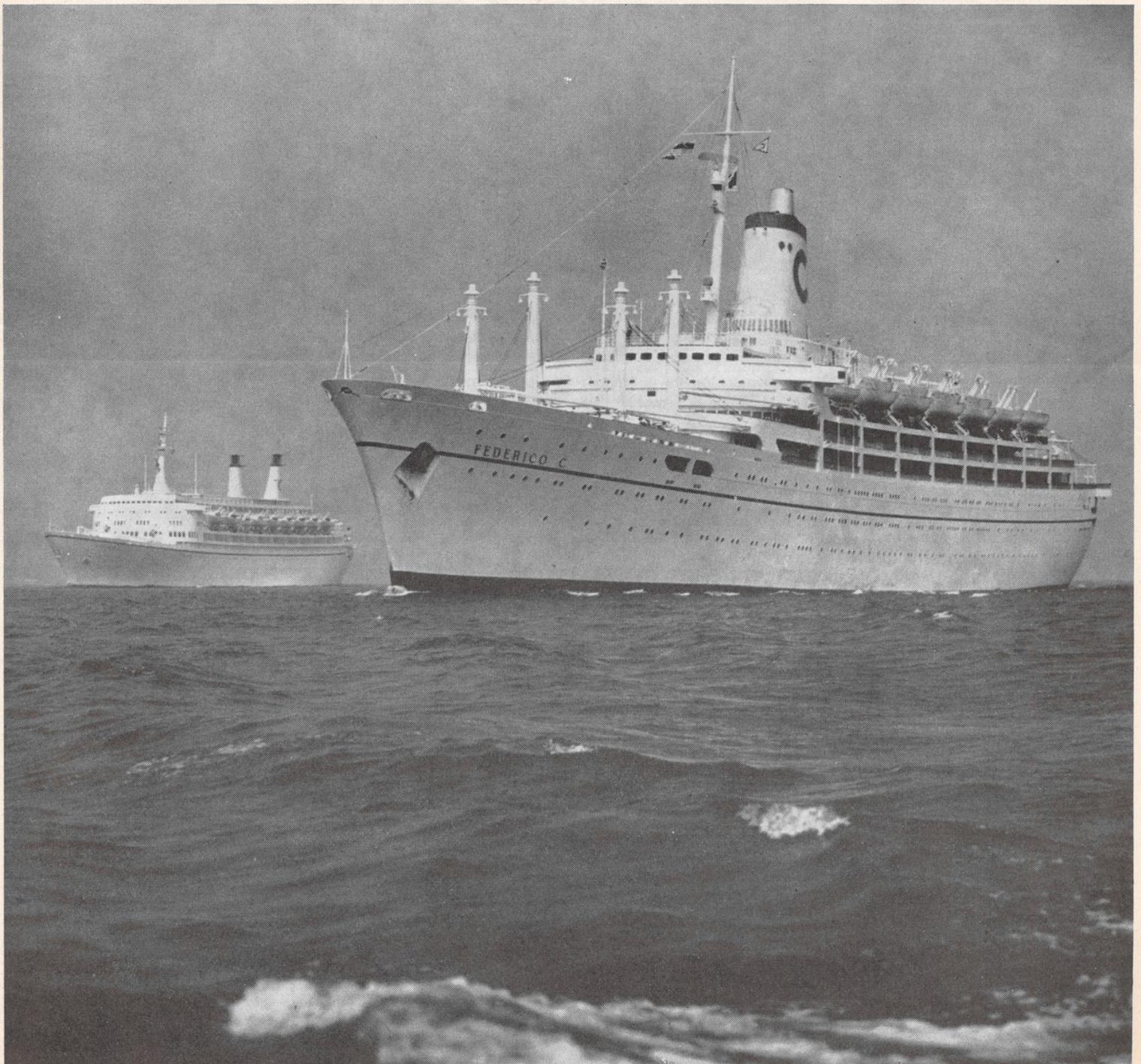


Linea "C,, - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno VII - N. 2-3 - Marzo-Giugno 1967

