



Queen Victoria

ricerca / research Michele Brunello mappe di / maps by Michele Brunello e / and Estevan Bruno
ricerca fotografica di / photo research by Armin Linke, Malte Bruns + Jyrgen Überschär, Georg Malfertheiner, Tobias Wootton
disegni di / drawings by Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A.

La futura regina dei mari, in cantiere a Porto Marghera, è il punto di partenza delle ricerche condotte da Michele Brunello e Armin Linke e lo scenario delle memorie del suo comandante narrate da Ernesto Franco

The future queen of the seas, presently under construction in Porto Marghera, is the starting point for the research coordinated by Michele Brunello and Armin Linke and the setting for the memories of its captain, narrated by Ernesto Franco



© Malte Bruns + Jürgen Überschär, 2007

Regina dei mari

L'11 dicembre 2007, dopo il battesimo ufficiale a Southampton alla presenza del principe di Galles e della duchessa di Cornovaglia, sarà inaugurata la Queen Victoria, la nuova "regina dei mari". La nave è in costruzione presso il cantiere Fincantieri di Marghera a Venezia.

La Queen Victoria sarà la terza nave della flotta Cunard, già composta dalla Queen Elizabeth II (1967) e dalla Queen Mary II (2004), con 345 metri di lunghezza

il transatlantico più grande al mondo.

La linea esterna e lo "stile inglese" degli interni si riferiscono alla tradizione dei transatlantici della compagnia Cunard. La nave possiede 1536 cabine, di cui 1007 per i passeggeri, con una percentuale altissima di cabine esterne (86%) o con balconcino (71%). Inoltre, per moltiplicare le attività a bordo per i circa 2000 passeggeri previsti, quattro piscine, un teatro con palchi, un

cinema, biblioteche, sei ristoranti sono disposti all'interno dei dodici ponti della nave, che misura 294 metri di lunghezza.

Il costo di realizzazione è compreso tra i 400 e i 500 milioni di Euro. 900 persone di equipaggio garantiranno la sicurezza e il benessere dei crocieristi: uno strano incrocio tra un transatlantico degli anni Venti e l'astronave Enterprise della serie Star Trek. (mb)

Queen of the seas

On 11th December 2007, after the official presentation in Southampton in the presence of the Prince of Wales and the Duchess of Cornwall, the Queen Victoria will be launched, the new "queen of the seas". The ship is currently under construction at the Fincantieri shipyard in Marghera, Venice.

The Queen Victoria will be the third ship in the Cunard fleet, which already includes the Queen Elizabeth II

(1967) and the Queen Mary II (2004) which, at 345 metres, is the longest liner in the world.

The outer shape and the "English style" of the interiors draw on the tradition of the Cunard liners. The ship has 1536 cabins, 1007 for the passengers, with an extremely high percentage of outer cabins (86%) or cabins with a small balcony/terrace (71%). In addition to this, in order to provide flexible on-board activities for its 2000 or

so expected passengers, there are four swimming pools, a theatre with balconies, a cinema and theatre, libraries, and six restaurants on the twelve decks of the boat, which is 294 metres long.

The manufacturing costs range from €400 to €500 million. A crew of 900 people will ensure safety and well-being for the tourists. The ship is an unusual mix of a 1920s liner and the Star Trek Enterprise starship. (mb)



© Armin Linke, 2007

Cantiere

La quasi totalità delle navi da crociera attive è stata costruita da Fincantieri (41 navi da crociera costruite dal 1990 e 15 in corso di realizzazione), dalla norvegese Aker Yards (che ha acquisito anche i famosi Chantiers de l'Atlantique di Saint-Nazaire in Francia), oppure nei cantieri Meyer Werft, a Papenburg in Germania.

L'iter di progettazione e di costruzione della Queen Victoria è simile a quello dell'edilizia. Dopo l'approvazione

dell'offerta, gli architetti (per gli interni) e l'ufficio tecnico dell'armatore (soprattutto per il controllo costruttivo) hanno iniziato la progettazione con gli uffici Fincantieri di Trieste. Sono immediatamente definiti gli acquisti e la costellazione di lavorazioni. Fincantieri elabora i disegni esecutivi riferiti alle funzioni generali, che poi l'ufficio tecnico del cantiere assembla e utilizza per dirigere le lavorazioni. Stanno lavorando contemporaneamente 800 persone as-

sunte direttamente da Fincantieri insieme a 2500 lavoratori di imprese esterne, con un indotto di 5000 persone.

La nave è consegnata "chiavi in mano" con una garanzia di un anno. Un cantiere come quello di Marghera ha in lavorazione simultaneamente tre navi: una ancora a terra mentre si tagliano le lamiere di acciaio e se ne costruiscono le sezioni, una in assemblaggio in bacino di carenaggio e una in finitura in banchina. (mb)

