



NOTIZIARIO

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

Anno V - Numero 5-6 - Settembre-Dicembre 1965

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



NOTIZIARIO "C" - pagina due

I primi "colossi",

III

Le prime ancore erano costituite da grosse pietre: le navi omeriche affondavano, per ancorarsi, molte pietre legate con gomene al bordo, così che la nave quasi si appoggiava in un letto, sistema che fu poi, nella formazione dei ponti di barche, adottato anche dai romani; i quali, in tali casi, invece di massi di pietra si servivano di cestri ripieni di sassi.

L'ancora, come oggi noi la intendiamo, deve essere apparsa prima del V secolo avanti Cristo, se Eschilo fa dire a Danao che «i comandanti di navi non hanno fiducia di stare all'ancora; ed ebbe in principio il fuso di legno e un solo braccio, in metallo. Poi l'unico braccio fu di legno e un solo braccio, in metallo. Poi l'unico braccio fu raddoppiato e completato con punte unghiate a marra; furono anche aggiunti il ceppo e, in testa al fuso, la cicala; e inoltre alcune ancore, senza ceppo o con un piccolo ceppo nel piano e non normale al piano delle braccia, furono munite di un altro anello innestato al diamante, evidentemente per caponare la ancora disponendola in posizione parallela al bordo. Per poter essere più agevolmente caponata, l'ancora ebbe fin dall'epoca imperiale romana, come soltanto adesso ci è stato rivelato dai ricuperi di Nemi, il ceppo mobile, cioè scorrevole dentro un foro del fuso, da potersi piegare lungo di esso precisamente come nelle moderne ancore tipo ammiragliato; ingegnoso sistema che poi, evidentemente, si perdette lungo il medioevo.

Una delle due navi di Nemi era lunga circa 67 metri e larga 20; l'altra rispettivamente 71 e 24; e questo dimostra che nelle più progredite marine classiche, mentre le normali costruzioni navali mantenevano le dimensioni della triera e raggiungevano al massimo, per le grosse navi, quella della quinquireme, tuttavia, per eccezione, si sapevano costruire bastimenti di dimensioni assai più grandi, fino ai famosissimi di Gerone e di Tolomeo.

Della famosa nave di Gerone, che ebbe prima il nome di «Siracusia» e poi, quando, per man-

canza di ancoraggi adatti, dalla Sicilia fu mandata in Egitto in dono a Tolomeo, quello di «Alexandria», ci rimane una ampia descrizione di Ateneo Naucratis nel «Convito dei letterati». Essa, secondo tale descrizione, aveva per la difesa armi e macchine guerresche di numero e di qualità straordinarie; otto torri con catapulte, a ciascuna delle quali erano assegnati quattro militi armati e due saettatori; sopra ciascun albero due tellenoni per il lancio di massi di piombo e sui fianchi due litoboli che potevano lanciare sassi di quasi un quintale a dardi di oltre cinque metri; unici sopra coperta per l'arrembaggio; e a murata una corona d'aculei per l'arrembaggio.

Gli uomini di bordo erano molte centinaia, rematori, marinai, gabbieri, epibati, militi destinati alle macchine da lancio. Oltre agli alloggi per l'equipaggio, vi erano trenta alloggi da passeggeri con quattro letti ciascuno, e nove letti matrimoniali in camere separate; v'era a poppa la cucina e a prora una cisterna d'acqua, un vivaio di pesci, forni, legname, mulini, officine d'ogni genere.

Per costruire questa singolarissima nave, il legname venne abbattuto sulle falde dell'Etna quanto poteva bastare per settanta triremi; il cordame venne dalla Spagna canape e pece dal Reno, e da ogni parte d'Italia piastre di piombo e un numero enorme di chiodi, di cui alcuni pesavano più di quindici chilogrammi. Ai lavori furono addetti più di trecento maestri d'ascia, oltre ai fabbri e ad altri operai specializzati, per quasi un anno ininterrottamente, sotto la direzione tecnica dell'architetto Archia di Corinto, sorvegliata personalmente dal Principe che ogni giorno si recava in cantiere. E il varo fu diretto da Filea, meccanico di Taormina; difficilissimo varo che tuttavia si potette effettuare felicemente e agevolmente mediante soprattutto la traclea e l'elice, nuove macchine inventate per il varo stesso da Archimede.

Ma non fu questo colosso il più grande di cui si ha memo-

ria, poiché una enorme nave, anch'essa descritta da Ateneo, fu fatta costruire da Tolomeo Filopatore: era lunga 130 metri e aveva, contrariamente all'altra che ne aveva venti, ben quaranta ordini di remi!

Non si sa come tali ordini fossero disposti; però non solamente per queste eccezionali costruzioni, per le quali potrebbe ben mettersi in dubbio l'esattezza delle descrizioni di Ateneo, quant'anche per le comuni poliremi, il numero di remi e la disposizione di essi in più ordini, furono oggetto, e lo sono tuttora, di studi e di dispute tra eruditi di ogni branca, letterati, archeologi, tecnici, marinai, senza che si sia giunti nemmeno adesso a una conclusione sicura.

Una esperienza eseguita con una trireme di proposito fatta costruire da Napoleone III nel 1860, e convincenti ed acute osservazioni di marinai, porterebbero ad escludere la possibilità di molti ordini sovrapposti di remi e darebbero una plausibile soluzione tecnica solamente per tre ordini secondo la quale tutti i rematori sono sullo stesso piano verticale, ma ciascun uomo della prima e della terza fila è seduto un po' più avanti e un po' più indietro dell'uomo corrispondente della fila mediana, mentre gli scalini vengono a trovarsi sempre più verso l'estremo, andando dalla fila inferiore alla superiore, in modo da mantenere in tutte e tre le file la stessa proporzione fra la parte del remo che esce dallo scalmio e la parte che rimane dentro bordo. La fila più bassa aveva naturalmente i remi più corti, che si chiamavano «talamitici»; la seconda i remi di lunghezza media, che si chiamavano «zigitici», e la più alta i più lunghi, detti «tranitici».

Una trireme poteva raggiungere eccezionalmente fin cinque miglia orarie di velocità; però, di consueto, aveva una velocità minore, e in un giorno poteva coprire cinquanta miglia, dovendosi dare ai rematori un adeguato riposo.

Per avere conveniente mobilità

sotto l'impulso dei remi, le navi sottili dovettero conservare proporzioni e dimensioni contenute in limiti non eccessivi, e quindi difficilmente superarono le 500 tonnellate di portata lorda; la quale dai Romani era calcolata in anfore, come dai Greci in talenti, e tanto il talento che l'anfora corrispondevano a poco più di ventisei chilogrammi. Ma i Romani, come gli altri popoli marinari dell'antichità, oltre alle navi sottili, da guerra, avevano anche navi tonde che superavano tale portata, impiegate in guerra esclusivamente come onerarie per trasporto di truppe, di cavalli — nel qual caso si chiamavano «ippagogi» —, di macchine guerresche, di impedimenti in genere; bastimenti prevalentemente velieri, che però, per l'imperfezione dell'attrezzatura, erano poco marinari. Esse rimorchiavano, per ogni evenienza, una scialuppa, la «sapha», la quale perché non si riempisse d'acqua in navigazione era costantemente sorvegliata da un marinaio di guardia.

La forma e le principali caratteristiche delle navi antiche, soprattutto delle sottili, furono evidentemente ispirate a quelle del pesce, mentre il nautilo fece forse pensare alla vela, come del resto nella costruzione dei velivoli si è adesso cercato di imitare gli uccelli. Esse avevano a prora gli oftalmidi, i quali, prima di diventare cubie per i cavi o le catene delle ancore, volevano rappresentare gli occhi della nave, quasi che questa dovesse vedere per scegliersi la via da se stessa; gli epotidi rappresentavano le orecchie, i remi le pinne, e l'aplustre la coda, benché la funzione dretiva che ha la coda del pesce fosse invece esercitata nella nave da due timoni tagliati appunto a coda di pesce.

(Continua)

(Da «la nave nel tempo» di Michele Vocino, ediz. Alfieri, Milano)

UTILI ARMATORIALI...

Riproduciamo in copia fotografica l'articolo del «Lavoro sul Mare» del mese di luglio, nel quale sono stati riportati conteggi sui presunti utili degli armatori

MARITTIMI!
iscrivetevi
alla FILM-CGIL

LAVORO SUL MARE

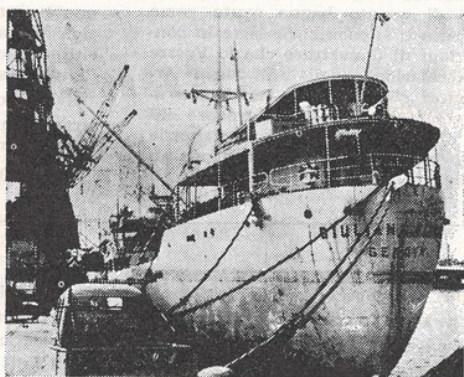
FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI DEL MARE C. G. I. L.

