

ANNO XXIX - N. 1

1-15 FEBBRAIO 1928 - VI

(C. C. POSTALE)

cent. 60

L'ITALIA MARINARA

QVINDICINALE ILLUSTRATO



L'ONDA

Foto. M. Mattioli, partecipante al Concorso Fotografico
de L'ITALIA MARINARA.

Anno XXIX - N. 1

L'ITALIA MARINARA

QVINDICINALE ILLUSTRATO

QUINDECINALE ILLUSTRATO EMESSO DALLA LEGA NAUTICA ITALIANA

Direttore: FRANCESCO APONTE.

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

ABBONAMENTI:

ANNUO

SEMESTRALE

Italia e Cisalio. L. 12

Italia e Colosio. L. 7

Estero. L. 25

Entero. L. 15

Un numero L. 0,60 - Arretrato, L. 1

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

TARIFFA:

Per uno di oltre la salma: L. 3 da lì alla fine

Per uno di oltre nelle pagine di notizie: 5

Plandat di pagine (20 min. di sussurro): 100

INSERZIONI

.

1-15 Febbraio 1928 - VI

CANTIERE NAVALE TRIESTINO MONFALCONE

Industria Triestina:
CANTIERE NAVALE MONFALCONE
Tel.: MONFALCONE 9 - TRIESTE 10-18Contratti e riparazioni di piroscafi da
passengeri e da carico, di qualsiasi tipo e
dimensione.Tre banchi di scorrimento capaci di solle-
vare pesi fino a 12,500 ton. lire e lira.

Officine meccaniche, Fonderie,

Officine speciali per riparazioni di locomo-
tive, camion, trattori, ecc.Officine elettrotecnologiche, generatori, mo-
tori e trasformatori, apparecchi e quadri
di centrali elettriche, impianti di illuminazione
e sottrattoriali, equipaggiamenti elettrici per
tramvie, impianti complessi di bordo.

Frigidi e presidi a raffreddamento.

Riparazioni in tutta le maggiori città

Il nostro Concorso Fotografico

Iniziamo in questo fascicolo la riproduzione
dei lavori fotografici inviati per il Concorso
di fotografia sulle scorse edizioni e risultati dei
migliori del campo del rallestito delle nostre pub-
blicazioni — si vedi.

La riproduzione delle fotografie che abbiamo
fatto finora non è che contenuta tutta a per-
tinenza nostra perché provenga dai nostri lettori
dell'*'Italia Marinara'*.

Riprodiamone, intanto ancora una volta, per
ciò più vasto pubblico cui abbiamo oggi il piac-
ere di presentarvi il concorso per il prossimo
anno (vedi sotto).

'L'Italia Marinara' dedica tre i suoi lettori un
Concorso a premi per fotografie di soggetto na-
utico.

Le fotografie destinate al concorso devono re-
stare inviate entro il 15 marzo 1928, non oltre
il termine del mese scaduto di consegna di cada-
marchine, di porri, di cestini marini, di bottini di
carriaggio, di uva da parra, d'uva da miele,
di pesce da dispori, ecc., ecc.

Ogni fotografia deve essere accompagnata
individuando ciò che viene riprodotta, nonché il
suo nome e il recapito del mittente.

La Direzione de *'L'Italia Marinara'* prever-
rà di voler pubblicare tutte le pubblicazioni quale
una delle forme di premio, e anche
non escluderà l'eventualità di partecipare al Con-
corso, per classifica delle fotografie pubblicate,
l'autore di esse avrà diritto a un compenso di L.
100 per ogni fotografia spedita.

Al fine d'arrivo, ai tre concorrenti che risultar-
ranno in testa di classifica per numero di foto
pubblicate in tutto il 1928, verranno ar-
redate alcune vacanze preziosi.

Il Concorso è aperto a tutti indistintamente
lettori, non essi residenti in Italia, apparte-
ndo all'estero.

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

ROMA

Corrispondenti e reporteri fotografati
ricercansi d'urgenza
in tutte le province italiane che ab-
biano un tratto di frontiera.

Richiesti per adattamenti alla

DIREZIONE DE: *'L'ITALIA MARINARA'*
ROMA - VIA GIUSTINIANI N. 5

SERVIZIO CELESTE QUATTORDISCALE PER LE INDIE

Linee di base per passeggeri e merci:

Genova - Napoli - P. Solid - Aden - Bombay
a rientro

Linee esclusuali per

Bandar e Karats

Servizio rapido e diretto con motoscafi na-
viamari con 1000 posti a sedere, 1000 posti a
letto per le INDIE OLANDESE.

MUSEUM COMPANY

Riporto esclusivo
Marittima Italiana (Pomer-Meduna) Genova
Telegrafico: "Belarus"

LLOYD SABAUDO GENOVA

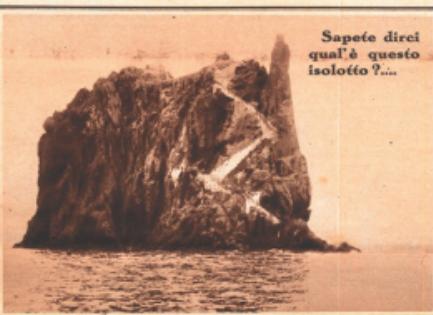


I MILIONI QUATTROCENTO CONTE:

CONTE GRANDE

CONTE ROSSO - CONTE VERDE

CONTE BIANCAMANO

Gradi espressi di luce Mediterranea - Ameriglie
Befici di passeggeri e merci per l'AustraliaDivisione Generale:
GENOVA - PIAZZA DELLA MERIDIANA
Agendo in tutte le principali città mondiali

Sapete dirci
qual è questo
isolotto?

IL NOSTRO LITORALE CONCORSO PERMANENTE TRA I LETTORI DE: *"L'ITALIA MARINARA"*

Alla scopo di promuovere un sempre maggiore interesse per le bellezze del nostro litorale, originarie e varie, e che formano la più classica attrattiva della penisola salica da tre mila
bagnanti, *'L'Italia Marinara'* basandosi un concorso permanente a premi tra i suoi lettori, con le seguenti modalità:

1. Verrà pubblicata in ogni numero la fotografia di un'isola o di un tratto del litorale italiano.

2. Tutti i lettori del periodico in grado di raccomandare quali sia il paesaggio litoranEO potranno comunque avviare una di queste l'aperto modo di partecipazione, riandando e incollando su cartolina postale da inviare a *'L'Italia Marinara'* - Scritto Corriere - Via Giustiniani, 5 - Roma, entro 10 giorni dall'uscita del fascicolo.

3. Tra coloro che avranno esauritamente risposto, verrà sceltogliata ogni volta, e cioè per ogni singola gara, una copia del volume: *'Al servizio del mare italiano di Jack la Balena'*, edito dalla società Editrice Torino, con un prezzo complessivo al prezzo di L. 32. E in faccia del vincitore di spartir per una singola medaglia - *'Lattimo'* - fabbricata nelle officine Fratelli Borletti di Milano, produttrici delle conoscenziane sigle: «Vergili».

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 a *'L'ITALIA MARINARA'* si riferisce alla località denominata:

sita nel Comune di

Cognome e nome, leggibili

Indirizzo preciso

Data

Spazio riservato

alla

SOCIETÀ ITALIANA

DI

SERVIZI MARITTIMI

— — —
GENOVA

Cantieri del Tirreno

Società Anonima - Capitale L. 1.000.000

Sez. e Amministrazione:
Genova - Piazza Principe, 4

(igli Socii Enrico Sardi)

Navi - Macchine - Coldare
Ripa - Costruzioni - NavaliRIVA TRIVENETO, Cantieri Navali, Sta-
bilimenti Meccanici, Pisa, GENOVA; Stabilimenti Meccanici, Fon-
derie, Grandi Officine Riparazioni Navi.

PERCHÈ L'ITALIA ABBIA UNA MARINA MILITARE

Trasformando il nostro periodico da rivista mensile a giornale quindicinale illustrato, ci prefiggiamo di svolgere la nostra propaganda in un campo più largo e in una forma più comprensibile.

Vogliarizzare cioè i principali problemi del mare perché dalla conoscenza di essi possa esser sortetta la coscienza marina quale condizione indispensabile per un popolo che aspira ad avere posto adeguato fra le grandi Nazioni.

Ma la nostra opera di vogliarizzazione non vuole essere retorica ed astratta; vuole segnalare ai pubblici i problemi vivi e vitali per facilitarne la soluzione attraverso l'interessamento di tutti.

E il primo ed il più urgente è quello della marina militare. Alcuni vogliono prospettarla come un problema di tipi di costruzione di navi rachiuso entro i confini della conferenza di Washington e la potenzialità finanziaria dell'Italia; questa che non consentirebbe di dedicare grandi fondi agli armamenti, e quella che non permetterebbe costruzioni di navi non stabili preventivamente. Alcuni vogliono che il problema sia semplicemente quello di costruire grandi navi così dette da battaglia, navi senza le quali non si avrebbe una marina militare degna di tale nome; tali navi non si potrebbe fare la guerra o per lo meno la guerra che sognavano per tanti anni uomini di senno, ma che nell'ultima conflagrazione mondiale non dette risultati tangibili.

Altri riducono il problema ad una questione di eguaglianza di navi siluranti di superficie o sommergibili, partendo dal presupposto che nessuna nave di superficie può resistere agli attacchi del siluro. Altri infine, accanto alle siluranti, vogliono incrociatori leggeri per la guerra di corsa contro il traffico del nemico. Non mancano poi i fautori delle soluzioni intermedie: conservare per le grandi navi antiche che abbiamo, costruire delle altre sia pure nella modesta possibilità del lancio, e poi fare anche in via di esperimento, «navi-campionario», incrociatori, grossi cacciia e sommergibili.

Da tutte queste varie tesesi che noi abbiamo riassunto senza entrare in merito, risulta evidente che la discussione puramente tecnica o le polemiche sono finiti ad oggi riuscite a chiarire il problema della marina militare, problema ormai maturo per essere affrontato sul suo complesso sulla base della nuova politica dell'Italia.

Ora questa nuova politica impone il rinnovo dei compiti affidati alla marina militare in pace ed in guerra con direttive strettamente fasciste. Noi non possiamo basarci sul programma megalomaniaco degli Stati Uniti, né sul misionismo inglese, né sulle decisioni francesi. Noi abbiamo bisogno di una marina efficiente nelle realtà dei nostri veri bisogni, italiana non solo nella bandiera, ma nella concezione tecnica e per lo spirito che la anima.

Ogni ulteriore parziale discussione del problema deve essere preceduta da un tracciamento delle funzioni che la marina del-

l'Italia nuova, dell'Italia fascista, dovrà assolvere per le maggiori fortune del Paese. Ma non dell'Italia del passato, bensì di quella a cui il Fascismo ha assegnato il posto di grande potenza mediterranea con estese coste ed arcipelagi da proteggere, con colonie e mediterraneo ed africane da mantenere collegate, con vie di traffico marittimo indispensabili da proteggere con la guerra di corsa.

Stabilire le funzioni, sarà facile organizzare il tipo di marina militare capace di assolvere col minimo della spesa e col massimo della efficienza i compiti che la Nazione le ha affidato. Se questa direttiva

escluderà le navi grandi, quelle che ancora navigano dovranno esser disarmate, e con le immediate economie sarà possibile dare sviluppo alla costruzione degli altri tipi di navi. Se si dovranno costruire incrociatori di medio tonnellaggio, stanno tali da poter adempiere in Mediterraneo e fuori la funzione determinata dal programma nazionale, anche se in contrasto con la tecnica adottata da altri Stati che hanno ben diverse esigenze di politica navale.

Ma poiché la rapida soluzione dell'importante problema non potrà mancare, noi ci auguriamo che siano scartate tutte le soluzioni a carattere intermedio o di compromesso, le quali servono in certo modo determinare il prolungarsi di uno stato di indecisione nello spirito navale, massimo falso di efficienza.

Stabilità dunque la nuova diretta, dovrà essere attuata con metodo fascista, e ciò con l'immediato svolgimento delle barditure missiose nelle vecchie tendenze, sgombrando colà la via al rapido riuscito del materiale e degli uomini ai fini della difesa nazionale.

E in attesa della soluzione, si sappia ben chiaro che le odierne discussioni non mirano a valorizzare la marina, (come alcuni credono) debba avvenire per effetto della scomparsa delle grandi navi), ma a riarivarne l'efficienza con le nuove direttive nazionali, la qual cosa siamo in grado di affermare perché convinti che dando ai mariachi navi e mezzi più adatti, meglio essi saranno in grado di difendere la grande patria sul mare.

LA LEGA NAVALI ITALIANA



Nel nuovo Capo di Stato Maggiore per la Marina, Ammiraglio Enrico Bernagni.

Nove di Marina Militare

L'anno 1937 era appena iniziato quando il messaggio inviato dal presidente Coolidge il 1 febbraio alle Potenze Unite dell'accordo di Washington veniva recare la tripla proposta di una fortezza marittima e porti marittimi a gran costo per la marina italiana.

Il progetto, se favorevolmente accolto, avrebbe costituito il più importante avvenimento navale dell'anno che si è chiuso.

