

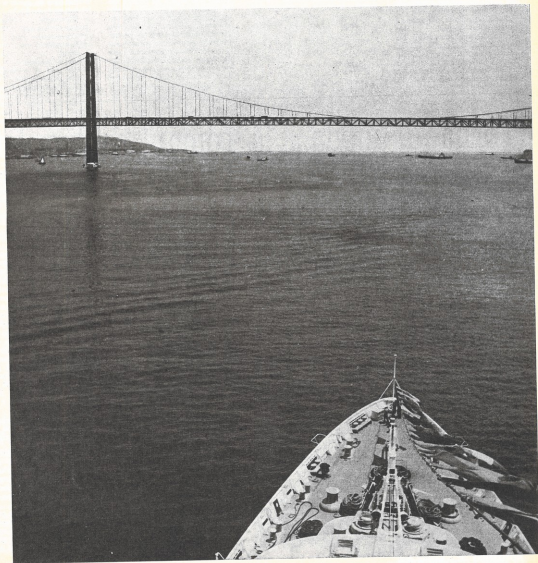


Linea "C", - Costa Armatori S.p.A. - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno XIII - Numero 1 - Gennaio-Febbraio 1973

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



Il grande ponte di Lisbona visto dalla T/n EUGENIO C.

# Il delfino batte tutti nella gara di velocità

Perché il mare e le sue misteriose profondità esercitano sull'uomo un fascino così potente, una così forte attrattiva che non si possono spiegare in termini di semplice curiosità o di spirito di avventura? Perché ognuno di noi prova, più o meno confusamente, il desiderio fisico di immergersi, libero e sicuro come un pesce, nel mondo sottomarino?

Un illustre zoologo inglese, il prof. Alister Hardy, ha tentato di rispondere a queste domande con una suggestiva ipotesi: l'uomo deriverebbe da progenitori che avevano abitudini acquatiche, come certi mammiferi attuali (foche, delfini, balene).

Pur accettando la spiegazione di questo scienziato, dobbiamo però riconoscere che l'uomo fa una ben magra figura al confronto dei suoi ipotetici antenati marini. Infatti, la velocità massima raggiunta da un nuotatore è di chilometri 7,79 all'ora, mentre quella del delfino

sfiora i sessanta chilometri. Va pure sottolineato che non sono i pesci, ma proprio i mammiferi gli animali che nuotano più celermente e percorrono le maggiori distanze.

A che cosa è dovuta questa straordinaria capacità?

Al fatto che essi, come noi, dispongono di polmoni e possono quindi prelevare direttamente l'ossigeno dall'atmosfera, invece di essere costretti, come i pesci, ad

estrarlo dall'acqua attraverso il lento processo di respirazione acquatica.

Non meno eccezionali sono le capacità di immersione dei mammiferi marini nei confronti dell'uomo, sia per quanto riguarda la durata che la profondità raggiunta. Infatti, il primato umano in acqua (immersione senza respirare) è di quattro minuti e quarantacinque secondi, mentre quello animale supera le due ore e appartiene alla balena a becco; analogamente la massima profondità marina a cui l'uomo si è calato non supera gli ottanta metri, mentre il capodoglio e altri mammiferi acquatici scendono agevolmente al di sotto dei mille metri. Poiché si tratta di animali dotati di polmoni, a nostra somiglianza, c'è da domandarsi come facciano a resistere per tanto tempo senza respirare e perché nelle loro emersioni dalle profondità dell'oceano riescano ad evitare la

embolia gassosa, che costituisce tuttora il principale ostacolo per i palombari e per i sommozzatori. La risposta è che il centro respiratorio dei mammiferi tuffatori si distingue per la sua eccezionale resistenza all'aumento del tasso di anidride carbonica nel sangue, cioè all'asfissia. Inoltre il loro cuore rallenta considerevolmente il ritmo durante l'immersione; e così anche il loro metabolismo, ad eccezione di quello del sistema nervoso centrale.