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



Le turbonavi EUGENIO C. e FEDERICO C. fotografate in partenza da Genova, per gli scali di linea, il 10 maggio scorso

IX

Rigorosissima era la sorveglianza per impedire che i galeotti evadessero. Per premunirsi contro tale evasione, il governo veneto imponeva: «l'aguzzino è responsabile dei condannati e promette con scrittura pubblica, e dà sicurtà di pagare 25 ducati per ogni mancante; il soldato o marinaio di guardia passa alla catena in luogo del forzato fuggitivo e per egual numero di anni; ai forzati del banco dal quale uno sfugge, in pena di non averlo denunziato a tempo si tagliano gli orecchi e il naso».

Queste crudeli mutilazioni infamanti non erano risparmiate sulle galere nemmeno agli uomini liberi. Padre Guglielmotti ne ha trovato notizia come pena inflitta a capitani e a comandi di galere venete, colpevoli di poca energia nelle guerre contro i Turchi del XV secolo. Ma ciò era conseguenza dello eccessivo rigore sempre più o meno usato su ogni nave, massime su quelle da guerra, rigore che spesso volte portava fino alla pena di morte.

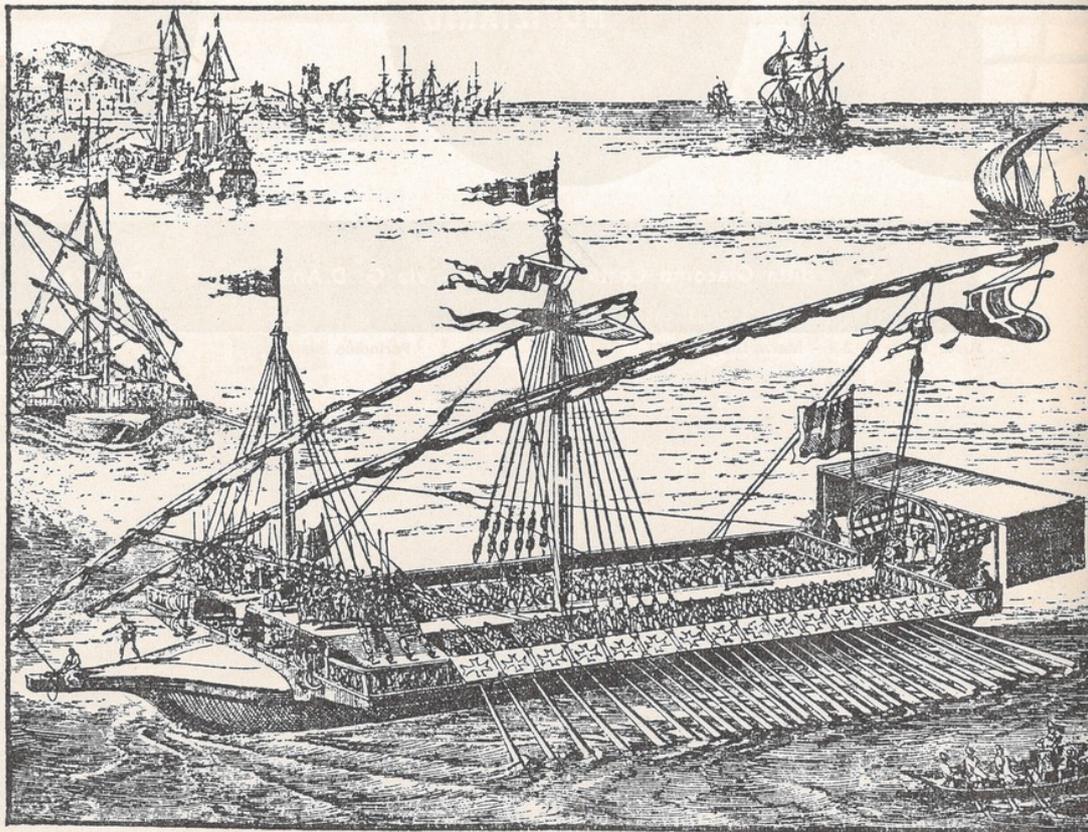
Tuttavia, più atroce di queste pene e della morte era quasi sempre a bordo delle galere la stessa vita imposta diuturnamente ai galeotti forzati. Nella sentenza del giudice pontificio Ulisse Moscato che, conforme allo spirito della giustizia dei tempi, affida al carnefice l'epilogo della fosca tragedia dei Cenci, ed il più giovane fratello, Bernardo, dopo averlo obbligato ad assistere al supplizio dei suoi, condanna alle galere, questa orribile vita di bordo imposta ai condannati al remo è scolpita in una frase spietatamente espressiva: «ut vita sit illi supplitium et mors solatium...», «perché la vita gli sia tormento e sollievo la morte».