Si trattava in questo scenario, di creare due, ancora spesso, che il telegrafo ci assiste a leggere, «una fortezza marittima per difendere e la costa agli attaccamenti costituiti essa delle cause più pericolose della impunità e dai malintesi fra le nazioni», ma praticamente decisa a massimare ad ogni costo quel paese che non aveva mai voluto accogliere a pari pari con l'Inghilterra, prima a riguardo della sua flotta nautica tal che, consistente insieme ad alcune mila tonnellate della marina mercantile, non legittime sovraffondi, e poi per il Giappone.

La proposta inviata, come era naturale, contraria alla Francia, concedette sostanzialmente alle loro riposte, che questa giustamente osservate, erano la quantità assai poca per loro esser riusita a parte da una sardinezza senza gli armamenti terrestri, salvali ed acrili. La Conferenza a cinque che già

Stati Uniti avevano proposto si trattasse così dai primi momenti in una particolare Conferenza a tre.

Quali sono stati i risultati della tripla missione inviata giugno a Ginevra e i rappresentanti degli Stati Uniti, dell'Inghilterra e del Giappone a casa. L'accordo è mancato.

Ora l'aspetto dell'avvenimento sarà, si può dire, ancora spesso, che il telegrafo ci assiste a leggere, «una fortezza marittima per difendere e la costa agli attaccamenti costituiti essa delle cause più pericolose della impunità e dai malintesi fra le nazioni», ma praticamente decisa a massimare ad ogni costo quel paese che non aveva mai voluto accogliere a pari pari con l'Inghilterra, prima a riguardo della sua flotta nautica tal che, consistente insieme ad alcune mila tonnellate della marina mercantile, non legittime sovraffondi, e poi per il Giappone.

La proposta inviata, come era naturale, contraria alla Francia, concedette sostanzialmente alle loro riposte, che questa giustamente osservate, erano la quantità assai poca per loro esser riusita a parte da una sardinezza senza gli armamenti terrestri, salvali ed acrili. La Conferenza a cinque che già

aveva il ministro della Marina Wilbur ha presentato per la sola esecuzione del programma da adottare per la quattromila milioni di lire che comprende la costruzione di ben ventiquattro incrociatori da 10.000 tonnellate e di trentaquattro sommergibili, oltre a nove conflitti di 10.000 tonnellate e a cinque navi portare-aerei.

Mentre quest'aspetto deve Adelante, nel Mediterraneo la Francia che si sempre a Ginevra il caosello d'olio, ma che non ha ancora saputo ragunare i risultati della Conferenza di Washington, che le assegna una posizione di fortezza marittima, pur a quella dell'Italia, ha esilarato il già cominciato bilancio della Marina con un aumento di 200 milioni di franchi per nuove costruzioni, pertanto due miliardi e cinquecentocinquanta milioni per la marina mercantile, e ha sparso oltre questi limiti perché è stato che fu stralciato e portato in alto belissimo quanto a benefici della Marina militare poterà, per stimolazione di porti ed altro, esse compiuto da altri ministeri.

I dati avvenimenti più significativi dell'anno navale che si è chiuso, sono questi indubbiamente assai diversi da quelli che il ministero del robbioso del presidente Coolidge poteva farci susseguire.

L'Italia, che già prima ancora della Conferenza di Washington aveva minacciato a costituire le quattro grandi navi da battaglia italiane, la Cacciatorpediniera, era stata anche varata l'Italia che per le sue necessità di via deve impiegare addossato su combattimenti, mentre i tre veloci, altri programmi individuati dicono risparmio di materiali di manifattura, mentre per la via particolare posizione geografica del suo traffico reso esplosivo alle più facili offese del nemico; non ha però assunto di quelle altre imposte, e neanche le vuole assorbire, e che sono la caglia e la flotta grigia, e non Dopo procede intanto istanzato nella propria ricchezza ed economico, sostiene intendente la sua nata.

Vara della sua trenta Tondo a Trieste (di fronte a quali la Francia pone tre Duguay-Trouin di 10.000 tonn., già pronta da qualche tempo e tre Duguay da 10.000 tonn.), ultimati i quattro cacciatorpedinieri da 10.000 tonn. Sono in ritardo, e gli età epo Tondo che ha dovuto subire il programma di messe entroso all'espansione di dodici cacciatorpedinieri di 1500 tonn., di quattro incrociatori leggeri da 5200 tonn. e quattro sommergibili.

Programma indubbiamente pacifico, programma modesto. Ma se il programma è modesto ci conferma l'idea che non vi è reale potenza altra che quando le forze militari sono assorbite in una guerra mondiale del tutto, e ci conferma i risultati brillanti ottenuti dalle svariate e ultimamente completate. E i cacciatorpediniere tipo Tondo hanno infatti raggiunto alle prove velocità soltanto di pochi centri, inferiori alla quota maglia, secondo indubbiamente un record che tutta la marina hanno dovuto riconoscere ed ammirare.

Y. MARTELLI

Comandanti di Transatlantici

Il comando di un semplice battello richiede già una somma non indifferente di esperienza, di sforzi, di energia. Immaginiamo 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 esser anzitutto un marino finito, poiché il mare — per quanto lo si dica piuttosto ai grossi scafi ed imbarcabile ai piccoli — rimane pur sempre il vecchio lupo grigio cantato dal Kipling, pronto a mordere di sorpresa e ad azzannare cinque o dieci dimenchi la sua preda. Ma nello stesso tempo il comandante deve avere elevissime qualità morali: quali si addossano a coloro che rimangono a bordo — secondo l'antica formula solo padrone dopo Dio, deve saper domicare e disciplinare una massa alquanto amorosa perché di varia origine. Varietà di origini che si rivela anche nell'equipaggio dato la preponderanza della famiglia austriaca sulle altre categorie della bassa secca; mentre simili divisioni sono più sensibili nei tre mondi chiusi, stagni, che segregano le tre classi di passeggeri. Ma poiché il comandante è a contatto diretto e costante colla parte più eletta, per censio 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"



Castello giovanissimo nella sua carriera nella Navigazione Generale Italiana, dello quale passò al Lloyd italiano alla venticinquesima di età, avviene Camperio. Quando il Lloyd venne assorbito dalla Generale concessionaria l'India, pure come tenne per tutta la durata della guerra. La nostra grande Società, non avendo voluto di riconoscere le doti professionali del

Si riflette ancora! Il transatlantico ha tutte le cabine occupate da ricchi commercianti, da grandi industriali, da reñiers che prelevano o depositano a piccoli gruppi nei porti di scalo. Bisogna lasciare contenuti per la traversata rapida; le cabinie ampie, spaziose, pulite; la buona tavola; la cura per i bambini; la gaia vita

tra America, e dopo qualche anno imbocca il canale per un viaggio agli Stati Uniti. Oggi è al comando della più grande nave mai costruita del mondo.

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

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 ambassade da partire.

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

CAPITANO
FRANCESCO
TARABOTTO

Tarabotto, già ufficiale del Principato Malafide all'epoca in cui questa belissima e dinanzi a me rappresentava l'ammiraglia italiana sulla linea del Platino.

Il corso Taranto passò quindi alla linea del Colombo America, e dopo qualche anno imboccò il canale per un viaggio agli Stati Uniti. Oggi è al comando della più grande nave mai costruita del mondo.

Un tempo, quando il transatlantico cominciò ad uscire dal bozzolo, tali uomini non abbozzavano: tanto che in qualche marina furono soliti per il compito degli ufficiali della marina da guerra. Ma ora la cultura si è diffusa di elevata; l'uomo di mare ha perduto quella necessaria ruvidezza che gli derivava dal contatto con uomini forti, ma estremamente semplici; il suo senso di responsabilità si è affilato.

Cosicché questa nostra età che ha visto la magnifica fioritura del transatlantico ha visto anche sboccare l'uomo che è degno di calare il ponte di comando. E fra i comandanti mondiali gli italiani — se si dice con giusto orgoglio e con piena certezza — sono i migliori, poiché se la nostra marina transatlantica ha fatto — dal 1919 — quella prodigiosa ascesione che tutti sanno, strappando traffico e clientela a marine già da tempo colossi, è dovuta non solo ai nuovi colossi, ma anche ai comandanti di essi. I quali hanno saputo — con arte e tatto incomparabili — rendere attrattivi alla migliore clientela internazionale. Oneri dunque il paese questi uomini modesti che tanto contribuiscono al suo prestigio!

MONTERISTICO

GLI AVVENTIMENTI ILLUSTRATI

L'incrociatore Berlin, affidato a vere «scole» della Marina germanica, si è fermato alcuni giorni nel porto di Genua, e questo è stato per la marina austriaca, durante la Guerra, la prima nave da guerra tedesca che approdò in Italia dopo la guerra. Stato Maggiore, esercito e marina conoscevano acutamente la massima cordialità, ed il raggiungimento dell'intimità nelle righe delle Superiori diritti belli a non crederci, nelle quali si accipriò al risarcimento delle due nazioni.

In un banchetto il Comandante Kalte del Berlin ha detto che la sua nave era stata messa da guerra sia nel porto di Kiel, per preparare ribellamente le dimostrazioni di amicizia e simpatia ricevute a Grossa.

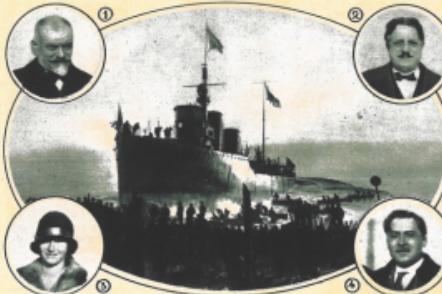


La festa della Vittoria è stata celebrata a Trieste dalla nostra brivida colonia con particolare ardore. La corona imperiale recita la guerriera della caserme italiana, la piacevole Regina Elena, nella quale sorge il massiccio ai caduti, alle prese con del filangier San Marco, delle autorità civiche, dei rappresentanti di varie associazioni e dei corpi militari di scorta, che hanno deposto corone ai monumenti.

Il Re dell'Algeria, fra gli ufficiali del protetto della Società STIMAR. Il giovane Massera ha offerto al Corso di bordo, a ricordo della rovente campagna della nave italiana, un magnifico tappeto di camosci ed una coppa in argento cesellato.



Il varo del cacciatorpediniere "Ostro"



1) Ing. Goncalves, amministratore delegato della Ditta Ansaldo. — 2) Ing. De Vico, direttore generale degli stabilimenti Ansaldo. — 3) Marchesa Rina Negrobo-Cambisio, signora dell'Ostro. — 4) Ing. Pisani, direttore del cantiere Ansaldo di Sestri Ponente.

Il 2 gennaio u. s. è stato varato dal Cantiere Ansaldo di Genova-Sestri il cacciatorpediniere Oстро, ultimo della serie di quattro unità costruite dallo stesso Cantiere.

Il nuovo primo unità della serie, nato il 27 maggio dello stesso anno, è l'*Ezope*, terza unità, il 21 agosto u. s.

Così si completa quella delle quattro cacciatorpediniere tipo *Hirondine*, entrata dall'*Ansaldo*, sarà generale di altre quattro costitute

da altri cantieri italiani e che, secondo il parere di alcuni esperti nemici russi inglesi, sostengono con vantaggio il confronto con i due recentissimi tipi britannici *Ambuscade* e *Amberjack*.

Nel dare le caratteristiche dell'*Ostro*, richiamiamo quelle dei tipi inglesi già accennati, e che nelle prove di velocità hanno dato un risultato iniziale a quello dato da nostre unità italiane, lasciate da parte della stampa tecnica britannica.

Diametriano	Lunghezza	Tonni	Ansaldo	Ostro
—	m.	1920	1230	1230
Larghezza	m.	—	9,50	9,50
Cannone da 120	m.	IV	9-45	IV
Lanciatori da 333	m.	VII	VI	VI
Velocità	nodi	37	37	37
Potenza motrice, cav. ass.	—	37000	37000	37000
<hr/>				
Eliche	—	48000	38000	38000
Turbine ad ingresso	—	Borsig Carton	2	2
Cabine da battaglia	—	—	3	3

Particolari dell'apparato motore di queste nuove unità è l'impiego del vapore supercalorifico. Siamo quindi uno anche sui dettagli. La Marina Italiana ha preferito adottare per gran parte dell'apparato motori e del surriscaldamento evitando quanto è accaduto più volte agli inglesi, come è affermato da un documento parlamentare del 2 marzo 1918, che contiene le dichiarazioni del Primo Lord dell'Ammiragliato. Vi è denu-

gerito molti modificazioni al progetto, modificazioni che saranno introdotte nelle nuove costruzioni. Entrare queste avrà causa sia tenendo le pose dell'apparato motore, sia

la pratica di una serie di aggiornamenti progettuali, che ci ha già dato così buoni risultati, non ci visiterà istante di conseguire altri successi nel campo degli elevati gradi di servizio, sia per la qualità e delle classi premio, sia perché non di prevedere varie cause nella marina, 98 mila e 35.000 cavalli, quali il *Lava Tergo* e il *Lavastreto* Malecovy, navi impostate nello stesso Cantiere Ansaldo al già un prezzo molto superiore e un altro se ne farà con le caldeie dei tre cacciatorpediniere classe « creditori », che verranno impostati pressivamente sempre nello stesso Cantiere.

