



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

ANNO VII - Numero 5 - Settembre-Ottobre 1967

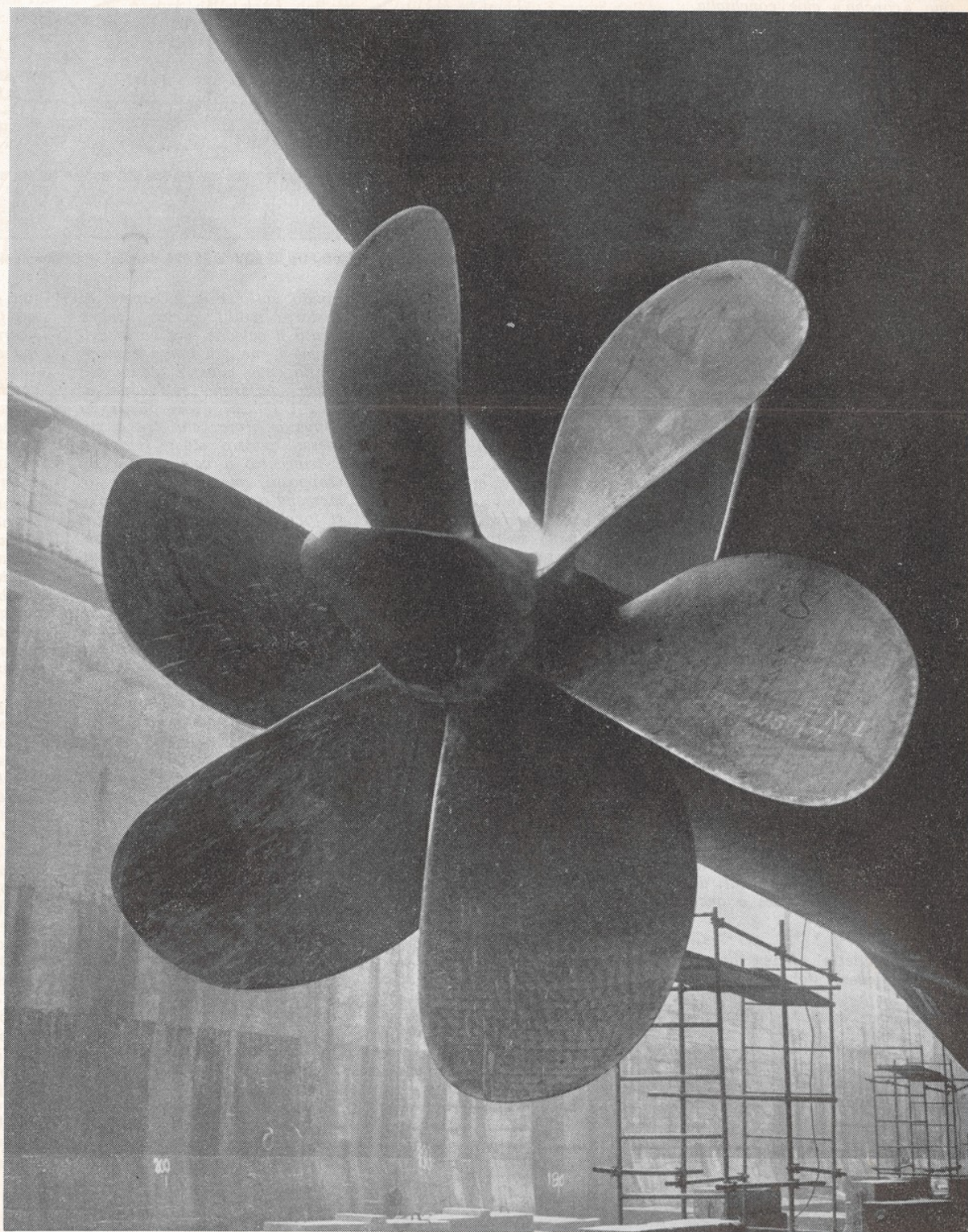
Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV

Durante la sosta in bacino sono state montate sulla Tn. « Eugenio C » due nuove eliche a sei pale in sostituzione di quelle a quattro pale montate in Cantiere.