Come le galee dalle sottili remiere da guerra, così le navi tonde prevalentemente ed esclusivamente veliere derivarono, mantenendo più o meno il classico coefficiente di finezza da tre a uno, dalle navi grosse romane, onerarie e da traffico, le quali, come le liburne nel dromone, subirono anch'esse dopo la caduta dell'Impero, le prime modifiche nella marina di Bisanzio.

Le prime navi tonde bizantine furono le acazie, a scafo lungo e basso sull'acqua, ma tondeggiante, con una curva sensibilmente accentuata nella ruota di prora che spesso terminava in un fastigio a palmetta; senza remi; con uno o due alberi inizialmente guarniti di una vela quadra, detta acato, donde trassero il nome, poi di vela latina.

Le stesse caratteristiche avevano le taride, ma di minor tonnellaggio, e quindi più maneggevoli, a fondo piatto, con un sol ponte, con un solo albero a vela latina, usate principalmente come onerarie.

Con caratteristiche analoghe, ma di grande portata, a due



Galee nordiche tra il XVII - XVIII secolo.

ponti, onerari anch'essi ma adibiti principalmente al trasporto dei cavalli, quindi evidentemente derivati dagli ippagogi romani, erano gli uscieri, così chiamati perché nella poppa a tre ruote portavano due usci, donde, con apposite passerelle, potevano essere facilmente imbarcati e sbarcati gli animali e il materiale pesante da guerra; i maggiori potevano portare fin cento cavalli, ma normalmente ne portavano la metà; essi furono largamente usati al tempo delle Crociate, dalle quali, come è noto, venne, per il trasporto di uomini e di mezzi imponenti per l'epoca, un sensibile impulso alle costruzioni navali.

Questi trasporti, e in genere la tendenza a più intensi traffici marittimi, e quindi a viaggi resi più economici aumentando la capacità di carico dei bastimenti, come anche alla necessità di avere scafi più solidi in seguito alla sistemazione di artiglierie a bordo, spinsero in questo tempo ad aumentare le dimensioni dei tipi navali già esistenti e a trovare nuovi tipi più rispondenti a questi nuovi bisogni.

Fu così che, come ho già detto, penfili, brigantini, saettie, e barche, — semplici scafi fino allora remieri, senza coperta con un solo albero a vela latina — aumentarono di proporzioni e diventarono bastimenti di grande portata, con più alberi, di linee tondeggianti, alti sul mare sopra tutto a prora e a poppa, mentre sorsero nuovi tipi con forme, proporzioni e tonnellaggio diversi dai

precedenti; navi e caravelle, che gradualmente portarono alle caracche e ai galeoni, e, inoltre, ai tipi di bastimenti meno importanti, poco noti e poco usati, baleniere, gatti, gollabi, scorciapini, gerbe, carabi, caramussali.