Shipyards

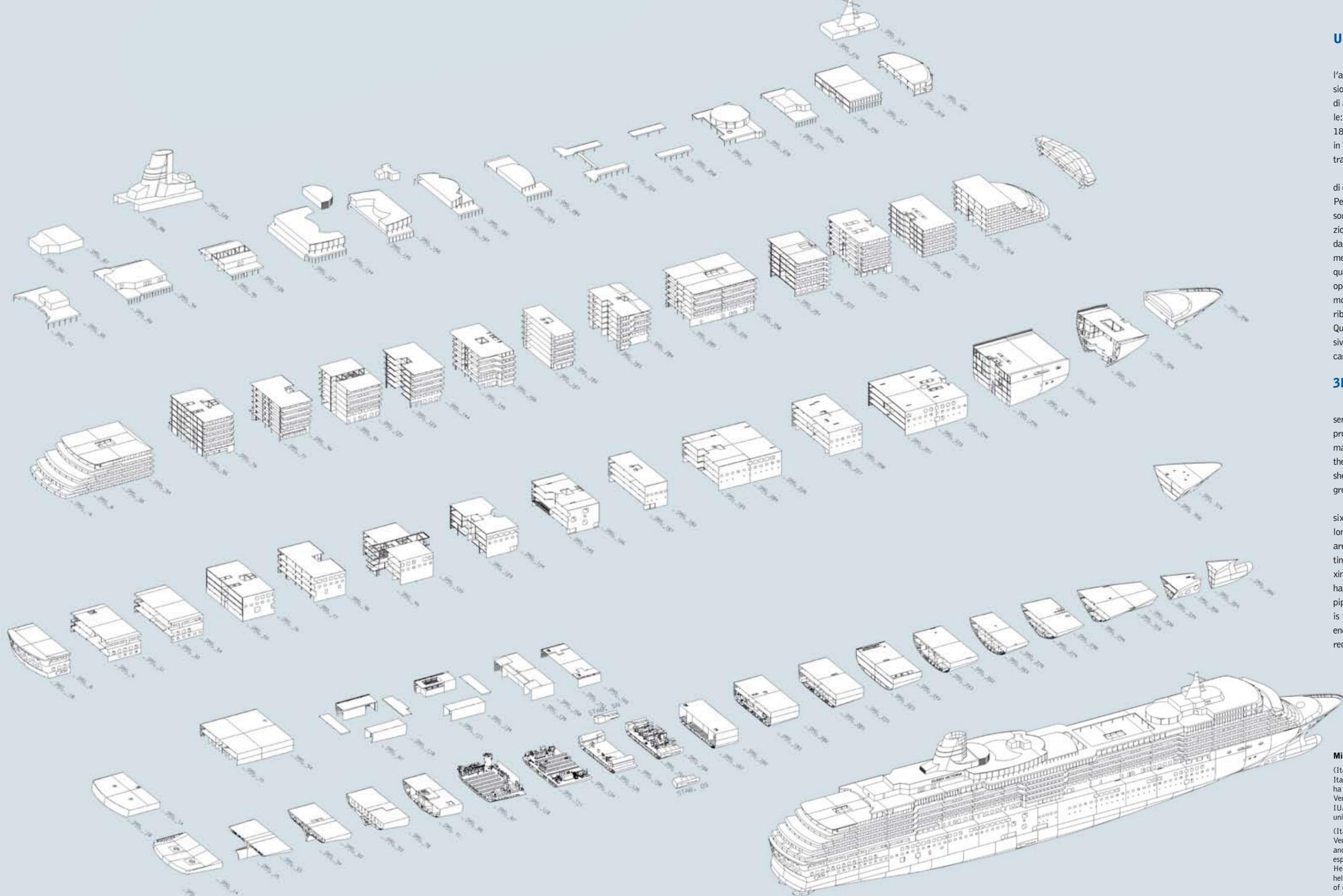
Nearly all cruise ships in activity have been built by Fincantieri (41 liners built since 1990 and 15 in process), by the Norwegian Aker Yards (that also bought the famous Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire, France), or in the Meyer Werft shipyard in Papenburg, Germany.

The design and construction process of the Queen Victoria is similar to that in the building industry. After approving the offer, architects (for the interiors) and the ship

owner's technical department (for the management of the building itself) started to design together with the Fincantieri offices from Trieste. Procurement is sorted out in the early period of work, as well as the various types of working processes. Fincantieri prepares the executive drawings regarding general functions, which are then assembled by the technical department in each shipyard. 800 people directly hired by Fincantieri are working together with other 2500

workers from subcontractors, with something like 5000 'satellite' workers.

The ship is delivered "turnkey" with a one year guarantee. A shipyard like Marghera works on three ships: one is on the ground while steel sheets are being cut and the vessel sections are being constructed, one is at the assembly stage in the dry dock, and one is always at the finishing stage in the quay. (mb)



Un puzzle 3D

Una nave da crociera è il risultato finale dell'assemblaggio di un puzzle titanico in tre dimensioni. Il processo inizia con il taglio delle lamiere di acciaio che costituiscono la struttura principale: per la Queen Victoria ne sono state impiegate 18.000 tonnellate. Le lamiere sono assemblate in "sezioni nave" a terra e successivamente unite tra loro.

Queste sezioni nave sono alte quanto edifici di cinque o sei piani e lunghe all'incirca 30 metri. Per comprimere tempi e costi, questi "blocchi" sono costruiti a terra, includendo la realizzazione di tutti gli arredi fissi. Le sezioni, circa 80 dal peso di 400 tonnellate ciascuna, sono movimentate da potenti gru, in grado di collocarle in qualsiasi posizione. Per facilitare i compiti degli operai, i soffitti e i condotti degli impianti sono montati con il blocco capovolto, che poi viene ribaltato per l'esecuzione di pavimenti e pareti. Questi enormi blocchi semi-lavorati sono successivamente trasferiti e saldati tra loro in bacino di carenaggio. (mb)

3D jigsaw

A cruise ship is the final result of the assembly of a giant three-dimensional jigsaw. The process starts by cutting the steel sheets which make up the main structure: 18,000 tons of these have been used for the Queen Victoria. The sheets are assembled into "unit sections" on the ground, and then joined together.

These vessel sections are as high as five- or six-story buildings, and around thirty metres long. To reduce time and expense, these "blocks" are built on the ground, with all their fixed fittings. These sections, of which there are approximately 80 weighing in at 400 tonnes each, are handled by powerful cranes. Ceilings and systems pipes are mounted upside down, and the block is then turned to create floors and walls. These enormous semi-finished blocks are then transferred and welded in a dry dock. (mb)

Michele Brunello

(Italia, 1975) architetto e ricercatore. Vive a Venezia, Italia. Fondatore del collettivo attuale, ha curato diverse mostre e progetti specialmente su Venezia e la Laguna. Collabora alla didattica dello IUAV e ha tenuto seminari e conferenze in diverse università (HfG Karlsruhe, TU Graz, KAM Creta).