Si tratta della prima applicazione di eliche a sei pale su navi passeggeri in servizio. Per questo l'operazione ha richiesto uno studio approfondito ed una accurata realizzazione per conseguire i migliori risultati sia di velocità che di confort per i passeggeri.

Il viaggio con le nuove eliche ha confermato che tali risultati sono stati pienamente raggiunti.



X

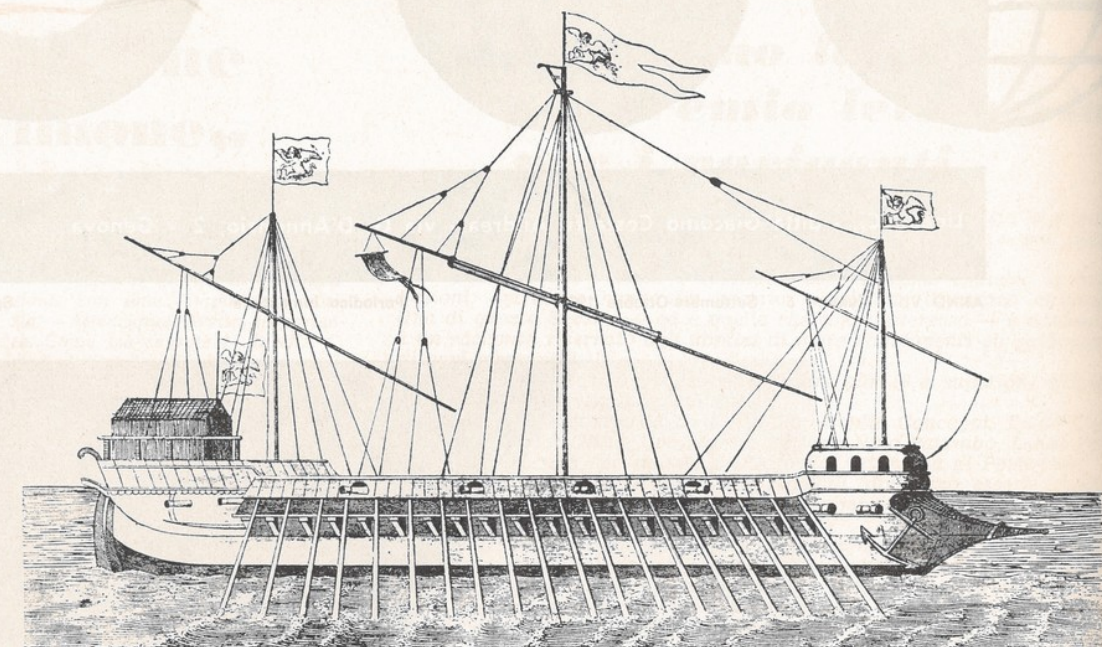
Riferendosi appunto a tale fonte, molti sostengono che il naviglio mediterraneo abbia nella sua evoluzione subito una decisiva influenza dalla cocca: però non mancano coloro i quali ritengono che la cocca, invece di derivare dalle navi dei Vichinghi, sia derivata direttamente dalle navi romane e che lo stesso nome di «kugger» trovi la sua origine nella «coca» spagnola, «coche» francese, dal latino «concha» cioè conchiglia, a meno che non si voglia ammettere col Guglielmotti che «in cocca» significasse, per i marinai dell'epoca, «con vele sovrapposte in più ordini fino alla cima dell'albero».

Sta di fatto che questo tipo di bastimento, alto di bordo e vistosamente incastellato a prora e a poppa, quasi esclusivamente veliero, con remi accessori sedici per banda, era comparso nei mari nordici già prima della «Lega Anseatica» del 1250, usato forse fin nelle guerre contro le invasioni normanne, combattute dall'818 al 1010, e che ha mantenuto lo stesso nome fino al XV secolo, subendo una graduale evoluzione, aumentando le dimensioni fino alle 2000 tonnellate, passando da un albero a tre e anche a quattro, all'inizio di un solo pezzo ciascuno e guarnito di una grande vela, poi con vele suddivise, e quindi più maneggevoli da equipaggi meno numerosi, con castelli sempre più alti e massicci; bastimento adibito quasi esclusivamente ai traffici, ma qualche volta anche a scopi bellici.

