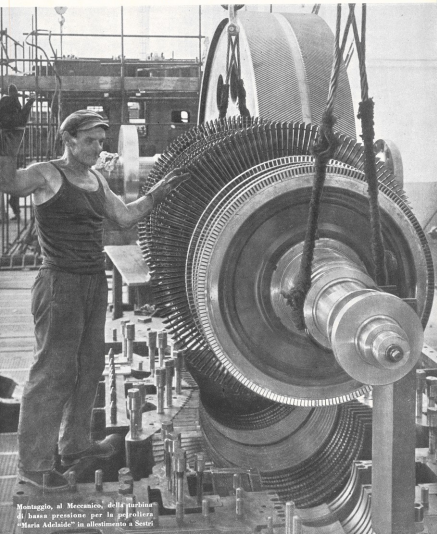


l'ansaldino

- n. 12-13-14 - 1 semest. 1957
periodico gratuito ai dipendenti

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spedizione in abbonamento
postale - gruppo secondo



Montaggio, al Meccanico, della turbina
di bassa pressione per la petroliera
"Maria Adelaide" in allestimento a Sestri



L'on. Fascetti ha dato il "via" ai lavori p

I lavori per l'assondata-
mento del nostro Cantiere
navale di Sestri Ponente —
lavori la cui importanza e portata
vi abbiamo illustrato nel nume-
ro del 1° luglio scorso —
sono stati iniziati nel pomeriggio
di mercoledì 8 agosto, alla
presenza del Presidente dell'Iri
on. Aldo Fascetti, che ha
voluto dare personalmente
l'avvio a quest'opera di fonda-
mentale importanza per l'av-
venire della nostra attività.

Verso le 18.30 erano conve-
nuti in Cantiere il Prefetto di
Genova dott. Pansico, il Sin-
daco on. Fortuna, Moro, Ter-
razza in rappresentanza del
Comitato Arcivescovo, il Pre-
sidente del Comitato Autono-
mo del Porto on. Ruffini, il
Presidente della Finmeccanica
ing. Vignuzzi e il Direttore ge-
nerale dott. Guzzi, il Preside-
nte della «Fisider» prof. Ma-
sulli, il Presidente della Ca-
mera di Commercio eson.
Accame, il Procuratore agli
Scudi prof. Marzulli, il Pre-
sidente della «Carrigiano»
dott. Rossi ed altri. Ricevevano
gli ospiti il Presidente del
Cantiere ing. De Barbieri, il
Vice Presidente ing. G. De
Gennaro, l'Amministratore De-
legato ing. Rosini, il Direttore
Generale ing. Lombardi, il Vi-
ce Direttore Generale ing. De
Vito, il Direttore Centrale ing.
Cristofari, la Cassa di Credito
Rivoli, il Direttore degli Im-
pianti ing. Araldi, il Dirigen-
te dott. Enrico, oltre al Dire-
ttore del Cantiere ing. Bocca e
al V. Direttore ing. Avanzini

e Arlosio e rag. Traversa.

Dopo che le autorità presen-
ti avevano preso posto in un
piccolo palco, il nostro Presi-
dente on. De Barbieri ha
portato il benvenuto al Pre-
sidente dell'Iri a nome dei di-
rigenti e della maestranza as-
sondata e lo ha ringraziato per
il suo vieto incoraggiamento,
notando il quale è stato possibile
concretizzare il progetto e dar
l'avvio ai lavori per la radi-
cale trasformazione degli scali.

L'on. Fascetti ha così rispo-
sto:

Caro Presidente, cari Diri-
genti e cari Lavoratori del
Cantiere,

Il 17 luglio 1967 iniziai per la
prima volta questa grande
cantiera che già conoscete per
la vicinanza delle sue estrazio-
ni saroni e i miliardi, che
sono ben noti in tempi
lontani e recenti al prestigio
del vostro Paese nel mondo.

Ma la allora fatta presente
dei Dirigenti, e anche della
Commissaria Italiana, che gli
impianti di questo stabilimen-
to, costruiti un tempo a
primato di modernità e di effi-
cienza, sarebbero ormai riu-
niti a sorpassare ed antecede-
re in conseguenza dei me-
todi attuali di costruzione delle
navi, basati sulla robotica e
sulle prefabbricazione e serie
di elementi di peso velerante.

Presidi che, al momento op-
portuno, non sarebbe mancato
il mio pieno interessamento ed
il mio contributo per quell'ag-
giornamento sostanziale di im-
pianti che la Direzione della

Società aveva creduto di pro-
porre alla «Finmeccanica».

Superate tutte le difficoltà
di carattere per giungere
alla soluzione definitiva, tanto
più che l'ingegno finanziario
richiesto è di notevole entità,
l'istituto da me presieduto ris-
petta, a fare includere nel piano
di investimenti relativi alla

nostra città anche la trasfor-
mazione del cantiere di Sestri.
E di ciò ebbe a dare notizia il
Ministro delle Partecipazioni
Statali on. Ferrari Agnelli du-
rante la mia visita a Genova
nel maggio scorso.

La cerimonia odierna, sem-
plice e significativa, sancisce
il passaggio dalla fase di stu-
dio e di elaborazione tecnica

economiche a quella dell'inizio
della concreta realizzazione.

Il successo mondiale della
nave, che ormai due anni, da
attraversamento una fase di for-
te depurazione che non ha so-
cietà create «fatti pratici» sul
nostro cantiere solo per il fat-
to che, a suo tempo, è stato
scelto una politica commerciale
che ha consentito di acqui-

In alto: Finizia simbolica dei lavori. L'on. Perlasca parla ai presenti (alla sua sinistra l'on.
Fascetti, il dott. Pansico, l'on. De Barbieri, l'ing. Vignuzzi, l'ing. Rosini, l'ing. Lombardi).
Sotto: l'onorevole Fascetti (al centro), accompagnato dall'ing. Rosini e dall'ing. Cristofari





L'ammodernamento del Cantiere di Sestri

nuovo cantiere di lavoro. La profonda crisi in atto nel mercato internazionale del acciaio e la conseguente grave crisi strutturale della maggior parte dei cantieri, che lavorano ai ordini acquisiti prima del 1957 ed ormai in rapido esaurimento, determineranno nei prossimi anni una completa disamina sul mercato mondiale delle navi. A parte l'abilità tecnica dei progettisti e delle maestranze, condizione indispensabile anche se da sola non è sufficiente, per potere fronteggiare questo stato di cose, è di poter disporre di mezzi tecnici adeguati ed aggiornati.

I lavori che si istiano oggi non sono una riforma, ma una vera e propria ristrutturazione del cantiere.

Il progetto di trasformazione, alla cui realizzazione diamo ora l'incarico, mira razionalizzando ed ottimizzando le dotazioni strutturali degli impianti, soprattutto, tra l'altro, dell'attrezzamento delle linee di lavorazione Genova Ventimiglia.

In sintesi:

a) la zona di prefabbricazione, ora tutta alla scoperta, è meglio protetta da numerose imprevisioni di attese per la variabilità delle condizioni atmosferiche, sarà sistemata in tutta gli spazi, ad opera, in cinque capannoni affiancati, tutti muniti di carri ponte di adeguata potenzialità;

b) gli attenti dei vari di nuova lunghezza (di cui due

parzialmente in muratura e gli altri quattro di tipo volante su binchetti di cemento) saranno sostituiti da tre soli di tipo a sembachino, di appoggio, di dimensioni e spaziali verso nel rispetto alla posizione odierna, senza pericolo che l'assenza di alcuna riduzione delle capacità produttive come prima.

Quarta radicale trasformazione consistente di eliminare l'interferenza con la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, diminuendo sensibilmente e con altri benefici, la presenza del letto di ferro. La nuova sistemazione permetterà infine di ridurre notevolmente il fenomeno dei lavori concorrenti per il recupero dello stato anche di eliminare completamente l'uso dei ponti ausiliari;

c) l'attuale sistema di teleferiche, a guisa aliscafo della parate di quattro teleferiche, sarà sostituito da gru a torre, ancorati lungo gli assi, di potenzialità variabile fino a 60 tonnellate, con sicurezza di poter lavorare anche in coppia;

d) la sede ferroviaria, nella zona esistente agli spazi, verrà protetta da un robusto pilastro di cemento, che sorreggerà nella zona di azione delle gru di servizio degli anni stessi.

Se tale piano verranno trasportati a mezzo di carroponte e troveranno deposito temporaneo, in attesa del montaggio, i blocchi asfaltati sui capannoni di prefabbricazione;

e) un carotaggio alla linea ferroviaria intercederà il magazzino della schiacciata del passaggio e livello, evitando il movimento generale dei materiali e del personale.

La trasformazione così progettata — che comporterà investimenti per circa 7 miliardi di lire — risulterà più agevole e più efficace del coordinamento dell'intero ciclo lavorativo nelle sue varie fasi, dall'arrivo materiale, alle prime operazioni, alla prefabbricazione, al montaggio ed all'allestimento. Ma, come lo della altre volte e come del resto oggi e far presente nel suo recente discorso a Genova l'on. Ministro per le Partecipazioni Statali, l'attuale ammodernamento dovrà essere accompagnato dal necessario perfezionamento per un razionale e proporzionale impiego della mano d'opera, è, ovviamente, del resto con quanto avviene prima le migliori industrie europee del ramo. Ora, per competere con probabilità di successo nel mercato mondiale, una ditta offre ai nostri cantieri i prodotti adeguati e prezzi internazionali, non basta attrezzare i nostri cantieri nel modo più razionale e moderno, se non altro tempo non si dà ai cantieri la possibilità di proporzionare al carico di lavoro altri costi di produzione. E se questa problema di tipo materiale per le facilità di soluzione nei Paesi nei quali si è piena occupazione di mano d'opera, per il nostro Paese significa

intere un problema di fondo.

L'I.R.I., che saluta appieno la difficoltà da superare, sta studiando una più ragionevole distribuzione del suo settore centristico, che rappresenta — non dimentichiamolo — circa il quattro per cento dell'occupazione. E' però indispensabile che questa opera sia agevole e funzionale — anche per gli aspetti economico-finanziari relativi agli investimenti in nuovi impianti — dall'azione delle autorità di Governo e con appropriati provvedimenti legislativi, senza più che Garera, e Parlamento si vedano lea causa dell'importanza nel sistema economico e sociale del problema commercialmente che da oltre quaranta anni costituisce un punto di debolezza del nostro sistema economico.

Le difficoltà da superare sono molteplici e pressanti ed è un'operazione, specialmente in questo momento, sarebbe estremamente arduo; ma non omettere che gli sforzi coordinati di tutti — Governo, Parlamento, I.R.I., Finmeccanica, Direzioni Aziende e maestranze — possono permettere di conseguire e questa nostra terra ammirata attività industriale, il raggiungimento di un livello economico che rappresenti un ulteriore elemento di sviluppo per lo sviluppo produttivo del nostro Paese.

Nonostante tutto, sia chiaro, non si può in questo momento mobilitare di Sestri, ricco di tanta tradizione. Le opere di

trasformazione che si apprestano e fare se sono la prova.

L'impresa più faticosa è che, l'Ansaldo, che le nuove strutture produttive a grande scala, con la forza di volontà e con la capacità di lavoro dei suoi tecnici e delle sue maestranze, possa più facilmente superare le attuali difficoltà e tornare a competere vittoriosamente sul mercato mondiale. Vissani apostoli hanno accolto il discorso del Presidente dell'I.R.I.