## Velocità massima raggiunta

|                |         |
|----------------|---------|
| Delfino        | 59 km/h |
| Balena azzurra | 48 »    |
| Capodoglio     | 36 »    |
| Squalo         | 33 »    |
| Luccio         | 31 »    |
| Trota          | 30 »    |
| Salmon         | 29 »    |
| Tonno          | 21 »    |
| Muggine        | 14 »    |
| Carpa          | 12 »    |
| Anguilla       | 10 »    |

## Durata massima di immersione

|                 |          |
|-----------------|----------|
| Balena a becco  | 120 min. |
| Balena boreale  | 80 »     |
| Capodoglio      | 75 »     |
| Balena Azzurra  | 49 »     |
| Balenottera     | 30 »     |
| Lamantino       | 16 »     |
| Foca            | 15 »     |
| Vacca marina    | 15 »     |
| Castoreo        | 14 »     |
| Elefante marino | 12 »     |
| Topo muschiato  | 12 »     |

# Torna di moda... la romantica bicicletta

Era inevitabile: l'uomo si rinnova tornando antico. E così, nell'epoca delle quattro ruote sempre più potenti e veloci, stiamo assistendo a un ritorno della romantica bicicletta. Le due ruote, stando alle statistiche, sono in aumento ovunque, sia per motivi di lavoro (c'è chi, fatta una scommessa, ha battuto in bicicletta l'auto in una singolare corsa nel centro di Milano), sia per svago.

Una bella rivincita per un mezzo di locomozione che ha esattamente 157 anni. Fu infatti nel 1816 che Karl Friedrich Christian Ludwig Drais von Sautbrunn costruì un veicolo destinato ad ottenere (dopo una lunga serie di perfezionamenti) la più larga diffusione in tutto il mondo: appunto la bicicletta.

Per la verità, se ne era già avuta una avvisaglia nel 1791 per iniziativa di un gentiluomo francese, il conte di Sivrac, il quale, cavalcando un aggeggio da lui chiamato «celerifero» e formato da due ruote di legno tenute insieme da un travicello, aveva compiuto bizzarre evoluzioni lungo i viali del Bois de Boulogne, dandosi la spinta con i piedi. L'inventore riusciva a percorrere qualche tratto di strada senza inconvenienti; ma l'equilibrio riusciva così precario che l'unico successo conseguito dalla sua trovata fu un successo di fiarità. Tanto è vero che il conte desistette da altri tentativi.

Il tedesco Ludwig Drais ebbe maggiore tenacia; egli occupava una elevata posizione a Baden,

dove esercitava le mansioni di deputato regionale e sovrintendente delle foreste. Tuttavia, pur di realizzare il suo progetto, non esitò ad abbandonare ogni incarico. Quando gli parve di essere pronto, commise con alcuni suoi amici che sarebbe arrivato in quattro ore al confine francese, servendosi del singolare veicolo da lui fabbricato. A piedi la distanza si poteva percorrere in non meno di quindici ore e pertanto l'opinione pubblica ritenne pazzesca la sfida lanciata dal signor Drais, ma rimase stupefatta dal felice compimento dell'impresa (3 ottobre 1816).

Purtroppo, quella vittoria non ebbe alcun seguito pratico in Germania e l'inventore dovette accontentarsi di assistere al suo successo oltre confine; ma, ormai privo di denaro e di cariche, si ridusse in tale stato di miseria che nel 1851, quando si spense, non lasciò neppure quanto bastava per i funerali. Frattanto i giovanotti eleganti di Parigi e i «dandies» di Londra avevano adottato la «draisienne» come mezzo raffinato di locomozione e si esibivano in pubblico sulle strade delle metropoli e nei parchi delle più famose stazioni climatiche europee dell'epoca. Il velocipede costruito da Drais differiva da quello del conte di Sivrac per una fondamentale innovazione: lo sterzo. Anch'esso, però, doveva essere sospeso saltellando con i piedi. Occorsero quasi ottant'anni prima che la bicicletta diventasse un mezzo di locomozione completo.

Ecco, comunque, alcune «tappe» dell'evoluzione subita, attraverso i tempi, dal «cavallo di acciaio».

1830 — Primi tentativi di costruire un vero «cavallo d'acciaio», cioè un veicolo a due ruote, senza fare a meno della spinta del piede. Vi riuscì un fabbro scozzese, Krikpatrick Macmillan, che inventa un congegno per muovere la ruota posteriore.

