

l'ansaldino

vol. 28 - n. 3 - marzo 1986
abbonamento gratuito ai dipendenti

MENSILE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spediziane in abbonamento
postale - gruppo terzo



Partita la "TRELANCE" per il suo primo viaggio

Giovedì 17 febbraio 1966: prove di velocità a pieno carico e di consumo della supercisterna «Trelance» da 80 mila tonnellate di portata lorda, la più grande unità da carico costruita fino ad oggi al Cantiere di Sestri. Sei ore ad oltre 16 nodi sulla pista d'acqua idealmente tracciata davanti al promontorio di Portofino; su e giù lungo poco più di tre miglia in drittura col motore al massimo dei giri, con la prova che pare scivoli sulle onde, con la nave che sembra immobile tanto è equilibrata, tanto il suo assetto è rigoroso, geometria sponda alla dinamica.

Nodii nodi e il destino è talvolta oltre disonesto e suzzo, ma non una vibrazione che disturbi, non una scossa che devii da bassi della manovrabilità e resto e costa appassioni della nave ancora in collaudo. L'unità taglia un solco sottile, come se avanzasse in puzza di gincì: un mastodonte che divora la strada senza dare l'impressione di tirare. Solo guardando indietro, verso poppa, si avverte una sensa turbolenza, un solco spaventoso che ribatte e si allarga in un vortaggio inconfondibile, segno visibile dell'impegno che i 20 mila cavalli dell'apparato motore impegnano allo scalo di questo masto gigante dei mari.

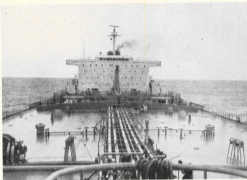
Stacciamo alle 7.30 dalla banchina degli olii minerali quando l'acqua comincia a scolorirsi nella luce di un mattino freddo, con un'aria che non promette niente di buono. La nave è alla massima irreversibile, al limite del bordo libero estivo, circa 11 metri. Il dislivello è di oltre 100 mila tonnellate.

Dopo una manovra necessaria perché scivola lenta per contatto, un altro, il recupero di ben diciotto lunghezze di stazza (non per lei per complessive venti navi), alle 8.30 siamo all'indocitura di Levante del Porto di Genova. Venti anni

resta la bandiera del pilotaggio, sempre più speditamente, cominciando ad innalzare verso la pista di collaudo, dove, approssimativamente, il giorno prima, la variazione «Michelangelo», la nave più veloce della nostra Marina mercantile, il capovero della nave staccata ad oltre 31 nodi.

All'albergo di Nervi dell'ufficio a poppata della M.V. «Elettora», nella la sera preceduta dal Cantiere di Sestri al termine dei lavori di fine garanzia, seduti in plancia, accanto al comandante d'armamento del motore, cap. Bertocchi, stanno intendendo al buco di essere i tecnici e gli ingegneri dell'Ansaldo che hanno dato forma e vita all'unità, gli ingegneri della Compagnia armatrice, i rappresentanti dei registri di classificazione.

Per l'Ansaldo è presente il capo del Settore estero ing. Farfani, il comandante centrale ing. Marti, il comandante per l'apparato motore ing. Rosso e l'ing. Piovani del Settore progetti per il Cantiere di Sestri, gli direttore ing. Palombara e il vice direttore ing. Pranzo, sono presenti gli ingegneri Levi, Treveso e Zini e il cap. Cacciari che dirige le operazioni in macchina. Per la Compagnia armatrice, la



«Trasportatrice Sarda», iscritta al corrispondente registro di Cagliari, è a bordo il presidente ing. Paolo Campanella, l'amministratore delegato ing. Angelo Casarotto, il comandante d'armamento cap. Giovanni Bertocchi, il comandante delegato dell'unità cap. Luigi Pirella, il direttore di macchina Giulio Molino.

Il Lloyd's Register of Shipping è rappresentato dall'ing. Erik Wieser, il RINA dall'ing. Pietro Pucino. Per la PIAT, costruttrice dell'apparato motore, è presente l'ing. Gatti.

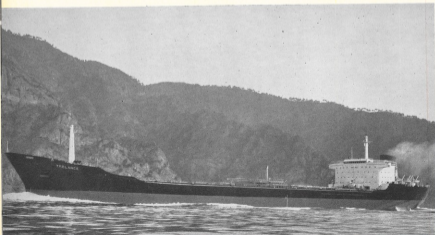
Alle 11.30, col motore che nel frattempo ha raggiunto la velo-

rità di regime, entrano in luce un raffrontamento di consumo, cioè in «diarosa», come si dice in plancia, perché è in questa direzione che le correnti marine più superficiali tendono essere quasi costantemente in favore.

Iniziano i rilevamenti ed il secondo «stop» è del comandante Bertocchi la velocità costruttiva, stabilita in 16 nodi e tre decimi, risulta già largamente superata, fino a raggiungere al quinto passaggio, ancora in favore di corrente, una punta di nodi 17,8. La soglia della nave, al termine delle sei ore, sarà di nodi 18,1, un risultato

non altro eccellente, specie perché se si considera che anche i consumi dell'apparato motore, che ha girato costantemente a 130 giri al minuto nei apparecchi più superficiali, sono stati di soli 21 mila 36 cavalli assai, ha consentito avere del previsto.

Alle 18, 30 hanno inizio le prove di due ore con l'assorbimento del motore a metà deriva. Alle 19.30, sempre puntualmente ed programata, e sempre con ottimi risultati, viene colossale la manovra elettrostatica, e subito dopo iniziano le prove di evoluzione, dopo di che mettiamo la prora verso la collina di luci che già allora Genova e lo



due colline per giungere alle 21 al molo, dove imbarcheremo nel trasvolatore che ci porterà sulla terraferma.

I risultati di questo definitivo collaudo della «Trelance» — trascorrendo che in precedenza la nave aveva effettuato, sempre nei collaudi finali, le prove a regime carico, superando anche in questa occasione la velocità massima stabilita come dati, come si è detto, risulta soddisfacente ed hanno risposto positivamente e puntualmente alle aspettative e alle preoccupazioni dei rappresentanti della Compagnia armatrice — dai quali abbiamo avuto occasione di raccogliere le seguenti espressioni di soddisfazione: «... sono dei buoni dati, Assai».

Giovani a questo proposito ricordare quanto ci ha detto al termine della felice giornata l'ing. Zanardi: «Il costo di avere a mare della «Trelance» che al contratto oggi — ci ha stabilito — il capo del Settore estremo della nostra Società — era particolarmente alto, ma dagli Armatori che dai tecnici dell'Assai, essendo questa la più grande motonave costruita fino ad oggi nei nostri cantieri, e i risultati conseguiti su noi stati più che soddisfacenti».

Gli eventuali rinvii tecnici dovuti durante l'intero ciclo di collaudi — in base in tutte le condizioni di servizio non hanno rivelato svantaggi dopo di noi, la velocità registrata, ma solo prove ufficiali a regime carico, ma nelle prove a pieno carico è risultato superiore ad ogni aspettativa. Anche il funzionamento di tutti i servizi è stato silenzioso, per cui possiamo affermare che nella costruzione di questo unità, il Cantiere di Genova ha sempre reso tutto che si può prevedere dall'esperienza dei suoi quadri e della capacità delle sue maestranze».

Questa nuova unità figura indubbiamente tra le migliori di maggior dimensione e di portata più elevata costruite finora in Italia. La sua lunghezza è di metri 163,38, il largo 16, il tonnellaggio di costruzione al punto di coperta raggiunge i 21 metri. La capacità della chiglia sottile è di solo trasporto del petrolio è di 300 mila tonnellate.

L'apparato di propulsione, meccanico, è alimentato all'elettricità prodotta dalla nave in due locali: è distribuito e precisamente in un locale per il motore principale, i gruppi elettrogeni, i scambiatori di calore, ecc. e in un secondo locale per le caldaie e il loro sistema di alimentazione, che ha un motore principale FIAT tipo 9000-S costruito dallo Stabilimento Grandi Motori della FIAT-Torino di un motore a diesel cilindri del diametro di 800 mm ciascuno, capace di sviluppare la potenza normale di 21 mila cv. eff. a 132 giri dell'ora al 1°.

Lo scario dei prodotti liquidi è distribuito da tre barboni a sovralimentazione con portata a spazzatura di 250 metri cubi e un impianto di riscaldamento centralizzato per lo stropaggio delle stive del carico. L'impianto elettrico è alimentato mediante l'impiego di corrente alternata trifase fornita dai gruppi elettrogeni di bordo di costruzione del nostro Stabilimento Mecanica, e in particolare da due gruppi Diesel-alternatori da 500 kW ciascuno, da un gruppo turbogeneratore da 900 kw e un gruppo di emergenza Diesel-alternatore della potenza di 200 kW.

L'equipaggio della motonave, che dispone di un ampio posto di comando e di una sala in tutti i locali, è alloggiato in



ambienti d'ogni genere e molto igienici. La «Trelance» dispone infatti di alcuni appartamenti, 30 cabine singole e 4 cabine doppi. I locali comuni comprendono le mense, le sale di soggiorno per gli ufficiali, i sottufficiali e i marinai, un ampio salotto di rappresentanza, una palestra tridimensionale in cinescopio.

