

L'ITALIA MARINARA

QUINDICINALE ILLUSTRATO



L'ONDA

*Fot. M. Mattiacci, partecipante al Concorso Fotografico
di L'ITALIA MARINARA.*

Anno XXIX - N. 1

1-15 Febbraio 1928 - VI

L'ITALIA MARINARA

QUINDICINALE ILLUSTRATO

QUINDICINALE ILLUSTRATO EDITO DALLA LEGA NAVALE ITALIANA

Direttore: FRANCESCO APONTE

Direzione, Amministrazione, Pubblicità: Via Giustiniani, 5 - Roma - Telefono 53-609

ABBONAMENTI:

ANNUO

Italia e Colonie

L. 12

Italia e Colonie

L. 7

Estero

L. 25

Estero

L. 15

Un numero L. 0.60 - Arretrato L. 1

SEMESTRALE

NB. - Il giornale viene gratuitamente inviato ai soci della Lega Navale Italiana
Quota annua di iscrizione: L. 20 per l'Italia e Colonie; L. 40 per l'Estero

TARIFFA

Per mio di stampa in bianco

L. 3

oltre la taxa

allegata

Per mio di stampa sulle pagine di testo

L. 100

INSEZIONI

Pubbli di spazio (20 mm. di altezza)

L. 100

L. 100

CANTIERE NAVALE TRIESTINO MONFALCONE

Indirizzo Telegrafico:

CANTIERE NAVALE MONFALCONE
Tel.: MONFALCONE 7 - TRIESTE 16-18Contratti e riparazioni di pinassi da
passaggio e da carico, di qualsiasi tipo e
dimensione.Tre bacini di carenaggio: capacità di acci-
amento tonn. 12.000, 1.200 e 1.200.Officine meccaniche, fonderia,
Officine stipite per riparazioni di locomot-
ori e carri ferroviari.Officine elettriche, generatrici, mo-
tori e trasformatori, apparecchi a quadri
completi per alta e bassa tensione, centrali
e centraline, apparecchiature complete per
trascia, impianti completi di borda.

Progetti e progetti a richiesta

Riparazioni in tutte le maggiori città

Il nostro Concorso Fotografico

Initiamo in questo fascicolo la riproduzione
delle fotografie pervenute per il Concorso da
noi bandito nel scorso anno e rimandato poi
a causa del rallentamento ritmo delle nostre pub-
blicazioni.

La riproduzione delle fotografie che abbiamo
finora ricevuto, e che continueremo tuttora a per-
suaderci, verrà promossa nei prossimi numeri de
L'Italia Marinara.

Riproduciamo intanto ancora una volta, per
il più grande pubblico, un'immagine che ci piace
e l'orgoglio di rivelare, il bardo del nostro
Concorso.

L'Italia Marinara rivolge tra i suoi lettori un
Concorso a premi per fotografie di soggetto ma-
rinare.

Le fotografie destinate al concorso dovranno
ritrarre scene e figure canoiche attinenti al mare
o alla vita del mare: vedute di spiagge, di città
marittime, di porti, di costumi marini, di barche
di canoiche, di navi da guerra, da commercio,
da posta, da diporto, ecc., ecc.

Ogni fotografia dovrà essere a tergo l'esatto
indicazione di ciò che essa riproduce, nonché il
nome e il cognome del mittente.

La Direzione de L'Italia Marinara preverrà
di volta in volta alla pubblicazione di queste
tre le fotografie ad esse pervenute che saranno
state giudicate meritevoli di partecipare al Con-
corso, e, per ciascuna delle fotografie pubblicate,
l'autore di esse avrà diritto a un coupon di
L. 5 e titolo di indennizzo opere.

A fine d'anno, ai tre concorrenti che rinde-
ranno le loro fotografie, per numero di foto-
grafie pubblicate in tutto il 1928, saranno ac-
cordati tre nuovi premi.

Il Concorso è aperto a tutti indistintamente i
lavori, siano essi rivolti in Italia, oppure all'
Estero.

Le fotografie dovranno essere spedite alla:
DIREZIONE DE «L'ITALIA MARINARA»
Via Giustiniani, 5
ROMA

Spazio riservato

alla

SOCIETÀ ITALIANA
DI
SERVIZI MARITTIMI

GENOVA

LLOYD SABAUDO GENOVA



I NOSTRI QUATTRO CONTI:

CONTE GRANDE
CONTE ROSSO - CONTE VERDE
CONTE BIANCAMANO

Grandi segugi di linea Mediterranean - Anzalone
Barche di passaggio e navi per l'Australia

Direzione Generale:

GENOVA - PIAZZA DELLA MERIDIANA

Spazio in tutte le principali città marittime

IL NOSTRO LITORALE

CONCORSO PERMANENTE TRA I LETTORI DE «L'ITALIA MARINARA»

Allo scopo di promuovere un sempre maggiore interesse per le bellezze del nostro litorale,
originalissime e variate, e che formano la più classica attrattiva della penisola italiana da tre mari
lignata, L'Italia Marinara bandisce un concorso permanente a premi tra i suoi lettori, con le se-
guenti modalità:

1. Verrà pubblicata in ogni numero la fotografia di un solo d'ora di un tratto del litorale italiano.
2. Tutti i lettori del periodico in grado di riconoscere quale sia il passaggio fotografato po-
ranno ottenere avendo cura di staccare l'apposito modulo di partecipazione, riempirlo e inoltra-
re alla casella postale da inviare a L'Italia Marinara - Sezione Concorsi - Via Giustiniani, 5 -
Roma, entro un giorno dall'uscita del fascicolo.
3. Tra coloro che avranno esattamente risposto, verrà scorgiato ogni volta, e cioè per
ogni singola gara, una copia del volume: *Di servizio del mare italiano* di Jack la Botz, edito dalla
edit. to. il. nuova di Torino, e che trovano in commercio al prezzo di L. 17. E in facoltà del
vincitore di optare per una pregiata modello «Latina», fabbricata nelle officine Fratelli Bertoni di
Milano, produttori delle committenze regie «Vaglia».
4. Il nome del vincitore o della vincitrice sarà pubblicato ne L'Italia Marinara.

Il sottoscritto afferma che la fotografia pubblicata nel N. 1
de «L'ITALIA MARINARA» si riferisce alla località denominata:

sita nel Comune di

Cognome e nome, leggibili

Indirizzo preciso

Data

Cantieri del Tirreno

Società Anonima - Capitale Lit. 1.000.000

Sede e Amministrazione:

Genova - Piazza Principe, 4

(Igi Società Anonima Sarda)

Navi - Macchine - Caldaie

Riparazioni Navali

RIVA TRIGRISO, Cantieri Navali, Sta-

bilitano, Moncalieri, Torino

GENOVA: Stabilimento Marittimo, For-

tore, Genoa Officine Marittime, For-

Comandanti di Transatlantici

Il comando di un semplice battello richiede già una somma non indifferente di esperienza, di sforzi, di energia. Immagini quindi il lettore quali debbano essere i doveri e quante le responsabilità del comandante di un transatlantico: di una classe di navi, cioè, che costituiscono l'ultima espressione della tecnica navale.

Egli deve essere anzitutto un marinaio, poiché il mare — per quanto lo si dica pietoso ai grossi scafi ed implacabile ai piccoli — rimane pur sempre il vecchio lupo grigio cantato dal Kipling, pronto a balzare di sorpresa e ad annegare chiunque dimentichi la sua presenza. Ma nello stesso tempo il comandante deve avere elevatissime qualità morali: quali si addicono a colui che rimanendo a bordo — secondo l'antica formula — solo padrone dopo Dio, deve saper dominare e disciplinare una massa assoluta amorfa perché di varia origine. Varietà di origine che si rivela anche nell'equipaggio data la preponderanza della famiglia *banca* sulle altre categorie della bassa forza: mentre tali divisioni sono più stabili nei tre mondi chiusi, stagni, che segregano le tre classi di passeggeri. Ma poiché il comandante è a contatto diretto e costante colla paria più eletta, per censo o per cultura, dei passeggeri predetti, egli deve anche avere il tatto e le qualità mondane che sono più apprezzate nei saloni.

IL COMANDANTE DELL' "AUGUSTUS"

Giulio Giovannino la sua carriera nella Navigazione Generale Italiana, della quale passò al Lloyd Italiano alla costituzione di quest'ultima Compagnia. Quando il Lloyd venne assorbito dalla Generale comandava l'Italia, può dire trarre per nota la durata della guerra. La vostra grande Società, non avendo tardato a riconoscere le doti professionali del

Si rifletta ancora! Il transatlantico ha tutte le cabine occupate da ricchi commercianti, da grandi industriali, da *reniers* che prelevano o depositano a piccoli gruppi nei porti di scala. Bisogna lasciarli contenti per la traversata rapida; le cabine ampie, spaziose, pulite; la buona tavola; la cura per i bambini; la gioia vita

sociale e l'assenza di museruola. Poiché essi, nei paesi di origine o di arrivo, ripeteranno le loro impressioni sulla nave (generalizzando sul paese del quale essa batte la bandiera) e saranno magari portati ad esagerare le cattive piuttosto che le buone. Al tanto del comandante ed alla sua energia è dunque affidata anche una



CAPITANO FRANCESCO TARABOTTO

Tarabotto, già affido il Principessa Malafida all'epoca in cui questa bellica e disgraziata nave rappresentava l'annunzio italiano sulla linea del Polo. Il conte Tarabotto passò quindi alla linea del Centro America, e dopo qualche anno imbarcò nel Duilio per un viaggio negli Stati Uniti. Oggi è al comando della più grande nave aerea del mondo.

funzione politica di prim'ordine: la propaganda del buon nome nazionale. Ragione per cui i francesi odierni che l'hanno ben capito cominciano ad insistere sulla importanza della *ambasciata da passeggeri*.

Non è dunque necessario che al comando dei transatlantici vengano degli uomini completi o che tendano ad esserlo?

Un tempo, quando il transatlantico cominciò ad uscire dal bozzolo, tali uomini non abbondavano: tanto che in qualche marina furono scelti per il compito degli ufficiali della marina da guerra. Ma ora la cultura si è diffusa ed elevata; l'uomo di mare ha perduto quella necessaria rudezza che gli derivava dal contatto con uomini forti, ma estremamente semplici; il suo senso di responsabilità si è affinato. Cosicché questa nostra età che ha visto la gigantesca fioritura del transatlantico ha visto anche sbocciare l'uomo che è degno di calare il ponte di comando. E fra i comandanti mondiali gli Italiani — lo si dica con giusto orgoglio e con piena coscienza — sono i migliori, poiché se la nostra marina transatlantica ha fatto — dal 1919 — quella prodigiosa accezione che tutti sanno, strappando traffico e clientela a marine già da tempo specializzate, è dovuto non solo ai nuovi colossi, ma anche ai comandanti di essi. I quali hanno saputo — con arte e tatto incomparabili — renderli attenti alla migliore clientela internazionale. Ometti dunque il paese questi uomini moderni che tanto contribuiscono al suo prestigio!