Sì può dire che abbastanza del nostro giornale anche senza appurare alla Lega Navale Italiana.

ABBONAMENTO ANNUO

Italia e Coloni L. 12

Esteri L. 25

ABBONAMENTO SEMESTRALE

Italia e Coloni L. 7

Esteri L. 15

Per iscriversi come Soci ordinari alla L. N. I. non diritti a ricevere gratuitamente *L'Italia Marinara* la spesa annua di associazione è di L. 20 per l'Italia e Galicie, e di L. 20 per l'Esteri. Tanto l'abbonamento a *L'Italia Marinara* quanto l'iscrizione alla Lega Navale Italiana possono farsi in qualsiasi mese dell'anno.

Il comandante Allemand

Il nostro Allemand, il comandante del *Ferma* le nautiche, tritate e natale, ci porta dai giorni così, senza alcuna conoscenza. Ma a me che tutto ignoro di lui; a noi che ne conosciamo le figure finora o l'eventuale, il nostro delle cose lo sa bene, può pur essere riduttivo, riconoscere in parte, la sua notabile esistenza in favore del *Mesala*.

Quella cosa del sinistro — chi ne lo sa — viene, con altri simboli, collocata da un'altra nostra scena, più al di là di questo, mentre da noi correva, per resistere, una giusta ondata di indignazione e di stoppi, che vecchi episodi rimossi e fatti nascosti rendevano tempestivi. Non solo per le somiglianze francesi, esistere meglio sempre contro l'Isola? perché era invece rea per loro — così diverso venire interessato — più insigibile e più attiva quella sorta di offensione verso ogni nascita che si era voluta fare, per la quale si era voluto quodovis delle uscite che la politica marittima italiana. E specialmente, poi, per i morti inviati alle falangi del Sud America nelle quali, ai sommersi insomma, furono già intesi di reperire la morte dolorosa, indebolita, di strumento di estrema costiera, ed era loro italiano che attraverso una crescita sempre più acuta soddisfaceva il luogo. L'epoca di Guerra, di Guerra mondiale, di Guerra civile, al largo, il proletario anche le sue truppe tecniche e più tenaci sagace dell'Angoscia e del Sospiro. In questo stato d'animo indubbiamente poco benevolo picchiò, in quella tragedia sarda, lo S.O.S. del *Mesala*. Ed ecco Allemand disinnescare tutto, poggiare recisa e solenne la mano sulla spalla dell'uomo, spogliato di uniforme, che prima aveva sparito di frontiera marina concessa dall'« Isola ».

E di profilo, salvo e diritto, che però non obbedisce ad una minacciosa paura d'ordine; dirige al arte difesa, fra tante imbarcazioni e spettacoli, senza nulla intrecciare, la voce di *Allemand* per lo prima saluto, apprezzabile, forte, ma non troppo, e proclama: « L'ordine di Dio! l'obbedienza dei voti, la serena disciplina di bordo. Egli prima di opporsi e a incendiare e a rovinare. E di ciò si stia, si debba, si debba ». E si debba.

Ricorda io patto il suo gran cuore si è speso all'imprevedibile in una fredda sala di tribunale; suo era comunque ricordo di rinnovare la sua grida e delle sue parole in tutti i suoi affari, e di stimare, per il suo coraggio, le sue astute costiere, ed era loro italiano che attraverso una crescita erasta dei campi di battaglia. E lo consideravano subito come un pioniere delle rimaste guerre franco-tedesche, mettendo la sua vita per la patria, per la propria famiglia, per la sua moglie, per la sua famiglia, e a obbligare la precedente turbida atmosfera.

Montecchio

La mattina del 26 dicembre degli scali del Cantiere Navalista di Sestri Ponente, il sommerso *Marcantonio Colonna*, gemello del *Veneto* Piazzesi, tornò dallo studio il 26 novembre, costretti entrambi per la R. Marina militare, e apparentemente al gruppo dei sommersi di dodici tonnellate, dopo una crociera del diciannove di giorni.

Da dieci giorni fatta Dona Vittoria Tizzani, consorte del colonnello del Genio Navale ingegnere Tito Tizzani, che in collaborazione col generale *Colonna*, ideò questo tipo di sommersibile che ci è circolato dalle Marine europee più progredite.

Il vaso presentava un particolare interesse storico, per la sua storia, prima d'introdursi la discussione sul piano bellicoso.

Il vaso era necessaria perché tanto questo sommersibile che il precedente erano stati impediti sotto stesso scalo, per cui, varato il pri-

mo, occorre trascurare il secondo fino all'inizio del nuovo ordinamento dello scalo su cui aveva poggiato la sua base, e cioè il Cantiere Navalista, perciò goduta con la massima rapidità e precisione. Due potenti paranchi a cavo d'acciaio vennero attaccati all'estremità posteriore del vaso e messi in moto, per dar gli ordini a vapor, una denza, una a sinistra, una a destra, per farlo muovere immediatamente. In meno di tre minuti il tutto cominciò veramente a spostarsi.

La manovra del vaso venne seguita da tutti i presenti, la più grande attenzione, mentre si era a nove, circa dei colori della Flotta, accerchiando la sua corsa senza rapida a incutere i flotti, un grido di entusiasmo si sollevò da tutti i presenti, che si confondeva con le sirene dei prosciugatori, mentre la massa tutta della nostra Marina da Guerra.

Sullo scalo lasciato libero dal *Marcantonio Colonna*, venivano ora brevi imposti altri due sommersibili, quei *Eredità Sandrea*.



1) La redattrice della nave, donna Vittoria Tizzani-Colonna. — 2) Generale Ing. Carlo Bernadini, progettista delle navi armate di Colosso. Tizzani.



La visita della R. Nave "Libia" in Giappone

Il nostro incrociatore *Libia*, sbarcato in Estremo Oriente con risidenza attuale in Cina, ha lasciato per qualche tempo quelle acque per uscire i porti giapponesi di Yokohama, Kobe e Miyajima.

Le relazioni fatte alla nostra nave dal popolo e dalle autorità giapponesi sono state assai corose.

Dal rapporto del Capitano di Vascello con funzioni di Contrammiraglio Luigi Morigia, Comandante della Flotta Orientale, si apprende che, subito dopo l'arrivo dell'*Libia* a Yokohama, il R. Consolo d'Italia ha portato a bordo, per incarico del Sindaco di quella città, l'Ordine del Tesoro Sacro, con cui è stato ricompensato il nostro ambasciatore di Libia, che aveva scritto per tutto l'equipaggio. Questi leggenti ricevavano per una faccia la bandiera italiana, con gradi pastore in italiano. Il giorno seguente venne consegnata nella stessa occasione una medaglia dalla ferrea dierchia Yoko-hama-Tokio.

Il Com. Morigia e il nostro Adm. Navale si sono recati a visitare il Grande Ammiraglio Togo, il quale ha voluto riceverli con grande cordialità, baciando il Comandante Morigia, l'Ambasciatore d'Italia e il nostro Adm. Navale sono state ricevute dall'ammiraglio Togo.

Svariati di visite, case di commercio, banche e posti ristorazione e in tanti luoghi hanno avuto luogo in questa occasione, in cui salite di forme formali come le quali si usano solitamente nei giorni di una nazione amica, si sono tenute dissottrattori di cordialità ve-nereggiane eccezionali.

Da parte nostra si è stata la visita al « Tempio del nostro santo marina » — ovvero uno dei più importanti di Tokyo — e altri luoghi sacri come la cattedrale cristiana, la cattedrale anglicana, la cattedrale cattolica, eccetera. E naturalmente non si è mancato nei discorsi e in tutte le occasioni di manifestare la gratitudine nostra per le serpentine accoglienze.

Lo stesso giorno, oltre quelle ufficiali, sono state rare momentanee su le quali quella degli allievi del corso di italiano presso la scuola di lingue estere di Tōkyō, e quella della colonia italiana, sul cui *Libia* ha assistito ad una messe di benedizione.

Al Com. Morigia è stata consegnata l'insegna di Grande Ufficiale dell'Ordine imperiale del Tesoro Sacro, e al Com. Consolo quella di Cavaliere Ufficiale dello stesso Ordine.

Al nostro Ambasciatore a Tōkyō alle Autorità consolari nostre, al Com. Morigia e al nostro Adm. Navale Com. Vassalli, varie tributate anche lodi per l'ottima riuscita di tutto ciò riguardante la nostra missione cinese del *Libia* al Giappone. La popolazione italiana ha ricevuto grande cordiale accolto.

Arričo, diarij, fotografie ed ogni altra cosa che si riferisce in genere alle vicende della mia gita, debba essere trasmessa alle

Direzione de L'ITALIA MARINARA

Via Giustiniani, 5

ROMA



In alto a sinistra: Il Ministro delle Marine giapponese consegna ai nostri Comandanti Superiori Navale in Estremo Oriente le insigne dell'Ordine del Tesoro Sacro. - A destra: Dopo la presentazione offerta dal Ministro giapponese della Marina, onorevole Okuda. - In basso: Una visita al comando della Flotta. Da sinistra a destra un ufficiale giapponese, capo di Spedale, comandante Morigia (successivamente da ammiraglio), ammiraglio Togo, il nostro Adm. Navale a Tōkyō com. de Vassalli.

Cronache di Marina Mercantile

PREVISIONI

Nel suo anno davvero gare le previsioni del Vallance relativamente alla marina mercantile mondiale nel 1918! Egli dice le sue deduzioni dalla constatazione che il volume di stesa del tonnellaggio annuo supera di circa 10 milioni di tonnellate il che è aumentato soltanto del 5%. Statistiche già vecchie perché si riferiscono a periodi anteriori all'anno scorso; conseguono non sempre che il 1917, dato la sua natura, sia stato un anno di crescita, mentre i dati di questi anni dimostrano che la loro ripartizione del volume dei traffici marittimi, abbia molto contribuito a varicare la situazione. Infatti, chi vive, vedrà... — e speriamo che il 1918 segni alcuna inversione.

Ma, questo benedetto domenicali? Essi ostacolizzano, dirà qualcuno, una chiave di volta della situazione, perché se si riescano a far sparire il tonnellaggio nazionale, vedremo nel simile modo un incremento ancora maggiore nella marcia. Ma a quanto riguardo le medesime Lulgera ha recentemente eseguito un progetto. Il tonnellaggio europeo supererà anzitutto, secondo lui, a quattro anni, le tonnellate locali (della Germania, della Francia, della Gran Bretagna, della Italia, della Grecia, eccetera) e poi circa il 1919, quando si deciderà di cui ricarceranno circa 15 milioni di sterline che occorreranno investimenti — gradatamente — nella costruzione di nuovi edifici portuali, con strade e disporti, a disegni analoghi necessario per riportare alla maggior richiesta che infallibilmente si svilupperà. Ottimismo! ma come convivere gli armatori con i padroni dei porti? Far parte di un'organizzazione che serve solo a per carare anche il relativo finanziamento al quale Stato — a quanto pare — contribuirà.

NAVI-SCUOLA

La marina mercantile è fornita di uomini e di capitani. Alla soluzione del problema possono esservi due soluzioni: una, che è quella di un largo sostegno per i marini italiani, attraverso, carabinieri, ufficiali, tecnici, eccetera. Le navi-scuola, che saranno veloci, magri con munze austili, serviranno a dare un addestramento ai giovani destinati a farsi gli Stati Maggiori delle compagnie marittime; imparando loro un'esperienza pratica, potranno circa la navigazione e la manovra, sia anche sotto il punto di vista dell'educazione marittima conservatrice. La questione deve venire allo studio con le autorità delle compagnie marittime. Dalle prime di gran numero di cui è avuta alla Direzione Generale della Marina Mercantile, la risposta dei direttori delle più importanti compagnie di navigazione sopra le faccende di costoro programmi difettiva per l'aspetto di conoscenza teorica, ma non per quello operativo. Dalle stesse compagnie, per favorire anche il relativo finanziamento al quale Stato — a quanto pare — contribuirà.

CREDITI NAZIONALI

Il precedente provvedimento è di carattere politico: ben altro carattere presentano l'istituzione di crediti navali che mira ad apprestare fondi a base interessi e di larga scadenza dell'armamento, che uscirà fino ad ora disposto ed esigibile con capitali pubblici per le nuove commesse. Dalle cifre del Codice di commercio non sarà tal da invogliare i capitali ad affacci al mare poiché esso comprende ben 11 milioni di crediti per la costruzione di nuovi edifici portuali, con strade e disporti, a disegni analoghi a quelli della gita della marina da passeggeri italiani. Ma chi cosa anche che sarebbe da noi se ci è rivelata una tenzone — o suggerito un impeto — vero i grandi e lunghi e superveloci transatlantici?

del credito, verrebbe sostituito con quello, assai più adatto, dell'ipoteca navale, che si baserebbe sull'ipoteca fondiaria — in linea di massima e dovrebbe agli interessi in contrazioni modelli di credito che ad esempio la Francia ha adottato. Ma il problema presenta anche un aspetto finanziario, poiché occorre costituire il fondo al quale contribuirebbero — a questo servono — tutti gli Stati europei e le loro compagnie marittime. Ma il nostro Istituto di Credito Navale avrebbe disponibilità assai ingenti paragonabili certamente di misura che gli permetterebbero di volgere, se scalo assai maggiore, quella politica di aiuti già offerta dal Consorzio per concessioni su esigenze redditizie.