Subito dopo ha preso brevemente la parola il Sindaco di Genova, che ha ricordato gli sforzi della Giunta Comunale perché fossero interamente iniziati questi lavori, destinati a mettere il nostro Cantiere in condizione di fronteggiare l'impetuosa concorrenza in campo internazionale, e ha sottolineato l'importanza affetto che lega tutti i genovesi al giovane Cantieri Ansaldo.

Quindi, fra i calorosi applausi di tutti i presenti, si è dato inizio — con una simbolica griglia di cemento, benedetta dal parroco di S. Francesco don Gaggero — ai lavori di costruzione della strada asfaltata che, attraversando i binari della Genova-Ventimiglia, verrà a sbocciare tra i nuovi spazi e l'allestimento.

Tornando la breve cerimonia, la Autorità di cui sono state le basi di accoglimento per una visita alla futura ammiraglia della nostra ditta ansaldo, la « Leonardo da Vinci ».



Entrata in funzione a Chivasso la nuova sezione da 140.000 kw

Fin dal 1948 la « Società Idroelettrica Piemonte », che aveva già provveduto alle riparazioni dei gravi danni bellici, ebbe un realistico e coraggioso programma di installazioni termoelettriche che prevedeva la costru-

zione, in tre tempi, della nuova centrale di Chivasso per una potenza di circa 230 MW. Il primo gruppo da 70 MW, estratta dalla « General Electric », fu installato nel 1959, mentre la seconda sezione, gemella della prima, costruita

interamente dall'Ansaldo, entrò in servizio nel febbraio del 1960.

Per i pochi anni di distanza passano due che quelli erano tempi in cui le grandi potenze e le caratteristiche del vapore, almeno qui da noi,

non avevano ancora toccato i livelli oggi così rapidamente raggiunti.

Gli analdini, nati a mano che si rinveniva a Chivasso, restavano ammirati nell'osservare un lavoro di così alta qualità e tanto imponente al tempo stesso, compiuto dalle industrie americane.

L'analisi però prese presto, il posto dell'ammirazione e nel 1963 cominciò per la nostra Società il pesante lavoro che doveva portare, poco più di due anni dopo, alla realizzazione della sezione da 70 MW che vale a riempire di schietto gioia il cuore degli uomini delle maggiori industrie genovesi.

È possibile conseguire un risultato così prestigioso per le compressioni, per l'affiatamento, per l'accoglienza che i nostri tecnici, di ogni livello, incontrarono da parte dei tecnici della « Società Idroelettrica Piemonte ».

La via del lavoro purtroppo è lastricata di difficoltà, di contrasti, di incidenti che a volte turbano le relazioni con i clienti e solo la ventura di una stretta collaborazione riesce a trasformare gli incidenti stessi in prove di buona volontà. E, anche se spossantemente tenuti, i fili della soddisfazione che deriva dal lavoro sono per legarsi con i quali si intrecciano nuovi motivi di lavoro.

Ed è per questo che dopo l'avanzamento della sezione da

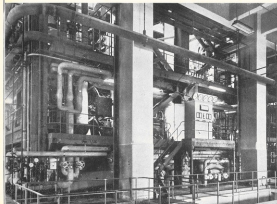
70 MW, la « Società Idroelettrica Piemonte », già quasi trent'anni fa, affidò all'Ansaldo la costruzione di quattro terzi parte del terzo tempo prevista, e cioè un'altra sezione da 140 MW, che nel giugno scorso è stata portata a monte in funzione con risultati lusinghieri.

Le caratteristiche di quest'imponentissima opera sono fra le più moderne ed erlette: l'intera potenza del gruppo concentrata su un solo asse; elevate pressioni e temperature del vapore; un unico generatore di vapore capace dell'intera potenza; l'intimità di attinenza della caldaia e del condensatore; i rivestimenti tecnico-economici raggiunti.

Questa sezione è stata installata nel prolungamento del fabbricato in cemento armato che contiene le altre due sezioni di minore potenza essendovi gli stessi motivi di eredità e di simmetria. I tre gruppi risultano allineati sull'asse longitudinale fornendo un raro spettacolo di maestà bellica e di armonia. Chi osserva questa superba opera della moderna ingegneria non può non sentirsi colpito dai risultati che lo stesso collettivo è stato ed è capace di conseguire.

Si tratta di una sezione tipica monoblocco, a stivazione diretta, costituita da una caldaia, da un gruppo turbomotore non condensatore a vapore, e da un condensatore a vapore raffreddato a mezza d'

In alto: il gruppo turboalternatore. Sotto: particolare della caldaia « Ansaldo-R. & W. »



acqua dolce e dal ciclo termico per il trattamento e la depurazione delle acque.

La caldaia Annabito - B. & W. a circolazione naturale è del tipo ad irradiazione ed ha le seguenti caratteristiche:

- produzione vapore a carico di pasta: 470 T/h.
- produzione vapore a carico max. continua: 480 T/h.
- pressione di lavoro: 133 ata.
- pressione di esercizio: 143 ata.

- pressione vapore all'uscita surriscaldatore: 135 ata.
- temperatura vapore surriscaldato: 540° C.
- temperatura vapore risurriscaldato: 540° C.

Il condensatore cilindrico principale di piccola del vapore, situato all'altezza di 39 m., ha un diametro di 1800 mm., una lunghezza di circa 15 m. ed uno spessore di 114 mm.

La caldaia è stata progettata per funzionare a salta, a continuo e a variabile ed è dotata di previsione un ampio fondo in considerazione delle usanze del carbone mediano.

Per avere un regolare e completo funzionamento controllato ai carichi più bassi possibili, l'azienda ha adottato la caldaia a ridistribuzione dei gas combusti, la quale ha anche la scopo di ridurre la possibilità di lacerazione nel fascicolo ricambio nel fascicolo a carbone ai mandati carichi.

Il generatore di vapore nel suo complesso ha dimensioni totali di m. 16 x 19 x 43; comprende la caldaia propriamente detta, il surriscaldatore e il risurriscaldatore. E' collegato alle travi superiori dell'incassellatura ed è perciò libero di dilatarsi in un solo blocco verso il basso.

Importantissima caratteristica di questo generatore di vapore è che esso può funzionare, occorrendo, a variati carichi.

Il gruppo da 140.000 kW è stato costruito, come del resto la caldaia, nello stabilimento Meccanico di Sempadara e ad esso hanno lavorato la ditta Annabito - Ben Gioiolo per la parte che riguarda l'alimentatore e la caldaia idroelettrica. Società Italiana Acciaierie di Cornigliano e Società Terni - per ciò che si riferisce ai grandi fessoni e grandi fasti di acciaio. La Società Cogem - ha fornito i delicati e speciali materiali per la costruzione della palette della fusa e mobile della turbina. Si può constatare oggi, sulla base dell'esperienza di vari anni di lavoro in cantiere, che l'importante gruppo di industrie nazionali si è portato rapidamente al livello dei complessi stranieri.

La turbina è a risurriscaldamento intermedio e funziona a 3000 giri al minuto. Il vapore all'entrare nella turbina è alla pressione di 137 atm. e alla temperatura di 530° C.

Abbattendo queste particolari condizioni del vapore si sono ottenuti i più interessanti risultati nei consumi per kWh, che sono fra i più bassi finora raggiunti nella moderna centrali di grande potenza.

La turbina è del tipo tandem - a comando con doppio flusso sulla buona previsione. Le anvoluzioni del vapore surriscaldato e di quello risurriscaldato sono adossati in una sola centrale della parte ad alta pressione della turbina, mentre il flusso delle due parti è rivolto in direzione opposta.

La cassa esterna della turbina di AP è in acciaio fuso speciale trattato, al Gra-Mo-Va; la cassa interna AP è in acciaio dello stesso acciaio ed è particolarmente studiata per resistere alle alte pressioni ed alle alte temperature.

Le flange delle giunte principali di queste casse sono particolarmente robuste e sviluppate secondo la tecnica più moderna e sono atte ad assicurare la tenuta in base alle pressioni differenziali.

La cassa del centro di BP è in lamiera saldata.

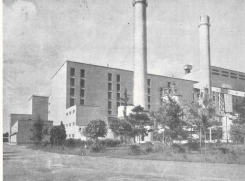
Il rotore in acciaio forgiato legato, ed elevato livello elastico, è in due pezzi, quello di alta e quello di bassa pressione, ed è opportunamente trattato e reso stabile alle alte temperature.

La palette della medesima e quelle fisse sono in acciaio inossidabile resistente alle alte temperature.

I districci di alta pressione sono in acciaio forgiato speciale con uselli saldati. Quelli di media pressione sono in acciaio fuso con uselli incrociati avvitati della parte superiore sono in ghisa con uselli imprecisati.

Gli incrociati di BP vi è una levata ad anello di acqua in modo da impedire l'entrata aria dall'esterno.

Il complesso di regolazione continua è costituito dal regolatore centrifugo che attraverso il relè ed il servomotore ad olio comanda le valvole



di parafiammazione sistemate nelle due parti superiori della cassa, parte nel corpo inferiore.

La turbina è munita di doppia intercettazione automatica, una sull'alimentazione del vapore principale e l'altra sull'alimentazione del risurriscaldato.

La turbina potrà essere arrestata rapidamente mediante un comando a mano situato sulla cassa regolazione ed uno a distanza della sala quadri.

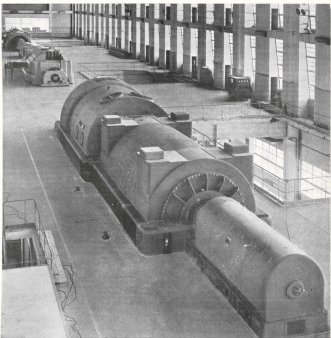
Il complesso di regolazione e quello di fabbricazione sono dotati di segnalazioni elettroniche indicanti eventuali irregolarità di funzionamento.

La turbina è del tipo a condensazione ed ha sei applicazioni di vapore non regolati per il preriscaldamento dell'acqua di alimentazione della caldaia.

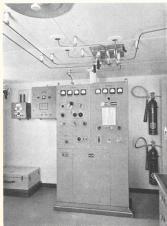
Il condensatore a superficie è in lamiera di acciaio con

Luigi Palumbo
(continua a pag. 38)

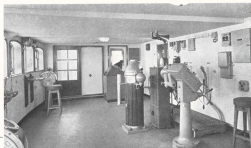
In alto: vista posteriore esterna della centrale. Sotto: in primo piano il gruppo da 140 MW, in fondo i due gruppi da 70 MW



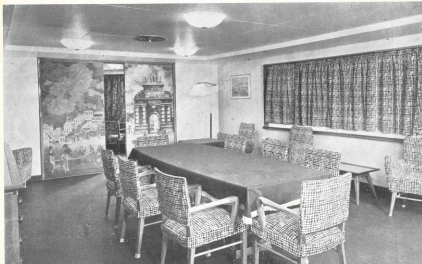
Interni della "Adriana Fassio"

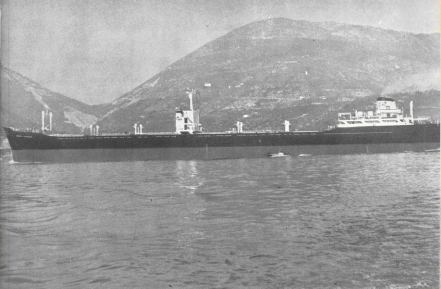


Sopra e a sinistra: due aspetti del locale R.T.



