

A COMPAGNA

Cari soci e simpatizzanti,
proseguiamo con l'iniziativa di proporvi ogni martedì la lettura di un articolo scelto tra quelli pubblicati nelle prime annate del nostro bollettino (1928-1933), cercando di variare gli argomenti trattati. Buona lettura!



IL PORTO NEL 1928

Articolo a firma U. Cagni, pubblicato sul bollettino n° 3 – Marzo 1929

È stata di questi giorni, pubblicata la Relazione sulle «Opere costruttive, i Servizi, le Tariffe, le Maestranze» del Porto di Genova, per 1928». L'A., l'Ammiraglio Cagni, ha scritto una delle più belle pagine della storia millenaria del nostro grande emporio marittimo. È storia vissuta, della quale Egli è narratore ed artefice: utilissima per segnare non solo il corso degli avvenimenti attuali, ma per tracciare le linee maestre dell'immediato futuro. Col 1928 si è chiuso il ciclo delle opere a ponente che prendono nome da Vittorio Emanuele III, di quelle a levante che prendono nome dal Duca degli Abruzzi. E si apre il ciclo delle nuove grandiose opere che prendono nome da Benito Mussolini. Sarebbe interessante poter seguire lo scritto dell'ammiraglio Cagni in tutti i particolari che riguardano l'attività del porto: i mezzi di scarico, l'ordinamento del lavoro e delle tariffe, il traffico. Le contingenze dello spazio ci costringono a stralciare alcuni dei punti più rilevanti che riguardano le opere costruttive, opere meravigliose delle quali è meritorio rimanga in queste pagine il ricordo; come è meritorio che rimanga un segno di gratitudine verso l'illustre Presidente del Consorzio Autonomo.

L'attività del porto

L'anno 1928 ha segnato per il movimento portuale di Genova una ripresa ascensionale veramente confortante a cui à [sic] fatto riscontro un intenso fervore di opere e di provvedimenti da parte dell'Amministrazione consortile nel preparare tempestivamente gli adeguati mezzi portuali per gli ulteriori sviluppi dei traffici.

Il totale del movimento di quest'anno (salvi i più esatti accertamenti che saranno oggetto della consueta relazione statistica di prossima pubblicazione) si aggira infatti su tonn. 8.624.000 delle quali circa 7.151.000 sbarcate, 991.000 imbarcate e 482.000 di bunkers, il che significa un aumento di oltre 878.000 tonn. negli arrivi e di 72.000 tonn. negli imbarchi, una diminuzione di circa 77.000 tonn. di bunkers; in totale un maggior incremento di circa 873.000 tonn. sul 1927, in modo che il movimento complessivo segna una cifra mai raggiunta per il passato.

Il Bacino Vittorio Emanuele III

Nel campo delle opere portuali va posto in evidenza il lavoro compiuto nel Bacino Vittorio Eman. III, già aperto al traffico nel 1925, il quale è ormai ultimato coll'entrata in esercizio del suo secondo sporgente (il Ponte S. Giorgio) completamente attrezzato, realizzando così dai 5 a 6 nuovi accosti per piroscafi con carbone, con fosfati ed eventualmente con minerali alla rinfusa. Complessivamente il Bacino Vittorio Emanuele III, adibito di regola allo sbarco dei carboni e dei fosfati, disporrà di 2100 metri di banchina utilizzabile e capace di 15 accosti serviti complessivamente da 40 elevatori elettrici. dotati di una velocità pratica di sbarco di tonn. 2000 di carbone all'ora.