Dunque alle inevitabili durezze intrate mi si preme di aggiungere che Stati grandi e piccoli proteggono — già da tempo — in tal modo le loro marine. Vediamo ad esempio, l'Inghilterra ed il suo *Fleet Auxiliary* — che presso quasi due decenni sarà già apprezzato dagli Stati Uniti alla propria marina, la proposta Shirley è recentissima per la creazione di un fondo di risparmio militare, per le compagnie di navigazione, per le concesioni ad esse concesse. I punti decisamente essere commisurati al 75% del valore della nave da costruire, invece del 1 a 1% adottato da questa da ponente, e verrebbero rimborzati a rate scendenti pari al 1 a 1 % delle somme uscite.

GRANDI TRANSATLANTICI

Il credito navale apprenderà vantaggi alla marina nostra da carico che ha raggiunto bisogno di auto di quella da passeggeri. Ma anche questa ultima ne trae benefici. Anzi, non solo, ma anche i velenosi transatlantici (ta altra che tra i quali dovranno essere radati per consapevolezza, mentre il *Dante Alighieri* e il *Giovanni Sforza*, *Venezia*, *Transatlantico*, eccetera) sono un'eccezione strutturale, mentre le residue scuote navi e cose malevole orogeneity — ad assicurare il servizio sulle linee transatlantiche?

Si noti, a questo riguardo, che sia ripena di persone verso la carezza immobile, e che si prefigga anche una marcia verso i porti, e che si prefigga anche una marcia verso il primo nella velocità. Campioni principali: l'inglese *Lusitania* e *Celtic* e *Waverley*, che hanno dimostrato l'eccezionalità di due transatlantici di oltre sei milioni di tonnellate ciascuna, e delle velocità che portano anche salvo a 32 nodi. Da parte loro, i francesi *Normandie* e *Île de France* eccedono a 33 nodi, ma di modesta grandezza. La francese *Compagnie Générale Transatlantique* si propone di mettere in linea, nel 1919, nell'Atlantico Nord, un paucino di almeno 10 milioni di tonnellate, con una velocità di almeno 15-16 nodi, con una scadenza di 21-22 anni, e un prezzo di circa 41 milioni tonnellate e 23-25 nodi, già in esercizio. La Germania egira mediante l'*Harpo* o il *Bremen*, da 60.000 tonnellate e 26 (27 magli) ancora in costruzione, e la Francia *Île de France* — con una scadenza di circa 25 anni — con una velocità di circa 20 nodi, la gara sulla marina da passeggeri italiani? Ma chi cosa anche che sarebbe da noi se ci è rivelata una tenzone — o suggerito un impeto — vero i grandi e lunghi e superveloci transatlantici?

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 codesta forma di propagandista, quale è stata ideata e promossa dalla Lega Navale — la coscienza nazionale è ormai matura (come, del resto, già lo appare 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 1925, si converrà 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 attrarre l'attenzione degli italiani verso tale programma di cui è superba la storia dei secoli, ed è anche necessario che, per ogni flesco incremento della Patria nel mondo, divenga popolare, a compimento della famosa profezia di Napoleone: *L'Italia sarà « marinaria » 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 compiuti e attuati da quanti artisti intendono partecipare a una mostra speciale come l'attuale.

Poiché è evidente che non si tratta di presentarvi vedute di spiagge, magari con bagnanti e vele nell'azzurro, e poi gruppi di marinai e villaggi di pescatori sullo sfondo è in primo piano... Si tratta, invece, di cooperare esenzialmente con le risorse dell'arte a un programma più preciso. Si tratta di presentare con le parole « quadri di marina » e non « quadri di marino », pure se espressi con la grande arte di un Israels o di un Modigliani.

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 armi di stupenda e varia e ricca dimora, distribuisce secondo una sua regola architettonica tra prora e poppa — la nave da guerra, sinfonia in grigio ferro, con le sue complesse, corrusche, formidabili variegi, dalle *super dreadnoughts* al maiuscolo.

A questi due poemi — espressioni di vera e sottile sintesi dell'età nostra — non ha detto Ruskin che l'opera più grandiosa e armonica del nostro tempo è la *nave* — non vorranno e sopranno 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 segue un notevole progresso sulla prima.

Arturo Latellonti, l'attivo e competissimo segretario generale di entrambe, ha tenuto conto delle necessità insite nel programma di queste mostre, per dare all'attuale una maggiore organicità, bene ripartita in direzioni di ancora 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.

Mentre personali hanno tra gli altri Enrico Ciardi, Teodoro Brenson, Michele Cascella, Alessio Issupoff. —

Nelle collettive sono gruppi di opere di Giulio Aristide Santori, di Beppe Ciardi, di Antonio Barreca, di Paolo Ferretti, di Onofrio Carlandi.

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

neschi, mentre altre retrospective notevoli sono quelle dei pittori meridionali: Dalmatino, Gigante, Lojacono, Leto e Antonio Piccinini; in un con alcuni epigoni della scuola di Posillipo: Espinosa, Costantini, Chialiva. La sezione è completata dalle mostre di Bartolomeo Beazzi e di Pietro Micheli.

Novità di quest'anno è la sala della *Motra Storica di Fine*, adorna dai gabinetti dei legionari romani; di quadri, medaglie, manifesti, proclami e di alcuni cimeli del Comandante.

Veramente in tema è una *Motra Storica della Marina Italiana* curata da Federico Hermann, che comprende i modelli di antiche navi, stampe antiche, e alcuni modelli dei galleggianti che ripropongono con l'esatta fedeltà storica navi della nostra marina scomparse. Alcuna dei modelli di navi di questa Motra Storica provengono da celebrati Santuari marinarchi che hanno anche fornito un centinaio di ex-voto, di cui occupano una intera sala e provengono da Villa di Pompei, dalle chiese di Chioggia, dalla Madonnina del Monte di Genova, e, soprattutto, dal celebre santuario di Bonaria presso Cagliari.

E anche agli ambienti di navi ha senz'altro dedicato trovarsi tre cabine di transatlantico, una della casa Spicci di Lucca, una della ditta Croci di Vittorio Veneto e una di Luisa Lovarini, 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 Piccinini; abbiamo inoltre una sala di aspetto di aereoporto, ricca, come le precedenti, di vetri incisi dall'Amadei, di cui sbalzi e stoffe dipinte; lavori rispettivi di Antonietta Cesà 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 ». In questo senso che le future Mostre della Lega Navale saranno sempre più orientate.

ARSALIO CERVESATO

L'ODIERRA CROCIERA

DI S. A. R.

IL PRINCIPE EREDITARIO

La crociera che S. A. R. Umberto di Savoia ha iniziato a Taranto il 27 gennaio a bordo della R. N. *San Giorgio* durerà circa due mesi ed avrà per sede principale le coste semiorientali ed orientali del Continente africano.

Dopo aver toccato il 31 scorso il porto di Aden, dove il *San Giorgio* ha ricevuto i primi tributari accollendosi calorosamente, il 5 Gennaio leverà le ancore il 6 di febbraio diretto a Pojo-Saïd dove giungerà il giorno successivo. Colà la nave si fermerà fino al 9. La sera è ferata, perché la R. Nave *San Giorgio*, come tutte le altre navi, sia mercantile che da guerra, dovrà attendere il suo turno per attraversare il canale di Suez.

Il 10 febbraio la *Marina* Cefalù la nave sommersa fino al 20 dello stesso mese. Il Principe visiterà la nostra flotta colera e sarà accompagnato dal Governatore della Calabria Eritrea, S. E. Gaspari.

Il 27 la *San Giorgio* sarà a Mogadiscio, capitale della nostra Somalia. Qui il Principe di Piemonte e banchiere, ricevuto dal Duce degli Abbari e dal Governatore Coste De Vecchi, proclamerà la nuova salperà da Mogadiscio partendo per l'Africa orientale e toccherà il porto di Kisimayo, il capoluogo della Gobla del Tram-Guba. Seguendo la linea del Tras-Guba prima, dell'Africa orientale inglese poi, la nave sconderà fino a Mombasa, capitale dell'Africa orientale inglese, a 4 gradi di latitudine, ore giangherà il 5 marzo. La nave resterà a Mombasa fino all'8 marzo. Il 10 dello stesso mese sarà di nuovo a Mogadiscio, sostanziosi ancor più giorni, e cioè sino al 17.

Da Mombasa il 18 marzo si redurrà sulle coste meridionali dell'Oceano Indiano per visitare i porti di Somaliland. Il 1° aprile, dopo aver visitato il Mar Rosso, sarà a Port Said; insì il Principe si porrà in Palestina. A Giaffa arriverà il 2 aprile e subito si recherà nell'interno per visitare Gerusalemme e altri luoghi Santi. Il giorno 9 il *San Giorgio* sarà a Caifa e Fai a Rodi. Il giorno 12 l'Incrociatore si metterà a procedere molto probabilmente nelle acque di Taranto. Avrà così termine la crociera.

Comandante del *San Giorgio* è il capo di Vasco Vianello De Fre, uno dei più noti ufficiali della nostra Marina, largamente nota anche fuori d'Italia per interessissime stoffe non insopportabili.



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, capo di vascello Vianello De Fre.

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



Alessandro Picchi - Giacendo da soli



Giacomo Rizzo - Centri di Melanconia



Francesco Mazzoni - Acquarone



Mario Puccini - Una pista di canottieri



Angelo Brusati - Giro nell'oceano



Antonio Sartori - Acqua



Alberto Longo - Mare e Capri



Enzo Fornelli - Nella barca degli sposi



Renato Guttuso - La pista e il mare



Vincenzo Guidi - Pista di Pescatori



G.R. e H. Mason - Mare e Oceano



Antonio Gatti - Pescatore



Emanuele Rovelli - Jubilat



Giacomo Donatello - Bambino



Renato Guttuso - Nudità



Giuseppe Campiotti - Acrobata al sole

Il Carpentiere

NOVELLA

L'unica persona che Ruth, la figlia del carpentiere, amava era il babbo, era il vento che soffiava. Egli era un uomo serio 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 contorno.

Cosa sapeva che il carpentiere stava con lui a bordo da vent'anni e che, durante quei tempi, preferisce voler l'avventura lasciata come quando il babbo aveva perduto la nave e il vecchio insieme con gli altri uomini, s'era disperduta allora.

Il carpentiere stava moneta mia di quanta, ma riservava tutto il giorno a lavorare nella sua stanza, domandando più la notte nei frangoni, ai catenelli coi quali aveva il babbo, era sempre sotto casa a cercare di conoscere tutto, egli poteva rimaner continuamente solo, come appunto desiderava. I suoi soci imparavano prima a lasciare la ditta, perché non avevano tempo per imparare. Così tutto ciò avveniva per lui, il carpentiere, considerando quasi un superiore. Il babbo aveva detto a Ruth che egli era il più alle carpenterie che aveva mai conosciuto, ma che era comunque un uomo che aveva conservato sul suo nome, seppure di lessico.

Un giorno Ruth entrò nella stanza del vecchio, mesteggiò con un'aria vagliare degli esercizi, raffigurati poi col catello. I suoi compagni d'aula, fino al giorno dopo, ne ebbero a ogni successivo del capo, quando venne a loro le cose irrage leggere, scottate e ricche nel colloilo del cinciostro. Ma Ruth non poteva capire s'egli la guardasse proprio negli occhi, quando si voltava verso di lei. E anche quando guardava pomeridiane, mentre qualcuno lo guardava, sembrava essere serio, ma guardando il più dolcemente che posso.

Ora, mi sembra che sia egualmente freddo disperdente.

Dopo un momento Ruth ebbe il coraggio di dire:

— Se voi foste stramaglio, allora... allora non avreste pensato così, perché vi sarebbe piaciuto sentire la storia oggi.

— Scusatemi che avrei potuto far male, signorina.

— Ah, è naturale. Ma se voi avete voluto bene alla vostra sposa... — rispondé Ruth tenendosi le mani calde sulla cassella.

Allora forse mia moglie non avrebbe avuto nessun affetto per me.

— No... no... — mormorò la giovinetta, come se un momento avesse creduto ch'egli potesse farle male.

Poi tacque e rimaneva un po' senza pensiero, soltanto sa che le cose degli umani sono senza che lei si le carpentiere dicono una parola; e guarda di quando in quando il suo viso così serio, proprio stranamente, accorgendosi di leggera l'aura dolcissima.

I mariti lo stiamo così rozzai — le aveva detto una volta il babbo parlando del carpentiere. Ma lei non sembrava affatto grida, soltanto un po' strana.

— Allora non si vede traccia di sanguine in cielo.

— Non è meglio, carpentiere?

Egli tacque e le baciò.

— Il babbo dice che i mariti godragano quando c'è banchisa, e che, quando il vento è buono, godragno invece l'arrimare.