Non si hanno, tuttavia, dettagli precisi e figurazioni chiare ed esatte delle cocche, salvo ciò che si può desumere da stemmi e da sigilli delle grandi città marinare del nord, Amsterdam, Rotterdam, Boston, Dover, Poole.

Comunque, come sempre avviene tra popoli navigatori che si incontrano sulle rotte dei loro traffici, innegabili imitazioni reciproche ci sono state in questo periodo tra i bastimenti da mercanzia mediterranei e quelli del Nord.

Le cosiddette «navi» avevano, in genere, forme tozze e massicce, scafi larghi e alti di bordo, per disporre di spazio sufficiente a portare con un grosso carico un numero equipaggio occorrente al maneggio delle ampie vele, e molti soldati e balestrieri per la difesa, saldi castelli a prora e a poppa, alberi muniti di gabbie e di coffe, alcune volte specia-



Galeazza veneta tra il XIV e il XV secolo (dal Chamock).

li aperture e sistemazioni analoghe a quelle degli uscieri per poter imbarcare i cavalli, spesso scortate o rimorchiate da galee.

Come sottospecie delle navi, ma più leggere di costruzione, meno alte sull'acqua, di forme più affinate e quindi più veloci, più orziera perché a vele latine, mentre le navi erano prevalentemente guarnite a vele quadre, più maneggevoli e nautiche, perché non sovraccaricate di pesanti sovrastrutture, erano le caravelle, forse di origine catalana, o portoghese, il cui nome probabilmente sarebbe caduto nell'oblio se ad esse non fossero legate le glorie di Bartolomeo Diaz, di Vasco de Gama, e soprattutto di Colombo; glorie che hanno indotto a indagarne e a studiarne le caratteristiche e la storia assai più minutamente che per altri tipi di bastimenti medioevali, come è stato anche fatto da un benemerito cultore italiano di studi colombiani, il genovese capitano E. A. d'Albertis.

Secondo i suoi calcoli, la «Santa Maria», con caratteristiche più di una nave che di caravella, sarebbe stata lunga metri 26,32, larga 8,40, alta 4,48, di 252 tonnellate; la «Pinta» lunga metri 25,20, larga 7,28, alta 3,36, di 154 tonnellate; la «Nina» lunga metri 24,08, larga 7,29, alta 3,36, di 147 tonnellate di portata.

Con lo scopo di fondere insieme le più efficienti caratteristiche delle sottili remiere e delle tonde a vele, per avere cioè un tipo di grosso bastimento che nello stesso tempo fosse

rapido sotto vela e capace di portare molto carico, venne ideato il galeone, più corto della galea, ma più lungo e meno gonfio della nave; e quindi più veloce. Altissimo sull'acqua, aveva i fianchi quasi dritti da poppa a prora; con tre e più spesso quattro alberi, maestro e trinchetto a vele quadre sovrapposte, mezzana e contro-mezzana a vele latine, i maggiori forniti di gabbie; con due e poi tre ponti; di portata variabile, ma normalmente cospicua, per quanto potesse scendere anche a proporzioni tanto piccole da giustificare il nome di galeoncino; con alti e robusti castelli; con numerose e grosse artiglierie a volte disposte sui fianchi, anche in due ordini; il bastimento era evidentemente un bastimento fortissimo e assai protetto, perciò usato anche in guerra, ma per il soverchio peso delle artiglierie — da 50 a 80 pezzi — e dei castelli, per la costruzione troppo massiccia, per la sproporzione fra la parte immersa e la sovrastante alla linea d'acqua, per l'eccessivo numero degli uomini di bordo, fino a 500 e a volte anche 800 fra marinai e soldati, esso era poco marino. Ed era quindi poco atto a tenere il mare tempestoso, poco ubbidiente al timone, troppo grande per la capacità dei porti dell'epoca. Per questo, nei primi tempi, nei traffici e nei viaggi di scoperta furono ad esso preferite le navi e le caravelle.

