



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

Anno VI - N. 1 - Gennaio - Febbraio 1966

Periodico bimestrale

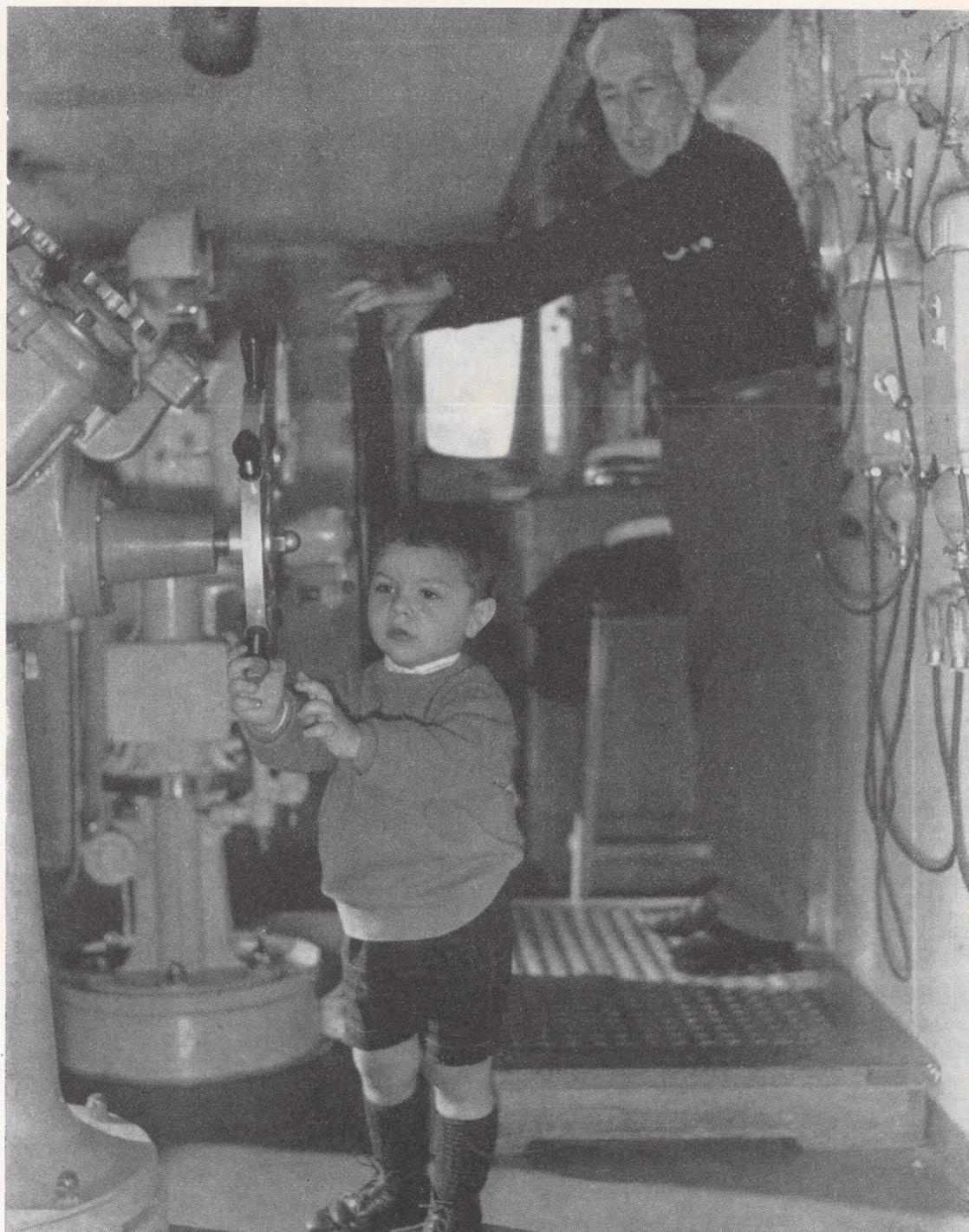
Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Il mondo ha bisogno di tutti

Il recente — accorato e doloroso — appello lanciato dal Santo Padre per una « Crociata contro la fame », è stato generosamente accolto in tutto il mondo. L'Italia ha risposto prontamente al richiamo e si è trasformata — nelle città e nei paesi — in una sola gara: quella di dare, subito, secondo le proprie possibilità, per i fratelli indiani che soffrono la fame e per tutti coloro che, in qualsiasi parte della Terra, si trovano in urgente stato di necessità.