MONTICCHI

GLI AVVENIMENTI ILLUSTRATI

L'incrociatore *Berlin*, addetto a varie scuole della Marina germanica, si è fermato alcuni giorni nel porto di Genova, per estendere poi la sua crociera, diretta in Oriente. È la prima nave da guerra tedesca che approda in Italia dopo la guerra. Sono Magister, ufficiali e marinai vennero accolti con la massima cordialità, ed il soggiorno dell'incrociatore nelle acque delle Superbe dette luogo a varie cerimonie, nelle quali si assisté al rievocamento delle due nazioni.

In un banchetto il Comandante Kalbe del *Berlin* ha detto che la Germania aspetta una nave da guerra italiana nel porto di Kiel, per potere ricambiare le dimostrazioni di amicizia e simpatia ricevute a Genova.

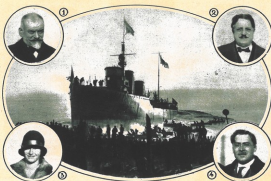


La festa della Vittoria è stata celebrata a Tientsin dalla nostra flotta colabio con particolare solennità. La cerimonia si è svolta nel quartiere della cantoniera italiana, in piena Regione Elena, nella quale sorge il monumento ai caduti, alla presenza del Rappresentante San Marco, dell'autorità cinese, dei rappresentanti di varie nazioni e dei corpi militari di occupazione, che hanno deposto corone sul monumento.

Nel Re dell'Alghazira, fra gli ufficiali del pirata Italia della Società SIRMAR, il giovane Monaco ha offerto al Comandante di bordo, a ricordo della traversata compiuta sulla nave italiana, un magnifico tappeto persiano ed una coppa in argento cristallo.



Il varo del cacciatorpediniere "Ostro"



1) Ing. Gonalzi, amministratore delegato della Ditta Ansaldo. — 2) Ing. De Vito, direttore generale dell'istituto Ansaldo. — 3) Marchese Raimondo Negro-Campanella, nobilito del l'Ostro. — 4) Ing. Pissardi, direttore del cantiere Ansaldo di Santa Ponsa.

Il 2 gennaio u. s. è stato varato dal Cantiere Ansaldo di Genova-Sei il cacciatorpediniere Ostro, ultimo della serie di quattro unità costruite nel detto cantiere.

Il Roma, prima unità della serie, scese in mare il 26 gennaio 1927; il Zaffiro, seconda unità, il 27 maggio dello stesso anno; e l'Espera, terza unità, il 21 agosto u. s.

Così è completa la squadriglia delle quattro cacciatorpediniere tipo Roma, costruita dall'Ansaldo, non perché di altre quattro costruite

da altri cantieri italiani e che, secondo il parere di alcuni esponenti tecnici nautici inglesi, sotterragno con vantaggio il confronto con i due recentissimi tipi britannici Ambuscade e Anson.

Nel dare le caratteristiche dell'Ostro, richiamiamo quelle dei tipi inglesi già accennati, e che nelle prove di velocità hanno dato un risultato inferiore a quello dato dai nostri, risultando lamentele da parte della stampa tecnica britannica.

	Ansaldo	Ambuscade	Ostro
Lunghezza metri	129	148	
Larghezza m.	95	93	95,26
Larghezza m.	9,66	9,45	9,20
Capacità da 120 m.	IV	IV	IV
Lanciamissili da 533 m.	VI	VI	VI
Velocità nodi	37	37	37
Potenza normale, cav. ass.	5500	5500	5500
	3800	3800	3800
Eliche	2	2	2
Turbine ad ingranaggi	Brown-Curtis	Parsons	Parsons
Cilindrata a tutto	3	3	3

Particolare dell'appalto monco di questo nuovo mezzo all'impiego del vapore varo risoluto. Sistema questo usato anche nei demolitori (Vianello). La R. Marina Italiana ha preferito procedere per gradi nell'impiego delle alte pressioni e del surcalcolamento evitando quanto accaduto più volte agli inglesi, come è affermato da un documento palesemente del 2 marzo 1927, che contiene le dichiarazioni del Primo Lord dell'Armeggiamento. Vi è detto intenzionalmente:

«I nuovi «designers» Ansaldo e Ansaldo, di un tipo spirituale, hanno espletato le prove durante lo scorso anno, ma qualche ritardo è stato causato dall'incorrenza di alcuni difetti nelle macchine principali di queste. Le investigazioni al riguardo hanno que-

gerito utili modificazioni al progetto, modificazioni che saranno introdotte nelle nuove costruzioni. Entrambe queste navi hanno ora al termine le prove dell'apparato motore.»

La prodigiosa condotta dei nostri ingegneri progettisti, che ci ha già dato così buoni risultati, non ci vietò istante di concepire altri successi nel campo degli elevati gradi di surcalcolamento del vapore e delle elevate pressioni, grazie ai tipi di prossimo varo, da 3000 tonnellate, 38 nodi e 5500 cavalli, quali il Luca Torosio e il Lancero Malco, ma ancora in costruzione nel cantiere Ansaldo di là già un passo avanti in questa via e un altro ne farà con le caldaie dei tre sbrinatori della classe «credentieri», che verranno imposti prossimamente sempre nelle nostre Cantieri.

Il comandante Allemand

Il nostro Allemand, il comandante del Furiosa: la notizia, senza e nuda, ci è portata dai giornali così, senza alcun commento. Ma è me che non ignoro di lui, e me che se considero la figura fisica o l'intelletto, il nudo della voce o la cultura, piace invece ricordarlo, rievocando, in parte, la sua nobile azione in favore del Malalta.

Quella sera del dicembre — chi non lo sa — era una giornata sempre più alta di neve antilavale mentre da noi correva, per reazione, una gita andata di indifferenza e di stupore, che recitò da epodi) rievocati e fatti suoi rendevano i suoi più volenti. Ma poteva, fra i marinai (poveri, estenuati) scendere contro l'Alba? perché era invece una per loro — così disattenti e disinteressati — più tangibile e più antica quella sera di affannosi scontri negli accenti che il Cavaliere ha fatto, non, ritenere nel gran quadro della salute e della politica marittima italiana. E, per questo, poi, fu i movimenti addetti alle linee del Sud America nelle quali, ai vari insuccessi francesi già tentati a sopprimere la concorrenza tedesca ed inglese, ne seguirono anche, per un anno, e furono, tra i vari insuccessi, che attraverso una clamorosa scappata già sotto mediano il lusso, l'Alba, la vittoria dei modi e l'attacco vicino, ancora, al largo, il problema anche le gigantesche e più ampie agenzie dell'Anglo-Siam e del Siamite. In questo stato d'animo indub-

biamente poco benedico piombo, in quella stagione, la S.O.S. del Malalta. Ed era Allemand, disattento, a poggiare recando e andare al soccorso, rapidamente, che, nelle diverse prove politiche e marittime, presale, creava la spinta di balenata marittima creata dal proprio salire. E si prodigò e salì e diede un'adulazione al suo agguato. Ma non per questi atti si voglia fargli onore, poiché era riuscito in quello stesso e presso essere dell'assistenza sul mare nel ogni legislazione marittima salvare tutti i comandanti. Ritorno invece — così ben più importante — che fu la sua condotta dopo il disastro corso contro di noi, come abbiamo ad una misteriosa parola d'ordine: «dopo ad una prima, fu tanto inghiottito e precipitarsi con altri marinai, la voce di Allemand fu la difesa, la appassione, la forza — ancora ripetuto — a proclamare l'ordine di God, l'ordine dei mari, la arena disciplina di bordo. Egli, prima ad opporsi a un successo e a glorificare. E di ciò si, italiano, a essere degli italiani, gli aveva dato.

Ritorno in patria il suo gran cuore si è aperto all'improvviso in una profonda onda di tribolazione: non solo commosso e rievocando la sua vita e delle sue parole in tanti cori italiani e francesi che, al dispetto del altro suo salire, anche, si è un tanto rievocato la presenza ormai dei campi di battaglia. E lo considero subito come un pensiero della rinascita marittima franco-italiana, mettendo la sua azione fra le prove che abbiamo contribuito a chiarificare la precedente turbata assistenza.

MONTECROCE

Il varo del sommergibile "Marcantonio Colonna"

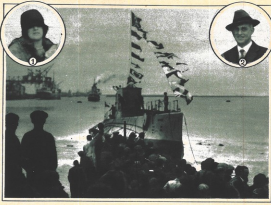
La mattina del 26 dicembre dagli scali del Cantiere Navale Tristano di Montecatini scese felicemente in mare il sommergibile Marcantonio Colonna, geniale del Ven. Frati, sceso dallo stesso scalo il 26 novembre, costruiti entrambi per la R. Marina militare, e appartenenti al gruppo di formazione di classe nuove unità, media classe del dislocamento di 750 tonnellate. Da mattina fu Donna Violetta Tiziani, comandante del colonnello del Ven. Navale ingegner Tito Tiziani, che in collaborazione col generale Tito Tiziani, ideò questo tipo di sommergibile che ci è arrivato dalle Marine estere più progredite.

Il varo presentava un particolare interesse tecnico, poiché la nave deve, prima d'innanzi la stessa sul piano inclinato, essere trascinata per un tratto orizzontale di circa 50 m. Questa manovra si rese necessaria perché tanto questo sommergibile che il precedente erano stati montati sullo stesso scalo, (per cui, varato il pri-

mo, occorre trascinare il secondo fino all'innalzamento del piano inclinato dello scalo su cui aveva poggiato la nave generale). La manovra venne però condotta con la massima rapidità e precisione. Due poliziotti paracadisti a cavallo avevano avanzato all'intervento prodotta dei vasi e messi in ordine, ma per gli vapori, una a destra, l'altra a sinistra, e le pesanti ruote di mare, incombendo. In mezzo di tre mischi il tutto venivano venne separato.

La mattina del varo venne seguita da tutti i presenti con la più animata attenzione, e quando la nave, ormai del colore della Patria, accendendo la sua corsa venne rapida a discostarsi i flutti, un grido di entusiasmo si sollevò da tutti i presenti, che si confonde con le sirene dei proiettili vicini, salutando la nuova unità della nostra Marina di guerra.

Sullo scalo lasciato libero dal Montecatini Colonna, vennero fra breve sosposti altri due sommergibili, tipo Frati Frati.



1) La madrina della nave, donna Violetta Tiziani-Gavone. — 2) Generale Ing. Carlo Bernardi, progettista della nave insieme al Colonn. Tiziani.

Si può diventare abbonati del nostro giornale anche senza appartenere alla Lega Navale Italiana.