La consegna

La «Trelance» è stata consegnata alla Compagnia Armatrice il 28 febbraio nel corso di una cerimonia svolta nella sala d'attesa della nuova unità ormeggiata al molo Giaco nel Porto di Genova.

La firma dei documenti è avvenuta alla presenza del dirigente dell'Assai e della Società Trasmarettina Sarda. Il cerchio della bandiera si è svolta sul ponte del castello a poppa, presenti una folla di autorità e di invitati. Siamo felici gli ospiti di casa, per la Società armatoriale l'ing. Pietro Campanella, e il comandante della nave cap. Luigi Pedrelli. Il nuovo capitano, mon. Chiodella, lo rappresentava del capitano Sirri, ha impartito la benedizione alla bandiera della nuova unità. Gli onori ai 21 si è proferto Basso, il comandante straordinario al Comune di Prato, un folto gruppo di ufficiali del presidio militare, l'ispiratore Di Paolo comandante dell'Istituto Idrografico, numerosi ufficiali di Marina e della capitaneria di Porto; il cap. del lavoro Ciolega e il cap. del lavoro Angelo Costa, numerosi armatori tra i quali il dott. Pippo Caselli, l'ing. Ernesto Paoletti, il prof. Mario Scerri, il comm. Ignazio Masella, il comm. Mariano, il ing. Rosini presidente della Finmare, la famiglia D'ora comm. Loggieri, l'ing. Levi preside del

l'Istituto marittimo statale S. Giorgio, il comm. Berio Fiorani presidente dell'Istituto Idrografico con il segretario generale dell'Unione stessa dott. Giuseppe Manelli e numerosi altri.

Ha preso per prima la parola il presidente dell'Assai dott. Giuseppe Di Giacomo, il quale, dopo aver ringraziato il gruppo armatoriale per l'entusiasta consegna che ha dato alla nostra marina d'altura una nuova e potente unità, ha brevemente esaltato le virtù della costruzione della «Trelance» illustrando l'apporto fatto dai tecnici e dalle maestran-

ze tutte per la realizzazione di questa perfetta unità da 90 mila tonnellate che ha viaggiato alle prove finali tanto brillanti.

L'ing. Campanella, prendendo la parola subito dopo, ha voluto esprimere «non un formale, ma un sincero ringraziamento all'Assai tutta per la intelligente e competente collaborazione data durante la costruzione della «Trelance». Ha ringraziato l'armatore Pippo Caselli per il contributo fornito attraverso il suo «gruppo» (la «Comita» di Milano), che ha dimostrato ancora una volta come i gruppi finan-

ziari lombardi abbiano saputo guardare alle attività armatoriali con fiducia. L'ing. Campanella ha concluso ringraziando tutti i dipendenti dell'Assai che hanno reso possibile la costruzione della bella nave.

La cerimonia del cambio di bandiera è stata solennizzata da un preloquio facciale della stessa di bordo. Il 1° marzo la «Trelance» è partita per il viaggio inaugurale verso il Golfo Persico, dove effettuare il primo carico di greggio.

A. B.

Nella foto in basso della pagina accanto, la «Trelance» durante le prove ufficiali a mezzo carico del 16 febbraio. Sopra, l'unità nel porto di Genova alla vigilia del viaggio inaugurale. Nella foto sotto, il Presidente della «Trasmarettina Sarda» ing. Pietro Campanella e il Presidente dell'Assai dott. Arnaldo Gianni; intervenuti alla cerimonia della consegna.



L' "Agrigentum" in trasformazione al Cantiere di Muggiano

Trasformare una nave non è problema nuovo e, senza andare troppo indietro nel tempo, i memorabili esempi di trasformazione del « Liberty » e delle « T. 2 » sono ampiamente noti.

Oggi però, il più rapido evolversi della tecnica navale, le continue ricerche di maggiori portate, e più vasto fronte della concorrenza, impongono una più serrata ricerca del miglior stile delle navi in servizio.

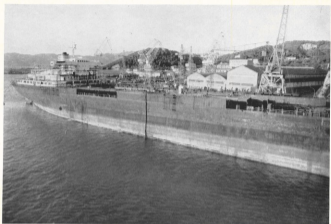
Da ciò le crescenti attese di trasformazioni, talvolta spettacolari per le dimensioni in gioco, anche di navi che da poco tempo hanno lasciato gli scali di costruzione.

Per i tecnici e le manovre, comunque, l'affrontare lo studio e la realizzazione di una trasformazione è sempre un avvenimento nuovo e, volendo trovare un giuoco di parole anche nel complesso di una nave, sempre particolarmente interessante perché riguarda la « personalità » della nave stessa.

Del resto di vasta tecnica, ovviamente, le maggiori dimensioni delle navi richiedono oggi un crescente impegno nello studio e nella realizzazione delle trasformazioni al fine di consegnare, con i costi a disposizione, obiettivi spesso contrastanti fra loro e cioè: minor tempo di esecuzione ed maggior risultato economico, entro limiti di sicurezza per gli uomini e la nave.

Un esempio di tali trasformazioni è quella attuata in corso nel nostro cantiere di Muggiano.

La nave di cui trattasi è la T. 2 « Agrigentum » di 13.200



tonni di portata lorda, della Armatare Italia Linea di Palermo, che è una fra le prime di tali dimensioni costruite in Ita-

lia e già costruita dal nostro Cantiere di Sestri. A fine lavori la T. 2 « Agrigentum », lavorerà al Muggiano tra-

si trasporto di olio minerale.

La nave « Agrigentum » sarà anche addebi-tata da 40.000 Mc e Aggr e 4 Mc e Armbrino, costruita dal Muggiano per l'Armatare S. Rosalia S.p.A. del gruppo Ceresi.

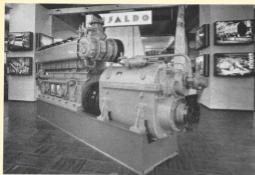
L'installazione armatoriale, che ha determinato la trasformazione, è, e appare diretta ad ottenere dalla nave trasformata una prestazioni, per funzionalità ed efficienza, quale oggi fornita dalle motorie sopraccitate, che sono destinate al trasporto di olii minerali dal Golfo Persico al Nord America e di minerali anche nel viaggio di ritorno Nord America-Italia.

Queste navi possono far parte a percorsi assicurati il viaggio in servizio, che in un traffico a ciclo chiuso è poi quello di trasferimento fra porti vicini, con eventuali variazioni nell'itinerario: inoltre, l'istituzione a trasportare carichi diversi consente di superare le difficoltà di legame connesse con le variazioni stagionali del mare. Possiamo dire quindi che la nave trasformata formerà un coefficiente di utilità, su pressoché doppio rispetto ad una normale nave cisterna o bulk carrier.

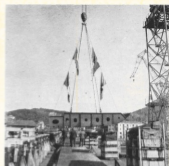
Le dimensioni principali della nave originale erano: lunghezza fra le pp. 109 m.; larghezza fuori scafo 23,20 m.; altezza al ponte coperto 18,20 m.; immersione a pieno carico m. 11,45. Le dimensioni principali della nave trasformata saranno rispettivamente: l.p.p. 120 m.; larghezza 23,20 m.; altezza 18,00 m.; immersione p.c. metri 11,88.

La turbocisterna, che si è presentata nella deriva del nostro Cantiere nella scorsa settimana, era del tipo con sovrastitua-





Imposizione al Muggiano



Sullo scalo n. 6 del Cantiere di Muggiano, il 21 febbraio scorso, è stata imposta la motore per il trasporto di carichi refrigerati contraddistinta con il numero di costruzione « 819 ». Alla prova del primo blocco di cilindro — che è stato benedetto dal cappellano di Fabbria don Aurelio Givè — erano presenti il T.D.G. ing. Cristofori, il direttore centrale Ag. Fantini, il direttore del Cantiere del Muggiano ing. Grillo, nonché i rappresentanti del R.I.M. dell'American Bureau e del Lloyd's Register.

L'Ansaldo al V Salone Nautico

Il Salone Nautico Internazionale di Genova, rimasto aperto dal 3 al 13 febbraio, per un totale di sedici giorni di esposizioni e delle stampe italiane e straniere, i cui rappresentanti sono venuti in gran numero nella nostra città, è stato di gran lunga il migliore tra quelli svoltisi in Europa quest'anno, sia per il livello e la qualità dei partecipanti, sia per il maggiore coinvolgimento nell'ambito dei padiglioni espositivi che non hanno risolti sul cordone, sia infine per il successo delle mostre presentate che hanno conferito il loro al successo navale internazionale per il 1966.

Ancora per questo riguarda l'altissimo dei visitatori, che hanno superato i trecentocinquanta, dei quali ben 80 mila stranieri, è stato raggiunto il record della prima edizione.