(Italy, 1975) architect and researcher. He lives in Venice, Italy. He founded the attuale collective, and has curated several exhibitions and projects especially dealing with Venice and the Lagoon. He lectures at the IUAV University in Venice and has held workshops and conferences in a number of universities (HfG Karlsruhe, TU Graz, KAM Crete).

Il comando della *Queen Victoria* sarà mio. Me lo hanno comunicato quindici giorni fa.

Un mail dalla Cunard. Così. Molto British. La Compagnia ha deciso di affidarle il comando della sua terza *Queen*, la *Queen Victoria*, congratulazioni comandante Usodimare. La *Queen Victoria* entrerà in servizio nel dicembre 2007. Prenda immediatamente contatto con la Fincantieri di Marghera per tutte le procedure e i dettagli. Fra dieci giorni la aspettiamo nella nostra sede di Londra.

Ho pensato che qualcuno alla Cunard mi doveva davvero amare, perché dopo il mio ultimo comando... Insomma, non credevo di poter essere il primo di nessuna lista. Vedi, mi sono detto, ora parti, vai, è una nave meravigliosa, 90.000 tonnellate di stazza, una lunghezza fuori tutto di 964.5 piedi, quasi duemila passeggeri più l'equipaggio. Piacerebbe a Nenè. Cunard-Conrad, Conrad-Cunard, Cunard-Conrad, che il grande marinaio sia con me, canticchiavo a mezza voce mentre l'aereo planava su Venezia come un gabbiano.

La *Queen Victoria* era là che mi aspettava, ancora incatenata ai moli, ma con la sua linea che già filava via verso l'orizzonte delle manchine e delle gru.

Il capocantiere è più alto e più grosso di me, ma soprattutto ha una mano che è tre volte la mia. Mi ficca in testa un elmetto giallo e mi dice, benvenuto comandante, la porto dentro io. Entriamo dentro dal ventre, dal ponte della sala di controllo del vano macchine. Sarà già il terzo o quarto ponte. Imparerò a memoria poi tutto questo. La visita di oggi è solo la prima. Si fa solo conoscenza. I pannelli di copertura sono quasi tutti ancora da montare, gli ambienti, i vani sono appena accennati, cavi dappertutto, ma già sento qualcosa come la colonna

sonora della *Queen Victoria*. Sarebbe piaciuta a Nenè.

Anche *Queen Victoria* mi sente, è ancora un fascio di nervi non connessi, ma la mia regina già mi sente. Ogni ponte che attraversiamo è un labirinto di cavi che ancora devono trovare il loro punto di approdo, di migliaia e migliaia di sensori, di miei sensori, non ancora richiamati all'ordine incessante della loro veglia. Nonostante tutta l'attenzione che ci metto, il mio elmetto risuona una, due, più volte, colpito da qualcosa che non ho visto e che pende dall'alto. Mi rassegno. Capisco. La mia regina vuole già giocare. Passiamo veloci attraverso il teatro, la biblioteca, uno dei ristoranti e la palestra. Tutto è sul punto di essere ciò che sarà. Fra un pugno di settimane.

Queen Victoria continua a toccarmi.

È evidente che il capocantiere ha una meta ed è quella che vuole, per oggi, raggiungere. Lo faccio fermare davvero solo una volta. Gli indico una scritta su una parete ancora da ricoprire: "Ingeborg è la ragazza più bella". Chi è Ingeborg? Chiedo. Niente, mi risponde, fra gli operai, che sono tutti in regola tengo a precisare, ce ne sono di stranieri e Ingeborg sarà una delle loro ragazze. Ce ne sono molte di scritte come queste? Beh, su tutta la nave sì, certo. E le cancellate al momento di rivestire le pareti? No, che bisogno c'è, tanto nessuno le vedrà. La mia regina messaggera di mille segreti amori. Chissà se qualcuno ha già fatto l'amore sulla *Queen Victoria*. Quante donne lavorano qui con voi? Chiedo al capocantiere. Si ferma, mi guarda, due, dice, ma sono negli uffici. Ah, faccio io, sapendo di non poter giustificare in modo accettabile la domanda.

Finalmente arriviamo dove vuole arrivare. La plancia di comando, penso io, che è supertecnologica, astronautica, è il

The *Queen Victoria* was to be mine, or so I was informed two weeks ago.

An e-mail from Cunard. Just like that. Very matter of fact. Very British. The Company has decided to give you command of its third *Queen*, the *Queen Victoria*: congratulations Captain Usodimare. The *Queen Victoria* will come into operation in December 2007. Please get in touch with Fincantieri in Marghera straight away to sort out all the procedures and particulars. We are waiting you in our offices in London, in ten days from now.

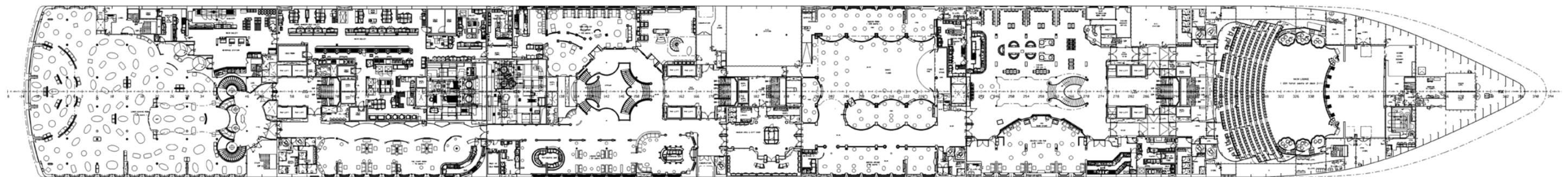
I decided that somebody at Cunard must really like me, because after my last command... Well, I didn't think I would be the top of anybody's list. You see, I told myself, now get going, come on, it is a wonderful ship, a 90,000-tonner measuring 964.5 feet in overall length, almost two thousand passengers plus the crew. Nenè would like it.

