

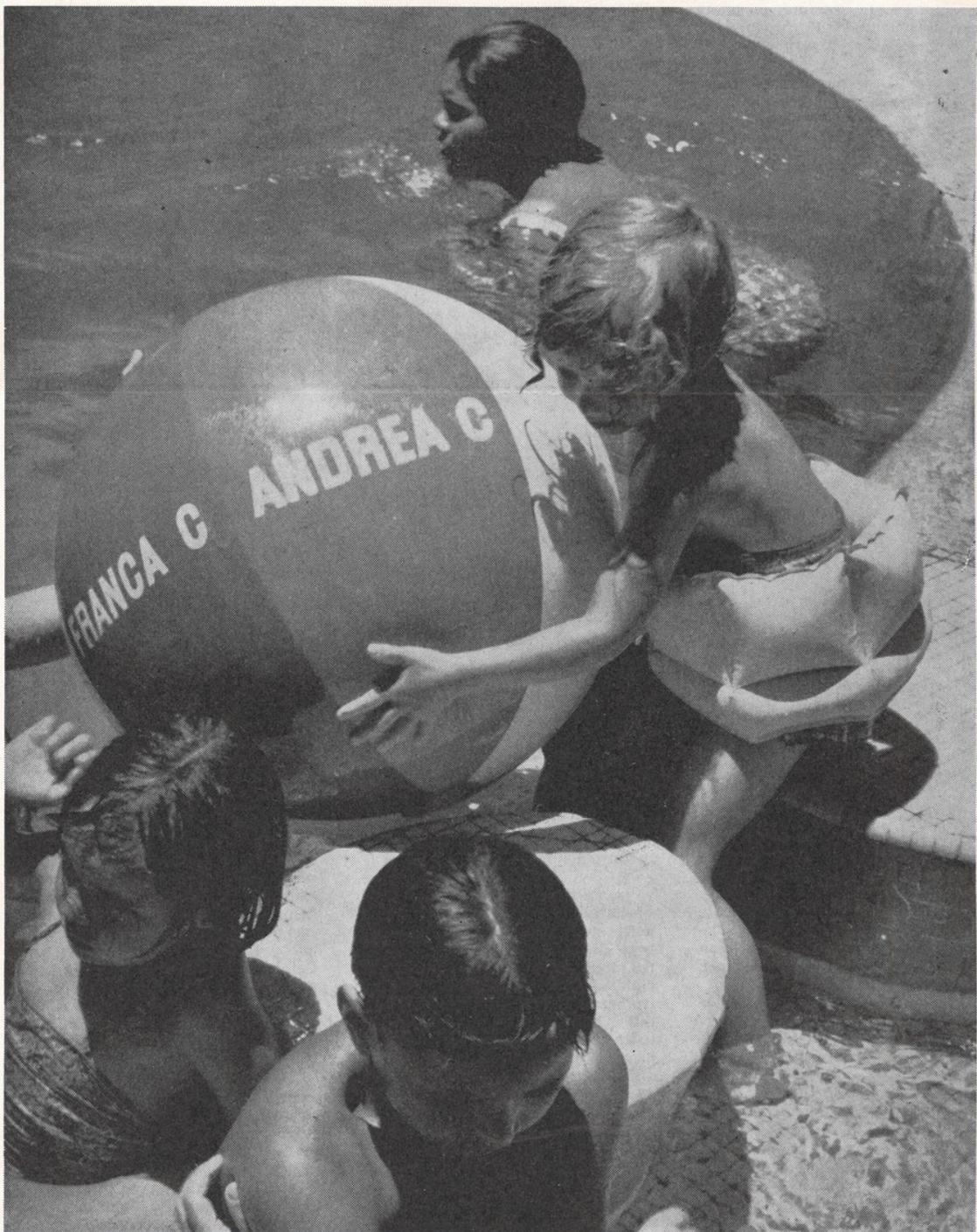
Linea "C,, - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno VII - Numero 6 - Novembre-Dicembre 1967

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Gioia, spensieratezza, serenità a bordo. Il calendario sembra una cosa lontana, le stagioni hanno un solo denominatore comune, quello della felicità. E' la grande stagione dei bimbi: liberi, a proprio agio in un mondo che, attraverso un multicolore pallone, si identifica nelle navi della LINEA C.