« Noi », ha detto Paolo VI, « abituati dal Nostro ministero a fermare lo sguardo, là dove il male, l'errore, il disordine, il dolore, si pronunciano, rimaniamo quasi sorpresi, e subito pieni di commozione e di compiacenza, ammirando l'esplosione di bontà, di cui il mondo dà oggi prova meravigliosa ».

I dolorosi eventi dell'India hanno richiamato il mondo, e quindi ciascuno di noi, ad una realtà più viva e operante: quella che gli uomini non possono vivere, pensare e agire soltanto avendo di mira se stessi, ma debbono considerarsi parti dell'umanità. Quando, nel mondo, qualcuno è in stato di bisogno, siamo noi stessi i primi ad esserne colpiti. Ecco perché non sembra fuori luogo, proprio in questo momento, l'ennesimo richiamo a quel « bene comune », a quel concetto sociale unico a consentire agli uomini di sentirsi fratelli, nel quadro di un benessere effettivo.



Un comandante del futuro? Sembra rispondere di sì il piccolo Andrea Benzi, figlio del comandante in seconda della « Federico C. ».

Il periodo d'oro della "galea"

V

Già abbiamo parlato della galea, più piccola del dromone, che cominciò ad apparire nel IX secolo e che, come dice il latino «galoes», fu chiamata così per la sua forma a pesce spada. Per quanto concerne i remi, la galea dopo un sistema detto a terzo-ruolo, ebbe delle modifiche. E a partire dal secolo XV i banchi furono disposti trasversalmente, un remo per banco maneggiato da più vogatori, sistema che fu detto a scaloccio.

I remi, per non forare il fasciame, per dare maggior braccio di leva e per rendere più facile il maneggio, invece di essere fissati alla murata erano «strappolati», cioè legati a scalmi fissati sul posticcio.

Il posticcio, o apposticcio, che in sostanza rappresentava la parte essenziale della galea, era costituito da un grosso telaio rettangolare poggiato su tutto lo scafo e sporgente sui fianchi fuori bordo. I due lati più lunghi, costituiti da due travi detti le correnti, erano sostenuti dai baccalari, cioè da legnotti trasversali fissati sulla coperta e puntellati inferiormente da braccioli. Sulle correnti si impostavano gli scalmi e si alzava una specie di balconata, a difesa dei combattenti e dei vogatori, che si chiamava impavesata perché al principio veniva fatta con i pavesi, cioè con gli scudi dei militi, mentre in seguito fu stabilmente costruita da tavole con feritoie.

La corsia si allargava a prora fino ai due bordi del bastimento, elevandosi e costituendo a dritta e a sinistra due pezze dette rembate, sulle quali, in battaglia, prendeva posto buona parte degli uomini d'arme. L'estremità opposta finiva invece nella spalliera, che era un parapetto dietro il quale si tentava l'estrema difesa, e nella camera di poppa, la più nobile della galea, destinata al comando; tale camera aveva i due fianchi esterni riccamente decorati con sculture sgargianti d'ori e di colori, fiancate che i veneziani chiamavano «cortelà», sulle quali si stendeva a baldacchino il tendale — la celega — grande e ricca tenda di seta o di panno, che portava stemmi ed emblemi, disegni allegorici o ornamentali, fatti con velluti controtagliati o con applicazioni di stoffe policrome.

La prora si affinava in un puntale lungo e acuminato, che originariamente ebbe il compito, nell'abbordaggio, di fracassare l'apposticcio e l'impavesata della galea avversaria, e si chiamò sperone o rostro per quanto ben diverso dal rostro delle navi romane, il quale, come si è detto, era fissato sott'acqua, destinato a sfondare le carene nemiche e non le soprastrutture. Quando poi, con l'uso delle artiglierie, si rinunciò alla manovra dell'investimento, esso servì da bompreso e si fregiò di sculture da poena.