Cunard-Conrad, Conrad-Cunard, Cunard-Conrad, I hope the great old sailor will be with me, I sang under my breath as the plane glided over Venice like a seagull.

The *Queen Victoria* was there waiting for me, still tied to the dock but already projected out towards the cranes and hoists on the horizon. The site manager is taller and bigger than me, notably with hands three times the size of mine. He puts me on a yellow helmet and he says welcome captain I will take you on board. We enter via the ship's belly, through the control room deck in the engine room. That is already the third or fourth bridge. I will sooner or later learn all this off by heart. Today is just the first visit. I am just getting to know the ship. Almost all the coating panels still need to be fitted, the various rooms and spaces are hardly visible, there are cables all over the place, but I can already hear something that sounds like the *Queen Victoria's* own soundtrack. Nenè would have liked it.

The *Queen Victoria* can hear me too, it is still just a bundle of unconnected nerves but my queen can already hear me. Each deck we cross is a maze of cables still waiting to be put in place, thousands and thousands of sensors, my sensors, still not properly awake and ready. Despite being very careful, my helmet rings out once, twice, several times, struck by something I did not notice, coming from above. I get used to it. I understand. My queen already wants to start playing around. We quickly pass through the theatre, library, one of the restaurants and the gym. Everything is about to become what it will be, in a few weeks time. The *Queen Victoria* keeps touching me. It is obvious that the site manager has a definite destination in mind and he wants to get there today. I only stop him once. I point out something written on a wall waiting to be painted: "Ingeborg is the most beautiful girl". Who is Ingeborg? I ask. I do not know, he replies, some of the workmen (who are all legally employed I would like to point out) are foreigners and Ingeborg is probably just one of their girlfriends. Is there a lot of writing like this? Yeah, all over the ship, of course.

So do you rub them out when you cover the walls? No, what is the point, nobody will ever see them. So my queen will carry the messages of a thousand secret love affairs. I wonder whether anybody has made love on the *Queen Victoria* yet. How many women are working here with you? I ask the site manager. He stops and looks at me, two, he says, but they are in the offices. Oh, I reply, realising there is no rational explanation for a question like that. We finally get to where he wants to go. The deck, I reflect, is highly technological like a spaceship. It is the destination of virtually all the cables and sensors with which the *Queen Victoria* has caressed me along the way. But no, we are not there yet. You will have to spend days on end here Captain, he tells me, but now I want to show you



Ponte / Deck 02

luogo dove virtualmente arrivano tutti i cavi e i sensori con i quali *Queen Victoria* mi ha accarezzato lungo il percorso fino a qui. Ma no, non siamo ancora arrivati. Qui ci dovrà passare giornate intere, comandante, mi dice, ora si tratta di una cosa più semplice, venga. Dietro la plancia, sulla dritta, mi porta in uno spazio piuttosto grande, alla plancia direttamente collegato. È ancora tutto da allestire. Non c'è nulla. Ecco, comandante, questa sarà la sua cabina. La tradizione della Cunard vuole che il primo comandante scelga l'arredamento. Un cicalino. Lo stanno chiamando per radio. Risponde. Riattacca. Deve scendere perché è successo qualcosa in uno dei ponti inferiori. Sparisce.

A pensarci bene, qualcosa nello spazio della cabina c'è. È la grande porta finestra che dà sulle mura a dritta della nave. Si riempirà con le lune e le albe, gli orizzonti senza fine e le tempeste, le onde lunghe e le calme piatte. È una mostra del mondo che posso immaginare, ma non prevedere. Scorrono come in un vento fresco le stanze della mia vita. Molte hanno una grande finestra sul mare.

C'è quella dove mi sveglio la mattina da piccolo. Dormo con mio nonno, che è vedovo da alcuni anni. Ancora con gli occhi chiusi sento il borbottio della macchina per il caffè e l'aroma buonissimo. Io non bevo ancora il caffè, ma mio nonno sì.

Così ha inventato un meccanismo pericolosamente artigianale che gli permette di accendere l'abat-jour e contemporaneamente la macchina elettrica per il caffè.

Cosa che fa sempre ancora a occhi chiusi. Subito la luce, poi il profumo. E noi due che ci diciamo un ciao assonnato. Forse l'abat-jour-caffettiera potrebbe essere un'idea anche per qui. C'è la stanza Moby Dick, quella dove ricordo di aver letto il libro lungo tutto un caldissimo mese di agosto. Anche quella dava sul mare, ma da più lontano, attraverso due curve di colline. Era perfettamente bianca, con un letto monacale e una poltrona di tela. Terrei qui quella poltrona di tela.

La finestra di Baia Benjamin dava sul mare attraverso una profonda terrazza. Aveva un letto ampio che si fletteva in uno specchio altrettanto ampio. Tutto molto lineare però, di colore dell'ambra. E Nenè nuda sul letto. La sua schiena da nuotatrice, il suo sedere arrampicato sui fianchi, i suoi capelli arruffati che uno sbuffo pieno di risa scompone e riscompone. Quel letto e quella specchiera andrebbero bene qui.

E Nenè, certo, Nenè sempre. Anche Nenè ci vorrebbe qui. Nella stanza dove è morto mio padre c'era un inginocchiatoio che gli serviva da comodino. Lo vorrei qui. Non per pregare. Ma per ricordarmi ogni giorno che nel mondo c'è anche la preghiera.

C'è la stanza dove un giorno mi sono svegliato per il rumore assordante di una sveglia enorme che nottetempo mia madre aveva caricato e preparato. Era il tempo dell'inconcludenza. Avevo capito il messaggio e ridemmo tutti e due. Non porterai qui la sveglia, ma quel disegno di Rosai, il suo solito vicolo, che le stava appeso dietro.