1841 — Macmillan applica alla «draisienne» il manubrio e la sella.

1855 — Viene al mondo il pedale. Se ne attribuiscono la paternità in sei, francesi, tedeschi e inglesi, ma pare accertato che gli inventori siano stati Pietro ed Ernesto Michau originari di Bar le Due e con officina a Godot le Mauroi. All'inizio dell'esperimento si trattò di un aggeggio da manovrare a mano; poi, siccome inceppava la guida, Michau figlio pensò che forse era il caso di far manovrare il tutto da una piede. Da allora la «draisienne» assume il nome di «michaudine».

1867 — All'esposizione di Parigi viene presentato un biciclo con le ruote metalliche e differenziali: la ruota anteriore aveva un diametro di 120 cm. per consentire maggiore velocità.

1868 — Su indicazione dell'orologiaio parigino Guillet, il signor Mayer costruisce la prima catena di trasmissione e poi pretende di esserne lui l'inventore.

1869 — La «Cyclopædia Sewing Machine Co.» lancia i primi bi-

cicli completamente in ferro (eliminando le ultime parti in legno) e nello stesso anno l'inglese Surin introduce i cuscinetti a sfere e la sella di cuoio.

1881 — Il costruttore meccanico Renard presenta a Parigi un biciclo che pesa soltanto dodici chili.

1884 — Si torna al modello con le ruote di eguale diametro e il nuovo tipo viene chiamato col termine definitivo di «bicicletta».

1884 — A Borgaro Torinese, Costantino Vianzone costruisce il primo esemplare italiano con ruote cerciate in corda, col telaio e la forcella di legno duro.

1889 — Il veterinario scozzese John Dunlop inventa la «gomma pneumatica», ritagliando un pezzo del tubo di gomma da lui usato per innaffiare il giardino. L'invenzione non suscita grande interesse, ma nel 1889 Dunlop ottiene il brevetto e lancia le prime camere d'aria e relativi copertoni esterni.

1891 — Edoardo Michelin crea in Francia il primo tipo di gomma smontabile e dà origine alla industria omonima.

1892 — Giovanni Battista Pirelli, su brevetto del milanese Luigi Fagnoli, costruisce un pneumatico continuo, senza giunture; anche questa innovazione getta le basi per lo sviluppo di una grande industria.

Le altre tappe sono recenti e portano a biciclette, specialmente per corse su pista, che sono considerate degli autentici gioielli di perfezione.

# Uno sguardo alle curiosità di tutto il mondo

## La più celebre lite del Manzoni

Poco più di un secolo fa si concluse, con reciproca soddisfazione dei contendenti, la memorabile lite fra Alessandro Manzoni e l'editore Le Monnier di Firenze, per l'abusiva edizione de «I promessi sposi» da questi stampata e messa in vendita. Per 19 anni, infatti, a partire dal 1845, l'editore e lo scrittore si erano battuti con grande accanimento e il lento meccanismo della giustizia aveva macinato quintali di carta bollata prima di emettere la sentenza definitiva che condannava il Le Monnier a pagare 34.000 lire (di allora) ad Alessandro Manzoni. L'editore si impegnava inoltre, sulla propria parola d'onore, «a ristampare altrimenti il famoso romanzo». Come è noto, «I promessi sposi», uscirono a stampa nel giugno 1827 e il 17 luglio, Giulia, la primogenita dello scrittore, scriveva a un amico: «... abbiamo provato una grande gioia nel vedere il successo dell'opera di papà; veramente esso ha superato non soltanto la nostra attesa, ma tutte le speranze; in meno di 20 giorni se ne sono vendute più di 600 copie...». Non è certo una gran cosa se si pensa al best-seller dei nostri giorni, ma per quei tempi l'affermazione parve notevole, tanto più che la critica aveva accolto l'«immortale capolavoro con freddezza e non senza esprimere molte riserve. L'edizione del 1840-41, poi, ebbe un esito disastroso, che peraltro fu largamente compensato dal successo registrato, di lì a quattro mesi, quando uscirono nuove edizioni in Italiano, francese, tedesco e inglese.