Al tradizionale appuntamento nazionale dell'industria navale internazionale hanno preso parte quest'anno oltre cinquanta espositori in rappresentanza di

dieciotto paesi, tra i quali 278 Italiani, 111 statunitensi, 1 australiano e 1 giapponese. Gli spazi riservati all'esposizione hanno raggiunto i 56 mila metri quadrati, confermando nel Salone nautico di Genova una delle più vaste esposizioni specializzate del settore che si tengono nel mondo.

L'Ansaldo era presente al V Salone Nautico con uno stand nel quale era esposto il prototipo del nuovo motore marino tipo 180/8 della potenza effettiva di 405 cav. a 1800 giri, che lo Stabilimento Meccanico produce anche per usi e applicazioni industriali.

Nello stand appositamente allestito dall'Ansaldo hanno pure figurato alcune tabelle con le caratteristiche di tutti i principali tipi di motori di media potenza, rivestiti nella guerra produttiva dallo Stabilimento Meccanico. Tali motori, fatta eccezione per il Diesel-Ansaldo tipo 331 non più ricostruito, sui talloni sulla richiesta, sono stati progettati dalla nostra Società in

questi ultimi anni e rappresentano il frutto di una lunga esperienza accumulata dall'Ansaldo in questo campo.

I motori tipo Ansaldo, come è noto, vengono soprattutto impiegati per la propulsione di navi di piccolo e medio tonnellaggio in guerra e, in particolare, di rusinaggio e di pescherecci. Nel dicembre 1965 lo Stabilimento Meccanico ne ha costruiti 97, tra « marini » e « industriali », per una potenza complessiva di oltre 10 mila cavalli effettivi.

Complessivamente le « uscite » del nostro Società, allestite con gusto e sobrietà, nelle disposizioni luminose e colorate, opportunamente impresse, le quali documentavano in modo efficace alcune tra le più significative realizzazioni di questi ultimi anni, nel campo delle costruzioni navali e degli apparati motori, che nei settori delle turbine per le centrali termoelettriche, degli impianti industriali e dei prodotti di fonderia.

Attività editoriale della Società

Nel quadro delle attività della Segreteria generale, l'Ufficio stampa e propaganda della nostra Società ha recentemente dato alle stampe una serie di pubblicazioni (cataloghi e monografie) di grande interesse per costo e costo.

Di questo particolare attività editoriale di una grande azienda come la nostra — attività che ai nostri giorni, come si sa, tende ad assai sempre più complessi e vasti — sarebbe inutile soffermarsi se non per sottolineare l'importanza che assume il suo sviluppo e servizio opportuno. Un aggiornamento recente, non tanto del motore del genere di produzione orientato di illustrare e spiegare, ma più spesso rivolto ai progressi della tecnica che oggi si vive, ed un libro specialistico, per cui non è parso opportuno affermare che i criteri costruttivi di una data realizzazione (suo campo) per, necessariamente, possono risultare di difficile da perdersi nel breve spazio di tempo necessario ad illustrare con un'opera stampata.

Le pubblicazioni editate — quattro in totale — si riferiscono tutte alla produzione meccanica dell'Ansaldo.

Le prime tre sono monografie, trattando esclusivamente di trecento centrali termoelettriche di più recente realizzazione, e cioè le centrali realizzate dalla nostra Società a Bari, Chianzovello e Chiasso. Anche con produzione a fronte in lingua inglese, connesso esaurienti ed abbondanti illustrazioni, nonché numerosi disegni a colori di accensione elettrica, che possono dare, anche di persona, un'idea soddisfacente della complessità di questi colori, nei impianti.

La quarta pubblicazione, « *Gas turbine engine* », tratta in rassegna

tutte le produzioni meccaniche della nostra Società.

Oltre a una breve storia introduttiva, il catalogo illustra l'attività del nostro stabilimento meccanico attraverso le maggiori realizzazioni operate in questi ultimi dieci anni. Vi si ritrovano gli apparecchi motori a turbina della



turbinari e C. Colombo, e Leonardo di Vinci e a Michelangelo, le grandi turbine a vapore per centrali termoelettriche, i grandi Diesel e i Diesel-Ansaldo di media potenza, infine, marine e terrestri, prodotti della Fonderia, Elettromeccanica, infine, le macchine che illustrano le realizzazioni del CNM e del S.M.C. impianti industriali, sementerie e fabbriche di fertilizzanti azotati, tra gli altri.

Il catalogo si chiude con un indispensabile elenco dell'attività dei nostri centri nazionali e dell'attività di questo settore produttivo nei principali organismi di ricerca, nei diversi uffici quanto prima da una nuova pubblicazione, che ospiterà l'Ansaldo Navi, dal 1966, e tutte le altre macchine in cui ebbe all'ingegnere.

Sotto: il Ministro delle Poste e Telecomunicazioni on. Carlo Rissa presso lo stand della nostra Società all'apertura del V Salone Nautico. Alla sua destra, il Presidente dell'Ansaldo.



Due documentari dell'Ansaldo proiettati sulla "Michelangelo"

Nella serata di venerdì 20 febbraio la nostra Società ha presentato in visione privata i documentari cinematografici « Mare in Cantiere » e « C. 157 ». La proiezione, per gentile concessione della Società di Navigazione della Tivù e Michelangelo è avvenuta nel porto di Genova.

Alla manifestazione sono intervenuti l'on. Ghisù e le principali autorità di Genova e della Provincia tra le quali il Prefetto dott. Rizzo, il primo Presidente della Curia d'Appello dott. Petroncini, il Commissario prefettizio dott. Pavesi, il Questore dott. Riberti, il Comandante della Capitaneria di Porto Gio. Di Ruffino, il Provveditore agli studi prof. Vostri e altre personalità. Numerose anche le autorità militari tra cui il gen. Leonis, Comandante della Forza militare di Genova, Barza, Di Paolo, Direttore dell'Istituto Idrografico della Marina e altri alti ufficiali. Hanno altresì assistito all'interessante proiezione esponenti del mondo aeronautico, industriale e finanziario genovese, rappresentanti del corpo docente, della stampa e della magistratura. Hanno anche presenziato i responsabili dei principali Istituti di classificazione navale Italcant ed Invernici, tra cui il Direttore generale del Registro Italiano Navale Ingegner Spinelli.

In rappresentanza della Società « Dalla » hanno assistito alla manifestazione il Presidente, assessore regio di squadra Ottavio l'Amministrazione delegato a direttore generale avv. Bayer, il Comandante della « Michelangelo » capitano Sestini e alcuni ufficiali.

Per l'Ansaldo era presente il Presidente dott. Giannini, il Direttore generale dott. De Rizzo, i Direttori generali ing. Arnoldi, dott. Dezagugari e Ping, Pavesi, il Direttore ing. Marconi, i Condirettori centrali ing. Mori e ing. Pio Pavesi nonché altri dirigenti della nostra Società.

Il primo film proiettato nella serata, è cioè « Mare in Cantiere », è un lungometraggio della durata di circa mezz'ora che documenta in una breve carrellata fotografica sul nostro cantiere di Sestri le tecniche costruttive dei passali e le fondamentali tappe

pe di rinnovamento delle strutture tecnologiche del complesso.

Realizzato a colori dalla Divisione Cinema della Società Ansaldo di pubblica relazione di Roma in stretta collaborazione con l'Ufficio Stampa e Propaganda dell'Ansaldo, questo documentario di avvedute regia di Tullio Celesia e della fotografia di Genadio Patria e Elio Mitterer. Lo musicale sono state curate da S.M. Rossa e il commento parlato è affidato alle voci di Alberto Liguori e Romano Iso.

Alle immagini del Cantiere, si le sue realizzazioni e alle grandi opere di rinnovamento, il film alterna, in un felice gioco cinematografico, alcune sequenze della vita di Genova, e del governo di adattamento spazio marittimo.

Questo documentario, come si ricordava, viene presentato nel giugno dello scorso anno alla VI Biennale Nazionale del Film Industriale, organizzata a Genova, attraverso l'ausilio di comitati di pubblico e di critica. Ad esso seguì anche la lunga per « il miglior film sulle attività marittime e industriali » messa a disposizione in tale occasione della Camera di Commercio di Genova.

Il secondo documentario programmato nella serata, è cioè « C. 157 », della durata di 22 minuti, è stato anch'esso realizzato dalla Società S.P.A. di Sestri, in cooperazione con l'Ufficio Stampa e Propaganda della nostra Società. Si tratta della regia di Antonio Bertini e Andrea Pavesi, della fotografia di Silvio Pracher e di alcune voci di Raul Grasselli e di alcune voci del complesso di Sestri. Milano Massimo ed è dedicato interamente alla « Michelangelo » che è appalto la micropulsazione, autoalimentata, costruzione navale uscita dai Cantieri Ansaldo.

Anche « C. 157 » è indubbiamente un documentario di pregio, vale a dire artistico. Alcune immagini sono particolarmente belle e suggestive soprattutto per i toni del colore e per l'effetto del luci. Pure il commento parlato è, specie in alcune parti, di ottimo livello e sono stati d'origine.

KUTINA: un nuovo impianto di fertilizzanti per il Settore Impianti Industriali

È in pieno sviluppo presso il SIM la costruzione di Kutina, che vede il nostro Settore Impianti Industriali al lavoro a fianco di altri Concostruttori, esempi per la realizzazione del grande complesso industriale di Kutina in Jugoslavia.