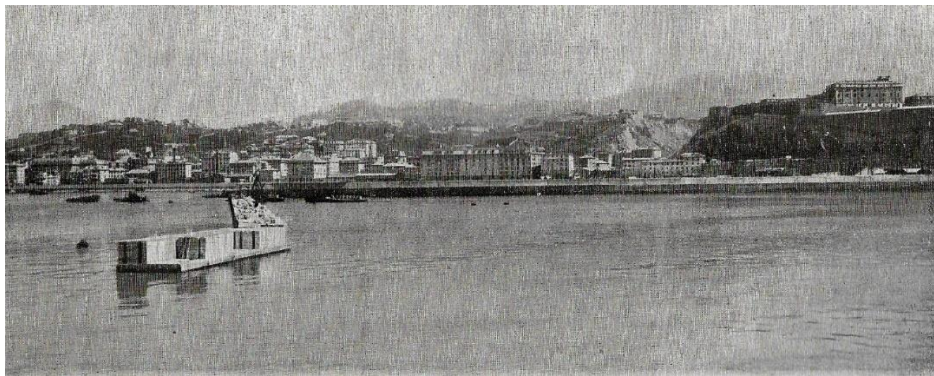


IL BACINO VITTORIO EMANUELE III – L'OFFICINA DI RIPARAZIONE ELEVATORI

Il Molo di Ponente

La risacca che nell'inverno scorso, durante i forti venti da libeccio, disturbava il lavoro in questo grande bacino dei carboni, è stata definitivamente eliminata con l'avvenuto compimento del Molo di Ponente, il quale ridossa uno specchio acqua *[sic]* di oltre trecentomila metri quadrati, che rimane fin d'ora a disposizione del traffico, mentre, senza l'accennata opera, sarebbe stato utilizzabile soltanto tra quattro anni.

Il molo predetto è stato costruito in trenta mesi ed è costato circa 10 milioni di lire in confronto dei 12 previsti. Fu eseguito con cassoni di calcestruzzo gettati entro casse-forme di tipo speciale, portati galleggianti sul posto e riempiti di calcestruzzo in modo da costituire così dei blocchi di m. 12 X 6 X 6,50. Esso è lungo 400 metri, e la sua testata, che era prevista a 130 m. dalla diga foranea, è stata invece portata a soli m. 80 dalla diga stessa, in modo da chiudere con maggior efficacia l'accesso del mare di libeccio.



IL MOLO DI DIFESA DI PONENTE

Il Porto Duca degli Abruzzi

Il Porto Duca degli Abruzzi, con uno specchio acqueo di 40.000 mq. viene a risultare fra l'antico Molo Giano ed il nuovo Molo di scirocco Umberto Cagni, fra i quali si è costruita una leggera diga a piloni per difendere dai residui oleosi galleggianti lo specchio acqueo stesso. Il Molo Umberto Cagni misura uno sviluppo di m. 690 e, colla diga foranea, difende l'avamposto e le calate del vecchio porto dalle frequentissime agitazioni di scirocco, inconveniente molto serio, lamentato sempre per il passato.

Il molo sarà prolungato ancora di 40 metri, in modo che l'imboccatura del porto da m. 293, come è attualmente, si ridurrà a m. 250, misura giudicata più che sufficiente per la manovra di entrata delle navi.

Questo piccolo porto costruito in appena due anni, è, com'è noto, destinato alla marina da diporto dalla quale traggono vita tante interessanti industrie delle nostre riviere e che contribuisce a formare quello spirito marinaro, mai abbastanza sviluppato nel nostro popolo.

Sulla calata di questo porto è già costruita la grandiosa sede del R. Yacht Club e presto vi sorgeranno anche quelle minori del Rowing Club, della Società di Canottaggio Elpis e della benemerita Società Ligure di Salvamento, in modo che questo specchio acqueo, dove troveranno sicuro ormeggio i candidi yachts della marina da diporto, avrà una degna cornice di decorosi edifici, sicché potrà gareggiare per sicurezza, comodità ed eleganza coi più noti ritrovi dello sport nautico del Mediterraneo.

Il nuovo Bacino da Carenaggio

Ad appena tre anni da quando, nel maggio 1925, Sua Maestà Vittorio Emanuele III faceva brillare la prima mina di scavo del nuovo bacino da carenaggio, quest'opera, invero grandiosa, era compiuta, ed ospitava, il 19 luglio u. s., il primo grande transatlantico, il *Conte Rosso*.