Non voglio biblioteche a vista, non voglio mobili bar, voglio quel tavolo dove sedetti Clara mentre la baciavo e le sbottonavo la camicetta.

Il capocantiere mi raggiunge di nuovo. Bene, comandante, dice, lo spazio l'ha visto, ora torniamo negli uffici.

Naturalmente, la prudenza degli armatori, la loro inconsapevole, biblica saggezza, ha previsto solo tre possibili arredamenti fra cui scegliere. Uno minimalista, un po' giapponese, uno in stile lussuoso veneziano (c'è anche una colonna) e uno in perfetto stile marinaro inglese.

Chiudo gli occhi e punto il dito. Viene lo stile marinaro inglese. Bene, dico, pensando che le tue stanze non sono quelle che ti scegli, ma quelle che ti arreda l'indoppiabile destino.

Cunard-Conrad, Conrad-Cunard, Cunard-Conrad suona dentro di me. Grande marinaio stammi al fianco, dopo quello che sono stato fammi essere quello che sarò.

something, which is much more simple, come with me. Behind the bridge, on the starboard side, he takes me into a quite large space connected directly to the bridge. It is as yet unfurnished.

There is nothing in it. Here you are Captain, this is your cabin. Cunard tradition has it that the first ship's Captain chooses the furnishing. A buzzer sounds. Somebody is calling him by radio. He answers. Then hangs up. He has to go down below because something has happened on one of the lower decks. He disappears. To tell the truth, there is actually something in the cabin. A large French-window over on the starboard side of the ship. The moon and dawn will flood in through it, along with the endless horizons and storms, giant waves and flat seas. It is a vision of a world I can imagine but not predict.

The various rooms in my life flash by as if swept along by a fresh wind. Lots of them have a large window overlooking the sea.

There is the room I used to wake up in every morning as a little boy. I slept there with my grandfather, who has been a widower for the last few years. With my eyes still closed I used to hear the bubbling sound of the coffee-maker and smell its lovely scent. At the time I did not drink coffee, but my grandfather did. So he invented a dangerous homemade device to let him turn a lamp-shade on and, at the same time, switch the electric coffee-maker on. Something he can still do with his eyes closed. First the light, then the smell. And then we would say hello to each other, still half asleep. Perhaps the lamp-shade/coffee-maker switch might be useful here too.

There is the Moby Dick room, where I remember spending the entire boiling hot month of August reading that book. That room also overlooked the sea, but from further back, across two hillsides. It was perfectly white with a monk's bed and canvas armchair. I would love to have that canvas armchair here.

The Baia Benjamin window overlooked the sea across a wide balcony. It has a spacious bed reflected in an equally large mirror. Everything is very linear and amber-coloured. And Nenè naked on the bed. Her swimmer's back, her bottom sitting on her hips, her

ruffled hair which rises and falls when she snorts and laughs. That bed and mirror would fit well here. And so would Nenè, of course, always Nenè. I could do with Nenè here.

In the room where my father died there was a kneeling-stool that acted as a bedside table. Not for praying on. Just to remind me every day that prayer exists in the world.

Then there is the room where I was woken up by the deafening sound of a giant alarm clock once, which my mother had wound up and set that night. It was a period what I was not getting anywhere. Well I certainly got the message and we both laughed about it.

I would not bring the alarm clock with me here, but that drawing by Rosai, depicting his classic back alley, which was hanging on the wall behind it.

I do not want any bookcases or bar furniture, I just want that table where Clara sat while I kissed her and unbuttoned her blouse.

The site manger comes back. Good, Captain, he says, you have seen the place, now lets go back to the offices.

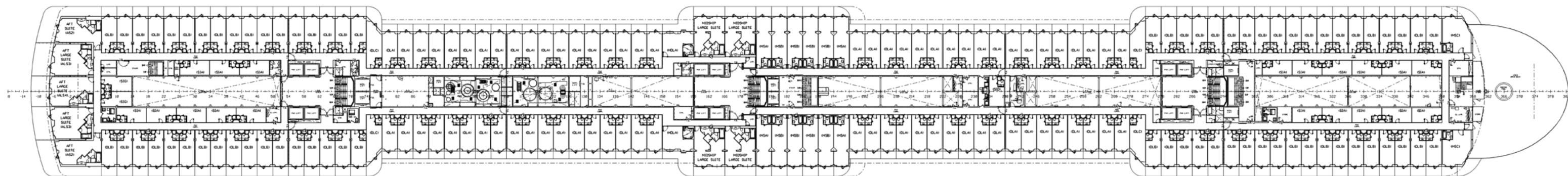
Of course the shipbuilders' caution, their unknowing, biblical wisdom, means there are only three types of furniture to choose from. Minimalist, a bit Japanese-, or a luxurious Venetian style (there is even a column) or classic English sailor's furniture.

I close my eyes and point my finger. I choose the English sailor's style. Fine, I say, thinking that your rooms are never the ones you choose but those that fate furnishes for you in its own inimitable way. Cunard-Conrad, Conrad-Cunard, Cunard-Conrad echoes around inside me. Great sailor stay by my side, after that what I was make me be what I will be.

Ernesto Franco

(Italia, 1956) scrittore e critico. Vive a Torino, Italia. È direttore editoriale di Einaudi. Ha insegnato letteratura ispano-americana presso le Università di Genova e di Siena. Ha curato l'edizione di tutti "I racconti" di Julio Cortázar per La Pléiade Einaudi-Gallimard. Ha pubblicato "Isolario" (1994) e "Vite senza fine" (1999), vincitore del Premio Viareggio, e "Usò di Mare" (2007).