Per la forma della poppa, oltre che per le linee dello scafo, le galee si distinguevano in galee grosse e in galee sottili. Le sottili, dette sensili, erano le più snelle, più manovriere alla vela, normalmente da battaglia, con poppa affinata; le grosse, dette bastarde, erano più tozze e quindi più capaci, normalmente da carico, perciò dette anche da mercanzia; con poppa tondeggiante divisa in due spicchi tra i quali stava il timone.

Le installazioni erano pressoché identiche in tutte. Ecco come esse sono descritte dal cavaliere Pantero Pantera, capitano delle galee pontificie tra il XVI e il XVII secolo: «La forma della galea è lunga, stretta e bassa; ha una sola coperta e di sotto è ripartita in sei camere cioè: nella camera della poppa, il suo scannello o scagnetto, il quale

serve per i capitani, per i gentiluomini di poppa e per i passeggeri e per le altre persone di rispetto e per l'arme e per robe loro. Lo scandolaro è un'altra camera contigua a quella della poppa, dove si conserva una parte dell'arme e dell'altre robe della gente di poppa e ne' bisogni vi sta anche qualche botte di vino; così è nel costume delle galee di Malta. Dopo lo scandolaro è la camera detta campagna, che serve come una dispensa, nella quale sta il vino e il companatico, cioè la carne salata, il formaggio, l'olio, l'aceto, i salumi, e le altre robe simili. Dopo questa è la camera chiamata pagliolo, dove si tiene il biscotto, la farina, il pane, le fave, il riso e l'altra vettovaglia. A questa è congiunta la camera di mezzo, nella quale si tengono le vele, una parte del sartame,

la mercanzia, le robe dei passeggeri, l'arme ed altre provvisioni. L'ultima è la camera della prora, la quale sebbene è una istessa con quella di mezzo (non vi essendo divisione alcuna) non di meno perché ha un'altra entrata dalla prora, la quale s'usa per i servizi particolari, si chiama camera di prora. L'entrata all'arbore serve al comito per servirsi delle vele, sartame e robe, per i passeggeri e per la mercanzia; quella della prora serve al sottocomito per i sartiami, per le gomene, per i marinai e per le loro robe. In questa il cappellano e il barbiere hanno la posta per il loro dormire, e per i medicamenti. Nella camera di mezzo si tiene la polvere, e le altre munizioni per l'artiglieria. In tutte queste camere sono le poste per i soldati e per i marinai, e in particolare per gli ammalati e i feriti. La galea si divide sopraccoperta in tre parti, cioè nella poppa, nel luogo dove stanno i banchi, e nella prora. La poppa è la parte posteriore della galea dove non sono i remi, ed è luogo particolare dei capitani, dei nobili, delle persone più stimate, e di quelli che governano il timone. Dal giogo della poppa sino al giogo della prua sono i remaggi, cioè i luoghi dove sta la ciurma a vogare; e tutta questa parte della galea è divisa, per mezzo di una strada più rilevata, dai banchi, fatta perché si possa camminare per la galea, la quale si chiama corsia, nel fine della quale a prora dell'una e dell'altra parte sono alzate due piazze chiamate rembate, sopra le quali, quando si naviga, stanno i marinai per fare il servizio del trinchetto, e i soldati in tempo di combattere; e sotto stanno le ancore, l'artiglieria. La terza parte della galea è la prora, che è la parte anteriore del vascello, innanzi alla quale sta prominente lo sperone, anticamente chiamato rostro. Fuor del corpo della galea, dall'una e dall'altra parte, sono l'opere morte, così dette perché son fuori del vascello, le quali non sono altro che pezzi di legno e travi fatti avanzare fuori dai corpi delle galee per dar loro da quella parte maggiori capacità, acciocché possano averci luogo i soldati ed i marinai; i quali senza l'aiuto di queste impedirebbero talmente gli uffici della ciurma che non potrebbero vogare, né riposarsi. Sopra i posticci, che sono parte delle opere morte, si fermano i remi, i quali sono tanti quanti sono i banchi. Le galee portano ordinariamente due arbore, il maestro ed il trinchetto. Il maestro è collocato nella galea per la terza parte vicino alla prora, e per le due parti lontano dalla poppa. Il trinchetto sta alla prora fra le rembate. Alcune volte si vuole inalborare ancor l'arbore della mezzana fra l'arbore maestro e la poppa».

