



NOTIZIARIO

“C”

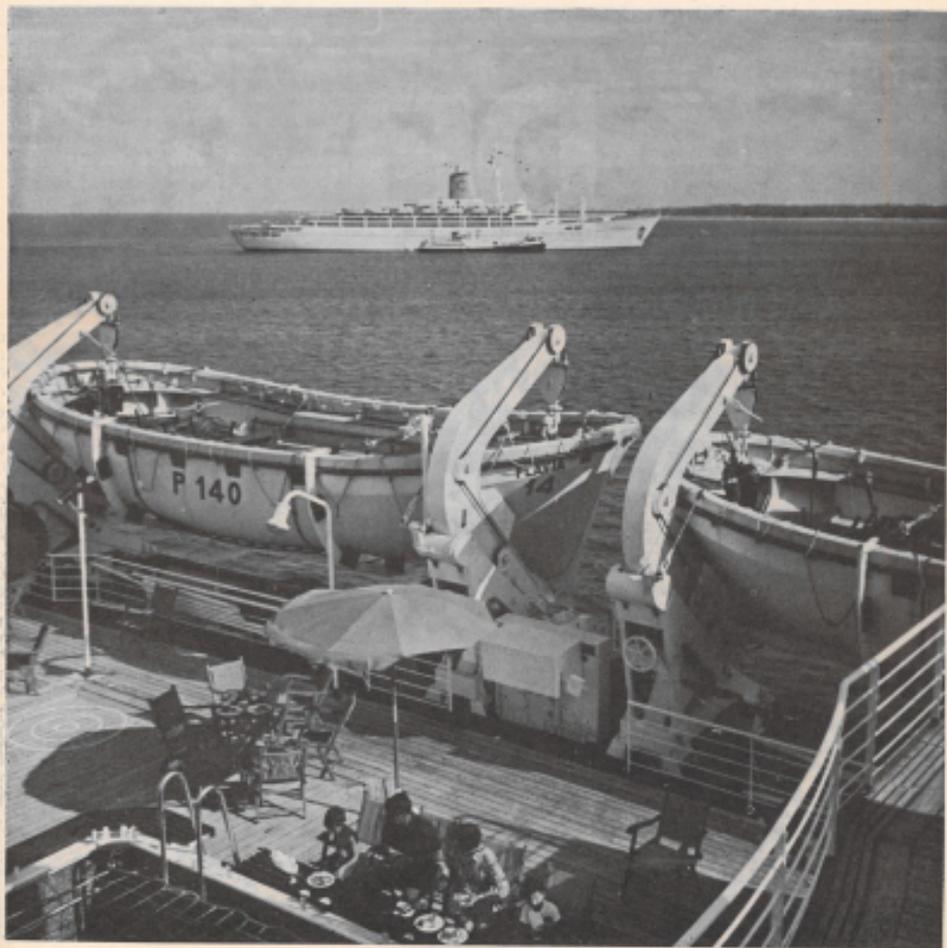


Linea "C", - Costa Armatori S.p.A. - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno IX - N. 4 - Luglio-Agosto 1969

Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



Incontro in famiglia a Massau: la turbonave Federico G. fotografata da bordo della Flavia.

Lo scopo sociale della sicurezza e la tutela dell'integrità fisica di coloro i quali vivono sul mare, e le esigenze della difesa nazionale, rendono necessaria e determinante la partecipazione dello Stato alla complessa attività destinata a mantenere efficienti e adeguare alle sempre nuove acquisizioni del progresso tecnologico le attrezzature delle navi militari, nonché ad assicurare alle unità della marina mercantile l'assistenza e le nozioni che consentono di fronteggiare ogni pericolo e difficoltà di rotta.

Questo intervento statale — che fornisce un valido contributo alle scienze attinenti alla navigazione — trova uno dei suoi principali strumenti nell'Istituto Idrografico della marina italiana, al quale sono affidati molteplici compiti e pertanto opera con personale altamente qualificato.

Dall'Istituto, per esempio,

vengono effettuati studi, esperienze e ricerche attinenti alla nautica e alla oceanografia, sia in proprio che in collaborazione con enti e istituti scientifici civili, nazionali ed esteri. L'Istituto idrografico elabora e diffonde inoltre la documentazione aggiornata necessaria alla condotta della navigazione nazionale ed estera, provvede alla fornitura e alla installazione di sempre più moderne apparecchiature a bordo delle navi militari e infine svolge una continua e intensa opera di consulenza, nell'ambito delle proprie attribuzioni, a vantaggio di enti marittimi, pubblici e privati.

