

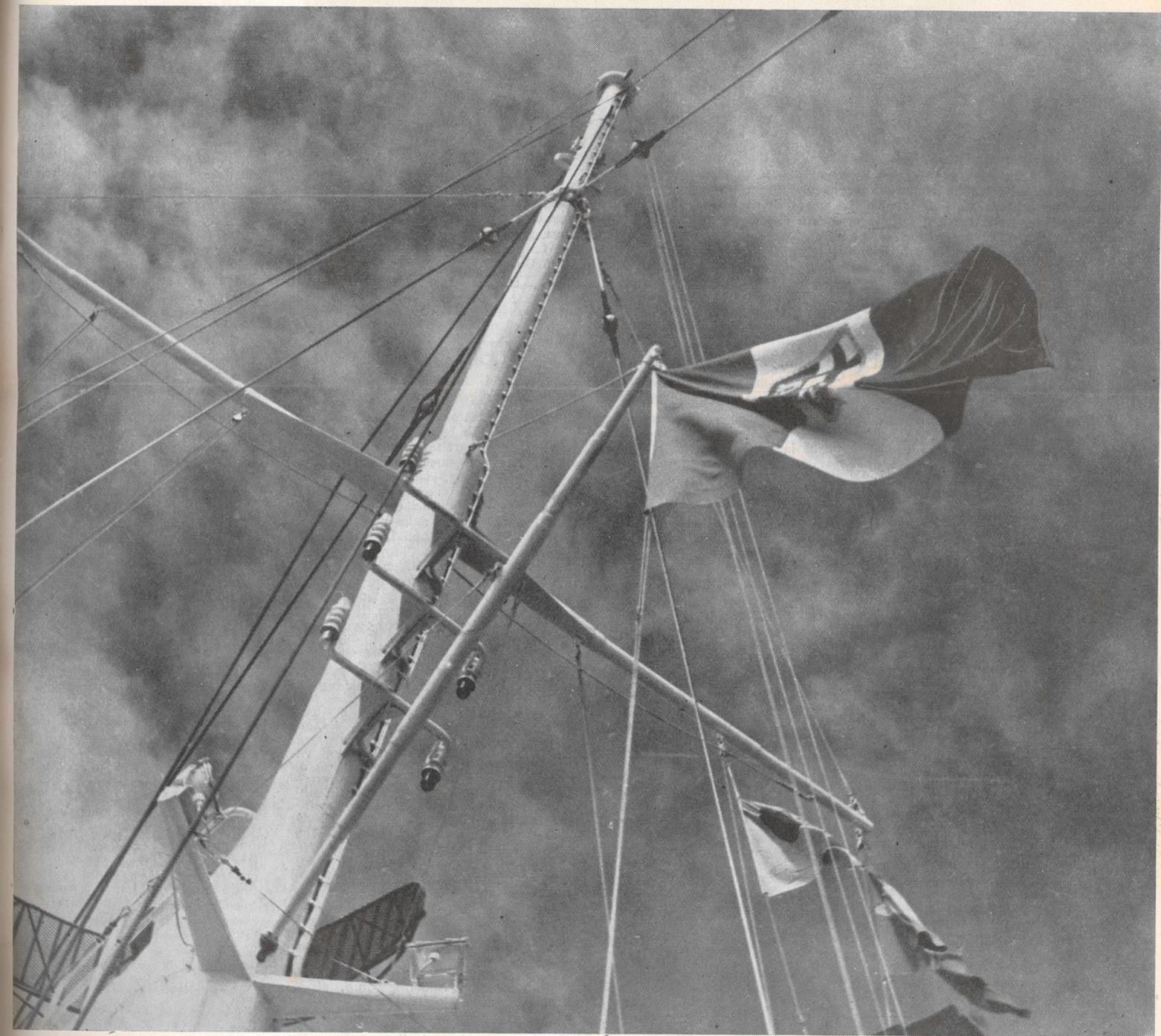


Linea "C", - ditta Giacomo Costa fu Andrea - via G. D'Annunzio, 2 - Genova

Anno II - Numero 3 - Maggio-Giugno 1962

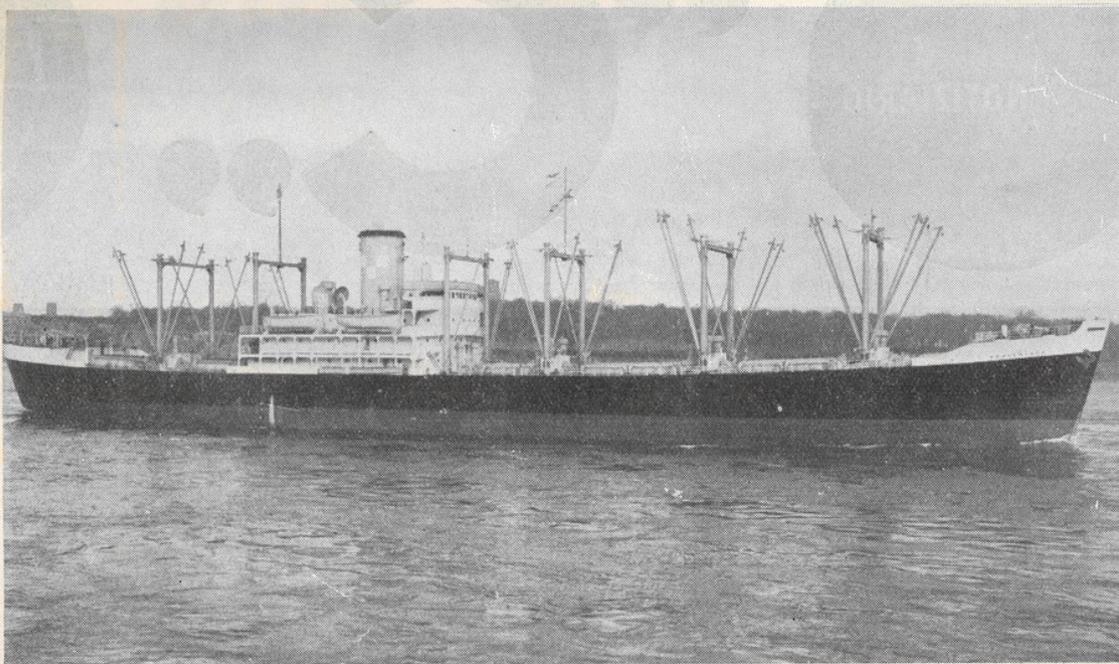
Periodico bimestrale

Spedizione in Abbonamento Postale - Gruppo IV



Sullo sfondo di un cielo maestoso, sventola, su una delle nostre navi, la bandiera della Marina Mercantile Italiana. Sulle rotte tra il Vecchio e il Nuovo Mondo la Linea "C" è presente con le sue superbe e modernissime unità, affidate a equipaggi di grande e tradizionale prestigio. In basso a sinistra: l'inconfondibile sagoma di un'antenna radar.

# IL PRIMO VIAGGIO DELLA «BICE COSTA»



La nostra Compagnia ha recentemente acquistato la turbonave «Beaverlake» di 9824 tonnellate, della «Canadian Pacific Steamships Ltd.» di Londra. La nave, ribattezzata «Bice Costa», è destinata alla linea commerciale del Sud America ed effettuerà il viaggio completo (andata e ritorno) in meno di sessanta giorni. Di particolare risalto, sulla «Bice Costa», la velocità (sedici nodi) e la dotazione delle celle frigorifere (mc. 3500). Con la nuova unità sarà possibile accelerare la rotazione dei turni di alcune categorie di marittimi. La nave effettuerà il viaggio inaugurale, sotto la bandiera della «Linea C», ai primi di luglio.

## La domenica sportiva sul mare

E' la storia di tutte le domeniche. Cercheremo di illustrarla, non per noi che già la viviamo, ma per i nostri congiunti, affinché, leggendo questo foglio, possano rendersi conto di alcuni lati della nostra vita, che, seppur monotona, è tuttavia sempre bella.