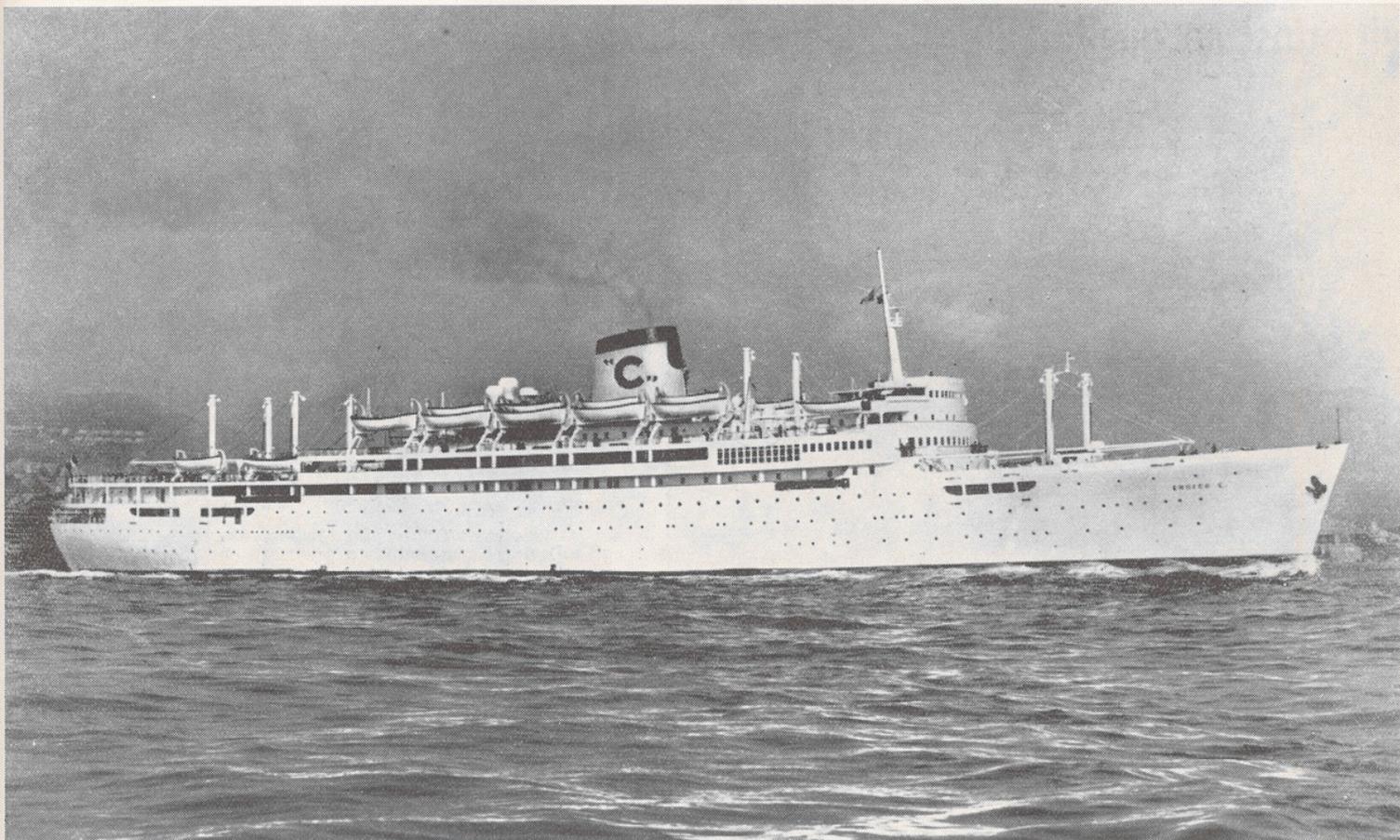
(Continua)

(Da «La nave nel tempo» di Michele Vorino, edizioni Alfieri, Milano)

Nostalgia di vecchi velieri



Col nome di "Enrico C., la turbonave "Provence," è entrata a febbraio a far parte della Linea C.