A PAG. 2
I MARITTIMI DELL'ARMAMENTO
PRIVATO SI PREPARANO ALLA
BATTAGLIA PER IL RINNOVO
DEI CONTRATTI DI LAVORO

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV

LUGLIO 1965

**Alcuni
esempi
dei profitti
armatoriali**



RENDICONTO MENSILE NAVE BANANIERA « GIULIANA FASSIO » tsl 3.225

Linea Italia-Somalia

Armatore: Soc. Willain e Fassio - Equipaggio: n. 33 marittimi

ENTRATE (milioni di lire)	USCITE (milioni di lire)
Nolo banane (1000 t. x 52 L.) .. 52	Equipaggio:
Nolo merci Italia-Somalia 22	— Salari e oneri 10
Totale incasso 74	— Vitto 1
Spese mensili 29	Combustibile 6
	Spese portuali 2
	Assicurazioni 3
	Manutenzione 3
	Spese generali 4
Utile mensile presunto 45	29

RENDICONTO MENSILE NAVE PASSEGGERI « ANNA C. » tsl. 12.030

Servizio Crociere nel Mediterraneo

Armatore: Linea C. - Equipaggio: n. 238 marittimi

ENTRATE (milioni di lire)	USCITE (milioni di lire)
Nolo passeggeri (media 650 per crociera) 270	Equipaggio:
Spese mensili 151	— Salari e oneri 46
	— Vitto 7
	Vitto passeggeri 39
	Combustibile 18
	Spese portuali 3
	Assicurazioni 7
	Riparazioni-Manutenzioni 6
	Spese generali 20
Utile mensile presunto 119	151

Una nave vecchia come l'« Anna C. » (costruita nel 1919) può rendere ancora al suo armatore più di 100 milioni al mese.

RENDICONTO MENSILE NAVE DA CARICO DI LINEA « VETTOR PISANI » tsl 6.337

Linea Italia-Golfo del Messico (Viaggio di mesi 2 e giorni 7)
Armatore: SIDARMA - Equipaggio: n. 36 marittimi

ENTRATE (milioni di lire)	USCITE (milioni di lire)
Nolo andata e ritorno 130	Equipaggio:
Spese mensili 63	— Salari e oneri 22
	— Vitto 2,5
	Combustibile 11
	Spese portuali 7
	Assicurazione 6
	Manutenzione 4,5
	Spese generali 10
Utile presunto per un viaggio di mesi 2 e giorni 7 67	63

RENDICONTO MENSILE NAVE BANANIERA « MARE ARABICO » tesl 5.250

Linea Italia-Golfo del Messico (Viaggio di mesi 2 e giorni 7)
Armatore: Fratelli Damico - Equipaggio: n. 38 marittimi

ENTRATE (milioni di lire)	USCITE (milioni di lire)
Nolo banane (1950 t. x 56 L.) . 97,5	Equipaggio 13
Spese mensili 43	Combustibile 7
	Spese portuali 2
	Assicurazioni 4
	Manutenzione 2
	Spese generali 5
	Ammortamento 10
Utile mensile presunto 54,5	43

RIEPILOGO DEI PROFITTI DEGLI ARMATORI

NAVE	Armatore	Tipo di Servizio	Utile mensile presunto (Milioni)
Anna C.	Linea C	Crociere passeggeri	129
Giuliana Fassio ...	Fassio	Trasporto banane	45
Vettor Pisani	SIDARMA	Linea da carico	30
Mare Arabico	D'Amico	Trasporto banane	34,5

UTILI ARMATORIALI...

Riproduciamo la lettera che la ditta Giacomo Costa fu Andrea ha scritto in relazione in data 19 agosto, lettera rimasta senza risposta

Egregi Signori,

ci riferiamo alla nota apparsa nel numero di Luglio, pag. 2, del giornale «IL LAVORO SUL MARE» considerato organo ufficiale della Vostra Organizzazione.

Detto giornale pubblica, sotto il titolo: «Alcuni esempi di profitti Armatoriali», una serie di conteggi di presunti utili degli Armatori e, tra l'altro, dei presunti utili mensili della nostra M/N Anna C.

Non basta il fatto che si assista a numerosi Armatori che devono alienare non solo le proprie navi ma anche i beni personali per pagare i debiti; non basta il fatto che navi ancora atte alla navigazione vengano vendute a prezzi molto prossimi a quelli di demolizione ad Armatori esteri che possono farle navigare con profitto, mentre con il costo del marittimo italiano l'esercizio risulta passivo; non basta il fatto che la FINMARE

costa allo Stato molte decine di miliardi ogni anno, non basta tutto questo perché Voi vi possiate rendere conto di quanto i risultati dei conteggi da Voi pubblicati siano lontani dalla realtà.

Una pubblicazione del genere non può essere ragionevolmente giustificata che da un profondo disprezzo delle capacità di giudizio dei marittimi.

Non entriamo in merito agli errori ed omissioni nei Vostri conteggi, vogliamo darVi una dimostrazione tangibile e impegnativa per noi: Vi offriamo — con effetto retroattivo dal 1° Gennaio 1964 fino al 31 Dicembre 1965 — di considerare armata «alla parte» la M/N ANNA "C" lasciando la differenza, tra quello che l'equipaggio ha avuto di remunerazione e quello che verrebbe ad avere in base al contratto «alla parte», a favore o a carico della Vostra organizzazione

o dell'equipaggio a seconda della soluzione che a Voi fosse più preferita. Se Voi foste persuasi delle cifre che avete pubblicato dovrete accettare entusiasticamente la nostra offerta perché Vi porterebbe un beneficio per i 24 mesi di molte centinaia di milioni.

Naturalmente la Vostra accettazione, per essere valida, dovrà essere accompagnata dalle necessarie garanzie per i rimborsi che ci dovranno essere fatti quando risulterà che con contratto «alla parte» i marittimi dell'ANNA C. avrebbero avuto enormemente meno di quanto hanno avuto come salario o stipendio. Se siete in condizioni di dimostrare che le Vostre affermazioni sugli utili degli Armatori rispondono a verità non avrete certo difficoltà a trovare chi è disposto a fornirVi le garanzie per realizzare un così brillante affare.

Non possiamo inoltre non rilevare la denigrazione che Voi fate di navi che assicurano il lavoro ai marittimi, definendo vecchia la M/N ANNA C. indicando l'anno di costruzione del 1919 mentre è del 1929 e, peggio ancora, tacendo i molti miliardi che sono stati a suo tempo spesi per la sua completa trasformazione e l'oltre mezzo miliardo che è stato ancora speso recentemente: costi tutti ben lontani da essere oggi ammortizzati.

Ci asteniamo dal fare maggiori commenti, ci limitiamo soltanto a farVi rilevare che la Vostra azione non è certo nell'interesse della Marina Mercantile Italiana, né dei marittimi che rappresentate o credete di rappresentare.

Restiamo in attesa di una Vostra risposta e ben distintamente Vi salutiamo.

GIACOMO COSTA fu ANDREA

Essendo la suddetta lettera rimasta senza risposta noi in data 2 ottobre abbiamo scritto alla FILM-CGIL la seguente lettera:

La nostra del 19 agosto u.s. non ha tuttora ricevuto risposta.

Ci consideriamo liberi da ogni impegno nei vostri riguardi anche per l'eventuale uso che crederemo di fare della lettera stessa.

Vi preghiamo di gradire i nostri più distinti saluti.

Questa lettera ha provocato una telefonata della FILM-CGIL, dalla quale è emerso che la nostra lettera del 19 agosto non aveva avuto giusta interpretazione. Noi abbiamo precisato il nostro pensiero con la lettera del 4 ottobre 1965 che riproduciamo:

Facciamo seguito alla nostra del 2 corrente e ci riferiamo alla telefonata che abbiamo avuto stamane dal vostro Dr. Bruschi.

Con la nostra lettera del 19 agosto quando vi abbiamo offerto di considerare, a valere dal 1° gennaio 1964 fino al 31 dicembre 1965 ALLA PARTE l'«ANNA C» non intendevamo riferirci all'esistente contratto IN PARTECIPAZIONE che prevede remunerazioni molto basse ed una partecipazione del 5,5% sui noli lordi. Intendevamo riferirci ad un contratto alla PARTE sulla base tradizionale del 50% senza stipendio fisso.

Il nostro pensiero era facile comprenderlo perché con il contratto con partecipazione anche in base ai conteggi di ricavi da voi predisposti i marittimi avrebbero avuto evidentemente molto meno e non centinaia di milioni in più come da noi affermato.

Vi precisiamo dettagliatamente la nostra proposta.

