

L'ANSALDINO

ANNO I - NUMERO I
 Ab. gratuito ai dipendenti - Prezzo di
 vendita al pubblico L. 50

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

GENOVA, 1 GIUGNO 1954
 Distribuzione in abbonamento postale
 Gruppo Ansaldo

INIZIATIVA

L'iniziativa della pubblicazione de « L'Ansaldo » ha preso origine dalla convinzione che sia estremamente utile — anzi necessario — fornire a tutti i collaboratori dell'Azienda dati e notizie intorno alla sua vita, alla sua attività al suo avvenire.

Soltanto con una completa informazione sulla situazione aziendale si può creare ed ampliare un campo sul quale, spogliati da ogni preoccupazione di disciplina, di contrasto economico, di discussione sindacale, tutti gli individui — intesa questa parola nel suo significato più proprio — possano incontrarsi, esprimere le proprie idee, in una atmosfera serena e sgombra da ogni eccitamento o perturbazione.

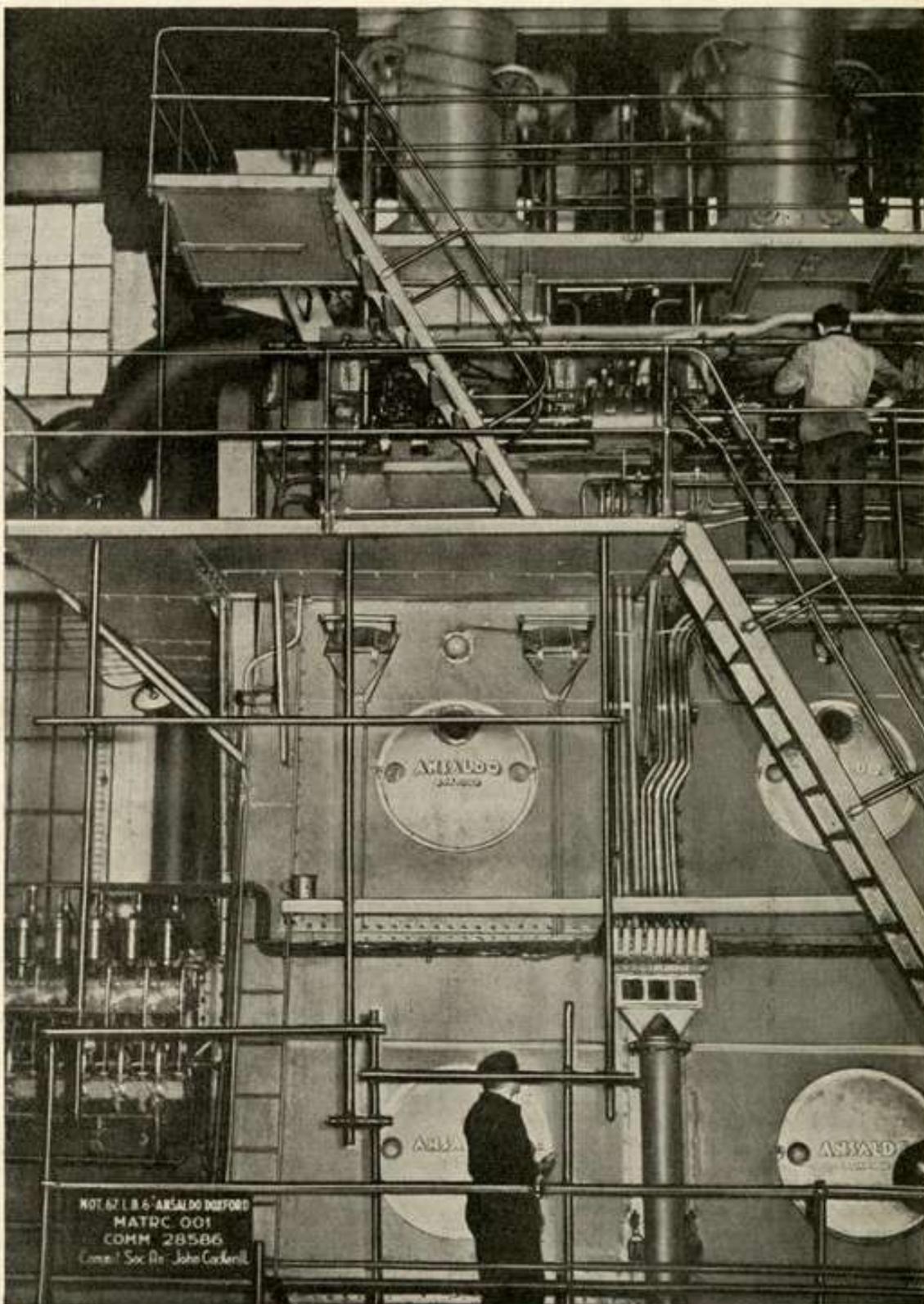
Abbiamo tutti un grande obbligo: tenere fede ad una tradizione aziendale che si è formata in cento anni di vita, e che deve continuare in un futuro degno del passato.

Potremo adempiere a questo obbligo d'onore se ognor più tutti sapremo approfondire la nostra conoscenza delle vere necessità dell'Ansaldo, degli esatti termini dei suoi problemi, della reale sua situazione.

Gli Ansaldo troveranno, in questo nuovo periodico, anzitutto e principalmente — al di fuori di ogni intonazione polemica che da qualsiasi impostazione paternalistica — una frequente e costante informazione sull'attività e sul lavoro della loro Azienda.

Chi ha voluto dare vita a questo foglio considererà raggiunto lo scopo se il lettore troverà argomento di meditazione e di ragionamento sui problemi della Società dalle informazioni che gli verranno con tutta obiettività fornite.

Federico De Barbieri



IL PRIMO MOTORE «ANSALDO-DOXFORD», COSTRUITO AL MECCANICO

SOMMARIO

Centouno

L'Unificazione

di Luigi Brandola

Diario di bordo

di Edgardo De Vito

Prima giornata

di Lucio Bozzano

TV sotto i mari

Intervista con Coppi

Ripresa a Sestri - Prospettive del Muggiano - Caccia venezuelani a Livorno - Concorsi - Rubriche varie.

PROSPETTIVE DEL MUGGIANO

Varata recentemente la Turbocisterna «Punta Spiga», gli scali del Muggiano sono rimasti vuoti ma nel frattempo la «Carbosider» e la «Carbogas» si sono impegnate — in vista delle nuove disposizioni di legge a favore delle costruzioni navali — a far costruire complessivamente quattro carboniere per trasporto di carico alla rinfusa.

L'impostazione delle prime due è prevista per gli ultimi mesi dell'anno in corso.

Le caratteristiche principali di queste navi sono le seguenti:

Portata lorda, tonn. 15.800 - Lunghezza fra le Pp, mt. 153 - Larghezza massima f.o. mt. 20,90 - Altezza di costruzione, mt. 12,20. Tre di esse saranno fornite di motori Fiat e una di motore Ansaldo della potenza di 5.500 C.A. capaci, ciascuno, di

delli che debbono, in brevissimo tempo, consentire le prove di propulsione e la definizione della carena nei più opportuni particolari. La lavorazione delle navi sarà eseguita sugli scali nuovi del Cantiere. Per ogni carboniera sono previste circa 130.000 giornate lavorative. Nel settore riparazioni l'attività è quanto mai intensa: infatti mentre nei giorni scorsi sono stati ultimati i lavori alle navi «Mal-möhus» e «Alcantara» sono in corso quelli alle seguenti unità: «Belfri», «Généve», «San Pablo», «Ramona», «Ella B.», «Locarno» e alla Barca-porta «G. P. 2», mentre è in fase di pieno sviluppo la trasformazione dell'incrociatore «Montecuccoli».

Sebbene il programma di riparazioni sia soggetto a variazioni conti-

verare: due unità da guerra della Marina Iraniana, la «Babr» e la «Palang» alle quali dovranno essere apportate ingenti riparazioni e modifiche agli scafi, all'apparato motore e alle artiglierie oltre a una completa revisione; la trasformazione dell'apparato motore e lavori vari di allestimento alla motonave argentina «Rio de la Plata» e la trasformazione, ormai acquisita, dell'apparato motore del piroscafo «Ardea» che dovrà diventare una motonave.

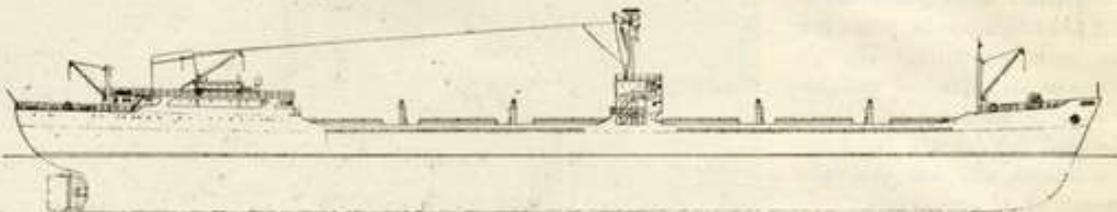
Inoltre mentre in questi giorni è stata consegnata all'Armatore la turbocisterna «Frisco» sono in corso di allestimento in Cantiere la turbocisterna «Punta Spiga» e la nave militare «Vesuvio» che realizzerà le modifiche volute dalla

«L'Ansaldo» è vostro!

Questo periodico non è una palestra per letterati dilettanti né un piccolo campo chiuso, riservato agli esercizi stilistici redazionali. Esso può e deve diventare una tribuna con libertà di parola per tutti, uno strumento semplice e pratico al servizio di chiunque voglia affermare le proprie capacità, manifestando i valori umani insiti in ogni persona.

Partecipate alla vita del giornale, scrivete! Chi ha delle idee le esprima, alla buona, come sa e come può. Non è la forma che conta, ma la sostanza. Siete voi, voi tutti, che dovete dare a «L'Ansaldo» un'anima, un contenuto di pensiero, un empito di vita.

«L'Ansaldo» è vostro!



imprimere alle navi una velocità di 14 nodi a pieno carico.

Le quattro navi dovranno essere consegnate a breve scadenza l'una dall'altra in un periodo compreso tra la fine del 1955 e i primi mesi dell'anno successivo. Intanto gli Uffici Studi dell'Ansaldo hanno già iniziata la preparazione dei disegni principali di progetto, mentre attualmente presso la vasca nazionale di Roma sono in corso lavori per l'approntamento dei mo-

nuamente, per la maggior parte delle navi citate si prevede che i lavori saranno ultimati entro la prima quindicina di giugno. C'è però da ritenere che il ritmo delle riparazioni, per molto tempo ancora, non subirà soluzioni di continuità perché sono in corso ininterrotti contatti con parecchi armatori e si spera di poter acquisire definitivamente alcune commesse le cui trattative sono già state iniziate. Fra questi nuovi lavori sono da anno-

Marina Militare sarà consegnata nel prossimo autunno.

Infine resta da segnalare la costruzione del grande motorimorchiatore fluviale argentino del quale è già stata iniziata la prefabbricazione dello scafo. Esso sarà impostato in uno dei vecchi scali di levante, decisione questa che sembra avere un simbolico significato: riallacciare la passata alla nuova attività costruttiva del glorioso Cantiere del Muggiano.

Quel che volete sapere

lo abbiamo rilevato da un sondaggio dell'opinione pubblica aziendale condotto con un moderno e razionale sistema. I fatti che la maggior parte di voi desidera conoscere sono:

1° - La continuità del lavoro.

Questo è l'elemento fondamentale, il punto su cui converge il maggiore interesse di ciascuno e di tutti, poiché esso condiziona il buon andamento e lo sviluppo dell'Azienda e, per immediato riflesso, il tenore di vita individuale e domestico d'ogni dipendente. La continuità del lavoro dipende da numerosissimi fattori di varia natura: interni e oggettivi, come la capacità di assorbimento del mercato, il costo delle materie prime e, in genere, il livello dei costi di produzione, le possibilità più o meno ampie di esportare i prodotti anche in relazione a particolari condizioni valutarie, la concorrenza, ecc.; interni e soggettivi — cioè riguardanti ogni organismo aziendale e ogni singolo lavoratore — come lo spirito d'iniziativa, l'abitudine commerciale, la capacità professionale, il ruggine e il raggiungibile livello di produttività. Su tutti codesti elementi il dipendente vuol essere ragguagliato per trarne poi, a ragion veduta, un fondato giudizio sulle prospettive del proprio lavoro.

2° - Ciò che si fa per garantire la vostra sicurezza sul lavoro.

È umano e sacrosanto che ogni operaio si preoccupi della propria incolumità personale e sia ansioso di conoscere i nuovi accorgimenti che la tecnica antinfortunistica via via suggerisce e che l'Azienda pone in atto.

3° - Le possibilità di un miglioramento nella carriera e nella remunerazione.

Nessuno (tranne esseri d'eccezione e in eccezionali situazioni) lavora, come si suol dire, «per la gloria». Avanzare di grado, guadagnare di più, vivere meglio: ecco l'aspirazione di tutti. Così ognuno desidera possedere elementi di giudizio che gli consentano di fare un ragionevole calcolo sulle possibilità di far carriera.

4° - Come vengono impiegati i profitti dell'azienda o come si fronteggiano le perdite.

Lavora bene soltanto chi lavora sapendo ciò che fa e perché lo fa, conoscendo non solo l'utilità e l'esatto inquadramento del proprio apporto produttivo nell'immenso mosaico aziendale, ma anche l'entità degli eventuali profitti complessivi e l'uso che ne vien fatto. In una parola, come e dove «vada a finire» il suo lavoro e quello di tutti gli altri.

5° - Che cosa si fa per migliorare le vostre capacità tecniche.

Una delle curiosità più legittime è quella che si appunta sulle varie occasioni offerte dall'Azienda, a ciascuno nel proprio campo, per affinare — mediante speciali corsi di studio — qualità, attitudini peculiari, esperienza e destrezza tecnica.

6° - La storia dell'azienda, la sua attuale organizzazione, la composizione dei suoi quadri.

Conoscere la storia dell'Azienda vuol dire sentirsi partecipi — e responsabili contributori — di una tradizione antica e nobile. Conoscere organizzazione e quadri significa aver sott'occhio l'intero suo struttura produttiva, tecnica, amministrativa, gerarchica: cioè non sentirsi atomi dispersi, ma elementi logicamente inseriti in un grande meccanismo proporzionato e funzionante.

7° - La posizione dell'Azienda nel proprio campo industriale e commerciale e la sua importanza sul piano locale, regionale, nazionale.

Chi lavora vuole e deve conoscere l'esatto «peso economico» della propria Azienda. Quanto orgoglio e conseguente senso di responsabilità derivano dal sapere, attraverso dati di fatto, che si fa parte di un complesso industriale la cui attività ha un valore essenziale e determinante nel quadro dell'economia nazionale.

8° - Successi ed insuccessi.

Ogni grande industria, quanto più è viva e attiva, tanto più va incontro a vittorie, ma anche, inevitabilmente, a qualche sconfitta. Il lavoratore desidera sapere — ed è giusto e utile — la misura e la ragione dei successi e degli insuccessi; altrimenti vivrebbe con gli occhi bendati e lavorerebbe come un automa e non come un uomo pensante e responsabile.

9° - Difficoltà attuali e difficoltà previste in relazione al mercato, agli approvvigionamenti, ecc.

Solo conoscendo con precisione le difficoltà oggettive che l'Azienda incontra sul suo cammino è possibile aiutarla (e con ciò aiutare se stessi) a superarle. E, quando occorre uno sforzo o un sacrificio, bisogna sapere perché lo si fa.

10° - I programmi per il futuro.

Poiché non esiste tranquillità di spirito senza fiducia nel domani, ogni dipendente aspira a conoscere ciò che si progetta e si prepara per assicurare lavoro e benessere nel futuro immediato e lontano.

Ci proponiamo di soddisfare il vostro desiderio di approfondita conoscenza dei problemi e dei fatti più interessanti fornendovi una informazione oggettiva, costante e dettagliata e favorendo un dialogo permanente tra la Società e il personale su tutti gli argomenti connessi all'attività dell'Azienda. Così, ciò che desiderate sapere...

lo saprete

L'Ansaldo è entrata il primo gennaio del 1954, nel suo secondo secolo di vita; e il computo degli anni è arrivato alla rispettabilissima cifra di centouno. E', come si suol dire, una bella età, anche per un'azienda industriale. Lasciamo da parte i paroloni, non disturbiamo la gloria, l'orgoglio, la fierezza e tutti i loro sinonimi; ma si dovrà pur dire che una così lunga continuità di vita e di lavoro costituisce la prova più persuasiva della vitalità dell'Ansaldo e della validità e insostituibilità della sua funzione nel quadro dell'economia nazionale.

Del Centenario ansaldino s'è diffusamente occupata la stampa sia italiana che estera. Quotidiani e riviste tecniche hanno pubblicato articoli di carattere storico ed economico che hanno messo a fuoco la singolare importanza della partecipazione dell'Ansaldo — come entità produttiva di determinante potenza — alle vicende della vita nazionale

Centouno

sfoggio, ma anche un elemento romantico che scaturisce dalla importanza di questa industria nella nostra storia civile e morale. Perché l'Ansaldo è un po' tutta l'Italia; basta pensare, per rendersene conto, che con le sue armi i garibaldini risalirono la Penisola.

Nacque nel 1853, dicevamo, e fu un piccolo borghese genovese che la fondò, che comprese le esigenze della sua città, del Piemonte, dello Stato italiano che si andava formando. E della sua importanza subito si accorsero ministri e sovrani che più volte visitarono gli stabilimenti che col passar del tempo s'andavano estendendo, ampliando, sem-

amava, lavorava e combatteva per l'Italia e inseguendo il sogno di un mondo lieto e in pace.

Nell'Italia di allora priva di officine e di industrie l'Ansaldo rapidamente si impose. Le sue locomotive cominciarono a correre prima sulla Torino - Rivoli, e poi su tutte le altre linee, le sue navi a vapore cominciarono a solcare i mari. Il suo nome di fabbrica all'avanguardia della tecnica divenne sinonimo di progresso e la sua fama si sparse un po' ovunque in tutti i paesi. Era quello il tempo del conte di Cavour, di D'Azeglio, erano gli anni in cui l'Italia si stava facendo, che il Piemonte stava dando una coscienza e una unità all'Italia. E a questa opera certo collaborò anche quella società che sin dal suo sorgere trovò aperte e chiare adesioni nella politica lungimirante degli uomini di Stato di allora. Fu in virtù dell'Ansaldo, visitata nel 1854 da Vittorio Emanuele II, che Sampierdarena meritò il titolo di Manchester d'Italia, fu l'Ansaldo che diede la spinta al sorgere di tante e tante altre piccole industrie collegate. La sua storia molte volte si identifica con quella d'Italia e non solo al momento della Spedizione del Mille. Il problema della sua gestione, dei trasporti di proprietà, della produzione furono sempre problemi di Stato. L'Ansaldo per anni e anni fu l'avanguardia del progresso.

E' difficile oggi dire quanti miliardi di cavalli vapore, quanti milioni di cavalli di energia che circolano per il mondo e ne vivificano l'attività portino il nome Ansaldo, Migliaia e migliaia di locomotive (nel 1912 si costruì la millesima e da allora tempo ne è passato!), centinaia di navi italiane e straniere, centinaia e centinaia di motori, di gru... E' una storia che solo la statistica, le cifre possono rendere eloquentemente, completando quanto ci dicono dell'Ansaldo pagine non dimenticate della storia d'Italia di ieri.

Citiamo infine un brano dell'articolo di Giuseppe Gentile, pubblicato dalla rivista «Elettificazione»:

«Le trasformazioni profonde attuate dal 1946 ad oggi hanno messo questo grande organismo sul piano delle migliori industrie navali e meccaniche. L'ultimo, in ordine di tempo, di questi atti di rinnovamento e perfezionamento continuo è rappresentato dall'entrata in servizio, della «Stazione Raggi», dotata delle più potenti attrezzature oggi esistenti in Europa per il controllo, con i raggi X e raggi gamma, della propria produzione industriale.

Il fatto poi che tale importantissimo avvenimento sia stato realizzato proprio in quello stabilimento meccanico di Sampierdarena che cento anni fa costituì il primo centro produttivo dell'Ansaldo, riveste una particolare importanza, costituendo un segno tangibile della sua vitalità e la garanzia più sicura della sua futura attività».