Su quasi tutte queste navi tonde medievali, dove più o dove meno, si svilupparono le soprastrutture prodriere e poppiere, già esistenti sulle navi classiche, fino a diventare una delle caratteristiche dei grandi bastimenti a vela che, per questo, si dissero incastellati, perché castelli in generale si chiamarono tali soprastrutture in primo tempo postiche, poi intimamente congiunte allo scafo, tanto da far parte della costruzione stessa di esso. Quello di prora, proteso, sul mare, era adibito per vedetta, o per l'offesa come ponte d'abbordaggio, e si chiamava, come si chiama tuttora, castello di prora, per quanto altre parole fossero usate a indicarlo, principalmente ballauro o baluardo, e in veneziano ballator o ballador: «nella tolda di ver proda — dice Bartolomeo Crescenzo — si sistema l'altra parte eminente del galeone, che dicono ballauro, più propriamente ballourda, perché siccome il ballouardo è la parte più gagliarda di tutta la fortezza, e là che combatte e si oppone la parte nemica, non altrimenti il ballauro della nave è quello che si deve opporre per espugnare i nemici vascelli, ed a rompere il mare, e solcando fa strada alle altre parti del suo tutto che è il galeone». L'altro di poppa, dove erano collocati gli alloggi più nobili

del bastimento, riservato al comando e all'estrema difesa, era ed è più propriamente chiamato cassero. L'uno e l'altro spesso, soprattutto nei primi tempi, erano come fortezze, e quasi sempre decoratissimi, specialmente quello di poppa. Noi, quando non chiamiamo generalmente castelli entrambi, chiameremo castello quello di prora, e cassero l'altro, nomi rimasti tuttora a indicare le piccole soprastrutture prodriere e poppiere anche nei bastimenti moderni.

Contemporaneamente al predetto sviluppo dei bastimenti mediterranei onerari, o di buon traffico, una analoga evoluzione subivano le navi tonde del Nord, che ebbero il loro tipo più caratteristico nella cocca. La cocca nordica avrebbe fatto la sua prima apparizione nel Mediterraneo sui primi del 1300 poiché narra nel Libro VIII della «Cronica» Giovanni Villani: «In questo medesimo tempo — cioè nel 1304 — certi di Baiona in Guascogna, con le loro navi, le quali chiamano cocche, passarono per lo stretto di Sibilla — cioè di Gibilterra — e vennero in questo mare corseggiando e fecero assai danni, e da allora innanzi i Genovesi i Veneziani e i Catalani usarono di navigare con le cocche, e lasciarono il sicuro navigare, e che sono di navigare di grosse navi per più meno spesa; e questo fu in queste nostre marine grande imitazione di navigio».

(continua)

(Da «La nave nel tempo», di M. Vocino, Edizioni Alfieri - Torino)

Le piccole cose che con la scoperta dell'America Cristoforo Colombo «regalò» all'Europa

Quando si pensa o si parla dell'avventuroso viaggio di Cristoforo Colombo, del suo arrivo a Guanaham il 12 ottobre del 1492, e della scoperta del «Nuovo mondo», si suole giustamente mettere in primo piano le ripercussioni che quell'evento ebbe sul destino dell'umanità: il progressivo scadimento del bacino mediterraneo dal ruolo di epicentro geopolitico della Terra che per millenni aveva detenuto, il sorgere di nuove grandi potenze marine, lo scatenarsi della contesa fra le Nazioni per il possesso delle ricche «colonie» d'oltre Atlantico e così via.

Non sempre, assai di rado anzi, ci si sofferma invece a considerare i cento mutamenti apportati nella nostra vita di ogni giorno, e anche nelle consuetudini più semplici, dalla straordinaria impresa del grande navigatore genovese. Valga per tutti l'esempio del tacchino, o «meleagris gallopavo», di cui noi ignoravamo perfino l'esistenza quando le popolazioni atzeche lo allevavano in grande quantità, ritenendolo un cibo squisito e dotato di particolari virtù terapeutiche; ebbene, già nel 1500, pochi decenni dopo l'impresa colombiana, questo volatile da cortile, pregevolissimo per il sapore delle carni, era assai diffuso in buona parte dell'Europa e specialmente in Spagna, Inghilterra, Francia e Germania, dove veniva chiamato «pollo d'India» (da cui deriva la voce dialettale «dindio» che serve per designare quel gallinaceo in molte province del Veneto). Ma questo è soltanto uno dei molti casi che si possono citare.