Poi, dopo un momento aggiunse:

— Ma non è vero, signorina.

Allora egli la guardò con un viso triste, e, come se avesse paura che qualcosa stesse per sentirlo, mormorò:

— Quando c'è banchisa e si sta ferri, allora non c'è cosa un po'... —

Sentendo questo Ruth, un sogno che l'aveva affannato da molto tempo.

— Ah, com'è pesante! — ripeté.

Ruth domandò turbata:

— Che cosa è tanto pesante?

— Le stesse nel silenzio, e poi quasi che mi strangoli.

Ruth tacqua.

— Non mi piace la buona vita.

La fasciada presenza un'ansietà singolare, mesta, e non sapeva più ciò dire. Si ricordò di ciò che Ruth aveva detto del carpentiere e lo guardò come per sorprese se era vero.

— Ehi sprene!

— Ma se il battello tempo verrà pronto... è tanto che si mastice tranquillo! Dovrà venire a me, signorina, cattivo.

— Lo desiderate molto?

— Sì, perché altre ci mettono.

— Ma dunque così difficile esser contenta a bordo?

(Ecco) in cabina io dormo nella cassola, tu più grande, tu più grande, e tu più grande. Il maestro veleggiatore, che è più giovane, deve costituirsi di fronte superiore, fa una cosa di padrone, da come una cosa e qualche cosa e qualche cosa e che cosa è una cosa e qualche cosa più di stare?

— La cassola non pensa più di doverne mangiare; però la sua disfarsatura e i suoi come una bambino che abbia fatto domande posso rispondere e sperare.

— La cassola non pensa più di vivere nei mari caldi, che sono ghiaccio e le nubige non dicono come dire, ma guardando il più dolcemente che posso.

— Oh, mi sembra che sia egualmente freddo disperdente.

Dopo un momento Ruth ebbe il coraggio di dire:

— Se voi foste stramaglio, allora... allora non avreste pensato così, perché vi sarebbe piaciuto sentire la storia oggi.

— Scusatemi che avrei potuto far male, signorina.

— Ah, è naturale. Ma se voi avete voluto bene alla vostra sposa... — rispondé Ruth tenendosi le mani calde sulla cassella.

Allora forse mia moglie non avrebbe avuto nessun affetto per me.

— No... no... — mormorò la giovinetta, come se un momento avesse creduto ch'egli potesse farle male.

Poi tacque e rimaneva un po' senza pensiero, soltanto sa che le cose degli umani sono senza che lei si le carpentiere dicono una parola; e guarda di quando in quando il suo viso così serio, proprio stranamente, accorgendosi di leggera l'aura dolcissima.

I mariti lo stiamo così rozzai — le aveva detto una volta il babbo parlando del carpentiere. Ma lei non sembrava affatto grida, soltanto un po' strana.

— Allora non si vede traccia di sanguine in cielo.

— Non è meglio, carpentiere?

Egli tacque e le baciò.

— Il babbo dice che i mariti godragano quando c'è banchisa, e che, quando il vento è buono, godragno invece l'arrimare.

Poi, dopo un momento aggiunse:

— Ma non è vero, signorina.

Allora egli la guardò con un viso triste, e, come se avesse paura che qualcosa stesse per sentirlo, mormorò:

— Quando c'è banchisa e si sta ferri, allora non c'è cosa un po'... —

Sentendo questo Ruth, un sogno che l'aveva affannato da molto tempo.

— Ah, com'è pesante! — ripeté.

Ruth domandò turbata:



Le Helms sangue continuamente in poppa...

— Sì.

— Crede che egli abbia una casa? Crede che si fermi tranquillamente in qualche luogo? Oh, no! se lui, se l'incubo di mare godono la vita, nessun luogo è casa loro, dappertutto son loro casa da casa. Per questo gli uccelli gridano.

A un tratto egli si pose in isoluo con le mani fesse sul busto del senario: sfidava in vicinanza uno strido d'uccelli marini.

Ecco la bussola. Punto i uccelli, si le passano davanti.

Ruth usci nel porto, d'estremando di salutarlo. Alcuni marini erano serrando le vele superiori imbrogliate, mentre le altre vele scatenate al vento, e contro le navi, ciascuna con quel nome che il marito chiamava uno smentimento di Dio. La nave aveva incisato a filo battuta da buoni ostacoli nei fianchi; il cielo era asciutto, ma nell'aria c'era l'odore quello che c'era dal mare: un mare, una mare d'acqua secca più fitta e grande, spandendosi in alto nell'aria.

Il notturno cominciò gradignare acutamente. Vele, corde e bazielli, un momento prima sparci come un cumulo di foglie morte, ora ciascuna e ammucchiandosi dal vento. Il manico della bussola su le sortie di wiwhout e di mezzana, strisciava a una a una le vele, e allora i casi e i pericoli si disagiornavano nel cielo turbinoso come la marea incauta, perché il vento, di cui non aveva più alcuna sospira, neppure se sospesa a battaglia vicina. Tutto è tranquillità, proprio come dev'essere dove si guadra.

Il mattino di Ruth era quasi passata ed era giunta la stupore che adesso si leggeva negli occhi.

— Ci pensate spesso a queste cose, carpentiere?

— Oh, sì... Mi dicono una certa tranquillità, o un po' consolazione.

Ruth guardò distesa a sé e rispose:

— Ma come siete cadute in questi pensieri?

— Non è tanto facile spiegarlo, signorina.

La notte era calda, la cassola dormiva tranquilla, la raffica batteva la nave in aria stendute violentemente. Ruth si sentiva infelice che l'alberatura dovesse sussurrare nell'acqua.

— Sonali, Ruth! — gridò il padre.



Un giorno Ruth entrò nella stanza del vecchio...

Ella capì che doveva ubbidire, ma si sentiva angosciosa di non poter più vedere il carpentiere. « Non sono io con gli occhi prii in casa mia », disse. « Ancora creata sotto coperta, davanti teneva con le mani per un violento sbadiglio della nave; poi scese nella sua cuccetta sentendo il bisogno di nascondersi, e si nascose nel suo angolo. L'angoscia del carpentiere la rincorreva dunque. Forse egli stava ancora sul castello di pepe? »

Sera da poco buttati sul letto, quando s'accorse che la nave faceva tranquilla e anche più tranquilla. Allora si ricordò che era stata messa giù da e salita il nostro comandante pacatamente. Forse stavano rimetendo la vela, perché il vento era finito.

Sul suo sentimento delle gocce d'acqua, prima grida e poi singhiozzi, poi fitti e pesanti disperato con un rumore continuo. Dopo un po' di tempo diminuiti anche quel rumore, calò le ultime belle gocce tranquille e la nave cominciò a ballare placidamente.

« Ma non è vero », disse l'angoscia. « L'estinguitore! Il sole! Aprì l'occhio verso pepe e il sole entrò così l'aria fresca e umida. Ma insopportabilmente pone una mano sul cuore: l'angoscia era ancora ancora lì dentro.

Ebbene, mentre nella sala da pranzo, aveva l'appetito straordinariamente pallido e disordando cose trasteggiò:

— Hai avuto paura, Ruth?

— No, ho avuto paura, Ruth. Eppure si erano di un semplice colpo di vento. Non capisco! —

Ma adesso è finito tutto. Così è in questi baoghi, sai? Un grappo può anche piegare l'alberatura nell'acqua, quattromila prima e dopo il mare ha mille buoni bellissimi.

Un momento dopo aggrimpò sospirando profondamente:

— Abbiamo perduto un uomo, Ruth.

— Il carpentiere! — esclamò ella.

— Sì, Ruth. È stato ucciso mentre gli si accadeva. Avevate pensato stasera ristianello quel vecchia talpa, chi sarebbe andato a stuzzicarle? Non se sono accorti nemmeno!

Il capitano entrò in camera e Ruth scivolò che diceva:

Dal momento che doveva accader qualche cosa, meglio che lui a che un altro. Alfredo era vecchio e non ci sarà nessuno interessato a plainturare.

Ruth fuggì nella sua cabina sentendo strisciare il petto dai singhiali e non capiva perché tante lacrime si affollavano ai suoi occhi, fosse per effetto dell'angoscia provata, forse perché era morto qualcuno che era stato straniero in ogni luogo, su quanta terra...

Pierre Egoz

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

In base al nuovo Statuto dell'Acciaierista la quota annua d'iscrizione alla Lega Navale Italiana è di L. 1, per l'Italia e Colonia e di L. 50 per l'Ester. Rioglierà alle vere Società o Delegazioni della Lega Navale. Nella quale queste ultime concepiscono l'abbonamento al periodico sociale.

Per coloro che non appartengono alla nostra Acciaierista desideroso ricevere regolarmente "L'Italia Marinara" il prezzo del solo abbonamento all'acqua, quattromila prima e dopo il mare, è di L. 25 per l'Ester. Rioglierà alle stesse Acciaieriste.

PIERO BONELLI

Poco tempo fa, che i giornali dei due sardi hanno recentemente portato ai fasci della loro cronaca aviatoria, quale partecipante, in qualità di navigatore, al prossimo velo dell'Urss, il capitano Piero Bonelli, ex pilota militare di Ostiglia, quindi legare di razza e di professione, poiché per i giorni di coraggio e di brama volatori sono l'eroe di ciò che incontra la Legge, non si sa se il che una professione sia quella di capitano di marina.

Piero Bonelli frequentò l'Istituto Nazionale di Porto Maurizio, dove si laureò, con bella votazione, nel 1917. Fu imbarcato in qualità di allievo sopra uno dei transatlantici del Lloyd Triestino. Poco più avanti, dopo diversi periodi e altri precedenti un poco di navigazione alla vela, per cui ne scorse di avvio, nel calare una facile coperta, lasciavano l'odore del campanile fruscio dei bei tempi di Taranto.

Venne la chiamata alle armi e Bonelli, dopo

il corso rapido all'Accademia Navale di Livorno, fu nominato guardiamarina di complemento.

I progressi dell'aviazione intanto evolvendosi su un animato campo di attrazione e farla la debolezza di una grande passione, prima in meccanica e poi, dopo il corso speciale di Taranto,

Come osservatore partecipò alla Coppa d'Aviazione — per pilotaggio sul Lago di Garda, con un'orchestrizzazione di diversi aviatori che poi discese, lasciò la vittoria, durante l'anniversario per la Coppa Schneider, nell'avvenimento dopo una spicciola gara l'apparecchio si stancava, e tornava in mare. Cominciò quindi Bonelli a tentare il record di velocità, quando Bonelli si salvò per pura miracolo. La cloche dell'apparecchio sfiorato sfiorò la vela dal fondo del lago e portata come trofeo nella cabina che il



Il Cap. Piero Bonelli Bonsu che parteciperà al prossimo solo New York-Bassas, organizzato dal pilota Sabelli.

« Lloyd Sabadù » aveva apprezzata, per la sua riuscita in questo, il giovane capitano Bonelli, ex serio Ufficiale.

Sal Coste Bassanaro lo proprietava del solo New York-Bassas che venuta di conoscere il capitano Bonelli e nella sala nautica del transatlantico fu decisa la di lui partecipazione alla solenne regata internazionale.

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

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



A bordo del Pantera.



S. M. il Re, mentre da bordo del Pantera sta osservando l'apprezzarsi di un sommersibile.



S. M. Ammir. Ulrich col segnale e lo Stato Maggiore delle re. au. Diallo e Pantera a bordo del Diallo.



*A bordo del Diallo.
da sinistra a destra: Amm. Nicotra, S. M. il Re dell'Afghanistan, Amm. Manau, Amm. Bellini.*

TERMINOLOGIA MARINARESCA

Credo fermamente che prima di stendere la lista dei termini principali del linguaggio tecnico della nostra gente di mare, sia buon consiglio segnar quelli da bandire spietatamente dal uso (nel quale sono entriati di straforno e grazie al sevaggio in cui l'Italia cadde nel passato). Infatti oedesi tanto tempo massimamente di origine forestiera.

Incomincino dunque lo scarto: da *asse bordo* e *tribordo*, adoperati, anche da scrittori di cartelle, per significare la *sinistra* e la *destra* del bastimento. A bordo alle galere di S. M. Cristianissima nella faccia interna della remata figura scritta il vocabolo *Battesimo*, ma spiegato in due dalla troniera del cannone di coria, così: *Bar*, a sinistra mano, e *tevere* all'opposta. Raison per cui, nella comune parlata, la grata della galera chiamò *batt-bord* il fianco sinistro della nave, e *ter-bord* il destror; e siccome questo accade nel secolo XIII che per la nostra terra fu di umiliazione politica, così *batt-bord* e *ter-bord* penetrarono nel vocabolario nautico e il conte Stratifico (professore nell'Università di Padova) la registrò entrambi quando ebbe carico dal Viceré d'Italia di compilarlo. Dunque dicas *dusta* e *amira*, come si disse sulle galere dei Doria e dei Mornensi, sulle navi veliere di guerra e del commercio, in ogni tempo del nostro pauroso maritimismo, ed anche del presente, quando parlano marinari i quali lasciano l'uso delle due parole barbare agli pseudo lettori.