Se sono veri i vostri conteggi in base ai quali la nave «Anna C» guadagnerebbe 119 milioni al mese con 46 milioni di salari noi dovremmo nei costi togliere i salari e lasciare solo gli oneri. Supposti gli oneri in 11 milioni restano 35 milioni di salari, che aggiunti all'utile mensile di 119 milioni danno un totale di 154 milioni da dividersi metà e metà, cioè i marittimi

dovrebbero prendere 77 milioni al mese anziché 35 milioni.

Le voci di ricavo e spese dovrebbero essere controllate in base ai ricavi e spese effettive. Per semplicità di conteggio accettiamo le cifre da voi indicate a titolo riparazioni e manutenzioni e spese generali, anche se sono manifestamente inferiori al reale. Mentre potremo aggiungere voci di costi da voi trascurate noi terremo a nostro carico gli ammortamenti e gli inte-

ressi passivi, voci di costo che avete dimenticato e che noi terremo a carico della nostra quota, ben soddisfatti anche di non guadagnare e di recuperare soltanto ammortamenti ed interessi.

La nostra proposta è precisa: la vostra risposta, per la quale vi lasciamo un termine di otto giorni, dirà se voi credete o non credete alle cifre da voi pubblicate.

Ben distintamente vi salutiamo.

Il «Lavoro sul Mare» ha pubblicato nel numero di ottobre la prima e la terza lettera con un commento sotto il titolo «La nostra risposta», commento che riproduciamo

**VIVA LA
FILM - CGIL**

LAVORO SUL MARE

FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI DEL MARE C. G. I. L.

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV

■ IL FINANZIAMENTO DEL SINDACATO QUANDO È BASATO SUI CONTRIBUTI DEI LAVORATORI È GARANZIA DI AUTONOMIA E DI INDIPENDENZA.

Ottobre 1965

E' noto che alla vigilia di ogni rinnovo contrattuale si accende la polemica fra imprenditori e lavoratori, circa la modesta quota di reddito imprenditoriale che può essere destinata a miglioramenti economici del trattamento dei prestatori d'opera.

Da quando esiste il sindacato non si è mai verificato il fatto che un qualsiasi «padrone» abbia ammesso di avere ampi utili disponibili per soddisfare le richieste avanzate dai lavoratori.

Perciò non ci meraviglia affatto che la «Linea C.» tramite due lettere firmate dal suo più qualificato rappresentante, il dott. Angelo Costa, abbia reagito

in seguito ad alcuni esempi di profitti armatoriali pubblicati sul numero precedente del nostro giornale. Le cose che invece ci meravigliano sono il metodo e gli argomenti usati nella polemica da uno dei più illustri rappresentanti del mondo imprenditoriale italiano.

Le nostre argomentazioni tentavano di dimostrare semplicemente, attraverso alcuni esempi, il reddito dell'industria armatoriale e la conseguente possibilità di sostenere gli oneri di un rinnovo contrattuale. A tale proposito venivano citati alcuni armatori come Costa, D'Amico, Sidarma e Fassio. L'armatore Costa ha ritenuto opportuno re-

plicare e per dimostrare che non guadagna ci ha offerto addirittura il 50 per cento degli utili di una delle sue navi, da dividere fra i membri dell'equipaggio, in sostituzione del salario percepito.

Il nostro mestiere di sindacalisti ci porta ad esaminare con attenzione tutte le proposte che ci vengono fatte e, nell'interesse della categoria, vagliarle onde accettarle o respingerle se sono positive o meno. La nostra argomentazione circa i predetti profitti si limitava al bilancio mensile, per il periodo giugno-ottobre 1965, allorché la m/n «Anna C.» era destinata a crociera

(continua a pagina 5)

UTILI ARMATORIALI...

(segue da pagina 4)

nel Mediterraneo e si basava sulla ipotesi, tutt'altro che azzardata, di 650 croceristi settimanali.

Il dott. Costa, anziché dimostrarci gli eventuali errori dei nostri calcoli, ha esteso le sue considerazioni alla gestione della nave per gli ultimi due anni; per di più ha offerto, come prima detto, una forma di « gestione alla parte » per la predetta nave.

Poiché è il dott. Costa che ha valicato i limiti delle nostre osservazioni, crediamo ci sia consentito di interpretare in maniera estensiva le Sue proposte. Perché il dott. Costa vuol limitare l'offerta del 50% degli utili fatta ai lavoratori ad una sola nave e non ritiene invece di estendere la proposta?

Infatti anche il marittimo sprovveduto, il marittimo al primo imbarco, sa benissimo come la flotta della « Linea C. » sia cresciuta, dalle due modeste navi del dopoguerra alle 10 navi attuali per complessive 107.428 tonnellate. Se poi si aggiungono l'« Eugenio C. », nave ammiraglia dell'armamento privato, prossima ad entrare in esercizio e la m/n « Provence » gestita ormai da parecchi anni e per la quale si dice che la ditta Costa stia trattando l'acquisto, si conclude che la flotta dei Costa conta ben 12 navi per oltre 150.000 tonnellate. Noi non crediamo che un tale patrimonio, creato in 20 anni, sia il frutto di eredità e conosciamo la rettitudine del dott. Costa che certamente non è dedito al gioco di azzardo allo scopo di procurarsi i fondi necessari per l'acquisto della sua flotta.

Perciò riteniamo che gli investimenti effettuati per l'acquisto dei mezzi del quale il dott. Costa è proprietario, siano il frutto del reddito dell'attività armatoriale, particolarmente di quello dei periodi più fortunati. Allora siccome alla formazione di tale reddito hanno contribuito sostanzialmente con il loro lavoro i marittimi della « Linea C. » attraverso una vita ed una attività piena di sacrifici, sarebbe più giusto che l'offerta del 50 per cento dei profitti, risalisse a periodi anteriori in modo da abbracciare il completo apporto che i lavoratori hanno dato alla costruzione delle fortune della famiglia Costa.

Potremmo anche estendere la applicazione della proposta del dott. Costa, che come tutti sanno non è soltanto armatore ma anche imprenditore in molteplici campi di attività industriali, al complesso delle iniziative intraprese e consolidate in questo ultimo dopo guerra. Naturalmente saremmo anche disposti, per una così generosa offerta ad offrire l'impegno dei lavoratori alla gestione ed al controllo delle imprese.

Siccome è ovvio che, come lo dimostrano gli investimenti, dall'attività dei Costa sono scaturiti

dei profitti che vanno oltre il complesso delle retribuzioni erogate ai lavoratori, noi suggeriremmo che la somma eccedente, anziché distribuita fra i marittimi, fosse destinata all'aumento delle pensioni di quei vecchi marinai che pur partecipando attivamente alla creazione delle for-

tune degli armatori devono vivere con pensioni di fame.

Noi non teniamo, come il dott. Costa afferma, in profondo disprezzo le capacità di giudizio dei marittimi e crediamo talmente alle cose da noi pubblicate, che siamo disposti ad accettare su questo argomento un pubbli-

co dibattito, da tenersi di fronte agli equipaggi, a bordo delle navi della « Linea C. » in modo che i marittimi che rappresentiamo, o come dice il dott. Costa crediamo di rappresentare, potranno rafforzare le loro convinzioni in vista del rinnovo dei contratti di lavoro.

Le nostre conclusioni

Alla nostra offerta concreta che, se fossero approssimativamente veri i conteggi della FILM-CGIL, avrebbe rappresentato molte centinaia di milioni, la FILM-CGIL ci risponde con la proposta di estendere la nostra offerta a tutte le navi e ci propone un dibattito a bordo delle nostre navi.

Noi non avremmo difficoltà ad estendere la proposta su tutte le navi, nessuna esclusa, e risalire anche molti anni fino a tutto il 1965 conteggiando tutti gli elementi di costo, e cioè anche ammortamenti ed oneri finanziari, ma sarebbe facile alla FILM-CGIL rispondere che le è impossibile offrire la garanzia necessaria che ammonterebbe a diversi miliardi.

Si accontenti la FILM-CGIL di fare l'esame sulla « Anna C. » da essa prescelta, e per il periodo da noi proposto di due anni, per il quale è sufficiente una garanzia più facilmente ottenibile.

Se l'« Anna C. » risulterà aver avuto utili dell'ordine

di quelli che la FILM-CGIL ha voluto dare da intendere ai marittimi saranno centinaia di milioni che potrà, a sua scelta, destinare ai pensionati; se, come invece si verificherà, saremo noi che dovremo avere centinaia di milioni, noi li destineremo a favore dei pensionati che abbiano navigato un congruo numero di anni sulle navi della « Linea C ».

Non siamo disposti ad un dibattito a parole con chi ha rifiutato un dibattito su cifre con concreto impegno da parte nostra di pagare centinaia di milioni se fosse vero quanto dalla contro parte si è voluto far credere ai marittimi.

Osserviamo ancora:

1° L'« Anna C. » come esempio di utili armatoriali è stata scelta dalla FILM-CGIL e non da noi. Il periodo scelto se non è rappresentativo di una situazione normale non può onestamente essere preso come esempio. Anche riferiti a detto periodo i conteggi pubblicati sono errati e molto lontani dalla realtà.