I fondatori della "Gio. Ansaldo & C.": Giovanni Ansaldo, Carlo Bombrini, Raffaele Rubattino e Giacomo Filippo Penco

dal Risorgimento ai nostri giorni. Fra tutti codesti articoli abbiamo scelto per riprodurlo qui, quello, particolarmente significativo e toccante, che Corrado Pizzinelli ha scritto per la «Gazzetta del Popolo» di Torino. Eccone il testo:

«Quante volte gli amici si sian fatti raccontare da mio nonno, ed egli ne andava fiero, la storia del suo viaggio a Genova, della sua visita all'Ansaldo, a quei grandiosi stabilimenti tutti ferro e fuoco come egli diceva, io non saprei. Nemmeno ricordo quante volte egli l'abbia a me ripetuto il resoconto di quel viaggio; certo di esso egli finché visse ne conservò viva e lucidissima memoria. E non solo dello stabilimento ma anche del fondatore che descriveva luttuoso, con l'occhio vivo, arguto, di modi assai spicci e un poco bruschi.

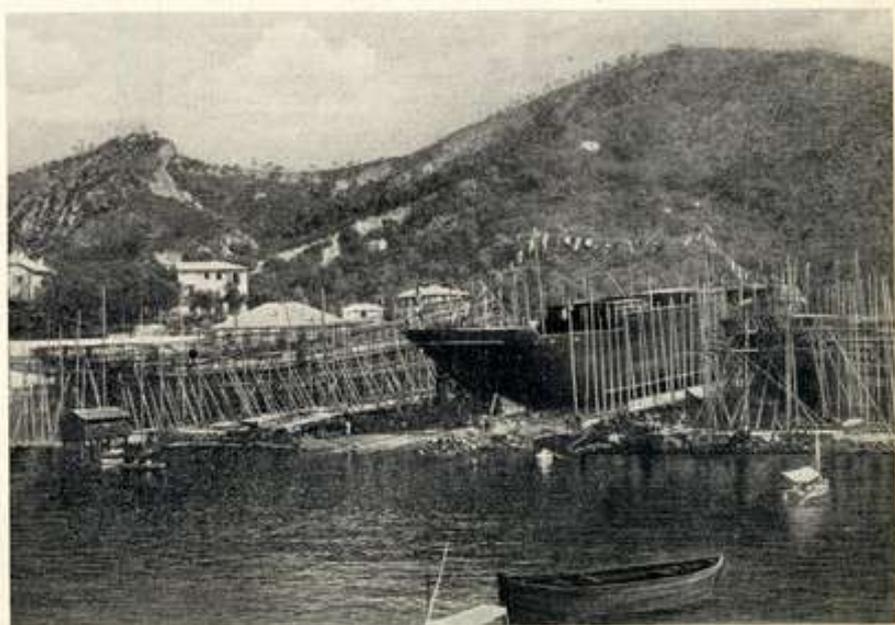
Ma più, da quel lontano 1857 egli ebbe occasione di tornare a Genova: eppur quante volte egli ricordò e nominò in casa l'Ansaldo, il Giovanni Ansaldo e quei due o tre tecnici che erano riusciti a riparargli una sua macchina e a risolvergli un problema di tecnica molitoria. Di essi ci parlò sempre a lungo, e altrettanto a lungo mi parlò delle gru, delle forge, del fuoco, delle colate che aveva visto. Le sue parole trasformando gli uomini in semidei, e le cose in costruzioni gigantesche, fecero sì che l'Ansaldo divenisse per noi una cosa sacra, potente, viva. La fantasia poi accentuò quelle immagini che si colmarono sempre di significati diversi. E così l'Ansaldo fu volta per volta simbolo di forza, di lavoro, di terrore anche, di tecnica e soprattutto di successo. Ciò che non poteva farsi altrove era possibile a Genova, all'Ansaldo. Non aveva l'Ansaldo risolto per mio nonno un difficile problema tecnico? Era chiaro: l'Ansaldo poteva tutto.

E ora che questa ditta compie il suo centesimo anno di vita, questa vecchia e del tutto personale storia di famiglia che mi scuso di aver narrato, quell'epico eroico viaggio (da Forlì a Genova) di un avo accentuano ai miei occhi la carica patetica di cui questa ricorrenza è piena. Anniversario assai più importante di quanto non si pensi.

Nacque infatti l'Ansaldo nel 1853 e il suo nome a 100 anni dalla sua fondazione non evoca solo colpi di maglio, immagini di colate incandescenti, di navi sulle onde, di sommergibili in immersione, di locomotive lanciate a cento e più all'ora sui nastri d'acciaio dei binari secondo la consumata retorica di cui il nostro tempo si compiace di far

pre aggiornandosi secondo le necessità della tecnica e del progresso. Perché Giovanni Ansaldo nacque con l'Ottocento, nel 1815, e la sua ditta esprime di quel tempo tutti i miti e i sogni: progresso, libertà nazionale, forza, diritto e lavoro. Fu la espressione viva e sincera di un'epoca appassionata e sincera, di una società che credeva,

DA UN VECCHIO ALBUM



Il Muggiano cinquant'anni fa

L' unificazione

1° - Che cosa è l'unificazione?

Non è facile dare una definizione rigorosa, in quanto il termine scelto per definire il concetto non è lo stesso in tutti i paesi. Belgio, Francia, Germania, Olanda ecc. hanno adottato il termine «normalizzazione»; Inghilterra e Stati Uniti d'America, usano invece il termine «standardizzazione», e chiamano «standard» il campione rispondente a certi requisiti di qualità e dimensionali. In Italia è stata scelta la parola «unificazione» che si riassume nella sigla UNI, adottata per individuare l'Ente e le tabelle (norme) che esso pubblica.

Nel suo significato più semplice e generale, la parola unificazione — e forse meglio il suo sinonimo normalizzazione — vuol dire stabilire delle regole, delle norme: in questo senso essa non è qualche cosa di nuovo, ma ha invece origini molto antiche.

L'uomo con progredire della civiltà dovette fissare delle conven-

zioni, affinché le prime comunità di individui potessero vivere e svilupparsi: le regole di linguaggio, di scrittura, le cifre arabe, i calendari, ecc., costituiscono i primi esempi di unificazioni. In tutte queste manifestazioni lo spirito unificatore, sempre presente nella mente dell'uomo per chiarire, semplificare e coordinare le condizioni di vita, agì in maniera spontanea ed anonima.

Con l'avvento e lo svilupparsi della civiltà industriale e meccanica la disciplina unificatrice si impose per stabilire un razionale ordinamento degli strumenti e dei prodotti del lavoro, sia come materiali (qualità, forma e dimensioni), sia come elementi costruttivi oppure come interi manufatti. Per necessità imposte nella complessità dell'economia industriale si è venuto così a delineare il compito principale dell'unificazione, che è quello di fissare per ciascun materiale, ciascun elemento, ciascun prodotto, le caratteristiche che ne assicurino l'attitudine all'impiego cui sono destinati, in modo da migliorare l'economia della produzione. Queste caratteristiche fissate generalmente sotto forma di norme tecniche e di tabelle numeriche hanno portato alla scelta di determinati tipi e dimensioni, alla definizione di determinate qualità fisiche, chimiche e meccaniche, a prescrivere determinati requisiti di sicurezza.

La vera e propria unificazione nel campo tecnico industriale ebbe però inizio in Italia esattamente nel 1921, con la creazione del primo Comitato per la unificazione meccanica UNIM, trasformato nel 1928 nell'attuale Ente Nazionale Italiano di Unificazione UNI, con compiti estesi all'unificazione in tutti i rami dell'industria, della tecnica e del commercio. L'UNI esplica la sua attività unificatrice attraverso i lavori di varie Commissioni tecniche appositamente costituite per i diversi campi di specialità in cui è suddiviso tutto il complesso degli argomenti di unificazione: meccanica - edilizia - automobilismo - macchine utensili e utensileria meccanica - costruzioni navali - aeronautica - costruzioni ferroviarie - materiali ferrosi e non ferrosi, ecc. Dal 1921 a tutt'oggi un cospicuo numero di unificazioni tecniche e dimensionali (circa 3500 tabelle) è stato definito dall'UNI sui vari argomenti interessanti i campi più sopra citati.

Quali sono i vantaggi che tali unificazioni presentano?

Per il produttore, attraverso una ben studiata scalatura dimensionale e di qualità dei vari materiali e prodotti, sia come elementi sia come prodotti finiti, ne risulta una diminuzione del numero di tipi, il che è fonte di considerevoli economie. La produzione, anziché essere dispersa su più tipi e svariate dimensioni, può essere concentrata su pochi tipi e poche grandezze. Si ottiene facilità di approvvigionamento delle materie prime e riduzione delle scorte di magazzino, migliore utilizzazione degli utensili e delle attrezzature per la lavorazione, riduzione dei termini di consegna. Si ha infine possibilità di fabbricazione in serie, che è il procedimento di lavorazione più efficace per abbassare il prezzo di rivendita.

Tutti questi fattori concorrono ad aumentare la produttività. Anche le piccole officine artigianali si avvantaggiano seguendo l'unificazione.

Il signore che non credeva all'unificazione...



...cerca un dado.

in quanto possono concentrare la loro fabbricazione su un piccolo numero di prodotti od anche su un solo prodotto unificato di sicuro esito.

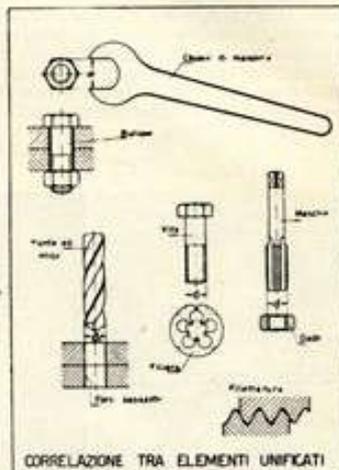
Per il commerciante l'osservanza delle norme di unificazione porta chiarezza nei rapporti commerciali, evita malintesi, elimina controversie. La riduzione nel numero di tipi, alleggerendo le scorte di magazzino, diminuisce le spese di manutenzione e di contabilità. La qualità garantita dei prodotti semplifica i controlli, evita i rifiuti del prodotto.

Per il consumatore. Il soddisfacimento dei bisogni del consumatore costituisce la preoccupazione essenziale dell'unificazione.

L'uomo della strada ritiene spesso che l'unificazione consista solamente nel fissare delle prescrizioni dimensionali e ridurre i tipi, mentre lo scopo principale è invece quello di essere al servizio del consumatore, per fornirgli dei prodotti esattamente rispondenti ai suoi bisogni ed a costi quanto più bassi possibile. In conseguenza dell'unificazione il consumatore è garantito sulla qualità dei materiali, in quanto essi sottostanno a precisi metodi di prova; trova facilitata la sostituzione dei pezzi e degli elementi (p. es. nell'apparecchiatura elettrica: lampadine, spine, ecc.; nella piccola meccanica: viti, dadi, rosette, ecc.; nell'automobilismo: pneumatici, ecc.), in quanto le norme di unificazione assicurano l'intercambiabilità. La sicurezza del consumatore e le prevenzioni igieniche figurano inoltre in primo piano nei lavori di

unificazione, in particolar modo per quanto concerne: freni e paraurti delle automobili - segnalazioni ferroviarie - senso di manovra delle apparecchiature e delle macchine - materiale antincendio - ecc.

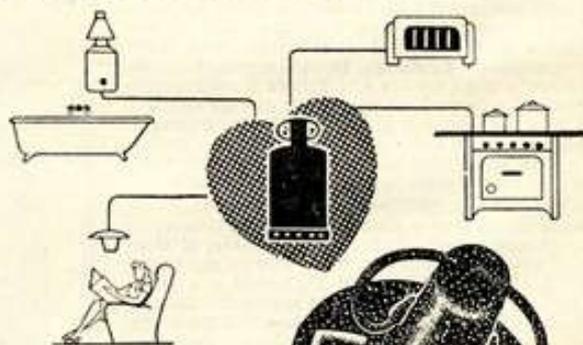
Da quando precede è facile rendersi conto dell'importanza che riveste l'azione unificatrice nei vari settori della vita d'un paese, e degli indiscutibili vantaggi e risparmi che l'unificazione reca in ogni campo della vita sociale. Si può quindi affermare che nella moderna eco-



nomia non è più pensabile di produrre senza unificare, in quanto la nozione di produttività è intimamente legata a quella dell'unificazione: migliorare la produttività vuol dire produrre di più, con minor fatica, in migliori condizioni di lavoro ed a costi più bassi.

Luigi Brandolin

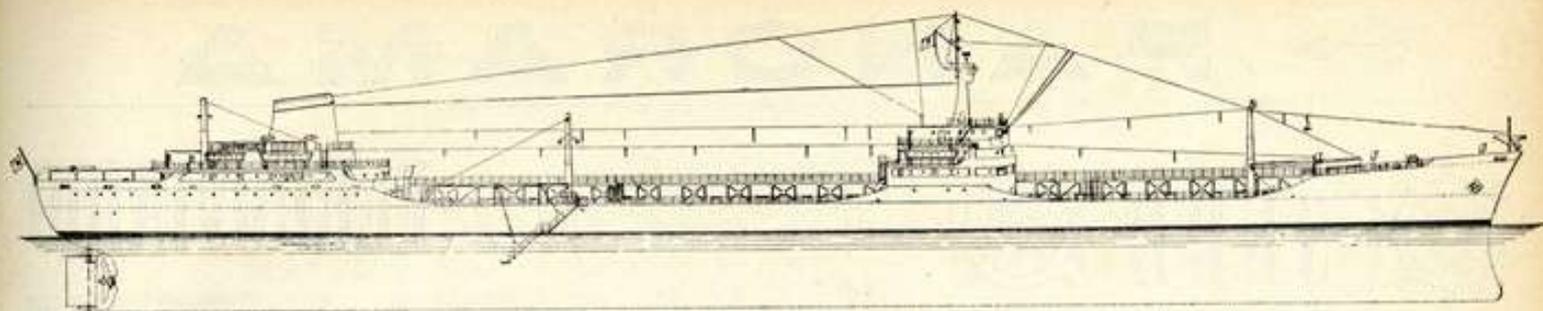
Il cuore della casa



Per cucinare illuminare riscaldare ovunque con la massima praticità sicurezza ed economia

Liquigas





RIPRESA A SESTRI

Nel quadro delle provvidenze governative a favore dei cantieri navali, due armatori, uno italiano e uno straniero, si sono impegnati ad affidare al nostro Cantiere di Sestri, la costruzione di due turbocisterne da 31.500 T.D.W.

La notizia è stata accolta con viva soddisfazione negli ambienti economici genovesi e non mancherà di

zature e dei sistemi di lavorazione ed alla potenza degli impianti è in grado di progettare, studiare, costruire e consegnare completamente finito qualunque tipo di nave e di qualsiasi tonnellaggio, in un tempo relativamente breve.

Per quanto riguarda le navi cisterna il Cantiere di Sestri, messi particolarmente in luce in questo secon-

al Messico, che pure è grande esportatore di petrolio, non superavano detto tonnellaggio, come pure erano ferme intorno alle 9.500 T.D.W. le tre motocisterne « Punta Vagno », « Ombrina » e « Giacomo Matteotti » costruite subito dopo la seconda guerra mondiale.

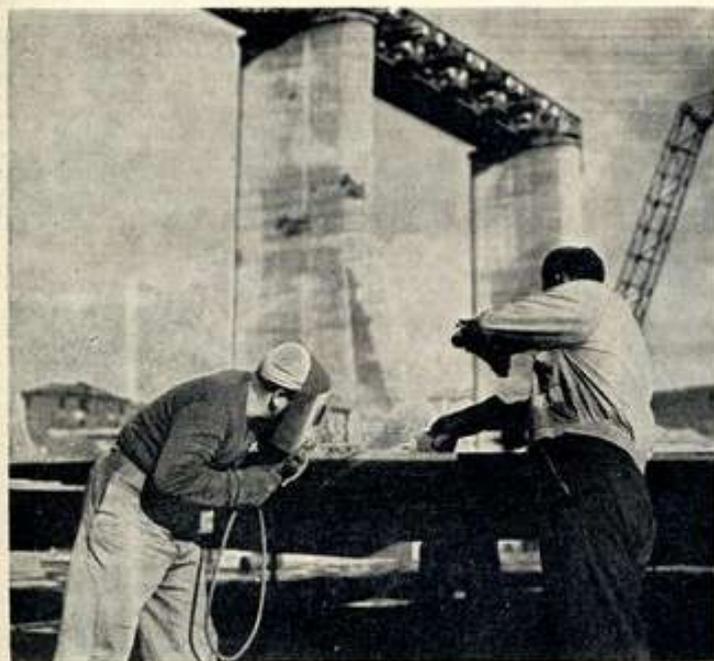
La corsa alle grandi portate, cominciata negli U.S.A. nel 1949 con l'entrata in servizio della « Esso Zurich » di 26.000 T.D.W. è ora in pieno sviluppo anche da noi.

Negli ultimi anni la portata delle petroliere ha toccato limiti ritenuti irraggiungibili non solo per le enormi difficoltà che si incontrano nel campo tecnico costruttivo, ma anche per il fatto che certi passaggi obbligati, come il Canale di Suez, hanno un fondale che consente una immersione massima di 34 piedi, cioè poco più

di 10 metri. Ma di ciò non si sono preoccupati gli armatori e la Compagnia che gestisce il Canale di Suez, che sta provvedendo, onde facilitare il passaggio di grandi unità cisterniere, a dragare il fondo del canale per portare il pescaggio limite a 36 piedi (m. 10,96) Tuttavia in qualche caso non sarà possibile alle supercisterne il passaggio a pieno carico.

Con la realizzazione della M/c. « Volere » nel 1951 al Cantiere di Sestri si è passati di colpo dalle 10.000 alle 26.700 T.D.W. Di queste unità tipo « Volere » ne sono state costruite altre tre, con ottimi risultati.

La costruzione di supercisterne da 31.500 T.D.W., come è noto, non è nuova per l'Ansaldo. È una esperienza in pieno sviluppo e sarà certamente di buon auspicio per la futura attività dell'Ansaldo.



esserlo per le maestranze interessate, per le quali le nuove commesse rappresentano un lungo periodo di lavoro. Infatti la costruzione di queste due grosse navi — le cui caratteristiche saranno praticamente le stesse della « Mina D'Amico », di cui riportiamo un servizio in altra parte del giornale — rappresenta circa 400.000 giornate lavorative per lo scafo, l'allestimento e il montaggio dell'apparato motore (esclusa quindi la costruzione dell'apparato motore, affidata al Meccanico), con un carico di lavoro di circa il 50% per un anno.

La costruzione di altre due supercisterne da 31.500 T.D.W. — un'altra è attualmente sullo scalo — costituisce, per il Cantiere di Sestri, una ulteriore conferma della fiducia e del prestigio di cui godono i tecnici e le maestranze di questo nostro centro di produzione, che in seguito al continuo aggiornamento delle attrezz-

do dopoguerra, vanta una lunga e solida tradizione.

Sono state costruite numerose navi di questo tipo, a cominciare dal 1885, quando scese in mare dagli scali che erano ancora a Sampierdarena, una piccola unità, la « Giglio ». Il tonnellaggio di queste navi è andato via via aumentando, per soddisfare le esigenze sempre crescenti dell'industria petrolifera e la necessità di grandi rifornimenti di carburante. Dalle 1170 tonn. della cisterna « Eridano » costruita nel 1911 si passò alle 9.000 T.D.W. della M/c. « Capena » varata nel 1923 ed alle 13.500 della M/c. « Giulio Giordani » scesa in mare nel 1939. Quest'ultima unità è stata, fino alle ultimissime costruzioni di questo tipo, la più grande nave cisterna realizzata secondo i dettami di una esigenza largamente superata in questo secondo dopoguerra. Infatti anche le tre cisterne « Poza Rica », « Panuco » e « Minatitlan », fornite

INTERVISTE - LAMPO

TELEFONI E IMPIANTI ELETTRICI

Abbiamo chiesto alcuni dati relativi agli impianti elettrotelefonici dell'Ansaldo al capo di questi nostri servizi centrali, p. i. Mario Guglielmina. Il nostro tecnico ci ha risposto:

Avete mai pensato al complesso elettrico e telefonico al servizio della nostra azienda? Eccovi allora alcuni dati fondamentali:

Impianto telefonico - Le 8 centrali delle quali 4 automatiche per complessivi 1350 numeri, i suoi 1200 utenti in esercizio, la sua rete primaria per l'interconnessione urbana, interurbana e tra gli stabilimenti sociali per complessivi 25 km. di cavi, le 20 mila conversazioni che si effettuano giornalmente, rappresentano un complesso autonomo paragonabile all'utenza della provincia di Imperia.