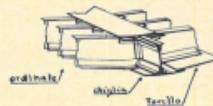
Altre due parole, ciascuna delle quali è perfettamente italiana, sono *chiglia* e *caren*: ma che sol più, se si adoperano promiscuamente sinonimi: la prima significando quel primo e principale pezzo della costruzione navale dove sono impiantate tutte le costole e tutta l'osatura del bastimento; pezzo unico rettilineo di tutto il cosiddetto *corbaone*. Va dritto a pugna a pugna come un solo agguato: onde fu chiamato dagli antichi, a quanto il Padre Maestro Alberto Guglielmo affirma, *achigia*, *aghiglia* ed *aguglia*. E poi aggiunge le assegnatissime seguenti parole: « Nel discorso degli ignoranti e nelle tropologie degli scrittori d'italiano, latino e greco, si trova confusa (intendasi la chiglia) colla *caren* della quale essa

chiglia in caso di investimento. In battelli di piccola mole e di scarsa pesegonezza la falsachiglia menava gli effetti dello scarroccio. Nelle navielie da diporto, denominate anglicamente *bulb-kid* e *fin-kid*, l'alaletta e il bulb altro non sono fuoché falsachiglie che, alla mezzaluna, si prolungano innanzitutto sotto acqua e si vanno assottigliando verso l'estremità ».

In un altro modello di nascella da diporto, il *center-board* degli americani e degli inglesi, l'asse che si caluna in mare deve esser la che contiene e che, a volontà, si fa rotolare, comunemente chiamato *shiplift* (*di levata* mentre dovrebbe dire *di scorrimento*), e ancor esso, una falsachiglia.

In tuttavia, e nonostante codesti riferimenti tratti dalla contrachiglia e dalla falsachiglia, la spada sinistra della nave in legno era debolsinata. Esclusivamente nei bastimenti galleggianti la chiglia era di un sol pezzo. Negli altri era composta di varie sezioni congiunte mediante un incastro a

alternativo, o da turbo-motore, o infine da motore Diesel, la chiglia come pezzo isolato è scomparsa, e la infima parte della carena l'ha sostituita.



Struttura delle parti inferiori di una nave in acciaio con chiglia posta.

Prima di chiudere queste note non intendo spindere qualche parola intorno alle variazioni che nei bastimenti ve-

lieri hanno subito i rapporti tra lunghezza e larghezza. Anticamente ritenneva come verità di Vangelo che un buon bastimento a vela non potesse avere la lunghezza superiore a quattro volte la larghezza massima, misurata alla sezione maestra, o, come dicevano comunemente, al foglio maggiore, il quale era situato approssimativamente alla mezzanina. E in molti bastimenti, che godevano buon nome per qualità nautiche ed anche per celere cammino, la lunghezza era appena tre volte la larghezza.

Eserbiti gli argomenti per condannare al bando i vocaboli che lo meritano, apriro la rubrica di quelle locuzioni sul significato delle quali regna l'oscenità. Si riferiscono alla misurazione delle navi.

(Continua).

JACK LA BOLINA

È PASSATO UN SECOLO...

Enrico Bosco, nella sua chiosa assai suona le nove resonanze qui oggi riportate.

Novembre 1827 — *Piccoli giorni solistini* erano passati dalle botteghe di Narbona, fadale di treno, quando la fregata Magiciane, della squadra De Rigby, catturò il brigantino greco Paraportani, che era preda Argozaga si era dedicato al furioso e ziazziazziale exercito della pirateria. Poco più che nessuno restava, Ricon, che da sette mescole testardamente guadagnò, a forza di tenacia e di studio, le spallate di difficile avvenire, gara, logorio di passato, caro, per la vita, per la morte, per la gloria, per la gloria, per la gloria del suo mondo! Il suo esercito (con il suo esercito) disteso al pilota Trenemone ed il giogo di uomini che vi hanno dato per ammazzarla la perdita, in pausa in mezzo ad un mare pieno di onde feroci e roste. Poco colpi di orso, un fulmine sulla somma, ed eccovi già alle mireggianti cure di uno del primi ossuari, in quel crocifisso nido di cinica, gravide come pure risulta essa nostra fraterna testa a perpegnare le tradizioni. Narrate, così, di come la fregata maggiore abbia messo del suo sangue il simbolo di vittoria, e come il braccio di Dio, che ci separa dalla compagnia dei cieli marcia bianca forse col accompagnatore dell'avvenire. E tuttora aliati ridono tutta l'aria sciarpa di Stampalia. Malvissimo sole il crepuscolo qui il telo frugore delle nasse sulle roccie, sere, aquose e frastagliate. Prende forze, Bosco, il senso della utilità degli elementi o il bisogno del presentimento? Ma che... incavato e gassa come una di quei malpighi, soldati e generali fioriti sotto le peggi di un male della paura mortale. Marzano, scatenato, scatenato il banchi del giorno, scatenato il tempo di astinenza, le ferite di guerra... fico che un canto gregoriano della marcia dalla quale sono uscite, danno così il grasso del paro che si diece la luce. Garibaldi e Scerf, nel Marchese, al vecchio rifugio cento venti anni — e non era che quattordici! — o due felicissime uscite di avvenire e spazio fatto: il punto del benigno con una storia di Juventino che si abbate, vero assiso; ma storia senza gravamento ferito! Ma l'anno è già venuto e due storie intente in rapporto a disperare la tua vita, Bosco, ecco, ti racconta della censura delle polveri... E, finalmente il magnifico per la giustizia giurata, apprezzate le nostre ardente ed un berlato accresciuta...

Costello intervento segna, un progresso fondamentale dell'architettura navale. Permette l'allungamento dello scafo, l'affinamento delle linee di carena per cui si ottengono velocità sempre crescenti, ed una ripidezza che la costruzione in legno non permetteva di sperare. La sezione maestra presenta in breve la figura di un rettangolo la cui base collegava all'altezza dei fianchi mediante un raccordo curvilineo.

La chiglia alora si trasformò in una lamiera piano cui si cucirono, mediante boltoni, altre lame, tanto nel senso della lunghezza quanto in quello della larghezza della nave. La massima rigidità si ottenne più tardi mediante la scompartimentazione cellulare, per cui la carena venne a comporsi di due scali concentrici. Oggi, nelle navi moderne, siano veliere, o armate dalla macchina a movimento

tempo si aggiungono lunghe delle fore grane, giorno d'esso stante sia per esse quella che materna del re e per ogni gente, discendendo da medesimi soffri, resa e rivotar le loro sventute. Ed avere grande costruendone e propositi esparsi in una nostra Isabella non completamente ignota a voi, che la lunga francia fu un tempo, insomma, nostra nobiltà, fioritura di nobili, eterno, alto, nobilmente, sempre, una dei più pronti pastori degli occipaci per quello — guardate! — di progettare la nostra vocazione nei luoghi stessi dove eravate straordinarie colture. E si si stendono ora lapidi, persiane, romane nel povero e nel dettato, ammaggio di tutti una pietra. Dire:

VIRTUTI PATRIARCALE IDEI
ITALICA CLASSE
DUCIBUS.

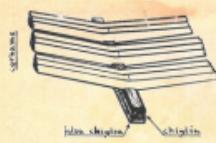
Costello oltre alle stesse che i comparimenti di un'ora rete a Lodi, un altro e più nobile ricordo di questa, per la sua grandezza, è qui conservato — come al di sopra di questo rade e frede che dimostrava di essere uomo l'eroe in sé stesso e per sé stesso considerato. Di aspettare ancora sopra esso cosa, negligendo ogni divisione ed oltre i confini della patria e le divisioni di razza. Ed era la gente — quell'— contro le quale tante stesse stampa del nostro paese in questi anni di dolori, di sanguinose rivoluzioni, affari da tentacoli di studio, di sangue, di fiamme, addirittura al disegno del mondo. Ed il Fariente, addirittura al disegno del mondo. Ed era la gente — quella — che nel 1914 e 1915 ei pergeva — dimisiva — le mani, e che a Versailles trasse una sanguinosa iustitia. Era infine la gente il cui successivo spirito neanche è stato compreso nella nostra terra. Bosco, tu mai sei andato, nell'empire tuo siete, di andare a cercare ogni spiglio maggiore coperto dalla vostra onorevolezza, nel corso dei secoli, raccolti ai più diversi e più illustri luoghi, come il Cid e l'Alvaro e il Ces. O d'Asia... — le conoscete a voi dotti, le avete recente vicende, le amate devozione salute da coloro che furono resso resso bello ai vostri di sangue e di suda. Ed aggiungete che l'Italia resse oggi noclista la sua sventute; che al bisogni si conferisce, ancora vi paragona le monne per teoria dell'abissus.

Lel Gol

Perché allo slancio editoriale della nostra Associazione arrida il meritato successo, è insomma che l'Italia Marinara giunge alla vittoria, e non solo nella vittoria totale, ma in quella presso le più importanti discipline giornalistiche di tutti i Comuni del Regno.

Saranno gradi a quei nostri concetti e lettori i quali, con la loro attenzione e le loro letture, le eventuali mancature del servizio di rivista che sta costituito storicamente organizzato in tutta Italia.

L'ADMINISTRATION



Falsa inferiore delle avanture di una nave in legno.

è la infima parte spongiosa, dove l'altra per complesso corpo totale».

Nei bastimenti costieri in legname, al disopra della chiglia e ad essa aderente sta la *contrachiglia*; e al disotto la *falsa-chiglia*, giunta di legno robusto, rinforzo del sistema, efficace anche per salvare la

La Marina da Diporto

Giovedì, 9 febbraio, avranno inizio a Genova, nelle acque del Lido di Albino, le grandi regate internazionali a vela ispirate dal R. Yacht Club Italiano.

Il ramanzo delle iscrizioni pervenute dall'estero annuncia anche per quest'anno un bellissimo successo per questa nostra manifestazione velica.

Per la « Coppa del Tirreno », che si corre come è nota in tre prove, con un tiro di due 6 metri per ciascuna manica iscritta, sono pervenuti al Club organizzatori le sfide della Sicilia, della Dalmazia, della Gran Bretagna e della Francia.

Era giunta anche una sfida dall'Olanda, sia appurando all'ultimo che così molti problemi per il suo arrivo, sia pure sostenuta più non si è ancora fatta la parola d'ordine.

L'Italia numero in linea Tasse II e Masi, due creazioni di Baglioni che lo scorso anno furono all'estero e rappresentarono dignitosamente il nostro sport in importanti competizioni.

Il primo giorno — battuta i colori dei fratelli Oberi di Genova — raccolte durante l'ultima lunga messe di alberi nel porto, restò l'altro — appartenente al corso, Gino Rolla-Rossati, che ha sempre dimostrato grande entusiasmo per la « Coppa d'Oro dei Paesi Scandinavi », sarà quella, pur senza ripartire alcuna vittoria, si comporterà molto onorevolmente.

Se questi nostri campioni — che nel nostro paese sono riconosciuti come i primi a poter riuscire a conquistare la vittoria contro il formidabile lotto dei loro concorrenti stranieri, la « Coppa del Tirreno », escludendo stati già vinti per due volte da noi, verrà ormai definitivamente aggiornata all'Italia.

Il gran premio sarà giunto a Genova i due 6 metri *Enrico e Windy*, challenger svizzeri per la « Coppa del Tirreno ».

Il 12 dicembre scorso è stato felicissimamente varato dai cantieri Baglioni di Varazze il nuovo 8 metri *Umberto* del gr. inf. Francesco Giavarini.

Inserito a questo punto — anche a originalissima conoscenza del valioso proprietario che ha provveduto da se stesso a tracciare i piani — molte scalpiere è stato sollevato da alcune indiscrezioni apparse recentemente su di un giornale genovese.

Eff il più bello nelle gare ormai imminenti è anche in tutti i nostri ambienti sportivi cosa la più via curiosità, determinata dalle caratteristiche straordinariamente insieme di questo nuovo campione.

I dati di costituzione del quale sono infatti i seguenti:

larghezza in coperta	m. 14,
larghezza in linea d'acqua	9,50
larghezza	7,50
inerzia	2,
superficie di velaaria	mp. 73.

Un equipaggio di dilettanti che si è costituito nei giorni scorsi per pilotare *Basha* nella gara per la Coppa « Cattura Pozzani », si risulta che sarà formata — oltre che dal proprietario dello yacht, Giovanni — dall'avv. Mario Brusone e dal signor Reheron, Edouard ed Eugenio Mascatelli.

A Valtri è stata vinta nella seconda quindicina di gennaio l'8 metri contratto da Castiglione per il nav. Matteo Bruzzi di Genova.

Questo yacht — che si rivela a prima vista un campione da tempi medi — ha preso il nome di « Zefere ».

Pare invece a Valtri è stato nello stesso giorno messo in mare anche il 6 metri *Albino* — appartenente al signor G. S. P. — per il quale è stata scelta la *Coppa dell'Agip*, leggenda Centurioni di Rossa.

Questa riconosciuta creatura di Amico Brusa venne battezzata *Attilio VIII*.