2° Lo sviluppo della nostra flotta è principalmente dovuto al largo credito che la nostra ditta ha potuto ottenere impegnando illimitatamente la responsabilità di tutti i suoi titolari. Gli utili del periodo di congiuntura favorevole sono stati sempre interamente investiti nelle nuove navi.

E' così che la nostra ditta ha potuto assicurare lavoro continuativo ad un numero sempre maggiore di marittimi.

3° Diamo atto volentieri dell'apporto che i nostri marittimi hanno dato allo sviluppo della nostra flotta.

Navi, costruite dagli stessi Cantieri, armate con marittimi italiani sono anche quelle di cui dispongono le società Finmare.

La Finmare costa allo Stato ogni anno molte decine di miliardi; noi paghiamo ogni anno centinaia di milioni di imposte.

Non bastano belle navi e buoni marittimi per creare un armamento che porti benessere al Paese ed assicurare una sempre crescente occupazione.



GIORNALE DI BORDO



Gli auguri della « Luisa Costa » a Saragat in Argentina

Nel settembre scorso, come è noto, il Presidente della Repubblica italiana, on. Giuseppe Saragat, ha effettuato una visita ufficiale nell'America Latina. Il giorno 16 settembre, proprio mentre Saragat si trovava a Buenos Aires, si trovava attraccata in quel porto anche la nostra nave « Luisa Costa ».

Con significativo gesto il comandante della « Luisa Costa », cap. L. C. Mario Zimei, inviava a Saragat il seguente telegramma: « Il comando, gli ufficiali, l'equipaggio tutto della nave italiana "Luisa Costa", attraccata in questo porto, desideroso di unirsi alla sentita nota di benvenuto tributata da questa Nazione amica, augurano al Capo dello Stato italiano una serena permanenza e un felice viaggio di ritorno in patria ».

Il giorno dopo al Comandante Zimei giungeva il seguente telegramma: « A nome Signor Presidente, che ha molto apprezzato cortesi espressioni augurali, invio Lei et equipaggio tutto sentiti ringraziamenti. Ambasciatore Tassoni ».

Fiori d'arancio in alto mare



Insolito e suggestivo a bordo della « Federico C » in navigazione: non capita, infatti, tutti i giorni che due giovani si uniscano in matrimonio proprio su una nave. E il lieto avvenimento si è verificato il 3 ottobre: gli argentini Miriam Molina e Cesare La Padula si sono detti il fatidico « sì », celebrante il Cappellano sostituto Don Mario Erbetta. I due sposi sono stati vivamente festeggiati dall'equipaggio che, numeroso, ha assistito al rito. Nella foto: gli sposini ricevono le congratulazioni dal comandante.

La collaborazione è aperta per tutti

Abbiamo ricevuto alcune lettere di marittimi; alcuni in particolare, ci hanno chiesto se la collaborazione a « Notiziario C » è aperta a tutti: naturalmente, perché lo scopo della pubblicazione è esclusivamente quello di essere il portavoce dei suoi lettori, i quali in questo caso, sono i marittimi.

Le pagine di « Notiziario C », come del resto abbiamo già avuto occasione di dire in passato, saranno utili e interessanti nella misura in cui saranno riuscite a presentare problemi vivi e attuali. Noi sappiamo che i problemi non man-

cano; e sappiamo anche, dando una rapida lettura ai vari giornali che si stampano a bordo, che fra voi molti hanno l'«hobby» della fotografia, della pittura, della prosa e della stessa poesia. E allora perché non farsi avanti?

Vorremmo, però, far presente una cosa: nell'invio della corrispondenza e nella trattazione degli argomenti, sarà bene osservare due buone regole: 1°) essere brevi ed esaurienti; 2°) affrontare problemi che possano interessare anche gli altri e non siano invece, come spesso succede, strettamente personali.

NOZZE

Il 16 ottobre 1965, nella chiesa parrocchiale di Nostra Signora delle Grazie a Genova (Castelletto) sono state celebrate le nozze fra il dott. Nicola Costa e la gentile signorina Alessandra Fantoni. Le nozze sono state benedette dal fratello dello sposo, Padre Eugenio Costa S. J.

Agli sposi — che dopo un ricevimento allo « Yacht Club Italiano » sono partiti per il tradizionale viaggio di nozze — giungano le felicitazioni più vive di « Notiziario C ».

Il dott. Vittorio Villano con la signorina Rosanna Rizzi, figlio del nostro direttore sanitario di bordo prof. dott. Guido. Venezia, 9 settembre 1965, chiesa di San Lazzaro degli Armeni.

Il signor Stefano Palomba, no-

stro marittimo, con la signorina Rita Carmosino. 30 settembre 1965, chiesa parrocchiale della Santissima Annunziata, Torre del Greco.

Agli sposi felici, « Notiziario C » porge vive congratulazioni e auguri di lunga felicità.

NASCITE

● Mario Angelo Federico Morena, figlio del nostro ufficiale macchinista Giuseppe. Genova, 22 settembre 1965.

● Roberto Fornari, figlio del nostro ufficiale di coperta Angelo. San Paolo del Brasile, 8 settembre 1965.

Felicitazioni ai genitori e un cordiale benvenuto ai piccoli da parte di « Notiziario C ».

BUON NATALE E FELICE 1966
AI NOSTRI LETTORI, ALLE LORO FAMIGLIE,
A TUTTI

BUON NATALE

E TANTI AUGURI PER UN
NUOVO ANNO
PROSPERO E SERENO

NOTIZIARIO «C»
Periodico aziendale bimestrale

Anno V - N. 5-6 Settembre-Dicembre 1965

Spedizione in abb. post., Gruppo IV

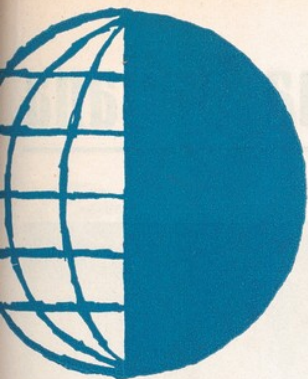
Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23/2/61

FLAVIO MAGNARIN
Direttore responsabile

Genova, Via D'Annunzio 2 (piano XX)

Tel. 58.18.51 - Casella postale 492

Stampa: BI-ESSE - Genova



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

Anno V - Supplemento al N. 5-6 - Sett.-Dic. 1965

Periodico bimestrale

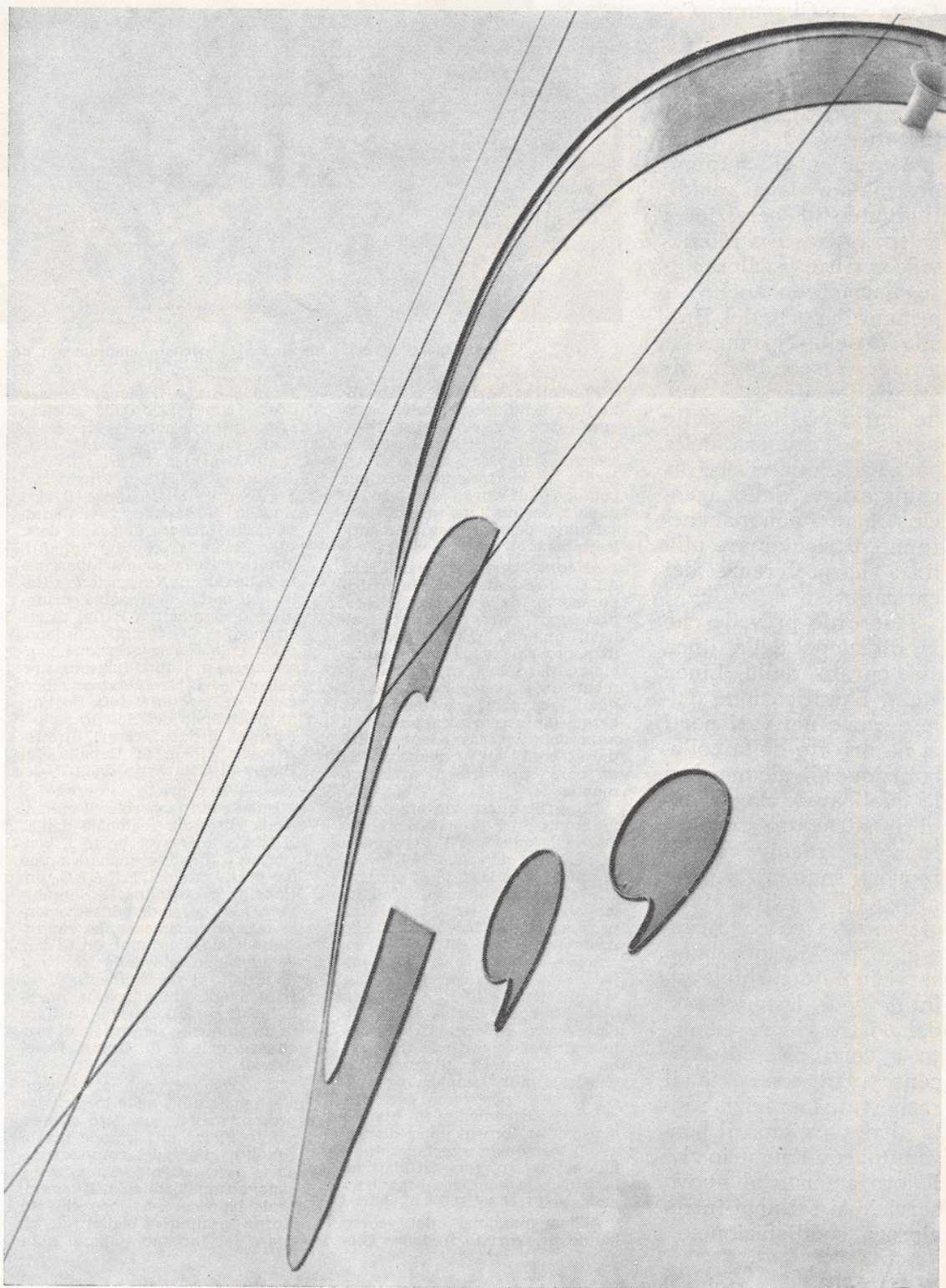
Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Linea "C" - Italnavi