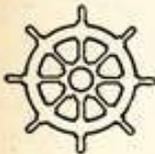
Impianto elettrico - Con le sue 45 tra centrali e cabine elettriche di produzione, trasformazione e conversione per complessivi 60.000 cavalli installati alla tensione primaria di 60 e 12 kV., con l'energia consumata dal nostro gruppo pari a 46.000.000 di kWh annui e una punta di carico di 16.000 kW, con la sua rete di cavi e linee ad alta tensione per 25 km di sviluppo, può ben definirsi il più importante complesso elettrico dell'industria navalmeccanica nazionale.

Il consumo di energia elettrica della nostra azienda, che rappresenta il 10% del consumo della grande Genova, equivale al consumo dell'azienda tranviaria (U.I.T.E.).

In altri termini l'Ansaldo da sola consuma energia quanto tutta la città di Voghera.



PANORAMA



SEDE



TRATTATIVE E COMMESSE

IRAN - Sono in corso di definizione le trattative per la assunzione dell'ordinazione di altri 200 carri cisterna, che vengono ad aggiungersi ai 100 già in corso di costruzione presso il MEF. Si tratta di una commessa dell'importo di circa un miliardo di lire, con un complesso di circa 250.000 ore lavorative.

Sono inoltre in corso con tale Paese molte altre trattative per materiale ferroviario, centrali termoelettriche, ecc. basate sulla ripresa delle esportazioni di petrolio persiano.

ARGENTINA - E' stato in questi giorni possibile ottenere finalmente l'autorizzazione del Governo Argentino per la fornitura, da tempo assegnata alla nostra Società, ma in sospeso per mancanza di tale autorizzazione, di tutti i macchinari (caldaia, turboalternatori, ecc.) per la centrale termoelettrica da 6.000 kW di Rto Turbio. Importo della fornitura circa 800 milioni di lire, con un apporto di circa 270.000 ore lavorative.

JUGOSLAVIA - Dopo il completamento e perfezionamento della organizzazione di depositi pezzi ricambio e di assistenza tecnica per motori diesel recentemente attuati in Italia, si è cominciato ad esaminare la possibilità di estendere tale organizzazione anche all'estero, iniziando in via sperimentale con la Jugoslavia che, oltre alla vicinanza, presenta la caratteristica di essere uno dei nostri migliori mercati esteri in questo campo (circa 100 motori funzionanti attualmente).

E' pertanto in corso di istituzione presso la nostra agente jugoslava un deposito di parti di ricambio ed è inoltre previsto l'addestramento presso il MEC di alcuni motoristi jugoslavi che dovrebbero essere poi adibiti all'assistenza tecnica per i nostri clienti in quel paese.

Tali iniziative dovrebbero consentire una più facile e maggiore penetrazione dei nostri motori diesel su quel mercato, nel quale essi sono già favorevolmente conosciuti ed apprezzati.

SUD AFRICA - E' stata sistemata la nostra organizzazione commerciale in Sud Africa con la conclusione di un regolare accordo di agenzia generale esclusiva con la Società «Swiss African Industrial & Developing Co. Ltd.» di Johannesburg, con la quale da tempo eravamo in rapporti di collaborazione.

PAKISTAN - E' stata accentrata nella Società «AICA» di Karachi, già nostra agente per materiale ferroviario e carpenteria, l'agenzia esclusi-

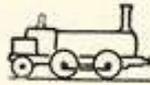
siva per tutta la nostra produzione. E' stato conseguentemente risolto l'accordo di agenzia, già esistente con la Società Intrafin di Zurigo-Karachi, per i prodotti nel campo meccanico termico.

GRECIA - E' stata conclusa con regolare ordinazione la trattativa in corso da molto tempo per la fornitura alla Società Atlas di Atene di macchinario vario per un impianto cottura elinker per un importo di circa 36 milioni di lire. Si tratta di fornitura di limitata entità ma che può

rivestire una importanza abbastanza notevole dal punto di vista dell'inizio di un'introduzione in un mercato, che, in questo campo, è sempre stato riservato alla concorrenza straniera.

ITALIA - E' stato concluso un accordo con la Società Alfa Romeo di Milano in base al quale questa Società affiderà alla nostra Fonderia la produzione di tutti i getti di ghisa che finora produceva nei suoi propri stabilimenti.

Naturalmente questo trasferimento di produzione avverrà gradualmente (è previsto al riguardo un periodo di adattamento di circa un anno), ma costituirà fin d'ora un notevole apporto di lavoro per la nostra Fonderia; a trasferimento completato l'apporto di lavoro si può prevedere sulle 10-15 mila ore mensili.

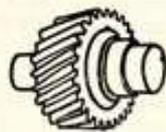


FERROVIARIO

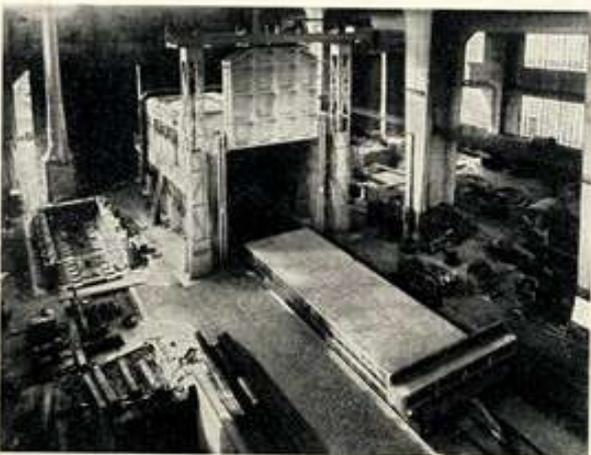


Una nuova betoniera di grande capacità è stata costruita dal MEF. Ha le seguenti caratteristiche: capacità: 3 mc.; peso del bicchiere: circa 7 tonn.; peso totale: 16 tonn.; diametro della corona dentata: m. 3; comando pneumatico del ribaltamento; comando della rotazione con motore elettrico da 70 HP; giri del bicchiere al minuto primo: circa 10.

Questo tipo di betoniera, che può considerarsi la più grande macchina del genere finora progettata non soltanto in Italia ma anche all'estero, fa parte di un'ordinazione di quattro esemplari costruiti dall'Ansaldo per conto di una importante impresa edile italiana specializzata per la costruzione di dighe per bacini montani. I requisiti di questa moderna macchina, studiata in ogni dettaglio per conseguire ogni possibile perfezionamento tecnico, rispondono alle più aggiornate esigenze di esercizio e alle più severe prestazioni d'impiego. Un esemplare di questa betoniera è stato esposto alla XXXII Fiera di Milano.



MECCANICO



E' entrato in funzione al Meccanico un grande forno per la ricottura di grandi complessi saldati, il più importante di questo genere in Italia. Esso può ricevere dei corpi di dimensioni 5 x 5 x 12 metri, e a carrello mobile ed è diaframmabile, cioè può essere utilizzato in dimensioni ridotte mediante un apposito diaframma portato dal carrello stesso. E' alimentato da 58 bruciatori a nafta che, occorrendo, potranno essere trasformati a metano mediante una facile modifica. Può raggiungere la temperatura di 1.000 C° nei casi in cui si devono eseguire trattamenti di normalizzazione. E' provvisto di 12 termocoppie collegate a 2 pirometri galvanometrici registratori a 6 linee ciascuno, che danno la possibilità di controllare l'andamento dei trattamenti eseguiti. Il crescente sviluppo delle caldaie a vapore saldate, e dei grandi recipienti saldati per ogni sorta di industria, ha chiesto l'ausilio di un così importante mezzo senza del quale le saldature non troverebbero nella tecnica odierna il favore, anzi la preferenza che trovano.

LA NUOVA CALDERERIA

Era da un decennio, quasi, che il problema di sistemare adeguatamente la Caldereria dell'Ansaldo stava sul tappeto. Motivi di una più moderna organizzazione, e quindi motivi schiettamente economici, ne hanno imposta la soluzione. Ora, l'impresa — che costa alcune centinaia di milioni — sta per essere compiuta con grande vantaggio per le officine del Meccanico che godranno di maggiore spazio e quindi di nuove possibilità.

Officine opportunamente adattate, impianti nuovi, mac-

chine sempre più potenti, mezzi di lavoro che vanno rinnovandosi di giorno in giorno. Non tarderanno macchine destinate a dimezzare certi costi troppo elevati per i tempi che corrono. Una gru di eccezionale portata che consente, con evidente economia, di ultimare in officina le caldaie destinate a bordo; un forno per la ricottura dei più grandi complessi saldati; saldatrici automatiche ecc. Possibilità, comunque, di eseguire lavori speciali che altre industrie non possono eseguire.

Tutto ciò è in atto secondo programmi ben definiti e non solo per ciò che riguarda la Caldereria.

ATTIVITÀ DI 4 MESI

Ecco un breve consuntivo dell'attività dello Stabilimento negli ultimi mesi. Dall'inizio di quest'anno alla fine dello scorso mese di aprile sono stati consegnati:

tre locomotive tipo 2-10-2 per la Grecia, le prime di una serie di 10 in corso di ultimazione, che rappresentano quanto di più progredito possa offrire la tecnica in questo genere di costruzioni; quattro parti meccaniche di locomotore E. 636 in sub-fornitura S.E.R.A.S. per le F.S.; due escavatori pesanti, della capacità di cucchiaio di 1 mc., azionati da un motore Diesel della potenza di 110 CV; due betoniere della capacità di 3 mc. adatte per lavori di costruzione di grande mole come per esempio dighe per centrali idroelettriche ecc.

E' da considerare inoltre tutta la somma di lavoro che in questi mesi è stata fornita alla Soc. Cornigliano per mantenere in efficienza i suoi impianti di laminazione Schloemann e Mesta che, per buona parte, sono stati montati ed in parte costruiti dalle maestranze e dai tecnici del MEF.

In questi ultimi mesi sono state assegnate allo Stabilimento importanti commesse di lavoro tra cui ricordiamo:

quindici vetture letto in acciaio inossidabile per la C.I.W.L.; cento carri serbatoli per le Ferrovie iraniane; undici parti meccaniche per locomotore E. 636 per le Ferrovie Italiane; venticinque locomotive

a vapore per l'India tipo 2-8-2; ventun carri porta cassette per la Soc. Cornigliano; quarantotto carrelli per vagoni ferroviari per l'India.

Nonostante le difficoltà dei fornitori per consegnarci i materiali entro brevi termini di tempo, le modifiche di disegno apportate anche recentemente dai clienti e il ritardo nella nomina degli Enti collaudatori da parte degli stessi clienti, abbiamo spinto in avanti lo sviluppo dei nostri programmi e se i materiali, in parte già pervenuti, affluiranno con regolarità, potranno essere via via incrementate le lavorazioni per raggiungere presto la tranquillità di un buon carico di lavoro nei vari reparti.

Visite

* Il 13 maggio scorso si è avuta la visita del signor Udeshi, ispettore dell'India Store Department, di Londra, incaricato del collaudo dei treni elettrici ordinati dal suo paese ad una società italiana, e per cui l'Ansaldo Ferroviario costruirà 48 carrelli. Il signor Udeshi ha preso contatto con l'ufficio studi.

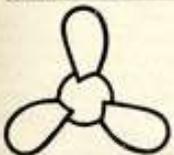
* Il 18 maggio ha visitato il Ferroviario l'ing. Enrique Bottinelli della commissione argentina attualmente in Italia per controllare l'esecuzione dei lavori ordinati dall'Argentina a ditte nazionali. L'ospite ha dichiarato che riferirà al suo capo missione quanto è in grado di realizzare lo Stabilimento Ferroviario.



CANTIERE



Il giorno 9 maggio in Cantiere è avvenuto il montaggio della incastellatura di una gru a braccio retrattile da 15-30 tonn. che funzionerà in banchina lato ponente. La gru è stata costruita dallo Stabilimento Carpenteria.



FONDERIA

ORDINAZIONI acquisite in maggio

Sono stati acquisiti nello scorso mese, i seguenti ordini di un certo rilievo, che rappresentano circa 23.000 ore lavorative.

Si tratta di 180 lingottiere in ghisa ematite, 70 camicie cilindro in ghisa sferoidale e 2 eliche di bronzo per una costruzione navale di Riva Trigoso.

VISITA DEI PARTECIPANTI AL CONGRESSO MEECHANITE

Dal 21 al 27 aprile si è svolto a Torino la quarta conferenza internazionale dell'Istituto Ricerche Meehanite. Questo Istituto ha lo scopo precipuo di promuovere la ricerca scientifica e tecnica e di condurre indagini su problemi di fonderia e metallurgia attraverso la collaborazione delle principali fonderie del mondo. Alla conferenza hanno partecipato una cinquantina di delegati tra inglesi, francesi, norvegesi, olandesi, svizzeri, tedeschi e italiani, appartenenti alle diverse ditte associate all'Istituto Meehanite.

Durante il corso della conferenza sono state discusse, fra le altre, le relazioni presentate dai tecnici dell'Ansaldo Fonderia e precisamente: Mario Noris e Carlo Ricci: « Il cubilotto con rivestimento basico ».

Ing. Domenico Mensa: « Essiccazione delle anime di fonderia con la stufa a radio frequenza ».

Giuseppe Baldini: « La formatura con essiccazione a semirverde ».

Nella mattinata del 26 il gruppo dei congressisti si è trasferito a Pegli per compiere una visita alla Fonderia Ansaldo. Ricevuti dal Diret-

tore sig. Mario Noris, dal V. Direttore dr. Masperi e dai tecnici, gli ospiti hanno visitato il reparto modellisti, la fonderia bronzo, la fonderia ghisa grandi e medi pezzi, il reparto piccoli pezzi ed il nuovo Laboratorio Chimico Metallografico.

I congressisti si sono molto interessati ai nostri impianti, alle nostre attrezzature ed alle nostre realizzazioni.

Terminata la visita ha avuto luogo un'ampia discussione tecnica, il sig. Currie, Direttore Generale dell'Istituto Internazionale Meehanite di Londra, il sig. Kurstjens, Direttore della fonderia olandese « De Globe » e il sig. Lembert, Direttore delle fonderie Havraisais, hanno manifestato il loro apprezzamento per la efficienza della nostra fonderia.

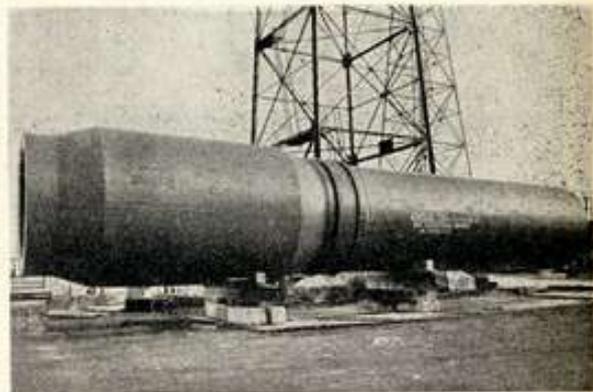
Conferenze

Nello Stabilimento vengono tenute periodicamente conferenze di carattere tecnico, tenute da Dirigenti e Capi dell'Officina.

Il giorno 6 maggio è stato di turno il sig. Bruno Vecchi, impiegato tecnico presso l'officina GHIV, il quale ha tenuto una conferenza dal titolo: « Le resine sintetiche come agglomerati per la formatura delle anime da essicarsi nelle stufe a radio frequenza o in stufe elettriche ». L'argomento è di particolare interesse per la nostra Fonderia, sia per la sostituzione delle resine sintetiche all'olio di lino come legante di sabbie per anime, sia per l'utilizzazione della stufa elettronica o stufa a radiofrequenza nell'essiccazione delle anime stesse.



CARPENTERIA



Tronco di raffreddatore per cementeria

LAVORI ASSUNTI nel mese di maggio

Un gasometro idraulico telescopico da mc. 7.000 di capacità destinato all'Azienda Comunale per il Gas di Catania.

Due tamburi piombati per la « Rumanica » S. p. A. Torino destinati al suo Stabilimento di Carrara-Avenza.

Un forno rotante a cinque stazioni e dodici satelliti, completo di apparecchio alimentatore della pasta umida, tubo di alimentazione della pasta al forno, bruciatore, camera a fumo, camino e trasportatore

inclinato a catena, costruito per conto della Cementeria di Monselice S. p. A. Milano. Dette commesse rappresentano circa 33000 ore lavorative.

Collaudo a Livorno

Ai primi della seconda quindicina di maggio è stato collaudato a Livorno, presso la S. A. Cementeria di Livorno un importante gruppo di macinazione ventilata materie prime per cemento. Questo gruppo per il quale sono occorse N.° 13.400 ore lavorative, ha una potenzialità di produzione pari a 12 tonn./ora di farina cruda da cemento.

Corso per motoristi al Meccanico

Il 28 aprile scorso, presso lo Stabilimento Meccanico, è stato inaugurato un corso d'istruzione teorico-pratico per giovani motoristi di neoberecchi.

Questo corso, primo del genere in Italia, organizzato completamente a spese dell'Ansaldo, a richiesta e sotto gli auspici del Ministero della Marina Mercantile, ha lo scopo di completare l'istruzione professionale dei giovani motoristi navali licenziati dalle scuole di avviamento professionale, per contribuire al miglioramento di questa importante categoria di lavoratori. Al corso, che avrà la durata di circa due mesi, partecipano venti allievi, scelti tra i migliori usciti quest'anno dalle scuole del ramo e provenienti da tutte le Capitanerie di « orto della Repubblica ».

Presenziavano alla cerimonia il comm. dott. Raffaele Cusmai, Direttore Generale della Divisione Demanio e Pesca del Ministero della Marina Mercantile e, per l'Ansaldo, il Direttore Generale dott. Ing. Federico Lombardi, il Vice Direttore Generale dott. Ing. Edgardo De Vito, Capo del Settore Meccanico, il dott. Ing. Emanuele Lo Monaco, Direttore Commerciale del Settore Meccanico, il dott. Ing. Piero Cominetti e il dott. Ing. Fausto Zanetti, rispettivamente Direttore e Condirettore dello Stabilimento Meccanico, oltre ai dirigenti e tecnici degli



Il comm. Cusmai, gli ingg. Lombardi e De Vito ed altri dirigenti in mezzo ai motoristi

uffici e delle officine Diesel. La armonia è stata aperta da un indirizzo di saluto pronunciato dall'ing. De Vito. Egli si è detto lieto di porgere all'illustre ospite dott. Cusmai il cordiale

saluto dell'Ansaldo ed ha rivolto al Ministro della Marina Mercantile on. Tambroni un grato e amichevole pensiero per quanto egli sta facendo a favore della marina da pesca. Salutati gli

allievi con un cordiale benvenuto, l'ing. De Vito ha poi messo in rilievo quanto sia utile ed importante questo corso per la realizzazione pratica dei progressi degli apparati motori.

LE PROVE

della turbocisterna

“MINA D'AMICO”

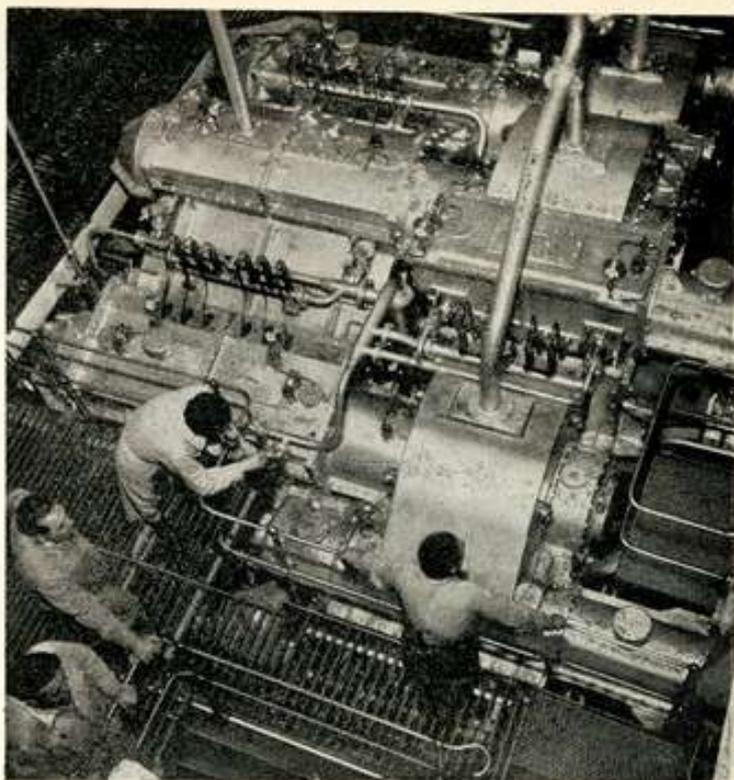
La turbocisterna « MINA D'AMICO » è stata varata a Livorno, presso il nostro Cantiere « Luigi Orlando », il 28 marzo scorso. Unitamente alla « Mirella D'Amico » ed alla « Mare Nostrum » la « MINA D'AMICO » è la più grande nave cisterna costruita in Italia e una delle maggiori del mondo, poiché nel 1953 sono state costruite all'estero soltanto sette cisterne superiori alle 30.000 T.D.W.