Infatti, quali e quante sono state le piccole e grandi cose che Colombo, dalle favolose «Indie Occidentali» da lui raggiunte dopo mesi e mesi di navigazione, portò con sé e fece conoscere alla corte portoghese dove viveva la munifica regina Isabella? Elenchiamole qui alla rinfusa e illustriamole brevemente: non sarà difficile scorgere come esse abbiano inciso sulla nostra esistenza quotidiana e, in primo luogo, sulla nostra alimentazione tradizionale.

★ **Mais o granturco:** fu uno dei primi e insoliti cibi che Colombo gustò arrivando in America. Gliene portò alcune pannocchie una pattuglia dei suoi uomini spintasi in esplorazione all'interno di Cuba, dove gli indigeni erano soliti nutrirsi prevalentemente con una strana farina gialla cotta nell'acqua e ridotta in «polenta». Nel 1498, il navigatore genovese, in una relazione ai «re cattolici», scrisse di suo pugno una particolareggiata descrizione di quello sconosciuto cereale. Riferendosi al suo incontro con gli indigeni verso la punta di Alcatrazes, Colombo precisava: «Gli indiani fecero portare del pane e frutta di molte specie e vini di varie sorta, bianchi e colorati; ma anziché di uva pare siano fatti con diverse qualità di frutta; così deve essere di quello di mais, che è una sementa che

fa una spiga a guisa di pannocchia, che io trassi di là e ne ho già mandata molta in Castiglia». Il che significa che gli aborigeni usavano il granturco anche per trarne una bevanda.

★ **Peperone:** questo vegetale, destinato a diventare in breve popolarissimo presso tutti i popoli europei, venne descritto nel diario del navigatore italiano alla data del 15 gennaio 1493. Parlando della zona che circonda il golfo di Samaná, nell'Isola di Haiti, egli dice: «I miei uomini vi trovarono molti agli, che gli indigeni usano come fosse pepe e che vanta maggiori pregi del nostro, perchè esso stesso può considerarsi vera e propria pietanza per chi riesca a sopportare il sapore assai forte. Niuno, là, mangia senza il condimento di questo aroma; in un anno se ne potrebbero caricare in questa isola ben 50 caravelle». Ancor oggi, a cinquecento anni dall'impresa colombiana, nell'America del sud il peperone, largamente consumato da tutti gli strati della popolazione locale, viene chiamato «ají», e le varietà orientali di più dolce sapore sono note e apprezzate come «ajies, dulces».