Grosso bastimento quasi esclusivamente da carico, e pertanto meno armato del galeone, per quanto portasse anche una tren-

tina di bocche da fuoco disposte sui fianchi e sui castelli, era la «caracca», forse di origine portoghese, di grande portata, da 1500 a 2000 più tonnellate, che accentuava la caratteristica dei fianchi rigonfi alla linea di galleggiamento, i quali restringevano di mano in mano verso la coperta superiore, formando così una specie di curva rientrante.

Famosa fu una «caracca» dei Cavalieri di Malta, costruita a Nizza, a sei ponti di 3.000 tonnellate, che aveva a bordo 300 marinai, 400 uomini d'arme, 50 colubrine oltre l'artiglieria minuta, ed era protetta da una specie di corazza fatta di lastre di piombo, fissate con stroppoli di bronzo dall'opera morta fin sotto la linea di galleggiamento. La sua poppa, col cassero, era alta 25 metri sull'acqua, tanto che — come scriveva Giacomo Bosio il quale, nella sua storia dell'Ordine al principio del XVII secolo ce ne dà una minuta descrizione — «il più alto albero di una galea che fosse spuntata accanto non sarebbe giunto che a mezza canna della sua grande poppa».

Nonostante ciò, e pur essendo molto decorata, era agile e veloce: «Aveva», dice ancora il Bosio, «logge e gallerie intorno alla poppa, con casse piene di terreno, entro il quale cipressi, e fiori e melaranci costituivano piccoli e ameni giardini; era tanto forte e spessa di legname da non essere mai bucata dalle pale; era poi velocissima e agilissima a veleggiare».

(continua)

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

Il meraviglioso romanzo del mare

Non ha padroni, nonostante le conquiste

II

Però la velatura non bastava; essa serviva egregiamente per la propulsione della barca, tuttavia non era sufficiente per imprimere la giusta direzione. Donde la necessità, per l'uomo, di inventare il timone, strumento essenziale per regolare la rotta durante la navigazione o come scrisse, allorché entrò in uso nel Cinquecento, Leonardo Fioravanti: «Bellissimo congegno per fare andare i velieri a loro beneplacito».

Fu quella una svolta decisiva che imprime un impulso determinante; eppure l'uomo, com'è nella sua natura, non se ne ap-

pagò. Altre e ancor più radicali innovazioni si registrarono successivamente, soprattutto in questi ultimi due secoli, grazie allo sviluppo delle conoscenze scientifiche e al progresso tecnologico: impiego dell'acciaio, dell'alluminio e di altri materiali da parte dell'industria armatoriale, del vapore, della nafta, dell'elettricità, dell'energia atomica per la propulsione, della radio per la direzione e la sicurezza, ecc.

S'intende che, anche con tutte queste conquiste, siamo ancora lontani dall'aver padroneggiato il mare. E' così, anche assai recenti, ce ne danno la conferma.

Ma il mare, ancorché a volte crudele, ci è indispensabile e ta-

le resterà anche quando le comunicazioni aeree avranno accantonato l'antico motto latino «*navigare necesse est*». Non va dimenticata, infatti, la provvidenziale azione termoregolatrice delle correnti marine, esercitata su una larghissima fascia costiera, dove sopravvive una carezza di tepore quando i rigori dell'inverno sono già calati sulla Terra, mentre nei mesi più caldi non manca il refrigerio della brezza e della frescura notturna.

Ciò avviene soprattutto nella prossimità dei litorali. Qui le piante fioriscono in ogni stagione e fruttificano più copiosamente; qui l'orizzonte è come una linea dorata fra il blu del mare

e il celeste del cielo e tutta la costa è simile a un giardino. Il mare sa dunque essere anche buono ed anzi, complessivamente, è molto più buono che cattivo.