Un cenno a sé merita poi l'attività partecipativa dell'Istituto alla ricerca oceanografica di future fonti alimentari ed energetiche: un compito tecnico-scientifico di estrema importanza, affrontato collettivamente e con grande impegno dai principali Paesi del mondo, ben

consapevoli delle gravi incognite che tra non molti decenni presenterà il problema di trovare il nutrimento necessario a una popolazione umana in continuo aumento.

Basti ricordare che gli abitanti della Terra sono passati, tra il 1900 e oggi, da 1,6 miliardi a 3,1 miliardi e che, fra cinquant'anni, raggiungeranno i 6 miliardi. Questa progressione pone con urgenza l'imperativo di rinvenire negli oceani non soltanto altre fonti energetiche, ma di reperirvi in primo luogo nuove riserve alimentari, ivi compresa quella, essenziale, dell'acqua dolce. Ne consegue la necessità di estendere le conoscenze fisiche, chimiche, biologiche e geologiche a vantaggio dalle maggiori possibilità di indagine offerte dalla moderna navigazione in genere e da quella sottomarina in particolare.

Il fondo del mare, come si sa, è composto di pianu-

re, di colline, di vallate, di montagne con propri fiumi, con proprie gole e caverne e il tutto in proporzioni gigantesche; ugualmente varia è la massa d'acqua, caratterizzata da strati e densità variabile assai difforni; e da correnti spessissimo contrastanti, con una fauna assai complessa e in molti casi migrante e con flora che, in talune aree, modifica e influenza sostanzialmente ogni condizione ambientale. Studio idrologico e rilievo morfologico del fondo costituiscono problemi tanto ardui quanto essenziali, ai quali si dedica con larghezza di mezzi l'Istituto idrografico della Marina militare italiana; per la loro soluzione grande importanza riveste l'elaborazione di carte nautiche affidata all'Istituto: carte nautiche che si arricchiscono di sempre nuovi elementi e dettagli, diventando via via complete e fedeli come le carte topografiche terrestri.

Dalle carte nautiche allo stretto di Messina

Fino al 1872 la distribuzione delle carte nautiche avveniva nel Regno d'Italia a cura di un « Ufficio scientifico » con sede a Genova. Dopo di allora l'ente assunse il nome di « Ufficio centrale idrografico della Marina » e dal 1876 al 1903 si dedicò particolarmente alla pubblicazione di numerose mappe del fondo marino e all'esecuzione dei primi rilievi completi delle coste italiane e delle acque circostanti. Intanto, nel 1897, l'Ufficio aveva nuovamente mutato la propria denominazione in quella di « Istituto idrografico della Marina militare ». A partire da quello stesso anno i rilievi costieri vennero estesi al litorale dell'Eritrea e della Somalia, ma subirono un forzato rallentamento durante il primo conflitto mondiale, per poi riprendere in pieno, nel dopoguerra, tanto che nel 1927 venivano completate le rilevazioni idrografiche di tutti i porti delle nostre colonie di allora e nel biennio successivo quelle delle isole dell'Egeo. Sempre in quel periodo furono anche eseguite nel Mar Rosso ricerche sulle correnti marine, sulle condizioni meteorologiche e sulla fauna acquatica.

Nel 1928 la R.N. « Città di Milano » — per iniziativa dell'Istituto — fornì preziosa assistenza alla spedizione del dirigibile « Italia » nelle regioni polari artiche, effettuando inoltre, in quella occasione, i rilievi dei fondali di Ny Alensund e di London. Nello stesso periodo iniziò a funzionare anche una sezione astronomica per le determinazioni longitudinali e

latitudinali, ed ebbero largo sviluppo le prime ricerche magnetiche, mareografiche, gravimetriche e oceanografiche. Un particolare come merita poi le indagini eseguite dai sommergibili « Vettor Pisani » e « Des Genes », i quali, nel 1931 e 1935, eseguirono due crociere gravimetriche che furono fonte di interessanti indagini.

Durante il periodo che va dalla guerra di Etiopia alla conclusione del secondo conflitto mondiale l'Istituto dovette assoggettarsi a ripetuti trasferimenti e fu costretto, dalle necessità belliche, a svolgere una attività ridotta finché, nel 1946, poté rientrare nella sua sede di Genova e riprendere i rilievi idrografici, la cui interruzione aveva fatto sì che carte e portolani non rispettassero più la reale situazione dei nostri porti. A questo primo segno di rinascita seguì l'impegnativa decisione di provvedere al necessario rinnovo dell'intero rilievo, sia geodetico che idrografico, delle coste e dei mari italiani, opera iniziata nella primavera del 1948 con le operazioni di triangolazione della fascia costiera nazionale, a partire dal confine francese. Oltre a tali rilevazioni sistematiche, in corso ancora oggi e che continueranno nei prossimi anni, ne sono state eseguite numerose altre particolari, e di notevole impegno, quali ad esempio il rilievo particolareggiato nello Stretto di Messina per lo studio dei fondali fra le coste calabre e sicule, e quello di varie zone fra la Sardegna e il Continente, per la posa di cavi sottomarini.