ABBONAMENTO ANNUO

Italia e Colonie L. 12

Estero L. 25

ABBONAMENTO SEMESTRALE

Italia e Colonie L. 7

Estero L. 15

Per iscriversi come soci ordinari alla L. N. I. (non diritto a ricevere gratuitamente l'Unità Marinaia) la quota senza di associazione è di L. 10, per l'Italia e Colonie, e di L. 20, per l'Estero. Tanto l'abbonamento a L'Unità Marinaia quanto l'iscrizione alla Lega Navale Italiana possono farsi in qualunque mese dell'anno.



La visita della R. Nave "Libia" in Giappone

Il nostro incrociatore *Libia*, stazionario in Estremo Oriente con residenza attuale a Cinga, ha lasciato per qualche tempo quelle acque per recare i porti giapponesi di Yokohama, Kobe e Moiyosha.

L'accoglienza faite alla nostra nave dal popolo e dalle autorità giapponesi sono state assai cordiali.

Dal rapporto del Capitano di Vascello con l'ammiraglio di Caceranzingia, Luigi Mingia, Comandante Superiore Nave in Estremo Oriente, apprendiamo che, subito dopo l'arrivo del *Libia* a Yokohama, il R. Console d'Italia ha portato a bordo, per incarico del Sindaco di quella città, biglietti di libero ingresso nei porti e di libero circolazione sui tramways per tutto l'equipaggio. Questi biglietti recavano su di una fascia la bandiera italiana, con grande parole in italiano. Il console ha pregato queste fascie a tutti i nostri ufficiali la libera circolazione sulla ferrovia elettrica Yokohama-Tokio.

Il Com. Mingia e il nostro Adetto Nave si sono recati a visitare il Grande Ammiraglio Conte Togo, al quale hanno ricevuto una festinazione con dedica onorifica. Inoltre il Comandante Mingia, l'Ambasciatore d'Italia e il nostro Adetto Nave sono stati ricevuti dall'Imperatore.

Scambi di visite, cose di cortesia, banalità e cose rassicuranti e in buon numero hanno avuto luogo in quel occasione, in cui alle solite frotte corse con le quali si usa evasione di ricevere i soldati di una missione armata, sono aggiunte dimostrazioni di cordialità veramente eccezionali.

Da parte nostra vi è stata la visita al "Temple del soldato morto in guerra", che sono stati deposti resti di allora, e non una corona, secondo la consuetudine locale. Il naturalmente è mancato nei discorsi in tutte le occasioni di manifestare la gratitudine verso per l'antichità accoglierla.

Le altre visite a bordo, oltre quelle ufficiali, sono state pure numerose, ma le quali quasi degli allievi del corso di italiano presso la scuola di lingue cinesi di Tokio, e quella della colonia italiana, che nel *Libia* ha assistito ad una messa celebrata da Monsignore Guidici.

Al Com. Mingia è stata consegnata l'Insegna di Grande Ufficiale dell'Ordine Imperiale del Tesoro Sacro, e al Com. Squinobal quella di Cavaliere Ufficiale dello stesso Ordine.

Il nostro Ambasciatore a Tokio, alle Autorità cantonali nordest, al Com. Mingia e al nostro Adetto Nave Com. Varesini, vanno tutte ampie lodi per l'ottima riuscita di tutto ciò che riguarda, da parte italiana, questa visita del *Libia* al Giappone. La colonia locale italiana ne ha ricevuto grande contento morale.



Da alto a sinistra: Il Ministro della Marina giapponese consegna al nostro Comandante Superiore Nave in Estremo Oriente la insegna dell'Ordine del Tesoro Sacro. A destra: Dopo il primo ufficio del Ministro giapponese della Marina, ammiraglio Ogasawara. In basso: Una visita al sindaco di Yokohama. Da sinistra a destra: un ufficiale giapponese, con il Squinobal, console Mingia (funzionario da ammiraglio), ammiraglio Togo, il nostro Adetto Nave a Tokio, con il Capitano Varesini.

Cronache di Marina Mercantile

PREVISIONI

Nell'anno scorso davvero già le previsioni del *Naviglio* relativamente alla marina mercantile mondiale nel 1931 Togli sono le sue defezioni della costruttrice che il volume di stiva del naviglio attuale superò del 30-40% quello previsto, mentre il traffico è aumentato soltanto del 5-6%. Smentisce già anche perché si riferiscono a periodi anteriori all'anno scorso: comunque non sembra che il 1932, data la viva attività dei cantieri e la stessa attività delle demolizioni e data la loro espansione del volume dei traffici marittimi, abbia potuto contribuire a variare le previsioni. Inoltre, che vivrà, soddia... e speriamo che il 1933 segna davvero l'inizio di una stabile ripresa.

Ma, queste benedette demolizioni? Essi costruiscono, direi quasi, una chiave di volta della situazione, perché se si staccano a far sparire il naviglio superfluo, scende il coefficiente, si avrebbe indubbiamente un aumento nella domanda. Ma a questo riguardo lo svedese dottore Ledgren ha recentemente espresso un progetto. Il naviglio europeo superfluo ammonta, secondo lui, a quattro milioni di tonnellate libbre (valute al trasporto di sei milioni e mezzo di tonnellate di merci), dalla demolizione di cui si ricavaranno circa 15 milioni di stoffe che occorreranno investire — gradualmente — nella costruzione di altri efficienti. Si direbbe — così lavoro ai cantieri, e si supererebbe, a poco a poco, di un naviglio necessario per rispondere alla maggiore richiesta che indubbiamente si sviluppa. *«Cittadinanza»* non sono convinto che arruoli di tanti paesi diversi a fare i giornali — bene o male — dei loro stremati di lavoro, che bisognerebbe, per altro, accorciare, quantunque valenze e così via?

Tutti questi problemi non possono anche non interessare la marina nostra la quale però, da tempo, nel 1932, malgrado la crisi, belle ed utili affermazioni di sé. Ed affermazioni assai maggiori darà nel 1933: con tanti dati preordinati che si accorsero senza preavviso.

NAVI-SCUOLA

La marina mercantile è formata di toncini e di capitali. Alla soluzione del primo problema mira uno dei provvedimenti accennati poiché esse tende a creare le navi-scuola che in Italia, purtroppo, non esistono (per mancanza, anche, tra i capitani dei nostri capitani agli ordini di grado, di quel periodo minimo di navigazione alla vela che tutti altre marine — anche quella della piccola Danimarca — pensano). Le navi-scuola, che saranno veloci, magari con motore ausiliario, serviranno a fare un addestramento ottimo ai giovani destinati a fornire gli Stati Maggiori della nostra marina mercantile: impartendo loro un'accurata istruzione pratica non solo circa la navigazione e la manovra, ma anche sotto il punto di vista dell'educazione marinara commerciale. La questione era da tempo alla vigilia, entra ora nella fase della pratica attuazione. Delitti nei primi di gennaio si è avuta, alla Direzione Generale della Marina Mercantile, la riunione dei direttori delle più importanti Compagnie di navigazione alla scopo di concordare un programma definitivo per l'acquisto o la costruzione di un selero adatto allo scopo, e per curare anche il relativo finanziamento al quale lo Stato — a quanto pare — contribuirà.

CREDITO NAVALE

Il precedente provvedimento di 50 milioni di polacco, ben altro carattere presenta l'istituzione del credito navale che mira ad apprestare fondi a basso interesse ed a lunga scadenza all'industria dell'armamento, che sempre fino ad ora difficoltà ad avere per ottenere i capitali che le occorrono per le nuove costruzioni. Difatti le disposizioni del Codice di Commercio non sono state a invogliare i capitali ad affluire al mare poiché esso contempla ben 13 categorie di crediti privilegiati sulla nave, molte delle quali non hanno più ragione di sussistere. Ecco il primo aspetto del problema: porre fuori la garanzia la nuova revisione delle prediche commerciali, mentre l'istituto del pegno navale, a impedire

del credito, verrebbe sostituito con quella, anzi più adatta, dell'ipoteca navale, che si baserebbe sull'ipoteca fondiaria — in linea di massima, giacché gli investimenti in costruzioni navali quella sicurezza che ad essi attualmente manca. Ma il problema presenta anche un aspetto finanziario, poiché occorre costituire il fondo al quale contribuirebbero — a quanto sembra — tutti gli Enti finanziari e le Casse di Risparmio. Conoscendo il nuovo Istituto di Credito Navale avrebbe di possibilità assai ingenti, parecchie centinaia di milioni che gli permetterebbero di svolgere, su scala assai maggiore, quelle politiche di cui già effettuata dal Consorzio per soccorrere ai nuclei industriali.

Dunque alle inevitabili disette tratterò mi si permetta di aggiungere che negli Stati e gli altri protettori — già da tempo — in tal modo le loro marine. Veda, ad esempio, l'Inghilterra col *Trade Facilities Act*. E non anche, a proposito dei colori assai apprezzati dagli Stati Uniti alla propria marina, la proposta *Thurley* — recentemente per la creazione di un fondo di mezzo milione di dollari allo scopo di costituire presto a Compagnie di navigazione per le costruzioni ad esse occorrenti. I paesi dove verrebbero essere costruiti al 75% del valore della nave da costruire, interesse del 4-5%, sarebbero garantiti da polizza, e verrebbero loro a loro a rate semestrali pari al 2-3% del valore della nave.

GRANDI TRANSATLANTICI

Il credito navale appunto vantaggi alla marina nostra e creare una nuova specie di naviglio di aiuto di quella da passeggeri. Ma anche questa ultima ne trarrebbe beneficio. Abbiamo attualmente in corso quattro transatlantici (su altro: il *Cosmo*, *Grand*, *Grand*, *Grand* in linea tra lecci), e tra i quali dovranno essere realizzati per completo vantaggio, mentre il *David*, *David* e il *Grand* *Grand* *Grand* della "Transatlantica" pure sono stati venduti all'estero. Basteranno le restituzioni decise ma non tutte convergono — a assicurare il servizio sulle linee transatlantiche. Si noti, a questo riguardo, che è stata ripresa almeno in progetto, la causa interessata dalla guerra verso le navi di tipo più, e che si profila anche una nuova gara per il primato nella velocità. Campioni principali: Inghilterra e Germania. E non, difatti, che le navi "Cunard" e "White Star" hanno deciso di passare l'ordinazione di due transatlantici di oltre 30 mila tonnellate, del genere *fast* di tipo *fast* di milioni di tonnellate ciascuna, e della velocità che potrebbe anche alzare a 32 nodi. Da parte loro gli americani parlano di una dozzina di navi transatlantiche da 35 nodi, ma di modesta grandezza. La francese "Compagnie Générale Transatlantique" si è proposta di mettere in linea, nel 1933, nell'Atlantico Nord, un pneumatico di altissimo naviglio (80.000), superiore comunque all'Alde-France da 40.000 tonnellate e 23,5 nodi, più si crederà, la Germania ha deciso di realizzare l'Europa ed il *Bremen*, da 40.000 tonnellate e 25 (o 26 o 27 miglia) anche in costruzione.