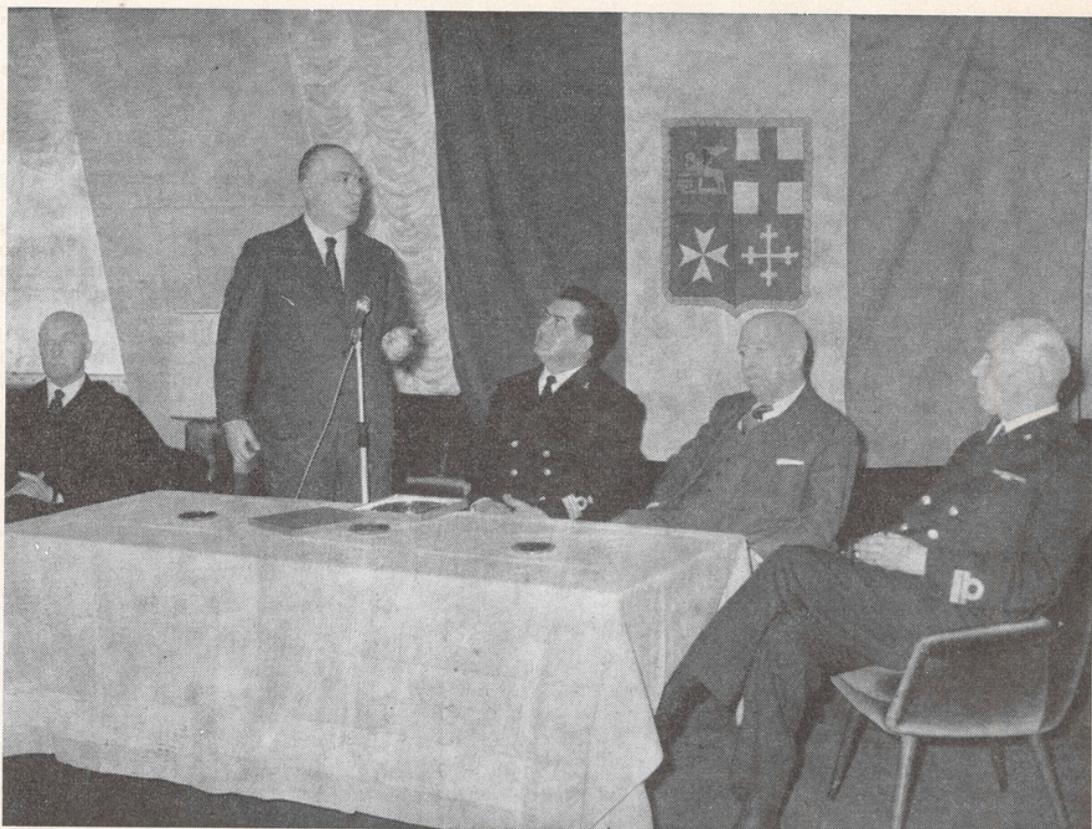
★ **Patata:** è certamente, assieme al pomodoro, il vegetale commestibile più importante introdotto dall'America in Europa. Con ogni probabilità, Colombo ne ebbe conoscenza, ma non lo ritenne degno di partico-

lare attenzione. Pertanto la patata giunse nel vecchio Continente soltanto fra il 1550 e il 1558 per merito del viaggiatore francese Charles de Lécluse. Le prime varietà importate producevano tuberi di sapore acre, che venivano somministrati al bestiame o servivano per la mensa delle classi più povere; fu Parmentier che, nel 1700, riuscì a diffondere il consumo della patata, facendola ammettere perfino alla tavola dei re. Quanto al pomodoro, va ricordato che esso arrivò in Europa sotto forma di seme; le piante che ne nacquerò, vennero dapprima utilizzate soltanto a scopo ornamentale perchè ritenute velenose.

★ **Ananas:** attirò l'interesse di Colombo durante il secondo viaggio nel «Nuovo mondo», verso la fine del 1493. Alla Guadalupa, il navigatore — secondo quanto egli stesso afferma nel giornale di bordo — scoprì delle «frutta che avevano lo aspetto di pigne verdi, tali quali le nostre, ma molto più grosse e con dentro una polpa massiccia come quella del melone, ma di sapore e di odore più soave; e queste frutta nascevano da piante somiglianti ai gigli ed agli aloé spontanei per le campagne». Più tardi riuscì però ad accertare che le qualità migliori di questo frutto provenivano da piante coltivate. E, infatti, nell'ultimo viaggio compiuto da Cristoforo Colombo

nel 1503 gli equipaggi delle caravelle ebbero modo di ammirare vaste piantagioni di ananas lungo le coste centrali americane.

★ **Tabacco:** fu considerato come la più grossa «novità» portata dai marinai di Colombo al loro ritorno in Portogallo. Già nel primo viaggio, essi avevano visto fumare le strane e sconosciute foglie arrotolate dagli abitanti di Cuba o bruciate in strane «tazzine» (le future pipe) da indigeni di altre regioni; quando ripresero il mare verso la Spagna, tutti i membri degli equipaggi aspiravano ininterrottamente il fumo della nuova erba chiamata «tabaco» e destinata a suscitare notevole interesse fra i gentiluomini della corte della regina Isabella. In seguito l'ambasciatore francese a Lisbona, Jean Nicot, da cui avrebbe preso nome la nicotina, avuta notizia delle singolari fogli giunte dall'America, se ne procurò alcune e le spedì in omaggio a Caterina de' Medici che, accesa d'entusiasmo per quanto i suoi «cerusici» credevano di aver ravvisato nella nuova erba, la definì capace di «guarire tutti i mali immaginabili» e la chiamò «erba santa» o «erba della regina». Ma più tardi il nome di tabacco prevalse e il suo uso si diffuse rapidamente, anche se dapprima soltanto gli speciali avevano il diritto di venderne e unicamente su ricetta medica.