Sopra a destra: il locale timoneria. Sotto: la sala delle riunioni





Prove della "Corona Australe"

La prova ufficiale in mare della motonave per trasporto di carichi secchi « Corona Australe », da 19.200 tonnellate di portata lorda, costruita dal Cantiere di Muggiase per conto della Società « Carrigiane », di Genova, è iniziata alle ore 7 del 18 luglio scorso e si è conclusa alle ore 23 dello stesso giorno, quando la nave è tornata all'ormeggio del molo di allineamento del Cantiere. Durante quelle tredici ore la « Corona Australe », agli ordini del comandante Boretta,

navigando di fronte alla costa della Riviera ligure di levante, ha dato la piena dimostrazione della sua efficienza: le condizioni del mare e del tempo erano ideali e tutte le prove e collaudi delle varie attrezzature e apparecchiature di bordo svoltesi sotto il controllo dei rappresentanti della società armatrice e dei periti del Regio Navale, si sono svolte regolarmente e con esito del tutto soddisfacente.

Nel corso della giornata, e per la durata di sei ore inas-

seriate, è stata eseguita, fra le « basi » di Punta Mesco e Punta Chiappa, la prova di velocità a tutta forza durante la quale è stata raggiunta e brillantemente superata la quota costruttiva.

Di fronte a Camogli, S. Fruttuoso, Portofino e Santa Margherita, la navigazione sulla nuova unità, nell'area del meteo, ha assunto per breve tempo aspetti turistici: alcuni velocissimi motoscafi, a breve distanza, con le loro evoluzioni hanno voluto salutare la prima uscita ufficiale in mare della « Corona Australe », che la precedenza aveva — al largo delle Cinque Terre — ricevuto il festoso « benvenuto » di un branco di delfini impazziti.

In occasione della prova erano a bordo per la Società armatrice: il dirigente amministrativo rag. Gian Carlo Pellegrini, il comandante Marini, l'ing. Decker, il comandante designato della nave Govino e vari altri ospiti, fra cui l'ing. Marsani, per il « R.N. », l'ing. Panzavolta, l'ing. Gallo e il comandante Caneschi; per l'« American Bureau » l'ing. De Sironi, per il Lloyd's Register: l'ing. Battaglia; per l'Assalide: il direttore del Cantiere di Muggiase ing. Palmieri, una vice direttore ing. Grillo, l'ing. Luzzato, l'ing. De Nicola, gli ing. Vitale, De Marchi, Bertolotti ed altri.

Al rientro della nave abbiamo chiesto ai due esponenti della Società armatrice rag. Pellegrini e comandante Marini le loro impressioni.

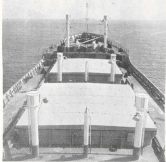
« Non sono un tecnico — ci

ha risposto il primo — tuttavia posso dire che ho ricevuto l'impressione di trovarmi su una nave in perfetta efficienza e desidero esprimere la mia viva soddisfazione per i servizi logistici e per l'ospitalità veramente agiata che mi hanno dato modo di trascorrere un'ottima giornata a bordo della « Corona Australe » ».

A sua volta il comandante Marini che ha scontato da vicino la costruzione di tutta la nave uscita dal Cantiere di Muggiase per conto della Società della quale è comandante d'armamento, ha aggiunto:

« Le prove sono state soddisfacenti sia per quanto si riferisce alla velocità raggiunta dalla nave, sia per il governo della stessa che per l'efficienza strutturale, e per il rendimento delle varie apparecchiature di bordo: su tutto il mio giudizio è senz'altro positivo. Debbo aggiungere che il funzionamento dei servizi logistici si è rivelato veramente perfetto tanto sotto l'aspetto dell'assistenza della nave sulla quale, naturalmente, dovranno essere ospitate una quarantina di persone, mentre oggi siamo oltre duecento ».

A. G.



C. M. I.

SERBATOI PER TRASPORTO DI AMMONIACA costruiti per la Società «I. N. M. A.» di La Spezia

Lo Stabilimento di Costruzioni Meccaniche e Impianti Industriali ha recentemente costruito, per la Società «I. N. M. A.» di La Spezia, sei serbatoi per trasporto di ammoniaca. In particolare la fornitura è costituita da:

— due serbatoi cilindrici con fondi sferoidali (diametro: 217, 3800 x 17700, peso complessivo kg 90.000);

— due serbatoi costruiti ad una estremità (diametro

max. 3800 x 2900 x 17700, peso complessivo kg 90.000);

— un serbatoio cilindrico con fondi sferoidali (diametro max. 3300 x 10400, peso kg. 32000);

— un serbatoio cilindrico con fondi sferoidali (diametro max. 3300 x 17500, peso kg. 33000).

I serbatoi sono a pressione (esercizio 17,5 kg/cm², prova 27,5 kg/cm²) e sono costruiti in lamiera d'acciaio antiruggine ad alta resistenza

«Asara 52» per i manelli e «Asara 65» per i freni, tenendo conto delle esigenze di sicurezza e dei severi collaudi. Sono montati a prora e a poppa di una nave adibita al trasporto di ammoniaca e a cura del cliente.

In considerazione delle notevoli dimensioni dei serbatoi è stata concessa la spedizione via mare, e pertanto il cliente ha provveduto al ritiro degli stessi a mezzo di rimorchiatore che li ha trasportati via mare, a ore per volta, da Sampierdarena a La Spezia.

A destra: sfilata per gru e cavalletto, costruita per conto della Società «Innocenti» di Milano, fotografata alla 3.a sezione di Valtri mentre sta per essere capovolta



Due aspetti della spedizione dei serbatoi



LIVORNO

Navi in bacino

Nel bacino di carenaggio di Livorno, che il nostro Capistiere Luigi Oyland, è in esercizio, hanno sostato le seguenti navi:

— Dal 3 al 4 giugno il piroscafo «Fatis» di 1300 t.s.l. della Società armatoriale «Frullo & Palomba» di Napoli, per pitturazioni carra.

— Dal 9 al 10 giugno il piroscafo «Paradornale» di 458 t.s.l. della Società di Navigazione Toscana, di Livorno, per pitturazioni carra.

— Dal 15 al 16 giugno la motonave «Ara» di 607 t.s.l. della Società «Sardavara» di Sassari, per lavori da parte di ditte esterne e pitturazioni carra.

— Dal 16 al 17 giugno il piroscafo «Porto Azzurro» di 918 t.s.l. della Società di Navigazione Toscana, di Livorno, per pitturazioni carra.

— Dal 3 al 5 luglio la motonave «Genesepa III» di 404 t.s.l. della Società «Genesepa» di Livorno, per pitturazioni carra.

— Dal 7 all'8 luglio la motonave «S. Monica» di 355 t.s.l. dell'armatore Ottavio Bertolani di Viareggio, per pitturazioni carra.

— Dall'8 al 9 luglio la motonave «Genesepa IV» di 1228 t.s.l. della Società «Genesepa» di Livorno, per pitturazioni carra.

— Dal 17 al 18 luglio la motonave «Genesepa VI» di 703 t.s.l. della Società «Genesepa» di Livorno, per lavori da parte di ditte esterne e pitturazioni carra.



Visita del ministro spagnolo della Marina Alaraz e Oliva

CASSETTA DELLE IDEE

Durante il periodo dal 15 giugno al 15 agosto sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 164 proposte, di cui 53 sono state premiate. Ecco il dettaglio.

FONDERIA. Proposte esaminate 18, di cui 4 premiate.

CANTIERE DI SESTRI. Proposte esaminate 28, di cui 5 premiate.

STABILIMENTO CMI. Proposte esaminate 35, di cui 10 premiate.

MECCANICO. Proposte esaminate 87, di cui 38 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 111.238.

Consegne

Il materiale più importante spedito durante il periodo del 1° al 30 luglio è il seguente:
Al cantiere Costiere di Sestri: due generatori di vapore di B. P., un gruppo Diesel alternatore da 100 kVA ed un motore per uso auxiliaio per la T.C. «British Bacon».
Al cantiere Cantiere di Lissone: un motore Ansaldo-Clarkson a gas di marina, una caldaia a acqua ed un gruppo Diesel di circa 300 kW per la M.T.

«Carlo Pavesi».
Al Cantiere scudo «Pavani» di Malgrate: un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 della potenza di 200 HP destinato al M.T. «Galoppo».
Al Cantiere «F.lli Vini» di Lissone: un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 198/4 sovralimentato della potenza di 150 HP destinato ad un rimorchiatore.

Il peso del materiale sopra elencato è di oltre 100 tonnellate di cui circa 50 tonnellate di minerale critico spedito in complesso, di 200 tonnellate.

MUGGIANO



Il nuovo megatubo di CN «Burker» installato nell'officina navale del Cantiere di Muggiano. L'apparecchio, che può lavorare contemporaneamente due lamiere accettate da 1.248 x 12 e delle sezioni fino a 200 mm, è guidato da un «braccio» idraulico e «televisore».

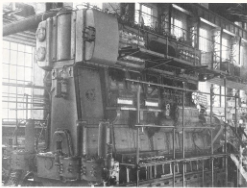
CANTIERE



Macina di pappi prefabbricati per la turbocentrifuga inglese «British Signal» di 24.000 tonnellate di portata lorda.

MECCANICO

Prove di un motore Ansaldo-Fiat tipo MS 456



Il 5 luglio scorso ha avuto luogo, nella sala prove grandi motori del Meccanico, il collaudo di lancio di un motore «Ansaldo-Fiat» tipo MS 456, destinato alla costruzione di una 112 del cantiere navale «Cantieri» di Monfalcone.

Il motore ha sei cilindri verticali del diametro di 400 mm, e corsa di 200 mm, e funziona secondo il ciclo Diesel, 5° e due tempi, semplice effetto, con iniezione diretta del combustibile, reversibile, ed ha lubrificazione for-

zata, raffreddamento generale ad acqua dolce, raffreddamento sterco ad olio e raffreddamento dei gas di scarico ad acqua dolce.

La potenza del motore in navigazione normale corrisponde a 1500 HP/mare a 100 giri al minuto pieno, pressione media effettiva pari a 4,78 kg/cmq, senza di rotazione sterco.

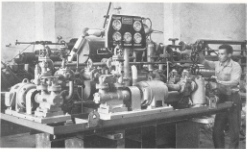
La prova, realizzata alla presenza del personale Industriale Meccanico «R.I.S.A.» e dei tecnici della nostra sala prove, ha

avuto la durata di tre ore alla potenza normale di 1500 cavalli a 100 giri al minuto pieno, e di un'ora al sovralimentato del 10% con prestazioni di 1020 cavalli a 216 giri al minuto.

Sono state fatte alcune prove di avviamento ed innalzamento del regime di marcia, marcia lenta e prove del regolatore di velocità.

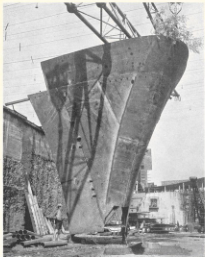
Il motore ha funzionato regolarmente con piena soddisfazione dei tecnici.