Ma chi vince? Qui si indaga? Quella la gara sulla marina da passeggeri italiani? Ma chi non assommo che anche da noi si è rivelata una gara di tipo "vinta" e magari, a questo punto, i grandi e le battute e superlati transatlantici?

Arrivati, dunque, fotografie ed ogni altra cosa che si riferisce in genere alla "compilazione del giornale, debbono essere trasmesse alla

Direzione de L'ITALIA MARINARA
Via Giustiniani, 5 ROMA

LA II^a MOSTRA D'ARTE MARINARA

Il favore grande con cui il pubblico e la stampa hanno accolto questa seconda Mostra d'Arte Marinara, insegna che — anche per modesta forma di propaganda, quale è stata ideata e promossa dalla Lega Navale — la coscienza nazionale è ormai matura (come, del resto, già lo apparve dal giorno in cui il Duce tenne la sua memoranda conferenza su « Roma antica e il dominio del mare »).

E, se si pensi che la proposta iniziale di bandire una mostra d'arte marinara non risale più in là dell'estate 1939, si covierà che questo nuovo strumento di diffusione dell'idea navale « ha, in breve tempo, percorso ampio cammino ».

Si è pensato, e non a torto, che la via dell'arte fosse la più seducente, la più atta ad attirare l'attenzione degli italiani verso tale programma di cui si superba la storia dei secoli, ed è anche necessario che, per ogni fecondo incremento della Patria nel mondo, divenga popolare, a compimento della famosa profezia di Napoleone: *L'Italia sarà « marinista » o non sarà!*...

Non a torto. Ma, conviene anche aggiungere che l'arte, (rispetto ai fini che la Lega Navale persegue) ha dei doveri che è bene siano capiti e attuati da quanti artisti intendono partecipare a una mostra speciale come l'attuale.

Poiché è evidente che non si tratta di dipingere scene di spiagge, magari con bagnanti e vele nell'azzurro, e più gruppi di marinai e villaggi di pescatori sullo sfondo e in primo piano...

Si tratta, invece, di cooperare essenzialmente con le risorse dell'arte a un programma più preciso. Si tratta di perennare — è la parola — « quadri di marina » e non « quadri di marine », pure se espressi con la grande arte di un Israels o di un Mesdag.

E per il quadro di marina il soggetto

veramente unico e sufficiente è la nave: sia la nave da guerra, che il transatlantico, il transatlantico, con le sue armonie di stupenda e varia e ricca dimora, distribuita secondo una sua regola architettonica tra prora e poppa — la nave da guerra, sinfonica in grigio ferro, con le sue complesse, corrusche, formidabili varietà, dalle *super-dreadnoughts* al *mar*; due poemi contrari.

A questi due poemi — espressioni di vera e superba sintesi dell'età nostra — non ha detto Ruskin che l'opera più grandiosa e armoniosa del nostro tempo è la nave? — non vorranno e sapranno ispirarsi gli artisti nostri, seguendo la traccia fulgida di Edoardo De Martino, il solo, grande pittore italiano di marina?

Questa seconda Mostra d'Arte Marinara segna un notevole progresso sulla prima.

Arturo Lattelloni, l'attivo e competentissimo segretario generale di entrambe, ha tenuto conto delle necessità insorte nel programma di queste mostre, per dare all'attuale una maggiore organicità, bene ripartita in direzioni di accenta varietà, che l'avvicina maggiormente sia alle sue finalità che ai gusti del pubblico.

Le grandi linee della Mostra sono note: l'esposizione artistica propriamente detta si divide in mostre personali, retrospettive, collettive, speciali.

Mostre personali hanno tra gli altri Emma Ciardi, Teseo Benetton, Michele Casella, Alessio Issoglio.

Nelle collettive sono gruppi di opere di Giulio Aristide Sartorio, di Beppe Ciardi, di Antonio Barreca, di Paolo Ferruti, di Onorato Carlini.

Alle mostre retrospettive appartengono le opere di carattere marittimo di quattro artisti toscani: Giovanni Fattori, Telemaco Signorini, Mario Puccini, Ugo Ma-

narsi, mentre altre retrospettive notevoli sono quelle dei pitinori meridionali: Dalbeno, Gigante, Lojacco, Lenti e Antonio Piccinini, in un con alcuni epigoni della scuola di Posillipo: Esposito, Contantini, Chialiva. La sezione è completata dalle mostre di Bartolomeo Biazzi e di Pietro Micheli.

Novità di quest'anno è la sala della *Marina Storica di Firenze*, adorna dai giacimenti dei legionari fiammanti, di quadri, medaglie, manifesti, proclami e di alcuni cimeli del Comandante.

Veramente in tema è una *Mostra Storica della Marina Italiana* curata da Federico Hermann, che comprime modelli di antiche navi, stampe antiche, e alcuni quadri del Gullioni che riproducono con l'esatta fedeltà storica navi della nostra marina scomparse. Alcuni dei modelli di navi di questa Mostra Storica provengono da celebri Santuari marinai che hanno anche fornito un centinaio di ex-voto, i quali occupano una intera sala e provengono da Valle di Pompeo, delle chiese di Chioggia, dalla Madonna del Monte di Genova, e, soprattutto, dal celebre santuario di Bonaria presso Cagliari.

E anche agli ambienti di navi ha pensato il Comitato Organizzatore. Nella sezione loro dedicata troviamo tre cabine di transatlantico, una della casa Spicini di Lucca, una della ditta Croci di Vittorio Veneto e una di Luisa Lorenzini, di cui abbiamo anche una saletta per signore a bordo di un transatlantico. Una saletta da pranzo per bambini a bordo ha dato l'architetto Piccinato; abbiamo inoltre una sala di aspetto di aeroporto, ricca, come le precedenti, di vetri incisi dall'Amaldi, di cuori sbalzati e soffi di digione, lavori rispettivi di Antonietta Cesa e Margherita Lerche.

Tale la mostra, sorvolata più che descritta: il pubblico ha mostrato di interessarsi ad essa per quanto contiene di veramente « vitale » e « dinamico ».

È in questo senso che le future Mostre della Lega Navale saranno sempre più orientate.

ARNALDO CRIVASATO

L'ODIERNA CROCIERA

DI S. A. R.

IL PRINCIPE EREDITARIO

La crociera che S. A. R. l'Unghero di Savoia ha iniziata a Taranto il 27 gennaio e borda della R. N. San Giorgio durerà circa due mesi ed avrà per mèta principale le coste sennitiche ed orientali del Costante africano.

Dopo essere toccato il 31 scorso il porto di Alessandria d'Egitto, dove all'Unghero Principe vennero liberamente accolti calorosamente, il S. Giorgio traversò le ancore il 6 di febbraio diretto a Porto-Said dove giungerà il giorno successivo. Colla la nave si fermerà fino al 9. La sosta è durata, perché la R. Nave San Giorgio, come tutte le altre navi, su mercanti che da guerra, dovrà attendere il suo turno per attraversare il canale di Suez.

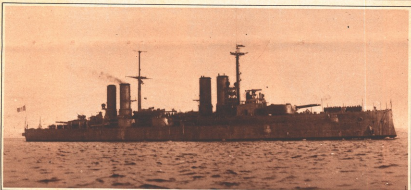
Il 14 sarà a Messina. Colla la nave sarà fino al 20 dello stesso mese. Il Principe visiterà la nostra flotta colona e sarà accompagnato dal Governatore della Colonia Eritrea, S. E. Gasparini.

Il 27 la San Giorgio sarà a Mogadiscio, capitale della nostra Somalia. Colla il Principe di Piemonte sbarcherà, ricevuto dal Duca degli Abruzzi e dal Governatore delle Due Voci.

Il 1. marzo la nave salpa da Mogadiscio partendo verso l'Equatore e toccherà il porto di Kisumu, il capoluogo della Colonia del Trans-Giuba. Seguendo la costa del Trans-Giuba prima, dell'Africa orientale inglese poi, la nave scenderà fino a Mombasa, capitale dell'Africa orientale inglese, a 4 gradi di latitudine, ove giungerà il 5 marzo. La nave resterà a Mombasa fino all'8 marzo. Il 10 dello stesso mese sarà di nuovo a Mogadiscio, sostandovi ancora pochi giorni, e così fino al 27.

Da Mogadiscio il San Giorgio si recherà sulle coste asiatiche dell'Oceano Indiano per rendere visita ai Sovrani dell'Aliphan. Il 1.º aprile, dopo aver risalito il Mar Rosso, sarà a Porto-Said; indi il Principe si partirà in Palestina. A Giuffa arriverà il 4 aprile e subito si recherà nell'interno per visitare Gerusalemme e altri luoghi Santi. Il giorno 9 il San Giorgio sarà a Rufe e l'11 a Rodi. Il giorno 12 l'incrociatore risapaterà approdando molto probabilmente nelle acque di Taranto. Avrà così terminato la crociera.

Comandante del San Giorgio è il capit. di Vascello Vincenzo De Foa, uno dei più colti ufficiali della nostra Marina, largamente noto anche fuori d'Italia per interessanti studi sui sommergibili.



Il R. incrociatore San Giorgio a bordo del quale S. A. R. il Principe Ereditario è partito da Taranto il 27 gennaio per le coste egiziane.



Il comandante del San Giorgio, cap. di vascello Vincenzo De Foa.

*Pitture e Sculture alla II^a Mostra d'Arte Marinara
bandita in Roma
dalla Lega Navale Italiana*



Alessandro Pazzi - Giardini di sabbia



Pasquale Russo - Canotto a Mondragone



Felice Modugno - Azzurro



Mario Pizzetti - Nel porto di Capri



Angelo Rizzuto - Dalle vedute di...



Antonio Baratta - Sera



Arnaldo Bazzani - Sera a Capri



Elio Frazzetta - Riva di Capri



Roberto Villani - La piana e il mare



Vittorio Giardina - Riva di Capri



Elio Frazzetta - Sera a Capri



Armando Lotti - Pianura



Elisabetta Bazzani - L'isola



Adriano Giardina - Regione



Riccardo Balzani - Stadio



Giorgio Costantini - Azzurro

Il Carpentiere

NOVELLA

L'unica persona che Ruth, la figlia del capitano, amava a fondo, oltre il babbo, era il vecchio carpentiere. Egli non parlava mai con nessuno, e, se qualche volta concedeva a lei una parola, quasi mai Ruth capiva quel che diceva. Ma il babbo le aveva raccontato tante cose sul suo uomo!

Così ella sapeva che il carpentiere stava con lui a bordo da vent'anni e che, durante quel tempo, pochissime volte l'aveva lasciato: come quando il babbo aveva perduto la nave e il vecchio, insieme con gli altri uomini, s'era dovuto leggiare altrove.

Il carpentiere non toccava mai di quarto, ma rimaneva tutto il giorno a lavorare nella sua stanzetta, dormendo poi la notte nel trappone, in cabina col matero velato. E siccome nessun uomo andava mai a cercarlo per la conversazione, egli poteva rimanere continuamente solo, come appunto desiderava. I marinai nuovi imparavano presto a fissarlo in disparte, perché non capivano le sue risposte, se pur rispondeva.