In qualsiasi latitudine ci si trovi e con qualsiasi tempo, i proprietari di «transistor» si danno convegno per l'ora della trasmissione al ponte giochi: gli «abitueés» all'ascolto hanno il posto fisso e si presentano con notes, foglietti, gomme, matite, almanacchi e calendari del calcio, ecc. ecc... I «volanti», appena hanno un minuto di tempo, fanno una capatina: un rapido sguardo ai fogli che man mano vengono aggiornati sull'andamento delle partite: un commento non meno rapido, spesso un'umoristica battuta, e via...

\*\*\*

Questa è la maniera di vivere la domenica allo stadio; quasi proprio come fossimo a terra. Perché a differenza di coloro che sono a casa e seguono il calcio attraverso la radio, noi le partite non le sentiamo solamente; bensì le sentiamo e le vediamo. Potenza d'immaginazione del marittimo!

A fine trasmissione, prima ancora dei commenti ufficiali, già sappiamo chi ha giocato bene, chi male; la tattica usata da una squadra, da che parte ha arriso la fortuna, tutto! Incredibile, ma vero!

Il ponte giochi è identico allo stadio: finita la partita, tra i commenti, lentamente sffolla. Anche se mancano i falò di giornali sugli spalti e non vi sono cuscini da gettare nel rettangolo di gioco, in segno di giubilo o protesta, noi vi-

viamo tutto lo stesso: poiché ciascuno di noi, nel «suo» stadio ha visto la «sua» partita: E vive ora il «suo» dopopartita.

\*\*\*

Abbiamo detto che il «nostro» stadio lentamente si vuota: come a terra. E come a terra ciascuno controlla la schedina del concorso pronostici. In base ai commenti, la macchina del totalizzatore si mette in moto. Si incrociano le

### Crociere estive sulla "Franca C" e sulla "Federico C"

Il personale impiegatizio e i relativi familiari (genitori, fratelli, figli, mogli e mariti) potranno partecipare alle future crociere estive della «Franca C» e della «Federico C», previo pagamento del 50 per cento del prezzo corrispondente alla sistemazione richiesta e prevista per ogni crociera, più tasse (esclusa la crociera 8/F della «Franca C»). I bambini fino a cinque anni compiuti pagheranno il 50 per cento del nolo dell'adulto; i bambini oltre i cinque anni pagheranno lo stesso nolo dell'adulto.

voci: ho fatto quattro, sei, sette...; il «tale» ha fatto otto; questa settimana vi saranno pochi nove; certo che con questi risultati l'otto prenderà bene, ecc. ecc.. Lo stesso alternarsi di congetture, di previsioni, come a quell'ora si verifica in tutte le città della penisola.

E durante e dopo la trasmissione, gli scherzosi sffottimenti, le scherzose battute. Ce n'è per tutti, perché su di una grande nave, c'è il valdostano come il siciliano, il romano ed il fiorentino, il genovese ed il napoletano, una vera miscela: il tifo è acceso, le battute diventano pungenti e velenose...: «la Fiorentina pareggia perché le manca Can Bartù», dice uno. Risponde un altro: «peggio per lui che s'è preso le pulci»... e così via: «Cucchiaroni sta facendo una bella partita»... «ma gioca lui o suo figlio?»... «Il Genoa va proprio forte»... «ma stai zitto, che fin che era zero a zero tremavi»... «che fa il Napoli?»... «solito»... «mannaggia»... «vuol dire che l'anno prossimo a Genova rivedremo il derby»... «è difficile, il Genoa vien sicuro in A»... e tante altre frecciate, tra le risate ed il buon umore generale.

\*\*\*

Ultimo atto: qualcuno beve la birretta che ha scommesso e vinto, ma che fraternamente divide con l'avversario pagante: altri fanno classifiche, statistiche, cartelli murali da appendere nel quadro avvisi dello Sporting Club, affinché tutti siano informati...

E poi, purtroppo, cala la teia sulla «nostra» giornata sportiva. Ciascuno riprende il suo posto «in mare»; però tutti in attesa della domenica successiva, per ricominciare da capo...

Marò

(da "Eco di Prora", giornale di bordo della «Federico C»).

## Risate ai quattro venti

IN SALETTA UFFICIALI. — Primo ufficiale: «Portami il secondo». Il cameriere sbadato: «Quello di macchina o quello... di coperta?».

IL COLMO PER UN COMANDANTE. — Avere il mal di... plancia.