Soltanto lassù, verso il Polo, nel regno del freddo e del ghiaccio, dove ogni cosa è immersa in una eterna luce verde che il sole non potrà riscaldare mai, il mare rimane sempre ostile per gli uomini che ben conoscono la permanente insidia della danchisa e quella degli «iceberg», le enormi masse di gelo che navigano silenziosamente e gravide di minaccia finché arrivano, per dissolversi, nelle acque calde. E anch'esse sono il mare; il mare è anche questo. Benefico calore che lungo le coste fa fiorire nibiscus e frangipani, immensità gelida delle acque polari, scatenata furia di uragani o serica azzurra distesa nella quale, di notte, si specchia il firmamento, strada sconfinata per le navi che allacciano un continente all'altro.

Il mare è ogni cosa, perché di ogni cosa ha visto l'«origine»; perché la nostra stessa esistenza ha radice nella sua immensità, dove un giorno si compì il miracolo chimico che rese possibile la riproduzione della prima molecola vivente. Tanto, tanto tempo fa, un numero di anni così grande che, a pensarci, si prova un senso di smarrimento.

Le tappe della navigazione attraverso i millenni

Nella notte dei tempi scivolano sul mare le prime piroghe, lunghe da sei a diciotto metri, scavate in enormi cedri, noci o alberi tropicali. Ma, oltre a tale misura, non esistevano piante tanto grandi da consentire lo scavo necessario ad ospitare non solo l'equipaggio addetto ai remi, ma anche dei «passeggeri».

Pian piano, e sempre in età preistorica, maturarono il proposito e la necessità di creare uno scheletro per imbarcazioni più capaci: uno scheletro costruito proprio sul disegno di certe ossature di animali che gli uomini incontravano camminando lungo la spiaggia; sbiancate e calcinate dal sole, rovesciate dalle onde, proprio simili a perfette carene.

Cinquemila anni prima di Cristo, sulle rive del Nilo, ricoperta da un fasciame di sottili fusti di papiro, nasceva la prima barca degna di questo nome; appartiene pertanto all'Egitto la priorità in fatto di navigazione marittima vera e propria.

Scafi più robusti e perfezionati vennero in seguito costruiti dai Fenici; essi erano costruiti in cedro del Libano, e disponevano anche di un albero provvisto di una vela quadrangolare.

In seguito le imbarcazioni migliori furono quelle uscite dai cantieri dell'antica Grecia; esse portavano addirittura incise sulla poppa la firma dei propri costruttori; fra i molti «armatori» dell'epoca se ne ricorda uno particolarmente celebre: Fereclo. Questi scafi, calafati e verniciati in nero, richiedevano la propulsione di cinquanta rematori.