Così tutto ciò avveniva per lui un gran ripiego, ma considerandolo quasi un superiore, il babbo aveva detto a Ruth di dirgli il più alto capesantone che avesse mai conosciuto, ma che era stato e non avrebbe conversazioni sul suo lavoro, neppure di lui.

Un giorno Ruth andò nella stanza del vecchio, mettendogli con un'antica tagliola dei cavicchi, raffazzonati col filo cabellato. I suoi capelli d'argento, fini e tagliati pari già basso sul collo, a ogni movimento del capo, ondeggavano qua e là come frange leggere, sotto le ricche nodi del colletto del camicione. Ma Ruth non poteva capire l'età la giovane, proprio negli occhi, quando gli voleva venir di lei, perché quella sguardo suo egualmente puntava avanti, a comprendere due o tre passi del suo viso in una volta. Il carpentiere sapeva, ma la fanciulla si tratteneva lo stesso, aspettando che di cose qualche parola.

Da un paio di settimane lo Helzer navigava continuamente in porto, spinto su l'Atlantico dai venti leggeri di levante, che però quel giorno non avevano cessato, ma che avevano cessato l'ultimo tratto di forza, ma che si riaccelarono per recitare qualche formale battuta di saluto alla nave. Lo Helzer si collava ora bruscamente senza obbedire né a tassare né al suo: le sue vele perdevano tranquillità dal pennone come lunghe zecce, e di quando in quando, una sua massa, generata gli astelli di ferro tra i cordami. Che catini per questo piano si caricavano nel ponte, si caricavano nel magazzino, per la tutta la sua nave, e chi si fosse avvicinato a parlarne avrebbe trovato il leggendario scivolone dei pennelli. Dappertutto lavoravano arca e pecore.

Dopo un po' di tempo Ruth domandò:

— Siete ammogliato, carpentiere?

— No.

— Allora non ci pensa a casa.

— Sì.

E continuava a lavorare senza fermarsi un momento, come se non avesse la pazienza d'occuparsi di cose così.

— Dunque ci pensi? Allora, quando saprete che cosa è in porto, farai certamente una scappata al vostro paese.

— No.

— Ma volete rimarrvi sempre qui a bordo?

— No.

Ruth sapeva un insieme, dubitando d'egli finse di capire un po', giacché nessun sorriso era apparso sul suo viso e continuava sempre a lavorare più ripreso con un suo un po' fido.

— Allora non capisco che cosa vogliate, carpentiere.

— Nessuno io, signorina.

— Ma dove vi piace più di stare?

— In nessun luogo.

Ruth si fece avanti, pensando che forse egli non aveva provato da qualche inventiva, forse aveva perduto qualche persona cara.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

— Che cosa è tanto pesante?

— Lo sento nelle viscere e mi par quasi che mi uranghi.

Ruth tacqua.

— Non mi piace la bonaccia.

La fanciulla provava un'ansietà angusta, mesta, e non sapeva più che dire. Si ricordò di ciò che il padre le aveva detto del carpentiere e lo guardò come per scoprire se non mentiva.

Egli riprese:

— Ma se il destino non vuole che io sia carpentiere, non è tanto che il destino mi tranquillizzi? Dovrà venire il tempo quando non venga più questo.

Lo desiderate molto?

— Sì, perché allora ci metteremo.

— Ma è dunque così difficile aver contentezza a bordo?

— Ecco: in cabina io dormo nella cuccia, la più bassa, perché è meglio. Il marino vero, che è più giovane, deve contentarsi di quella superiore. La mia cuccia è polverosa, ma io non capisco quale senso mi senta, stando là dentro, d'esser proprio nella casa da meco.

Ruth si fece avanti, pensando che forse egli non aveva provato da qualche inventiva, forse aveva perduto qualche persona cara.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

Ruth sapeva un insieme, dubitando d'egli finse di capire un po', giacché nessun sorriso era apparso sul suo viso e continuava sempre a lavorare più ripreso con un suo un po' fido.

— Allora non capisco che cosa vogliate, carpentiere.

— Nessuno io, signorina.

— Ma dove vi piace più di stare?

— In nessun luogo.

Ruth si fece avanti, pensando che forse egli non aveva provato da qualche inventiva, forse aveva perduto qualche persona cara.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.



Lo Helzer navigava continuamente in porto...

— Sì.

Così ella sapeva che il carpentiere stava con lui a bordo da vent'anni e che, durante quel tempo, pochissime volte l'aveva lasciato: come quando il babbo aveva perduto la nave e il vecchio, insieme con gli altri uomini, s'era dovuto leggiare altrove.

Il carpentiere non toccava mai di quarto, ma rimaneva tutto il giorno a lavorare nella sua stanzetta, dormendo poi la notte nel trappone, in cabina col matero velato. E siccome nessun uomo andava mai a cercarlo per la conversazione, egli poteva rimanere continuamente solo, come appunto desiderava. I marinai nuovi imparavano presto a fissarlo in disparte, perché non capivano le sue risposte, se pur rispondeva.

Così tutto ciò avveniva per lui un gran ripiego, ma considerandolo quasi un superiore, il babbo aveva detto a Ruth di dirgli il più alto capesantone che avesse mai conosciuto, ma che era stato e non avrebbe conversazioni sul suo lavoro, neppure di lui.

Un giorno Ruth andò nella stanza del vecchio, mettendogli con un'antica tagliola dei cavicchi, raffazzonati col filo cabellato. I suoi capelli d'argento, fini e tagliati pari già basso sul collo, a ogni movimento del capo, ondeggavano qua e là come frange leggere, sotto le ricche nodi del colletto del camicione. Ma Ruth non poteva capire l'età la giovane, proprio negli occhi, quando gli voleva venir di lei, perché quella sguardo suo egualmente puntava avanti, a comprendere due o tre passi del suo viso in una volta. Il carpentiere sapeva, ma la fanciulla si tratteneva lo stesso, aspettando che di cose qualche parola.

Da un paio di settimane lo Helzer navigava continuamente in porto, spinto su l'Atlantico dai venti leggeri di levante, che però quel giorno non avevano cessato, ma che avevano cessato l'ultimo tratto di forza, ma che si riaccelarono per recitare qualche formale battuta di saluto alla nave. Lo Helzer si collava ora bruscamente senza obbedire né a tassare né al suo: le sue vele perdevano tranquillità dal pennone come lunghe zecce, e di quando in quando, una sua massa, generata gli astelli di ferro tra i cordami. Che catini per questo piano si caricavano nel ponte, si caricavano nel magazzino, per la tutta la sua nave, e chi si fosse avvicinato a parlarne avrebbe trovato il leggendario scivolone dei pennelli. Dappertutto lavoravano arca e pecore.

Dopo un po' di tempo Ruth domandò:

— Siete ammogliato, carpentiere?

— No.

— Allora non ci pensa a casa.

— Sì.

E continuava a lavorare senza fermarsi un momento, come se non avesse la pazienza d'occuparsi di cose così.

— Dunque ci pensi? Allora, quando saprete che cosa è in porto, farai certamente una scappata al vostro paese.

— No.

— Ma volete rimarrvi sempre qui a bordo?

— No.

Ruth sapeva un insieme, dubitando d'egli finse di capire un po', giacché nessun sorriso era apparso sul suo viso e continuava sempre a lavorare più ripreso con un suo un po' fido.

— Allora non capisco che cosa vogliate, carpentiere.

— Nessuno io, signorina.

— Ma dove vi piace più di stare?

— In nessun luogo.

Ruth si fece avanti, pensando che forse egli non aveva provato da qualche inventiva, forse aveva perduto qualche persona cara.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

La fanciulla non sapeva più se dovesse continuare a lavorare, se dovesse tentare di scappare; perché la sua disavventura e si sentì una bambina che abbia fatto domande poco ripresente.

Ma prima gli pensò di più di stare?

— La cosa, in nessun luogo.

«Ila capì che doveva ubbidire, ma si sentiva angosciata di non poter più vedere il capteniente: le cercò con gli occhi prima di scendere, senza però riuscire a scorgerlo. Appena scesa sotto coperta, dovette tenersi con le mani per un violento sbalanzamento della nave; poi scese nella sua cuccetta trovando il luogo di riposo dell'angoscia che la perseguitava. L'immagine del capteniente le era sempre dinanzi. Forse egli stava ancora sul castello di poppa!»

S'era da poco battuta sul letto, quando s'accorse che la nave stava tranquilla e che anche sul ponte regnava la calma. Nessuno correvano, nessuno gridava e l'adula il motore comandava pacatamente. Forse stavano rimettendo le vele, perché il vento era finito.

Sul 3 si sentivano delle gocce d'acqua, prima grosse e rade sull'intestigo, poi fitte e pesanti disperate con un rumore continuo. Dopo un po' di tempo diminuì anche quel rumore, cadde le alme belle gocce tranquille e la nave cominciò a cullarsi piacevolmente.

Ruth alzò e guardò attraverso l'intestigo: il sole! Ah! L'uscio verso poppa e il sole così con l'aria fresca e umida. Ma involontariamente posò una mano sul coper: l'angoscia era ancora ansidata là dentro.

Il babbo entrò nella sala da pranzo. Aveva l'aspetto straordinariamente pallido e disordinato come trasognato.

«Hai avuto paura, Ruth?»

«Sì, ho ancora paura. Eppure si tratta di un semplice colpo di vento. Non c'è nulla!»

Ma adesso è finito tutto. Così è in questi laghi, su! Un gruppo può anche pigiare l'alberca sull'acqua, quarantasei prima e dopo il tempo si mossero bellissimi.

Un momento dopo agguistare sospirando profondamente:

«Abbiamo perduto un uccello, Ruth.

«Il capteniente! — esclamò ella.

«Sì, lo sai? Ma io non capisco come gli sia accaduto. Avrebbe potuto starcene ristando quella vecchia talpa, chi sarebbe andato a sostituirlo? Non si sa sono ancora incerti i marinai!»

Il capitano entrò in camera e Ruth sentì che diceva:

«Dal momento che doveva accadere qualche cosa, meglio è che ci sia un altro. Altrimenti era vecchio e non ci sarà nessuno interessato a piangere.

Ruth fuggì nella sua cabina sentendo straziarsi il petto dai singulti e non capiva perché tanti lacrime si affondano ai suoi occhi, forse per effetto dell'angoscia provata, forse perché era morto qualcuno che era stato straniero in ogni luogo, in questa terra...»

Piero Bonelli

Quota annua d'iscrizione alla L. N. I. ed Abbonamento a "L'Italia Marinara"

In base al nuovo Statuto dell'Associazione la quota annua d'iscrizione alla Lega Navale Italiana è di L. 20 per l'Italia e Colonia e di L. 40 per l'Estero. Risolverà alle varie Sessioni o Delegazioni della Lega Navale. Nelle quote indicate è anche compreso l'abbonamento al periodico navale.