DAL VERO. — Avviso affisso nella riposteria di prima classe: «Pericoloso accendere il stratore». Traduzione: «E' pericoloso accendere l'estrattore».

IL TIMONIERE PREMUIROSO. — L'ufficiale di guardia, vedendo il timoniere con una fascia nera sul braccio sinistro; domanda: «Scusa, chi ti è morto di caro?». Il marinaio (facendo le corna): «Nessuno». L'ufficiale: «E allora perché porti il lutto al braccio sinistro?». Il marinaio (meravigliato): «Ma per distinguere la sinistra dalla dritta...».

IL NUOVO CARBONAIO. Il caporale: «Rossi, vai a prendere delle spazzole per pulire alcuni filtri». Il carbonaio, con un po' di ritardo: «Ecco, ho trovato soltanto quella delle scarpe...».

LEZIONE DI UOMO IN MARE. L'ufficiale, il mozzo e il dispensiere equipaggio. L'ufficiale domanda: «Che cosa faresti vedendo cadere un uomo in mare?». Il mozzo: «Se fosse un passeggero, griderei "Uomo in mare"; se fosse il dispensiere equipaggio, starei... zitto».

L'ALLIEVO INESPERTO. — Il comandante si reca sul ponte per controllare la rotta; e chiede all'allievo: «Puoi dirmi il punto dove siamo?». Risposta: «Signor sì! 69 gradi...». Il comandante: «Con questa tua rotta stiamo entrando, con la prora, nell'Arena di Verona...».

UOMO IN MARE. — Un marinaio di guardia in coffa, grida al ponte di comando: «Uomo in mare!». Sibila un lungo fischio di sirena e i marinai si apprestano a preparare una lancia. Lo stesso marinaio grida nuovamente: «Comandante, proseguiamo la rotta. Ho sbagliato...». Il comandante: «Imbecille, ma che cosa avevi visto?». Il marinaio: «Da lontano mi sembrava un uomo, poi ho scorto che era una donna...».

SUCCEDE. — Un marinaio distratto, sentendo un cattivo sapore in bocca, si recò dal medico: terminata la visita, questa fu la risposta: «Il polso è normale. Vediamo ora la lingua». Il marinaio, aprì la bocca. Il medico guardò, poi disse: «Beh... anche qui non c'è male. Piuttosto: perché tenete attaccato alla lingua un francobollo?». Il marinaio felice: «Ecco dove l'avevo messo...».

PRESUNZIONE. — Un pianista si vantava con un amico di essere in grado di conoscere l'ora esatta per mezzo del suo pianoforte. Per provarlo, sedette allo strumento e incominciò a suonare una marcia, battendo sui tasti energicamente. Immediatamente si sentì battere il muro e una voce assonnata gridare: «Smettetela di suonare, idiota. E' l'una di notte».

IN TRIBUNALE. — Giudice: «Non è vero forse che il vostro amico aveva l'abitudine di parlare tra sé e sé, quando era solo?». Testimone: «A dire la verità, signor giudice, io non ero mai con lui quando era solo...».

(Spigolature dai giornali di bordo della Linea «C»)

## liete e meno liete dell' « Enrico Costa »

Una dopo l'altra, le navi della LINEA «C» rivivono attraverso queste brevi rievocazioni nella mente di centinaia di nostri lettori che furono, un giorno, protagonisti di tante avventure.

La pagina che apriamo oggi è quella del piroscafo « Enrico Costa » gemello dell'« Eugenio C ».

Il piroscafo assunse il nome di « Enrico C. ». Al momento dell'acquisto da parte della LINEA «C» si chiamava « Cerasus » e batteva bandiera inglese. Fu iscritto nel Libro matricola del Compartimento Marittimo di Genova il 4 agosto 1934 per acquisto dall'estero. L'atto di nazionalità porta invece la data del 13/2/1935 e il numero 792.