Per ragioni contingenti il varo è stato effettuato a costruzione completamente ultimata e di conseguenza il grande peso presente sullo scalo ha costretto ad affrontare ed a risolvere problemi di notevole difficoltà. È stata costruita un'apposita attrezzatura per puntellare la nave durante la prova idraulica delle cisterne, che portava a concentrare su una lunghezza di una decina di metri un carico di oltre 4.000 tonn. Sono stati studiati speciali vasi atti a resistere al momento della rotazione ad una reazione concentrata di circa 2.500 tona, e la parte prodiera all'invasatura è stata realizzata con una struttura elastica tale da distribuire la reazione su circa 10 metri di lunghezza di bastimento. Il peso della nave al varo è risultato di 9.700 tonn.

Le principali dimensioni della « MINA D'AMICO » sono le seguenti: lunghezza fuori tutto m. 200; lunghezza fra le perpendicolari m. 188,80; lunghezza massima fuori ossatura m. 26,20; altezza di costruzione m. 13,90; immersione a pieno carico m. 10,40; portata corrispondente tonn. 31.500; stazza lorda tonn. 29.500; dislocamento a pieno carico tonn. 41.000; potenza massima dell'apparato motore cv. 14.300; velocità corrispondente a pieno carico nodi 16,4.

La turbocisterna è stata costruita sotto la sorveglianza speciale del R.I.Na., del Lloyd's Register e dell'American Bureau per il conseguimento della più alta classe per bastimenti petroliferi atti a trasportare combustibili liquidi alla rinfusa con punto di infiammabilità al disotto di 65° C.

La nave ha prora slanciata in avanti e poppa a incrociatore, ha l'apparato motore a poppa ed un cassero centrale con alberetto e fumaio di forma aerodinamica. La compartimentazione è fatta per mezzo di diciassette paratie stagne trasversali e due paratie longitudinali estese per tutta la lunghezza della cisterna. Le paratie stagne sono del tipo corrugato senza montanti. Il carico è contenuto in dieci gruppi di tre cisterne



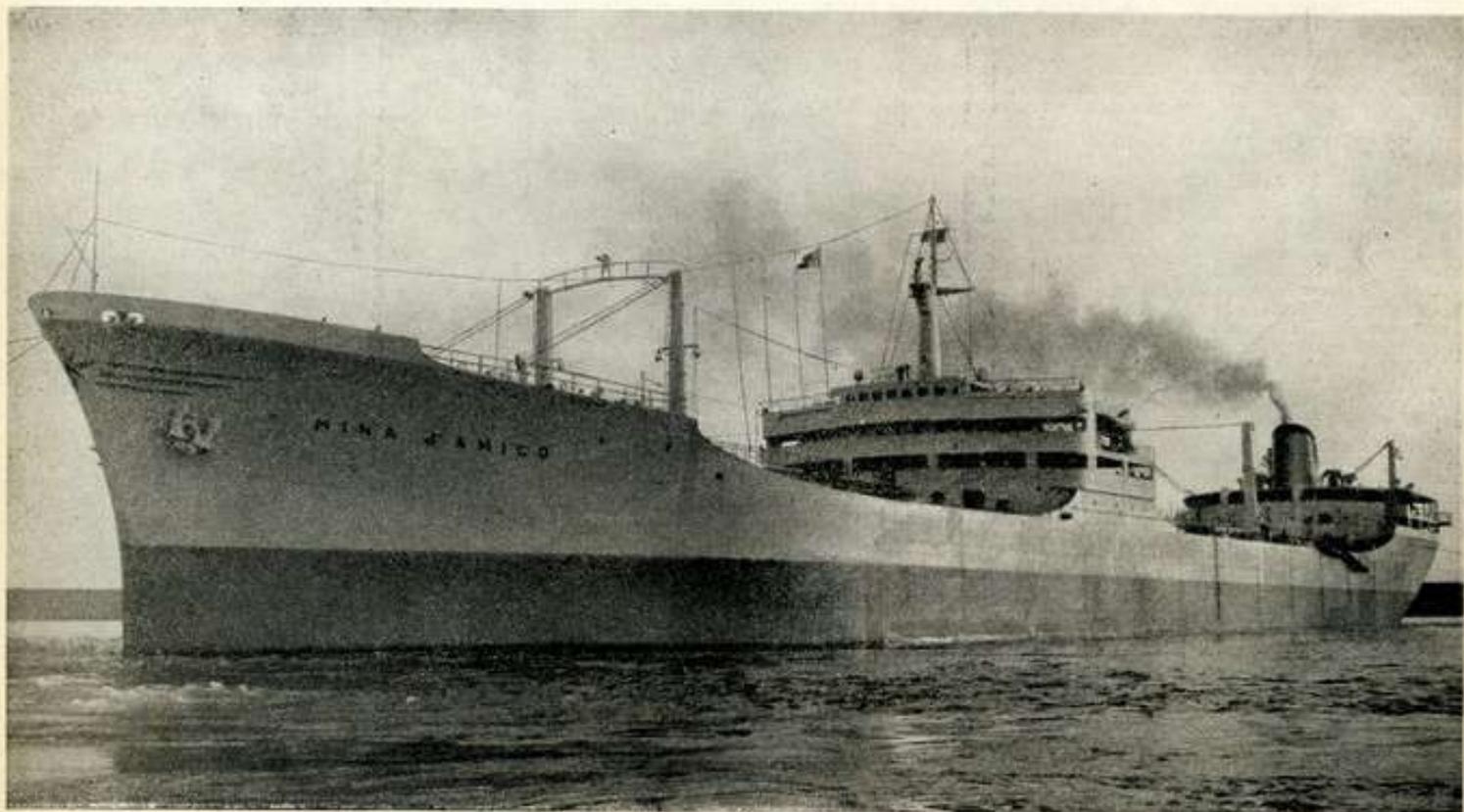
Particolare della sala macchine

affiancate. Gli alloggi delle 56 persone di equipaggio e l'appartamento dell'Armatore sono contenuti nelle sovrastrutture poppiere ed in quelle centrali. Il castello di prora è riservato per il carico asciutto.

La struttura dello scafo è completamente saldata, fatta eccezione per il corso della cinta e per quello del ginocchio i quali sono chiodati. Il collegamento con le ossature e con i correnti è sempre eseguito mediante saldatura. Grazie ai mezzi di sollevamento disponibili, lo scafo è stato completamente prefabbricato ed il peso dei pannelli precomposti è stato di 35 tonnellate arrivando alle 45 per alcuni pannelli speciali. L'apparato motore a turbina è stato costruito dal nostro Stabilimento Meccanico.

Le prove in mare della « Mina d'Amico » sono state effettuate a solo poco più di un mese dal varo e sono state condotte nel mare di Genova sul percorso-base ufficiale tra punta Chiappa, Monte Isole e Portofino-Chiesa S. Ambrogio, della lunghezza di m. 6.332. Oltre alle prove di velocità sono state effettuate le manovre di timone e di marcia indietro.

Un succinto resoconto delle prove è riportato nella pagina accanto, tratto integralmente dagli appunti del Vice Direttore Generale e Capo del settore meccanico.



La « Mina d'Amico » rientra in porto

Taccuino di bordo di un ingegnere

di EDGARDO DE VITO

7 Maggio, sera

Stiamo rientrando in porto: abbiamo finito stasera le prove a mare della turbocisterna MINA D'AMICO, 31.500 Tonn. di portata lorda per la Società «Lilibeo» di Palermo. I giornali cittadini ne hanno riferito. Ieri sera ho fatto io stesso una breve trasmissione alla Radio.

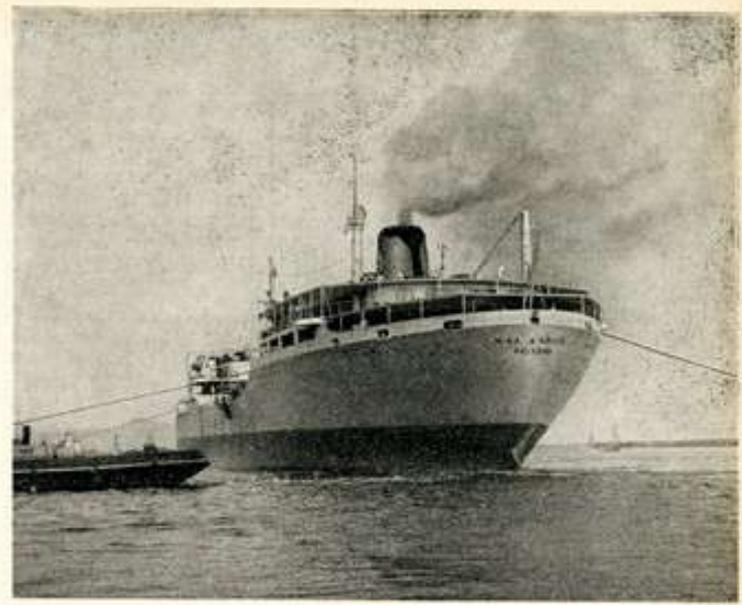
Ieri dalle 7 alle 20 abbiamo fatte le prove a mezzo carico — dislocamento circa 25.500 Tonn.

Oggi dalle 7 alle 20 abbiamo fatte le prove a pieno carico — dislocamento circa 42.000 Tonn. Si tratta di una grande turbocisterna.

Ieri, a mezzo carico, abbiamo raggiunta la velocità di 16,4 miglia all'ora con la potenza di 9.600 cav. asse. La velocità contrattuale è di 15,3 con 9.300 cav. asse.

Oggi a pieno carico, abbiamo raggiunto:

- a) la velocità di 17,1 miglia all'ora con la potenza normale continuativa di 13.400 cav. asse (contro 15,3 miglia all'ora contrattuali a 13.000 cav. asse normali continuativi), migliorando così la velocità contrattuale di 1,8 miglia all'ora, e migliorando la velocità raggiunta dai Cantieri dell'Adriatico per la nave gemella MIRELLA D'AMICO di 1,4 miglia all'ora (i C.R.D.A. hanno raggiunto 15,7 miglia all'ora a mezzo carico con 13.050 cav. asse);
- b) la velocità di 17,31 miglia all'ora con 14.150 cav. asse alla prova di due ore alla massima potenza. Abbiamo con ciò migliorata la velocità contrattuale di circa 0,9 miglia all'ora (velocità con-



Manovra alla partenza

trattuale 16,4) pur utilizzando una minore potenza (potenza contrattuale massima 14.300 cav. asse);

c) i consumi di nafta sono risultati entro i limiti contrattuali.

Andamento molto regolare delle prove di ieri e di oggi. Molti invitati a bordo, oltre gli Armatori (Dott. Ciro, Dott. Salvatore, Dott. Antonio D'Amico. Molti complimenti e felicitazioni da parte degli Armatori, dei Delegati dei Registri di Classificazione: Registro Italiano Navale, Lloyd's Register, American Bureau. Ottima impressione sugli invitati, Armatori e Consulenti tecnici di Armatori. — — —

Il superamento della velocità massima contrattuale nelle prove di oggi ci dà diritto ad un forte premio, in base alle clausole del contratto.

Bella nave nelle caratteristiche essenziali, molto apprezzate da tutti i presenti. Allestimento ed arredamenti particolarmente curati e predisposti con particolare larghezza per indirizzo dell'Armatore. Gli arredamenti da molti dei presenti sono stati giudicati perfino troppo lussuosi. Qualcuno ha osservato che questa è una delle ragioni per le quali le navi costruite in Italia per Armatori nazionali risultano più costose delle navi costruite da Cantieri esteri (senza lussi d'arredamento e costruite secondo specifiche standard, non discusse con gli Armatori).

Conclusione: notevole effetto suoli invitati ed in generale sul pubblico. Grande soddisfazione degli Armatori e nostra. Vorremmo chiudere segnalando la simpatica cordialità che si è spontaneamente manifestata a bordo fra gli Armatori, gl'invitati e i nostri dirigenti e tecnici.

Presenti alla prova per la nostra Direzione Generale erano l'Ina. Bandettini e il sottoscritto oaci: l'Ina. Bandettini, l'Ina. Casaccia e il sottoscritto ieri. Particolare menzione va fatta per l'onera infaticabile e assai intelligente dell'Ina. Borzo, che dopo avere presa viva parte alle prove come Direttore di Macchina, ha stanotte accompagnato la nave a Livorno (dove si faranno alcuni ritocchi di completamento all'allestimento).

La nave sarà consegnata fra il 12 e il 15 del corrente mese.

Presenti fra i dirigenti del cantiere di Livorno, costruttore della nave: Ina. Rovetto - Direttore del Cantiere - e l'Ina. Grillo - Vice Direttore. Presenti per lo Stab. Meccanico: l'Ina. Zanetti e l'Ina. Palumbo - Condirettori dello Stabilimento, insieme a numerosi dirigenti e ingegneri. L'Ina. Palumbo ha osservato che il clima nel quale si svolgono le prove a mare è particolarmente favorevole allo sviluppo di un intelligente e generoso, appassionato interessamento di tutto il personale presente, sicché appare consigliabile far partecipare alle prove a mare, a turno, la più larga massa d'impiegati tecnici e d'operai. Per la maggioranza del personale, soprattutto di operai, le prove a mare possono costituire una favorevole occasione per rendersi conto della natura, funzione, importanza dei più complessi manufatti che la nostra Azienda produce, partendo dalla progettazione.

Molti di noi non contano più le prove a mare di navi costruite dall'Ansaldo. Il sottoscritto, ad esempio, ha cominciato con le prove dell'incrociatore Montecuccoli, nel 1933. Da quell'epoca ci sono passate per le mani 40 grandi navi costruite da noi! Armatori dei paesi più svariati: italiani, messicani, norvegesi, turchi, greci; navi mercantili e navi da guerra.



La timoneria

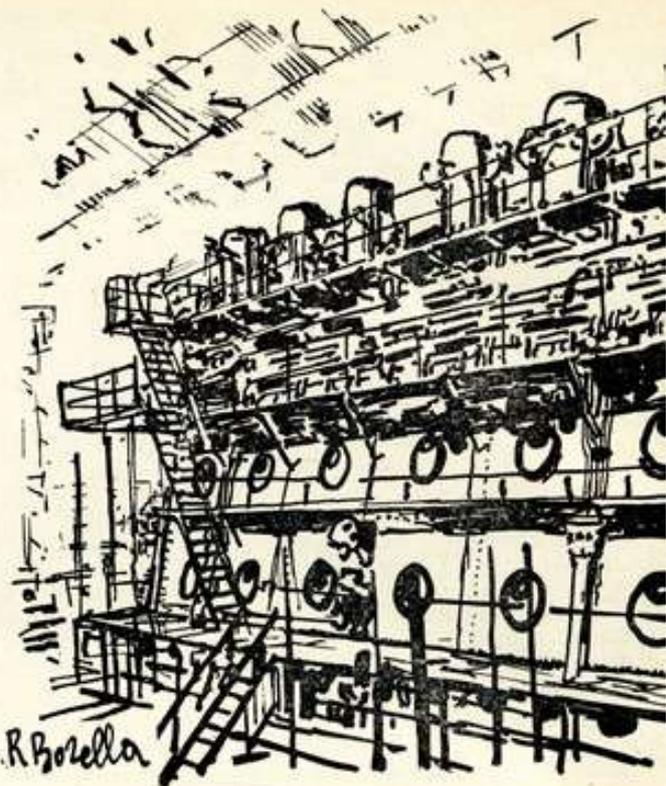
PRIMA GIORNATA

di LUCIO BOZZANO

Coperto col pesante maglione color cenere Gino abbracciò la madre, che gli raccomandò di essere educato e volenteroso, e di « dar retta a tutti » (che strano: prima gli diceva sempre di non dar retta a nessuno, ora doveva dar retta a tutti!) e uscì nelle scale ancora silenziose. Sentiva oscuramente che qualcosa di importante stava per avvenire quel giorno, una frattura nella sua vita di ragazzo. Era agitato, gli pareva di uscire solo per la prima volta, sentiva qualcosa dentro che gli chiudeva lo stomaco e gli legava i denti, come quando si mangia un frutto acerbo. Forse aveva un po' paura, ma non era solo questo. Nella strada cominciava a rischiarare, ma i negozi erano ancora tutti chiusi, escluso il fornaio all'angolo. Il gatto del fornaio stava sulla porta come sempre, ma Gino non si fermò a carezzarlo ed a giocare: aveva fretta, aveva altro da fare, ormai. Il gatto restò deluso e lo guardò con occhi sornioni, che parevano ironici. Gino passò oltre e si trovò davanti al monumento cintato di aiuole dove ogni giorno (ma ad ora molto più tardi!) soleva trattenersi con altri ragazzi, in mille giochi diversi, compresa la scalata alle varie figure del monumento. Gino sentì un dolore, proprio un dolore fisico nel petto, e gli salì un nodo alla gola, che non sapeva spiegarsi: in fondo, egli aveva affatto nostalgia di quei giochi, ma era ben fiero di appartenere ormai al mondo dei lavoratori, degli adulti, e di essere lì a quell'ora insolita del mattino, per recarsi allo « stabilimento ». Molti altri operai passavano veloci, con aria assorta e spesso ancora assonnata, mentre i trams carichi di gente aggrappata ai predellini sferragliavano sulle rotaie. Gino ebbe la tentazione di aggrapparsi al respingente, come aveva fatto tante volte in passato, ma poi pensò che un giovane lavoratore non doveva fare simili ragazzate, e continuò a piedi. Avrebbe voluto comunicare la sua sferzezza interna, avvicinare qualcuno di quegli uomini gravi che, come lui, si recavano al lavoro, parlare loro come un vecchio compagno, ma essi mostravano di avere molta fretta, ed i loro sguardi duri lo intimidirono. Continuò da solo, si allacciò due volte la scarpa sinistra che non voleva tenere il nodo, passò davanti al cartellone di un film « sexy » e qui si fermò un momento. « Adesso che lavoro potrò andare spesso al cinema » si disse, e questa idea lo mise di buon umore. Riprese a camminare più spedito e, man mano che si avvicinava allo « stabilimento », aumentavano le domande che si poneva: come lo avrebbero accolto?, che cosa avrebbero detto i suoi nuovi compagni? E il capo? Questa immagine evocata tante volte a tavola, dal babbo quando c'era, poi dalla mamma e dagli altri, con tono di estremo rispetto, lo faceva tremare. Chissà che uomo era il capo, chissà che mente: un uomo che sapeva tutto, e quando un operaio sbagliava, lo puniva sì, ma sapeva anche rimediare subito all'errore commesso.

Arrivò davanti al cancello della fabbrica con una buona mezz'ora di anticipo sull'orario e non trovò ancora nessuno. Il muro esterno si levava grigio e alto, come un invalicabile confine tra la strada e la fabbrica. Dietro il muro, le macchine, le ciminiere, i rumori, il fumo tutto un mondo che da bambino lo aveva sempre terrorizzato e gli era apparso come il regno mitico di Vulcano. Ora egli stava per entrare in quel mondo, non come un osservatore, ma come uno dei protagonisti, una parte del tutto. Ceredò di guardare attraverso il cancello, ma la presenza di un guardiano in divisa lo intimò e lo allontanò. Si sentì molto imbarazzato e strinse tra le mani, con forza, il pacco che la mamma gli aveva dato, con la tuta turchina nuova di zecca.