Tale complesso comprende un impianto completo per la produzione di fertilizzanti azotati e complessi a partire da gas metano e comprende le unità per la compressione del gas e produzione ammoniacale, impianti acido nitrico, nitrato ammonico, nitroacrilico e ossigeno compressi, nonché le unità dei servizi generali.

Il contratto con il cliente jugoslavo, gli firmato dal 23 dicembre 1964, è andato in vigore il 15 giugno dello scorso anno.

L'importo del contratto è dell'ordine di grandezza dei 40 milioni di dollari, oltre 200 milioni tra Italia, Francia e Belgio.

Le società francesi e Enso, una società del gruppo

« Schneider », agisce in veste di capo fila dell'affare; accanto ad esso la società Foster Wheeler Francese agisce in qualità di coordinatore tecnico del progetto, mentre ad altre società (Grande Parision, « Poca », « Stamicarbo ») è stato affidato l'incarico di « engineering » particolari, cioè di progettisti delle singole unità.

Per il Belgio, la società « Syntex » agisce in qualità di fornitore dell'impianto di nitroacrilico e fertilizzanti complessi, nonché di fornitore di gran parte dei servizi generali.

Per l'Italia, l'Ansaldo-SIM è incaricato di produrre, acido nitrico, fluidità acida compressa ed altre parti dei servizi generali, ed agisce anche in qualità di progettista per una parte della fornitura ad esso affidata.

La parte italiana è dell'ordine di grandezza dei 3,5 miliardi di lire.

L'ordinazione dei materiali è già in pieno sviluppo e le spedizioni sono previste nella seconda metà del corrente anno e fino a gennaio del 1967.

Tra i materiali accettati un importante lotto di scambiatori è stato assegnato al nostro Stabilimento C80 di Poggio.

Il montaggio è previsto nel corso di tutto l'anno 1967 e la consegna dell'intera unità è prevista entro il giugno del 1968.

Il lavoro ha richiesto e richiede tuttora un notevole impegno da parte del SIM, oltre che per le normali attività della realizzazione, anche per la coordinazione ed il mantenimento dei collegamenti con gli altri associati e con il « engineering » general.

Nonostante questo difficoltà, il SIM si stupisce con le sue migliori energie per il buon esito di questo lavoro.

La visita del Prefetto di Genova al Cantiere navale di Sestri



Il Prefetto di Genova dott. Pietro Rizzo ha visitato il 2 marzo il nostro Cantiere navale di Sestri. Ricevuto dal Presidente dell'Ansaldo dott. Arnaldo Giannini, dal Direttore generale dott. Marica De Rosa, dal Direttore centrale ing. Vittorio Fantani e dal Direttore del Cantiere ing. Bruno Piontoni, il Prefetto ha visitato le principali sezioni produttive del complesso, affermandosi ad assicurare con molta interesse alcune fasi dei moderni sistemi di lavorazione. Prima di lasciare il Cantiere, il Prefetto di Genova ha tenuto ad esprimere il suo apprezzamento per il contributo che la nostra Società porta all'economia genovese ed il suo augurio sereno per tutti gli Ansaldo (nella foto, il dott. Rizzo, con a fianco i dott. Giannini e Ping, Fantani, nel corso della visita alle sezioni di allestimento).

Uno scorcio dell'aula di Sestri della « Michelangelo » durante la proiezione dei due documentari presentati dall'Ansaldo.





Interni della Trelance

Nelle fotografie a sinistra, dall'alto: la cabina del comandante; una stanza dell'attaggio del primo ufficiale anziano; il quadrato ufficiali. Sotto, il locale R.T. A destra, la plancia di comando (sopra) e l'ufficio del comandante (sotto).





Primo giorno

2° premio ex-aequo del Concorso di Capodanno

di NICOLETTA COSTAGLI

"Primo giorno di lavoro": un titolo senz'altro molto seducente per un breve racconto rievocativo. Provo a ripercorrere tra me e me, Prima mi taccio terzine, poi cerco di respirare: cosa voglio raccontare? Sono ricordi talmente per scuola... a chi possono interessare? Eppure questo titolo suscita in me tanta commozione, perché non provarci? C'è ancora un timore, un dubbio: è sufficientemente viva in me la memoria di quel primo giorno, dopo tanti anni? saprò parlare senza scappare le feluche sensazioni che ancora conservo? Ci provavo.

I miei genitori, per vicissitudini varie, deciso di stabilirsi in una cittadina vicina a Torino, dove uno stabilimento per la produzione della seta artificiale assumeva uomini, donne e bambini.

Dopo gli opportuni accordi con quella direzione, partimmo da Genova, con molta nostalgia nel cuore dei miei genitori e di mia sorella, ma poca nel mio, poiché la gioia del viaggio e il fascino della novità erano la mia più forte.

Prendemmo alloggio in un appartamento in un nucleo di case fatte appositamente costruite da quello stabilimento, ci presentammo per la visita medica e fummo assenti tutti. Mi venni assegnata al reparto «legatoria». Fu così che il 7 maggio del 1927 (avevo appena dodici anni), incominciò la mia vita di lavoro.

L'ingresso non fu molto solenne per la verità. Avevo piovuto molto nella notte e la mattina seguente, per andare di casa allo stabilimento, doveti passare in un narrow infinito di pozanghere. Per attraversare quelle più profonde dovette intervenire mio papà prendendomi sotto braccio. Non usavano ancora le calze di nylon (nel 1927, eravamo alle prime calze rosa o « beige », ma ancora piuttosto pesanti, e per evitare con l'umidità il mio tradizionale negino, il mal di gola, fui costretta a togliermelo e così feci il mio ingresso in un intenso cagnone senza calze, cosa in quel tempo assolutamente fuori moda. Mi ritrovai la mano ad un

centinaio di ragazze e ragazzi tra i 12 e i 15 anni, tutti come me assegnati al reparto legatoria. Incominciarono quella mattina i primi commenti, le prime critiche, i primi apprezzamenti, lo scambio di domande: come ti chiami, quanti anni hai, da dove vieni... Ecco, questa: da dove viene? da Genova? E' dove Dante andò a... imparare l'italiano?

Ed io, un po' suscettibile e molto scortese, pensai subito: non ci vengo più, lo dico a mamma che non mi ci mandi più...

Poi altre bambine, più care, più affettuose, mi parlavano del dopolavoro, dove avremmo potuto trovarci assieme e giocare, e il mio proposito di diserzione venne abbandonato.

Il lavoro era molto facile, ma aveva i suoi inconvenienti. Consisteva essenzialmente nel passare attraverso i grembiotti di seta che formavano le quattro o cinque matasse concentrate su di un sasso (arcolato) un filo di seta. Quel filo veniva chiamato « pasta » e questa parte la tenevano infatti in un cordone attorno alla vite; inoltre, del nostro cordone faceva parte un minuscolo paio di forbici.

Era un lavoro di iniezione e introduzione da esercitare con le dita per cui, dopo un po' di tempo (certamente a causa della nostra epidemiale ancora troppo delicata), il continuo sfregamento della seta artificiale contro la pelle senza procurava inevitabilmente dei dolorosi tagli alle dita. Per un po' così venivano medicati, poi, quando si approfondivano troppo, si cambiava temporaneamente lavoro: una

bella scopa con cui girare tra le macchine di torcitura e gli arcolati per raccogliere i cascini fino a « guargione dico avvenuta ». Poi si ricominciava nuovamente a « legare ».

A metà di quel primo giorno me ritrovai fuori con i miei genitori e mia sorella per andare a fare colazione sulle rive della Gronda, che scorreva

settimana successiva dalle sei del mattino alle due del pomeriggio e così via, alternando ogni settimana.

Questo mi fece molto piacere perché intravvi subito la possibilità di giocare tutta la mattina o tutto il pomeriggio, a seconda dell'orario che avrei osservato. Soprattutto l'orario del mattino mi parve

poetico, illuminato con l'era su tutti quattro i lati. E fu appunto una mattina, forse tra le più buie e fredde che, guardando quest'orologio subito dopo aver attraversato quel tale ponte, mia sorella ed io ci accorgemmo di aver sbagliato di un'ora intesa ad uscire di casa. Ma non un'ora di ritardo, che in ciò avremmo trovato conforto nell'aver dormito un'ora in più, bensì un'ora di anticipo — le cinque per la precisione — un'ora intesa che dovevano trascorrere correndo per scaldarci davanti ai cancelli dell'edificio, dove alle sei potevamo entrare finalmente a svolgere il nostro lavoro.



Ecco, il mio primo giorno di lavoro (e non solo il primo): l'ho rievocato ed ora che ho conosciuto altri e più precisi ricordi si affacciò alla mia mente: la prima busta per esempio.

Ricordo che fuori dei cancelli, ad ogni giorno di quindicina, sostavano i banchieri per la vendita delle merci e degli oggetti più diversi. Fu lì che feci il mio primo acquisto: uno agellino raffigurante un Perrot, unitario in azzurro, che ancora conservo.