L'« Enrico Costa » svolse praticamente una attività simile a quella dell'« Eugenio »; effettuato, per conto della Società « Cosulich », viaggi con mercanzie generali e legname da Belem (Nord Brasile) a Trieste e Fiume. Un genere di lavoro, in sostanza, perfettamente corrispondente agli scopi per cui era stato costruito. E forse, trasportando merci, avrebbe concluso la sua carriera dopo lunghi anni di onorato servizio se, come già è accaduto per altre navi, non fosse sopraggiunta la guerra a trasformare ogni attività, a rendere la navigazione difficile e movimentata e a stroncare prima del previsto la vita stessa della nave.

A bordo dell'« Enrico Costa » si succedettero numerosi comandanti; ricordiamo il cap. Daneri, il cap. Agen, il cap. Simeone Lucchetta e il cap. Mario Bruzzone, attuale comandante della « Anna C ».

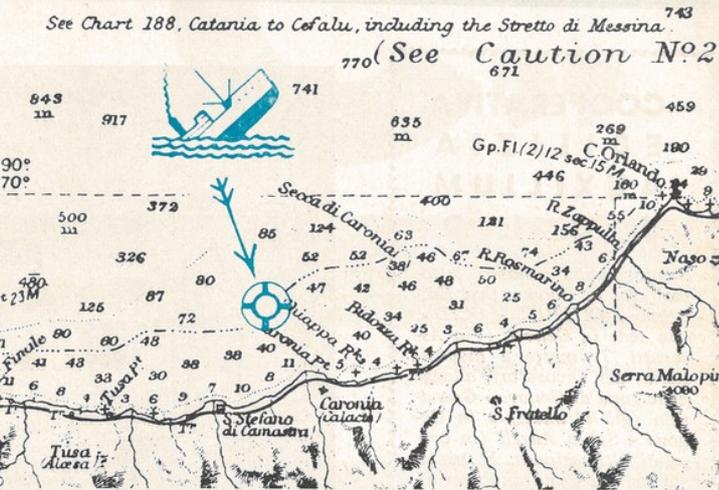
Mario Bruzzone è particolarmente legato all'« Enrico Costa », per diversi motivi. Appena assunto dalla Ditta Costa, nel 1934, fu inviato in qualità di primo ufficiale a Falmouth per prendere imbarco proprio sulla nave di cui stiamo parlando. E vi rimase per circa diciannove mesi; poi passò ad altre navi della « Linea C ». Ma era destino che dovesse tornare sull'« Enrico C »; e infatti vi tornò, come comandante, dal 14 gennaio al 21 giugno 1940, in un periodo particolarmente denso di avvenimenti.

Infatti, pur non essendo ancora l'Italia entrata in guerra, già era in corso sui mari una battaglia senza esclusione di colpi fra Inghilterra e Germania, per il predominio dei traffici. Le navi non belligeranti, come quelle italiane per esempio, frequentando le acque territoriali delle due Nazioni citate dovevano a scanso di brutte avventure, portare sulle fiancate, ben visibili, i segni di riconoscimento. Così, anche l'« Enrico Costa » — che in quel periodo era adibito al trasporto del carbone fra l'Inghilterra e l'Italia per conto del « Monopolio Italiano Carboni » — aveva dipinte sui fianchi grandi bandiere tricolori.

Il Cap. Bruzzone ricorda, di quei tempi, alcuni interessanti episodi. « In uno dei miei primi viaggi », dice, « ero in rotta per Hull, dove dovevo caricare del carbone. Già avevo doppiato Capo Ouessant e stavo dirigendomi verso la Manica, quando ricevetti dall'Italia un messaggio cifrato. Mi si impediva di attraversare la zona Dover-Calais di notte; avrei potuto farlo soltanto di giorno e seguendo rotte prestabilite, segnate da boe. Poiché

quando ricevetti il messaggio eravamo già nelle prime ore della notte, dovette ridurre la velocità e incrociare sempre nello stesso specchio acqueo in attesa che giungesse il giorno. La navigazione era difficilissima; le coste erano prive di qualsiasi luce, non c'era alcun segnale per la nebbia, le Stazioni Radio Goniometriche erano inattive. Il tutto per l'evidente motivo che eravamo in zona di guerra. A questi motivi contingenti si aggiungeva che nella zona le correnti sono notoriamente molto forti... ».