Significativa e simpatica cerimonia a bordo della turbonave EUGENIO C. nel porto di Genova. Il prof. Ferrarini, a nome del «Rotary Club» di Genova-Centro, ha consegnato l'emblema rotariano al comandante della nave stessa. Era presente, per gli Armatori, il dott. Giacomo Costa.



La commovente vicenda di un italiano e dell'equipaggio dell' « ENRICO C. »

Questa è la commovente, umana storia che ci è capitata nel porto di Rio de Janeiro il 19 maggio scorso.

Un uomo si è presentato a bordo del transatlantico ENRICO C.; aveva sul viso, molto evidente, una incontenibile disperazione, un dolore che impressionava e stringeva il cuore. Il suo nome: Enzo Benassi. Noi lo conoscevamo già, perché era emigrato in Brasile qualche mese prima, con lo stesso transatlantico. Era uno dei tanti alluvionati di Firenze. Nelle tragiche giornate del novembre dello scorso anno aveva perduto tutto e non gli era rimasto nulla: allora aveva deciso di cercare fortuna in Brasile.

Ma lasciamo a lui il racconto, fatto a noi con le lacrime agli occhi: « Non ho alcuna possibilità di lavoro, sono stanco di vagare inutilmente da un ufficio all'altro di San Paolo. Ovunque mi presenti, non mi sento che sbattere la porta in faccia. Sono stato al Consolato, ma nulla. Non mi rimpatrieranno prima di due mesi. E intanto, io che faccio? Non ho nulla, nemmeno da mangiare. Ero partito per fare il barman, credevo di poterli sistemare e invece, sia perché sono straniero e sia perché non conosco molto bene la lingua di qui, sono ancora senza una minima occupazione ».

Gli chiesi qualche particolare sulla sua vita. Mi disse che era sposato, che a Firenze aveva la moglie e una bambina, della quale mi mostrò anche un foto. « Non ho più nulla », continuò, « data la necessità di denaro, mi sono già venduto la fede nuziale e l'orologio... ».

Parlava lentamente, con continue interruzioni, si vedeva benissimo che un groppo gli faceva nodo alla gola, che aveva una gran voglia di piangere. Così come era per me. Attimi lunghissimi, penosi, col dolore che prendeva tutti. Cercammo di rincuorarlo, alcuni di noi iniziarono una discussione sulle possibilità esistenti di essere di aiuto a questo nostro connazionale; anzi a questo « amico » trovato senza nessun conforto, lontano dalla patria, dalla famiglia. Poi, ad uno di noi venne un'idea.

Toccò a me l'incarico di promuovere una colletta a bordo dell'ENRICO C.; trovai adesioni spontanee, generose, entusias-

stiche; contribuirono tutti, con umanità e con solidarietà, ma debbo in particolare citare la cameriera Egle Favera.

In breve mi trovai fra le mani la somma di trecento dollari: il prezzo per potersi imbarcare sulla EUGENIO C. e far quindi ritorno in Italia, ad abbracciare la sua famiglia, sperando di poter trovare, finalmente, dopo la brutta parentesi americana, una sistemazione dignitosa.

E per noi è stato un motivo di grande soddisfazione quando abbiamo appreso che il nome di Enzo Benassi era già incluso nella lista dei passeggeri della « Ammiraglia ».

Il fatto che, in questo mondo bizzarro e incomprensibile, esista ancora uno spirito di umanità e di solidarietà, ha commosso il sottoscritto ancora prima che gli altri. Io sono certo che quell'uomo non dimenticherà mai l'equipaggio della ENRICO C.; forse, dopo aver ricevuto i soldi per il ritorno, mentre vagava per la caotica Rio de Janeiro, avrà pianto ancora. Ma le lacrime avranno certamente avuto un altro significato, quello cioè più bello e più commovente che un uomo, nella sua vita, possa conoscere e provare: e cioè che ancora, al mondo, nonostante tutto, esiste qualcuno che non ha dimenticato la parola di Dio: « Ama il prossimo tuo come te stesso ».