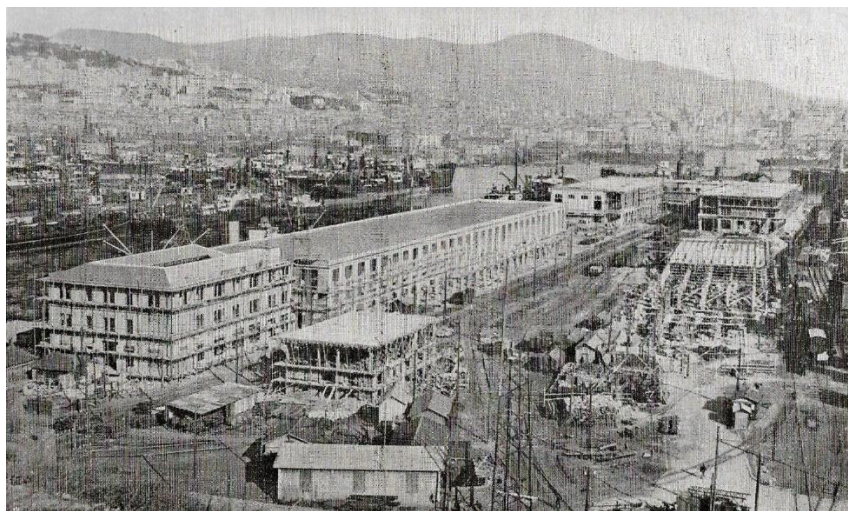
Tutte le costruzioni che l'alacre nostro armamento ha varato in questi ultimi anni, e che prima dovevano valersi, per le operazioni di carenamento e di raddobbo, di bacini militari in Italia o, peggio, di quelli stranieri, possono essere accolte in questo bacino, la cui lunghezza è superiore alle massime lunghezze dei piroscafi modernissimi.

Le dimensioni del bacino sono infatti: lunghezza del gargame esterno alla testata interna dell'emiciclo: m. 240 - larghezza, tra le pareti verticali interne: m. 32 - Profondità della soglia esterna del bacino: m. 11 - Capacità: mc. 90.000. E, se nuove prossime costruzioni dovessero superare di qualche decametro lo sviluppo del bacino, provvidenze di non difficile né costosa attuazione possono venire adottate per servire anche ai nuovi piroscafi, senza turbare per nulla l'esercizio di questo.

Per l'esecuzione dell'opera che è costata circa 32 milioni, si sono scavati 110.000 metri cubi di terra e 40.000 di roccia; si sono impiegati in media 200 operai; si è adoperato un complesso di lamiere e di ferri laminati, per le due porte, del peso di 700 tonnellate; si sono costruiti 60.000 metri cubi di murature diverse.

I magazzini per l'esportazione sul Ponte Caracciolo

Sul ponte Caracciolo i grandi magazzini in cemento armato destinati al concentramento del servizio di imbarco, ed ai quali fu posto mano al principio dell'annata, sono in avanzatissima costruzione, esempio notevole di celerità edilizia. Quest'anno vi si sono compiuti lavori per Lire 8.000.000 circa e se ne prevede il completamento entro il primo semestre 1929. La superficie complessiva dei vari piani sarà di mq. 24.000.



I MAGAZZINI PER L'ESPORTAZIONE A PONTE CARACCILO

La Stazione Marittima Passeggeri

Quest'anno ha visto anche accelerati i lavori per il compimento della grandiosa Stazione Passeggeri a Ponte dei Mille. Tutta l'ala di ponente è da tempo completamente arredata ed in esercizio, il corpo centrale è pressoché ultimato anche nei suoi rifinimenti interni; dal 15 ottobre u.s. si è inoltre iniziata la costruzione dell'ala di levante, che sorgerà sull'area dell'antica stazione quest'anno demolita. È anche ultimata la piattaforma centrale, sopraelevata di 7 metri sul piano di calata e che costituirà il piazzale dal quale si staccherà il grande viadotto destinato a congiungere la Stazione alla Piazza Principe, presso il monumento al Duca di Galliera, al disopra dei fasci dei binari e della nuova

grande arteria che unirà via Milano a via Carlo Alberto. Sono ora in avanzato corso le fondazioni dei piloni di sostegno del viadotto stesso, nonché le opere di deviazione del grande fognone del Lagaccio, che veniva a trovarsi lungo l'asse delle fondazioni stesse.