La Linea « C » ha concluso un accordo con la Società « Italnavi » per un servizio merci congiunto sulla linea del Sud America, con inizio dal primo gennaio 1966.

Sono numerosi nel mondo gli esempi di accordi simili tra Compagnie di navigazione. Il motivo va ricercato nella realtà della situazione, quale si riscontra un po' ovunque nei trasporti marittimi di linea: i costi di esercizio delle navi in aumento, l'entità del traffico spesso insufficiente, la concorrenza sempre più accesa anche per la presenza di Nazioni che sovvenzionano o cercano privilegi per la loro flotta; la conseguenza è che le tariffe del trasporto e il complesso degli introiti risultano inadeguati alle esigenze vitali delle linee e perciò ancor meno a permettere loro un doveroso rinnovamento della flotta.

L'unica soluzione al problema può essere ricercata in un migliore impiego delle navi attraverso accordi di collaborazione: infatti l'operare con un maggior numero di navi offre possibilità di servire regolar-



(Continua in 2.a pagina)

(Segue dalla 1.a pagina)

mente un maggior numero di porti, con soddisfazione per la clientela, riducendo tuttavia il numero di scali per nave.

L'accordo fra la Linea « C » e la Società « Italnavi » crea un servizio con ben dieci navi commerciali, cui vanno aggiunte le nostre navi passeggeri sulla stessa linea, e precisamente: « Bice Costa », « Giovanna Costa », « Luisa Costa », « Alpe », « Cervinia », « Cesana », « Cortina », « Sestriere », « Sises », « Villarperosa ».

Alcune navi saranno destinate a viaggi rapidi, limitando il servizio a Buenos Aires e a Montevideo, altre scaleranno regolarmente anche i principali porti del Brasile e della Spagna. La grande disponibilità di stiva frigorifera, le buone caratteristiche delle navi, la frequenza delle partenze e una vivace organizzazione delle agenzie nei porti non mancheranno di richiamare alla linea le preferenze dei caricatori.

L'accordo prevede che la direzione della linea sia curata dalla Linea « C ». L'unificazione delle agenzie nei vari porti ci ha privato della collaborazione di alcune con le quali avevamo da anni intrattenuto cordiali rapporti, mentre nuovi rapporti sono iniziati con altre; alle prime rivolgiamo un vivo ringraziamento per il loro buon servizio e un cordiale saluto, con l'espressione del nostro rincrescimento e certi che potremo conservare con esse il rapporto di amicizia; alle altre porgiamo il benvenuto, con l'augurio che il loro apporto al nuovo servizio si sviluppi in reciproca soddisfazione.



I partecipanti al corso di cucina in perfetto allineamento dietro la tavola imbandita.

Presenti autorità e personalità provinciali e cittadine, ha avuto inizio il 26 novembre a Rapallo al Grand Hotel Bristol, il secondo corso convittuale alberghiero di perfezionamento per personale di bordo di cucina e di sala, destinati sui grandi transatlantici della Marina mercantile italiana.

Al corso, organizzato dall'E.N.A.L.C. regionale con la collaborazione della « Linea "C.", », prendono parte sessanta allievi, quindici per il perfezionamento di cucina e quarantacinque per quello di sala, provenienti da ogni regione d'Italia i quali, scelta la via del mare, hanno già svolto alcuni mesi di imbarco, dopo aver conseguito un attestato di promozione in un corso primario di addestramento.

In aprile questi giovani conseguiranno, previo naturalmente esame, la qualifica di « commis » di cucina o di sala. E' il primo gradino di una lunga carriera che richiede, soprattutto all'inizio, anni di sacrificio, ma che ripaga ampiamente, sia sul piano professionale sia su quello economico, chi la svolge con competenza e in particolare con passione.

Questi corsi che il Ministero del Lavoro sollecita decisamente e finanzia, cercando ogni anno di aumentarne il numero, e che le grandi Compagnie di navigazione apprezzano collaborando attivamente in quanto consentono loro di poter disporre di personale specializzato e ben preparato, sono affidati alla capace e capillare organizzazione dell'E.N.A.L.C.

All'inaugurazione del corso hanno presenziato il signor Gio-

vanni Costa e il signor Andrea Costa, contitolari della Società armatrice, il comm. Francesco Azais, direttore regionale dell'E.N.A.L.C. per la Liguria, il vice direttore dell'Ufficio Provinciale del Lavoro, dott. Norese, il vice sindaco di Rapallo, avv. Canessa, il vice sindaco di Zoagli, dott. Villa Reale, il comm. Volpotti, direttore della scuola alberghiera della Soc. di Navigazione « Italia », il comm. Carnacina, primo premio mondiale a Parigi di gastronomia, il comm. Cordano, presidente dell'Associazione commercianti e il dott. Rusconi, presidente dell'Associazione albergatori di Rapallo, il dott. Bogliardi, presidente dell'A.C. Rapallo-Ruente, il dott. Ferrari, direttore della filiale di Rapallo del Banco di Chiavari e della Riviera Ligure.

Prendendo la parola, il comm. Azais, direttore regionale dell'E.N.A.L.C. dopo aver porto il benvenuto e il saluto anche a nome del presidente dell'E.N.A.L.C., on. Rapelli, e sottolineato l'importanza dei corsi di addestramento e perfezionamento, ha ringraziato il sig. Giovanni Costa per l'entusiasmo giovanile con cui ha accolto il suggerimento di offrire ai giovani allievi la possibilità di perfezionarsi e studiare in un ambiente signorile e di prestigio quale è il Grand Hotel Bristol.

Rivolgendosi, poi, ai giovani che impeccabili nelle loro divise professionali in perfetto allineamento dietro una grande tavola bandita, quelli del corso di cucina, e in attesa disposizione ai tavoli quelli di sala, il comm. Azais ha ricordato loro che un giorno saranno « i biglietti da visita » del turismo italiano e in

particolare per quello che raggiungerà l'Italia a bordo dei nostri grandi transatlantici.

Il signor Giovanni Costa ha a sua volta espresso agli allievi l'augurio delle migliori fortune nella carriera scelta, e il dott. Norese, dopo aver porto il saluto anche a nome del dott. De Sanctis, direttore provinciale dell'Ufficio del Lavoro, ha detto ai giovani che dev'essere loro motivo d'orgoglio frequentare il corso in un ambiente così elevato.

Parole che hanno destato ammirazione ha pronunciato il comm. Carnacina il quale ha voluto sottolineare, per meglio far comprendere l'importanza dei corsi, l'esordio difficile della sua prestigiosa carriera che per altro gli ha permesso di vincere in nome dell'Italia il premio più ambito di gastronomia. Aggiungendo, poi, le difficoltà iniziali, che non possono mai mancare qualunque sia la via scelta da un giovane all'esordio di una carriera, il comm. Carnacina ha concluso che se quella ora intrapresa sarà da loro svolta con passione e serietà, non potrà non dare alla fine ampie soddisfazioni.

Infine, anche a nome del comune di Zoagli, ha parlato il vice sindaco di Rapallo, avv. Canessa, che ha espresso la riconoscenza delle due cittadine alla Linea "C.", sempre sollecita in ogni iniziativa sociale e all'E.N.A.L.C. per aver scelto ancora una volta una località della Riviera per i suoi corsi.

Gli intervenuti hanno quindi preso parte a un « cocktail » preparato e servito dagli stessi allievi.

Gli ammogliati vincono il derby della Ditta Costa

Il favoloso "Pelli,, sigla da campione le reti del successo. Controllo anti-doping per i portentosi medicinali di un misterioso «massaggiatore»



La «grande foto»: le due squadre posano alcuni istanti prima dell'inizio dell'incontro.