## Un esercito con un solo soldato per la Repubblica di Moresnet

Mentre, oltre cinquanta anni fa, infuriava la prima guerra mondiale, fu reso noto un singolare censimento degli eserciti più piccoli allora esistenti. Di fronte alla vastità dei mezzi e al numero degli uomini impiegati nella guerra, la sopravvivenza di eserciti lillipuziani, con le gerarchie e le strutture di un normale esercito, poteva forse far sorridere. Ciononostante alcuni piccoli Stati continuarono a mantenere, imperterriti, le loro «armate». Il Principato di Monaco aveva alle armi

74 guardie, 75 carabinieri e 20 bombardieri; il Granducato di Lussemburgo, che pure era sotto la minaccia dell'occupazione tedesca, disponeva di un esercito di 135 gendarmi, 170 volontari e 39 musicanti; la Repubblica di San Marino, essendo uno Stato in guerra contro l'Austria, avrebbe dovuto mobilitare 950 uomini con 38 ufficiali e un comandante, ma in effetti aveva alle armi soltanto 60 soldati che costituivano il contingente richiesto in tempo di pace. Ma il caso più almeno era

## Guerra dichiarata in USA fra i cani e i portalettere

Negli Stati Uniti, ogni anno, alcune decine di migliaia di portalettere vengono morsicati dai cani. Ciò comporta un danno complessivo superiore a un milione di dollari ai vari Stati, spese per cure mediche e trattamenti antirabbici, invalidità temporanea o permanente, degenza ospedaliera, ecc.). Per porre rimedio all'inconveniente — che aumenta ogni anno di dimensione — il Ministero delle Poste ha stanziato

la cifra di oltre centomila dollari annui per dotare i portalettere di semila città di una speciale arma di difesa: si tratta di una bomboletta di alluminio contenente uno speciale «repellent-spray» a base di olio minerale ed estratto di pepe. Il «repellent» viene usato naturalmente soltanto in casi di estrema gravità, proprio quando i cani si dimostrano pericolosi e mettono in pericolo l'incolumità stessa del postino.

## Due vittime illustri del Madera

Il Madera, il rinomato vino che, dall'Atlantico, porta in tutto il mondo il delicato sapore dell'uva della pittoresca isola, può a ben diritto vantarsi di aver fatto due illustri vittime: la prima addirittura storica e la seconda di pura invenzione poetica. Si racconta infatti che nel 1400 il duca

di Clarence, coinvolto nella disfatta della guerra delle «Due Rose», per la disperazione si uccise annegandosi in una botte di Madera. Dal canto suo, Shakespeare per esaltare la squisitezza del celebre vino fece addirittura barattare l'anima di un suo famoso personaggio con un solo bicchiere di Madera.

## Il museo dei ferri da stiro

Una delle collezioni più strane è certamente quella della signora Edward Manden, di New York. E' formata da oltre trecento ferri da stiro ed è valutata diverse migliaia di dollari. Tra i pezzi più importanti, la signora Manden indica un esemplare olandese del '700, in ottone, che veniva riscaldato introducendo in una

apposita cavità un cilindro metallico arroventato. La raccolta comprende antichi ferri a carbone, ornati con decorazioni e pregevoli incisioni. Il pezzo più massiccio del singolare «museo», risale all'epoca vittoriana e pesa quattro chili: è in ferro e veniva riscaldato ponendolo direttamente sulla fiamma, invece che sulla brace.

## Lo zoo più antico

Il primo giardino zoologico di cui si ha notizia, attraverso documenti storici di accertata validità, è quello creato dalla regina egiziana Hatshepsut, che regnò dal 1565 al 1483 avanti Cristo. In questo zoo, certo il più antico nella storia dell'umanità, gli animali selvaggi erano affidati alle cure dei sacerdoti di Ammone; tra i suoi ospiti figuravano due splendidi ghepard addomesticati che venivano usati per le battute di caccia.