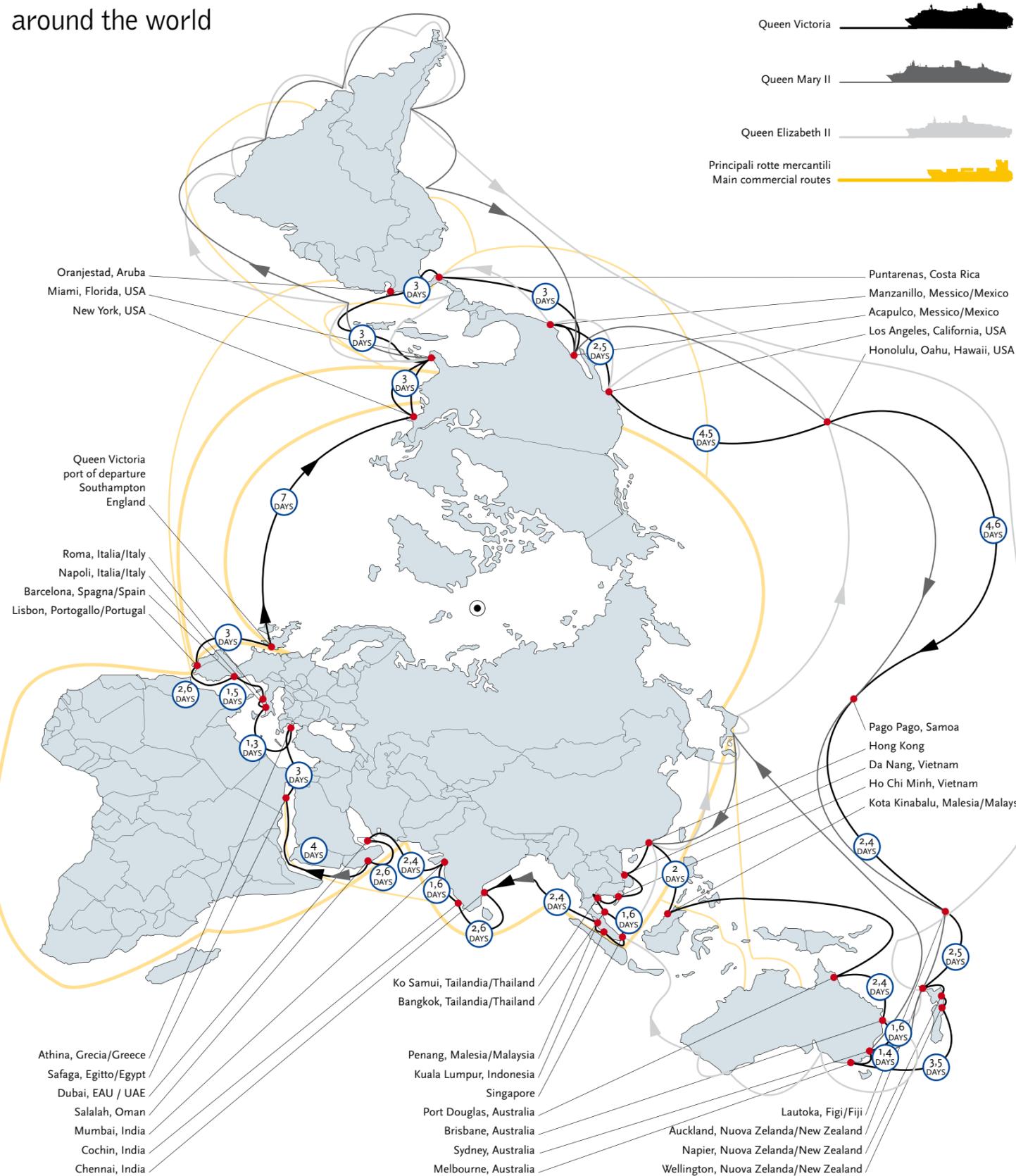
(Italy, 1956), writer and critic. He lives in Turin, Italy. He is chief-editor of the publishing house Einaudi. He taught Hispano-American literature at the Universities of Genoa and Siena and edited all the tales ("I racconti") by Julio Cortázar for La Pléiade Einaudi-Gallimard. His books include "Isolario" (1994) and "Vite senza fine" (1999), which was awarded the Viareggio Prize, and "Usò di Mare" (2007).