Fu una notte veramente difficile; l'« Enrico Costa » navigò sempre alla cieca, cambiando continuamente rotta. Per fortuna, nulla si verificò di grave. Ma le disavventure non erano finite. Verso le quattro del mattino, il comandante Bruzzone si accinse a stabilire l'esatta posizione dell'unità per dare inizio alla navigazione regolare. « Purtroppo », dice, « mi resi subito conto di non poter nemmeno fare un punto stimato sul quale poggiare un certo affidamento. Continuando a scandagliare (con scandaglio a mano) per evitare di trovarsi su qualche bassofondo, decisi di attendere ancora, fino al sorgere del sole. Ma di colpo, improvvisamente, ecco vicino a noi spuntare una piccola luce. Pensando si trattasse di un



La cartina indica il punto esatto in cui, quattro miglia a nord della Stazione di vedetta di S. Todoro di Coronata, è affondato il piroscafo « Enrico Costa ». Da ricerche che abbiamo effettuato presso l'Ufficio storico della Marina, risulta che un relitto si trova giacente, a circa 70 metri di profondità, a: Lat. 38°5',7 e Long. 14°27',4.

peschereccio cominciammo a fare segnali col proiettore allo scopo di chiedere la posizione... ».

Ma le... meraviglie erano all'inizio. Per tutta risposta, l'« Enrico Costa » si trovò completamente illuminato dai fasci dei potenti riflettori di una nave da guerra: si trattava, per l'esattezza, di una nave pattuglia di nazionalità inglese. « Infatti », racconta ancora il cap.

Bruzzone, « ci venne subito intimato di fermare le macchine, mentre la nave ci girava tutto attorno per uno scrupoloso controllo. Poi si fermò e vedemmo mettere a mare una lancia con un ufficiale e un picchetto di marinai armati. Giunta la lancia sotto bordo, l'ufficiale chiese una biscaglietta. Di lì a pochi minuti, erano tutti sull'« Enrico Costa » per dare inizio a una ispezione in piena regola. Controllarono tutti i documenti della nave, le carte nautiche, si assicurarono che tutti gli uomini dell'equipaggio fossero di nazionalità italiana. Quindi ci dettero il permesso di proseguire la navigazione; anzi, ci fornirono la nostra posizione esatta e ci indicarono la rotta di sicurezza da seguire per il Canale di Dover... ».

Una avventura finita a lieto fine, come quella, del resto, capitata in un secondo viaggio sempre dall'Italia per Hull. « Secondo le nuove disposizioni », spiega il comandante Bruzzone, « dovevamo ancorarci alla foce del Thames, in una zona chiamata « The Down »; qui dovevamo restare in attesa, con altre navi di nazionalità diversa, che venissero formati grandi convogli, anche di 50-60 navi, che avrebbero proseguito la navigazione scortati da navi da guerra e da aerei inglesi. L'attesa, a volte, si protrasse per parecchi giorni. Dunque, quella volta, giunti nella zona di ancoraggio, trovammo subito sorprese non liete. A causa del cattivo tempo, diverse mine si erano staccate dai campi minati realizzati dagli stessi inglesi a nord delle secche di Goodwing. Trasportate dalla corrente, le mine scendevano proprio verso la zona in cui eravamo ancorati. Tutte le misure di sicurezza erano in funzione. Noi avevamo dato fondo a entrambe le ancore e avevamo filato circa sei lunghezze per parte. Normalmente, un dragamine effettuava servizio di sorveglianza, aggirandosi nei dintorni e facendo saltare le mine avvistate con raffiche di mitragliatrice, oppure trascinandole via con reti... ».

Anche sull'« Enrico Costa » il servizio di sorveglianza era continuo; notte e giorno, un marinai era di vedetta sul ponte di comando. E fu proprio uno di questi marinai, un giorno, a dare l'allarme: una mina alla deriva veniva trasportata dalla corrente verso la nave italiana. Venne dato subito l'allarme. « Appena giunto sul ponte », dice



Una rara foto dell'« Enrico Costa » gentilmente fornita dal R.T. signor Mudu.

(Continua in 4.a pag.)