# L'architettura navale fa il suo ingresso nella storia

XI

Tuttavia dall'alto Medioevo a questo secolo molti progressi furono conseguiti nella tecnica dell'architettura navale, nelle linee di avviamento e nella saldezza del fasciame, e poiché tale saldezza si otteneva principalmente con una rete di fasciature consistenti in grossi costoloni verticali e in cinture orizzontali di rinforzo, fasciature che sporgevano in rilievo all'esterno, essa evidentemente non era certo favorevole al buon navigare. Comunque, una stretta collaborazione fra costruttori e marinai portò, di esperienza in esperienza, a raggiungere, sia pure con metodi empirici, un sempre maggiore perfezionamento di proporzioni, di tipi e di attrezzatura.

Una speciale cura era posta nella scelta del legname, che doveva essere messo in opera bene stagionato, e tagliato in «buona luna», ossia dal luglio al gennaio,

cedendo immergere la pala dal lato sul quale doveva accostare il bastimento.

D'altra parte i nuovi sistemi di alberatura e di velatura, specialmente il frazionamento delle vele, la loro razionale disposizione lungo l'asse del bastimento, la modificazione della loro forma e la introduzione delle rande, già consentivano di navigare stringendo meglio il vento, di navigare cioè di bolina, accostando quanto più possibile alla linea del vento la linea della rotta.

L'alberatura a due e a tre alberi, qualche volta anche a quattro, oltre che per le navi vere e proprie, fu adottata per molti tipi di bastimenti. Gli alberi, eccessivamente grossi per lo sforzo che dovevano fare, in generale erano di un solo fusto, ma talvolta erano anche connessi e rinforzati con robuste legature di cavo o di ferro.

L'albero di maestra era normal-

Nelle marine mediterranee si usavano due specie di alberature, quella ad albero semplice, detto «a pioppo», per la vela latina, e quella ad albero con un alberotto sovrapposto, per le vele quadre. Quest'ultimo sistema da noi era chiamato «alla quadra», mentre nella penisola iberica era detto «redondo», perché applicato ai bastimenti «redendos», cioè alle navi tonde che, così chiamate per le loro forme massicce e tondeggianti, prendevano pure il nome di bastimenti quadri dalla loro levatura prevalente, come i sottili, erano anche chiamati, per la stessa ragione, latini.

Le ancore avevano il ceppo fisso di legno, l'asta più lunga delle moderne, le patte triangolari spesso leggermente piegate per meglio mordere il fondo; e venivano usate ancore a tre o quattro marre, conseguentemente senza ceppo. Non essendo ancora in uso

tenendo il colore naturale del legno, la chiglia assumeva colore biancastro, dovuto ad una miscela di cui essa veniva spalmata, che era costituita da pece, zolfo, sapone e sego. Il sego, per tale miscela, si preferiva di bue, perché più scuro e più forte a ritenersi. E in proposito c'erano delle disposizioni ben precise del cavalier Cristoforo Canale, «procurator generale dell'Armata veneta».

\*\*\*

Le artiglierie, che sulle navi tonde meglio che sulle remiere avevano trovato spazi più adatti alla sistemazione dei pezzi e locali più ampi, nelle capaci stive, per il carico delle ingombranti munizioni con proiettili in pietra e in ferro, gradualmente aumentarono di numero e di importanza a bordo. Le bocche da fuoco erano di diversissimo calibro e prendevano strani nomi, spesso pittoreschi, di animali — lione, liofante, tigree aspidi, vipera, basilisco, serpentello, salamandra — o anche terremoto, fulmine, tempesta, o trevisana, veneziana, sforzesca e così via. Ma, in sostanza, per le sistemazioni a bordo si distinguevano in grosse, cioè bombarde, cannoni, mezzi cannoni, colubrine, (normalmente ad avancarica) che venivano sistemate in batterie sotto la coperta; e in minori, mezze colubrine, petrieri, moiane, sagri, falconi, falconetti, anche a retrocarica, che venivano situate sopra coperta, principalmente sul castello di prora per l'offesa e sul cassero di poppa per la difesa estrema. Gli affusti erano ancora primitivi, e constavano di un letto senza ruote, costituito da un grosso e robusto tronco di legno incavato, sul quale il corpo del cannone o della bombarda, munito di appositi anelli in alto e spesso anche di fianco, era assicurato a mezzo di forti trince di cavo.

I pezzi, dopo tre o quattro colpi, erano «rinfrescati» con acqua e aceto.