Costruzioni per la «Leonardo da Vinci»



Un gruppo spinta nella tipo «Ansaldo», interamente progettato e costruito alla Stabilimento Meccanico per la turbocentrifuga «Leonardo da Vinci» in allestimento a Sestri

PANORAMA AZIENDALE



Scene di lavoro al Cantiere di Sestri. Sopra a sinistra: blocco di prua prefabbricato della torpediniera «British Signet» di 36300 t.d.w. in procinto di essere trasportato a bordo. Sopra a destra: particolare di una torpediniera di 32.300 t.d.w. in costruzione. Sotto: imbarco di una turbina per la «Leonardo da Vinci».





Immagini di Montemaggio

Come ogni anno, la Colonia di Montemaggio ha accolto questa estate alcune centinaia di bambini, maschi e femmine, figli di dipendenti dell'Ansaldo. I trecentocinquanta maschietti hanno iniziato il loro turno il 21 giugno e sono tornati a casa il 28 luglio; le bambine, trecentocinquanta, sono state a Montemaggio dal 1° agosto al 1° settembre. Il soggiorno nella villetta località dell'Appennino ligure si è svolto nel migliore dei modi e il ricco programma ricreativo (alcuni aspetti del quale sono illustrati nelle pagine seguenti) è stato completamente eseguito. I piccoli ospiti sono stati amorevolmente assistiti dal direttore della colonia sig. Bertacchi, dal direttore sanitario prof. Ametoli, dalla vice direttrice signa Bos, dai sanitari dott. Rossetti e dell'isa De Laugade, dal direttore ginnico-sportivo prof. Basso, dai capellani don Parodi, don Mischiatti, don Odono, don Casares e don Pelizzari, e da vigilatrici ed infermiere.



Alcuni simpatici aspetti della vita di colonia: passeggiate, giochi, esercizi sportivi, musica. I bambini, vivacissimi, non hanno dato tregua alle vigilatrici, ma le compagne hanno lasciato inagorare le informiere



PANORAMA DELL'ECONOMIA ITALIANA

Puglia, Lucania e Calabria

Inoltre dice che la Puglia è una regione ad economia prevalentemente agricola. E' qui infatti che si incontrano quei tipici grandi laghi che possiamo chiamare «tipici contadini» come Andria (20.000 abitanti), Mottola (15.000), Corridonia e Sanseverino (15.000), Altamura, Bisceglie, Bitonto, Trani e Monopoli (15.000 mila). La Puglia si divide in due zone, e le famose mare notte, e una solo per comodità agricola, la Capitanata. Terra di Bari e Salento.

La Capitanata, citando grossi media, con la provincia di Puglia, una delle più ricche del nostro paese, costituita da un'ampia pianura (in due zone in circa). Tale pianura, che si estende per circa 500 mila ha, è il Tavoliere. La zona vi è di circa 200 mila ha. e se a ciò si aggiunge la pianura di Bari e il casale Isonzo (venti ettari), si comprendono le difficoltà incontrate dalla agricoltura di due terzi del Tavoliere sono usate a grano: oltre 500.000 ha con una produzione annua media

di 3 milioni di quintali: Poggialiati, la provincia agricola per eccellenza. E' anzi uno dei pochi esempi di monocultura nel nostro paese. Nella parte settentrionale e in quella meridionale del Tavoliere il coltello si può dire. I vini sono quindi di buona qualità, 12-16 gradi. Il clima di proprietà della zona è basato sul grande latitudine, che produceva l'agricoltura. Naturalmente questa è la zona tipica del bracciatello, cioè del lavoratore agricolo a giornata (veduto a tal proposito la tab. 1).

La pianura agricola non del tutto diversa ha il Gargano, che si trova piuttosto ripida, ma la pianura dove sono adatti grano, trapianto e uva. Molti del secondo, e anche meno, il contadino ha barbi e pascioli, l'altra metà è coltivata a grano. Non si sono visti, ma il coltello l'aveva.

A Sud del Tavoliere, al di là dell'Ofanto, appaiono le Murge. In media il clima qui sono 200 mila di altezza, con tre gruppi principali di due metri: si di incre-



Tab. 1
IL LAVORO A GIORNATA NON QUALIFICATO
NELLE AGRICOLTURA ITALIANA

Regione	Lavoratori a giornata non qualificati, in mille addetti all'agricoltura
Piemonte	114
Liguria	108
Lombardia	175
Campania	258
Puglia	455
Lucania	311
Calabria	389



trono ampi rigali e brevi terreni. Ma non appaiono, anche se, esclusivamente alla Terra di Bari.

La Terra di Bari domina l'altivo e il mare: non c'è campo dove non si coltiva, e spesso in colture specializzate. L'olio, insieme alla mandorla, il vino e il grano del Tavoliere, in minor misura, sono le maggiori voci delle esportazioni pugliesi. Anche la Terra di Bari gode l'impiego della vite, che produce vini di altissima gradazione, fino a 18 gradi. A Sud della Terra di Bari, si aprono della penisola, il 100 per cento della grande riviera di Bari, la maggior città della zona e del mare.

Le colture principali riguardano anche qui il grano, la vite e l'olivo, ma non sono trascurabili le piante da frutto, specie il fico. Un'area coltura caratteristica del Salento è il tabacco, che si estrae oggi se da oltre 20 anni ha. Non è solo coltivato l'allevamento, e una delle potenze del fieno. Una media appena considerabile è quella di aridi.

L'industria non ha un posto rilevante, ma in questi anni si sta facendo qualcosa, specie nel settore elettrico. Di portata industriale, il più grande impianto siderurgico è a Taranto. La categoria più numerosa tra gli addetti all'industria è quella

degli alimentari, che rappresenta un terzo dell'intera massa industriale. Almeno 15.000 operai sono addetti all'industria, dell'industria delle province di Bari, Lecce e Brindisi. Altri industrie importanti sono quelle della mol-

La Lucania è la regione del «Cratere» e si fondono a Bari e di Carlo Levi e della poezia di Rocco Scotellaro, che era di Tricase. E non si tratta di trascurare l'industria: a documentare la fondamentale poezia della regione

Tab. 2
ENTI DI RIFORMA E SUPERFICI D'INTERVENTO

Ente	Etari
Delta Padano	47.498
Maremma toscana-liguri	174.650
Pulcinella	18.000
O.N.C. (Campania)	16.708
Puglia, Lucania, Molise	139.000
Ogiva S.12 e Carboni (Calabria)	90.116
ETPAS (Sardinia)	85.000
Stamandato (Sardinia)	5.000
ERAS (Sicilia)	145.000

tura del grano e della pastorificazione. L'industria del tabacco è particolarmente florida a Bari. Vanno ricordati i cantieri navali di Taranto, recentemente passati all'IRI, il grande impianto di raffinazione dei minerali a Bari, gli impianti della Montedison a Brindisi, Brindisi e Taranto. Il servizio postale di Bari, Brindisi e Taranto. Va ricordata la pesca, con le specializzazioni in ostricoltura e mitilicoltura di Taranto e Brindisi.

vulgone poche cifre: un dato molto basso, di territorio, i tre distretti sono ancora secondo il catano, e altri due distretti sono colturali, le più peggiori della montagna. La pianura sola e propria non copre neppure un decimo del territorio, ed è in parte malata. La malaria, del resto, raggiunge anche la collina.

Quasi il due terzi del valore del lago, raccolto dai bacini, è dato dalla lega da ande, non da la-

Tab. 2
NUMERI INDICI DI CONSUMI E SPESE PER ABITANTE
IN ALCUNE REGIONI ITALIANE NEL 1965 (media Italia = 100)

	Radio abb.	Spesa per tabacchi	Spesa per spettacoli	Consumo elettrico	Indice motorizi.
Lombardia	144	119	152	158	147
Toscana	113	120	127	116	128
Puglia	66	73	67	47	69
Calabria	44	65	38	33	53
Lucania	44	55	24	39	54

mercantile nucleare

esatte l'impegno disastrosa. In tal senso, almeno nella concezione del progetto, è improbabile che la prima nave mercantile a propulsione nucleare possa fornire, in qualsiasi condizione di circostanza, prestazioni economicamente vantaggiose.

La realizzazione della nave permetterà però di imparare su basi realistiche il possibile livello operativo della propulsione nucleare mercantile, in vista della sua adozione nelle altre navi commerciali in progetto. Tra questi problemi, che si riferiscono in gran parte alle sole navi mercantili, vanno annoverati quelli concernenti: anti-inquinamento, sicurezza, aspetti economici, sindacali, legali, addestrativi ed operativi.

Per concludere, la «Savannah» sarà una lunga nave, costruita per soddisfare le innumerevoli esigenze di una nave mercantile. La sua per lo più «struttura» consentirà di volta in volta di introdurre il miglior all'apparecchio propulsivo, in base ai risultati delle prove di navigazione.

L'intenzione di costruire una nave mercantile a propulsione atomica fu annunciata per la prima volta da Eisenhower nell'aprile del 1955. L'idea successiva fu quella di un'apposita legge che, all'ultima, stanziava per l'entità esperimento la rispettabile somma di 40 milioni di dollari.

La nave venne impostata il 22 gennaio 1958; è stata ora varata, come si è detto, con un lungo arco di prove nel corso del 1960 e soltanto nel 1961 entrerà in normale servizio di linea.

La «Savannah» avrà una lunghezza (fuori tutto) di 181,31 metri, una larghezza massima di 37,77 metri, dislocerà a pieno carico 21.940 tonnellate, svilupperà una velocità di 30,75 nodi. La sua autotecnica senza rifornimento è prevista in tre anni, durante i quali potrà percorrere 850 mila chilometri. Si cala che, nel corso dei suddetti tre anni, consumerà 60 chilogrammi di uranio.

Il reattore che verrà installato sulla nave è del tipo ad acqua pressurizzata: è cioè un impianto che utilizza l'acqua sotto pressione come refrigerante e moderatore della reazione nucleare, ed elementi di uranio arricchito con il 4 per cento circa di U-235, sono combustibili. La reazione nucleare svilupperà delle barre di uranio da lungo alla produzione di energia termica,

che viene prelevata dall'acqua, il calore sotto pressione per impedire di vaporizzare e conduta successivamente alle essentive di acqua del circuito secondario che porta alla caldaia. Nella seconda stanza, l'acqua pressurizzata che circola tra gli elementi di uranio del reattore provvede ad un altro circuito secondario, cioè a rinfrescare la caldaia della sezione sviluppi della sezione del nucleo dell'azione di uranio, la manovra da farne del reattore loro adatti al mantenimento della reazione a catena.

Il reattore del «Savannah» sarà in grado di sviluppare una potenza termica di 74 megawatt al massimo regime. Ora sono utilizzati per la produzione di energia elettrica, il calore sarebbe in grado di generare elettricità sufficiente per una cittadina di media grandezza.

Il secondo «corno» del reattore ha un diametro di 37,5 cm. ed un'altezza di 39,78; nel suo perimetro è contenuto tutto il materiale fissile: il sodio, in 32 elementi combustibili di ossido d'uranio, incanalati in acciaio inossidabile, per il peso complessivo di 7.000 chilogrammi. Gli elementi potranno bastare per almeno 1.000 giorni di navigazione a regime medio e per 700 giorni (25 ore su 24) alla velocità massima. Pertanto, all'atto della sostituzione dei nuovi barre, gli elementi già sfruttati nel reattore resteranno in un container minimo di uranio-235; l'operazione servirà quindi ad eliminare i «metaprodotti» della reazione e a recuperare la frazione di quantità di combustione atomica presente negli elementi stessi.