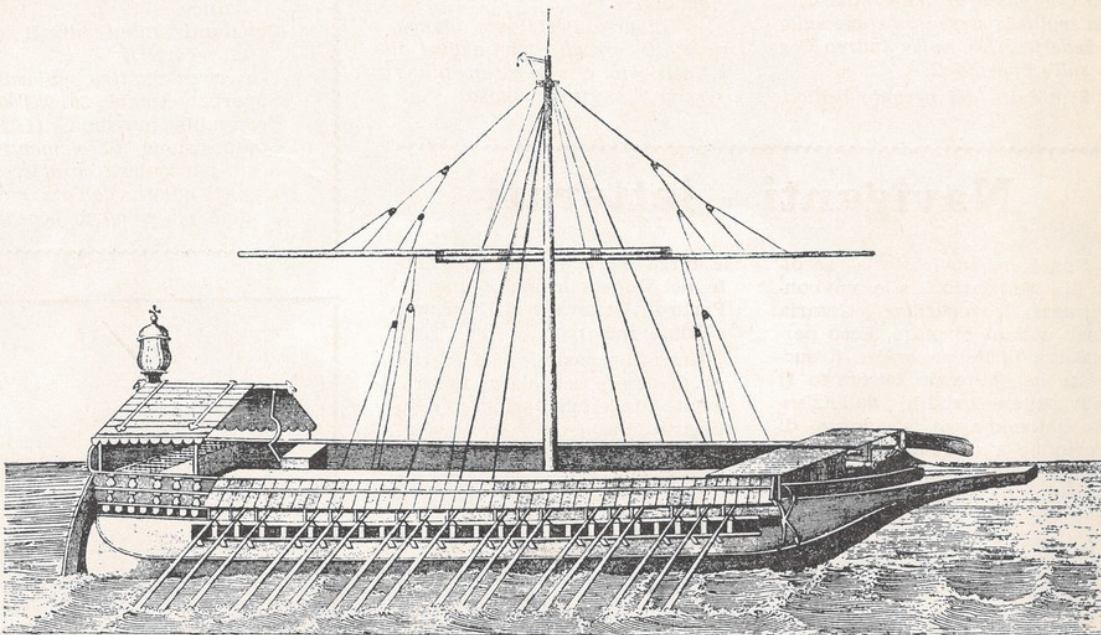
Bireme e trireme rappresenta-

no il successivo gradino nell'ascesa della navigazione marittima. E' in questo periodo che anche i romani scendono in lizza, in ruolo competitivo, e ben presto si impongono come costruttori navali.

Le galere, usate dapprima soltanto per il trasporto dei detenuti fino alle colonie penali, e quindi i «dragoni» vichinghi, le «cocche», le «caravelle», e «galeoni», di secolo in secolo ci portano dal 1000 al 1600, epoca in cui ingegneria e architettura, stimolata dall'emulazione esistente tra le Repubbliche marinare, concorrono parallelamente a da-

re alle navi una nuova struttura e una diversa impostazione.

Il vascello a vela ci conduce, con rapida successione di modifiche esteriori e con adattamenti di carattere strutturale, alla fine del 1700, quando la nave a vapore entra, inalberando il gran paveso, nella storia della navigazione moderna e vi domina incontrastata fino ai tempi nostri per cedere infine il passo, a sua volta, ad altre forme di propulsione rese possibili dal progresso scientifico e tecnologico; con motore a nafta, con l'impiego dell'energia elettrica e, da ultimo, usando quella atomica.



Galea veneta tra il XIV e il XV secolo (dal Chamock).



Commiato da bordo di Gilberto Pestalozza

Gilberto Pestalozza, capo commissario dell'«Eugenio C.» ha toccato il... porto del meritato riposo, dopo una vita spesa davvero sul mare e per il mare.

Una vita che ora percorriamo velocemente a ritroso, chiedendo scusa all'interessato per la... pubblicità; sappiamo infatti quanto sia schivo e riservato, ma «Notiziario C.» non può fare a meno di rivolgergli un grazie e un augurio.

Nato a Chiavari il 21 novembre 1907, Gilberto Pestalozza si è diplomato capitano di lungo corso all'Istituto nautico di Genova nel 1925. Dopo aver trascorso un periodo quale allievo ufficiale a bordo di navi della «SITMAR» e del «LLOYD TRIESTINO», dal 1934 al 1939 ha svolto funzioni di comandante a bordo di navi da carico, acquisendo esperienza e facendosi amare e stimare da tutti, oltre che per le sue capacità, per le doti umane e l'affabilità.

Appena terminato il conflitto (e vedremo più avanti la lunga e coraggiosa «parentesi» del periodo bellico) il cap. Pestalozza è entrato a far parte della nostra Compagnia, nella quale è rimasto per vent'anni, cioè dal 1947 ad oggi. Un «curriculum» che non ha bisogno di commenti: prima I Ufficiale e poi Comandante dell'«Eugenio C.»; comandante in seconda dell'«Anna C.»; nel 1950 promosso Capo Commissario dell'«Anna C.», ha svolto la stessa funzione sulla «Federico C.», sull'«Andrea C.» e sull'«Eugenio C.».

Si è detto del periodo bellico.