Il primo febbraio 1966, la turbonave «Provence» è entrata a far parte della nostra flotta ed ha preso il nome di «Enrico C.».

La turbonave, che stazza sedicimila tonnellate, è stata costruita presso i Cantieri Swans, Hunter and Wigham Richardson's Neptune di Wallsend on Tyne in Gran Bretagna. Varata nel 1950, essa ha le seguenti caratteristiche: lunghezza fuori tutto: metri 164,59 (540 ft.); larghezza massima: metri 22,25 (73 ft.); altezza: metri 10,53 (34 ft., 7 in.); stazza lorda: tonnellate 16.000, potenza motori: 16.500 HP.; velocità: venti nodi. L'apparato motore è costituito da due gruppi di turbine a vapore, ciascuno dei quali aziona un'elica; esso è di costruzione inglese.

L'allora «Provence» è entrata in linea nel 1951 — cioè un anno dopo il varo — sulla linea Mediterraneo-Sud America, rimanendo sulla stessa rotta ininterrottamente fino al 1961, per conto della «Société Générale des Transports Maritimes» di Marsiglia. Poi, dal 1961 ad oggi, ha svolto servizio combinato fra la

stessa Società e la LINEA «C.».

Negli ultimi tempi ha abbandonato, per qualche breve periodo, la linea del Sud America per effettuare alcuni viaggi nel Centro America, oltre ad alcune straordinarie crociere nel Mediterraneo, sulle Costa Atlantica degli Stati Uniti e nel Mar dei Caraibi.

La turbonave «Enrico C.» ha subito, nel 1961, importanti lavori, in coincidenza con l'inizio del servizio combinato fra la Compagnia di Marsiglia e la nostra Società; in particolare, in quella occasione, si è proceduto ad estendere a tutta la nave il servizio di aria condizionata, fino allora riservato soltanto alle sale da pranzo.

La nuova unità è veloce, moderna e confortevole, in grado di offrire agli esigenti passeggeri del nostro tempo ogni servizio e ogni comodità. La capacità di trasporto è di 1232 persone, 188 in prima classe e 1044 in classe turistica. Ogni cabina — come si è detto — dispone di aria condizionata; quelle di prima, poi, sono tutte esterne e di-

spongono di servizi igienici privati, alla pari di molte cabine della stessa classe turistica.

Tutto, sulla «Enrico C.», contribuisce all'idea di un vero e proprio moderno albergo galleggiante. Ogni classe possiede ampi e lussuosi locali pubblici, cioè: sala delle feste, sale soggiorno (tre), bar-soggiorno con veranda (due), vestiboli e salette per bambini. Tre sono le piscine, con relativi Ponte Lido, mentre per ogni classe sono a disposizione dei passeggeri il Ponte-giochi e le passeggiate coperte e scoperte.

Ma altri servizi, propri di una grande nave passeggeri, completano il quadro della turbonave: il cinema-teatro, la Cappella, la «boutique», i saloni per parrucchiere e barbiere, il fotografo, la lavanderia-stireria, ecc.

Naturalmente a questa sommaria descrizione, occorre aggiungere tutta la parte relativa alle possibilità, per i passeggeri, di trascorrere le giornate a bordo in un clima di eccezionale vacanza: possono, infatti, praticare lo sport all'aria aperta sugli

spaziosi ponti o nelle comode piscine; possono partecipare alle numerose feste danzanti allietate da orchestre di nome famoso, possono recarsi al cinema, divertirsi, svagarsi, insomma, in un clima di assoluto riposo.

La nave dispone di una modernissima stazione radiotelegrafica e radiotelefonica, con una apposita saletta per l'accettazione dei telegrammi e una cabina per le comunicazioni telefoniche private. L'equipaggio è composto di 260 uomini, alloggiati in comode e ariose cabine.