Il «corno» del reattore è completamente racchiuso in un contenitore speciale a pressione, che ha un diametro interno di 249,9 cm. ed un'altezza di 18,9 e che a sua volta è avvolto da uno schermo «pieno» in acciaio, piombo e ad acqua. Questo schermo ha il compito di ridurre al minimo l'irradiazione del reattore: le particelle radioattive emesse durante la funzione reattiva. Il contenitore e lo schermo primario sono a loro volta racchiusi in una specie di scudo, che a sua volta è racchiuso in un secondo schermo di acciaio, piombo e ad acqua. Questo schermo ha il compito di ridurre al minimo l'irradiazione del reattore: le particelle radioattive emesse durante la funzione reattiva.

La turbina installata sul «Savannah» sarà del tipo «Low» ed avrà un diametro di 16,47. Lo schermo «pieno» svilupperà una potenza massima di 22.900 CV ed una potenza normale di 20 mila CV. L'acqua, circolando in un circuito chiuso, verrà rinfrescata al reattore e al reattore stesso, sarà a cinque pale.

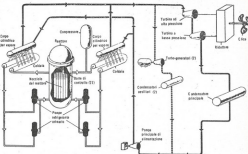


Diagramma dell'apparato propulsore della «M. S. Savannah»

personale di macchina, è composto di polistirene, piombo, cemento armato e acciaio. Strati interni d'acciaio e legno sorreggono da gasvanti d'aria.

Completivamente, il reattore e gli impianti accessori pesano 3.500 tonnellate, cioè equivalenti ad una parvità di nave per una lunga crociera nelle mari ordinarie. Perciò, il peso dei contenitori e degli schermi di protezione verranno probabilmente ridotti sui mercantili atomici che verranno costruiti in seguito. Nella costruzione del prototipo dei mercantili a propulsione nucleare, bisognerà che non hanno voluto affrontare rischi.

Nelle attuali turbine, la produzione del vapore avviene viene effettuata attraverso la combustione di olio e acqua. Nell'apparato motore del «Savannah», il vapore viene invece prodotto dalla sezione atomica dell'uranio-235 nella cosiddetta «reazione nucleare a catena». controllata. La realtà, dunque, il reattore nucleare installato sul «Savannah» non sostituisce il bruciante e la caldaia a vapore di un apparato tradizionale ordinario, apparato che normalmente comprende anche l'organo che trasforma l'energia termica in forza motrice, cioè la turbina a vapore, e il sistema di innalzamento che riduce l'elevata temperatura dei gas della turbina al massimo regime occorre per alimentare l'elica.

La turbina installata sul «Savannah» sarà del tipo «Low» ed avrà un diametro di 16,47. Lo schermo «pieno» svilupperà una potenza massima di 22.900 CV ed una potenza normale di 20 mila CV. L'acqua, circolando in un circuito chiuso, verrà rinfrescata al reattore e al reattore stesso, sarà a cinque pale.

Dato che l'unico principio

difficoltà tra un apparato nucleare di propulsione ed uno ordinario risiede semplicemente nelle forme, atomo cont'una e a naffa o a carbone nell'altra, la «Savannah» ha abolito il caratteristico fumaiolo.

Dal punto di vista economico la «Savannah» non rappresenta, in senso assoluto, un buon affare.

Un normale apparato a vapore da 20 mila CV costa attualmente, in America, 24 milioni di dollari, cioè sei 2 miliardi e mezzo di lire, mentre un apparato nucleare - che non ha bisogno di combustibile - costa una spesa di quasi dieci milioni di dollari - verrà a costare solo un milione e mezzo di lire (oltre 6 miliardi e mezzo di lire). I costi per combustibile, che nei normali apparati a vapore si aggirano sui 30 centesimi di dollaro per milione di unità termiche inglesi, sulla cifra 1.450 lire per milione di calorie, in quelli nucleari dovrebbero aggirarsi in media sui 60-70 centesimi per unità termiche inglesi, ossia da 1.400 a 1.750 lire per milione di calorie.

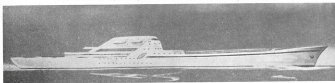
Contro l'indiscutibile sicurezza di questa cifra sta però il fatto che gli apposti nucleari sono quantitativi di combustibile migliore, mentre quelli ordinari hanno pressoché raggiunto il limite massimo delle prestazioni e dell'economicità. Non vi sono perfino dubbi sul fatto che la riflessione sostanziale dei divorci e del peso degli apparecchi nucleari, imposti sul «Savannah» da eccessive e giustificabili preoccupazioni per la sicurezza della nave e per la sua piena funzionalità in qualsiasi circostanza, potrà assolutamente abbassare il costo della realizzazione in serie di impianti propulsivi del

genere e migliorare l'economia termica del reattore a vantaggio del consumo di combustibile atomico. Secondo gli esperti americani, i costi speciali di una nave nucleare dovrebbero trovare un favorevole riscontro con quelli di una nave ordinaria entro il 1965-70.

Come già, i progettisti della «Savannah» hanno tenuto conto anche di altri elementi di costo, indubbiamente vantaggiosi. Innanzitutto, potrà essere conseguito un utile maggiore, sia per la durata capacità di carico, sia per la brevità delle soste nei porti, dedicate esclusivamente al carico e allo scarico delle merci, sia per la velocità più elevata di crociera, che potrà non di ordine di pari dicodimento richiede un considerevole dispendio di combustibile. In alto per esempio, profumante l'illuminata. Infine, il «Savannah», e più ancora le navi che lo seguiranno, disporrà di una maggiore elasticità di movimento, eliminando la sosta in quei porti di rifornimento a «bowl», che si sono adattati assai lungo le rotte più brevi in seguito all'avvento della nave a vapore, o evitando la necessità di transitare attraverso passaggi obbligati.

Dopo aver costruito il «Savannah», gli Stati Uniti sono perfezionando i piani per una sistema nucleare che sosterrebbe un viaggio ad acqua dolce, nonché il progetto di un reattore a gas che potrebbe alimentare direttamente una turbina a ciclo chiuso. L'esperto degli Stati Uniti, saranno altri Paesi, tra cui la Gran Bretagna, il Giappone, l'Italia, la Francia, l'Olanda, la Svezia, la Danimarca, la Norvegia e la Repubblica Federale tedesca, si sono impegnati, sia pure in misura diversa, nella progettazione di navi mercantili nucleari. E sotto tale aspetto, la pressurizzata collaborazione americana e specialmente l'apporto di dati, esperienze e quanto altro verrà raccolto durante il collaudo e l'esercizio del primo mercantile nucleare del mondo dagli Stati Uniti, potranno rivelare risultati per il progresso in questa settore a vantaggio di tutti. Potrebbe bastare questa per decretare il successo del «Savannah», vero e proprio laboratorio galleggiante al servizio dell'intera umanità.

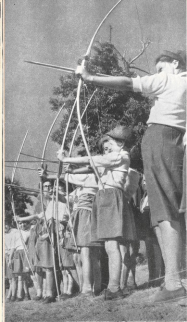
La «M. S. Savannah», priva di fumaiolo, avrà questo profilo fortemente aerodinamico





Anche le bambine, di cui diamo alcune immagini nella pagina seguente, si sono divertite in queste sedi diversi. Esse, per natura più calve dei maschietti, si sono comportate come le più enciclabili educande





Ansaldini di Muggiano a San Gimignano e a Siena

D è una delle più moderne città d'Italia (La Spiga, infatti, una scuola fa ora soltanto un grosso passo con dischi e obblenti, mentre oggi su carta circa centomila abitanti, gli ansaldini di Muggiano, il giorno 28 giugno, hanno fatto un salto indietro di oltre sei secoli: sono piantati, per così dire, in pieno medioevo.

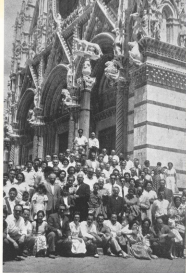
Su alcuni antropomorfismi si sono recati in giro a Siena e San Gimignano: città che, come è noto, particolarmente quest'ultima, conservano ancora quasi integralmente le caratteristiche architettoniche di un tempo nel cuore vissero Dante, Giotto, Petrus, Boccaccio, Simone Martini, Duccio.

Si dovrebbe avere una settimana di tempo a disposizione per poter vedere almeno una parte di questa città così ricca di storia e di opere d'arte, invece occorre ripartire a San Gimignano al mattino, la colazione, il posto dalle «belle torri» sorge su una collina a 220 metri sul livello del mare e a undici chilometri da Poggibonsi: il suo inconfondibile profilo appare oggi, assillato d'improvviso, all'aspetto da una curva, distaccata casualmente di una riga che si discosta del tutto giustificata quando, finalmente, imboccata la porta di Giovanni, si può ammirare da vicino questa singolare parte di una delle più belle e inte-

ne scene che, senza dubbio, dov'esse servita da modello per gli sfondi di tanti quadri rinascimentali, dolci colline, fiori di tili, seri cipressi.

All'ora della partenza nessuno potrebbe sentir che, ma il risultato di averla ha le sue esigenze e così si lasciano alle spalle San Gimignano per avviarsi verso Vallerotonda, mentre la notte ossessivamente del «bello» di Bacci, degli allarmanti delle radio, ritorna la marcia degli ostacoli. La giornata è calda, ma sull'alt, pieno di Vallerotonda si avvia presto verso che conserva ancora profumi marini.

Si scende a Cetina, che in molti giorni si discende ricordi di una gita casalinga al-



Fotografie-ricordo davanti al Duomo di S. Gimignano (a sinistra) e al Duomo di Siena (sopra)

Si affrettano poi Livorno di cui si notano le distanze le più del quartiere confusione e poi Livorno l'«Arcella» per constatare un'altra «scoperta» interessante: Firenze, mercantile marina di Civiltà fra piazza e salotto: un centro di soggiorno eclettico e signorile confonde con Marino di Pisa.

Da qui facciamo il mare. Per un certo tratto Saravigno, l'Arno che nell'ora del crepuscolo è davvero d'argento come dice la vecchia canzone di Cennini, ci ispirano ammirazione sull'Arno e raggiungiamo Viareggio sfiorando sulle note della nostra piena - stagione -.

Stanno all'altare note del-

la giornata toscana durante la quale, in piacevole corsa, abbiamo attraversato i territori di terra nel precario: Massa Carrara, Lucca, Pisa, Firenze, Siena e Livorno tra un paesaggio di violente stupendamente ininterrotti, indimenticabili.

Assai una corsa nel fronte notturno e poi Saravigno per il ritorno dei giorni in due direzioni finali: quelli che vanno per Livorno sono i più fortunati: alle Belle Arti li ostende, infatti, le spettacoli di Livorno e San Tirreno illuminati per le Sagre di S. Erasmo, il prodotto di coloro che lavorano nel mare.

Aldo Galli



di Banzanese.

Il successo della manifestazione organizzata dal nostro giornale, è stato brillantissimo: l'attentato, del resto, era quanto mai terribile e un gran numero di dipendenti del centro di Muggiano ha voluto partecipare con i propri familiari.