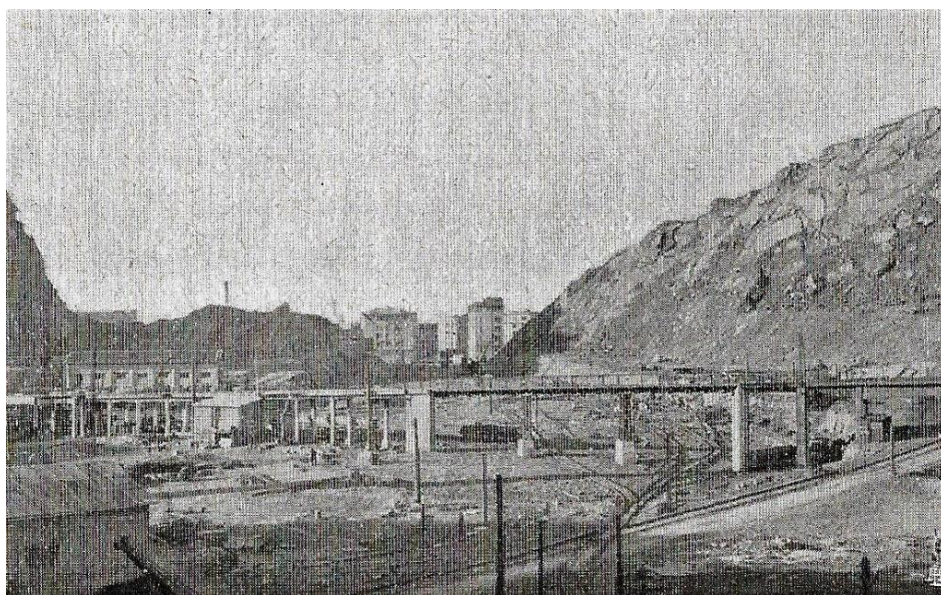
Si prevede che per l'ottobre 1929 la Stazione sarà completa e risulterà, per comodità ed eleganza, superiore a qualsiasi altra stazione marittima.



LA STAZIONE MARITTIMA PASSEGGERI A PONTE DEI MILLE

La nuova arteria Genova - Sampierdarena

Quest'anno ha anche visto, ad opera del Consorzio, finalmente aperto il varco alla nuova grande arteria Genova Sampierdarena, attraverso la cava rocciosa della Chiappella, che prelude al completo sbancamento di tutto il colle di San Benigno. Sono stati espropriati ed abbattuti i caseggiati verso Sampierdarena che ricadevano sul tracciato; ed ora si sta sistemando la sede stradale colla relativa fognatura e pavimentazione.



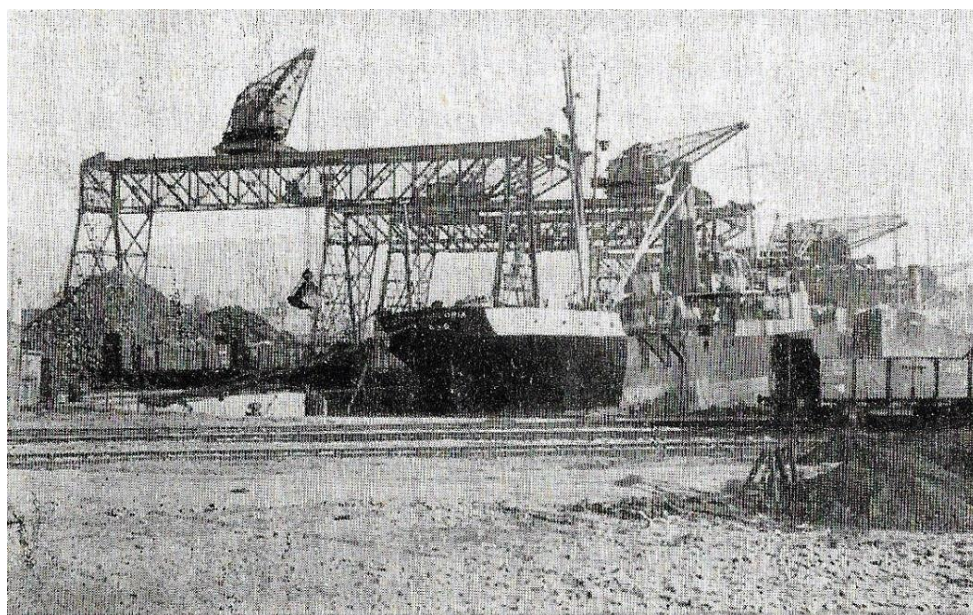
LA NUOVA STRADA GENOVA SAMPIERDARENA

I mezzi meccanici

Né l'Amministrazione Consortile ha trascurato quanto si attiene all'attrezzamento ed alla manutenzione del porto.