## Tubo in un solo pezzo lungo diversi chilometri

Un tubo di un solo pezzo, lungo 4.360 metri (avente un diametro di 14 centimetri e un peso complessivo di 22 tonnellate) è stato fabbricato da una macchina speciale per la produzione di manufatti di polietilene, montata su un veicolo. La conduttura è servita per alimentare l'acquedotto della cittadina svedese di Sigtuna, a nord di Stoccolma, e consente un gettito di 600.000 litri al giorno. Il tubo è stato sfornato alla velocità di circa quindici metri orari.

## Generosità dei nostri marittimi

La generosità dei marittimi della «Linea C» ha avuto una ennesima conferma. Anche quest'anno, organizzata dall'Ufficio Centrale per l'Emigrazione Italiana, si è svolta il 3 dicembre la «Giornata dell'Emigrazione 1972», il cui significato è quello di aiutare, moralmente e materialmente, chi, dalle necessità della vita, è stato costretto a trovarsi un'occupazione lontano dalla famiglia.

Com'è tradizione, le raccolte sono state organizzate anche a bordo delle navi italiane. Ed è con soddisfazione che riportiamo alcuni dati. Il totale della somma raccolta a bordo è stata di 15.775.450. Ebbene, più di un terzo di questa cifra, è stato offerto dalle nostre navi: 5.796.650. Un risultato che non abbisogna di alcun commento.

quello offerto dalla simbolica ma «indipendente» repubblica di Moresnet; posto fra la Germania e il Belgio, su un territorio di cinque chilometri quadrati, governato da un borgomastro e da dieci consiglieri, questo staterello aveva un esercito composto di un solo uomo che pertanto gravava sul bilancio dei contribuenti per una cifra di 21 centesimi di lira all'anno, pro-capite, cioè circa un milionesimo di quanto costa oggi, in media, ai cittadini americani, il mantenimento delle loro forze armate in tempo di pace.



## Una bella serata sulla Carla C.: «Obiettivo duemila dollari...»

Tutto ciò che è bello rimane nella storia dell'uomo come una cosa che lo stesso vuole ripetere nel segno di una unione che toglie il fiato, solo per farci capire che siamo tutti assieme: una sola famiglia. Siamo sulla «Carla C» nella sala da pranzo dei signori passeggeri, sono esattamente le ore 23,00 del 7/1/73 e sta per scoccare l'ora «Carla 2000 \$».

La Lotteria della Befana è alla sua decisiva «Estrazione» e si parla di 1000 \$ per il primo premio, di 500 per il secondo e di altri cinque premi da 100 \$ ciascuno.

Mi si dà l'incarico di scrivere le solite poche righe ricordo, cosa che io faccio volentieri.

Il mio sguardo da reporter si ferma subito sul tavolo comando dove la presenza del Comandante, Direttore di Macchina, Capo Commissario ci fanno capire, nella sala gremita di posti, che ci siamo proprio tutti; grande assente il Comandante in 2a leggermente indisposto.

Il risultato della serata ed il successo della stessa non sono certamente i dollari, la lotteria, l'organizzazione, ma il vedere l'equipaggio unito e contento: è un colpo di pennello da grandi artisti. In questa ora c'è in cuore di ognuno di noi qualcosa di più di una estrazione, sentiamo di appartenere tutti alla stessa grande famiglia. E' difficile saper organizzare in mare ed altresì difficile è riuscire ad unire come è riuscito sulla Carla, la buona volontà di ognuno con tutto il grande cuore di un equipaggio.

Mi hanno detto scrivi, scrivi quello che vuoi ed io non posso fare a meno di soffermarmi sulla prima persona che estrarrà il biglietto vincitore dei 1000 \$: il nostro Comandante.

Pensavo che tutto quello che vive sul mare fosse immensamente distante da noi, pensavo a questo uomo che è parte della storia della Marina come lo furono quelli che lo precedettero e quelli che lo seguiranno. Questa sera quest'uomo dallo sguardo d'acqua limpida, da puro marinai è di fronte al suo equipaggio che applaude il «Capo famiglia».

Squillo di tromba del sig. Giordano, rullo di tamburi di Signori-



ni e le estrazioni si susseguono. Il sig. Martini, il presentatore della serata, dà il meglio di se stesso e ripete le cose più belle già scolpite sulle unità sociali in precedenza, con tanto calore e scioltezza: non dimentichiamo il talento.