Blu - Bianchi 2-0

Marcatore: nel 1° tempo: Pellicari al 23'; nel 2° tempo: Pellicari al 20'.

BLU (Sposati): Costa P. (Vitale); Battistini, Vezzi; Tortello, Minimel, Perotti; Costa L., Costa G., Pellicari, Parodi, Lavalle.

BIANCHI (Scapoli): Fichera; Rota, Fassone (Ferrari); Bogliano, Guaschi, Cannella; Gerboni, Doderro, Salvo, Marengo, Obinu (Dallera).

Arbitro: Costa G. III.

La gente che, dopo un lungo inverno, era accorsa felice a godere il pallido sole primaverile della passeggiata di Pegli, si domandava stupita cosa fosse successo al Pio XII. Una fila ininterrotta di macchine ed una fiumana di persone, già dalle due di quel sereno sabato pomeriggio, facevano infatti la coda per accaparrarsi i primi posti di «tribuna numerata» dell'incontro più interessante che la cronaca sportiva avesse mai registrato: stavano per scendere in campo le formazioni degli sposati e degli scapoli della Ditta Costa.

L'organizzazione era perfetta: dai ragazzini raccattapalle ai distinti «commendatori-con-pancetta» nel ruolo di massaggiatore. Ma forse la cosa più interessante era un nuovo esperimento di assistenza ai giocatori infortunati, messo in atto da un distintissimo signore in camice

e con tanto di croce rossa sul braccio e sul cappello: alla minima escoriazione il nostro entrava in campo con una valigetta di portentosi medicinali. Il lettore a questo punto dubiterà senz'altro della competenza sportiva di chi scrive, dato che scene come quella ora descritta, ne accadono a centinaia sui campi da gioco; ma se quello stesso lettore avesse avuto un po' di pazienza prima di giudicare l'operato di questo povero scribacino, avrebbe appreso anche che nella famosa valigetta non c'erano bende, alcool o cerotti, bensì seghe, pialle, chiavi inglesi, bulloni. Garantiamo sull'utilità di questo metodo: appena il presunto massaggiatore si avvicinava ad un giocatore steso a terra con le mani incrociate sul petto, ed i compagni vicino in lacrime, costui immediatamente balzava in piedi e ritornava al suo ruolo. Meno efficace invece ci è parso l'uso di un nuovo tipo di disinfettante: interpretando alla lettera il motto «il buon vino fa sempre buon sangue», tralasciamo una più recente aggiunta per ovvii motivi pubblicitari, dalla cassetta prodigiosa saltavano fuori fiaschi di vino e bottiglie di cognac con la scusa che tanto di alcool ve ne era bisogno.

Ma passiamo alla partita: accolti dal boato della folla i ventidue giocatori, più arbitro, massaggiatori, fotografi e direttori tecnici, cercano di dare alla partita un tono importante, schierandosi a centro campo per il tradizionale «Htp, Hip, Hurra» e scambiandosi mazze

imponenti di rose, carciofi, garofani, rapanelli e verdura fresca a volontà.

Dopo le classiche corsette sul terreno di gioco per sciogliere i muscoli, con esibizioni alla brasiliana di fini palleggi ed incitati da figli, madri, suocere, fidanzate, nonché da un polemico signore con altoparlante, «gli atleti», «i fusti del sabato pomeriggio», i vari Pelé, Di-

dì, Vavà genovesi, incominciavano subito a dare calci della malora alla palla, cercando di inviarla nei posti più impensati.

E' d'uopo a questo punto fare una distinzione tra quei signori che cercavano di fare il meno possibile da una parte e tra quei signori che cercavano invece di fare lo

(Continua in 4.a pagina)



I capitani delle due squadre e l'arbitro Dottor Giacomo Costa al quale il «massaggiatore» offre... un magnifico paio di occhiali.

Ha risolto tutto il favoloso "Pelli,,

(Segue dalla 3.a pagina)

stesso dall'altra: se li dividessimo infatti in sposati e celibi, siamo sicuri che quello stesso noioso lettore di prima troverebbe da obiettare dicendo che da parte nostra siamo prevenuti contro gli sposati o viceversa. Li chiameremo perciò bianchi e blu, dai colori delle rispettive maglie, tutte inalberanti un bel « C ». La vittoria dunque è toccata ai blu che hanno saputo meritarsela per la maggior coesione del gioco e, diciamo pure per la miglior classe (che poi questa classe fosse quella di... leva o di gioco, non sta a noi giudicare). I bianchi hanno quasi sempre subito gli attacchi degli avversari, difendendosi caoticamente con spesso due o tre battitori liberi!

Indubbiamente i bianchi, in ufficio, o con gli amici, avranno portato come scusanti della sconfitta un palo colpito in apertura di gara (« se avessimo segnato allora, te lo dico io, la partita sarebbe andata ben diversamente! ») parecchi goal sbagliati ed i molti pseudo-incidenti curati con le già citate belle bevute. Ma una storiella così fatta, credeteci, non ha senso, può essere raccontata a chi non abbia visto la partita.

Pur escludendo il rigore per i blu, parato molto bene da Fichera, tutte le migliori azioni sono partite dalla metà campo di questi ultimi, magistralmente tenuta dal duo Costa L. e G. (Opisso, allenatore un tempo dei due nel Gruppo C, continuava a gridare che glieli avevano rovinati!).



Nessuna scusa

Non tirino fuori quindi scuse i bianchi, che la sconfitta è stata meritata, non diciamo per loro incapacità, ma per la maggior bravura degli avversari (questa è una storia grossa come una casa, ma è « ad usum » del solito lettore). Inutile poi prendersela con l'arbitro con la scusa che era un Costa e che quindi ha favorito i cugini! Niente di più falso! Ce ne fossero di arbitri così alla domenica sui campi di pallacanestro!

Giunti a questo punto siamo sicuri che se concludessimo così il nostro articolo, quell'ormai appassionato lettore, spalleggiato dal fratello, ci darebbe contro, dicendo che, stringi, stringi, non abbiamo detto una parola della partita in sé, né dei giocatori. Dato che il nostro motto è « il lettore ha sempre ragione ed oggi non si fa credito », ci affrettiamo ad ubbidire. Ma (c'è sempre un ma nella vita degli uomini: se ci è permesso questo ammonimento un po' filosofico) parlare dei giocatori giammai! Per natura siamo sempre stati persone schive da guai e non vorremmo in questi frangenti incominciare a farci fare un bel paio di occhi neri.

Non parleremo perciò di quel giocatore grasso come « un porcellino dalla cute ben curata del gregge di Epicuro (da Lucrezio: storico, istruttivo e poetico) o di quel tale dai piedi piatti o ancora di quel portiere con i trampoli, ma passeremo subito alla scarna cronaca.

La prima bella azione viene da Costa L. che, dopo una irresistibile discesa effettua un forte tiro diagonale che però Fichera para bene.

Rispondono i bianchi con un'azione di Gerboni che passa a Salvo. Il centrattacco con un bel dribbling arriva a pochi passi dalla porta ed inganna il portiere con una finta: ma la palla colpisce l'interno del sette ed esce.



Il primo goal

Dopo un certo predominio dei blu, al 15' Costa G. ripete l'azione ora descritta: arriva solo in area, si scarta terzino e portiere e tira in porta; il palo respinge però la palla, che attraverso lo specchio della porta, arriva un terzino tutto di corsa e prende la palla con le mani. Rigore nettissimo che però Parodi incaricato di battere, invia tra le mani di Fichera. Azioni alterne, in cui di interessante si registrano tre corners per parte, peraltro infruttuosi. Al 23' giunge il primo goal: Costa L. da distante tenta il tiro, ma la palla esce di poco. Errore del terzino nel battere la rimessa, si impossessa del pallone Costa G. ed anche lui tira: ne esce una mischia in area in cui ha la meglio Pellicari che con un forte tiro sulla destra insacca inesorabilmente. Rispondono timidamente i bianchi con azioni belle ma infruttuose di Bogliano, Gerboni e Salvo.

Nella ripresa questi stessi giocatori riescono a portare all'attacco per alcuni minuti la loro squadra, poi la partita diventa appannaggio dei blu. Registriamo oltre ad una discesa di Gerboni che dopo aver scartato tutta la difesa blu si lascia anticipare dal portiere (13'), un bellissimo tiro di Costa G. da posizione ravvicinata, a cui Vitale risponde con un'altrettanto bella parata. Al 20' è ancora Giovanni Costa ad impostare la seconda rete, passando magistralmente a Pellicari che con un bellissimo pallonetto inganna il portiere e sancisce la vittoria. Da questo momento alla fine nulla di interessante, se si esclude una rete di Salvo annullata per precedente fallo dello stesso giocatore (26') ed una traversa colpita da Bogliano ad un minuto dal triplice fischio.