E il primo sciopero? Non ricordo bene se avvenne nello stesso '27 o nell'anno successivo, nemmeno se ricordo la vera motivazione che, anzi, forse non seppi mai. Ricordo soltanto che una qualcosa bastò su « venti centesimi ». Ciò che ricordo con precisione è invece il fatto che chi di noi bambini si fosse avvicinato ai cancelli d'entrata avrebbe corso serio pericolo di bucarle, per cui le strade di Venaria videro e udirono quel giorno tutto uno sciame ad un vocare di giovanotti che reclamavano un qualche loro diritto.

Quanti ricordi... Ma è solo del primo giorno di lavoro che dovette parlare.

Ebbene, a primo giorno di lavoro a, credo davvero di non averci molto mai! Ti ho fatto omaggio di un ricordo, un ricordo forse velato di malinconia (e forse poco chiaro), ma che però nel mio cuore continua a conservare tra i più belli e i più cari.

al lato opposto della strada dove sorgeva lo stabilimento, in modo da rimanere vicini al posto di lavoro per la ripresa pomeridiana.

Ci raccontarono tutte le impressioni di quella prima giornata. Mia madre volle sapere tutto. Infine il primo sacco di siena; masticano venti minuti, ancora raccomandazioni, qualche canzone. Altro sacco di siena; tranciano cinque minuti, bisogna andare...

Nel pomeriggio mi dissero che noi bambini avremmo osservato un altro orario, allo scopo di avere sempre un turno che assicurasse la continuità del lavoro. Dall'indomani avrei cominciato il lavoro alle due del pomeriggio per terminare alle dieci della sera. La

bellissima (travavo a prima vera inoltrata). Ma fu quello stesso orario che mi si rivelò estremamente duro alcuni mesi dopo quando, partendo da casa, ci si ritrovava immersi nel buio e nella nebbia e, una volta sul ponte, si sentiva la Gronda scorrere, mentre tutto intorno non era che nero impenetrabile.

Eppure tutto ciò esisteva allora per me una sua poesia, una poesia anche molto sentita, tanto che la mia vera fuiva abbondantemente e non vi fu il suo tempo manifestazione patritica o foga rievocativa dove io non fossi presente con le mie ingenuità e le celestive.

Anche l'orologio del campanello suscitava in me immagini

Melgrino Adame incertezza espressive, è questo l'ultimo presentato al Concorso di Capodanno che più d'ogni altro spicca per sincerità e freschezza. Ritornando dopo al conduttore il secondo premio, la Commissione giudica. Il suo esultante apprezzamento sulle sue giuste minuzie tale merito.

Nicoletta Costagli è impiegata all'Ateneo dal 1962 e ha sempre svolto le sue attività presso il Settore ACT.



VITA DEL DOPOLAVORO

Il carnevale dei bambini



Un frotto gruppo di piccoli amaldini si è ritrovato anche quest'anno l'ultimo giorno di carnevale presso la sede del Dopolavoro, a Sempredara, per dar vita al «Robere ma scherato». La manifestazione è stata animata da un indovinato gioco a quiz condotto con brio e vivacità dal segretario del Dopolavoro Piero Alfieri, assistente di Gianna Mada e dalla signora Rozina Quaranta, che hanno fornito la rissucchiata feticciola anche nei più vivaci particolari.



La Segreteria comunica

Gli orari dei corsi di ginnastica

I corsi di ginnastica rivisti dall'ingegner Tubino e dai signori Marini e Berti, vengono svolti presso la palestra di Sestri con i seguenti orari:

Altre maschili: lunedì, martedì e venerdì, dalle 18 alle 19,30.

Altre femminili: martedì e venerdì, dalle 18 alle 20; domenica, dalle 9,30 alle 12.

Adulti: lunedì, martedì e venerdì, dalle 20,30 alle 21,30.

Denunce sinistre auto

Al fine di addiventare ad una migliore definizione delle guasti che relativi agli incidenti d'auto, la Società di assicurazioni e rassicurazioni «Savoia» presta i suoi assistenti a voler effettuare le diagnosi esclusivamente sugli assegni morbidi.

Il servizio «Assistenza Sociale» del Dopolavoro è a disposizione per tutti pratiche e per la di-

stribuzione degli stampati necessari agli interessati che desiderano effettuare le denunce per proprio conto, dalle ore 15 alle 18 di lunedì, mercoledì e venerdì.

Anche gli uffici della «Savoia» (via D. Passella, 4/A, telef. 806.410 e 806.602) sono a disposizione degli assicurati dalle ore 8,30 alle 12 e dalle 14 alle 18,30 di tutti i giorni tranne escluso il sabato.

Contro la fame in India

Il Consiglio d'Amministrazione del nostro Dopolavoro, aderendo all'appello lanciato in tutto il mondo per l'urto di stermini alla popolazione dell'India, ha organizzato una gita turistica programata per il 28 marzo, nel quadro del relativo contributo per l'acquisto di 15 quintali di grano che sono stati offerti a nome del dopolavoro amaldino.

TURISMO SOCIALE

A Milano per la Fiera

La gita a Milano per la visita alla Fiera Camparioni verrà effettuata il 16 aprile.

La modalità di partecipazione verranno organizzate con gruppo misto, che sarà sempre strettamente affianco alle portiere degli Stabilimenti sociali.

La gita di carnevale a Igea

Si è svolta il 30 febbraio e vi hanno partecipato 115 amaldini. Nella bella cittadina piemonese i nostri giovani hanno potuto

assistere al corso carnevalesco, ornato con la tradizionale «battaglia delle arance». Il viaggio è stato effettuato in autotrasporti.

La crociera al Pireo

Trentacinque amaldini hanno preso parte, dal 27 febbraio al 5 marzo, alla crociera con la «Mitolagelo» e la «C. Colombo» al Pireo.

Partiti da Genova nella mattinata del 27 febbraio con la «Mitolagelo», i soci, crocieristi hanno raggiunto Corinto — dove la turbonave ha sostato la sera circa ancora — e, nelle prime ore del giorno seguente, Napoli,

dove era ad attendere la «C. Colombo».

Con la «C. Colombo» hanno preso il largo per Palermo e Messina (dove hanno potuto sbarcare per effettuare una breve visita alla città), giungendo alle ore 11 del 5 marzo ad Atene.

Ripartiti dalla capitale ellenica per il nord, toccando il mare di nuovo il terreno di un ampio giro turistico della città di Atene, i crocieristi amaldini hanno potuto toccare un'altra grande in navigazione la visita delle coste eleniche per giungere, nella mattinata del 4 marzo, a Venezia, e si scrive a Trieste, da dove hanno fatto ritorno a Genova col treno.

Attività dei Circoli

Calcio

Donzica 6 febbraio si è svolta l'ultima giornata del girone eliminatorio del campionato Junior.

I nostri amaldini, passando di vittoria in vittoria, hanno conquistato il primo posto e si sono qualificati così per il girone finale.

Il primo girone (ora della verità, ma siamo certi che i nostri ragazzi affronteranno i prossimi impegni con il loro solito animo di ben figurare).

Il loro obiettivo, che è anche quello di altre squadre concorrenti, è quello di conquistare il diritto a disputare le finali nazionali.

In bocca al lupo.

Sci

Domerica 27 febbraio, organizzata dall'Ente Provinciale di Genova con la collaborazione del nostro Dopolavoro, si sono svolti a Lurisia i Campionati Provinciali di Sci dell'Ente, validi anche come prova unica per i Campionati Sociali amaldini.

I nostri settori hanno ottenuto le seguenti classifiche:

Fondo: 1) Giovanni Sestini (campionato sociale);

Slalom: 1) Roberto Basso (campionato sociale); 2) Franco Belmonte.

Slalom Invernale: 1) Elena Pavesio (campionato sociale); 2) Roberto Cames.

Slalom a squadre e maschile: 1) Massimo Giannini (campionato sociale).

Slalom a squadre e femminile: 1) Cinzia Repetti (campionato sociale); 2) Laura Barbarosa.

Rusho della Neve (per soli 10): 1) Dopolavoro Amaldino.

La premiazione dei vincitori ha avuto luogo l'11 marzo presso la sede del nostro Dopolavoro a Sempredara, con l'assessorato del direttore provinciale dell'Ente con. Elio Sartori.

Tennis da tavolo

Un tabellone amaldino sta ottendendo questo sport, che viene praticato da meno di un anno presso il nostro Dopolavoro, ed oltre un centinaio sono ormai i giovani che vi si dedicano e che hanno già ottenuto ottimi risultati.

Ecco le loro più recenti affermazioni:

30 gennaio a Sempredara: Campionato regionale giovanile.

1) Dopolavoro Amaldino (Tullio - Lovatelli) - Salvaresi - Madaro - Pabbiani).

8 febbraio a Sempredara: Invitational campionato regionale allievi C.S.I.; 1) Dopolavoro Amaldino (Delfino - Aiello - Anzengr).

12 febbraio a San Bero: Campionato regionale femminile; 1) Dopolavoro Amaldino (Ciarogio - Nappastanti).