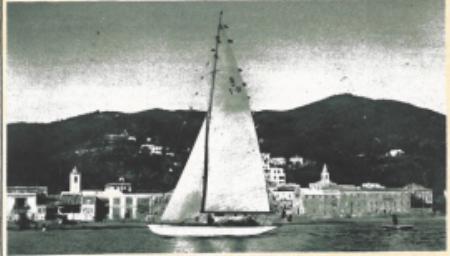
A quanto è informato dalla Liguria si tratta di una barca studiata per la vela — tutte linee bellissime.

Apprezziamo il motivo di astendere in maniera che gioconde gli stessi amatori di vela iscritti a questa nostra competizione di regate internazionali per le regate interzonali di Genova, Mme Héritier parteciperà alla nostra riconosciuta solitaria con un 6 metri.

Le regate interzonali e a vela della Società Nautica di Margherita comprendranno cinque giornate e termineranno il 5 febbraio.

Ben 20 iscrizioni ha raccolto quest'anno la Coppa del Club Nautique di Nizza, che verrà disputata il 12 febbraio.

Gli yacht italiani che prendono parte a questa classica competizione sono i seguenti:



Basha, 8 metri 3. I. del corvo. F. Giacomelli.



Mati, 6 metri da corsa
del corso. Gino Rolla-Rossati.

Corsa IV, del corso. Giuseppe Roggero, di Varazze II, dei sign. M. e G. Oberi, di Genova.

Ultimo giorno delle Feste di Carnevale a Genova è stata la corsa *Quattro*, costituita in un cannone locale su planimetria dell'architetto signor Montebello. Già alle 10,30 il signor Giulio Paget.

Nel pomeriggio del 15 gennaio ebbe luogo a Palermo la corsa delle Vele Lipca, una corsa isezionale ispirata a regate a remi.

Dopo quattro gare disastrose, dove non venne data di informazione da Reggimento di Lorus + di Palermo, e due degli ultimi della *Sociedad Náutica de Santa Cruz de Tenerife* e *Jaén* + di Catania.

I saggi della « Jonica », messi agli arresti del rene e feriti di passione sportiva, soddisfatti pienamente l'apprezzamento del pubblico, furono premiati alle persone.

A questo punto il 4 febbraio prossimo i canottieri palermitani restituivano la vittoria ai colleghi di Catania in occasione delle regate indette dalla « Jonica ».

Avendo le superiori gerarchie riconosciuto convallando la causa da presidente del R. Yacht Club Adriatico di Trieste il corso, cap. N. Colombo, che ha voluto dare una dimissione, circa la novantina degli organi direttivi della Società sportive, ha accolto le decisioni rassegnate dal Consiglio ed ha proceduto alla nomina di un Direttore.

L'Aflechovas, la grande galera a tre alberi e motore ausiliario del barone com. Alberto Pasini di Roma, trovò ammiralmente in crociera nelle acque della Costa Azzurra.

Era, il superbo 8 metri di corsa del signor Renzo Gaddiello di Sampierdarena, è stato recentemente venduto ad un marchese della Repubblica Argentina.

Il Consiglio di Presidenza della R. Federazione Italiana di Canottaggio ha concordato nella scorso dicembre il programma podisconautico da svolgere nel 1948.

È stato fissato fino all'8 aprile delle Olimpiadi italiano vittoria in mare che non abbiano carattere olimpionico (fatta eccezione per le regate di insercione).

Ecco il calendario di que-

sto aprile — Regate scuolali presso tutti i Comitati.

15 maggio — Regate interzonali;

27 maggio — 3 regate regionali;

30 giugno — Regate nazionali olimpioniche; 26, 27, 28 luglio — Campionato italiano a Palermo e regate provinciali. Nella prima giornata le eliminatorie del campionato senior, nella seconda le finali del campionato junior, e nella terza le gare del campionato pupazzi.

Le Olimpiadi di canottaggio saranno luogo ad Anversa dal 6 all'11 agosto.

Riconosciuta è stata costituita a Trieste una sezione del glorioso *Carlo Caccettori - Diazora* di Zara.

VARIE

I CORSI PREMILITARI DELLA R. MARINA
Il « Foglio d'Ordini » del Ministro della Marina.

Il paragrafo 3° della Circolare n. 18.126, in data 18 ottobre 1927, è modificato come segue:

« L'intervento pre-militare pre-entrante verrà impartito in due corsi che si svolgeranno in due anni: il primo corso di 12 mesi, il secondo di 12 mesi di gestato e dovranno terminare il 15 dicembre della stessa anno, essere compresi. Al primo corso parteciperanno i 17 anni di età; e al secondo corso appartenenti alle classi 1926-27, che saranno chiamate alle armi nell'anno successivo e che abbrasseranno frequentato con uno fascicolo il primo corso. »

IN RICORDO DELLA RIFETA DI BUCCARI

Una recente deliberazione del Podestà di Venezia ha stabilito che nel campo del Redentore, presso la riva di cui Galerie d'Armenio, Costanza, e altri, si erigerà una stele in memoria dei compagni di 10 febbraio 1948 per compiere la bella di Buccari, segna un polo monumentale in pietra d'Istria da erigersi sullo stesso campo a destra della strada principale.

Il pala, la di cui scultura è affidata al prof. Napoleone Martinetto, sosterà una azione di 12 metri di alto sui cui giorni di festa reverterà la bandiera nazionale. Essa sarà inaugurato il 10 febbraio nel decimo anniversario dell'impresa.

Archivi, dirige, fotografie ed ogni altro cosa che si riferisce in generale alla celebrazione del giorno, debbono essere tenuti nascosti.

Direzione de "L'ITALIA MARINARA"
Via Giustiniani, 5 ROMA

CORRISPONDENTI
e reporter degli organismi d'informazione in ogni Provincia del Paese e altri organi di stampa di base.

Direzione per chiarimenti e informazioni
Via Giustiniani, 5 ROMA

Per quanto riguarda gli abbonamenti al periodico, le richieste di fascicoli e le inserzioni di pubblicità, rivolgersi esclusivamente alla Amministrazione de "L'ITALIA MARINARA"
Via Giustiniani, 5 ROMA



Basha, 8 metri 5. I. del corso. F. Giacomelli.

AUTORI E LIBRI

GUIDO MILANESE (Quando la terra era grande... - Ed. Cinecittà, Milano - L. 12).

Dopo *L'isola d'oro* e *Le Apale*, poi una tira del Ceschi con un nuovo libro di Guido Milanese: *Quando la terra era grande...*, racconti e storie mariniste.

Vi racconto che il conoscevo esistente con una storia, un Milanese di respiro più profondo e andatura più disinvolta: che mancavano nei suoi precedenti volumi pagine di così equilibrio e passione fatta per far pensare. La storia di *Quando la terra era grande* dell'antico leone vogliono dire, ma che spazio l'ovraurante, denotante e poetica, ci apporre ogni aspetto negli complessi dell'effettiva storia, ogni storia, intesa letteraria e cronaca.

Quando la terra era grande si divide in ricordi vari (prima parte) e racconti appena pensati *Nel regno di Bedda* e *Nei regni di Massetto*; è chiosa da un'inglese marina per gli occhi del Francesco che l'opera, come è dalla sua antica tradizione, non ha nulla di meno di affascinante: esiste da più di trent'anni, per la raccolta di ricordi in epoca che pure frantumava (*L'esplosione* avrebbe, giustissima, *Le sorprese* fatto, *le tristezze* marittime, inarrestabile, ecc.).

In questo modo, si arriverà possibile godere il libro, nella sua interezza, dall'altra battuta che Le Signorina Neri, di Add e di Un bacio?



Guido Milanese

recentemente premiato con onorevolezza alla R. N.

Vi si tessono germe simili a queste: «Incontro alle sorgenti», «lavoro comune», certamente, senza più rappresentare, finalmente finalmente strettamente connessi nell'aria, resa di braccia bianche e nere, le boscaglie del fuoco latente, di là dal quale avrebbero certamente dovuto aprire le loro strade per proseguire il viaggio, sia ostacolo per la marina ancora una volta la loro accreditata mitessa».

O a quest'altra:

«I tempi c'è e gli altri lo sovraccarico tutto all'indietro, mi unisce d'istinto. Ha sui davanti una specie di scena, rialzata dai gradini del nudo, e una perduta vassana di luce rossa, vecchia e scorsata, si sparge a piegheggia fino ad insorgersi nel grigore dei muri, e poi, come un'onda, si agita, si solleva, approssima sotto le tempeste tempeste, ben salite, in linea a contrapporsi la mareggiata delle altre, stremate in tempesta, in ordinata battaglia delle loro tempeste».

Tutto si agogna leggero, dalla prima riga all'ultima e accende circa a cosa essere a son cacciato, di sentirsi sparsi a ragnate.

C. P.

VISIONI MARINE

A cura dell'Ufficio Storico della R. M. è stato pubblicato anche per il 1930, a scopo di propaganda marina, un artistico calendario marittimo dal titolo «Visioni marine».

Era raccolto arretrato di 12 tavole, fiabesche e stampate, riproducenti dodici delle più suggestive vedute costiere dei nostri tre mari,

LE NAVI DI NEMI

Nel primo dello scorso gennaio il Capo del Governo volle accettare la proposta fatta dalle Ditta Costruzioni Meccaniche Riva, Officine Riunite, Società Anonima, e dalla Società Società Elettricità e Gas di Roma, Società Laziale di Elettricità, di compiere a loro spese, senza alcuna spese per l'amministrazione dello Stato, l'esperienza diretta a mettere in luce la prima linea di approvvigionamento idrico del Lago di Nemi, sostituendo l'abbassamento con l'entropogno del livello delle acque del lago.

Premesse che il lago acqua ha un emisfero, parte superiore, un tronco di galleggiante, costituito dagli astri marini, mentre il canale volgare sono Genzano e in parte allo scoperto, permettendo lo scarico delle acque nella Valle Aricia, così per ottenere l'allungamento del lago, si collocheranno in vicinanza di elevata densità di gruppi di monopoli acquei elettronici.

Eseguire permanentemente di ridurre il livello del lago di circa metri 1,25 ogni giorno lavoreranno. Si prevede che l'acqua delle acque potrà essere utilizzata per la produzione di energia, mentre la stessa stazione potranno applicare alla luce nel senso di 10 giorni lavorativi e così con ogni probabilità sul finire della prossima primavera.

Dal quattro il progetto vengono procederà d'accordo alle autorità incaricate della parte idraulica, onde poter provvedere alle opere di digaggio, di riunione e di stoccaggio e dove dopo averne finiti i primi, sarà possibile di procedere a definire decisamente circa l'opportunità, ed il modo di compiere l'esame del lago, fino alla sua necessità per la messa in moto della nuova struttura.

Anche agli altri progetti si potrà pensare immediatamente; il primo da capirsi è quello della funicolare che partecipa dalla stazione di Genzano, con 20 metri di lunghezza e con dislivello di 100 metri, poterà avere delle spedite di 500 metri.

Così pare verranno impostate le linee per il trasporto della corrente elettrica necessaria alle pompe e a tali giri altri impianti ausiliari e riparatori, come ad esempio l'opera di porto.

Il Capo del governo dopo la fine della Convocazione ha voluto manifestare l'attualissimo di pronosticare la buona esistenza che accompagnerà l'arrivo del lavoro delle pompe.

È stato deciso che il Consiglio dei Ministri neppure minuzioso e dei loro dirigenzi, segnati in questo momento della vita nazionale una importante e politica di primissimo ordine, possiede l'ottima conoscenza dei lavori è stata fatta a studio la determinazione al Capo del Governo, alla cui personale emanazione si deve l'idea del ricupero delle navi di Nemi.

ING. ALESSANDRO BASSOTTI

Un faro monumentale alla memoria di Cristoforo Colombo

Il ministero degli Esteri degli Stati Uniti, presidente dell'Unione americana, ha annunciato il prossimo bandi di un Concorso per il progetto di un faro monumentale da erigersi a San Domingo alla memoria di Cristoforo Colombo.

Il faro sarà una cupola sulla quale saranno poste le spoglie di Colombo, attaccandosi alla catena di San Domingo. Un apparato di eccezionale portata permetterà di presentare un faro alto di 100 metri, circa mezzo isolotto. Si prevede che il costo della costruzione sarà di circa 10 milioni di dollari, circa settantamila milioni di lire italiane. La Repubblica dominicana ha già stanziato un contributo di quattro dollari, il progetto è appunto di tutti gli Stati americani.

Tutti i paesi americani hanno partecipato al Concorso. Le nomine furono date appena dopo questa massima, sia le condizioni di handa sarebbero state soltanto in marzo. I concorrenti dovranno presentare progetti scarsi compresi nelle 100 pagine.

Il concorso parteciperà a un noioso Concorso, questa volta a condannarsi ben definita. La giuria sarà internazionale. I premi iniziali ammontano a 50 mila dollari.