Tra i giocatori si sono poi particolarmente distinti, da parte bianca Fichera, Salvo, Bogliano e Gerboni; da parte blu, oltre ai due Costa ed a Pellicari, Vitali Minimel, Parodi e Perotti.

C.

Ai collaboratori

Il nostro invito di sempre: collaborare con noi, inviandoci brevi articoli (firmati), fotografie e tutto quanto possa interessare *Notiziario « C. »*. E ricordate soprattutto tre cose: siate brevi, precisi e tempestivi. Grazie.



Lo « scapolo » Fichera para a terra su Lorenzo Costa protetto (si fa per dire...) dai difensori.



E' uno dei momenti più solenni dell'incontro. Parodi ha appena battuto il calcio di rigore che verrà però parato dal bravissimo Fichera. Intanto, gli altri stanno a guardare...



Vinti e vincitori al... tavolo della pace al termine della combattuta e durissima partita. Sembra tuttavia, da certi sorrisi, che la fatica sia stata dimenticata presto...

Quando si navigava alla velocità di circa due miglia all'ora

IV

L'aplustre era un ornamento a ventaglio, posto sulla curva della ruota di poppa, che spesso aveva indietro un altro ornamento a collo di cigno, detto «chenisco», probabilmente adibito a legarvi le gomene, tra l'uno e l'altro si piantava l'asta dell'insegna e, nelle navi mercantili, al posto dell'insegna, la immagine della divinità protettrice.

Gli epotidi erano costituiti da due travi sporgenti obliquamente d'ambo i lati del rostro, a difesa della nave dai rostri nemici, e servivano anche a sospendervi le ancore. Il rostro, o sperone, di varia forma, massiccio di bronzo, di ferro o di rame, o semplicemente rivestito di tali metalli, era posto sotto la linea dell'acqua, appoggiato sulla chiglia, o innestato sulla ruota o controruota di prora, o infisso sulle pareti esterne, o abbracciato da queste cucite su di esso. Al di sopra del rostro, al punto dove si congiungevano di steminali esterni, vi era una testa metallica di montone, o di delfino, o di altra foggia, che si chiamava preambolo o antirostro, e serviva ad attenuare il colpo del rostro, impedendo che la prora si infrangesse nell'urto sulla nave avversaria.

Quando non era ad unica vela, l'unico albero, posto al centro della nave, portava, su due pennoni, due vele quadre, e a volta, più in alto, una terza, pure quadra, oppure due piccole vele latine. Le navi più grosse avevano anche un albero prodiero di trinchetto, ed uno a poppa di mezzana. L'alberatura era assicurata con stragli, paterazzi e sartie. Le vele erano di lino, di bisso, di cuoio, di palma, di canna, normalmente bianche, o tinte di porpora, o, per lutto, di nero; e forse perchè queste un tempo portavano dipinta in nero una lupa, in seguito si chiamò lupò la vela di lutto.

Lo scafo era quasi ornato di pitture, la poppa generalmente con l'effigie della divinità che dava il nome alla nave; i fianchi a fiorami, a corimbi, a rabeschi; ma in complesso la nave era a fondo scuro, per quanto ve ne fossero anche tinte tutte di rosso, e di bianco o di azzurro quelle usate in guerra per sottrarsi in distinzione alla vista nemica, principalmente le specularie, cioè le navi usate per la ricognizione. Il nome era dipinto o scolpito sulla prora, normalmente femminile nelle navi greche, ed anche maschile in quelle romane.

Si navigava quasi esclusivamente di giorno, quasi mai di inverno, con velocità normale da uno a due miglia orarie, per eccezione fino a quattro miglia, con un massimo eccezionalissimo di sei. Normalmente le armate, per essere ad un tempo strumento di lotta e mezzo per invadere il territorio da conquistare, agivano insieme con l'esercito,

anzi il più delle volte il comandante supremo dirigeva promiscuamente esercito e armate nelle operazioni militari marittime e terrestri.

Nelle armate elleniche la disciplina era fiacchissima. Da Senofonte abbiamo notizia che marinai ateniesi disertarono per ottenere un aumento di paga. La paga originariamente era di tre oboli, poi, sotto Pericle, fu portata a quattro e successivamente ad una dracma nella guerra jonica e a due in quelle peloponnesiache; la panatica, distribuita a bordo, da oppositi sitarchi, consisteva in orzo o tostato, farina di grano impastata con olio o vino, farina di lino e semi di papaveri con miele, il metollo di calcio e uova, la maza di olio, di acqua e di vino per eccitare i rematori, e qualche volta formaggio, biscotti, aglio e cipolle. In una relazione di Nicia al Governo si legge: «Il florido stato degli equipaggi è di breve durata, poichè ben pochi marinai sono

capaci di trarre dal mare una nave e di mantenere ordinato il remeggio; e il peggio si è che io, come comandante, mi trovo nella impossibilità di fronteggiare il mare, perchè voi ateniesi siete di tal natura che è difficile comandarvi».

Molto più disciplinati erano invece gli equipaggi romani, rematori, marinai ed operai, a bordo tutti sottoposti al comando del «magister navis» che era il comandante della nave, e del «submagister» che era il comandante in seconda, per quanto i rematori dipendessero direttamente dall'«hortator», che regolava ritmicamente la voga, e quando i vogatori, come s'usava, cantavano spesso accompagnati dal flauto, batteva il tempo.

Il servizio militare in marina era compiuto fra il quattordicesimo e il quarantatreesimo anno di età, ma il grosso del contingente era dato da uomini ventenni: come adesso, c'erano i rafforzati che si chiamavano «evocati», e, inoltre, i «veterani» e

gli «emeriti», cioè quelli che rimanevano a bordo oltre i limiti di età. Poiché il congedo si chiamava «missio», i marinai congedati si dicevano «missicii»; la «missio» poteva essere «honestà», cioè normale con onore, «caussaria» per riforma, «ignominiosa» per espulsione disonorevole; la «honestà» comportava alcuni premi e privilegi, come l'esenzione dai tributi, dalla schiavitù, e per chi non era cittadino romano il diritto di stare in giudizio, la facoltà di sposare una romana, e fin l'acquisto della cittadinanza.

I comandanti di navi, che catturavano o affondavano una nave nemica, erano insigniti della corona navale; della corona rostrale erano invece insigniti i vincitori di una battaglia, ai quali a volte era anche conferito l'onore della colonna rostrata, o di medaglie commemorative, o del vessillo azzurro, o, per fatti più eminenti, del trionfo navale che era decretato dal Senato.

La «liburna» delle armate romane

In un primo tempo gli equipaggi romani, tolti dalle città alate e confederate e dalle colonie marine, non ebbero paga; poi l'ottennero sul pubblico erario e, in casi eccezionali, per contribuzione privata, paga che era inferiore a quella dei militari di terra, i quali percepivano intorno ai tre assi.

Pene disciplinari a bordo erano severissime, dalla fustigazione all'immersione in mare, dall'ignominia all'esilio in qualche isola deserta, dal taglio della mano alla pena di morte.

Le armate romane, che nelle guerre puniche erano passate dalla trireme alla quinquereme, si orientarono in seguito verso un tipo di nave da battaglia più piccola e più leggera di entrambe, cioè la «liburna», la quale dimostrò le sue qualità marinare e guerresche nella battaglia di Azio.

La «liburna», nave sottile a un solo ordine di remi, agile, manovriera, celerissima, che i romani imitarono da pirati illirici della Schiavonia, può considerarsi il tipo di nave remiera capostipite delle galee.

Nella marineria bizantina, la quale ereditò dopo la caduta dell'Impero le tradizioni romane, trasformarsi nel dromone, che era, come dice il nome, bastimento da corsa, armato di due castelli posticci donde si combatteva con armi missili, lungo da 40 a 60 metri e largo da 7 a 10, con 50 remi per banda su due ordini, e con uno o due alberi guarniti prima di vele quadre, poi anche di latine quando questo tipo di vela triangolare pre-

se ad usarsi in Mediterraneo e assunse il nome non dall'origine latina, come si potrebbe a prima vista pensare, ma per deformazione del termine «alla trina», col quale si distinguevano appunto tali vele dalle quadre, che si dicevano invece «alla quadra».

Non molto differente era il panfilò, che in seguito diventò legno da traffico, il cui nome, oltre questo particolare tipo, servì anche a indicare piccole bastimenti da diporto.

Simili ai predetti, ma più piccola, ad un solo ordine di remi, era la «chelandia» (dal greco-latino «chelys», testuggine) che era usata come vedetta o adibita a servizi sussidiari.

Direttamente dal dromone, oltre che dalle precedenti classiche navi sottili, sorse, per l'influenza che la marina di Bisanzio esercitò sulle nostre Repubbliche marinare, trafficanti nei porti levantini, la galea, che, apparsa in Mediterraneo nel IX secolo, mantenne le sue particolari caratteristiche, di poco modificate nei tipi derivati da essa, in tutta la sua lunga e gloriosa esistenza fino al principio del secolo scorso.