Con questo «biglietto da visita», la turbonave affiancherà la turbonave «Eugenio C.» di prossima entrata in linea, e la m/n «Andrea C.» sulla rotta Mediterraneo-Sud America, contribuendo così a rafforzare il primato che la LINEA «C.» già detiene come qualità di servizio e come numero di passeggeri trasportati.

La turbonave «Enrico C.» effettuerà anche alcune crociere nel Mediterraneo, specialmente durante il periodo estivo.



I calciatori della "Federico C., vittoriosi su quelli della "G. Cesare,"



I vincitori dello... scontro di Buenos Aires.

Buenos Aires

Buenos Aires è divenuta ormai la sede preferita dei più importanti incontri calcistici, dopo Inter-Indipendente, assistiamo oggi all'incontro M/n «Giulio Cesare» T/n «Federico C.» che, se non può competere con l'incontro precedente come valore tecnico, lo può senz'altro come valore agonistico.

Alle 14,15 del 30 ottobre partiamo in gran completo su un autobus «gran turismo» noleggiato appositamente. Le cose sono state fatte in grande, abbiamo un buon numero di sostenitori, l'infermiere, il fotografo e un mazzo di fiori da donare alla squadra avversaria.

Durante la prima parte del percorso i giocatori sono calmi e fiduciosi; il capo di macchina Solvino dà loro la carica psicologica e... materiale. Poi cominciano ad innervosirsi perché il nostro autista non riesce a trovare il campo di gioco, qualcuno teme di avere già la partita persa in partenza arrivando al campo troppo tardi, finalmente dopo aver girovagato un'ora e 20 minuti per Buenos Aires si raggiunge il campo.

Alle 15,50 le squadre scendono in campo, scambio di convenevoli foto ricordo e di fiori e finalmente alle 16 in punto ha inizio la partita. Le formazioni mantenute segrete fino all'ultimo, sono le seguenti Giulio Cesare: Cucciniello, Bottigliori, (Castellano), Lombardi, (Scognamiglio), Giordano, De Simoni, Di Lauro, Sorrentino, Rolando, Boriello A. e Boriello M., Mascherini (Berlingheri).

Federico C.: Mennella, Lupi, Gangino, (Zuccato), Acampora, Garrone, Furfaro, Ceravolo, Zuliani, Solvino, Lattanzi, Enrico. Arbitra il sig. Armandez della Federazione calcistica argentina.

L'inizio è guardingo; le due squadre si studiano; poi i nostri prendono iniziativa e cominciano a premere sulla porta avversaria; al 13' Lattanzi con un forte tiro manda a lato di poco; al 15' mischia in area avversaria, il portiere è già battuto ma il terzino destro del «Giulio Cesare» riesce ad agganciare la palla sulla linea della porta. Al 17' è la volta di Enrico che solo al limite dell'area tira precipitosamente e manda alle stelle. Il

«Giulio Cesare» reagisce subito con costanza, ma l'ottimo Mennella fa buona guardia; poi al 25' bella discesa di Lattanzi, crossa e Ceravolo che spara imparabilmente in rete, 1-0. Dopo due minuti ancora Lattanzi sfiora il montante. Reazione rabbiosa del «Giulio Cesare», ma al centro un Garrone veramente granitico spezza tutte le reazioni avversarie.

Dopo il riposo le formazioni sono mutate; il «Giulio Cesare» ha sostituito tre uomini, da noi abbandona spontaneamente solo Ganzino e lo sostituisce Zuccati. Il «Giulio Cesare» parte subito in quarta, i nostri si fanno sorprendere e al 5' riesce a pareggiare le sorti. La nostra squadra sembra aver perduto un po' della sua grinta iniziale e per 10 minuti subisce i continui attacchi dell'avversario. Poi inizia il risveglio. Lattanzi in contro piede tira fortissimo ma fa la barba alla traversa, e da questo momento ha praticamente inizio il nostro dominio. Dopo diversi attacchi andati a vuoto al 17' la seconda rete: Garrone libera e dà ad Acampora il quale lancia Solvino che di tacco, al volo passa a Lattanzi il quale avanza e tira in porta; il portiere avversario para ma non trattiene: entra Solvino e mette in rete, 2-1. Al 19' discesa irresistibile di Enrico che tira a volo lasciando il portiere di stucco, 3-1.