Per coloro che non appartengono alle nostre Associazioni desideriamo ricevere regolarmente l'Italia Marinara, il prezzo del solo abbonamento al periodico è di L. 12 per il Regno e Colonia e di L. 25 per l'Estero.

Risolverà alla nostra Amministrazione.

PIERO BONELLI

Piero Bonelli Bonasini, che i giornali dei due mondi hanno recentemente portato ai fastigi della loro cronaca avventurosa, quale partecipante, in qualità di scagione, al prossimo volo dell'italiano Sabelli — New York-Roma — è nato nel 1890 ad Oleggia, piccoli luogo di razza e di professione, perché per i giovani di coraggio e di buona volontà sono l'oro di cielo che incornicia la Liguria non vi è che una professione: quella di capitano di mare.

Piero Bonelli frequentò l'Istituto Nautico di Porto Maurizio, dove si laureò, con bella votazione, nel 1907. Fu incaricato in qualità di allievo sopra una delle traversanti del « Lloyd Sabando ». Piero poi aveva accumulato, nei periodi estivi precedenti, un poco di navigazione alla vela, per cui le sue scarpe di arredo, nel calare una laiciu coperta, lasciavano l'odore del cemento fresco dei bei ieri estivi.

Venne la chiamata alle armi, e Bonelli, dopo il corso speciale all'Accademia Navale di Livorno, fu nominato guardiamarina di complemento. I progressi dell'aviazione intanto esercitavano su lui ansia irresistibile attrattiva e fatta la debita domanda passò in avanzate, prima come osservatore e poi, dopo il corso speciale di Taranto, come pilota.

Come osservatore partecipò alla Coppa « l'Aviazione » per idrovolanti del Lago di Garda, col marchese Cantarini, di giovane ardore che poi doveva lasciare la vita, durante l'allenamento per la Coppa Schuler. Nell'avanzamento dopo una splendida gara l'apparecchio si sfasciò, e tanto il marchese Cantarini quanto il Bonelli si salvarono per puro miracolo. La rotta dell'apparecchio sfasciata fu scorta dal fondo del lago e portata come trofeo nella cabina che il



Il Cap. Piero Bonelli Bonasini che parteciperà al prossimo volo New York-Roma, organizzato dal pilota Sabelli.

« Lloyd Sabando » aveva approntato, per la sua ricatratra in servizio, al giovane capitano Bonelli, gli tempi ufficiali.

Sul Conte Biancamano è progettata del volo New York-Roma ebbe remora di conoscere il capitano Bonelli e nella sala nautica del mare-lancio fu decisa la fu la partecipazione alla avventura impresa.

A Bonelli sarà affidata la cura della zotta e quella dell'apparecchio Marconi.

S. M. il Re dell'Afganistan visita l'Armata d'Italia nella base navale della Spezia



A bordo del Pantarra.



S. M. Anzani Ullah col seguito e lo Stato Maggiore delle tr. an. Duilio e Pantarra a bordo del Duilio.



S. M. il Re, mentre da bordo del Pantarra sta osservando l'approssimarsi di un sommergibile.



A bordo del Duilio. (da sinistra a destra: Anzani, Nicotri, S. M. il Re dell'Afganistan, Anzani, Monaco, Anzani, Sella).

La Marina da Diporto

Giovedì, 5 febbraio, avranno inizio a Genova, nelle acque del Lido di Albare, le grandi regate internazionali a vela indette dal R. Yacht Club Italiano.

Il numero delle iscrizioni pervenute all'ufficio assicura anche per quest'anno un bell'affollamento di spedi velici.

Per la "Coppa del Tirreno", che si corre come è noto in tre prove, e con un totale di due o tre metri per ciascuna nazione iscritta, sono pervenute al Club organizzatore le sfide della Svezia, della Danimarca, della Gran Bretagna e della Francia.

Era giunta anche una sfida da parte dell'Olanda, su appello dall'ultimo che con molto probabilità i due yacht destinati a sostenerla più non si muoveranno dal loro paese.

L'Italia militerà in linea *Tiriso II* e *Mari*, due esemplari di Baglietto che lo scorso anno furono all'esercito e rappresentarono degnamente il nostro sport in importanti competizioni.

Il primo infatti — battente i colori dei fratelli Oberti di Genova — raccolse durante l'estate larga messe di allori nel Ballico, mentre l'altro — appartenente al com. Gio. Roda-Rozzani, squallone di Genova — partecipò in America alla "Coppa d'Oro dei Paesi Scandinavi", gara nella quale, pur senza riportare alcuna vittoria, si comportò molto onorevolmente.

Se questi due nostri campioni — che nei mesi scorsi vennero rimessi completamente a punto — riuscissero a conquistare la vittoria contro il formidabile lotto dei loro concorrenti stranieri, la "Coppa del Tirreno", essendo stata già vinta per due volte da noi, verrà ormai definitivamente assegnata all'Italia.

Il 10 gennaio sono giunti a Genova i due 6 metri *Lentini* e *Windy*, olandesi svizzeri per la "Coppa del Tirreno".

Il 11 dicembre scorso è stato felicemente varato dai cantieri Baglietto di Varenze il nuovo 8 metri *Bentle* del gr. uff. Francesco Giovannelli.

Invece a questo punto — anche e originariamente a questo punto — della preparazione che ha provveduto da se stesso a tracciare i piani — molto scabrosi è stato sollevato da alcune indiscrezioni appare rassicurante su un giorno genovese.

Ed il suo debito verso le gare ormai intermesse è stesso in tutti i nostri arditi sportivi con la più viva curiosità, determinata dalle caratteristiche assolutamente ineccepibili di questo nuovo campione.

I dati di costruzione del quale sono infatti i seguenti:

lunghezza in coperta m. 14,00
lunghezza in linea d'acqua 9,50
larghezza 2,50
immersione 2,00
superficie di velatura mq. 75,00

Un equipaggio di diciannove che si è costituito nei giorni scorsi per pilotare *Bentle* nella gara per la Coppa "Garinna Pozzani", il risultato che sarà formato — oltre che dal proprietario dello yacht, com. Giovannelli — dall'avv. Mario Brucanelli e dai sign. Roberto, Edoardo ed Eugenio Moscatelli.

A Valtù è stato varato nella seconda quindicina di gennaio l'8 metri costruito da Cotegatta per il cav. Matteo Bruzio di Genova.

Questo yacht — che si rivela a prima vista per un campione da tempi meno — ha preso il nome di *Lace*.

Pervenute a Valtù è stato nello scorso gennaio messo in mare anche il nuovo 8 metri dell'ing. Ignazio Cesarini di Roma.

Questa recentissima concezione di Antonio Bava venne battezzata *Isio VIII*.

A quanto s'informa dalla Liguria si tratta di una barca molto pacifica e dalle linee bellissime.

Apprenduto al nostro studio di andare in macchina che giacché il suo nuovo 8 metri non potrà essere allestito in tempo per le regate internazionali di Genova, M.me Helmi parteciperà alla nostra riunione soltanto con un 6 metri.

Le regate internazionali a vela della Società Nautica di Marghera comprenderanno cinque giornate e termineranno il 5 febbraio.

Ben 20 iscrizioni ha raccolto quest'anno la Coppa del Golfo di Nizza, che verrà disputata in Costa Azzurra nel prossimo aprile.

Gli yacht italiani che prenderanno parte a questa classica competizione sono i 6 metri:



Ramba, 8 metri S. I. del com. F. Giovenelli.

Cana IV, del com. Giuseppe Baglietto, di Varenze;
Tiriso II, del sign. M. e G. Oberti, di Genova.

L'ultimo giorno dell'anno è stato varato a Cannes il nuovo 8 metri della casa Deauville, costruito in un cantiere locale su piani dell'architetto inglese Megan Gile per conto del noto nautico sportivo britannico sir Arthur Paget.

Nel pomeriggio del 15 gennaio ebbe luogo a Palermo, nella acque di Villa Igea, una riunione isvelante di regate a vela.

Delle quattro gare disputate, due vennero vinte da imbarcazioni della "Regatta di Loria" e di Palermo, e due dagli armatori della "Società Canottieri Juvenca" di Catania.

I signori della "Juvenca", nuovi agli agos del vento e felici di passione sportiva, addicono piacevolmente il risultato del pubblico festino che presenziava alle gare.

A questo punto il 4 febbraio provino i cantieri palermitani richiamando la visita degli ospiti di Catania in occasione delle regate indette dalla "Juvenca".

Avendo le superiori gerarchie onoratamente convalidato nella carica di presidente del R. Yacht Club Adriatico di Trieste il com. G. N. Castelli, questi, in osservanza alle ultime disposizioni circa la nomina degli organi direttivi delle Società sportive, ha scelto le dimissioni rassegnate dal Consiglio ed ha proceduto alla nomina di un Direttore.

L'*Altidivona*, la grande galea a tre alberi e motore ausiliario del barone com. Alberto Faustini di Roma, trovò attualmente in crociera nelle acque della Costa Azzurra.

Eino, il superbo 8 metri da corsa del signor Raffaele Gaudioso di Sanpaulina, è stato recentemente venduto ad un yachtman della Repubblica Argentina.

Il Consiglio di Presidenza della R. Federazione Italiana di Canottaggio ha concertato nelle scorse decise che il programma propostosi da svolgere nel 1931.

Dal 1° gennaio fino all'apice delle Olimpiadi saranno vietate le gare che non abbiano carattere olimpionico (fatta eccezione per le regate di incoraggiamento). Ecco il calendario di questo periodo:

29 aprile — Regate scissafai presso tutti i Comitati.

11 maggio — Regate internazionali;
29 maggio — 3 regate regionali;
30 giugno — Regate nazionali olimpioniche;
7, 8, 9, luglio — Campionati italiani a Palma di Capri sotto spoglio programmatico. Nella prima giornata le eliminazioni del campionato azzurro, nella seconda le finali del campionato azzurro, e nella terza le gare del campionato azzurro.

Le Olimpiadi di canottaggio avranno luogo ad Amsterdam dal 6 all'11 agosto.

Ritrovamento è stato ordinato a Trieste una sezione del glorioso Circolo Canottieri "Dandolo" di Zara.

VARIE

I CORSI PRELIMINARI DELLA R. MARINA
Il "Foglio d'Ordini" del Ministero della Marina, recita:

Il paragrafo 3 della Circolare n. 34/1931, in data 28 ottobre 1931, è modificato come segue:
« L'istruzione per militari pre-nautici verrà impartita in due corsi che si svolgeranno in due anni consecutivi. Tali corsi avranno inizio nei mesi di gennaio e dovranno terminare il 15 dicembre dello stesso anno, essendoché, al primo corso parteciperanno i giovani che entro l'anno compiranno i 17 anni di età; e al secondo corso i giovani appartenenti alla classe che verrà chiamata alle armi nell'anno successivo e che abbiano frequentato con esito favorevole il primo corso.