Contemporaneamente, nei secoli VIII e IX, un audacissimo popolo nordico di marinai e di guerrieri, i «Vichinghi», batteva i mari con bastimenti che alla galea possono essere raffrontati, anch'essi prevalentemente remieri, con un solo albero a vela quadrata, dei quali, oltre che in figurazioni sincrone, si possono dedurre le caratteristiche precise da alcuni scafi recentemente scavati in Norvegia, a Gokstad,

e a Ojeberg, per l'usanza che aveva quel popolo di seppellire i suoi condottieri in uno scafo.

Le navi così recuperate sono lunghe da venti a trenta metri, con uno scafo leggero sottilissimo nell'ossatura e nel fasciame a strisce, collegato da fibre vegetali, con graziosi intagli ornamentali lungo le ruote, basso sull'acqua e svasato dal centro, audacemente ricurvo a prora e a poppa, con poppa e prora perfettamente eguali tra di loro, in modo da consentire che il bastimento potesse avanzare indifferentemente nell'un senso e nell'altro. E poichè tali navi portavano scolpite in cima alla ruota una testa di drago o di serpente, si chiamavano «drakar», cioè dragoni, ed erano le più grosse, e «snekar», cioè serpenti, le più piccole.

Come le galee, anch'esse avevano una impavesata di scudi, per difesa e ornamento, sulle murate.

Più piccola del dragone, la galea cominciò ad apparire, come ho detto, nel IX secolo, traendo il nome, per la forma e per l'agilità, dal greco-latino «galeos», che significa pesce spada. Nave sottile, completamente pontata da poppa a prora, bassa sull'acqua, e con pochissimo pescaggio, lunga da 40 a 50 metri e larga da 5,5 a 7, essa aveva sistemati sul ponte, nella parte centrale, i banchi dei vogatori, da un minimo di ventisei ad un massimo di trenta per banda.

(Continua)

(Da «la nave nel tempo» di Michele Vocino, ediz. Alfieri, Milano)



GIORNALE DI BORDO



Qui Buenos Aires - Linea "C": finalmente

Sempre vivace
"Pala a prua,,

Buenos Aires

E' raro che un ufficio all'estero della LINEA C. si faccia vivo; però, questa volta, un fatto di importanza fondamentale per la salute del sesso forte degli appartenenti alla LINEA C. di Buenos Aires, è accaduto e bisogna affidarlo alle «tele-tipo» affinché, tramite il perfetto servizio di «Notiziario C.» venga divulgato a tutte le navi ed a tutti gli uffici.

Che c'entra la salute? Presto detto, signori; il giorno 7 novembre alle 9, in un grazioso campetto alla periferia di Buenos Aires — o meglio in piena zona residenziale tra le ville e le piscine — i baldi giovanotti della LINEA C., guidati dal loro capo Massimo, sono scesi in maglietta e pantaloncini (quanto biancore immacolato dopo l'inverno da poco trascorso) in singolare tenzone.

Già avrete capito; una partita al pallone, sì, una partita al pallone con tanto di porte e di reti. Infatti, dopo lunghe trattative, si poteva, con l'opportuno innesto di mariti (delle nuove impiegate), figli, fratelli ecc. raggiungere una quota di 14 necessaria per fare due squadre per poter scendere in campo.

Per chi non lo sappia, l'ufficio di Buenos Aires, è ben suddiviso tra gentili signorine e signore e da baldi giovanotti e signori di mezza età per cui, anche per il rifiuto di parte dei baldi... perché pretendevano dopo una simile fatica almeno due giorni di riposo, oppure come il celebre Biagini che teneva una conferenza stampa per annunciare un favoloso dolore ad un... piede (quello con cui — se capace — avrebbe dovuto calciare pallone e gambe avversarie), si doveva ricorrere a giocatori stranieri tesserati come oriundi.

Agli ordini di nessun arbitro e davanti all'immensa folla di quattro spettatori, compresa una fotografa, le due squadre in maglie svariato scendevano in campo nelle seguenti formazioni:

Squadra A - Cigoi, Hernandez, Caudannes, Giron, Piozzi - Giron, Rizzo.

Squadra B - Crocco, Zamora, Salvatici, Vandroux, Conterno, Giron, Giron. (7 giocatori della compagnia e 7 oriundi).

Il risultato finale era di 7 a 7, cioè un salomonico pareggio che



con punteggio tennistico accontentati tutti.

Un po' di cronaca. Il primo quarto d'ora le azioni erano alterne ed i due portieri ancora freschi davano spettacolo con interventi pericolosi (tanto che si poteva fare una forte assicurazione contro il pericolo che la linea perdesse il suo direttore) ed il risultato rimaneva inchiodato sullo 0 a 0. Poi a poco a poco la squadra B sotto la spinta di un Giron — si era dimenticato dei numeri — in forma spettacolare prendeva le redini dello incontro e segnava il primo gol anche se il Cigoi si stirava nell'ultimo tentativo disperato. Sotto la spinta dell'orgoglio la squadra A pareggiava le sorti dell'incontro. Così si andava avanti con azioni alterne, con un gol per porta, anche se a volte la squadra A usava termini non troppo ortodossi per fermare gli avversari (vedi il Conterno fermato davanti al portiere perché questi gli... cantava un fallo inesistente in altra parte del campo). Il primo tempo chiuso due a due vedeva i giocatori correre in cerca di liquidi ristoratori. Il secondo tempo cominciava a ritmo ridotto dato che la stanchezza cominciava a farsi sentire sui muscoli degli atleti. I gols fioccarono e co-

me detto all'inizio della cronaca la partita seguita dal continuo boato della folla terminava in parità 7 a 7.

Sulle ali dell'entusiasmo già a Buenos Aires si parla di una nuova squadra rivelazione che potrà togliere lo scettro ai vari Boca Juniors o River Plate. Per ora la squadra rivelazione sta pensando ai nuovi incontri, però questa volta contro avversari esterni per dimostrare tutta la propria forza ed il proprio stato atletico.

PS — Dimenticavo dire che il lunedì tutti si presentavano ai propri posti di lavoro anche se, estranei al fatto del giorno prima, potevano osservare con stupore, maniere strane di camminare, pencolamenti particolari, smorfie dolorose, ecc.

NASCITE

Un vispo pupetto, al quale è stato imposto il nome di Enrico, è venuto ad allietare, il 16 dicembre 1965 la casa del dott. Antonio Costa e della signora Piera Badano Costa. Ai genitori le più vive filicitazioni e un cordiale benvenuto al piccolo Enrico.

MATRIMONI

Carlo Gianelli Castiglio, 1° ufficiale, con la gentile signorina Giuliana Savori. Moneglia, Chiesa di S. Giorgio, 27/12/1965.

Agli sposi gli auguri di «Notiziario C.».

«Pala a prua», il simpatico giornalino di bordo della motonave «Franca C.», continua sul piano di una vivacità e di un interesse, divenuti ormai tradizionali. Il numero di dicembre 1965, per esempio, è riccamente illustrato con disegni di atmosfera — e non poteva essere altrimenti — prettamente natalizia. Don Angelone, il direttore responsabile, coadiuvato dal redattore capo Terzi e dal disegnatore Bruno, ha... dato alle stampe un numero che si avvale di una nutrita schiera di baldi collaboratori: il Comandante (naturalmente), Cogoni, Garrone, Idi, Ravacca e Labaro.

Che cosa abbiamo trovato in «Pala a prua»? Una bella «Canson de natale» dovuta ad uno dei più famosi poeti dialettali genovesi, Carlo Malinverni; e poi altre poesie, un racconto pieno di suggestività, dettagliate notizie sulla vita del Circolo di bordo, le solite barzellette raccontate con gusto, la regolare aneddottica, gli auguri e tante altre piccole cose.

E abbiamo appreso anche che a seguito delle elezioni del 15 dicembre è stato eletto il nuovo presidente del Circolo sportivo «Franca C.»: i maggiori suffragi sono andati al II ufficiale marconista Lanzillotti, seguito a ruota dal II ufficiale Gandini e, più staccato, dal maestro di casa Roncalli. Lanzillotti si è subito presentato ai suoi... elettori con un messaggio di ringraziamento e di... impegno; impegno a lavorare per fare del Circolo una cosa veramente viva e attiva. Fra l'altro, ha detto: «Oggi, come ieri, abbiamo bisogno di creare nella nostra vita di bordo una atmosfera di distensione che ci aiuti a portare a termine questa nobile missione nel Mar dei Caraibi, già in pieno svolgimento. Il mare affratella gli uomini, sotto qualunque bandiera essi navigano. Lo sport ricrea lo spirito di questi uomini. Voi tutti siete i principali collaboratori di questo Circolo...».

Tanti auguri e buon lavoro.



NOTIZIARIO «C»

Periodico aziendale bimestrale

Anno V - Suppl. N. 5-6 Settem.-Dicem. 1965
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