Con i "LEVRIERI,, si ebbero le più belle costruzioni in legno

Dei bastimenti in uso nei mari del Nord, alcuni erano simili ai nostri, soprattutto i più grossi, con qualche variante nell'attrezzatura o nella forma dello scafo, ad esempio, la palefatta olandese era simile alla nostra bombardiera; lo *snouw roedee* era un brigantino a doppio palo; il lugger inglese, *logre* o *chasse-marée* di Bretagna era un brigantino coccinello e appoppato, gonfio e rivevato a prora, con bompresso quasi orizzontale e due alberi guarniti di grandi trevi, due gabbie, due velacci e due fiocchi. Altri non trovavano riscontro nel Mediterraneo per la forma dello scafo, per l'attrezzatura e per il nome; così ad esempio l'*urcu* od *orca*, bastimento olandese a tre alberi e bompresso lunghissimo, con carena piatta, grande ventre, poppa tonda e prora quartierata, entrambe molto rivevate, passavanti bassissimi; e, tra i bastimenti, più piccoli: l'*herma*, lo *smik*, la *beurchip*, il *buss*, l'*ever*, il *dogboat*, il *pot*, la *aag*, lo *yacht*, l'*hoad*, il *tender*, oltre a molti altri adibiti principalmente alla pesca, come lo *yaut*, il *boom*, lo *schocker*, il *boier*, il *bother*, il *knots*, i tipi specialissimi per la pesca alle balene e alle aringhe.

Fuori dai mari europei erano qua e là in uso anche bastimenti diversi dai nostri, di cui i più noti, oltre le piraghe e le canoe di popoli selvaggi, erano i sambuchi del Mar Rosso e le giunche dei mari dell'Estremo Oriente.

I sambuchi erano grosse barche a vela adibite al traffico sulle coste d'Africa e d'Arabia nel Mar Rosso e su quelle d'Africa nell'Oceano Indiano; alcuni di essi, armati di cannoni, o di mitragliatrici, appartenevano alla nostra Marina da guerra per essere adibiti ai servizi di polizia sulle coste eritree e somale.

Le giunche, che prendono il nome dal masice «jung», cioè nave, erano bastimenti particolari dei mari della Cina e dell'India, inizialmente usati anche come navi da guerra, a carena piatta, pro-

va affinata e poppa rigonfia, e con un piccolo alberetto sulla prora, che faceva l'ufficio di bompresso, collocato non nel piano longitudinale ma un poco sul bordo a dritta.

Molti tipi di bastimenti, in uso fino a qualche anno fa, sono poi scomparsi completamente anche dai nostri mari; così, ad esempio, la polacca, alberata come la nave ma a pioppo, cioè con alberi di un solo fusto e perciò gros-

si e corti; il pinto con carena ampia, a fondo piatto, e la saetta, con scafo lungo e sottile, entrambi a tre alberi con velatura latina o qualche volta mista; leudo o lino, con trinchetto e maestra; la saica, piccolo bastimento levantino con un alto albero di maestra, trinchetto e bompresso; e, senza coperta, la scorridora e la sponnara, grosse imbarcazioni di vario tipo, a remi e a vela, di prova sottile e spesso spero-

nata, adibite principalmente ai servizi di sorveglianza doganale o sanitaria o di polizia.

Peraltro, in tutti i mari e sugli oceani, tranne piccole unità per la pesca o di uso locale, la vela ha ceduto ormai definitivamente il suo millenario dominio. Ma ha chiuso il suo ciclo con un periodo brillantissimo, sfiorandosi in esso di raggiungere i massimi risultati, quasi presagendo la sua prossima fine; periodo che si è iniziato subito dopo le guerre napoleoniche ed è finito nella seconda metà del secolo scorso, quando ogni concorrenza al piroscifo si dimostrò infruttuosa.