Sul Ponte S. Giorgio (l'ultimo entrato in esercizio) sono stati installati 9 elevatori elettrici di tipo moderno; sono pronte le 9 gru elettriche destinate ai nuovi magazzini dell'imbarco al Ponte Caracciolo; si è iniziata la costruzione di altre 24 grue *[sic]* pure elettriche, e si sta procedendo all'arredamento dei ponti Caracciolo ed Assereto, in armonia alle destinazioni a ciascuno assegnate.

Colle opere costruite dall'Amministrazione, è giusto citar ancor quelle dovute all'iniziativa privata incoraggiata dal Consorzio (il quale ha dato in concessione le aree necessarie) e che contribuiscono ad aumentare potentemente la efficienza del Porto.

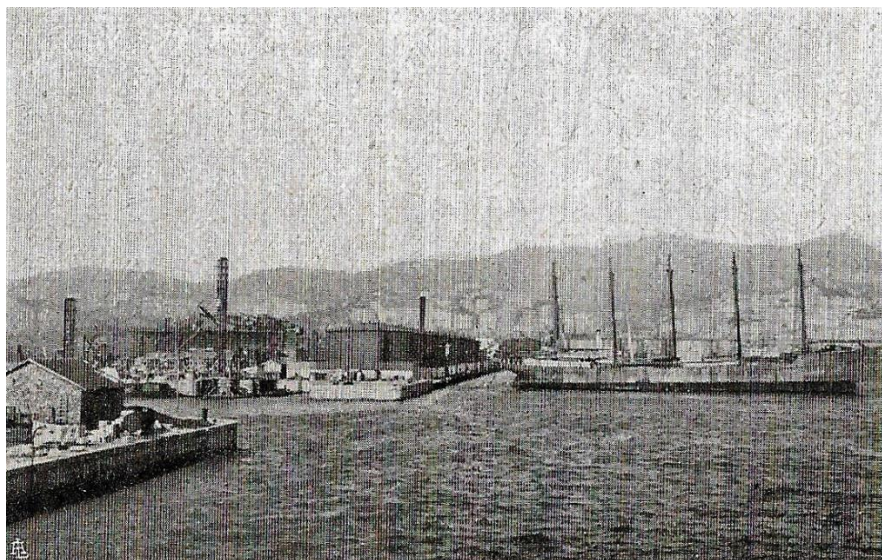


I GRANDI ELEVATORI DI CARBONE

Depositi olii minerali

Tra quelle che, pur essendo state iniziate negli anni decorsi, sono state perfezionate o completate in ogni loro parte nel 1928, oltre ai grandi magazzini per cotone per mq. 11.000 di superficie coperta, costruiti dalla Società Esercizio Magazzini al Molo Vecchio, ricorderò il grande stabilimento della Società Generale degli Olii Minerali, a levante della Calata Stefano Canzio, e quello per gli Olii Lubrificanti della «Vacuum Oil» alla Calata della Sanità.

Specialmente notevole lo stabilimento per gli Olii Minerali che è capace, nei suoi otto serbatoi metallici, di oltre quarantamila tonnellate di olii combustibili.



I DEPOSITI PER GLI OLI MINERALI

La grande centrale termo-elettrica

La grandiosa Centrale termo-elettrica, la cui costruzione fu iniziata nel 1927 a cura del Consorzio Centrali Termiche, alla radice del ponte S. Giorgio. è completamente ultimata, come edificio e pressoché anche negli impianti interni dei macchinari.

Per la celerità di costruzione, per la potenza e la bontà dei macchinari impiantati, questo stabilimento costituisce una magnifica prova della capacità dei tecnici italiani e della potenzialità della siderurgia nazionale.

L'edificio misura 275.000 mc. ed è costruito e racchiuso in una gigantesca ossatura metallica, pesante oltre 6000 tonn.