Fulvio Lacognata

(Orchestrale della ENRICO C.)

Nascite

PATRIZIA, di Dario ed Elma Simicich. Genova-Sestri, 14 marzo 1967.

CRISTINA, di G.B. ed Alba Cervetto. Genova, 15 maggio 1967.

RICCARDO, di Giancarlo e Assunta Pianosi. Imperia, 17 aprile 1967.

GABRIELLA, di Tony e Tina Autieri. Genova 10 gennaio 1967.

Ai genitori felici, giungano le nostre più vive congratulazioni; ai piccoli un cordiale benvenuto e tanti auguri.

Questa la posizione delle navi passeggeri della nostra Compagnia

ANNA C.: Il 13 maggio ha iniziato il ciclo delle 22 crociere soggiorno di 7 giorni che avranno termine il 14 ottobre 1967.

ENRICO C.: In servizio sulla linea del Sud America scalerà Genova il 1° giugno, il 5 - 8 luglio e l'11 agosto; Napoli il 2 giugno, 6 luglio e 10 agosto. Il 12 agosto partirà per una crociera in Mar Nero e rientrerà a Genova il 25 agosto.

EUGENIO C.: In servizio sulla linea del Sud America scalerà Genova il 4 giugno ed il 29 giugno. Il 1° luglio inizierà la Crociera Nordica e rientrerà a Genova il 24 dello stesso mese.

FRANCA C.: Il 10 maggio ha iniziato, con partenza da Venezia, il ciclo delle 16 crociere di 10 giorni nel Medio Oriente, che termineranno il 17 ottobre 1967.

FEDERICO C.: In servizio sulla linea Madera, Miami, Antille, Venezuela. Scalerà Genova il 13/6, 17/7, 20/8, 24/9, 28/10, 7/12 e Napoli il 12/6, 16/7, 19/8, 23/9, 27/10, 6/12.

ANDREA C.: In servizio sulla linea del Sud America. Scalerà Genova il 17 giugno e Napoli il 16 giugno. Il 1° luglio inizierà il ciclo di 9 crociere di 11 giorni con termine l'8/10/67.

Matrimoni

Nello FORTUNATO con la signorina Anna Maria Medola. Chiesa parrocchiale di Santa Fedea, Genova 14 gennaio 1967.

Pietro DE DOMENICO con la signorina Grazia Maria Mengoni. Barberino di Mugello, chiesa di San Silvestro, 3 aprile 1967.

Agostino FERRERA con la signorina Emma Santangelo. Zoagli, chiesa parrocchiale, 10 maggio 1967.

Alessandro ZANE con la signorina Rita Bernobich. Trieste, chiesa del Sacro Cuore di Gesù, 6 maggio 1967.

Pier Luigi MURZI con la signorina Giuliana Meloni, chiesa di Santa Maria Maddalena, Uras (Cagliari), 3 aprile 1967.

Ottavio MODONI con la signorina Emilia Arena. Genova, chiesa di San Marcellino, 27 marzo 1967.

Sergio PREZIOSO con la signorina Nella Petruzzella. Molifetta, chiesa dell'Immacolata, 27 aprile 1967.

Agli sposi giungano le più fervide felicitazioni e l'augurio di un avvenire prospero e sereno.

NOTIZIARIO « C »
Periodico aziendale bimestrale
Anno VII - N. 2-3 - Marzo-Giugno '67
Spediz. in abb. post., Gruppo IV
Aut. Trib. di Genova N. 526 del 23-2-61

FLAVIO MAGNARIN
Direttore responsabile
Genova, Via D'Annunzio 2 (p. XX)
Tel. 58.18.51 - Casella post. 492
Stampa: BI-ESSE - Genova