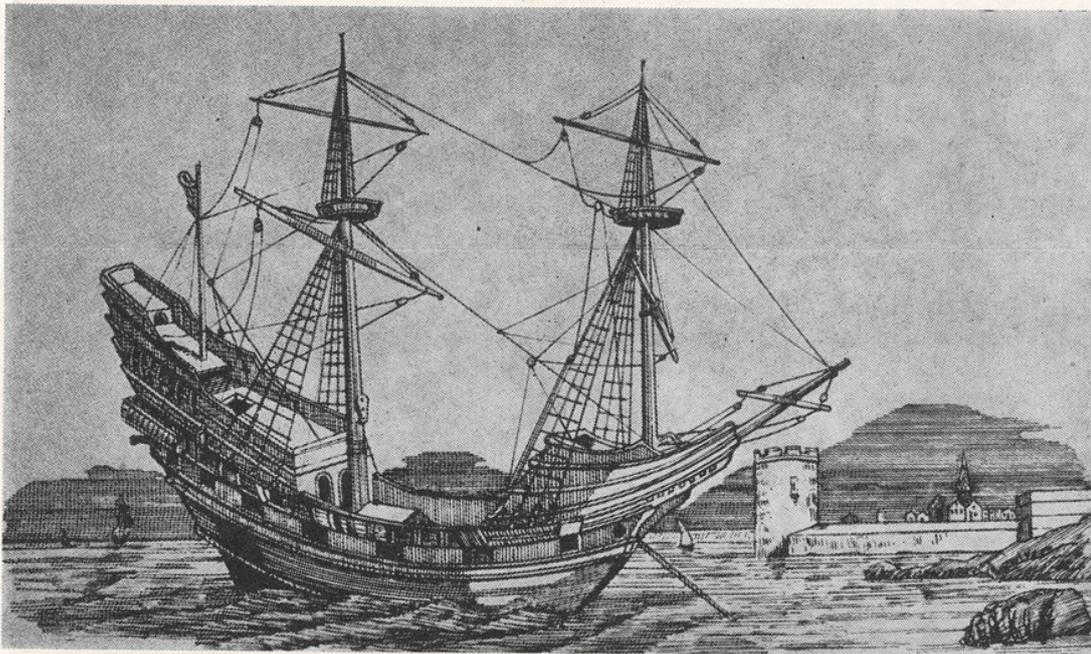
\*\*\*

Il numero di marinai e di militari per armare i grossi bastimenti era tassativamente precisato da ordinanze a seconda del tempo — in tempo di pace o di guerra — e dell'impiego — navi da traffico o da corsa — comminando multe severissime ai capitani che non si fossero attenuti alle prescrizioni.

Così, ad esempio, le «Ordinanze Catalane» prescrivevano che la nave a tre ponti, se armata in corsa, dovesse avere a bordo 150 persone, di cui 80 marinai, 40 balestrieri e 30 mozzi di almeno sedici anni di età; quella a due ponti 60 marinai, 20 balestrieri e 20 mozzi; e ciò sempre oltre i nocchieri, da otto a sedici, a un numero doppio di prodieri, al comito, a tutti gli altri ufficiali «de nao», cioè sottocomito, pilota e maestro, e ai subalterni.

(Continua)

(Da «La nave nel tempo», di Michele Vocino, Ed. Alfieri, Milano)



Nave tonda tra il XVI e il XVII secolo.

rovere per la chiglia e per i dritti di prora e di poppa e per il timone, leccio o rovere per i madi e per le steminare; rovere bianca, perché meno consistente, per il fasciame; abete o altro legname leggero per i castelli; pino per gli alberi, per i pennoni e per le antenne.

Gradualmente il timone cosiddetto «alla navaresca» non da Navarra ma perché in uso di nave (cioè quello unito alla poppa con appositi agugliotti, e femminelle) fu sempre più largamente adottato, sostituendosi al timone «alla latina», che era costituito da due lunghi remi a larga pala, fissati a lato della poppa, sopra i quali il timoniere pesava o levava la mano a seconda della manovra che voleva eseguire, ossia governava fa-

mente verticale, qualche volta alquanto inclinato verso poppa; l'albero di trinchetto, che doveva avere la circonferenza un terzo di quella di maestra, era verticale o leggermente inclinato a prora; l'albero di mezzana, poco più piccolo del precedente, era leggermente inclinato verso poppa; quello di contromezzana stava dritto sull'estremità poppiera; il bompresso situato obliquamente alla ruota di prora con un angolo maggiore di quello che ha il bompresso moderno e, invece di fiocchi, portava una o due vele quadre che prendevano il pittoresco nome di «civada» e «controcvada», quasi sospese al collo, per dir così, del bastimento, come il sacco di civai e è sospeso al collo delle bestie da soma.

le catene, le ancore erano affidate a grossi cavi i quali, logorandosi per lo sforzo e per gli attriti, erano facilmente soggetti a spezzarsi con conseguente perdita dell'ancora; perciò venivano prescritte più ancore di rispetto: le «Ordinanze Catalane» prescrivevano almeno quattro cavi e quattro ancore di cui tre di posta, proporzionate alla portata del bastimento, e una di speranza, maggiore delle altre per dimensioni e per peso.