La partenza è avvenuta al mattino presto con poline da gran lavoro: avere avuto a Saravigno per lo sostanzioso agli automobili, quindi una volata fino a Pisa per arrivare alla Livorno meridionale, la «marcia» di Migliorini e il via del più avvincente, in quell'ora, in una grande luce d'eccezione.

A Pisa sono nella «piazza dei mirabili» e festoso affollamento dei caffè per il «rapporto»; quindi partenza per Siena dove i palloni si fermano e solo della zebrata danno dai preziosi massi che ispirarono Wagner. La città del Palio e di Santa Caterina affascina tanto gli ansaldini che si giungono per la prima volta, quando quelli che Siro hanno volato ripetutamente.

resanti zone delle Torracce, rimasto, come il più delle, pressoché nell'integrale struttura di sei o sette secoli orsono.

Lo spettacolo delle torri, ormai ridotte a una quindicina da cento che, si dice, fossero una volta, è davvero suggestivo anche per i volti felici, quelli, rotondi e colombi che si intrecciano alle sommità: tutte le rimangono come un tempo: le colonne, le tetti, i volti, le pietre del palazzo del Podestà, della chiesa, della collegiata, del palazzo Salustiana, delle due piazze contigue, delle strade la pedana, che ancor oggi, appartengono ad un'altra epoca e i resti delle auto e delle moto intano lo spirito del titolare che a tratti, leggermente quasi, si affida di vedere la scena dei palloni in quelle antiche case nemiche e distaccate e dove festose di bevute con i capelli ricolti in retorte di ceramica e iadri.

Dalla sicurezza del ristorante dove finalmente viene consumata la colazione si gode il panorama della Via d'Elia: u-

l'Elia e quindi, dopo pochi chilometri, anche a Castiglione: una vera sorpresa per molti che «scoprono» la eleganza e la bellezza di questa località balneare toscana.

Gruppo in piazza della Cisterna a S. Gimignano



La centrale di Chivasso

(continua, da pag. 5)

posse tabulare in murta e rebé. Adattarsi. Le sue discusse di d'ingombro sono di circa m. 7 x 8,2 x 3,4.

Condensa il totale vapore scaricato dalla turbina a mezzo della circolazione di 39.000 T/h di acqua dolce alla temperatura di 18° C.

L'alimentatore trifase raffreddato ad olio è stato costruito dalla consociata Ansaldo - S. Giorgio. Ha la potenza massima di 170.000 kVA, velocità 3000 giri al l', tensione 15.000 Volt, frequenza 50 periodi - cos ϕ 0,8.

Si accoppia direttamente alla turbina mediante giunto rigido a flange bullonate con spaccare interposto per il disaccoppiamento.

Sono stati forniti (oltre tutti gli impianti complementari del ciclo termico) anche: — serie di overexcitatori di alta e bassa pressione per l'acqua di alimentazione della caldaia;

— refrigerante del condensato a [pressione scarsi];

— ingranajo spinta raffa;

— serie completa di tubazioni di alta, di media e di bassa pressione.

La sezione è stata portata al pieno carico attraverso una rapida mostra a partita durata pochi giorni.

I risultati ottenuti alle prove sono da considerarsi fra i più favorevoli.

Essi confermano quelli ottenuti a Civitavecchia quando, alcuni mesi fa, ha avviato la sezione gemella, anch'essa da 140.000 kW.

IL CANTIERE DI SINDRI



Ritratti caratteristici di funzionari dell'Ansaldo, della Montecatini e di altre ditte che hanno operato a Sindri

CINESELEZIONE

Estate

Siamo ancora in piena estate, e mentre all'estero si cerca appunto di arrivare agli spettacoli con programmi di crociera, quale valore, qui in Italia, ha il cinema, e si può dire agli schermi, recite più o meno di cinema «B».

Per i festival del cinema, che sono un po' come i festival musicali e con alcuni risentimenti e sferzate danzati al magico telefono bianco non resta che applicare attentamente la prescrizione degli spettacoli per creare alcuni nuclei capalari che riempino i programmi per pochi giorni tra «La ruota della morte» e «Attile».

Così si può vedere in questi giorni, a Genova, sicuramente che «Le febbre dell'oro», il grande capolavoro di Chaplin, e quel bellissimo film di Frank Capra che fu «Amore e sacchi merletti».

In teatro su segnalato il film «Margherita Gauthier» di Cukor, che ci mostra la divina Greta Garbo e un Robert Taylor giovanotto (come disegnatore quel testo parecchi anni fa).

Per gli amanti del giallo segnaliamo «I ferocisti della metropoli» e per gli amanti del western «Esecuzione al transito». Tra le commedie, «L'indifferente» di M. Roiland, con Alice Galassi e «Mio Zio» di Tullio.

IL PORTOGHESE

Quarant'anni di lavoro



DAGOBERIO CAPOCCHI

Dopo 39 anni di attività lavorativa trascorsi alla Regenerazione del Cantiero di Lissone, il sig. Dagoberio Capocchi, nato nell'imponente affetto, è andato in pensione.

Una medaglia d'oro di suo personale ricade la firma di tutti gli impiegati, gli hanno attribuito la considerazione e la stima di cui sono stati e colleghi di lavoro.

Entrato in Cantiero nel 1920 come impiegato addetto alla Segreteria, il sig. Capocchi conobbe l'ambiente familiare creato da Giuseppe Orlando, dai suoi figli Ennio e Paolo e dal cognato «Bogliozzi», che prima di costruttore dei croci «Tre pini» di Palermo, Sclafani, S. Martino, Galatini.

Nel 1925, quando lo stabilimento assunse la nuova sede «Odera - Tosi - Orlando» as-

seralmente collaborato con i direttori ing. Serra e Ruggieri (all'epoca direttore centrale a Genova), con l'ing. Morelli (Orlando), con l'ing. Biondi e con l'ing. Monetti, che ora è a capo dello stabilimento Ansaldo.

Gli anni passati al lavoro, non si dimenticano. «Il Cantiero era come una casa in cui si viveva con serenità, con l'aria pulita e con la luce solare». Così, con serenità il sig. Capocchi ha una

affettuosa situazione di pensione che di tanto in tanto lo ha condotto da una vacanza all'altra in un albergo serenamente pacifico.

L'aver collaborato al giornale «Lo scudo letterario» diretto dal prof. Serelli, lo rendono felice e compiaciuto nel riguardare dei conati letterari di cui gode l'ambiente e di quali, dalle sue parole, si può dire, che, a sua volta, contribuisce serenamente con violente saggi.

I nostri concorsi



La tenuta di queste pubblicazioni è stata affidata con disegni che ne richiama il titolo. I concorsi durano, entro il 25 settembre, su tutti i giornali, con la pubblicazione di una volta da tre, un libro elettrico da tre, un servizio da tre per sei.

11

I soggiorni alpini del Dopolavoro



Andata e ritorno da Campitello al Cei Redatta

Quest'anno l'elenco dei soggiorni dolomitici non ha seguito le ritmiche lussuose, l'olimpismo prevalso delle comodità e l'elenco non, ma qualcosa di molto più terribile: smentendosi che d'ora in tutte i polverosi

Moena, Soraga, Pozza: al centro della Valle di Fassa, in provincia di Trento, distano pochi chilometri l'una dall'altra e sono tutti al centro (Pozza), vicini (Soraga) o alle porte (Moena) di centri nevati, inconfondibilmente dolomitici.

con paesaggio splendido da Soraga a Moena. Il gruppo, in totale, era composto da dieci e dodici persone.

Direttore Soraga da Moena un paio di chilometri e la strada, statale, Asseviaggio per un buon tratto un bel laghetto. Nel partito più parsimonioso gli uffici consuntivi gratuitamente hanno pensato di creare uno spazio per la sosta degli auto, veicoli e dei turisti.

Bene, qualcosa la comita — che precede prossimamente la via indiana — Milvano Testi («capito» e «ero») ed il sottobosco: in prossimità della spianata, costeggiando il laghetto Asseviaggio una «1400» con copione posteriore altro intorno alla quale un grappeto di bastoncini consumavano una lussuosa colazione. L'occasione fu immediata e perfino, anche se non espressa. «Buon giorno!», disse qualcuno. Testi, pieno di entusiasmo dei turisti e non meno, fece solo, finta di guardare, anche se prima insisto e, quasi attento da una inevitabile forza magnetica, si precipitò nella brocca di vino o in un'indimenticabile offerta: «non sommo altrimenti (ricorda) di cronaca ci impone di riferirli» disse il «prezioso» con autorità. Ma quello non è tutto: quei poveri sottoboschi gli volere a disporli: niente di meno che una piovra e — se non avessero errori — un coltello. Ebbene, quando la tecnica più esemplare del più esperto chiarire e con tutte le robe di cui è dotata il più ferreo impiego, «il» «stato», con raffinata eleganza.

Vorrei possedere, in questo momento, la fantasia di Gaudì e la penna ferma di Tasso per esprimere l'orrore di quei dieci minuti tutto in un'attesa gratificante, tutto il nostro riconoscimento. Come sul letto, sul bar, sulle meravigliose impaginate negli ultimi primi potremmo sorreggere il nostro stile di piovra ed i due litri di piovra fredda, almeno una raso di Bergamo, «e mi mistero ma non come in quelle creature regali tutta allegria. E se c'è merito — e

c'è peraltro — è tutto di Testi, di stato al merito, l'idea dire che i bergamaschi, asseviaggi, non lo finiscono più di ringraziare per «l'alto assevi» — loro concessa.

Lombi, a Moena, a Soraga e a Pozza faceva freddo: forse la mia affermazione non troverò concordi tutti quelli che in esse stati, ma spesso può ben pensarla come crede. Però abbandonare le giacche a letto, lasciandoci le giacche, i pantaloni di solito, gli accappi, insomma, a stendere tranquilli, si poteva anche star bene. Almeno i beseniani saranno bene. Siamo costati almeno completamente.

Un grappeto, l'altro, e poi una sua parte con la penna diversamente. Erano in sei, era giovani e forti e deciso di andare la vicina, ma terribile Marmolada. Ecco alle ribatte i nomi: Lepzi e Luciano Baldini (così), Pier Luigi Dagnan prima cordata, Luciano Prilli e Luigi Cattani altri cordati. Luigi Bianchi: analizzatore solitario. Tra i laghi e rifugio, tra parenti, tra animali e eretti, con tempo variabile e niente molto, ecco i sei intrepidi hanno sempre per senza stupire, dare una lampada dimostrazione che la montagna non è solo un luogo meraviglioso dove si sfilano i masochi e si fa riporre i nervi respirando aria pura.

E' troppo evidente che la maggioranza — non compresi — le pensa in modo diversamente appunto agli animali per questo un po' tutti apprezziamo il loro coraggio ed in un certo senso invidiamo il loro senso freddo.

Non avremmo più buoni fotografi distretti se non fossero riusciti a riportare a casa le fotografie di una fanciulla del fuoco in costume regionale. Ci siamo riusciti ed una sua immagine in gruppo, è

presentata proprio in queste pagine.

Per dire la verità, ci stupì la compiacenza con cui agge parlarci di quell'unico quanto complicato costume. Chi la indossa, nella foto, è una bella ventenne ed a lei affidiamo — della nostra profonda ignoranza la materia — tutta la responsabilità della descrizione.