Cominciarono ad arrivare alcuni operai e si strinsero in capannelli attorno al cancello, ignorando il ragazzo. Gino vedeva le schiene di quegli uomini, alcuni già in tuta, altri con giacche e maelioni di vario colore, e ne sentiva le voci concitate; volle avvicinarsi, ma non gli riusciva di entrare nel cerchio, forzò con la mano ed uno gli diede uno spintone gridando: « ma tu che vuoi? ». Gino si sentì solo e gli risalì il nodo alla gola. Pensava a sua madre e gli venivano le lacrime agli occhi. Che strano! Ormai da almeno un anno non vedeva l'ora di togliersi da casa, dalla tutela della madre che lo « seccava », ed ora si sentiva spaesato, avrebbe voluto correre a casa. La sirena lo fece sussultare, ed egli si unì al fiume umano che si riversò per il cancello. Gino presentò il suo foglio ad un guardiano che doveva essere un « pezzo grosso » perchè aveva una greca argentea sul berretto, e questi lo affidò ad un altro guardiano senza greca che gli disse di seguirlo. Così Gino attraversò gli ampi cortili, vide i cannoni con le macchine allineate in lunghe prospettive e sentì ancora una volta il profondo orgoglio di essere una parte di tale grande complesso. Fu portato agli spogliatoi e vestì la tuta nuovissima. Il guardiano lo condusse poi in un capannone e lo consegnò ad un uomo dai capelli rossi, il viso asimmetrico pieno di efelidi, il quale gli chiese quanti anni avesse. « Quasi quindici », rispose Gino « ma è il mio primo lavoro. Mi faccia imparare subito qualcosa, sa, io ho fatto il ginnasio! ». « Non importa » disse in fretta l'uomo rosso « ti devo subito dire, invece, che con me hanno fortuna quelli che hanno voglia di lavorare. Con quelli che lavorano, sono un padre, con i vagabondi sono terribile ». Gino non capiva bene cosa si volesse da lui: era evidente che, se era lì, c'era per lavorare, e poi parlare di vagabondi lì dentro gli pareva un controsenso. Se mai, i vagabondi stavano fuori, in piazza, seduti sulla porta dei bars, o magari a giocare attorno al monumento. In quel momento vide il monumento tagliato da un lama di sole che faceva scintillare la spada della vittoria alata, il vociare dei ragazzi tutto attorno, ed il venditore di semi col suo canestro di vimini ed il suo passo caracollante, di vecchio marinaio; gli pareva un mondo ormai lontano, irraggiungibile, dal quale lo dividevano il muro liscio della fabbrica ed il viso asimmetrico dell'uomo rosso, buono coi lavoratori e terribile coi vagabondi.



Il motore "Doxford" (disegno di R. Borella)

L'ANSALDINO

È VOSTRO!

Leggete a pagina 15 le norme dei nostri
concorsi a premio.



Ansaldini in sedicesimo: la piccola Daniela, figlia di Leandro Santamaria, impiegato del Cantiere.

TV sotto i mari



veco Borelli

Il "Doxford,"

L'Ansaldo ha assunto alcuni anni fa la licenza della William Doxford & Sons di Sunderland (Inghilterra) per la costruzione dei motori diesel del particolare tipo realizzato dalla Società inglese in questione.

Si tratta di motori diesel per grandi potenze (da 1.000 Cav. in più), adatti sia per usi marini che terrestri e cui principali caratteristiche, come stantuffi contrapposti, incastellatura di acciaio completamente saldata, grande semplicità e leggerezza che ne derivano, ecc., consentono di accoppiare il raggiungimento di elevate potenze specifiche ad una notevole economicità di costruzione.

Questi eccezionali risultati hanno fatto sì che il motore Doxford sia uno dei più apprezzati negli ambienti armatoriali tanto che si può affermare che oltre 500 navi di tutte le principali marine mondiali sono munite di motori costruiti dalla Doxford o dai suoi numerosi licenziatari; statisticamente il motore Doxford è oggi il più diffuso su navi mercantili, seguito a distanza dagli altri tipi noti (Barnes, Sulzer, MAN, Fiat, ecc.).

Dopo il necessario periodo di avviamento sia nel campo tecnico che in quello commerciale, l'Ansaldo ha ora ultimato la costruzione del suo primo motore di tale tipo, motore che è stato felicemente collaudato nello scorso mese di aprile.

Si tratta di un motore da 6.800 Cav. costruito per conto dei noti cantieri navali belgi della Società John Cockerill di Hoboken (Belgio) e destinato alla M/n "Nyassa" in costruzione in tali cantieri per la Compagnia de Navegação Nacional di Lisbona.

La costruzione di questo motore pertanto, oltre alla realizzazione di un'affermazione di carattere tecnico con l'avvio di un nuovo tipo di produzione in un campo di grande importanza per la Azienda come quella dei motori diesel, costituisce anche un successo commerciale contribuendo all'affermazione del nome Ansaldo negli ambienti armatoriali internazionali.

Intanto un altro motore di tale tipo da 5.700 Cav. è in corso di completamento per conto dell'Armatare Sciarziello di Napoli.

La televisione sottomarina costituisce il più recente apporto agli strumenti per le ricerche subacquee. Premesso che il campo di queste ricerche è assai vasto, si tratta di vedere quali sono le nuove suggestive possibilità che la televisione può offrire ai ricercatori.

Fino a qualche anno fa il ricercatore ha ottenuto buoni risultati solamente presso le coste e nelle acque poco profonde, dove è possibile l'osservazione diretta. Ma per frugare nelle acque più profonde che costituiscono la parte di gran lunga maggiore dei mari, egli ha dovuto fare affidamento, fino ad ora, su reti, ganci, strascichi, scandagli e strumenti di vario genere. Con essi si possono portare alla superficie esemplari di svariati esseri, vegetali ed animali, viventi nel mare, materiali e oggetti di limitate dimensioni giacenti sul fondo, campioni di acqua, di sabbia o fango e procedere a misurazioni e rilievi.

Ma la ricerca effettuata in questo modo è necessariamente frammentaria e incompleta e inoltre i risultati di essa sono addirittura irrilevanti quando si vuol conoscere, e molto spesso è proprio questo che interessa, la posizione reciproca dei corpi ricercati, le caratteristiche del fondale su cui giacciono e l'ambiente, nel suo complesso, in cui si trovano momentaneamente o stabilmente. Da notare inoltre che con la televisione sottomarina è possibile concentrare la ricerca solamente sull'oggetto che interessa, trascurando gli altri, ciò che non si può fare con i precedenti sistemi.

Dei risultati che dalla televisione si possono ottenere si è sentito parlare di recente, quando una nave inglese venne da Malla, nel gennaio scorso, per ricercare con un impianto subacqueo il relitto dell'aereo "Comet" precipitato nel Tirreno, presso l'isola d'Elba.

Si può dire che la storia della televisione sottomarina ebbe il suo drammatico principio durante le ricerche del sommergibile inglese "Affray", colato a picco nella Manica il 16 aprile 1951 con l'equipaggio di 75 uomini. Le ricognizioni, estese inutilmente per due mesi in un perimetro di 170 chilometri, rilevarono una ventina di relitti.

Il 14 giugno, lo scandaglio scoprì un relitto sull'orlo d'una fossa della Manica. Accorse la nave "Reclaim", attrezzata per il salvataggio dei sommergibili, che calò in mare, a ottanta metri di profondità, una camera speciale da televisione. Dopo qualche ora, gli operatori di bordo lessero con emozione sullo schermo il nome del relitto: "Affray".

L'apparecchio usato nel 1951 raggiunge quasi la massima profondità consentita allora dalla tecnica. La stessa nave è dotata oggi di un nuovo impianto che può scendere fino a trecento metri. Ma si prospedisce ancora: l'Ufficio francese delle ricerche sottomarine annuncia in questi giorni che sono in fase di costruzione o di studio due tipi di apparecchi, uno per profondità di mille metri, l'altro per immersioni fino a cinque o seimila metri.

La televisione subacquea, preziosa per il salvataggio dei sommergibili e per l'esame di opere portuali, rivelerà i misteriosi aspetti della biologia sottomarina e permetterà interessanti ricerche di oceanografia.

Essa infatti costituisce il più recente apporto agli strumenti a disposizione del biologo marino: l'attrezzatura necessaria per l'impiego

in questo particolare campo di ricerche è stata condotta a termine presso la Stazione Biologica Marina di Millport nel Firth of Clyde. (Gran Bretagna). E' pronta a Millport una attrezzatura galleggiante costituita da una macchina da ripresa televisiva, con il suo cavo a 32 fili che raccolgono i segnali elettrici i quali vengono poi trasmessi allo schermo. Con la macchina sono disposti dei riflettori per l'illuminazione del campo sottomarino: i riflettori, i cavi elettrici e la macchina vengono calati in acqua con una fune non attorcigliabile. Tutti i cavi necessari sono lunghi 600 piedi, che corrispondono alla massima profondità del Firth of Clyde. Nel laboratorio sistemato a bordo del "Calanus" — l'imbarcazione sperimentale della stazione — si trovano l'apparecchiatura di comando e gli schermi. L'imbarcazione è lunga soltanto 25 piedi, e la manovra di un'attrezzatura così pesante a bordo e l'organizzazione del sistema di comando a bordo, richiedono, da parte del comandante e dell'equipaggio, una notevole abilità. Particolare cura deve essere posta perché una attrezzatura così complessa non venga danneggiata durante la discesa in mare. La profondità raggiunta viene scrupolosamente controllata per mezzo di un risonatore ad eco con il quale la discesa può essere costantemente seguita. All'atto pratico, il pericolo che l'apparecchiatura urti violentemente sul fondo e si danneggi è minore di quello che si potrebbe pensare: avvicinandosi al fondo, la luce viene riflessa nella macchina da presa, in modo che si possano rapidamente impartire istruzioni al personale di manovra. Pochi minuti dopo

che è stato dato il "via", si può vedere sullo schermo la immagine del fondo dell'Oceano.

Quali sono i vantaggi di questa nuova tecnica? A differenza dei vecchi metodi, l'osservatore vede le piante e gli animali nel loro ambiente naturale e può cercare un qualsiasi animale o complesso di animali. In questo modo, la televisione subacquea rende i vecchi sistemi più efficaci, in quanto dà una chiara indicazione di cosa si può trovare e dove. Inoltre, a differenza dei sistemi ad immersione, questo sistema non comporta rischi di vite umane, e le profondità che è possibile raggiungere sono molto superiori a quelle raggiungibili da esseri umani. Contrariamente ai sistemi con macchina da presa subacquea, questa nuova tecnica rende possibile allo scienziato l'osservazione continuata e permette di fissare in modo permanente il soggetto sia fotografando lo schermo televisivo, sia, meglio ancora, per mezzo di una macchina da presa subacquea telecomandata calata in mare insieme all'apparato televisivo. Così, tutto ciò che appare sullo schermo e che riveste un particolare interesse, può essere fotografato con i mezzi ordinari.

Questi tentativi preliminari hanno dimostrato che, nel campo della biologia marina, la televisione subacquea avrà utile impiego anche se rimane molto da fare per stabilire quale sia il modo migliore di usarla. Tutto questo implica non soltanto l'impiego di mezzi elettronici, di illuminazione e così via, ma anche precisione nella navigazione ed abilità nella condotta della nave e nell'uso dell'equipaggiamento.

AVETE VISTO

"Il Piccolo fuggitivo..?"

Questo film lo ricorderete tutti con piacere per un pezzo. E' una ventata di aria fresca, un riposo tonificante, ed una dimostrazione di quanto possa fare il cinema anche con una trama evanescente.

Pensate che la storia è tutta qui: un bambino, al quale alcuni ragazzi hanno fatto credere che egli ha ucciso il fratello, fugge alla popolare e popolosa spiaggia di Coney Island ed ivi passa da solo una intera giornata.

Ma i risultati sono sorprendenti: il bimbo (interpretato dal settenne Richie Andrusco) è pedinato dalla macchina da presa e accompagnato da una intelligente colonna sonora costruita con una semplice armonica a bocca mentre arriva con la "elevated way" a Coney Island e sgana gli occhi di fronte a questo mondo nuovo che va scoprendo e che anche a noi appare come una scoperta. Il bimbo che aveva con sé una certa somma si toglie tutte le voglie, gira in giostra fino alla nausea, tira a "tre palle un soldo" finché non vince un babacchio, tira a baseball, sfoga la sua passione per i cavalli su un cavalluccio meccanico, quindi cavalcando dei veri



"ponies" in un apposito recinto Mangia gelati, crauti, dolci vari, finché resta senza soldi. Allora scopre che si possono raccogliere sulla spiaggia delle bottigliette vuote di "coca cola" e rivenderle per 5 cents ciascuna. Allora raccoglie bottigliette, realizza quanto gli basta per tornare dai "ponies" poi organizza il suo lavoro munendosi di un sacco ma in quel momento arriva il fratello e lo riporta a casa.

Questa fuga di Joy a Coney Island è di una freschezza indescrivibile, e vi procurerà un vero godimento; una volta tanto sarete d'accordo con la giuria che lo ha premiato a Venezia.

IL PORTOGHESE

Al Cantiere "Orlando" di Livorno

S'IMPOSTANO I CACCIA VENEZUELANI



L'Ambasciatore venezuelano dà l'arrivo alla cerimonia vibrando il simbolico colpo di martello.

Domenica 9 maggio ha avuto luogo l'impostazione sullo scalo dei primi tre dei sei cacciatorpediniere leggeri commissionati dalla Marina Venezuelana alla nostra Società.

Ed ecco i dati caratteristici delle nuove unità:

Lunghezza tra le Pppp	m. 90,00
Larghezza massima	> 10,85
Altezza di costruzione al mezzo	> 5,70
Dislocamento alle prove	T. 12.000
Velocità massima corrispondente	nodi 32
Potenza corrispondente	CA 24.000

Per il Cantiere di Livorno l'avvenimento assume un particolare significato, in quanto segna la ripresa, nel dopoguerra, delle costruzioni militari per conto di una Marina estera ed inoltre ha costituito un fatto non comune in quanto si è trattato di impostare tre unità nello stesso giorno.

Hanno presenziato alla cerimonia l'ambasciatore del Venezuela a Roma dott. Alberto Torrealba, il Sottosegretario agli Esteri On. Bosco, il Comandante in capo delle Forze Navali venezuelane com.te Oscar Gomez Gherzy, il Presidente dell'Ansaldo avv. De Barbieri, l'Amministratore delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il Vice Direttore Generale ing. Bandettini di Poggio, l'ing. Rougier ed altri dirigenti della Direzione Generale, il Direttore del Cantiere ing. Rovetto e tutti i Dirigenti della Direzione locale, il dr. Gaetano Marfisi Prefetto di Livorno e tutte le maggiori autorità cittadine, oltre a una folta rappresentanza di alti ufficiali delle Forze Armate.

Prestava servizio d'onore un picchetto di allievi dell'Accademia Navale e la banda della M. M. che ha sottolineato i momenti più salienti della cerimonia intonando l'inno venezuelano e quello nazionale.

La cerimonia ha avuto inizio sullo scalo Messina sul quale è stato posato il primo pannello del cacciatorpediniere «Almirante Clemente». Il pannello, che è costituito da un tratto completo di doppio fondo della nave, lungo circa 18 metri, sormontato inoltre da una paratia stagna trasversale e pesante complessivamente 22 tonnellate, al comando del Direttore del Cantiere ing. Rovetto, è stato sollevato dalla gru «Gorizia» ed in pochi istanti depositato sulle taccate dello scalo nel punto prestabilito. È seguita la benedizione impartita dal Vescovo

di Livorno Mons. Piccioni, e quindi l'Ambasciatore Venezuelano, secondo la tradizione, ha colpito le lamiere del pannello con il simbolico colpo di martello.

La cerimonia si è ripetuta sullo scalo Morosini dove con manovra contemporanea sono stati collocati sulle taccate, dalle due gru che servono lo scalo, i pannelli dei cacciatorpediniere «Juan José Flores» e «José Moran».

Al termine della manifestazione ha parlato il Presidente della Società Ansaldo avv. Federico De Barbieri, il quale ha rivolto alle autorità venezuelane

la manifestazione assumeva un carattere eccezionale per il Venezuela. Egli ha aggiunto che la costruzione delle unità era stata affidata all'Italia per la sua tradizione marinara ed ha esaltato la civiltà comune alle due nazioni. Brevemente ha quindi concluso il comandante Oscar Gomez Gherzy, esaltando la superba ascesa del suo popolo sulla via del pacifico potenziamento economico e militare.

Sembra superfluo rilevare l'importanza che questa commessa, oltre l'entità economica ed il carico di lavoro, assume per il nostro Paese e per l'Ansaldo.



il saluto dei tecnici e delle maestranze dei cantieri della Società, sottolineando questo primo atto di collaborazione fra il Governo del Venezuela ed il nostro, ed i vincoli di amicizia che legano i due paesi che appartengono alla stessa civiltà.

Ha quindi preso la parola l'Ambasciatore del Venezuela dott. Torrealba, il quale ha dichiarato che

Si tratta infatti di un ritorno della nostra Società su quei mercati centro sud-americani sui quali, per il passato, eravamo ben conosciuti ed apprezzati, con un genere di produzione di alta fiducia e di elevate caratteristiche, nella quale possono competere pochi Paesi dotati come noi di una lunga esperienza e di una sicura tradizione industriale.



L'impostazione di una delle tre unità.

INSIGNITI E PREMIATI

STELLA AL MERITO DEL LAVORO

I seguenti dipendenti ed ex dipendenti — ai quali esprimiamo le nostre vive congratulazioni — sono stati insigniti della «Stella al merito del lavoro».

LIV: DI DONNA Clotilde - **ROBERTI** Giovanni (ex dipendente). **MEC:** PANARIO Giuseppe - CARCANO Marco (ex dipendente). **MEF:** BAIARDO Giuseppe. **MUG:** BRIZZI Edmondo (ex dipendente).

PREMI DI FEDELTA'

In occasione del 1° maggio, festa del lavoro, sono stati consegnati i premi ed i diplomi di fedeltà ai dirigenti ed agli impiegati che hanno compiuto 35 e 25 anni di anzianità presso la nostra ditta. Come è noto la premiazione dei dirigenti e degli impiegati anziani avviene una volta all'anno, mentre agli operai vengono consegnati mensilmente i premi di anzianità secondo le norme del vigente contratto di lavoro.

Hanno compiuto 35 anni di anzianità i seguenti impiegati:

CAN: ARECCO Anselmo - Chiozza Pietro - PESENTI Isidoro. **CAR:** SCAGLIARINI Lorenzo. **DIG:** BALBI G. B. - CREMONESI Salvatore - GRAFFIONE Giacomo - SEMERIA Arnaldo. **LIV:** FARULLI Giovanni - LARI Giuseppe - NASSI Oberdan - VANNINI Gino. **MEC:** BAIARDI Antonio - BARBE Primo - BERTAZZO Gottardo - BERTIANI Domenico - FUMI Aldo - GENTILINI Giuseppe - MARETTI Giovanni - MONACO Federico. **MEF:** FILIPPINI Cav. Elvio - FIRPO Mario.

Hanno compiuto 25 anni di anzianità:

CAN: Impiegati: ALPA Francesco - AGOSTENA Mario - BENGHI Giovanni - CAMERLENGHI Walter -

GARFI Arnaldo - CAVIGLIA Giuseppe - COSTO Camillo - DAMERI Carlo - FERRARETTO Alessandro - PARODI Armando - SINI Silvio - TAGLIASACCHI Alfredo - **CAR:** Dirigenti THELLUNG Dr. Ing. Bonifacio. Impiegati: BALLATI Carlo - NORI Alessandro - SASSO Arturo. **DIG:** Impiegati: Borghetti Aldo - CASSIANI INGONI Giovanni - MORETTO Emanuele - TASCIA Alessandro - VAGGI G. B. **LIV:** Impiegati ANTONELLI Brunetto - BENASSI Erminio - CALURI Bruno - DAZZI Dino - DAZZI Mario - GIUNTI Vittorio - MALACARNE Alberto - MARRUCCI Marruccio - MATTEUCI Alido - ROSNER Gino - TRIGLIA Vincenzo. **MEC:** Impiegati: BRUNETTI Umberto - FOSSATI Andrea - MASNATA Armando - MOGIA Aldo - MORANDO Fanny - PEDEMONTE G. B. **MEF:** Dirigenti: STEGAGNINI Dr. Ing. Guido. Impiegati: CARFI Dr. Bruno - LOMBARDO Osvaldo - MURATORIO Lorenzo - PIERUCCI Nando - VASSALLO Tommasina - ZUCCATOSTA Arnaldo. **MUG:** Dirigenti: MORI Dr. Ing. Giulio. Impiegati: BARLI Arnaldo - BRAGONI Ernesto - CIONCOLINI Ranieri - COLOMBO Tullio - CORBANI Carlo - GRESCI Nicola - DODERO Michele - FONTANA Demido - GASPERINI G. B. - OTTOLINI Mario - RICCIOTTI Aldo - RIVARA Carlo - RIVARA Lino - SIMONINI Fausto - TEMANI Ettore - VITALE Dr. Ing. Rocco.