Generalmente la parte dello scafo emergente dall'acqua era dipinta con colori vivaci, rosso, verde, turchino; quella immediatamente sottostante, fino al bagnasciuga, risultava invece di colore oscuro (anche perché era abitualmente incatramata), i costoloni e le cinture non erano dipinti, ma verniciati, man-

## Lo sapevate?

### I mammiferi marini più veloci dei pesci

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 (foce, delfini, balene). Pur accettando la spiegazione dello scienziato, dobbiamo però rilevare 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 in un'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 perciò 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 di apnea (immersione senza respirare) è di 4 minuti e 45 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 raggiunge i sessanta 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 chiedersi come facciano a resistere per tanto tempo senza respirare e perché nelle loro emersioni dalle profondità dell'Oceano riescano ad evitare l'embolia gassosa, che costituisce tut-

tora 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 l'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.

### Attenzione alla fauna marina

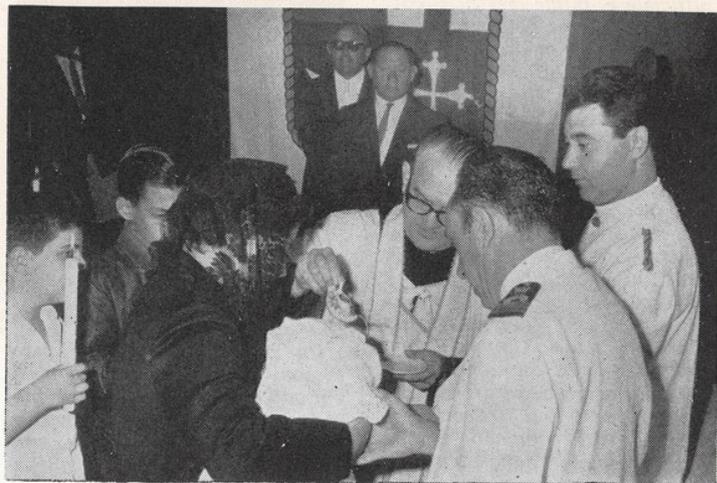
*Il pericolo, in mare, non viene soltanto dagli... incontri che fa il cacciatore subacqueo; ne esiste un altro, magari dall'aspetto innocuo, in prossimità delle spiagge. Ecco alcuni di questi pericoli:*

**Ricci di mare** — *Animaletti il cui corpo è ricoperto da aculei mobili che penetrano con facilità nella pelle e vi si rompono causando spesso infezioni e rendendo difficile l'estrazione.*

**Granchi** — *Questi crostacei pullulano sulle spiagge, tra le pietre e sugli scogli. Fuggono sempre quando qualcuno si avvicina; tuttavia bisogna fare attenzione alle grosse chele, la loro arma di difesa, vere tenaglie di cui è provvisto il primo paio di zampe, capaci di produrre dolorose ferite.*

**Meduse** — *In genere hanno l'aspetto di funghi gelatinosi oppure, più raramente, di minuscoli dischetti. Si vedono spesso nuotare presso la superficie del mare con le ritmiche contrazioni del loro ombrello, dal quale pendono il gambo e lunghi tentacoli filamentososi; si incontrano anche sulla spiaggia, dopo una tempesta o una forte marea. Quando una medusa viene sfiorata da un corpo estraneo, migliaia di speciali cellule, situate soprattutto nei tentacoli, iniettano in esso un liquido velenoso che provoca sull'epidermide un arrossamento e la stessa sensazione di quando si toccano le ortiche. Talvolta i disturbi possono persistere e dare origine a piaghe profonde con suppurazione. Se dovesse poi capitare di essere punti in acqua, bisogna riguadagnare in tutta fretta la riva, perché il veleno agisce soprattutto sul sistema nervoso centrale e provoca crampi muscolari.*

## Fiocco celeste sulla "Enrico C.,"



Lieto evento a bordo della turbonave « Enrico C. » in navigazione: il 4 novembre 1967, mentre la nave partita il giorno prima da Santos stava navigando verso Rio de Janeiro, una passeggera portoghese, la signora Guiomar Rodriguez Da Silva, dava alla luce un vispo piccino, al quale veniva imposto il nome di Henrique Tomaz. Il piccino ha aperto gli occhi nell'ospedale di bordo, assistito dal direttore sanitario dott. Mario Migliari.