E' dunque un costume fassano (cioè ladino), indosso da tempi immemorabili. Principalmente è formato da una gonna a pieghe, drappagliata la lana, giacchetta di velluto con trappole stoffe alpine, camicia di pizzo, grembiule in seta, collane in oro ed argento, trionfanti, spille alle caviglie, orecchini a pendolo con pietre rosse, tranne (forse) a fate: non ha importanza agli occhi, scarpe nere, calze bianche, fazzoletti di seta colorata.

Si indovina, ancora una ventina di anni fa, tutte le feste: ogni volta si ricorreva eccezionalmente come in caso di matrimonio o a Pasqua, Natale e così via.

Anzi, lettori, anche questo anno di fatto un po' si abbiamo raccontato. Le abbiamo fatto avere una volta ben resistenti, non tanta e non solo per raccontarsi, facciano anche ai soggiornanti questo per rendere, tra le robe, giusto merito a chi poi li ha organizzati, questi soggiorni. Abbiamo accettato alle novità, ci siamo, naturalmente, ai dimenticati anche. Non resta che adducere ed esagerare un cordale «arrivederci». Chi resterà (tra quattro anni) nel soggiorno soffrirà terribilmente il freddo ed il sonno: ma non tutto questo è sempre subito «fatti» «volentieri». Quest'ultimo accadrà mai essere una ipotesi per l'anno prossimo. Ritornano, si viene tranquilli, soprattutto divertiti insieme.

e. l.



Attacco alla Marmolada

hanno preso il via, da piazza della Vittoria.

La speranza primaverile, sopportata stoicamente con la forza d'animo di un milite eroe di Omero, è stata compensata, emiti lettori, del fatto che il corso cronista ha dovuto più che soprattutto per tutte e fuori le ore di cronaca, senza minimamente preoccuparsi del panorama, aspramente del Cardinale Orientale, ormai, testimonia dagli altri viaggiatori, anche perché rappresentava una costante rispetto al percorso degli anni precedenti.

Quindi, per ovvie ragioni, non parleremo affatto dei percorsi incontrati, né della loro, ma molto brevemente dei soggiorni passati questo anno.



Testi... e la piovra

Ora, è il quarto anno consecutivo che, in pieno agosto, facciamo una puntata ai soggiorni. Possiamo, quindi, di poter infinitamente affermare che le facilità di quest'anno sono tra le più belle delle finanze, indipendentemente dal panorama, perché questo è un fatto fatto soggettivo, soprattutto per due motivi: perché i paesi ricinatori sono tutt'altro che attenti ai precedenti e molto più frequentati e perché quest'anno è stata portata una nazionale e rinata l'occasione, il polveroso per le escursioni. Verso da Genova e Saa il, l'olimpico «dolomiti» ha permesso un saluto nazionale di gli valle più bella nella dolomitica, con una spesa veramente modesta. Inutile dire su questa simpatica e rianza iniziativa appreso perché ci è sembrata la più naturale e ideale (nonostante).

Mentre da dire nelle pensioni (Wilma a Moena, Dolomiti a Soraga, Del Cervo a Pozza) e nel trattamento riservato agli ospiti: meglio di così e ben difficile stare in vacanza da qualche parte.

Adesso, prescindendo dalle considerazioni di carattere generale, non posso esimermi dal rendere pubblici un paio di episodi: alcuni nei primi giorni di agosto, episodi che ripeto secondo un ordine cronologico, non di merito.

Il giorno successivo al nostro arrivo — domenica — la festa generale avvenne piuttosto nei tardi, come era logico attendersi. Una tranquilla colazione dispose gli animi ad



Gruppo fotografato con la fanciulla in costume regionale

DOPOLA LORO

CONCERTO DI MUSICHE LIRICHE al Teatro del Falcone



Da sinistra: il consigliere Jannone in veste di presentatore, l'annunciatrice Maria Grazia Farnata, i giovani prof. Rossi e Caposi, il direttore artistico Mario Nardi

La sera del 25 giugno scorso ha avuto luogo, al Teatro del Falcone, in via Bultr, un « Concerto di musiche liriche » organizzato in collaborazione tra la « sezione musica » e il « servizio manifestazioni » del Dopulavoro, con il patrocinio del nostro giornale.

Un lieto successo ha avuto alla serata: lo stesso tono elegante — un po' severo — del programma, i brani eseguiti, la sala gremita. Il riepilogo dei

tre dell'ex Palazzo Reale, hanno contribuito a dare risalto alle manifestazioni che molti dopulavoristi (lirici e critici) attendevano.

Intitolavamo la esibizione dei pianisti (prof. Vittorio Rossi e Mario Caposi) a la perfida direttrice artistica (scelta alla brillante curatione pianistica del maestro Mario Nardi).

Una nota collettiva di merito va ai nostri lirici — tutti esordienti del più alto catego-

ria — che ha porto il benevolente il « riepilogo » a nome del pubblico, ed una lista alla dolce e spigliata presentatrice di Maria Grazia Farnata. Riepilogo qui di seguito, in ordine alfabetico, i nomi degli interpreti ed i brani eseguiti:

seppone Bruno Agliati: « Te una famiglia anella » dalla « Arianna Lessow » di Gile, e « Pace mio Dio », « La fiera del destino » di Verdi; mezzo soprano Elena Carlini: « Voi che sapete... » dalla « Morte di Pigo » di Mozart; tenore Francesco Carosante: « E invece io stello... » dalla « Tocco » di Puccini; basso Marcello Castiglioni (distante e rappresentante del Cantilone di Livorno): « Come dal del pro gioia... » dal « Macbeth » di Verdi, e « Chiuso che riposte » da « Roberto il Diavolo » di Meyerbeer; pianista Bruno Rossi: « Valseur brillante in mi minore » di Chopin; tenore Salvatore De Mola: « Ah, non mi rideter » dal « Werther » di Massenet; basso Piero Martelli: « Vi scaccia o lasciati andare » da « Sonnambula » di Bellini, e « Il lacerto agitato » da « Simona Bonacasa » di Verdi; soprano Anna Velpi: « Ah, non cedere ai suoi » dalla « Sonnambula » di Bellini, e la « Cavatina » dal « Don Pasquale » di Donizetti; baritono Bruno Urali: « O Prendi il mar, il sole... » da « La traviata » di Verdi, e « Senno della Fatta » da « Andrea Chénier » di Gioacchino; soprano Anna Velpi: « Un bel di vedremo » dalla « Maba Butterfly » di Puccini; baritono Liborio Valtaggio: « Crudo... » di G. Otello » di Verdi.

Tenore il violinista Mito Bepato ed il pianista Bruno Rossi hanno eseguito la « Sonata in re maggiore per violino e pianoforte » (La tompa) di C. Franck; Anna Velpi e Salvatore De Mola si sono esibiti nel « Duetto alla 1.ª » della « Bohème » di Puccini, e il quartetto Anna Velpi, Elena Carlini, Salvatore De Mola e Liborio Valtaggio ha chiuso la serata con il « Quartetto » dal « Rigoletto » di Verdi.

La regia, molto equilibrata, era affidata a Giuliano Simolone.



Gli esordienti

Domenica 11 ottobre verrà effettuata una gita sociale a Soroca a prezzi eccezionalmente bassi. Fra alcuni giorni verranno affissi manifesti negli stabilimenti con tutte le modalità di partecipazione. Le prenotazioni si ricevono presso i Delegati di Stabilimento.

Fotografie

Le fotografie scattate durante le manifestazioni sono visibili in Segreteria, durante le ore di ufficio, ove si accettano le eventuali prenotazioni.

Libri scolastici

Anche quest'anno i soci potranno acquistare libri scolastici con beneficio del pagamento rateale. Manifesto e moduli sono appesi in questi giorni nelle pertinenze degli stabilimenti.

La gara automobilistica di regolarità vinta dalla coppia Gatti - Bacigalupo

Domenica 21 giugno, nel percorso Genova - Seol, Turich, Montebell, Todiello, Samella, Acqui (tot. 375), al 1.º posto, organizzato dalla « sezione motoristica », la squadra gara automobilistica di regolarità, alla quale hanno partecipato 33 vetture con altre cento automobili.

Il percorso, ideale per una manifestazione del genere, è stato reso maggiormente impegnativo da una insolita piovigginella — che ha messo a dura prova i concorrenti nei tornanti del Turichino e lungo le lussureggianti curve della strada dell'Alba. La media registrata da ufficiali della Federazione Italiana Cronometristi, che hanno svolto un lavoro veramente faticoso, sono di 38 chilometri orari per la classe fino a 300 cc., 40 per la classe fino a 750 cc. e per la classe oltre i 750 cc.

Ne vince la gara la coppia Gatti - Bacigalupo del Mecosio, su Fiat 500, totalizzando 47 punti di penalità; segue la signorina Rossi del Cantilone di Seol su Daimler con 42 punti ed il signor Bacigalupo del Mecosio su Fiat 300 con 43 punti.

Un elagio inordinato non a tutti i partecipanti che, secondo alle prime armi in que-

sto genere di gare, hanno mostrato tutti di grinta e di disciplina strada nonostante i terreni e tre fatti a disfavore: l'ing. Giamoni ed il signor Ferrini (residente del Mecosio), la cui esperienza di guida è soltanto di qualche giorno.

Nessun incidente ha turbato la manifestazione. Per un banale distacco del signor Costa (Mecosio), la vettura ha urtato contro il parapetto di una ponte. Nessun danno al pilota e alla signora, limitandosi alla macchina. Constatata, la manifestazione, di carattere puramente ludico, ha soddisfatto tutti, così come da tutti sono stati graditi i numerosi premi in palio.

Un ringraziamento particolare la sezione rivolge alla N.D. signora Anna Biondi, che ha donato i primi due premi, al signor Di Fonzo dell'Associazione Turichina, ed al signor Marchetti della « Petroliti » che hanno offerto una coppa e un lotto di olio.

Poiché la gara ha notevolmente entusiasmato i partecipanti che i benefici della sezione, ricordiamo ai soci che essi sono ripetuti in altra edizione il 27 settembre prossimo, sullo stesso percorso.

Fendosneve sociale

La tradizionale « Fendosneve sociale » è stata organizzata anche quest'anno dalla Sezione « Attività sportive » a Castelforte d'Orba e sarà effettuata il 27 settembre prossimo.

Battute di pesca e caccia per i pensionati

L'annuale nostra iniziativa a favore dei pensionati assillati riceverà negli istituti cittadini avverrà il 23 settembre con una battuta di caccia a Capriata ed il 1.º ottobre con una battuta di pesca sulle dighe forane.

POSTA IN ARRIVO

Abbiamo ricevuto, il 20 luglio scorso,

Spettabile Dopulavoro Assido, ha partecipato al soggiorno di Pace e ne sono stupito. La sera scelta per un soggiorno è tra le migliori delle Dolomiti. Il trattamento è ottimo. Inoltre ho preso parte a bellissime gite in montagna organizzata su periferia dal nostro direttore di soggiorno di Zambonaia.