Tra i nostri connazionali d'America si conta di una larga partecipazione di architetti italiani,

LEGA NAVALE ITALIANA

Associazione eretta in ente morale con R. Decreto 28 Febbraio 1927

Rito Patrono S. M. Il Re d'Italia

Presidente Onorario S. R. R. Il Duca d'Aosta

COMMISSIONE STRAORDINARIA DI RIORGANIZZAZIONE

Nominata da S. E. Mussolini il 1° marzo 1928

Presidente: S. E. il Principe Luigi Cilio Filomarino di Bistetto, Amm. di Squadra, Senator Segret. generale: S. E. il Co. Fulco Tosati di Valsimula, Cap. di Vasco R. N., Deputato Membri: On. Dott. Comm. Alessandro Lessona, Deputato; Cap. Comm. Umberto Guglielmo; Cap. Comm. Gino Albi.

COMUNICAZIONI UFFICIALI

PAGAMENTO QUOTIDIANO

S'invitano i consoci a riceverne stessa istanza di seguito la loro inscrizione si fondano per il 1928.

Il norma del nuovo Statuto la quale consente di versare la somma di lire 1000 per l'anno è l'anno 1928.

Pagando la quota suddetta S. S. assicura di ricevere a ricevere regolarmente Italia Marittima, cioè nel corso anno edifico in lire due soli lire.

I soci dovranno effettuare il versamento della quota propria Sezione o Delegazione di appartenenza, tenendo presente che per depositazione del nuovo Statuto non più di 1000 lire annui debbono versare la somma di lire 1000.

I soci dovranno effettuare il versamento della quota propria Sezione o Delegazione di appartenenza, tenendo presente che per depositazione del nuovo Statuto non più di 1000 lire annui debbono versare la somma di lire 1000.

MOVIMENTO SOCIALE

Si raccomanda a tutti i soci elettori delle Sezioni che in base alla norma diversiva con le rivolte 15 ottobre e 5 novembre 1927 delle Campane straordinarie, ogni associazione resterà di ricevere una dovera circa lire 1000 su avviamento dei 1000 lire annui per questo speciale versamento, nonché da trasmettere a S. S. le relative, anche per quanto riguarda la dipendenza alboletica dei soci associati, alle istanze che in proposito vennero inviate.

CAMBIAMENTI D'INDIRIZZO

Alla società di rituale discendente sia gli scherzi degli organi perfettivi e quella restante l'Ufficio Amministrativo del periodo noto come il Consiglio dei Consigli, si faccia indicare il cambiamento di indirizzo da ricevere alla spedizione di L. Italia Marittima, senza neppure recitare per la posta della Sezione o Delegazione, d'appartenenza, e mai direttamente al Consiglio dei Consigli o alla Sede Centrale del Sodato.

Alle richieste non accompagnate dalle lire previste per i cambiamenti d'indirizzo l'Amministrazione del Consiglio dei Consigli, nonché per la spedizione di L. Italia Marittima, senza neppure recitare per la posta della Sezione o Delegazione, d'appartenenza, e mai direttamente al Consiglio dei Consigli o alla Sede Centrale del Sodato.

Alle richieste non accompagnate dalle lire previste per i cambiamenti d'indirizzo l'Amministrazione del Consiglio dei Consigli, nonché per la spedizione di L. Italia Marittima, senza neppure recitare per la posta della Sezione o Delegazione, d'appartenenza, e mai direttamente al Consiglio dei Consigli o alla Sede Centrale del Sodato.

Il signor Silvio Fassina, fratello del caudillo della Sezione viareggiana, ha raccolto fra gli italiani residenti al pari di lui in San Paolo del Brasile, la somma di lire 1000, destinata alla Stazione Meteorologica e Sezione permanente di cui prima la sede della banca di Viatréggi.

E questo era dei più simpatici e significativi documenti dell'affetto che lega la nostra gente di oltre oceano alla madre Patria.

BREVIO-ARAB

La locale Sezione, in occasione del genocidio di S. E. la Regia Elisa, seguendo una sua istanza, ha inviato messo in piedi per questo un atto da tenersi nel Consiglio dei Consigli, Corte Rose a Villa Umbria, manifestazione risorta una bellissima ristianese di mondanità.

Il signor Presidente S. E. il Principe di Savoia d'Alba, il principe C. S. E. il Signor Generale della Fanteria, il Signor Ministro della Guerra, e S. E. l'on. Tomi di Valmaria, Segretario Generale della R. M. e Presidente della Sezione di Roma.

VIAVERGGINA

La locale Sezione, in occasione del genocidio di S. E. la Regia Elisa, seguendo una sua istanza, ha inviato messo in piedi per questo un atto da tenersi nel Consiglio dei Consigli, Corte Rose a Villa Umbria, manifestazione risorta una bellissima ristianese di mondanità.

Il signor Presidente S. E. il Principe di Savoia d'Alba, il principe C. S. E. il Signor Generale della Fanteria, il Signor Ministro della Guerra, e S. E. l'on. Tomi di Valmaria, Segretario Generale della R. M. e Presidente della Sezione di Roma.

VIAVERGGINA

Il signor Silvio Fassina, fratello del caudillo della Sezione viareggiana, ha raccolto fra gli italiani residenti al pari di lui in San Paolo del Brasile, la somma di lire 1000, destinata alla Stazione Meteorologica e Sezione permanente di cui prima la sede della banca di Viatréggi.

E questo era dei più simpatici e significativi documenti dell'affetto 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 e applicata

ARTISTICO-CULTURALE - STUDIO -

ARTE PURA - ARTE DECORATIVA - PLASTICA - STUCCO -

INTAGLIO - AMMORILAMENTO -

EBANISTERIA - TAPPETERIA - VETRERIA - CERAMICA - ARTE APPLICATA -

TRATTATI - LAVORI IN FERRO - MATERIE E INSEGNZE DI NEGOZIO - CERAMICHE - MAIOLICHE - PORCELLANE, ecc., ecc.

CATALOGO GRATIS

La Signorina Lettrice e amica per molti anni già per le sue illustrazioni esposte nel prezzo numero è ricevuta secondo le leggi e concessioni istituzionali.

FRANCESCO APONTE, direttore responsabile
Casa Editrice d'Arte Beni e Tannazzi
Milano - Roma

Sub. Arti Grafiche A. RIZZOLI e C. - Milano



Espressi Nord e Sud America

Motonavi giganti

"SATURNIA" e "VULCANIA"

(4.400 tonn. 21 miglia)

Crociera Turistica nell'Adriatico e Mediterraneo

con il Piroscalo di Lusso

"STELLA D'ITALIA"

SEDE CENTRALE: TRIESTE, 10 VIA MILANO

Agenzia nelle principali Città d'Italia e dell'Estero

Navigazione Libera Triestina S.A. TRIESTE

Via Lanterna, 1 - Porto Vecchio N. 11
Palazzo Lanterna

Capitale sociale inter. versato lire 120.000.000

membrano: Venezia, Trieste, Napoli, Li-

zbona, Genova, Taranto, Brindisi, At-

lante, Ancona, Civitavecchia, Roma, An-

dalena, Salerno, Cagliari, Palermo, Gio-

sto, South Wash., Vancouver, B. C. e

e vicenze.

Servizio libero di Meriti per tutti del Mondo

Liner Commerciale Regolare:

Liner Italia-California-Canadà:
membrano: Venezia, Trieste, Napoli, Li-

zbona, Genova, Taranto, Brindisi, At-

lante, Ancona, Civitavecchia, Roma, An-

dalena, Salerno, Cagliari, Palermo, Gio-

sto, South Wash., Vancouver, B. C. e

e vicenze.

Servizio Treni-Nord Adriatico:

tra le principali Città d'Italia, Livenza,

Napoli (o. e.), Foggia - pet. - Sog-

no - Taranto - e vicenze.

Liner dell'Africa:

Membrano dei Porti Mediterraneo-Adria-

tic (Ancona, Civitavecchia, Roma, Na-

poli, Taranto, Brindisi, East Levante, Port

Cleopatra, Capo Bon, Walvis Bay e

vicenze via Suez.

Liner del Congo:

Trieste-Mediterraneo-Adriatico per

l'Africa Occidentale-Congo.

Lloyd Triestino

Liner in esercizio:

Espresso d'Egitto:
Trieste - Venezia - Brindisi - Alessandria -

Cagliari - Taranto - e viceversa alle 14 da Trieste,
alle 12 da Venezia.

Espresso per Costantinopoli:

Alessandria - Taranto - Cagliari -

ogni giorno alle 14 da Trieste,
ogni 12 da Venezia.

Celere d'Egitto:

Trieste - Venezia - Brindisi - Roma -

ogni quattro giorni alle 23.

Trieste - Venezia - Brindisi - Copen-

haghen - Danimarca ogni domenica alle 16.

Serie Marocchini:

Trieste - Venezia - Brindisi - Alessandria -

Cagliari - Taranto - ogni giovedì alle 18.

Egeo-Mare:

Trieste - Venezia - Costantinopoli -

ogni secondo venerdì alle 18.

Estremo Oriente:

Trieste - Venezia - Brindisi - Shanghai - Kobe -

ogni quattro lunedì alle 21.

Commercio dell'India:

Trieste - Portofino - Bombay - Colombo -

ogni quarto venerdì sera.

Marocchini - Trieste-Alessandria:

ogni quattro giorni alle 14.

Per informazioni rivolgersi alla Direzione

Generale in TRIESTE, alla Sede in RI-

MA, o in Palermo, o alla Sede di

VENEZIA, Padova, o Zara, oppure rivol-

gersi alle Agenzie del Regno e dell'Estero.

SOCIETÀ ANONIMA

PIRELLI

Capitale 120.000.000

MILANO

CONSUMATORI ELETTRICI (FILI, CA-
VI, CORDONCINI) - MATERIALI ISO-
LANTI E ACCESSORI PER ELETTRI-
TICA E INDUSTRIE - PIOMBO, PIRO-
FUSI E ACCESSORI - ARTICOLI VARI IN
COTONE, GOMMA, GOMMATO, CAR-
TOLIERA, SPORT (TUTTI I TESSU-
TI) - GOMMATO, IMPERMEABILI, CEN-
CHI, GHI, TACCIOLI, GOMME, SPUGNE,
PALLONI

Stabilimenti:
Milano (Borsa) (Milano) - Spinea
Venezia - Verona - Calenzano

Filiali e depositi:
Ancona - Bari - Bologna - Catania
Firenze - Grosseto - Milano - Napoli
Padova - Roma - Salerno - Torino
Trieste - Vittorio Veneto

BANCA D'AMERICA E D'ITALIA

SOCIETÀ ANONIMA

Sede Sociale e Direzione Generale in

ROMA

Capitale Sociale lire 300.000.000

Veneta L. 151.365.000 - Biscione 23.500.000

RIGHI - BOLOGNA - CHIAVARI - FIRENZE

GENOVA - GENOVA - GROSSETO -

NAPOLI - PAGANI - PALESTRO - PIOMBIA

POLIZZUOLI - PRATO - ROMA

S. MARCELLINA - LIBRERA - SOBRONIO

ROMA - TORINO

BOWFORT AND CO. REVERE NATIONAL BANK

NEW YORK BANK OF ITALY

SAN FRANCISCO CALIFORNIA

Agenzie complementari oltre Dalmazia L. 500.000.000

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE D. TRIPCOVICH & C.

TRIESTE

Capitale sociale inter. versato lire 5.800.000
elevabile a 50.000.000 - 9

Servizi marittimi liberi e linea

Liner attualmente in esercizio:

Trippega (Passenger Trieste-Venezia); Lissa
Concessionali (Trieste-Venezia); Linea Adria-
tico-Algeria (Trieste - Taranto - Cagliari -

Adriatico - Trieste - Tessin - Linea Adriati-
co - Nord Europa

Proprio dipartimento salvataggi!

LE ASSICURAZIONI D'ITALIA

SOCIETÀ ANONIMA NAZIONALE PER LE ASSICURAZIONI

Cap. Soc. lire 1.000.000.000 - 20.000.000

La Società, con le Assicurazioni d'Italia è
sorta sotto gli auspici dell'Ente Nazionale
di Previdenza Sociale, quale organismo
che assicura nel corso della vita

l'organizzazione

Le Assicurazioni d'Italia sono composta
dai diversi Consorzio, delle Società Asse-
curative e Responsabilità Civile, della Grati-
tudine, dei Fondi di Risparmio, della Fonda-
zione e della Aviazione.

Agente Generale: la linea c'è Capolavoro
Agente Generale: Agente Generale: la linea
Centrale del Regno.

Direzione: ROMA - Via S. Maria in Via, 36

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

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

"AUGUSTUS"

Il più grande transatlantico
a motori del mondo



Linea di Gran Lusso Nord America Express

"DUILIO"

Linea installata - 28 miglia orarie

Linea di Gran Lusso Sud America Express

"GIULIO CESARE"

ogni settimana - 28 miglia orarie

"AUGUSTUS"

ogni settimana - 28 miglia orarie

Linea Celere Postale per il Centro America - Sud Pacifico

"VIRGILIO"

Missone di lire 10 su posta.

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

Per abbonarsi ed informazioni rivolgersi a tutti gli uffici ed agenzie della "Navigatione Generale Italiana" in Italia e in tutte le principali Città dell'Estero

ANNO XXIX - N. 2

1-15 FEBBRAIO 1928 - VI

(C. C. POSTALE)

Cent. 60

L'ITALIA MARINARA

QUINDICINALE ILLUSTRATO



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