Don Costantino Stefanetti acconsente allo svolgimento dello spettacolo con grandi sorrisi. In questo modo, tra il sollevamento pesi con i «denari» del bravissimo De Febe (ben 120 kg.) e domande a quiz ai vari membri dell'equipaggio, la serata volge al termine con vino bianco e pizza per tutti offerta gentilmente dalla Ditta «Velardi».

Ma chi ha vinto?

I piccoli premi sono stati tutti ritirati, manca quello da 1000 \$: Chi sarà il fortunato?

La caccia al vincitore è senza tregua, tutti si basano sul Capo Commissario ma sembra una pista sbagliata anche se sulla scrivania del dott. Bagna è stato visto certamente il biglietto n. 1883, quello vincente. I «mu» si moltiplicano, i perché si sovrappongono ed i forse sono a mille; senonché dopo due giorni una voce candida annuncia: «Chi vuol sapere chi è il vincitore del primo premio vada al bar equipaggio dove lo stesso sarà lieto di offrire un rinfresco a tutti».

La voce continuava dicendo: «La lotteria è stata vinta guarda caso da un genovese che ha com-

piato l'amicizia con partenza dal porto «Dovere» e con l'arrivo nel porto «Italia».

E' troppo bello poter riuscire ad esprimersi su queste cose, posso solo dire che anch'io ero contento, in un ambiente nato sul mare in una così bella armonia; siamo stati tutti insieme e tutti contenti. Di queste sere ce ne vorrebbero altre, ci accorgeremo certamente che è importante conoscerci bene e capire un poco di più. E' un giorno qualunque, però sono contento, quindi è più bello degli altri ma solo di quelli passati, non certo di quelli che verranno. Con questo augurio chiudo la lotteria e vado anch'io da buon genovese a festeggiare il vincitore.

Carla C

### MATRIMONI

● Mario FONTANA e Maria DI NUNZIO. Chiesa dei Salesiani, 18 agosto 1972, Brindisi.

● Salvatore D'ANNA e Aurora GUIDI. Chiesa di Sant'Antonio, 7 ottobre 1972, Viareggio.

● Francesco LACRIOLA e Anna PIERGIOVANNI. Parrocchia del Sacro Cuore di Gesù, 21 dicembre 1972, Molfetta.

● Mimmo MESSINA e Vera ARCIDIACONO, Chiesa di Santa Maria Assunta, 23 dicembre 1972, Genova-Prà.

### NASCITE

● Stefano CASSINI, figlio del primo ufficiale Bruno. Imperia, 21 settembre 1972.

● Andrea PIANOSI, figlio del macchinista Giancarlo. Imperia, 28 ottobre 1972.

### LUTTI

E' scomparso il Gen. Oliviero De Rossi, già alle nostre dipendenze, quale capitano d'armamento, dal 6 agosto 1947 al 30 giugno 1960. Alla famiglia le nostre sentite condoglianze.

piato il biglietto da un sampdoriano e la lotteria andando su e giù si è ancora dipinta di rossoblu».

Il genovese vincitore sportivamente offriva anche ai sampdoriani perché oltre ad essere primo alla lotteria ed in classifica dava dimostrazione che il treno lo si perde in stazione quando il binario è dipinto di rossoblu. Così sul pennone più alto sventolava la bandiera tanto cara ai genovani.

Ora è sera cari amici e anche la notte è piena di cose che si vedono e non si vedono, di cose che forse non ci sono ed il mare è pieno anch'esso di cose che non si vedono ma che esistono; rimane la luna che fa brillare l'acqua sul diritto di prora della Carla, rimane una sera in più nei nostri cuori da ricordare all'insegna di una grande famiglia in viaggio basata sul lavoro, sulla fratellanza,

### NOTIZIARIO «C»

Periodico trimestrale bimestrale  
Anno XIII - N. 1 Gennaio-Febbraio 1973  
Autor. Trib. di Genova n. 526 del 23-3-1961  
Pubblicità inferiore al 70%

### FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile

16121 Genova, Via D'Annunzio 2 (p. XX)  
Tel. 54.83 - Casella postale 492  
Stampa: BI-ESSE Genova