## COOPERATIVA EDILIZIA AUXILIUM U. C. I. D.

Informiamo i nostri lettori che la Cooperativa Edilizia «AUXILIUM - UCID», con sede in Genova (Via Assarotti, 7) mette a disposizione dei lavoratori alloggi nelle zone di Genova - Granarolo (già ultimati) e in Genova - Salita Angeli (in corso di ultimazione). E' previsto nel prossimo anno un altro importante lotto nella zona di S. Fruttuoso alta (Valle del Sole - Via Bergini).

Tutti gli appartamenti in questione, da quelli minimi a quelli più grandi, sono muniti di ogni confort indispensabile e vengono assegnati a condizioni di riscatto molto favorevoli e cioè: il 75 per cento del costo può essere ammortizzato in 25 anni a rate semestrali (lire 40 mila per ogni milione mutuato) e di conseguenza soltanto il 25 per cento potrà essere anticipato dall'assegnatario su di un costo-vano di circa 700.000 e 750.000, seconda della zona richiesta. Le costruzioni sorgono in zone panoramiche, tranquille e soleggiate.

Col minimo di anticipo e con rate inferiori ad un normale costo di affitto, ognuno può raggiungere la proprietà dell'alloggio.

Per ulteriori informazioni, per la visita agli alloggi e per quanto necessario, ci si può rivolgere direttamente alla Cooperativa «AUXILIUM - UCID».

## Medaglia d'oro di lunga navigazione

Il marittimo in pensione G. B. Terzi, in servizio presso la nostra Compagnia dal 1947 al 1959, è stato insignito della medaglia d'oro di lunga navigazione (trentotto anni sui mari). Lo ambito riconoscimento gli è stato consegnato personalmente dal Ministro della Marina Mercantile, on. Macrelli, a Genova il 16 giugno 1962.

Al signor G.B. Terzi — per lunghi anni apprezzato nostro dipendente — i più vivi complimenti di Notiziario "C".

## «Pasqua dell'equipaggio»

La «S. Pasqua dell'equipaggio» è stata celebrata, sulla «Federico C» la prima domenica di maggio, ricorrendo anche la festa della «Stella Maris». Alla S. Messa celebrata dal Cappellano Mons. Adelchi Tavano, ha fatto seguito l'amministrazione della Cresima a quattro marittimi. Il tutto si è poi concluso con una cordialissima bicchierata pasquale.



In un clima elettorale entusiasmante, si sono svolte a bordo della «Anna C» le elezioni per il rinnovo dell'amministrazione che ha il compito di organizzare l'attività varia della «Saletta soggiorno equipaggio». Numerosi i partiti in lizza e accanita la campagna svolta con comizi da parte di tutti i candidati. Qualche partito ha tentato... per vie antidemocratiche e reazionarie, di partecipare alla competizione, ma è stato subito... messo al bando. I raggruppamenti in lizza erano: «Carabottino», «Enemigo del trabajo» e «Secchio caffettiera». Per essersi presentati dopo il termine fissato, sono state escluse le liste: «Piramidone», «La Lanterna», «O amico da onca», «Manichetta e frettazzo». A quanto ci hanno comunicato i nostri «inviati naviganti» U. Marmorato e Giovanni De Francisco, il partito del «Secchio» si è subito messo in evidenza, con una campagna bene impostata. Un candidato, Antonio Carossa, mentre teneva... comizio ha ricevuto la visita della cicogna con l'annuncio di un nuovo figlio. Ed ecco i risultati: «Secchio caffettiera» voti 87; «Carabottino» voti 41; «Enemigo del trabajo» voti 35. Il consiglio è così formato: presidente Misuri; vicepresidente Ravecca; segretario signora Badini; cassiere, Piromalli; coordinatore, Favretto; stampa, Vinci.

## La vita dell'«Enrico Costa»

(Segue dalla 3.a pag.)