L'avvenimento ha suscitato interesse in tutto l'equipaggio e fra gli stessi passeggeri; il giorno 12, poi, festa grossa: il battesimo del piccolo Enrico nella Cappella di bordo; madrina è stata la signora Maria Catanho da Silva Alves, padrino lo stesso comandante della nave, cap. Tomaso Salomone.

Le tre foto che pubblichiamo si riferiscono alla suggestiva e commovente cerimonia del battesimo.



## A riposo il comandante Federico Pieroni

Il 23 novembre 1967 ha lasciato la nostra Compagnia, per raggiunti limiti di età, il capitano superiore di lungo corso Federico Pieroni, comandante della « Pia Costa ».

Nato a Genova il 5 novembre 1904, ebbe, fin dall'infanzia, la occasione per amare il mare: abitava infatti a Boccadasse, trascorrendo il tempo libero dagli studi sulla spiaggia, tra i pescatori. Fu pertanto naturale la conclusione di questo modo di vivere: il diploma, ottenuto nel 1924, presso l'Istituto nautico « San Giorgio » di Genova. Conseguito il patentino di scrivano nel 1929, Pieroni si patentava capitano di lungo corso nel 1932. Ma, intanto, terminati gli studi, aveva adempiuto agli obblighi militari: arruolato in Marina il primo novembre 1924, vi rimase fino al 31 ottobre 1926, quando fu congedato col grado di II capo timoniere D.

Libero da impegni militari, iniziò la sua lunga vita di uomo di mare: mozzo, giovanotto di II, marinaio, allievo ufficiale su navi de « La Columbia » e dell'« I. N.S.A. », (Giovanni Gavarone); con quest'ultimo armatore conseguì i gradi di II ufficiale, di I ufficiale e, infine, nel 1932, come comandante del piroscafo « Favorita », sul quale rimase fino al primo luglio 1940, quando fu richiamato in Marina col grado di Tenente di Vascello. Ricordando quel periodo, Federico Pieroni dice: « Quattordici anni durante i quali ho viaggiato molto; il piroscafo era stato noleggiato dalle Ferrovie dello Stato per trasportare carbone tra il Nord Europa e l'Italia. Erano viaggi pesanti, si pensi che in un mese si doveva attraversare due volte il famoso Golfo di Gascogna. Una vita dura, ma l'entusiasmo faceva superare tutto. Negli anni 1935-36 il « Favorita », sempre al mio comando, venne pure noleggiato dalla Marina Militare e destinato a viaggi regolari fra Napoli e Massaua per la Campagna etiopica... ».

Lunga e movimentata fu la parentesi bellica. « Dal 3 luglio al 25 ottobre 1941 », ricorda, « fui ufficiale di rotta sul Regio Incrociatore « Bari » sempre in zona di operazioni, mare della Grecia, sbarco ad Argostoli e a Patrasso; dal 27 ottobre 1941 al 17 gennaio 1942 mi fu affidato il comando della « Vettor Pisani », adibita a viaggi nell'Africa Settentrionale. Sempre in zona operativa, passai al comando della

« Buccari » dal 30 aprile al 5 settembre del 1942. La guerra era in pieno svolgimento e il lavoro... non mancava. Dal 16 settembre 1942 al 18 gennaio 1943, venni trasferito, quale ufficiale di collegamento, sulla nave tedesca « Ankara » che effettuava viaggi continuativi a Tobruk, Tripoli, Tunisi e Biserta. Purtroppo, il 18



gennaio la « Ankara » affondò e io fui tratto in salvo, dopo una lunga permanenza in acqua, da una nave scorta. Venne l'8 settembre 1943 e io rimasi in servizio con la Marina Militare: a Taranto, al comando del cacciatorpediniere « Frangipane », poi comandante della I Squadriglia M.A.S. e infine della petroliera militare « Prometeo ». Finalmente il 19 agosto 1946 mi giunse il congedo... ».