Ponte / Deck 05

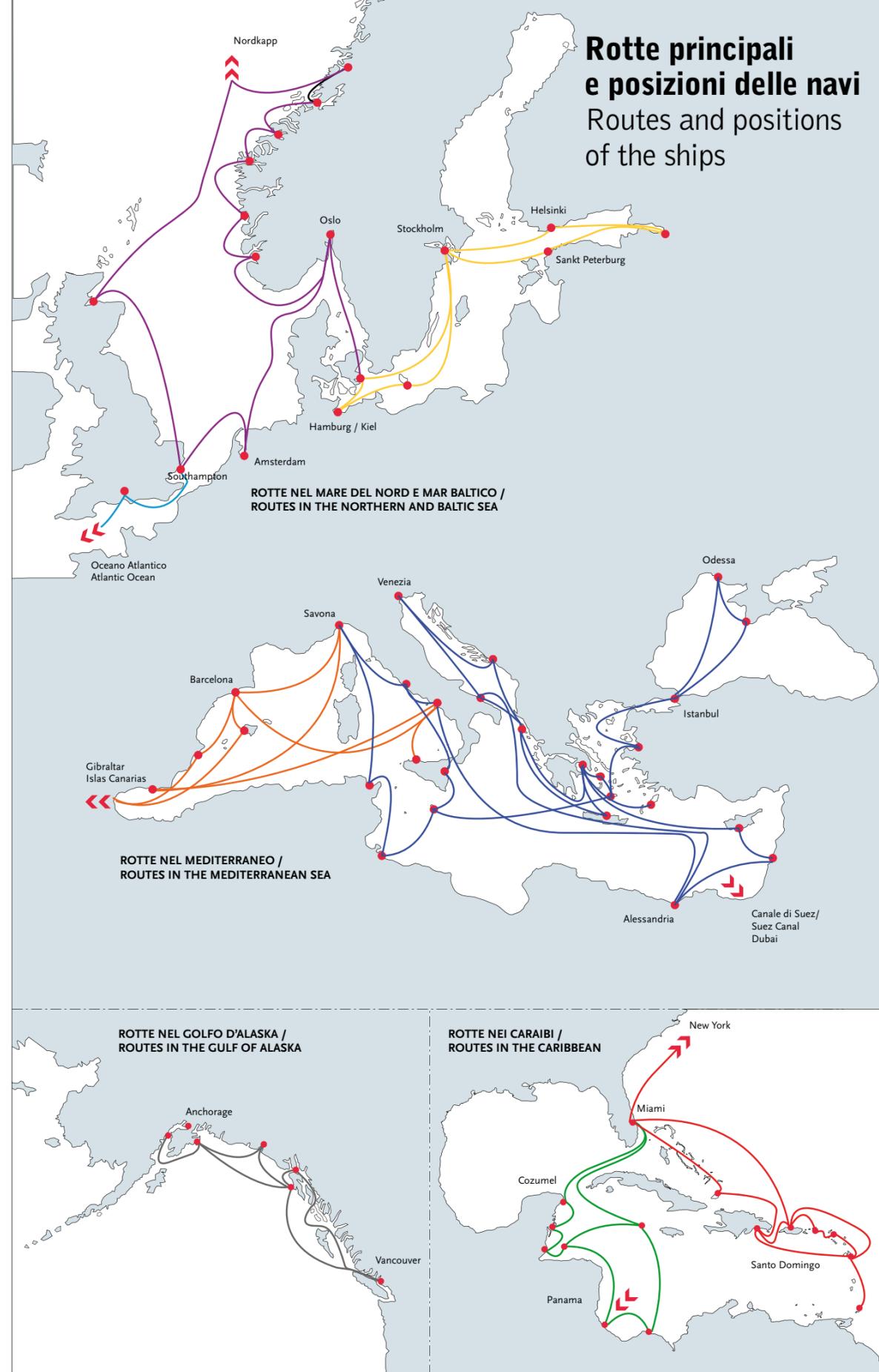
Le crociere intorno al mondo della Cunard

Cunard cruises around the world



Rotte principali e posizioni delle navi

Routes and positions of the ships



I FIORDI E CAPO NORD / FJORDS AND CAPE NORTH	
Sea Princess	Norwegian Jewel
Costa Atlantica	Prinsendam
C. Constellation	Queen Elizabeth II
Queen Mary II	Queen Mary II
LE CAPITALI DEL NORD EUROPA / THE CAPITALS OF NORTH EUROPE	
Crown Princess	MSC Lirica
Costa Classica	Jewel of the Seas
Costa Magica	Carnival Splendor
Celebrity Century	
MEDITERRANEO OCCIDENTALE / WESTERN MEDITERRANEAN	
Emerald Princess	MSC Melody
Costa Concordia	MSC Musica
Costa Fortuna	MSC Sinfonia
Norwegian Dream	Carnival Freedom
	Brilliance o.t.S.
	Voyager o.t.S.
MEDITERRANEO ORIENTALE / EASTERN MEDITERRANEAN	
Costa Europa	Celebrity Summit
Costa Marina	Navigator o.t.S.
Costa Mediterranea	Sovereign o.t.S.
Costa Romantica	Splendour o.t.S.
Costa Serena	Royal Princess
Costa Victoria	Star Princess
MSC Armonia	
MSC Opera	
MSC Orchesta	
MSC Rhapsody	
CARAIBI ORIENTALI / EASTERN CARIBBEAN	
Celebrity Galaxy	Caribbean Princess
Xpedition	Grand Princess
Norwegian Crown	Adventure o.t.S.
Norwegian Dawn	Empress o.t.S.
	Explorer o.t.S.
Carnival Destiny	Freedom o.t.S.
Carnival Liberty	Grandeur o.t.S.
Carnival Triumph	Liberty o.t.S.
Carnival Victory	Majestic o.t.S.
Celebration	Serenade o.t.S.
Fascination	Vision o.t.S.
Imagination	Disney Magic
Sensation	
ALASKA	
Coral Princess	Norwegian Sun
Diamond Princess	Maasdam
Gloden Princess	Noordam
Regal Princess	Oosterdam
	Veendam
	Volendam
Celebrity Infinity	
Celebrity Mercury	
Celebrity Millennium	
CARAIBI OCCIDENTALI E MESSICO / WESTERN CARIBBEAN AND MEXICO	
Rotterdam	Dawn Princess
Westerdam	Island Princess
Carnival Conquest	Disney Wonder
Carnival Glory	Enchantment
Carnival Legend	Legend o.t.S.
Carnival Miracle	Mariner o.t.S.
Carnival Pride	
Carnival Valor	
Ecstasy	Ryndam
Elation	Zaandam
Fantasy	
Holiday	Norwegian Majestic
Inspiration	Norwegian Spirit



The Magic Box

Il viaggio fotografico di Alessandro Imbriaco sulla “stultifera navis” evocata dalla poesia di Christian Raimo.