Ormai sembra che la vittoria non ci debba più sfuggire e i nostri se la prendono con calma. Al 21' c'è ancora una bella discesa di Ceravolo ma viene fermato al limite dell'area, in maniere non troppo gentili.

Al 24' il fattaccio; su un lungo lancio avversario intercetta Lupi, cerca di allungare Mennella, che uscito dai pali gli era andato incontro ma gli fa passare la palla sopra la testa con un'ottima parabola; il portiere colto di sorpresa nulla può fare e la palla rotola in porta, 3-2. Con questa autorete ha praticamente fine la cronaca dell'incontro, perché la stanchezza si fa sentire per tutti e quando due uomini si toccano cadono come birilli.

A fine partita, la monetina per la prova «doping» ha dato esito negativo, (meno male, perché quelle pastiglie distribuite sull'autobus... mah).

Navigando e... ridendo

Quante barzellette nascono a bordo, tra un lavoro e l'altro? Tante. Almeno a giudicare da quante ne riporta, giorno per giorno, quel simpatico e singolare giornale quotidiano che è «Il Timone» e che come è a tutti noto, si stampa a bordo della turbonave «Federico C.». Ne abbiamo scelto, a caso, alcune.

In sala d'aspetto — «Il commendatore è occupatissimo, ma se è proprio urgente posso svegliarlo...».

Definizioni — Archetto: Vive maritalmente con la corda, ma tra loro non sempre c'è armonia. Consiglio: Ciò che ai saggi non occorre e che gli sciocchi non seguono.

Dal dentista — «Dottore, guardi che lingua sporca ha mio figlio...». «Signora, lei ha interpretato male il cartello che è sulla mia porta. Professore di lingue sì, ma... orientali...».

Una sciarada di Carducci — «A un primo del secondo sul finale — preferisco un bicchier del mio totale». L'indovino venne suggerito al poeta dall'etichetta che era su un bel fiasco di vino che aveva davanti. Che cosa sarà?

Confidenze femminili — «E' un ragazzo simpaticissimo: ha certe uscite...». «Io preferisco suo cugino: ha certe entrate...».

Istruzione marinara alla sezione camera — L'Ufficiale agli allievi: «Tengo subito a precisare che il termine "Agguanta la cima e fila" non significa affatto prendersi la cima dal buffet e squagliarsela, bensì tirare o allentare la corda...».

Lo «starter» novizio — «Ecco, guardi, per far partire i corridori, è semplicissimo: si spara un colpo di pistola». «Su quale?».

A scuola — Il professore: «Qual è il più grand'uomo d'Italia?». Pierino, pronto: «Quello di Milano, professore...».

Titolo onorifico — «Che cosa significa, papà, avere un titolo onorifico?». «Ma... non so... grosso modo come quando la mamma mi chiama "padrone di casa"».

Botta e risposta — Napoleone Buonaparte al Canova: «Gli italiani sono tutti ladri». Canova: «Tutti no, ma buona parte si...».

Casi insoliti — Il colmo della distrazione per un costruttore navale: impostare una nave in una cassetta per lettere...

I soliti diverbi — L'inquilino esigente: «Ma signore, quando piove questa stanza si trasforma in un bagno a doccia... Il tetto è tutto rotto...». Il padrone di casa: «E che cosa pretende? Che le passi anche il sapone e spugna...».

Flirt — La sigaretta nazionale si è innamorata dell'accendisigari: «Caro, io ardo per te!». «Storie: il tuo è soltanto fuoco di... paglia...».

Bambine che giocano alle mamme — «E lei, signora, quanti bambini ha?». «Tre». «E li ha allattati tutti lei, da sola?». «No, uno lo ha allattato mio marito». «Ah... volevo ben dire!».

NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale
Anno VI - N. 1 - Genn.-Febb. 1966
Spedizione in abb. post., Gruppo IV

Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23/2/61

FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile

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

Stampa: BI-ESSE - Genova