Cine-foto

Lo scorso febbraio sono stati proiettati, presso la Sala della Arti, a Sestri, i film: «Partecipati al IV congresso a punto ridotto». Le grazie ha assegnato il primo premio al film «L'ultimo avvertire» di Mario Abbacia (C.S.I.).

Un gruppo di allievi del corso di sci organizzato dal Dopolavoro a Lurisia (foto A. Ottolenghi).



Fratelli PAGANO

TIPOGRAFICI EDITORI DAL 1787

BONZI via SAN LUCA, 88 r

TESSUTI novità per signora

Soprabiti - Abiti - Tailleurs,
in pura lana - seta - cotone

Sceltri per costumi ai dipendenti dell' ANSALDO
Si accettano buoni DOPANSALDO

LOSI

**MOBILI
ARREDAMENTI
FACILITAZIONI**

LOSI

CORSO TORINO, 22 r.



**AUTOSCUOLA
"SESTRI"**

Via Giordano, 56 r
(ex sede CEMO)
GENOVA-SESTRI - Tel. 421.830

preparazione accurata
LEZIONI SU AUTO 750 e 1000

FACILITAZIONI AGLI ANSALDINI

CELSA

Commercio
Elettrico
Lombardo

MILANO - Tel. 481.883

Filiale di Genova

Via Pietro Cristofoli, 63 r
SAMPIERDARENA

Materiali elettrici
per bassa ed alta tensione
Fili e cavi elettrici di qual-
siasi tipo e applicazione
Materiale stagno per usi
industriali e navali
Valvole e Materiale "AFO",
anti-urto per berdo
Valvole ad alta capacità
di rottura "WEBER"

MO **Giordano COSTA**

BI arredamenti

LI elettrodomestici - TV

FI VISITATECI: GENOVA-SESTRI

CIO VIA HERNADA, 18 r. tel. 471.234
VIA MARARA, 31 r.

MANNITE DUFOR

ANSALDINI IN SEDICESIMO

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

MARIA CARLA, di Carlo Sforzetti (1961) e di Caterina Lorenzini.
 BRUNA, di Stefano Brusaporci (Civari) e di Mario Rossi.
 FABIO, di Vincenzo Caporali (1960) e di Lucia De Dillo.
 CRISTINA, di Luciano Cavallini (1961) e di Carlo Biondi.
 BRENDA, di Angelo D'Avanzo (Fino) e di Margherita Giordano.
 MARCO, di Francesco Duranti (Fino) e di Lucio Magliano.
 LUCIA, di Domenico Galardi (1961) e di Iole Bertorello.
 LAURA, di Giovanni Brodini (1961) e di Maria Anselmi.
 MARIA, di Benedetto Pavesio (1961) e di Rita Cingari.
 PIERLUIGI, di Renato Dini (1961) e di Susanna Santorini.
 PAOLO, di Cristiano Sella (1961) e di Iole Caporali.
 ANTONELLA, di Carlo della Cassinella (1961) e di Rita Mammolli.

A tutti i pleniscendoli e ancelloli e i suoi angeli più terribili.

Si sono sposati

Giustino SPANATO (1961) con Cleopatra Caporali il 16/10/1960.
 Dr. Mario BRUZZI (1961) con Maria Rosa Caporali il 2/2/1960.

Agli sposi i nostri sinceri auguri.

COMMIATI

Hanno lasciato il nostro per ragioni laici d'età i seguenti lavoratori della nostra Azienda.

Cantiere di Sestri

ARMANDO ORNELLI, assunto il 26/11/1951, add. meccanico.
 VALERIO BERNARDI, assunto il 7/1/1959, stir. centrali.
 CARLO VILLANI, assunto il 27/2/1960, elettricista.
 ANGELO PALADINI, assunto il 2/10/1961, a. mag. legno.
 ARMANDO CROCCONOPPIO, assunto il 18/8/1961, capo squadra.
 DOMENICO RIZZI, assunto il 2/8/1961, guasta. tubi.
 G. B. PARONDI, assunto il 16/3/1962, add. meccanico.
 TROVARE BALZANARDI, assunto il 14/9/1962, guasta. tubi.
 ALDO MELTZER, assunto il 20/8/1962, pannello.
 NICOLA CAVALLARI, assunto il 25/9/1961, capo legno.
 FORTUNATO SEMAR, assunto il 6/8/1955, capo. riva.

G. M. L.

GAUDIO VISCONTI, assunto il 21/05/1953, add. pannello.

Direzione Generale

MAURO BIANCHI, assunto il 27/6/1952, riva. riva.

Mecanico

FRANCO RIVA, assunto il 10/7/1959, add. pannello.
 ANGELO BONETTI, assunto il 2/8/1962, add. pannello.

Atto di onestà

Segnaliamo con vivo compiacimento l'atto di onestà compiuto lo scorso febbraio dal dipendente del Cantiere di Sestri Armando MAZZARELLO il quale, rinvenendo nell'ambito dello stabilimento un borsetto contenente la somma di L. 7.000, provvedeva immediatamente a consegnarlo all'Ufficio vigilanza che ne poteva curare la restituzione al legittimo proprietario.

ARRIGO MANI, assunto il 9/10/1961, valdagna.
 SILVIO LORENZINI, assunto il 18/10/1961, add. laboratorio.
 ANSA ANTONIO, assunto il 15/10/1961, capo. ufficio.

Fonderia

SALVATORE REZZI, assunto il 25/6/1961, travertino.
 GIULIO ANTONIOLI, assunto il 11/11/1962, molatore.

Con il licenziare i suddetti di fare i bilanci, parliamo a questi lavoratori lavoratori gli auguri allo scioglimento che speriamo che realizzeranno tutti alla nostra grande famiglia.

Un "albero"...conteso

Ad numero di gennaio de "l'Anselmino" era stato da noi riprodotto l'immagine di uno tra i tanti alberi « foresta » come per incanto anche nel vicinato della nostra Sede nei vari reparti degli stabilimenti locali, attribuendola erroneamente la « paternità » ai suddetti del Cantiere di Sestri.

Esisteva invece qualcuno che l'attribuzione dell'albero in questione era stato curato dalle gerarchie del reparto « PONTI » delle stesse riserve, mentre ad adottare e segnalare il presente simbolo era l'ufficio di cui l'immagine aveva proveniva gli elenchi del lavoro « MAN ».

MEMENTO

G.B. COCHINCI



Nel primo anniversario della scomparsa il Cantiere ha ricordato tali amici e colleghi del Cantiere di Sestri, dove aveva per oltre 20 anni la sua opera in qualità di capo polo stabilimenti.

Giovanni MAZZARELLO

di anni 25, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 19 gennaio 1960. Era stato assunto il 25 maggio 1938.

Giovanni BEVILACQUA

di anni 21, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 24 gennaio 1960. Era stato assunto il 3 aprile 1949.

Angelo PEREGRINI

di anni 32, dipendente della Sottosezione Fonderia, deceduto il 27 gennaio 1960. Era stato assunto il 19 luglio 1923.

Arnaldo LUPI

di anni 32, dipendente dell'Anselmino, deceduto il 7/11 febbraio 1960. Era stato assunto il 24 aprile 1928.

Al trionfare la commovente condoglianza de "l'Anselmino".



La copertina una stampa di bordo della "Toscana": una immagine di grandissimo interesse tra i più antichi che costituiscono il materiale fotografico accumulato a bordo di un nave del nostro flotta.

l'ansaldino

MESELE
 DEL BAMBINO
 DELLA FAMIGLIA

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

Direttore responsabile:

Luigi Fellaro

Redattore:

Aldo Bassi

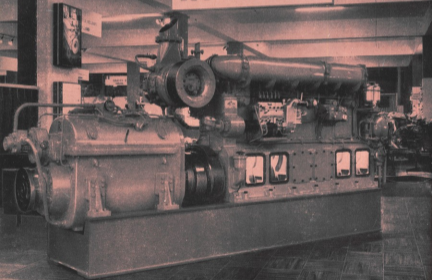
Relazione e amministrazione:

Via A. Steno, 5-1
 Ge-Sampierdarena - tel. 47816

Corrispondenti di stabilimento:
 DDO: Mario Galardi, Giuliano Furlini - SMO: Riccardo Fagnola, Ottavio Ferraresi - C&S: Gerardo Mariani, Flavia Chiavari - C&S: Antonio Magliola - FOM: Roberto Santoro - S&S: Angelo Caporali - S&S: Aldo Sella - C&S&C: Vincenzo Sella - Ufficio di Roma: Mario Tomati.