Un periodo bellico che vide Pieroni protagonista di valorosi episodi, come è testimoniato dalle tre Croci di guerra al merito e dall'encomio solenne che, con la seguente motivazione, gli fu conferito in occasione dell'affondamento della motonave « Ankara »: « Ufficiale di collegamento imbarcato su nave mercantile, in seguito a urto contro mina veniva gravemente danneggiato; ne tentava il rimorchio in costa. Riuscito vano il tentativo, mentre la nave affondava, si prodigava, con serenità, calma e perizia, per far trasbordare tutto il personale su una unità di scorta ».

Tornato... libero, entrò a far parte della nostra Compagnia; dal 2 settembre al 9 novembre

1946 fu imbarcato, in qualità di I ufficiale, sul piroscafo « Langano »; il 4 dicembre dello stesso anno, sempre come I ufficiale, passò sul « Maria C. », dove restò fino al 5 novembre 1948; fu poi sull'« Eugenio C. » (dal 6 ottobre 1949 all'11 luglio 1950), sul « Giovanna C. » (dal 16 ottobre al 14 dicembre 1950); sull'« Enrico C. » (dal 26 giugno 1951 al 5 gennaio 1952).

Dal 1949 al 1958 Federico Pieroni (che nel 1954 era stato promosso Capitano Superiore di L. C.) fu al comando del « Langano », del « Giovanna C. », del

l'« Enrico C. », dell'« Eugenio C. », del « Giacomo C. », dell'« Assuncion ». Dal giorno del varo (cioè dal 5 marzo 1958) il cap. Pieroni ha sempre comandato la turbonave « Pia Costa » sulla linea regolare Genova - New York. Poi, il 23 novembre, come si è detto, è giunto il giorno tanto meritato del riposo.

Al capitano superiore di L.C. Federico Pieroni (che nel 1956 ha ottenuto la medaglia d'oro di lunga navigazione) il grazie di « Notiziario C. » per quanto ha fatto e l'augurio che il riposo sia veramente lungo e sereno.

### MATRIMONI

Adalberto Molina con la signorina Anna Mainetti. Parrocchia di San Giovanni Battista, Genova-Sestri, 29 giugno 1967.

Carlo Sbarbaro con la signorina Mirella Morosi. Parrocchia dei Santi Pietro e Paolo, Turate (Como), 19 agosto 1967.

Antonio Ammatuna con la signorina Rosetta Carbonaro. Chiesa di San Giovanni Battista, Pozzallo, 11 settembre 1967.

Gio Batta Passano con la signorina Mirella Barbieri. Chiesa parrocchiale di Sant'Anna, Piazza di Framura, 7 ottobre 1967.

Vincenzo Natoli con la signorina Anna Di Malta. Chiesa della Madonna del Carmelo, Lampedusa, 28 ottobre 1967.

Principio Vitiello con la signorina Carmela Gambale. Parrocchia di Sant'Antonio de' Braccaccio, Torre del Greco, 28 ottobre 1967.

Salvatore Quirino con la signorina Amalia Esposito. Parrocchia di Santa Maria del Popolo, Torre del Greco, 11 novembre 1967.

Vincenzo Viviani con la signorina Zita Pozzobon. Chiesa parrocchiale di San Cristoforo di Scogna, Sesta Godano (La Spezia), 12 novembre 1967.

Agostino Olivari con la signorina Bruna Mazzucchi. Chiesa di Ruta, 18 novembre 1967.

Gregorio Mangione con la signorina Caterina Marrella. Parrocchia di San Francesco, Pizzo, 2 dicembre 1967.

Alle nuove coppie di sposi giungano, da « Notiziario C. », vive felicitazioni e auguri per un sereno avvenire.

### NASCITE

Giovanni Villa, di Maurizio e Ornella. Imperia, 30 luglio 1967.

Francesco Lupi, di Roberto e Gabriella. Livorno, 29 agosto 1967.

Pietro Antonio Grassi, di Giancarlo e Marcella. Genova-Pegli, 7 ottobre 1967.

Congratulazioni ai genitori felici; ai piccoli un cordiale benvenuto.

### LAUREA

Presso l'Università di Napoli si è laureato, a pieni voti, in lettere il dott. Alberto Rizzi, figlio del prof. Guido Rizzi, direttore sanitario della nostra Compagnia.

Al neo dottore giungano i più fervidi rallegramenti di « Notiziario C. ».

#### NOTIZIARIO « C »

Periodico aziendale bimestrale  
Anno VII - N. 6 - Novembre-Dicembre 1967  
Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23-2-1961

#### FLAVIO MAGNARIN

Direttore responsabile  
Genova, Via D'Annunzio 2 (piano XX)  
Tel. 58.18.51 - Casella postale 492  
Stampa: BI-ESSE Genova