IN RICORDO DELLA BEFFA DI RUCCARI

Una recente deliberazione del Podestà di Venezia ha stabilito che nel campo del Redentore, presso la riva di San Gabriele d'Annunzio, Costanzo Ciano e Luigi Rizzo, salpanno con 27 corpi morti il 10 febbraio 1931 per compiere la beffa di Ruccari, seppia un più monumentale in pietra d'Istria da erigere nello stesso campo a destra della scala pilastri.

Il più, la cui scultura è affidata al prof. Napoleone Martinuzzi, sosterrà una statua di un mito cui nei giorni di festa renderà la bandiera nazionale. Essi sarà inaugurato il 10 febbraio nel decimo anniversario dell'impresa.

Articoli, disegni, fotografie ed ogni altra cosa che si riferisca in genere alla compilazione del giornale, debbono essere inviati alla:

Direzione de "L'ITALIA MARINARA"
Via Giustiniani, 1 ROMA

CORRISPONDENTI
e reporter (per ogni notizia d'attualità in ogni periodo del Regno che abbia un tratto di litorale, rivolgersi per chiarimenti alla:

Direzione de "L'ITALIA MARINARA"
Via Giustiniani, 1 ROMA

Per quanto riguarda gli abbonamenti al giornale, le richieste di fascicoli e le inserzioni di pubblicità, rivolgersi esclusivamente alla:

Amministrazione de "L'ITALIA MARINARA"
Via Giustiniani, 1 ROMA



Ramba, 8 metri S. I. del com. F. Giovenelli.

AUTORI E LIBRI

Giulio Milaveri: *Quando la terra era grande...*
Ed. Ceschina, Milano, L. 12.110.

Dopo *L'Assassio d'Ora* e *La Aquale*, poi dipi del Ceschina esce un nuovo libro di Giulio Milaveri: *Quando la terra era grande...*, racconti e ricordi marittimi.

Vi invitiamo, se è di vostro interesse, a questo saggio, un miliardo di pagine più profondo e audace di *Quando la terra era grande...*, non che mancano nei suoi precedenti volumi pagine di così equilibrate e sensate fatture da far pensare e da immobilizzare in colorite visioni gli occhi dell'attento lettore vigile che, ma in questa lussuosa, descrittiva e poetica, di apparire ogni aspetto meglio compreso nell'effettiva azione d'oggi con intento letterario e didattico.

Quando la terra era grande... si divide in: ricordi del *Quinto mare* e racconti di *Viaggi e Pensieri Nel regno di Buddha e Nel regno di Maestri*, è chiaro che un'ottima marcia per gli occhi del *Quinto mare*. Affare che l'opera, data dalla prima all'ultima pagina mantiene il potere di afferrare e di farci comprendere nel sentimento della serietà sua e, secondo può venir letto di supporto attraverso una breve ma interessante, esagerazione da parte nostra: così avviene anche per la raccolta di ricordi in qualche punto *Tramontana (L'elemento nautico, ginevrino, La sopravvivenza felice, febbraio marittimo, nautico)*.

La moda più in voga sarebbe parlare del *Carino della sua all'alta bellezza* della *Signora Neri*, di *AdB* e di *Un Nido*?

Guido Milaveri

recentemente premiato con la medaglia della R. N.

Vi si trovano genere simili a questo: «*Carino della sua all'alta bellezza*, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

Carino della sua all'alta bellezza, con la medaglia della R. N.

LE NAVI DI NEMI

Nei primi del secolo scorso il Capo del Governo volle accettare la proposta lanciata dalla Ditta Costruttrice Meccanica Riva, Officine Meccaniche Sogler, Imprese Lazzeri e Mosca, Società Elettrica e Gas di Roma, Società Lazzeri di Elettricità, di costruire a loro spese, senza alcuna spesa per l'Amministrazione dello Stato, l'esperienza diretta a mettere in luce la prima delle Ditta Romane sottomarine nel Lago di Nemi, con l'abbigliamento con elettropompe del livello delle acque del lago.

Prevedendo che il bacino acquoso ha un contenuto di acqua, un terzo di galles, con tutti gli anelli rovinati, approssimativo del cono vulcanico sono in parte allo scoperto, presentando le scorie delle acque della Valle Arcata, così per unire l'abbigliamento del livello, si collocarono in vicinanza di demarcanti gruppi di rompiscorie ancora elementari.

Esempio perennando di ridurre il livello del lago di circa metri 1,25 ogni 30 giorni lavorati. Si prevede che il lavoro delle pompe potrà essere iniziato fra due o tre mesi e che le prime strutture della nave sottomarina potranno apparire alla luce nel novembre di quest'anno lavorati. E cioè con ogni probabilità, entro la fine della prossima estate.

Con l'impiego dell'esperienza procederà d'accordo alle autorità incaricate della parte amministrativa, onde poter pervenire alle opere di indagine, di ricerche e di studi e così dopo aver completato il lavoro di prima mano, si potranno occupare delle ricerche nel bacino preacciso, procedendo a definitivo deviare, circa l'esperienza, ed il modo di compiere l'osservazione del lago, fino alla quota necessaria per la messa in luce della sottomarina.

Anche agli altri lavori necessari di prima mano, in particolare: il primo da eseguire è quello della fondazione che partendo dalla strada di Genova, con 270 metri di via prima mano, con un dislivello di 100 metri, potrà alle opere del lago.

Con tale parte verranno impostate le linee per il trasporto delle correnti elettriche, con la pompa e a tutti gli altri impianti ausiliari, e ripartire l'entrate, una cioè una apparenza.

Il Capo del Governo dopo la firma della Convenzione ha voluto mantenere l'intendimento di protezione la vera bellezza che accompagnerà l'uscita del lavoro delle pompe.

E bene infine notare come il governo delle Ditta opera menzionata e dei loro dirigenti, agiti in questo momento della via nazionale una importanza morale e politica di primissimo ordine, perché l'offerta generosa dei lavori è stata fatta da un'idea di difesa nazionale. Il Capo del Governo, alla cui personale iniziativa si è basata l'idea della ricupero delle navi di Nemi.

ING. ALESSANDRO BARRATI

Un faro monumentale

alla memoria di Cristoforo Colombo

Il ministro degli Esteri degli Stati Uniti, presidente dell'Unione panamericana, ha annunciato il prossimo lancio di un Convegno per il progetto d'una forte monumentale da erigere a San Domingo alla memoria di Cristoforo Colombo.

Il faro avrà una cupola nella quale saranno poste le spoglie di Colombo, attualmente nella cattedrale di San Domingo. Un impianto di eccezionale potenza permetterà di proiettare un fascio di luce a 100 miglia in mare. Si prevede che il costo dell'opera si aggirerà un quarto milioni di dollari, circa ventimila milioni di lire italiane. La Repubblica Dominicana ha già stanziato un contributo di 300.000 dollari. Il progetto è appoggiato da tutti gli Stati americani.

Tutti gli accordi sono stati approvati dal governo del Convegno. Le iscrizioni sono state approvate da tutti gli Stati. Si prevede che da questo momento, ma le condizioni di bando saranno note solo ad un mese. I contestatori dovranno presentare progetti senza commissioni all'Ente locale di esecuzione.

I vincitori parteciperanno a un nuovo Convegno, che sarà la prima volta a condurre una gara internazionale. I premi intitolati all'ammiraglio sono di 50 mila dollari.

Tra i nomi più famosi di America si conta un di una lega partecipante di architetti italiani.

LEGA NAVALE ITALIANA

Associazione eretta in ente morale con R. Decreto 18 Febbraio 1937

Rito Patrono S. M. il Re d'Italia
Presidente Onorario S. R. il Duca d'Aosta

COMMISSIONE STRAORDINARIA DI RIORGANIZZAZIONE

Nominata da S. M. Mussolini l'11 marzo 1937

Presidente: S. E. il Principe Luigi Cino Filomarini di Bistetta, Ammir. di Squadra, Senatore Segret. Generale: S. E. il Co. Fulco Tomasi di Viminata, Cap. di Vasc. R. N., Deputato

Membri: S. O. Dott. Comm. Alessandro Lessona, Deputato; Cap. Comm. Umberto Guglielmotti; Cap. Comm. Gino Albi.

COMUNICAZIONI UFFICIALI

PAGAMENTO QUOTA 1938

S'intimisce a consoci tutti a rimborsare entro indugio la loro iscrizione al *Soldato* per il 1938. A norma del nuovo Statuto la quota annua dei soci ordinari è di L. 20 per l'Italia e L. 10 per l'Estero.

Seguono a questa addetta i Soci arancione di diritto a ricevere regolarmente l'Italia Marittima che dal contratto sono relativi le loro volte al mese.

I Soci arancione effettueranno il versamento della quota alla propria Sezione o Delegazione di appartenenza, avendo presente che per disposizione del nuovo Statuto non potrà d'ora innanzi rimanere inattivi presso una Sezione o Delegazione almeno alla Provincia nella quale si abbia abitualmente residenza.

MOVIMENTO SOCI

Si rinnovano ancora una volta alle Sezioni che in base alle loro norme, con le circolari 15 novembre e 5 novembre 1937 della Commissione straordinaria, ogni comunicazione relativa al movimento dei soci dovrà essere fatta d'ora innanzi a mezzo dei moduli stabiliti per questo speciale arancio; moduli da transmettere in doppio esemplare, e solo nelle date predette, attendendosi rigorosamente, anche per quanto riguarda le disposizioni alfabetiche dei nominativi, alle istruzioni che in proposito saranno inviate.

CAMERAMENTI D'INDIRIZZO

Alle sezioni di entrare discolando tra gli abbonati degli organi periodici e quelli militanti presso l'Ufficio Amministrativo del giornale sociale, tutte le richieste dei soci per ottenere il cambiamento o la modifica dell'indirizzo da inviare alla sede di L. Italia Marittima, sempre sempre indirizzare per transito della Sezione o Delegazione di appartenenza, e mai direttamente all'Ufficio Amministrativo del giornale o alla sede Centrale del *Soldato*.

Alle richieste non accompagnate dalla loro prova di appartenenza, si indirizzerà l'Ufficio Amministrativo del giornale non solo con decisione, e sarà bene prestare che le Sezioni e Delegazioni si occupino d'ora innanzi del movimento richieste con correttezza dell'importo relativo.

SVILUPPO DELL'ASSOCIAZIONE

NUOVE SEZIONI

Centomila del Golfo (Trapani), La Sezione si è costituita, ma non ha ancora cominciato i nomi dei consoci per il suo Consiglio Direttivo.

VARIANTI SEZIONI

Costanzina (Cagliari) - È stata data a nuovo Presidente della Sezione il cap. Romo Renzetti, Direttore della locale Casa di Risparmio.

NUOVI DELEGATI IN ITALIA

Chiggi (Firenze) - Signor Zsani Novelli, capitano di lungo corso. Via Corona, 27.