Al Cantiere Navale di Sestri, a cura della Commissione Interna, è stata consegnata una medaglia di oro ad operai che hanno compiuto 35 e 25 anni di anzianità. Ecco i nomi degli operai:

Con 35 anni di anzianità: LIBERATI Paolo. Con 25 anni di anzianità:



Il Direttore Generale Ing. Lombardi consegna il premio di anzianità al gen. Ing. Eugenio De Vito che da venticinque anni collabora con l'Ansaldo ed è stato anche direttore generale tecnico delle costruzioni navali. Il «Notiziario navale» dell'Ansaldo che è una delle più aggiornate ed interessanti pubblicazioni in materia, è opera del gen. De Vito.

ITÀ: BIGNONE Francesco - BOASSO Sabino - BOERO Eugenio - CHIOZZA Bartolomeo - CIPOLLINA Carlo - DELFINO Andrea - FERRANDO Carlo - FINCOTTO Vittorio - FRANCESCHINI Diomede - GANINO Mario - GHIBAUDO Giovanni - GILARDI Paolo - GRANARA Tommaso - GUIDUCCI Nicola - INNOCENTI Michele - LAMPUGNANI Luigi - MAGNANO Antonio - MARTINO G. B. - MERLO Giuseppe - MOSCONI Eugenio - NEGRO Tersilio - NOZZA Giulio - OLIVIERI Michele - OTTONELLO Giuseppe - PAGNI Renato - PARODI Michele - PARODI Giuseppe - PASTORINO Antonio - PERLA Alfredo - PERUZZO Domenico - ROMAGNOLO G. B. - SAGLIETTI Giovanni - SAVOIA Pietro - TANFANI Giuseppe - TANI Giulio - TRAVERSO G. B. - TURTURO Orazio.

PREMI DI ANZIANITA'

FONDERIA

FERRARO Carletto; CHIOZZA Andrea; DI BELLA Giacomo; BIANCARDI Bruno.

CARPENTERIA

FERRANDO Lino.

CANTIERE

ODDONE Secondo; ALBIS Albino; PICCARDO Maddalena; RESIA Fiorina; CAMOIRANO Federico; FERRANDO G. B.; DI MATTEI Bernardo; PARODI Emilio; AMABILI Edoardo; MERLI Vincenzo

BRUZZONE Bruno; TRAVERSO Bartolomeo; TIMOSSÌ Giovanni; SCAFFAI Giuliano; MASCARDI Francesco; RATTO Franco.

FERROVIARIO

VALENTE Adolfo; MORTARUOLO Giuliano; BELLA Pietro; GESTRO Luciano; ROMAGNOLI Mario; TONOLA Ottavio; ARVIGO Vincenzo.

LIVORNO

SILVESTRI Filiberto; BIZZI Mario; NANNIPIERI Ivo; GIACONI Mario; BRUNO Giovanni; BERNINI Piero; BONFANTI Lido; NICCOLAI Guido; LEMMI Sergio; BORGIOTTI Aldo; CARBONI Silvano; LANDI Roberto; GENTILE Alfredo; PINTORE Antonio; VILSCIANO Giuseppe; NICCOLAI Athos; PAGGINI Alberto; RAMAGLI Alfredo; VENTURINI Vincenzo; SPINELLI Rosolino; BENETTI Luigi; VEZZI Vinicio.

MUGGIANO

ARENA Mario; ARENA Rino; AZZARINI Umberto; BACIGALUPI Franco; BEGLIOMINI Sabatino; BERNARDINI Flavio; BONDANI Giuseppe; BONANNI Andrea; CALZOLARI Iago; CASANI Giovanni; CESTARI Gianfranco; COLLI Sergio; CORRADINI Giovanni; FRANCESCHINI Marino; NARDI Alberto; PALASTRO Giovanni; PELLISTRI Mauro; ROLLA Francesco; ROSSI Luigi; ZAMPIERI Vittorio.



La Ruota del Tempo

Sono nati

7 marzo: GIUSEPPE, figlio di Fundoni Giovanni (CAR) — 9 aprile: ALBERTO, figlio di Aletti Giuseppe (FER) — 10 aprile: SILVANA, figlia di Caneva Pietro (CAN) — GIOVANNI, figlio di Civarolo Luciano (FER) — 12 aprile: EMILIA, figlia di Pezzo Leopoldo (MUG) — VITA GRAZIELLA, figlia di Di Gerolamo Mario (CAN) — 15 aprile: NICOLETTA, figlia di Piccardo Giuseppe (CAN) — 15 aprile: ROSSELLA, figlia di Marchiano Armando (CAN) — 17 aprile: PIERO, figlio di Pittatore Luigi (CAN) — 22 aprile: MARINELLA, figlia di Bartoli Caorle (MUG) — ALDO, figlio di Bottino Nicolò (CAN) — 23 aprile: ROBERTO, figlio di Bardone Luigi (CAN) — 25 aprile: PAOLO, figlio di Carlini Valterio (MUG) — 30 aprile: MAURO, figlio di Alfieri Aldo (MUG) — 1° maggio: ANDREA, figlio di Piccardo G. B. (CAN) — 2 maggio: ALDO, figlio di Navanzino Antonino (FER) — 3 maggio: PERLA, figlia di Fioraliso Felice (MEC) — GIANNI, figlio di Lavagnino Orfeo (MEC) — GIUSEPPINA, figlia di Mantero Francesco (CAN) — GIANBATTISTA, figlio di Cavallero Vittorio (CAN) — MARCO, figlio di Ravera Luigi (FER) — 5 maggio: LUANA, figlia di Robotti Walter (CAN) — 6 maggio: GIULIANA e ANNA, figlie di Anelli Mario (MEC) — 7 maggio: MARIO, figlio di Colafferro Giuseppe (CAN) — 10 maggio: LUCIANO, figlio di Boriasco

Carlo (CAN) — LUCIANO, figlio di Poltini Adalgiso (FER) — 12 maggio: FRANCESCA, figlia di Baitinelli Giovanni (FER).

Si sono sposati

25 marzo. BATTAGLINI Clinio (MUG) con Prati Zilma — 28 marzo. DI SALVATORE Domenico (MUG) con Lazzari Carla — 30 marzo. VALTRIANI Espero (MUG) con Brondi Maria — 19 aprile. TORACCA Luciano (MUG) con Orlandi Maria — 21 aprile. LANZARONE Nilda (MUG) con Meneghini Lucia — 22 aprile. DEVOTO Giuseppe (MUG) con Firpi Caterina — ORLANDI Dino con Castelli Alma — 24 aprile. MATTEI Giorgio (MUG) con Rebizzo Ella — BOLOGNA Amltro (MUG) con Santini Delfina — 26 aprile. ANGELINELLI Euro (MUG) con Fria Giuletta — 29 aprile. CARLARINO Elio (CAN) con Cossavella Mafalda — 2 maggio. CINIERO rag. Paolo (CAN) con Darchi Renata — 3 maggio. PEDEMONTE Silvio (CAR) con Parodi Luciana — 9 maggio. AGENO Lidio (LIV) con Perullo Anna Maria — 15 maggio. CANCELLI Ermanno (MEC) con Leonardi Wanda — LIGABUE Eugenio (MEC) con Maranzana Giromina — 16 maggio. PALLAVICINI Doemnico (MEC) con Miconz Rita.

MEMENTO

2 maggio. LOVESIO Antonio (MEC) — 13 maggio. FREGOSO Silvio (FON).

Prenotazione frigoriferi

Superiore ad ogni aspettativa è stato il successo del nuovo sistema di vendita lanciato dai MAGAZZINI GHIO di PIAZZA DANTE: la prenotazione ed importazione diretta per conto dei CLIENTI di un vagone completo di frigoriferi tedeschi. Il primo stock di 40 frigoriferi è già stato consegnato, ed è a buon punto la prenotazione di un secondo vagone di frigoriferi tedeschi e di un primo vagone di frigoriferi di una grande Marca Nazionale. Si tratta di frigoriferi a motore, 5 anni di garanzia, minimo consumo di corrente. CONSEGNA A CIRCA 7 GIORNI DALLA PRENOTAZIONE. Versamento di una piccola caparra all'ordine, il saldo alla consegna o in 6-12-18 rate. Inutile sottolineare che il prezzo è particolarmente conveniente. Affrettatevi presso:

RADIO GHIO

Piazza Dante 23 r. o succursale di Ge-Sampierdarena

per vedere i campioni dei vari tipi, ed eventualmente, prenotare per il frigorifero.

BORSE di studio

Ecco l'elenco dei figli di dipendenti ai quali è stata assegnata la borsa di studio per l'anno scolastico 1953-54.

UNIVERSITA'

Borse di 1° grado (L. 100.000): BASTREMI Enrico di Francesco - DIG (Giurisprudenza); DODDOLI Giulio di Francis - LIV (Med. e Chirurgia).

Borse di 2° grado (L. 50.000): BAGALUPO Emilio di Mario - MEC (Econ. e Commercio); BERZUINI Costante di Remo - SAU (Econ. e Commercio); BOCCA Giovanni di Daniele - CAN (Econ. e Commercio); CROVETTO Carlo di Biagio - MEC (Med. e Chirurgia); FASOLINI Mario di Giacomo - CAN (Econ. e Commercio); FERRARI Evaristo di Domenico - MEC (Med. e Chirurgia); GARRONE Arturo di Enzo - MEF (Med. e Chirurgia); ROMANO Roberto di Generoso - CAN (Med. e Chirurgia).

LICEO CLASSICO

Borse di 2° grado (L. 25.000): CAMPAGNOLI Marco di Ennio - DIG; DE LUCIS Giovanni di Antonio - MEC; GRASSI Ottavio di Giuseppe - CAN; MARIOTTI Roberto di Ranunzio - LIV; PATRONE Edilio di Luigi - CAN; ZANELLI Severino di Ugo - MUG.

LICEO SCIENTIFICO

Borse di studio di 1° grado (Lire 50.000): JACOPONI Luciano di Luigi - LIV.

Borse di studio di 2° grado (Lire 25.000): NICCOLAI Marcella di Giorgio - LIV; PINCETI Giancarlo di Francesco - MEC.

ISTITUTO TECNICO NAUTICO

Borse di studio di 1° grado (Lire 50.000): GHILINO Gianpaolo di Luigi - CAN.

Borse di studio di 2° grado (Lire 25.000): MILONE Fabio di Gerardo - CAN; PATRONE Lorenzo di Antonio - MEC; PUPPO Mario di Bernardo - CAN; VIGNOLO Guido di Adolfo - CAN.

ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE

Borse di studio di 2° grado (Lire 25.000): BRUZZO Antonio di Bartolomeo - CAN; FOSSATI Arnaldo di Andrea - MEC; GORACCI Enzo di Emilio - LIV; INNOCENTI Lorenzo di Umberto - MEC; MAROTTA Stefano di Vincenzo - CAN; VIGNOLO Giuseppe di Francesco - FON; ZINI Sergio di Guido - CAR.

ISTITUTO TECNICO COMMERCIALE

Borse di studio di 2° grado (Lire 25.000): CERVETTO Ennio di Beniamino - CAN; COLOMBO Felicina di Vittorio - MEC; FERRANDO Annamaria di Ferdinando - MEC; FERRANDO Franco di Giuseppe - SAU; FRIOLI Liliana di Augusto - DIG; JACOPONI Mauro di Luigi - LIV; SABINO Iva di Arnaldo - MUG; SCAGLIARINI Lorenza di Lorenzo - CAR.



Francis Doddoli, operaio del Cantiere di Livorno, in mezzo ai due figli Giulio e Graziella, vincitori di borse di studio.

ISTITUTO MAGISTRALE

Borse di studio di 2° grado (Lire 25.000): DE BARBIERI Maria Teresa di Pietro - CAN; DODDOLI Graziella di Francis - LIV; FARULLI Paola di Enzo - LIV; ROSSI Maria Ermenegilda di Gaetano - MEF.

SCUOLA MEDIA

Borse di studio di 1° grado (Lire 24.000): FRASCHETTI Maria di Dino - LIV; MERLINI Silvio di Carlo - LIV; PASTORINO Giuseppina di Edoardo - FON; SEIBANDINI Marina di Camillo - CAN.

Borse di studio di 2° grado (Lire 12.000): BACCO Ugo di Attilio - CAN; BARSÌ Rossana di Dino - LIV; BERTOCCHI Renzo di Roberto - CAR; BOHMIDA Adriano di Paolo - CAN; BRUZZO Filippo di Francesco - CAN; CAMMARATA Antonio di Angelo - MEC; COLOMBARA Aida di Luigi - MEC; CURZI Franco di Aldo - MUG; DALLE VEGRE Anna di Renzo - MEC; DESIBELLO Mario di Paolo - MEC; DOLCI Maria Grazia di Giuseppe - DIG; GAETTI Olanda di Domenico - MEC; IADELISE Aida di Annibale - MEF; MERINGOLO Maria Anna di Nunzio - DIG; MIGHELINI Roberto di Mario - DIG; MISEROCCHI Flavio di Giordano - DIG; NECCHI GHIRI Mario di Bartolomeo - MEF; PAGLIAZZO Anna Maria di Luigi - CAN; PETAGNA Paola di Brunetto - LIV; POLLAROLO Giuseppe di G. B. - CAN; ROLLA Roberto di Alfredo - MUG; QUARTINI Mauro di Armando - MEC; SCORZA Gerolamo di Giuseppe - MEF; SEMEIA Roberto di Ermanno - MEC; SOROGA Alberto di Bruno - LIV; SPIRITO Giancarlo di Mario - COKE; TORAZZA Gianpiero di Dante - MEF; PILO Alessandro di Marcello - LIV.

SCUOLA AVVIAMENTO PROFESS.

Borse di studio di 1° grado (Lire 24.000): POLATI Eliana di Pietro - MEC.

Borse di studio di 2° grado (Lire 12.000): CARPIGIANI Armando di Maurizio - MEF; CERVETTO Stefano di Giuseppe - CAN; DI DIO Mauro di Renzo - LIV; DOGLIA Annamaria di Lodovico - DIG; GARDELLA Luigi di Giovanni - CAR; GROSSI Mario di Virgilio - LIV; GUAZZOTTI Annamaria di Ettore - MEC; MANNUCCI Mario di Sergio - LIV; PORETTI Gianpaolo di Ubaldo - MUG; SALSI Primo di Enrico - MEC; SCARAMUCCIA Annalisa di Pietro - CAN; VELLA Italo di Vincenzo - MEC.



Lo studente Dazzerri riceve la « borsa » dalle mani del Presidente. Da sinistra, seduti al tavolo: l'ing. Zirilli, l'ing. Lombardi, l'avv. De Barbieri. In piedi, a destra, l'avv. Boyer.

Televisori

Completo assortimento di modelli nazionali ed esteri

Radio

Radiofonografi delle migliori marche complessi a 3 velocità

Elettrodomestici

Frigoriferi di ogni dimensione e di tutte le marche - Lucidatrici - Aspirapolvere - Lava biancheria, e tutto per la casa moderna.

Cucine a gas

normale e liquido con messa in opera di bombole AGIPGAS

Mobili Bar

Fono bar - Fono tavolini - Tavolini porta radio

Fisarmoniche

S. Soprani - Galanti

RADIO BELLEI

VICO DEL FILO, 11-13-15 r.

(DA PIAZZA S. LORENZO)

GENOVA
TELEFONO 21.508

Concessionario per la vendita delle macchine da cucire

BORLETTI
dal punti perfetti

Laboratorio attrezzato per ogni riparazione - Sistemazione antenne per televisione con garanzia e assicurazione.

CONDIZIONI DI PAGAMENTO A PIACERE DEL CLIENTE; ANCHE SENZA ANTICIPO

un ottimo brodo?

1

PISONIS
LOANO (SAVONA)

COPPI CORRERA' ANCORA UN ANNO



Ai lettori che amano il ciclismo e i suoi atleti offriamo questa breve intervista che Fausto Coppi ha concesso a «L'Ansaldo». Abbiamo riprodotto fotograficamente le risposte scritte del campione del mondo.

Il percorso del Circuito di Solingen è di suo gradimento?

forse qualche anno fa l'avrei preferito
(forse qualche anno fa l'avrei preferito)

Chi è l'avversario che sul circuito di Solingen potrà maggiormente ostacolare i suoi piani di vittoria?

dipende dalla forma mia e degli avversari
(dipende dalla forma mia e degli avversari)

Cosa ne pensa dell'abbinamento dell'industria ciclistica alle case commerciali?

penso che sarà interessante per l'avvenire
(penso che sarà interessante per l'avvenire)

Chi è il giovane che attualmente promette più di tutti di diventare il campione del futuro?

Filippi, Defilippis, Coletto e qualche giovane
(Filippi, Defilippis, Coletto e qualche giovane)

Per quanti anni pensa di continuare a correre su strada?

un anno
(un anno)

 il mondo nei francobolli

Ecco, noi pure abbiamo un angolino; modesto, se si vuole; però ci siamo. Qui parleremo di francobolli, ma di quali? La collezione generale qua e là resiste ancora ma è da riguardare come un fenomeno. Chi di noi può azzardarsi ad un tale esborso giornaliero che gareggi coll'aumentante flusso di emissioni nel mondo? La nostra prudenza (leggi portafoglio) ha dato luogo a determinate collezioni; insomma anche noi siamo stati «dimensionati». Poiché quanto interessa una persona può non interessare un'altra, questa rubrica tratterà questioni generali, a meno di specifiche richieste.

Intanto, poiché siamo in Italia e la collezione d'Italia e connessi è seguita dalla maggioranza, poniamo due interrogativi: quanti dei lettori filatelici sanno che nel CRAL Ansaldo esiste una «Sezione Filatelica»? E di coloro che la conoscono quanti la frequentano? In Sezione si possono avere, al valore facciale, le novità di Trieste A, San Marino e Vaticano (per il momento) e durante le riunioni è possibile effettuare scambi senza compromettere la... nostra prudenza! Comunque più sotto vi è un indirizzo e un'ora: la porta è aperta a tutti. I principianti ed i giovani, alla ricerca di un indirizzo, sono i benvenuti.

CERVETTI.

Sezione Filatelica ENAL-Ansaldo (Via Stennio 5-1 - Sampierdarena) — Il 25 e 28 marzo si sono svolte le elezioni per la formazione del Consiglio Direttivo per il biennio 1954-1956 che dalle votazioni è risultato così composto: *Presidente*: sig. Adolfo D'Alessandro; *Segretario*: sig. Giovanni Badon; *Direttore Scambi*: sig. Odoardo Pieramati; *Consiglieri*: sigg. R. Rivolo e A. Ratto.

Gli scambi si effettuano al giovedì dalle 17 alle 19 ed alla domenica dalle 10 alle 12.

BERLITZ LINGUE ESTERE

Siamo lieti di dare il nostro saluto più cordiale a quanti annoverano già come frequentatori, amici o simpatizzanti ed a quanti vorranno gentilmente leggerci. Contiamo di poter svolgere attraverso questa simplice colonna una utile attività informativa sulla studio linguistica e di facilitare la diffusione.
E per compiere il primo passo verso i nostri gentili lettori, abbiamo concesso agli appartenenti della Società Ansaldo ed alle loro distinte famiglie un sensibile sconto sulle lezioni individuali e sui Corsi.
Sul prossimo numero pubblicheremo ogni dettaglio a questo riguardo ed vi stenderemo più ampiamente l'attività che ci siamo proposti di svolgere a vantaggio di coloro che vorranno seguire la nostra rubricola.
Il nostro ufficio informazioni è a disposizione di tutti coloro che vorranno interpellarlo.
Via Roma 6, Berlitz U. I. - Tel. 580.042
Un cordiale saluto ed un amichevole al prossimo numero. Da grazie cordiale alle Spettabili Direzioni per l'ospitalità concessa.

L'ANSALDINO E' VOSTRO!

REFERENDUM A PREMIO

Rispondete francamente a queste domande:

- 1) - Vi piace l'Ansaldo nella forma attuale?
- 2) - Qual'è l'articolo o rubrica che vi è piaciuta di più?

(Titolo dell'articolo o della rubrica)
Ripetiamo, basta rispondere a queste due domande per partecipare alla estrazione dei premi di cui sotto che verrà fatta entro il 1.º Luglio 1954.

Compilate debitamente il primo tagliando e parteciperete al sorteggio dei seguenti premi:

- 1.º premio: Un oggetto del valore di L. 20.000.
- 2.º premio: Una penna Aurora 88 e una matita con relativo astuccio.
- 3.º premio: Una sveglia.

Ritagliare il tagliando e spedire all'Ansaldo - recapito ANSALDO - Genova.

SPEDIRE ENTRO IL 12 GIUGNO 1954

REFERENDUM

1.ª DOMANDA: Vi piace l'Ansaldo nella forma attuale?

si **no** (segnare la voce che interessa)

2.ª DOMANDA: Qual'è l'articolo o la rubrica che vi è piaciuta di più?