Il cap. Bruzzone, «vidi una mina dirigersi verso di noi: era del tipo più grande di quelle che normalmente venivano avvistate. Subito alzammo segnali a bandiere che significavano Mina in vista e cominciammo a segnalare col proiettore, chiedendo l'intervento del dragamine. I minuti passavano e l'aiuto non arrivava. Allora ordinai a tutto l'equipaggio di radunarsi in coperta pronto a sistemarsi nelle lance in caso che la mina avesse colpito la nave. Rimasi solo sul ponte, continuando a osservare la mina che si avvicinava sempre più. Furono attimi di estrema ansia. La mina era ormai prossima alla nave. Poi la vidi inesorabilmente e lentamente sparire sotto il mascone di prora... Che cosa feci? Trattenni letteralmente il fiato, in attesa dell'esplosione. I secondi passavano e l'ansia cresceva, lo scoppio non si sentiva. Dopo qualche minuto scesi in coperta e mi affacciai per guardare sottobordo. E potei finalmente tornare a respirare: la mina che fino a pochi istanti prima sembrava ci dovesse colpire, giunta in vicinanza delle catene delle ancore, forse deviata dal mulinello che vi si formava, passò attraverso le stesse; e lentamente, a circa un metro di distanza dallo scafo, continuò a scorrere lungo il fianco, passando poi libera di poppa. Appena scampato il pericolo,

la nostra attenzione fu attratta dai segnali di soccorso di una nave greca che era dietro di noi e che era prossimo bersaglio della mina. Fortunatamente, anche in questo caso tutto si concluse lieta mente. Il dragamine di guardia, attratto dai nostri segnali prima e da quelli della nave greca poi, sopraggiunse in tempo a far saltare il terribile ordigno con una ben precisa raffica di mitragliatrice...».

La fortuna non fu purtroppo sempre amica dell'«Enrico Costa»; requisito e adibito a trasporti militari, affondò il 26 giugno 1941. Erano le ore 13,06, stava navigando a circa quattro miglia a nord della Stazione vedetta di San Todoro di Caronia (Sicilia) quando venne colpito in pieno da un siluro. Tutto l'equipaggio riuscì tempestivamente a mettersi in salvo.

## MATRIMONI

- Cameriere Romano Tracogna con la signorina Paola Grandi (Buenos Aires, 12/5/1962).
- Cameriere Lorenzo Lercari con la signorina Delfina Cavallo (Monterosso al Mare di La Spezia, 2 maggio 1962).
- Cameriere Nicola Palestini con la signorina Mina Ludovico (San Benedetto del Tronto, 2 giugno 1962).

Agli sposi giungano le felicitazioni e gli auguri più vivi da parte di Notiziario "C".

## NASCITE

- La casa del garzone Gabriele Ammatuna è stata allietata, il 19 aprile 1962, dalla nascita di una vispa pupetta alla quale è stato imposto il nome di Patrizia.
- Fiocco azzurro in casa del garzone Antonio Carossa: il 10 aprile 1962 è giunto un bel maschietto, chiamato Gianni.
- La cicogna è giunta per la prima volta nell'abitazione del cameriere Emilio Dadà: ha portato Federico-Giuseppe.
- A Torre del Greco, l'abitazione del ripostiere Pietro Raiola è stata allietata dall'arrivo di un bel bambino, cui è stato imposto il nome di Federico.

Ai genitori felici vive congratulazioni; ai piccoli tanti auguri.

## LUTTI

★ Lorenzo Canepa, orchestrale sulle navi della «Linea C» è deceduto il 22 aprile 1962; era nato a Genova e aveva cinquant'anni. Sulle nostre navi dal gennaio 1955, aveva prestato servizio sulla «Franca C», sulla «Anna C» e sull'«Andrea C».

★ Pio Botto, Maestro di casa sulle navi della linea «C» dal 1974, è morto a bordo dell'«Anna C», in navigazione, l'8 maggio 1962; era nato a Lerici l'8 ottobre del 1900.

★ Alfonso Burgio, marconista, nato a Ravanusa (Agrigento) il 23 giugno 1904, è deceduto il 25 aprile 1962 per tragico infortunio a bordo della t/n «Pia Costa». Era sulle navi della Linea «C» dal 1948.

Notiziario "C", nel dare il doloroso annuncio della scomparsa di tre valorosi dipendenti, si associa al lutto dei familiari per la grave perdita e porge ad essi le più sentite condoglianze.

NOTIZIARIO «C»  
Periodico aziendale bimestrale  
Anno II - N.3 - Maggio-Giugno 1962  
Spedizione in abb. post., Gruppo IV  
Autor. Trib. di Genova N. 526 del 23/2/1961

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