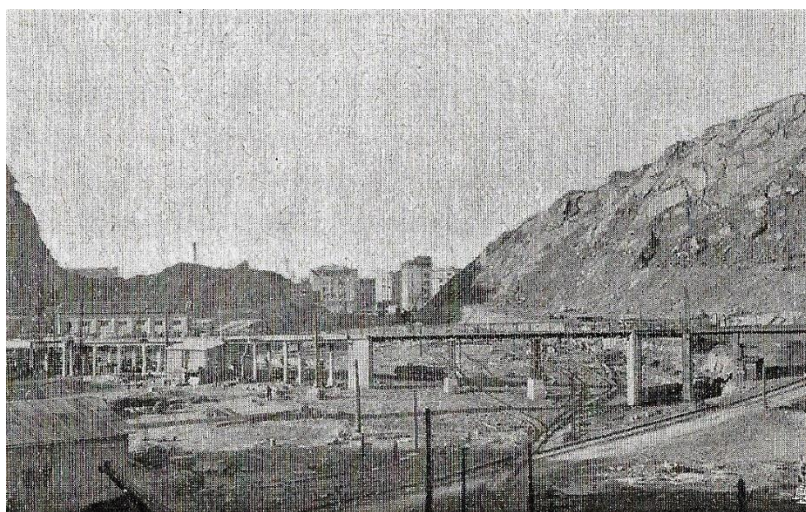
La centrale è disposta per una potenza totale di 130.000 KW di cui la metà già pronta a funzionare.



L'OFFICINA TERMODINAMICA «CONCENTER»

Lo spianamento del promontorio di S. Benigno

Procedono inoltre alacremente, in base alla legge 9 febbraio 1927, n. 321, le operazioni di esproprio e di demolizione delle proprietà sul colle di San Benigno, per accelerare l'inizio dei lavori di spianamento di questo promontorio che divide Genova da Sampierdarena e la cui eliminazione, non solo faciliterà la fusione delle due città, ma offrirà delle aree pianeggianti per oltre 37 ettari che, con quelle che si otterranno dai riempimenti lungo la spiaggia di Sampierdarena, daranno a Genova quello che finora le mancava per essere un porto franco veramente efficiente: gli spazi necessari agli stabilimenti industriali, che potranno lavorare per l'esportazione in franchigia doganale.



LA NUOVA STRADA GENOVA SAMPIERDARENA

Il nuovo bacino Benito Mussolini

La consegna dei lavori per la prima parte del nuovo Bacino Mussolini dinanzi a Sampierdarena, appaltati per Lire 74.500.000, venne effettuata il 16 aprile di quest'anno e già sono stati eseguiti m. 600, su 800 in progetto, della sottostruttura della diga foranea (Principe Umberto) e la demolizione della soprastruttura del molo di difesa del porticciuolo di servizio per il cantiere dei massi.

Questa prima parte del bacino conterà di due ponti lunghi m. 400 e larghi 130 con relativi magazzini ed arredamenti, e, com'è detto nella relazione 22 dicembre sopra riportata, aggiungerà al porto 25 ettari di piazzali e ben 1100 m. di banchina praticamente utilizzabile, alla quale potranno lavorare simultaneamente 15 piroscafi accostati: aumenterà cioè di oltre un quinto la capacità del nostro porto 'rendendo possibile (coll'attuale intensità per metro lineare) un movimento annuo di 10 milioni di tonnellate; ma, come ho dimostrato nella relazione 22 dicembre, già riportata, essa sarà insufficiente qualora si voglia che questo movimento si svolga in maniera più comoda e più economica e cioè ad una quota assai inferiore a quella sforzata di 850 tonn. alla quale è costretto a lavorare oggi.

Riassumendo, possiamo, con giusto orgoglio di Italiani, constatare che il nostro porto lavora con ordine e fervore, che ogni anno accresce la propria attività e

che vanta masse lavoratrici di grande abilità, inquadrate e protette come in nessun altro porto del mondo.

Nell'aumentata possibilità di lavoro e di conseguente benessere, le maestranze hanno anzi visto il frutto della disciplina e si sono rese conto della nobiltà della funzione delle classi lavoratrici, quando questa si espliciti nell'orbita e pei fini della Nazione.

Possiamo oggi dire che nel nostro porto, grazie al sincero e sano spirito di collaborazione, che è l'essenza del Fascismo, il lavoro non ha arresti di sorta e che sotto il potere moderatore del Consorzio, fiancheggiato dall'assidua opera dei Sindacati Nazionali, tutte le eventuali divergenze fra datori di lavoro e lavoratori vengono pacificamente ed onestamente risolte.

Questa concordia di animi ci affida che, mercé l'ingrandimento del porto ed il miglioramento delle vie ferroviarie d'accesso, Genova potrà mantenere il primato nel Mediterraneo e reggere vittoriosamente il confronto coi più grandi porti stranieri.

Il Presidente
U. Cagni