Canalotto (Cagliari) - Signor Antonio Nemo, insegnante e comandante di cantiera del M.V.S.N.

Sono San Bruno (Caltanissetta) - Dott. Giacomo Manno, capitano di lungo corso del P.N.S.

Cavio (Frosinone) - Signor Franco Argentato, console comandante la 12ª Legione del M.V.S.N.

Pugliese (Pavia) - Signor Francesco Vignati, impiegato municipale.

VARIAZIONI DELEGATI IN ITALIA

Loro - Car. Via Venezia, primo capitano della R. Marina, nuovo delegato.

Cesale (Sassone) - Cap. uff. dott. Domenico Lanteri, nuovo delegato.

Gruppo (Napoli) - Cap. Teodoro Cavallo, capitano della R. N., Via San Marco, 10, nuovo delegato.

Scuola (Grosseto) - Signor Giuseppe Lagrasta, segretario consule, nuovo delegato. Segue (Imperia) - Signor Benvenuto Gardi, con domicilio all'Arena di Taggia, Via Taggia, 6, nuovo delegato.

CRONACA DELLE SEZIONI

Brevo-Anna - La locale Sezione ha inaugurato una targa in memoria dell'eroico comandante del Principe Mafalda, capitano Romo Gali. All'inaugurazione ha partecipato l'autorità locale con il Console Generale sc. Bolo Cipriani, l'incaricato di affari dell'Ambasciata d'Italia e il comandante del transatlantico Grifo Cova.

Roma - La locale Sezione, in occasione del genetico di S. M. la Regina Elena, segnalando una sua antica consociata, tranne il Console G. Gennaro Ballo e il Capitano Romo Gali, ha invitato la R. N. a Villa Ulpiana, manifestazione di benedizione canonica di monasteri.

Genova - In occasione dell'interessi di E. il Principe di Rodi, Presidente della Commissione Sottomarina, e S. E. Von Tomasi di Viminata, Segretario Generale della stessa e Presidente della Sezione di Roma.

Venezia - Il signor Silvio Bassani, fratello del Console della Sezione Venezia, ha raccolto fra gli italiani residenti al pari di lui in San Paolo del Brasile, la somma di L. 400, destinata alla Sezione di Venezia. La Sezione veneziana si è incontrata presso la sede della Sezione di Viareggio.

Si sono uniti per gli simpatici e significativi documenti dell'associazione che lega la nostra gente di oltre oceano alla madre Patria.

CASA EDITRICE
IL TEMPIO DELL'ARTE
ROMA, Via Campo Marzio, 76
Pubblicazioni di Arte pura ed applicata

ARCHITETTURA - SCULTURA - PITTURA - ARTE PURA - ARTE DECO - RITMO - PLASTICA - STUCCO - INTAGLIO - ARREDDAMENTO - ERABSTRATTA - TAPPETTERIA - VETRI - ARTISTICA - TAPPETI - ARABAZZI - LAVORI IN FERRO - MORMICHE E INSEGNE IN NEGOZIO - CERAMICHE - MAIOLICA - PORCELLANA - LANE, ecc., ecc.

CATALOGO GRATIS

Le proprietà letterarie e artistiche per tutti gli usi e per tutte le illustrazioni contrattati nel presente manuale è riservata secondo le leggi e le norme vigenti.

FRANCESCO APONTE, direttore responsabile.

Casa Editrice d'Arte Reumi e Tannietti
Milano Roma

Stab. Art. Grafiche A. RIZZOLI & C. - Milano

Espressi Nord e Sud America

Motomavi giganti

"SATURNIA" e "VULCANIA"

(24.000 tonn. 21 miglia)

Crociere Turistiche nell'Adriatico e Mediterraneo

con il Piroscalo di Lusso

"STELLA D'ITALIA"

SEDE CENTRALE: TRIESTE, 10 VIA MILANO

Agenzie nelle principali Città d'Italia e dell'Estero



SOCIETÀ ANONIMA PIRELLI

Capitale 120.000.000
MILANO

CONDUTTORI ELETTRICI (CILI, CAVI, CORDONCINI) - MATERIALI ISOLANTI E ACCESSORI PER ELETTRICITÀ - PNEUMATICI GOMME PIRENE E ACCESSORI - ARTICOLI VARI IN GOMMA PER INDUSTRIE, AERIE, CARROZZERIA, SPORT (TUBI, TESSUTI GOMMATI, INFERMIERILI, CINGHIE, TACCHIE, SGUOLE, SPIEGHE, PASTIGLIE)

Stabilimenti:

Milano - Brevese (Milano) - Spino Vercorano - Caltico

Filiali e Agenzie:

Ancona - Bari - Bologna - Catania - Firenze - Genova - Milano - Napoli - Padova - Palermo - Roma - Torino - Trieste - Trieste

Navigazione Libera Triestina S.A.

TRIESTE

Via Lazzarotto Vecenigo N. 11
Palazzo veneto

Capitale sociale intes. vers. L. 120.000.000
Riserve L. 250.000.000

Tel.: 0432/2481, 2482, 2483, 2484, 2485

Servizi liberi di Marci per tutti i Porti del Mondo

Linee Commerciali Europee:

Linea Italia-California-Canada:

scandole da Venezia, Trieste, Napoli, Livorno, Genova, Barcellona;

Linea Adriatica-Cipro-Lima-Angola;

Hankow, San Francisco Cal., Portland Ore., Seattle Wash., Vancouver B. C. e Victoria.

Servizio Tirreno-Nord Adriatico:

con scaglie al mese da Genova, Livorno, Napoli (ov.), Palermo - (ov.) New York, Rio de Janeiro e viceversa.

Linee dell'Africa:

Messini del Porto Mediterraneo-Adriatico:

Messini (ov.), Mogadiscio (ov.), Monrovia (ov.), Beira (ov.), Delagoa Bay (ov.), Durban, Port Louis, Port Elizabeth, Capetown, Walvis Bay e ritorno via Ghibera.

Linee del Congo:

Trieste-Torino-Mediterraneo-Adriatico per l'Africa Occidentale-Indie.

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE D. TRIPCOVICH & C. TRIESTE

Capitale sociale intes. vers. L. 3.000.000
dividendi L. 500.000,00

Servizi marittimi liberi e di linea

Linee attualmente in esercizio:

Impero-Pantheon-Trieste-Venezia; Linea

Commerciali Trieste-Venezia; Linea Adriatica - Mediterraneo, ecc. - Monrovia, Lima

Adriatico - Tripoli - Tassili - Linea Adriatica - Nord Europa

Proprio dipartimento salvataggi

LE ASSICURAZIONI D'ITALIA

Società assicurativa per l'Italia

Cap. Soc. L. 30.000.000 - vers. L. 20.000.000

La Società e Le Assicurazioni d'Italia a 4 anni sotto gli auspici dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni che vi è il principale assicuratore e col quale ha in comune l'organizzazione.

Le Assicurazioni d'Italia assicurano contro i danni dell'incendio, della Diagonia Assicurata e Responsabilità Civile, della Grandine, dei Furto, dei Furti e della Aviazione.

Agenzie Generali in tutte le città Capogruppo di Provincia. Agenzie Locali in tutte le Città del Regno.

Direz. gen. ROMA - Via S. Maria in Via, 38

BANCA D'AMERICA E D'ITALIA

SOCIETÀ ANONIMA

Rede Sociale e Rimborso Generale in

ROMA

Capitale Sociale L. 300.000.000

Venute L. 121.000.000 - Riserve 20.500.000

BARI - BOLOGNA - CHIAVARI - FIRENZE

GENOVA - LIOCA - MILANO

NAPOLI-PASANI-PALESTRA-PESCARA

PIZZOLI - PRATO - ROMA

S. MARCCELLO LIGURE - SORETO

Branch Associate:

ROYALTY AND EAST INTERNATIONAL BANK

NEW YORK BANK OF ITALY

SAN FRANCISCO CALIFORNIA

Agenzie complete altre Italiane L. 200.000.000

ABBONATEVI A L'ITALIA MARINARA - INSCRIVETEVI ALLA LEGA NAVALE ITALIANA

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

"AUGUSTUS"
il più grande transatlantico
a motori del mondo



Lloyd Triestino

Linee in esercizio:

Espresso d'Alto:

Trieste - Genova - Brindisi - Alessandria
ogni sabato alle 1 da Trieste,
alle 12 da Venezia.

Espresso per Costantinopoli:

Adriatico - Porto - Costantinopoli
ogni giovedì alle 1 da Trieste,
alle 12 da Venezia.

Calce dell'India:

Trieste - Portici - Brindisi - Bombay
ogni quattro venerdì alle 23.

Leante:

Trieste - Fiume - Trieste - Brindisi - Costantinopoli - Dardanioli
ogni domenica alle 16.

Serie:

Trieste - Venezia - Brindisi - Alessandria - Costantinopoli
ogni giovedì alle 18.

Egeo-Mar Nero:

Trieste - Trieste - Costantinopoli - Mar Nero
ogni secondo mercoledì alle 15.

Estremo Oriente:

Trieste - Trieste - Brindisi - Shanghai - Kobe
ogni quattro lunedì alle 21.

Commerciale dell'India:

Trieste - Porto Said - Bombay - Karachi
ogni quarto venerdì sera.

Mercedine Trieste-Alessandria:

ogni secondo sabato sera.

Per informazioni rivolgersi alla Direzione Generale in TRIESTE, alla Sede in R.O.M.A., Via del Babuino 112, alla Sede in PIRELLA, Firenze alla Zeller, nonché a tutte le Agenzie del Regno e dell'Estero.

"ROMA"
35.000 tonnellate - 20 miglia orarie

Linea di Gran Lusso Nord America Express
"DUILIO"
34.000 tonnellate - 18 miglia orarie

"COLOMBO"
33.000 tonnellate - 17 miglia orarie

Linea di Gran Lusso Sud America Express
"GIULIO CESARE"
33.000 tonnellate - 18 miglia orarie
"AUGUSTUS"

33.000 tonnellate - 4 motori - 4 eliche - La superlativa in servizio per il Sud America

Linea Celere Portale per il Centro America - Sud Pacifico
"ORAZIO"

Motore di linea di 18.000 ton.

Viaggio inaugur. al principio del 1928 - Motore di linea di 18.000 ton.

Linea regolare per l'Australia (Servizio combinato col Lloyd Sabaudo)

Per abbonamenti ed informazioni rivolgersi a tutti gli uffici ed agenzie della "Navigazione Generale Italiana" in Italia e in tutte le principali Città d'Estero

L'ITALIA MARINARA

QUINDICINALE ILLUSTRATO



LA GRANDESSA MOTONAVE « AUGUSTUS » DELLA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA, CHE NELLO SCORSO GENNAIO HA BATTUTO UN « RECORD » SULLA LINEA DELL'ATLANTICO SUD, COMPLETANDO IL VIAGGIO GENOVA RIO DE JANEIRO IN UNDICI GIORNI