Stampato nella Tip. E.T. Pavesio - Genova, Via Mazzini, 12 - P. 11 - P. 12 - P. 13 - P. 14 - P. 15 - P. 16 - P. 17 - P. 18 - P. 19 - P. 20 - P. 21 - P. 22 - P. 23 - P. 24 - P. 25 - P. 26 - P. 27 - P. 28 - P. 29 - P. 30 - P. 31 - P. 32 - P. 33 - P. 34 - P. 35 - P. 36 - P. 37 - P. 38 - P. 39 - P. 40 - P. 41 - P. 42 - P. 43 - P. 44 - P. 45 - P. 46 - P. 47 - P. 48 - P. 49 - P. 50 - P. 51 - P. 52 - P. 53 - P. 54 - P. 55 - P. 56 - P. 57 - P. 58 - P. 59 - P. 60 - P. 61 - P. 62 - P. 63 - P. 64 - P. 65 - P. 66 - P. 67 - P. 68 - P. 69 - P. 70 - P. 71 - P. 72 - P. 73 - P. 74 - P. 75 - P. 76 - P. 77 - P. 78 - P. 79 - P. 80 - P. 81 - P. 82 - P. 83 - P. 84 - P. 85 - P. 86 - P. 87 - P. 88 - P. 89 - P. 90 - P. 91 - P. 92 - P. 93 - P. 94 - P. 95 - P. 96 - P. 97 - P. 98 - P. 99 - P. 100 - P. 101 - P. 102 - P. 103 - P. 104 - P. 105 - P. 106 - P. 107 - P. 108 - P. 109 - P. 110 - P. 111 - P. 112 - P. 113 - P. 114 - P. 115 - P. 116 - P. 117 - P. 118 - P. 119 - P. 120 - P. 121 - P. 122 - P. 123 - P. 124 - P. 125 - P. 126 - P. 127 - P. 128 - P. 129 - P. 130 - P. 131 - P. 132 - P. 133 - P. 134 - P. 135 - P. 136 - P. 137 - P. 138 - P. 139 - P. 140 - P. 141 - P. 142 - P. 143 - P. 144 - P. 145 - P. 146 - P. 147 - P. 148 - P. 149 - P. 150 - P. 151 - P. 152 - P. 153 - P. 154 - P. 155 - P. 156 - P. 157 - P. 158 - P. 159 - P. 160 - P. 161 - P. 162 - P. 163 - P. 164 - P. 165 - P. 166 - P. 167 - P. 168 - P. 169 - P. 170 - P. 171 - P. 172 - P. 173 - P. 174 - P. 175 - P. 176 - P. 177 - P. 178 - P. 179 - P. 180 - P. 181 - P. 182 - P. 183 - P. 184 - P. 185 - P. 186 - P. 187 - P. 188 - P. 189 - P. 190 - P. 191 - P. 192 - P. 193 - P. 194 - P. 195 - P. 196 - P. 197 - P. 198 - P. 199 - P. 200 - P. 201 - P. 202 - P. 203 - P. 204 - P. 205 - P. 206 - P. 207 - P. 208 - P. 209 - P. 210 - P. 211 - P. 212 - P. 213 - P. 214 - P. 215 - P. 216 - P. 217 - P. 218 - P. 219 - P. 220 - P. 221 - P. 222 - P. 223 - P. 224 - P. 225 - P. 226 - P. 227 - P. 228 - P. 229 - P. 230 - P. 231 - P. 232 - P. 233 - P. 234 - P. 235 - P. 236 - P. 237 - P. 238 - P. 239 - P. 240 - P. 241 - P. 242 - P. 243 - P. 244 - P. 245 - P. 246 - P. 247 - P. 248 - P. 249 - P. 250 - P. 251 - P. 252 - P. 253 - P. 254 - P. 255 - P. 256 - P. 257 - P. 258 - P. 259 - P. 260 - P. 261 - P. 262 - P. 263 - P. 264 - P. 265 - P. 266 - P. 267 - P. 268 - P. 269 - P. 270 - P. 271 - P. 272 - P. 273 - P. 274 - P. 275 - P. 276 - P. 277 - P. 278 - P. 279 - P. 280 - P. 281 - P. 282 - P. 283 - P. 284 - P. 285 - P. 286 - P. 287 - P. 288 - P. 289 - P. 290 - P. 291 - P. 292 - P. 293 - P. 294 - P. 295 - P. 296 - P. 297 - P. 298 - P. 299 - P. 300 - P. 301 - P. 302 - P. 303 - P. 304 - P. 305 - P. 306 - P. 307 - P. 308 - P. 309 - P. 310 - P. 311 - P. 312 - P. 313 - P. 314 - P. 315 - P. 316 - P. 317 - P. 318 - P. 319 - P. 320 - P. 321 - P. 322 - P. 323 - P. 324 - P. 325 - P. 326 - P. 327 - P. 328 - P. 329 - P. 330 - P. 331 - P. 332 - P. 333 - P. 334 - P. 335 - P. 336 - P. 337 - P. 338 - P. 339 - P. 340 - P. 341 - P. 342 - P. 343 - P. 344 - P. 345 - P. 346 - P. 347 - P. 348 - P. 349 - P. 350 - P. 351 - P. 352 - P. 353 - P. 354 - P. 355 - P. 356 - P. 357 - P. 358 - P. 359 - P. 360 - P. 361 - P. 362 - P. 363 - P. 364 - P. 365 - P. 366 - P. 367 - P. 368 - P. 369 - P. 370 - P. 371 - P. 372 - P. 373 - P. 374 - P. 375 - P. 376 - P. 377 - P. 378 - P. 379 - P. 380 - P. 381 - P. 382 - P. 383 - P. 384 - P. 385 - P. 386 - P. 387 - P. 388 - P. 389 - P. 390 - P. 391 - P. 392 - P. 393 - P. 394 - P. 395 - P. 396 - P. 397 - P. 398 - P. 399 - P. 400 - P. 401 - P. 402 - P. 403 - P. 404 - P. 405 - P. 406 - P. 407 - P. 408 - P. 409 - P. 410 - P. 411 - P. 412 - P. 413 - P. 414 - P. 415 - P. 416 - P. 417 - P. 418 - P. 419 - P. 420 - P. 421 - P. 422 - P. 423 - P. 424 - P. 425 - P. 426 - P. 427 - P. 428 - P. 429 - P. 430 - P. 431 - P. 432 - P. 433 - P. 434 - P. 435 - P. 436 - P. 437 - P. 438 - P. 439 - P. 440 - P. 441 - P. 442 - P. 443 - P. 444 - P. 445 - P. 446 - P. 447 - P. 448 - P. 449 - P. 450 - P. 451 - P. 452 - P. 453 - P. 454 - P. 455 - P. 456 - P. 457 - P. 458 - P. 459 - P. 460 - P. 461 - P. 462 - P. 463 - P. 464 - P. 465 - P. 466 - P. 467 - P. 468 - P. 469 - P. 470 - P. 471 - P. 472 - P. 473 - P. 474 - P. 475 - P. 476 - P. 477 - P. 478 - P. 479 - P. 480 - P. 481 - P. 482 - P. 483 - P. 484 - P. 485 - P. 486 - P. 487 - P. 488 - P. 489 - P. 490 - P. 491 - P. 492 - P. 493 - P. 494 - P. 495 - P. 496 - P. 497 - P. 498 - P. 499 - P. 500 - P. 501 - P. 502 - P. 503 - P. 504 - P. 505 - P. 506 - P. 507 - P. 508 - P. 509 - P. 510 - P. 511 - P. 512 - P. 513 - P. 514 - P. 515 - P. 516 - P. 517 - P. 518 - P. 519 - P. 520 - P. 521 - P. 522 - P. 523 - P. 524 - P. 525 - P. 526 - P. 527 - P. 528 - P. 529 - P. 530 - P. 531 - P. 532 - P. 533 - P. 534 - P. 535 - P. 536 - P. 537 - P. 538 - P. 539 - P. 540 - P. 541 - P. 542 - P. 543 - P. 544 - P. 545 - P. 546 - P. 547 - P. 548 - P. 549 - P. 550 - P. 551 - P. 552 - P. 553 - P. 554 - P. 555 - P. 556 - P. 557 - P. 558 - P. 559 - P. 560 - P. 561 - P. 562 - P. 563 - P. 564 - P. 565 - P. 566 - P. 567 - P. 568 - P. 569 - P. 570 - P. 571 - P. 572 - P. 573 - P. 574 - P. 575 - P. 576 - P. 577 - P. 578 - P. 579 - P. 580 - P. 581 - P. 582 - P. 583 - P. 584 - P. 585 - P. 586 - P. 587 - P. 588 - P. 589 - P. 590 - P. 591 - P. 592 - P. 593 - P. 594 - P. 595 - P. 596 - P. 597 - P. 598 - P. 599 - P. 600 - P. 601 - P. 602 - P. 603 - P. 604 - P. 605 - P. 606 - P. 607 - P. 608 - P. 609 - P. 610 - P. 611 - P. 612 - P. 613 - P. 614 - P. 615 - P. 616 - P. 617 - P. 618 - P. 619 - P. 620 - P. 621 - P. 622 - P. 623 - P. 624 - P. 625 - P. 626 - P. 627 - P. 628 - P. 629 - P. 630 - P. 631 - P. 632 - P. 633 - P. 634 - P. 635 - P. 636 - P. 637 - P. 638 - P. 639 - P. 640 - P. 641 - P. 642 - P. 643 - P. 644 - P. 645 - P. 646 - P. 647 - P. 648 - P. 649 - P. 650 - P. 651 - P. 652 - P. 653 - P. 654 - P. 655 - P. 656 - P. 657 - P. 658 - P. 659 - P. 660 - P. 661 - P. 662 - P. 663 - P. 664 - P. 665 - P. 666 - P. 667 - P. 668 - P. 669 - P. 670 - P. 671 - P. 672 - P. 673 - P. 674 - P. 675 - P. 676 - P. 677 - P. 678 - P. 679 - P. 680 - P. 681 - P. 682 - P. 683 - P. 684 - P. 685 - P. 686 - P. 687 - P. 688 - P. 689 - P. 690 - P. 691 - P. 692 - P. 693 - P. 694 - P. 695 - P. 696 - P. 697 - P. 698 - P. 699 - P. 700 - P. 701 - P. 702 - P. 703 - P. 704 - P. 705 - P. 706 - P. 707 - P. 708 - P. 709 - P. 710 - P. 711 - P. 712 - P. 713 - P. 714 - P. 715 - P. 716 - P. 717 - P. 718 - P. 719 - P. 720 - P. 721 - P. 722 - P. 723 - P. 724 - P. 725 - P. 726 - P. 727 - P. 728 - P. 729 - P. 730 - P. 731 - P. 732 - P. 733 - P. 734 - P. 735 - P. 736 - P. 737 - P. 738 - P. 739 - P. 740 - P. 741 - P. 742 - P. 743 - P. 744 - P. 745 - P. 746 - P. 747 - P. 748 - P. 749 - P. 750 - P. 751 - P. 752 - P. 753 - P. 754 - P. 755 - P. 756 - P. 757 - P. 758 - P. 759 - P. 760 - P. 761 - P. 762 - P. 763 - P. 764 - P. 765 - P. 766 - P. 767 - P. 768 - P. 769 - P. 770 - P. 771 - P. 772 - P. 773 - P. 774 - P. 775 - P. 776 - P. 777 - P. 778 - P. 779 - P. 780 - P. 781 - P. 782 - P. 783 - P. 784 - P. 785 - P. 786 - P. 787 - P. 788 - P. 789 - P. 790 - P. 791 - P. 792 - P. 793 - P. 794 - P. 795 - P. 796 - P. 797 - P. 798 - P. 799 - P. 800 - P. 801 - P. 802 - P. 803 - P. 804 - P. 805 - P. 806 - P. 807 - P. 808 - P. 809 - P. 810 - P. 811 - P. 812 - P. 813 - P. 814 - P. 815 - P. 816 - P. 817 - P. 818 - P. 819 - P. 820 - P. 821 - P. 822 - P. 823 - P. 824 - P. 825 - P. 826 - P. 827 - P. 828 - P. 829 - P. 830 - P. 831 - P. 832 - P. 833 - P. 834 - P. 835 - P. 836 - P. 837 - P. 838 - P. 839 - P. 840 - P. 841 - P. 842 - P. 843 - P. 844 - P. 845 - P. 846 - P. 847 - P. 848 - P. 849 - P. 850 - P. 851 - P. 852 - P. 853 - P. 854 - P. 855 - P. 856 - P. 857 - P. 858 - P. 859 - P. 860 - P. 861 - P. 862 - P. 863 - P. 864 - P. 865 - P. 866 - P. 867 - P. 868 - P. 869 - P. 870 - P. 871 - P. 872 - P. 873 - P. 874 - P. 875 - P. 876 - P. 877 - P. 878 - P. 879 - P. 880 - P. 881 - P. 882 - P. 883 - P. 884 - P. 885 - P. 886 - P. 887 - P. 888 - P. 889 - P. 890 - P. 891 - P. 892 - P. 893 - P. 894 - P. 895 - P. 896 - P. 897 - P. 898 - P. 899 - P. 900 - P. 901 - P. 902 - P. 903 - P. 904 - P. 905 - P. 906 - P. 907 - P. 908 - P. 909 - P. 910 - P. 911 - P. 912 - P. 913 - P. 914 - P. 915 - P. 916 - P. 917 - P. 918 - P. 919 - P. 920 - P. 921 - P. 922 - P. 923 - P. 924 - P. 925 - P. 926 - P. 927 - P. 928 - P. 929 - P. 930 - P. 931 - P. 932 - P. 933 - P. 934 - P. 935 - P. 936 - P. 937 - P. 938 - P. 939 - P. 940 - P. 941 - P. 942 - P. 943 - P. 944 - P. 945 - P. 946 - P. 947 - P. 948 - P. 949 - P. 950 - P. 951 - P. 952 - P. 953 - P. 954 - P. 955 - P. 956 - P. 957 - P. 958 - P. 959 - P. 960 - P. 961 - P. 962 - P. 963 - P. 964 - P. 965 - P. 966 - P. 967 - P. 968 - P. 969 - P. 970 - P. 971 - P. 972 - P. 973 - P. 974 - P. 975 - P. 976 - P. 977 - P. 978 - P. 979 - P. 980 - P. 981 - P. 982 - P. 983 - P. 984 - P. 985 - P. 986 - P. 987 - P. 988 - P. 989 - P. 990 - P. 991 - P. 992 - P. 993 - P. 994 - P. 995 - P. 996 - P. 997 - P. 998 - P. 999 - P. 1000 - P. 1001 - P. 1002 - P. 1003 - P. 1004 - P. 1005 - P. 1006 - P. 1007 - P. 1008 - P. 1009 - P. 1010 - P. 1011 - P. 1012 - P. 1013 - P. 1014 - P. 1015 - P. 1016 - P. 1017 - P. 1018 - P. 1019 - P. 1020 - P. 1021 - P. 1022 - P. 1023 - P. 1024 - P. 1025 - P. 1026 - P. 1027 - P. 1028 - P. 1029 - P. 1030 - P. 1031 - P. 1032 - P. 1033 - P. 1034 - P. 1035 - P. 1036 - P. 1037 - P. 1038 - P. 1039 - P. 1040 - P. 1041 - P. 1042 - P. 1043 - P. 1044 - P. 1045 - P. 1046 - P. 1047 - P. 1048 - P. 1049 - P. 1050 - P. 1051 - P. 1052 - P. 1053 - P. 1054 - P. 1055 - P. 1056 - P. 1057 - P. 1058 - P. 1059 - P. 1060 - P. 1061 - P. 1062 - P. 1063 - P. 1064 - P. 1065 - P. 1066 - P. 1067 - P. 1068 - P. 1069 - P. 1070 - P. 1071 - P. 1072 - P. 1073 - P. 1074 - P. 1075 - P. 1076 - P. 1077 - P. 1078 - P. 1079 - P. 1080 - P. 1081 - P. 1082 - P. 1083 - P. 1084 - P. 1085 - P. 1086 - P. 1087 - P. 1088 - P. 1089 - P. 1090 - P. 1091 - P. 1092 - P. 1093 - P. 1094 - P. 1095 - P. 1096 - P. 1097 - P. 1098 - P. 1099 - P. 1100 - P. 1101 - P. 1102 - P. 1103 - P. 1104 - P. 1105 - P. 1106 - P. 1107 - P. 1108 - P. 1109 - P. 1110 - P. 1111 - P. 1112 - P. 1113 - P. 1114 - P. 1115 - P. 1116 - P. 1117 - P. 1118 - P. 1119 - P. 1120 - P. 1121 - P. 1122 - P. 1123 - P. 1124 - P. 1125 - P. 1126 - P. 1127 - P. 1128 - P. 1129 - P. 1130 - P. 1131 - P. 1132 - P. 1133 - P. 1134 - P. 1135 - P. 1136 - P. 1137 - P. 1138 - P. 1139 - P. 1140 - P. 1141 - P. 1142 - P. 1143 - P. 1144 - P. 1145 - P. 1146 - P. 1147 - P. 1148 - P. 1149 - P. 1150 - P. 1151 - P. 1152 - P. 1153 - P. 1154 - P. 1155 - P. 1156 - P. 1157 - P. 1158 - P. 1159 - P. 1160 - P. 1161 - P. 1162 - P. 1163 - P. 1164 - P. 1165 - P. 1166 - P. 1167 - P. 1168 - P. 1169 - P. 1170 - P. 1171 - P. 1172 - P. 1173 - P. 1174 - P. 1175 - P. 1176 - P. 1177 - P. 1178 - P. 1179 - P. 1180 - P. 1181 - P. 1182 - P. 1183 - P. 1184 - P. 1185 - P. 1186 - P. 1187 - P. 1188 - P. 1189 - P. 1190 - P. 1191 - P. 1192 - P. 1193 - P. 1194 - P. 1195 - P. 1196 - P. 1197 - P. 1198 - P. 1199 - P. 1200 - P. 1201 - P. 1202 - P. 1203 - P. 1204 - P. 1205 - P. 1206 - P. 1207 - P. 1208 - P. 1209 - P. 1210 - P. 1211

ANSALDO



1950 ANSALDO 12000 CV DIESEL MARINO
MOTORE A INIEZIONE DI CARBURANTE
MOTORE A INIEZIONE DI CARBURANTE
MOTORE A INIEZIONE DI CARBURANTE