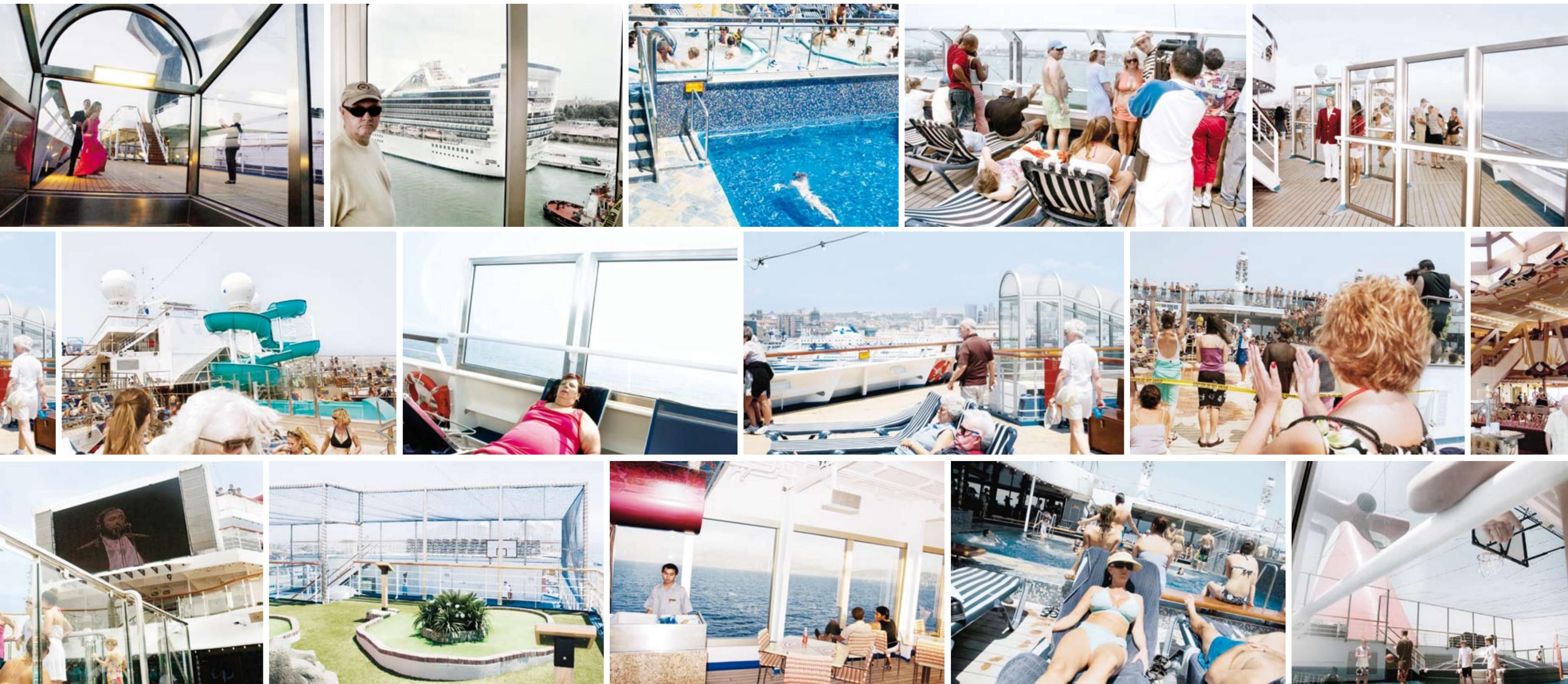
The photo journal of Alessandro Imbriaco on the “stultifera navis” evoked in the poem of Christian Raimo.

stultifera navis

Christian Raimo

Non avete mai desiderato anche voi una *stultifera navis*, una barca dei folli, che vi prenda e vi porti in un luogo senza dimora: un eterno naufragio tra nomi qualsiasi di porti e figure, in un mondo in cui non esiste né morte né vita, ma solo e soltanto un'estenuante visione di cose? L'esistenza migliore, più buona? Il turismo perfetto? L'amore qualunque? Lasciar battere il cuore soltanto per ciò che lasciamo passare? Il dolore diventa una narcosi lenta e diffusa,

Have you, too, ever wished that a *stultifera navis*, a ship of fools, would whisk you away to an abode-less place: an endless shipwreck amid so many names of ports and people, in a world in which there is no life, no death, but simply and merely a wearying vision of things? A better, the best existence? Tourism at its most perfect? Ordinary love? Letting our hearts beat only for the things that pass us by? Pain becomes a slow, spreading narcosis,



Alessandro Imbriaco

(Italia, 1980) fotografo. Vive a Roma, Italia. Collabora con riviste e quotidiani (XL - Repubblica). I suoi lavori sono stati esposti in diverse mostre (Casa delle letterature, Fotografia 2007 - Festival Internazionale di Roma).

(Italy, 1980), photographer. He lives in Rome, Italy. He works as a for magazines and daily papers (XL - Repubblica). His works have been shown in several exhibitions (Casa delle letterature, Fotografia 2007 - Rome International Festival).

Christian Raimo

(Italia, 1975) scrittore. Vive a Roma, Italia. Ha pubblicato due raccolte di racconti "Latte" (2001) e "Dov'eri tu quando le stelle del mattino gioivano in coro?" (2004). Scrive per "il manifesto".

(Italy, 1975) writer. He lives in Rome, Italy. He has published two collections of short stories "Latte" (2001) and "Dov'eri tu quando le stelle del mattino gioivano in coro?" (2004). He writes for "il manifesto".

un mitridizzarsi allo stupore e all'assenza.
 E il nostro orizzonte di senso?
 La congruenza delle ore di sonno
 con quelle di veglia. Nulla da fare
 se non ricordarsi di prenotar le vacanze.
 Dispersione finale del male.
 Guardare il proprio corpo che evapora.
 Una splendida eutanasia sindacale.
 Uno scatto infinito del flash.

mithridatisation to wonder and absence.
 And what of the horizon of our senses?
 The congruence of sleeping
 and waking hours. Nothing can be done
 except remember to book the holidays.
 The final dispersal of evil.
 Watching our own bodies evaporate.
 A splendid, jointly-agreed euthanasia.
 A never-ending sequence of flashes.