(titolo dell'articolo o della rubrica)

Spedite: _____
Via _____
Città _____

I Concorsi de L'ANSALDINO

1º Concorso a premio sul Giro d'Italia
Pronosticate i primi tre arrivi e il tempo del vincitore.

Ritagliare il tagliando e spedire all'ANSALDINO - recapito ANSALDO - Genova.

I CONCURSO A PREMI

Scadenza l'8 Giugno 1954

Il vincitore del "Giro d'Italia", ha impiegato:

Ore _____

I primi tre arrivi sono:

1º _____
2º _____
3º _____

Spedite _____
Via _____
Città _____

NORME

- 1) Il concorso è limitato ad un solo pronostico per persona.
- 2) Al concorrente che ha pronosticato il tempo esatto ed i primi tre arrivi, verrà assegnato un premio del valore di L. 20.000.
- 3) Nel caso in cui nessun pronostico risulti esatto, il premio verrà assegnato al totalizzatore di maggior numero di punti ripartiti col seguente criterio:
 - 100 punti per il tempo più aderente al vero,
 - 50 punti per ogni corridore arrivato nell'ordine previsto,
 - 25 punti per ogni corridore arrivato nei primi tre, ma in ordine diverso a quello pronosticato.
- 4) Nell'ipotesi, di due o più vincitori, il premio sarà ripartito in parti uguali.
- 5) Possono partecipare al concorso soltanto i dipendenti dell'Ansaldo S. A.

Visitate la
mostra permanente
sita nei
vasti locali interni
del

Mobilificio COSTA

TELEFONO 40.234

Via Hermada, 18r - GE-SESTRI

RADIO CANEPA VIA SESTRI, 49 R.
GENOVA
SESTRI
TELEVISIONE TELEFONO 40.840

E. BRANDOLINI

L'OTTICO DI FIDUCIA

GENOVA-SESTRI - Telefono 40.414

(Interessa le donne e le giovani mamme)

Forse non lo sapevate!

Sulla nostra pelle proliferano naturalmente i microrganismi. Essi sono la causa degli arrossamenti e delle irritazioni della epidermide dei neonati.

Inoltre, decomponendo rapidamente il sudore, per sua natura inodoro, provocano negli adulti, specialmente d'estate, l'odore molesto del corpo e della biancheria intima. Tutto ciò si può evitare facilmente e sicuramente usando giornalmente il Deortalco al G. 11 che, per le qualità asettiche del G. 11, mantiene la pelle sterile e fresca e il corpo profumato.

Il Deortalco al G. 11 è l'unico in Italia che ha in modo assoluto queste qualità. Potete sinceramente provarlo.

Esso è in vendita presso le migliori farmacie.



In occasione del primo numero de "L'ANSALDINO" la

FARMACEUTICI BRUCO

a Vostra richiesta, Vi invierà gratuitamente un campionario. Ritagliate e spedite su cartolina il tagliando

Spett. Farmaceutici BRUCO
Corso Sardegna, 101 a - GENOVA

Vogliate inviarmi gratis e senza impegno un campionario di DEORTALCO al G. 11.
Cognome e Nome

Via _____ Città _____

● La Sezione Filodrammatica chiuderà sul corrente mese la stagione con « Carissima Ruth » di Krasna. La Presidenza del CRAL studia la possibilità di organizzare dei corsi di recite al Parco Villa Maria di Genova-Sestri.

● La Banda Musicale inizierà il 2 giugno alle ore 21 precise i suoi concerti a Villa Maria di Genova-Sestri.

● Sezione Escursionismo. — E' in preparazione il programma per gite estive a cui potranno partecipare tutti gli iscritti al CRAL ed i loro familiari. Daremo per il prossimo numero maggiori informazioni.

Sezione Bocce. — Fervono i lavori di organizzazione per tornei e gare. Dopo la gara provinciale a terne « Coppa Ansaldo » svoltasi il 9 maggio scorso, si stanno preparando quelle di Sant'Alberto ed una notturna.

● Pallacanestro. — E' stato allestito in un settore del vasto Bocciodromo il campo da gioco per palla a volo sul quale



potranno svolgere attività le squadre di tutti gli stabilimenti del complesso Ansaldo.

Circolo Ricreativo di Livorno

● Ricevimento ai soci pensionati - Il 1° Maggio, nei locali del Circolo Ricreativo, ha avuto luogo l'annuale ricevimento riservato ai Soci pensionati. Ai numerosi intervenuti, il Segretario sig. Giacomelli, a nome di tutto il Consiglio di amministrazione, ha rivolto un caldo

VITA DI CASA

Vogliamo parlare un po' dei nostri uomini e delle loro « debolezze »? Più che delle debolezze, parliamo piuttosto delle loro incompiutezze, e di una di esse in modo particolare.

Si tratta del nostro lavoro di custodi della casa.

E' strano come i nostri uomini, che hanno tanta sensibilità e tanta considerazione per tutto quello che riguarda la fatica umana, il lavoro con i suoi sacrifici e le sue responsabilità, siano spesso così sordi su questo settore. Essi che vanno in estasi se il ragazzo un bel giorno vernicia una porta (anche se poi le tracce del pennello sono così visibili che essi stessi devono rifare tutto); essi che sono così « responsabili » nella valutazione del lavoro fatto dallo stagnolo che ha riparato il recipiente (noi ci lamentiamo che impiega troppo tempo ed essi ci dicono: prova un po' tu!); essi, dicevamo, che fanno tutto questo diventano completamente insensibili quando si tratta del lavoro delle loro donne « che stanno a casa ».

Per essi il lavoro è legato ad un orario e ad un luogo chiuso con un portone custodito, un lavoro che comunque è computabile in costi di produzione e in prezzi di mercato, un lavoro che « si vede, si tocca e si pesa », organizzato con le carte in regola, con le sue bolle di lavorazione ed i cartellini-cottimo. Questo è lavoro, perdinci, non quello di casa! E qui interviene più di una spiegazione, indubbiamente.

La casa è per essi sinonimo di riposo e di ristoro: quando se ne allontanano al mattino ancora insonnoliti ed escono al freddo della strada, essa turbinata nella loro mente come un accogliente nido caldo dal quale sono stati cacciati dal rigore dell'orario. La casa è la zuppiera fumante che li aspetta al ritorno dalle fatiche quotidiane, è il porto dove si riposano in pace (salvo la radio dei vicini e le trombette dei bambini!). Essi ne hanno naturalmente, questa visione e quindi pensano che la casa non possa richiedere un « lavoro » ma piuttosto fornire un passatempo.

A volte ci dicono: « Ma io la domenica, quando sto a casa e faccio anche qualche lavoro, mi sembra di essere un papa! » e non pensano che

è proprio perché, per loro, quella giornata è ben diversa dal solito, lontana dai rumori dei capannoni e dai movimenti obbligati e il lavoro (avranno aggiustato il rubinetto o riassetato il cardine di una porta) lo hanno fatto così, una volta tanto, appunto come una eccezione.

« Ma io vorrei sapere cosa c'è da fare in una casa quando avrai fatto da mangiare e dato una pulita! », questa l'osservazione tipo che ognuna di noi si sarà sentita fare le mille volte. Già, un po' di mangiare e una pulita: infatti un giorno che lasciai mio marito solo, si fece da mangiare (buttò un piatto di riso, ma un piatto di riso crudo che diventò una marmitta intera, e si fece due uova al burro!) e lavò i piatti (secondo lui, perché nella dispensa i piatti che aveva lavato erano ancora perfettamente riconoscibili il giorno seguente!) quindi se ne andò a dormire e l'indomani mattina rifecce pure il letto, così come stava, rimettendo semplicemente a posto lenzuola e coperte. Al mio ritorno disse: « Come vedi, pur essendo andato in fabbrica, ho fatto tutto lo stesso! ».

Sarebbe come se una di noi andasse in fabbrica un mattino, ad un tornio perfettamente pulito, lubrificato, preparato con il pezzo montato al posto giusto, poi avvicinasse il « piatto » con la punta e, mettendo in moto, facesse un solco e poi dicesse: « Visto? Saprei anch'io lavorare al tornio! ».

Bisogna dunque parlare un po' ai nostri uomini del nostro lavoro silenzioso, e della sofferenza che passa tra una casa come essi la vedono ed la usano, ed una casa come deve essere trattata perché si possa vedere ed usare così, che è poi la stessa differenza che passa tra un panorama agricolo coi suoi apprezzamenti di terreno ben coltivato ed i suoi colori vivaci, ed il lavoro che esso richiede al contadino che lo cura.

Non si tratta di fare una esposizione di questi lavori, che diventerebbe un freddo catalogo di lavori domestici (fredda a leggerli, non certo a realizzarli, che anzi ci fa piuttosto caldo!) ma di richiamare l'attenzione su un tipo di lavoro che non ha orario e quindi è di tutte le

salute ed un breve discorso illustrante il significato della festa. Hanno risposto alcuni veterani ringraziando ed inneggiando alla saldezza dei rapporti fra lavoratori giovani ed anziani. Successivamente è stato servito un vermouth.

● Rassegna d'arte - Il 1° Maggio, nei locali del Circolo si è svolta l'8° rassegna di pittura, scultura ed artigianato artistico. Hanno partecipato: quindici pittori (dei quali tre fuori concorso) con cinquanta quadri; sei artigiani con otto lavori; due scultori con sei opere. La Commissione giudicatrice, composta dai signori Cocchi, Landozzi, Luschi, ben noti artisti, ha assegnato sei premi per la pittura e otto per la scultura ed artigianato artistico. Un vermouth d'onore ha riunito giuria, rappresentanti del Consiglio ed espositori. Il sig. Luschi, in un breve discorso, ha rilevato il sensibile miglioramento qualitativo e l'alto significato dell'iniziativa.

ore (è per questo che è nata la espressione popolare « fa più ore dell'orologio ») e che tanto più è perfetto quanto meno si vede: infatti come si fa a notare un piatto pulito o un bottone al suo posto o una cucina che non puzza? Non si può, appunto perché un piatto « deve » essere pulito, un bottone « deve » essere al suo posto, una cucina « deve » non puzzare, No?

Hanno mai pensato i nostri uomini ai chilogrammi di polvere che si depositano ogni giorno in tutti gli angoli della casa e dei mobili (quei vecchi mobili « florentini » che sembrano fatti apposta per raccogliere la maggior quantità possibile) o alla tragedia del pasto da preparare mentre la fiammella del gas si fa inspiegabilmente sempre più anemica?

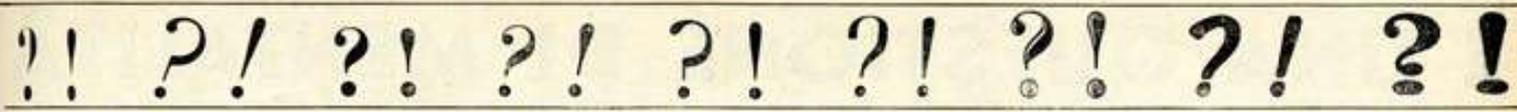
Hanno mai pensato, ad esempio, che il lavare non solo tutta la biancheria personale compresa le loro tute ma anche la biancheria « di casa » è un lavoro pesante, un vero lavoro pesante? Si sono chiesti mai perché qualche volta che ci hanno invitato al cinema abbiamo risposto che non ne avevamo voglia, o perché la luce della cucina continua a filtrare sotto l'uscio, mentre essi cercano di prendere sonno?

Sono tutte cose sulle quali vorremmo che i nostri uomini riflettessero, perché essi sono vittime di un diffuso pregiudizio, spesso più nocivo di quanto si creda per i reciproci rapporti. Qui non si tratta di volere dei « riconoscimenti » ma solo di dire ai nostri compagni che lavorano in fabbrica (ed i cui sacrifici noi valutiamo bene) che anche il nostro è un lavoro, tra le mura di casa, con i suoi sacrifici e le sue apprezzate, e che come tale va valutato.

Per la verità, il pregiudizio è anche nella terminologia ufficiale di « casalinga »: un nome sbagliato che non rende affatto l'idea, perché suona dolce come un paesaggio primaverile (come se si dicesse, ad esempio, « uomo delle messi » per dire contadino).

Questo per dire che sarà utile anche in avvenire « parlare tanto di noi » che facciamo muovere la macchina più importante di tutte, più delicata e più silenziosa: la casa.

LILLIANA



Domanda e risposta. Questa rubrica è dedicata a tutti coloro che hanno qualche curiosità da soddisfare. E poiché soltanto la mummie non hanno alcuna curiosità per tutto ciò che avviene nel mondo, questa rubrica è dedicata a tutti voi.

Chiedeteci quel che volete, poneteci liberamente ogni interrogativo che vi passa per la mente. Cercheremo di rispondere ad ogni domanda, ricorrendo, quando sarà necessario, all'aiuto dei libri o di persone che ne sanno più di noi. E, ove si tratti di quesiti strettamente « tecnici », andremo a battere la porta degli specialisti.

Insomma faremo del nostro meglio per darvi delle risposte che vi accontentino.

E se, poi, non dovessimo accontentarvi, mugugnate pure. Risponderemo anche ai mugugni.



Che cosa è il futurismo?
Sento spesso qualcuno che guardando un quadro, fatto oggi, dice: « E' futurismo ».

Io non me ne intendo però mi sembra che un giudizio così sia un po' affrettato tanto più se emesso da gente che io so che di arte ne sa quanto me.

Se Ella vorrà farmi rispondere da qualche critico d'arte gliene sarò veramente grato.

G. PROFUMO - STA. MEC.

Le rispondo io. Che oltre essere, come Lei, un dipendente dell'Ansaldo, sono anche pittore e mi sono sempre occupato d'arte. Credo di poterla soddisfare, sia pur nei limiti che ci consente lo spazio di questo periodico.

Il « futurismo » nacque nel 1909, creato da F. T. Marinetti che lo definì « movimento artistico-politico svecciatore novatore velocizzatore ».

Fuor d'ogni retorica e d'ogni effimero entusiasmo, meglio lo definì uno dei nostri più colti critici letterari, Enrico Falqui: « una folata di strafotenza artistica ».

Concepito dal Marinetti — scrittore e poeta — soprattutto come movimento rivoluzionario letterario-poetico, il futurismo trasmigrò subito nel mondo delle arti figurative e allargò le « velocissime » al fin nel campo dell'architettura e della musica. Fra gli scrittori che d'improvviso s'innamorarono del suo pirotecnico spirito innovatore — ma proseguirono poi per ben altre strade — ecco alcuni nomi illustri: Giovanni Papini, Aldo Palazzeschi, Corrado Govoni, Paolo Buzzi, Luciano Folgore, Ardengo Soffici e Cangiullo e Cavacchioli. Fra gli architetti, uno emerse veramente, che aveva vitalità e ingegno da vendere: Sant'Ella. In pittura, vissero con convinzione e con generoso slancio giovanile l'esperienza futurista artistati come Carrà, Severini, Sironi, Pratella e Boccioni (che, purtroppo, morì giovanissimo in guerra).

I neofiti del futurismo elessero a loro dea la « velocità » tentando di figurarla plasticamente e cromaticamente; e proclamarono che « una automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alto esplosivo » era mille volte più bella della celebre statua della Vittoria di Samotracia.

Il pittore Carlo Carrà — ricordando quei tempi, quei tentativi, quegli entusiasmi — scrisse molti anni dopo: « Non ci importava sapere dove si volesse andare; ci bastava il forte desiderio di fare del nuovo ».

In sostanza, il futurismo fu dunque una manifestazione italiana dei vari movimenti anti-accademici e anti-tradizionalisti che nei vari Paesi apparvero al principio del nostro

secolo e segnarono il definitivo distacco dell'arte dalle forme e dai valori tradizionali. In Francia si registrarono i movimenti del « Fauves », dei « cubisti ». I « dadaisti » invece sorsero in Svizzera, con



Un tipico esempio di pittura futurista e questo « Ritratto di F. T. Marinetti » dipinto da Fortunato Depero.

l'apporto del tedesco Arp e del rumeno Tzara e si trasferirono a Parigi, rinforzati dall'immane André Breton, Aragon e Eluard.

Il distacco dell'arte contemporanea dai valori tradizionali, fenomeno di questo cinquantennio, ha trovato degli oppositori in ogni Paese e in Italia abbiamo il pittore Giorgio De Chirico che da anni conduce una battaglia contro queste forme che definisce « moderniste » auspicando e praticando egli stesso un ritorno alla tradizione pittorica basata sul rispetto della dignità della figura e sulla perfezione della materia pittorica.

Una spiegazione che danno i fautori di queste nuove manifestazioni artistiche — oggi si sente frequentemente parlare di arte astratta, di espressionismo e di surrealismo — consiste nell'affermare che la civiltà del nostro tempo, che è tempo delle macchine e del progresso meccanico, ha determinato nuove forme di vita cui deve corrispondere un rinnovamento nelle forme e nelle espressioni artistiche.

Poiché il futurismo è stato il primo di questi movimenti, ogni qualvolta il pubblico si trova di fronte a pitture che escono dalla dignità e dalla bellezza tradizionale, con sommaro giudizio, le definisce impropriamente futuriste e con questo aggettivo manifesta la sua disapprovazione.

Io fermamente credo che per esprimere un giudizio su un'opera d'arte o che è definita tale, non occorre alcuna specifica preparazione o competenza, ma che basti il gusto e la sincera emozione che la visione del quadro desta in chi l'osserva.

In altri termini, quando un quadro piace, commuove, interessa, parla alla fantasia, evidentemente è un'opera d'arte e quando questa opera d'arte suscita un largo consenso nel pubblico, in tutto il pubblico, e non in un gruppo limitato di esperti o di tecnici — che sarebbero i critici — vuol dire che chi ha dipinto questa opera è un artista.

E non avrei risposto del tutto alle Sue domande se non aggiungessi che la professione di critico d'arte è sorta contemporaneamente all'abbandono dell'arte tradizionale. Infatti, prima, il quadro non aveva bisogno di essere spiegato ed il giudizio sui pittori e sulla pittura veniva dato concordemente da tutto il

pubblico. E gli scrittori si limitavano a raccogliarlo.

Oggi si invoca da parte dei tecnici-critici e da parte dei pittori, la libertà in arte. A parte che la libertà ci sia, come dimostrano le infinite varietà di pitture che si possono vedere nelle mostre, mi sembra che il primo compito di un serio critico e di un probo pittore sia quello di lasciare la più ampia libertà di giudizio al pubblico. Mentre oggi si cerca di imporre, attraverso il tecnicismo della critica ed attraverso la falsa concezione che l'arte è una cosa riservata ad una ristretta cerchia di intenditori, l'accettazione di forme e di scuole che sono incomprensibili alla maggioranza del pubblico.

Per concludere, quindi, esprima schiettamente e liberamente i suoi giudizi, rammentando che l'arte, come espressione universale, è accessibile e giudicabile da tutti gli uomini.

FAUSTO BIMA.



Qual'è l'origine del nome Everest dato alla montagna più alta del nostro globo?

RENZO GROSSO.

La storia del Monte Everest comincia nel 1852, quando negli uffici dell'Istituto Geografico Indiano un impiegato alzò lo sguardo da una pagina di cifre ed esclamò tutto agitato: « Ho scoperto la montagna più alta del mondo ». Un'accurata verifica dei suoi calcoli dimostrò infatti che la lontana cima era alta 8882 metri, circa 300 metri di più della sua diretta rivale. Indicata allora sulle carte come Vetta XV

prese più tardi il nome da Sir George Everest, primo topografo generale dell'India.



Perché utilizzando le gallerie ferroviarie esistenti in centro e praticamente non in uso e la ferrovia di Ponente non si attua una metropolitana che colleghi il Centro con Voltri?

OTTAVIO OTTONELLO

Le difficoltà che si frappongono alla sua proposta sono di duplice natura. Una di ordine economico e l'altra di ordine tecnico. L'esercizio di una metropolitana è soltanto possibile quando è alimentata da una popolazione urbana che sia al minimo superiore a 2 milioni di abitanti, e Genova non è quindi in queste condizioni.

Tecnicamente poi l'utilizzazione della ferrovia di Ponente non è possibile per la strozzatura da Sampierdarena a Principe che già fin d'ora limita talvolta il transito ferroviario.

**Radio Televisori
Frigoriferi - Lavatrici
Macchine per cucire
Foto e cine**

FASSIO
VIA LUCCOLI, 5-7 r.
VIA S. LUCA, 84 r.

Rate da L. 1.000 - 1.500 - 2.000 al mese

**SOP
POLISUM**

FATICA **TEMPO**

3 RISPARMI

lava meglio e fa risparmiare!