Le guerre fra la fine del Settecento e il principio dell'Ottocento avevano spinto ad affinare quanto più possibile gli scafi dei velieri mercantili per renderli più veloci ed atti a prendere corsa e a violare i blocchi. Questa tendenza fu aumentata in seguito, per raggiungere velocità estreme a scopi commerciali. Così, smollandone sempre più gli scafi, affinandone le due estremità, specialmente la prodrera, e aumentando la superficie velica e rendendola ancora più maneggevole, e suddividendola specialmente in alto con pennoni volanti, si giunse a quei velocissimi velieri — i «levrieri del mare» — che, con parola che noi potremmo dire «cutter», pronunziata all'italiana e usata indeclinabile, si chiamavano «clipper»: americani prima, per il traffico del tè, delle spezie, e anche di passeggeri in concorrenza con i primi transatlantici; poi britannici, questi ultimi estremamente affinati, e quindi celerissimi, per quanto forse poco adatti a tenere il mare grosso, i quali corsero la famosa gara del tè, e della lana sulle rotte della Cina e dell'Australia. E raggiunsero fin le 17, 18 miglia orarie. E questo il tempo in cui si ebbero le più belle costruzioni in legno.

(Continua)

(da «La nave nel tempo» di Michele Vocino, Editore Alfani, Milano)

VACANZE A LENINGRADO



Vacanze a Leningrado, con la FEDERICA C., per la brava ballerina italiana Lorenzina Furio. Una coccona senza prima degli impegni all'Opera di Roma, accolta alle Freni, nel «Gabbiano» di Cesare, riletta a barletta. La prima ballerina del Teatro di Torino tornerà la primavera prossima in Fasola, per un corso di perfezionamento al Teatro Kirov di Leningrado. A Lorenzina Furio è stato assegnato la «Cassella d'oro 1968» per la danza del Nuovo Lido di Genova.



Nel pozzo di S. Eugenio doni per tutti



Ecco il « pozzo di Sant'Eugenio » che, per la verità, si è dimostrato assai più forte di quella larva di « San Petrus ».



È il giorno della festa patronale. Ufficiali ed equipaggio alla « Messa grande ».



Il comandante esple dei maschi della « Trattoria Noli ».



Il direttore di macchina Romolo al « pozzo di S. Eugenio »; dal sorriso sembra soddisfatto della... prova. Il « pozzo » conferiva un premio per tutti.

La « festa patronale » è ormai una tradizione nella giovane vita della Eugenio C.: una festa con quassomero persone impegnate a far le cose per bene, come se fossero a casa propria, per la « sagra del paese ».

Ed è stato davvero un simpatico « paese » quello che il 13 luglio — la torbante aveva lanciato da un giorno Buenos Aires — ha animato la vita a bordo. Affollatissime le funzioni religiose, in particolare la « Messa grande » delle 21,50, dopo che per tutta la giornata il « pozzo di Sant'Eugenio » aveva offerto sorprese a tutti. E che sorprese...

Il comandante Simich e tutto l'equipaggio hanno partecipato alla festa, in uno spirito davvero insolito. Del resto l'atmosfera era stata da sempre all'altezza anche il più insulso masone. Cosa tutto. Giusto, tiro a segno (il diavolo ha vinto una bottiglia), il basket con i « pistacchi », il cocco e le angurie, le marionette con le bastonate di Arlecchino, il « parquet » per il ballo (dopo la Messa, altrimenti, parola del Cappellano, niente pro-

cessione), il giletto, il calderone, bollitore, musica, lotteria, per tutti... Tutti hanno giocato e tutti hanno vinto. Succesosi, anche dalla « Trattoria Noli » diretta da Nello Acampora, ancora tutto gratis.

Per curiosità, diremo che la « Lotteria di Sant'Eugenio » ha messo in palio uno « Fiat 500 L », un giacchiccio stereo, cinque orologi, un rasoio elettrico, cinque mangianastri e due radio a transistor. E nel pozzo? Scatole di cognac, profumi, quadri, scrivania, borse, flaconi con basteria, libri, cravatte, dischi, accendini, penne, ecc. Al « Tiro a segno » vino spagnolo e premi di consolazione.

Tutti hanno collaborato ma, in particolare, Nello Acampora, Bonifacio Guvino, Enrico Costa, Nicolò Desella, Luigi Ferrando, Gino Marrocchi, Franco Masini, Vincenzo Mancina, Stefano Nardato, Gemaro Valardi.

NOZZE

Orlando LUGENTINI con Rosa DE RUVO, Genova, 4 settembre '61. Vite feliciter e saggi da « Avvicino C. ».

NOTIZIARIO «C»

Periodico trimestrale bimestrale
Anno IX - N. 4 - Luglio-Agosto 1969
Anno: Trib. di Genova n. 526 del 25-2-1960
Pubblicità inferiore al 70%

FLAVIO MAGNARIN

Periodico trimestrale bimestrale
MHI Genova Via Belforino 135, 100
Tel. 31.11.91 - Casella postale 402
Stampa: Ed. SOGEL Genova