Richiamato più volte alle armi, ha partecipato alla seconda guerra mondiale quale Capitano di fregata di complemento, distinguendosi in numerose azioni, con lealtà e con coraggio, come confermano le due croci di guerra al valor militare e le due al merito. E' insignito dell'onorificenza di cavaliere al merito della Repubblica.

A Gilberto Pestalozza giungano i più cordiali e vivi auguri di «Notiziario C.» per un lungo, sereno e meritato riposo.

Naviganti - letterati

Non è una novità (e la raccolta di «Notiziario C.» lo può confermare) la vocazione letteraria degli uomini di mare. Ecco perché era facile prevedere il successo del «Premio letterario Il Navigante» bandito dall'Azienda autonoma di soggiorno di Portofino e al quale hanno partecipato numerosi concorrenti.

Non potevano non essere presenti anche i... portacolori della «Linea C.». La giuria (composta di scrittori e di critici notissimi) ha premiato anche il racconto del dott. Ignazio Donadu, già Direttore sanitario dell'«Anna C.»; gli ha infatti assegnato

la targa d'argento del presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova per il racconto «Primo imbarco».

Una affermazione che merita di essere segnalata; naturalmente con le felicitazioni di «Notiziario C.».

Nascite

Giovanna, di Rosa e Giuseppe Labaro. Bari 28-8-1967. Felicitazioni ai genitori; auguri a Giovanna.

Viene dal cielo il fenomeno delle maree

Secondo un antico poeta, il fenomeno delle maree sarebbe di origine celeste: «Le stelle», egli dice, «si specchiano nel mare e lo vorrebbero rubare, ma la Terra lo trattiene». Sembra un gioco della fantasia, eppure in questi versi viene intuita una concreta realtà. Infatti, se chiediamo alla scienza di esporci i termini della attrazione gravitazionale esercitata dagli astri sul nostro pianeta e rivelarci il perché delle maree, essa ci fornisce una spiegazione che può essere così riassunta: «Mentre la Luna ruota attorno alla Terra, per attrazione solleva mari e oceani secondo una figura geometrica ellittica, il cui asse maggiore indica la direzione Terra-Luna. In tal modo si verifica un sollevamento massimo di acqua in due sensi: uno si rivolge verso la Luna e l'altro diametralmente opposto. Ortogonalmente a tale direzione si verifica invece la massima depressione delle acque».

Donde la presenza di alte maree, o maree «sigiziali», più evidenti quando Luna e Sole risultano allineati, e quindi l'attrazione gravitazionale si somma, e di basse maree o di «quadratura» allorché Sole e Luna risultano disposti ad angolo retto rispetto alla Terra.

Non bisogna dimenticare che il fenomeno delle maree dipende anche, nei suoi effetti spettacolari, dalla forma delle coste e dei bacini. La marea pertanto può essere simile a un lento e lieve dilatarsi per pochi palmi in altezza, o invece raggiungere dislivelli imponenti, che qualche volta superano perfino i quindici metri.

E' in Bretagna, forse, che il fenomeno assume proporzioni più evidenti, anzi addirittura gigantesche e spettacolari, una o due volte ogni secolo, in relazione a particolari contingenze astronomiche; in tali occasioni masse imponenti di turisti e di studenti affluiscono da tutto il mondo su quel litorale.

Un sintetico «Sole-Identikit»

Nome: mare.

Alias: oceano (ricercato anche con gli attributi di Atlantico, Pacifico, Indiano, Glaciale Artico e Antartico, Mediterraneo, dell'Insulindia, della Cina, del Giappone, delle Antille, Nero, Rosso, Bianco, Morto, del Nord, Baltico).

Congiunti: fiumi, stretti, canali e laghi (con vincoli assai remoti).

Età: circa quattro miliardi di anni.

Superficie totale: 361.058.000 km.

Profondità massima: 11.215 metri.

Composizione: 61 elementi chimici.

Segni particolari: carattere mutevole, con alte e basse maree; colore dall'azzurro al verde e al grigio; salsedine più o meno accentuata; densità: 1,06.