STOVIGLIE - BAGNI - LANA - SETA - RAYON - ecc.

È UNA QUESTIONE DI MENTALITÀ

L'organizzazione di lavoro della

**IMPERMEABILI
SAN GIORGIO**

Anche nel commercio, come in tutti i campi dell'attività umana, lo studio del carattere del pubblico e delle sue specifiche esigenze, oltre curiosi e particolari aspetti, che variano sostanzialmente da Paese a Paese.

In America, per esempio, allorchè si determina un ribasso nel prezzo di vendita di un dato prodotto, il consumatore è portato a ritenere che questo sia il risultato di una migliore organizzazione dell'Azienda e di una più razionale distribuzione di lavoro; in Italia, invece, nove volte su dieci, il pubblico, messo di fronte alla vantaggiosa realtà di un ribasso, riterrà che questo sia dovuto ad un peggioramento nella qualità del prodotto.

Ora, anche se non è da escludere che in qualche caso la mentalità "negativa" del nostro pubblico possa avere avuto una conferma nei fatti, ciò non significa che essa sia universalmente giusta, specialmente quando il fenomeno riguarda Ditte che hanno un nome da salvaguardare. Ricordiamoci che nome e prestigio rappresentano per un'Azienda la più alta conquista, pagata quasi sempre con grossi capitali di sacrificio e di denaro; beni attivi più preziosi delle stesse attrezzature materiali, quanto insostituibili, e che non possono quindi esser gettati allo sbaraglio ad un deludente ed illusorio fine di immediato guadagno. Questo è proprio il caso tipico della Impermeabili San Giorgio di Genova, che dopo essersi conquistata il lavoro e la fiducia del pubblico, soprattutto nel campo della qualità, ha instaurato una nuova politica aziendale, che sta dando ottimi frutti: migliorare costantemente la propria organizzazione di lavoro, secondo i più moderni e razionali criteri, realizzando di conseguenza costi di produzione sempre più bassi e trovandosi così in grado di ridurre i prezzi di vendita dei suoi articoli, senza modificarne la qualità.

In una parola, la Impermeabili San Giorgio tende a produrre di più per vendere di più, a miglior prezzo, senza alterare le caratteristiche della sua produzione ed anzi migliorandola mediante l'alta specializzazione delle attrezzature e delle maestranze. Questa è la nuova politica aziendale della Impermeabili San Giorgio che troverà il suo pieno coronamento con l'entrata in funzione, nel 1955, del nuovo Stabilimento.

Organizzazione razionale e specializzazione del lavoro sono dunque le basi di una sana ed effettiva politica di riduzione dei costi e quindi dei prezzi al dettaglio. Su questi criteri l'attività della San Giorgio è in grado di dimostrare errata la mentalità "negativa" del pubblico, della quale parlavamo in principio.

E questo, riassumendo, perchè:

- Fra circa 400 industrie italiane che producono anche impermeabili, la San Giorgio è una delle pochissime Aziende che producono soltanto impermeabili.
- Con i suoi 200 dipendenti, essa è forse nel campo specifico la più importante industria italiana.
- Con i suoi 150 concessionari di vendita distribuiti in tutta Italia, essa assicura alla vastissima gamma dei suoi prodotti specializzati una diffusione sempre crescente.

Non desta dunque meraviglia constatare, anche attraverso il linguaggio eloquente delle cifre, come la San Giorgio risulti oggi la marca più introdotta fra i consumatori italiani. Questa constatazione ha avuto una chiara e recente conferma da una inchiesta condotta fra tutti i lettori di "Selezione...". È risultato infatti che per ogni 100 lettori interpellati, il 34,2 per cento posseggono impermeabili di marca; ebbene; su tutti primeggia incontrastata la San Giorgio con una percentuale dell'8,1 per cento, mentre il restante 24,1 va suddiviso fra tutte le altre marche, con un massimo del 3,9 per cento per quella più favorita.

Anche questi dati dimostrano dunque all'evidenza che la Impermeabili San Giorgio è sulla buona strada.

Chiunque può avere, del resto, una diretta conferma di quanto è stato qui esposto, visitando il negozio San Giorgio in via Roma; un'occhiata alle vetrine basterà per convincersi che la San Giorgio, mantenendo integre le sue tradizioni rispetto alla qualità dei prodotti, tende veramente a ridurre le percentuali di carico sugli articoli venduti al dettaglio, ripartendo le spese generali su una massa di vendite sempre più imponente.

E questo, per la gente pratica, significa in due parole: effettivo risparmio.

Cassetta delle Idee

Pubblichiamo questa rubrica allo scopo di portare a conoscenza di tutti le proposte più interessanti formulate dai dipendenti attraverso la «cassetta delle idee» istituita allo Stabilimento Meccanico e le relative risposte. Sarà bene che tutti sappiano come è nata questa cassetta delle idee e quale importanza la Direzione Generale attribuisce ad essa. Fin dal maggio 1936 veniva emanata una norma a carattere continuativo la quale stabiliva che nel gruppo Ansaldo chiunque può avanzare alla propria Direzione di Stabilimento proposte o richieste di prove, studi speciali, esperienze ai diversi fini interessanti direttamente o indirettamente la produzione o l'ordinamento di essa o i mezzi di lavoro. Con lo scoppio della seconda guerra mondiale questo aspetto della collaborazione aziendale venne per forza maggiore trascurato, ma nell'immediato dopoguerra fu ripreso con la elaborazione di un nuovo regolamento. Oggi la questione della collaborazione dei dipendenti ha dovuto essere riveduta e aggiornata e si è pensato così di istituire una «cas-

setta delle idee» attraverso la quale ciascun dipendente può formulare proposte per il miglioramento della produzione, delle condizioni, del rendimento e dell'organizzazione del lavoro. È una forma di collaborazione che presenta aspetti nuovi per la nostra Azienda e si è pensato quindi di verificarne il funzionamento con un primo periodo sperimentale. Poiché lo Stabilimento Meccanico ha un organico molto numeroso ed è il più antico e sperimentato centro di produzione dell'Ansaldo, si è ritenuto che esso potesse fornire i risultati più significativi, in vista di ulteriori perfezionamenti e modifiche. Dopo questa fase sperimentale sarà considerata l'opportunità o meno di estendere la «cassetta delle idee» anche negli altri stabilimenti sociali. La Direzione Generale ritiene che questa iniziativa costituisca uno degli strumenti più efficaci di contatto e di collaborazione anche se da essa non si aspetta invenzioni fondamentali. Ogni proposta, anche se sbagliata, è oggetto di discussione e di apprezzamento ed

è un buon incentivo per lo sviluppo di quel fecondo spirito di collaborazione che è elemento vitale per ogni comunità produttiva.

PROPOSTE N. 00761 e 00762

Suggerisce un nuovo tipo di portina d'uscita per le incastellature dei motori medi. Si ripromette una maggiore praticità e rapidità di smontaggio e montaggio per le ispezioni. Fornisce un disegno della nuova portina.

RISPOSTA

La proposta denota un vivo senso di collaborazione, anche se il disegno dovrà essere alquanto modificato. Appena possibile la portina sarà costruita ed sperimentata, prima di adottarla in modo generale e definitivo. A tale scopo sono stati interessati il DIL. la 2ª Sez. e la SAPR.

PROPOSTA N. 00325

Perché la ditta non termina in officina il lavoro di muratura nelle caldaie? Realizzerebbe così un no-

tevole risparmio di tempo con un lavoro più accurato. Penso che lavorare a bordo sia estremamente disagiata e costosa. Disponendo di due gru, come la ditta, da 150 tonn. (Nuova Caldereria e Pontone) ostacoli non ne dovrebbero più sorgere. L'eventuale paura di movimenti delle murature a causa del sollevamento possono evitarsi rimandando a bordo quelle colate per saldature a cementazione delle varie parti e pareti di muratura. Ma soltanto le colate e non già tutte le murature vanno rinviate a bordo, per realizzare il risparmio suddetto.

RISPOSTA

La proposta, che si riferisce alle sole caldaie marine, è degna di attenzione perché con la gru da 150 tonn. installata nella campata collettiva della Nuova Caldereria è stato superato l'inconveniente del maggior peso che le murature rappresentavano.

In officina attualmente vengono montate quelle parti di muratura e vengono eseguite le colate che risultano legate al montaggio del fascio tubiero.

Per ora, sia l'ufficio Studi che l'officina, temono che, dovendo le caldaie subire vari trasporti per raggiungere il loro definitivo posto sulla nave cui sono destinate, sia pericoloso montare in officina le murature. Tuttavia si riprenderà in esame tale possibilità.

PROPOSTA N. 3070

27 Aprile 1954

Con cortese preghiera di affiggere.

Attenendomi scrupolosamente agli argomenti indicati nel modulo apposto, senza sconfinamenti di sorta e senza danneggiare alcuno, in forma cortese ed educata, secondo le mie modeste capacità, ho inoltrato proposte e suggerimenti vari, ottenendo diversi premi. Inoltre, quale premio supplementare speciale, senza alcun frastuono e con tatto veramente signorile, sono stato invitato a visitare la Fiera Campionaria di Milano. Il trattamento predisposto a mio riguardo, in merito alla mia partenza per la Fiera è stato magnanimo e degno di rilievo: cortesia, cambiamenti turno, giornata corrisposta e infine quota spese abbastanza marginale. Per tutto quanto sopra descritto, mi sento in dovere, senza secondi fini, di ringraziare sinceramente e pubblicamente la Direzione dello Stabilimento e il Comitato della «Cassetta delle Idee» che hanno dimostrato, oltre la misura, generosità, slancio e altissimo senso di comprensione.

Senza timore di arrossire, a posto con la mia coscienza, sono fiero di veder affisso questo scritto».

Micholino Grippa 75917
gruista reparto calderai

A voi che lavorate in officina, ovunque e con qualunque mansione, accade certamente molto spesso, purtroppo, di procurarvi delle ferite leggere, piccoli strappi nella pelle, che non chiamate neppure incidenti, che l'infermiere di turno sistema immediatamente con una disinfezione, o che voi stessi provvedete a tamponare con un fazzoletto, a volte non molto pulito, o insalivando la ferita, con sistema indubbiamente derivato da istinti atavici.

Richiamarvi alle necessarie attenzioni igieniche, o alla necessità della disinfezione, potrebbe essere pedantesco, tanto più che sapete benissimo tutto, per lunga esperienza, che cosa dovete fare. Ritendiamo invece utile spiegarvi «che cosa realmente avvenga» quando riportate una di tali ferite, per darvi una conoscenza del «processo» che può giovare come informazione e mettervi in grado di afferrare meglio, ad esempio, perché a volte una ferita non sanguina affatto ed altre volte continua a sanguinare, perché a volte una ferita presenta particolare gravità ed altre no, indipendentemente dalla sua «vistosità».

Cominciamo con l'esame della parte lesa, che in questo caso è la pelle. La pelle, questo elemento di protezione che ricopre tutto il corpo, che in un individuo adulto misura circa 15.000 cm.² con uno spessore variabile a seconda del soggetto e in una stessa persona da un minimo di mezzo a un massimo di quattro millimetri, è formata da tre zone. La più esterna (A) detta epidermide è composta di uno strato superficiale di cellule piatte, strato corneo (1) e di uno strato germinativo (2); la seconda zona (B) è detta derma e composta di tessuto connettivo ricco di vasi sanguigni e filamenti nervosi; infine la terza zona (C) è rappresentata dal tessuto sottocutaneo molto ricco di grasso.

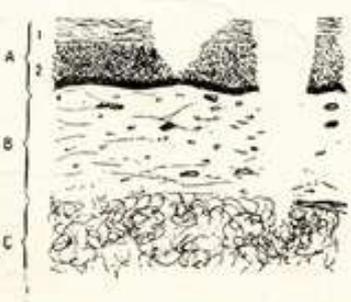
Quando una causa esterna provoca la perdita di una parte della pelle come avviene nelle contusioni con lacerazione o nelle abrasioni, oppure la discontinuità della pelle per effetto di un taglio, interviene immediatamente una serie spontanea di fenomeni detti riparativi e rigenerativi che tendono allo scopo ben determinato di riportare le cose allo stato primitivo: tale è il potere di autodifesa del nostro organismo. Alla domanda del «perché» una ferita guarisce sono state date tante risposte, ma rimane pur sempre un problema inso-

PARLA IL MEDICO

luto. Vediamo invece «come» una ferita guarisce.

Le abrasioni e le lacerazioni superficiali che interessano solo l'epidermide (zona A) vengono rapidamente riparate dalle cellule dello strato 2 che vanno a riempire il vuoto e crescendo verso l'esterno si appiattiscono, induriscono e formano lo strato corneo.

Non così semplicemente avviene la riparazione quando la ferita è più profonda ed interessa la zona B o anche la C, perché in tal caso i margini della ferita tendono ad essere allontanati per l'elasticità del tessuto B. Queste ferite appena aperte provocano una copiosa perdita di sangue perché nel derma vi sono, come abbiamo visto, numerosi piccoli vasi capillari e venuzze; quando, in un secondo tempo, si arresta la perdita del sangue perché questo si coagula e la ferita resta riempita dal coagulo stesso, incomincia il lavoro del tessuto connettivo delle zone B e C il quale avanza dentro il coagulo e va a riempire lo



spazio tra i margini della ferita, salendo fino alla zona A e oltre, fino alla superficie ed è in questo caso che a guarigione avvenuta si vede sulla pelle quella striscia biancastra, dura, che chiamiamo cicatrice.

Questo succede quando le cose vanno lisce, ovvero la ferita guarisce di «prima intenzione».

La complicazione avviene quando sulla ferita intervengono dei fatti infiammatori, irritativi dovuti all'impiego inadatto di disinfettanti caustici o troppo forti, o al sopraggiungere di una infezione, dovuta al caso che germi invadano il coagulo e vi determinino una suppurazione oppure, nei casi più gravi, il coagulo venga invaso non da germi banali ma dallo «streptococco emolitico» che si impianta nella ferita e poi invade tutto il derma circostante progressivamente determinando quella infezione nota con il nome di erisipela.

Le infezioni banali si curano normalmente con l'applicazione di antibiotici locali, pomate a base di sulfamidici ecc. mentre la erisipela deve essere combattuta con iniezioni di penicillina.

Parliamo ora dell'infezione il cui nome ha il potere di spaventare tutti, in una misura che se è giustificata dall'esito letale dell'infezione stessa non lo è però se si considera l'estensione reale del pericolo e la garanzia offerta dalla contromisura immediata: il tetano.

Il bacillo del tetano è un frequente abitatore dell'intestino del cavallo e di qui il pericolo di infezione in presenza di sterco di cavallo e quindi in genere della polvere della strada e della terra concimata. Questo germe si sviluppa «solo» nelle ferite profonde e fuori del contatto dell'aria. (quando cioè una ferita profonda si chiude alla superficie mentre il bacillo continua in profondità la sua azione).

Il tetano non si può sviluppare normalmente su di una ferita superficiale e anche quando è profonda, occorre, come abbiamo visto, che sia presente un «ambiente» privo di ossigeno come può avvenire nella suppurazione dove l'ossigeno anche se portato dal sangue viene consumato dai germi della suppurazione stessa; è per questa ragione che l'infezione tetanica è quasi sempre associata alla suppurazione profonda.

La percentuale di questi casi in tutto il paese è per fortuna minima e tende a decrescere per varie cause, mentre aumenta invece il consumo del siero per l'iniezione antitetanica che è quasi sempre richiesta dal ferito, data la garanzia che offre.

CHRONO.

L'ANSALDINO

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S. A.

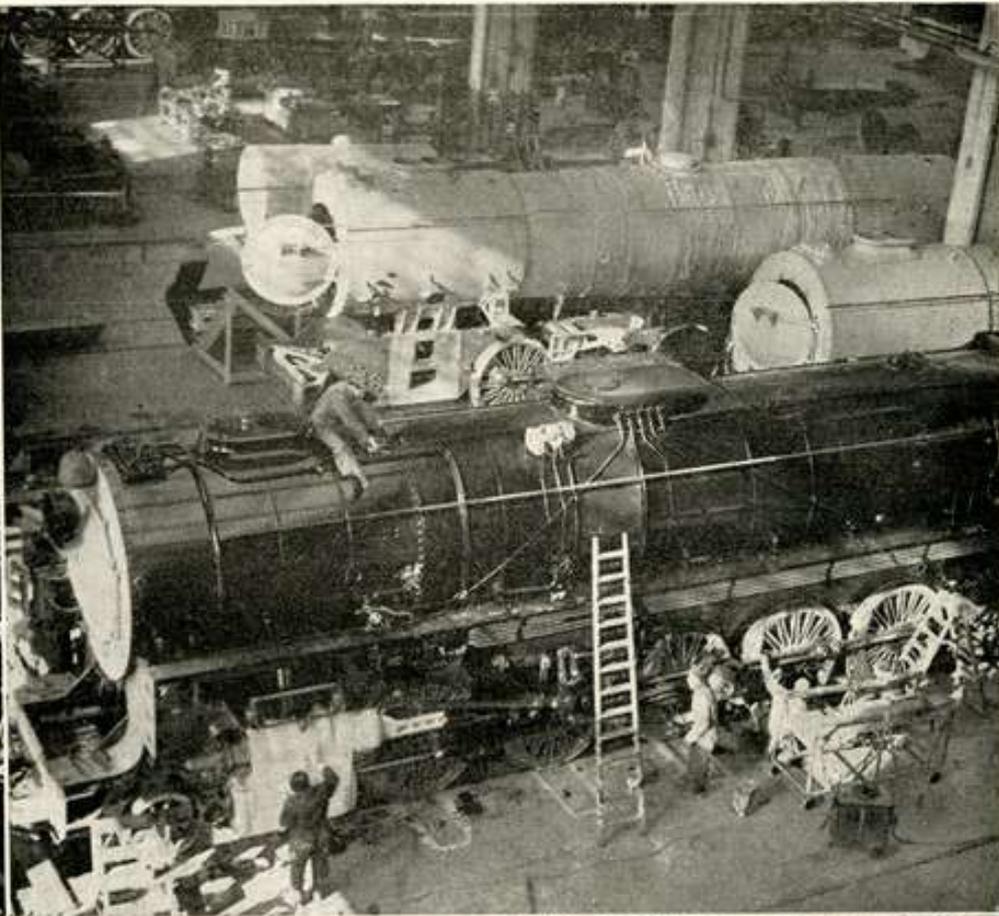
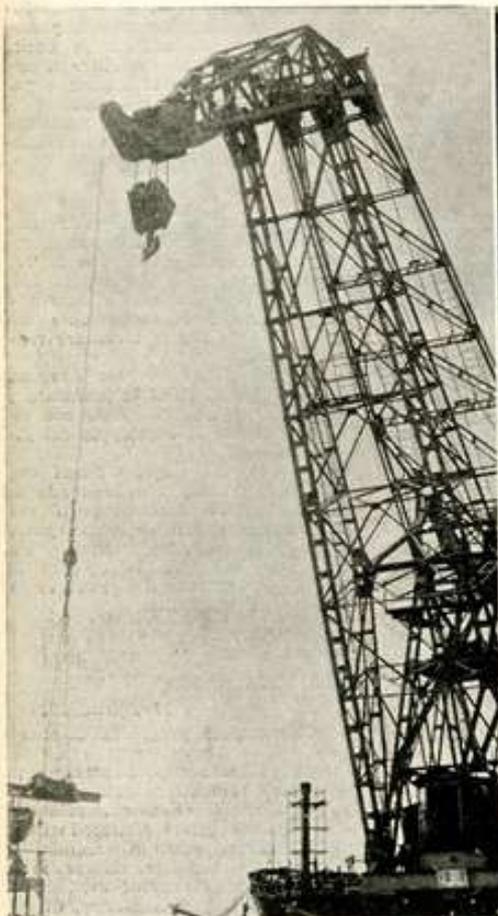
EDITO DALL'ANSALDO S. A.
Piazza Carignano, 2 - Genova

DANTE JANNONE
Redattore responsabile

Autorizzazione del Tribunale di Genova
n. 299 - 6 Maggio 1954

ELLI PAGANO - TIP. EDITORI S. p. A.
Via Monticelli, 31 - Genova - Tel. 83.825

Pubblicità SIRA Concessionaria
Esclusiva - Genova - Piazza delle
Vigne, 6 - Telefono 22.342



In alto - In funzione nel porto una nuova gru costruita dalla Carpenteria - Locomotive per la Grecia in montaggio al Ferroviario. - *In basso* - Grandi eliche sul piazzale della Fonderia - Il motorista Arnaldo Negrini del Meccanico al manometro del "Doxford"