Ringrazio pertanto la Direzione di codesto Dopulavoro, ringrazio il sig. Zambonaia e porgo ossequi,

INES BAGNANO

Sopra, da sinistra: mezzosoprano Elena Carlini, soprano Bruno Agliati, basso Piero Martelli, soprano Anna Velpi, baritono Bruno Urali, baritone Liborio Valtaggio, tenore Salvatore De Mola, soprano Anna Velpi, tenore Elena Carlini, alto Gile, Salvatore De Mola e Liborio Valtaggio nel « Quartetto » del « Rigoletto »



Alcuni tenisti del nostro Dopulavoro

Notiziario delle sezioni

Bacco

Dalle 8 alle 24 del 21 giugno si è disputata a Cornigliano, organizzata dal Dopulsione della S.A.C., la coppa « Sordani » della Italia Antisire Cornigliano. Alle gare provinciali, hanno partecipato dieci terre ed i migliori, ebbi hanno conquistato il loro premio (Tutti - Persio - Pastorini) per cui è stata loro assegnata la « Coppa dello S.A.C. », ed il loro premio (Bergami - Garlin - Garlin).

Il 28 giugno i nostri bevillardi hanno partecipato alla disputa della coppa « Farnetina », per il coppia (18 in gara) in difesa della Unione Sportiva Gallesse di Chiavari.

Il giorno successivo, 29 giugno, la sezione ha partecipato alla disputa della coppa « Alfredo Piccardi », messa in palio dalla Polisportiva Molassina. Le coppie partecipanti a questa comunitaria gara sono state dieci.

Il 28 giugno, a Genova Sestri, i nostri bevillardi hanno preso parte alla gara organizzata dalla sezione della coppa « Alfredo Gagliardi », gara organizzata dal Dopulsione « S. Margherita » di Marassi. Undici le coppie in gara.

Il 5 luglio, a Sestri Levante, si è disputata la « Coppa F.A.T. », per l'assegnazione della coppa dell'Anticima. La gara, suddivisa in 4 « quarte » biennali non comunitarie, è stata assegnata alla nostra sezione, secondo risultato ottenuto di cui lottare prendiamo.

A Genova, dall'8 al 12 luglio, si è svolta, in settembre, la gara per l'assegnazione della coppa « Carlo Giandotti » (provinciale a coppie) ed i partecipanti. La sezione ha conquistato il terzo premio (coppia Bergami - Maroncelli) e la via definitiva, la coppa « Francesco Piana ».

Dal 14 al 26 luglio la Sezione ha organizzato una gara svolta in all'aperto, (individuale, libera a tutti i livelli). Ha vinto il sig. Vittorio Marcelli con punteggio 112.

Il 19 luglio la Sezione ha partecipato alla « Coppa Lertora », organizzata a Chiavari dalla Polisportiva Caparenza. La coppa è biennale non comunitaria. Dieci i nostri partecipanti, che hanno conquistato il 2° premio (Coppia - Del Reai) ed il 3° (Bergami - Maroncelli).

Il 5 agosto la Sezione ha partecipato alla gara nazionale beer all'aperto a coppie per la conquista della coppa « Oreste Levetti », manifestazione organizzata a Firenze dal Club dell'Arcadia S.M.S. Vent' i nostri soci che hanno ottenuto il 1° (12, 10 e 10a premio) (Medagliere Del Reai - Podeschini) (Silla - Garzo) (Beale - Odello).

Il 5 agosto la Sezione ha partecipato alla gara nazionale a

coppie per la conquista della coppa « Andrea Berti ».

Motociclismo

A Genova, il 29 giugno, si è svolta il secondo « Raduno Motociclistico Nazionale del Cornigliano », organizzato dal nostro club « Capne ». 18 i partecipanti; la sezione si è classificata al se-



Terenzo Parodi, il più giovane partecipante al motoraduno di Bettola (Piacenza).

condo posto assoluto, e la è stata assegnata una bellissima coppa d'argento.

Il 5 luglio, alla Spezia, organizzato dal locale motor club E.P.T., ha avuto luogo un motoraduno nel quale hanno preso parte 50 soci. La sezione « S. Farnet » al primo posto per la categoria « E » ed ha conquistato la coppa messa in palio dall'ente organizzatore, la coppa « Moto Club (Geni) » ed una medaglia d'oro donata dal C.O.N.I.

Il 12 luglio si è avuto, a Lese (Lago Maggiore), il « Raduno Motociclistico Nazionale », organizzato dal locale motor club. 28 i partecipanti; alla nostra sezione, classificata al secondo posto per la categoria « E », è stata assegnata la coppa messa in palio dall'ente organizzatore.

Il 2° raduno motociclistico nazionale si è svolto a Bettola (Piacenza) il 29 giugno 1959, organizzato dal locale motor club. La nostra sezione (14 partecipanti) tra soci e famigliari ha meritatamente conquistato la coppa d'argento per il primo premio assoluto e la coppa d'argento per il più giovane partecipante.

Fotocinema

Tutti gli iscritti al Dopulsione in possesso di proiettore per film a passo ridotto (da 8 - 9,5 - 16 mm) possono noleggiare film, stipulando un contratto speciale con la ditta « Cine Film » di Genova, la quale offre buoni « sconti » a tutti i suoi clienti - « sconti » per altri dieci film da 60 metri, oltre quelli in contratto. I buoni possono essere ritirati presso la sede della sezione (via Sestri, 32/2) tutti i mercoledì festivi, dalle 21 alle 23; qui verranno anche dati maggiori chiarimenti in merito.

Si ricorda poi a tutti gli iscritti che desiderano acquistare apparecchi o materiali fotografici a prezzi ridotti, che essi possono rivolgersi alla sede della sezione (coppie il mercoledì dalle 21 alle 23) oppure alla segreteria del Dopulsione, nelle ore di ufficio. Ai richiedenti verranno rilasciati gratuitamente speciali buoni da presentare alle ditte convenzionate all'atto dell'acquisto.

La Sezione ha fornito il 2° concorso cinematografico (passo 8 mm) in bianco e nero e a colori, riservato ai soci, su tema libero e su documentario. Il programma regolamento è in distribuzione; esso è consegnato direttamente presso la Segreteria del Dopulsione ed i Delegati di Stablinova.

Caccia

Nel pomeriggio del 29 giugno si è svolta, a Malindi, una gara nel quale hanno partecipato 28 dopulsioni (rilevanti gratuitamente speciali buoni da presentare alle ditte convenzionate all'atto dell'acquisto).

La vittoria è stata del signor Diegoli, la coppa è stata assegnata al Cantiere di Sestri, per merito del vincitore e di Delapiano e Gaggione (secondo e quarto posti). I premi consistevano in sei medaglie d'oro e quattro oggetti per caccia.

Il 26 luglio 1959, sul campo di Malindi, ha avuto luogo la

gara di chiusura per cui che riguarda l'attività di tiro a volo. Presenti 20 squadrati, divisi in due categorie. Vincitore della categoria A è risultato il signor Diegoli, con 16 punti su 16, mentre per la categoria B ha vinto il signor Parodi (20 punti su 20) con 16 punti su 16. Entrambi sono del Cantiere di Sestri.

I premi erano 14, divisi in due categorie. Ai primi due classificati è stata assegnata una medaglia d'oro. Il vincitore di tiro: Eltano Veronice.

Il gruppo caccia pratica ha organizzato, per domenica 8 settembre, una battuta di caccia a Vandi. Partecperò un servizio di antropologia. Le lezioni si svolgono presso la Segreteria del Dopulsione; il servizio di cui, con ogni probabilità, degli Stablinovi.

Attività mantene

Il « Consegno numero uno » si è effettuato a Montemore (Cinque Torri) il 14 e 15 giugno. Si trattava di una gara sociale con compagni, ed hanno preso parte undici dopulsioni e sette famigliari, in un weekend trascorso tra il mare e il lago.

Dieci dopulsioni hanno preso parte il 14 giugno alla dodicesima gara ricreazionistica a Monte Lero, godendosi una bella giornata di sole ed una buona compagnia.

Quattordici dopulsioni, sabato 15 e domenica 19 luglio, hanno preso parte alla gara che aveva per tema l'isola di Bergami con compagni a Spertone, oltre al giro in barca dell'isola. Si trattava della seconda gara di 1959 organizzata dalla sezione.

Pubblichiamo il programma delle gare del gruppo ricreazionistico, previste per il prossimo anno:

8 settembre: Marassi - M. Sordani (in, 2000); 12-13 settembre: Pian del Reai (in, 2000); 14 settembre: Isola del Cantiere - Rio

Cantiere (in, 2017); 27 settembre: Venediciana sociale e Cantiere d'Orto; 4 ottobre: Monte Sordani (Alpi Apuane - metri 1260); 11 ottobre: Bolognino (monte Corno - m. 1301); 18 ottobre: Colla di Mijago - Monte Sestri (in, 2001); 25 ottobre: Monte del (in, 2000); 1° novembre: Marassi - Bolognino (monte Corno - m. 1301); 8 novembre: Bolognino - monte Bolognino (in, 1010); 15 novembre: Sestri - Bolognino (monte Corno - m. 1301); 22 novembre: Tassano (in, 2000).

Informazioni e prenotazioni presso i Delegati di stabilimento e la Segreteria del Dopulsione.

Il 27-28 e 29 giugno è stata effettuata una gara alpina al Gran Combin (Val d'Aosta), ed hanno preso parte, quindi, persone, tra soci e famigliari. Molto impegnativa la manifestazione, buona il tempo. Direttori di gara: Agostino Garzo e Andrea Gagliardi.

Il 18 e 19 luglio è stato effettuato il secondo convegno dell'Ente Alfida di Bergami (Spertone). Quattordici i partecipanti, tempo buono, ottima giornata. Direttore di gara: Giampaolo Gattai.

Tennis

Poiché le attività agonistiche sono riprese con ritmo intenso pubblichiamo l'elenco di disponibilità dei campi di gioco:

Gruppo di Bolognino (in, 2000): Tutti i giorni dalle 7 al tramonto, tranne la domenica dalle 9 alle 10. Inoltre è possibile giocare in ore notturne sul campo n. 2 (dal Dopulsione - Ferroviaria) previa pagamento delle spese di illuminazione (in, 2000).

Campo di Sordani (in, 2000): Martedì dalle ore 7 al tramonto, mercoledì dalle ore 7 al tramonto, giovedì dalle ore 7 al tramonto, venerdì dalle ore 7 alle ore 12, sabato dalle ore 7 al tramonto, domenica dalle ore 7 al tramonto.

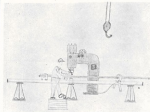
Le prenotazioni per entrambi i campi di gioco si ricevono presso la Segreteria del Dopulsione, anche telefonicamente (1925).



Il gruppo degli assenti che hanno partecipato al motoraduno di Bettola

Il lavoro di papà

Il concorso di disegno riservato ai bambini delle scuole elementari figli di ansaldini, avendo per tema « Il lavoro di papà », ha avuto un risultato che se anche non si può definire brillante, si può considerare discreto. Riproduciamo qui sotto alcuni tra i lavori premiati, riservandoci di pubblicare gli altri nei prossimi numeri.



Germano Siviero di Battista del Meccanico.
Premio: una tenda per giocare ai poltrone.



Luigi Poce di Luigi del Meccanico
Premio: un bigliardo.



Pier Luigi Casar di Aldo del Meccanico
Premio: un trattore elettrico.

MEMENTO

Natalè BARABINO

di 51 anni, dipendente del Cantieri di Sestri, deceduto il 18.7.1959. Era stato ansalino nel 1932.

Al famiglia le condanne empiamente de « l'ansaldino ».

**MOBILIFICIO
GALETTO**
PIAZZA DANTE n. 6 p.p.
Tel. 51.565 - Genova
Locali ex «BIAROS»
**MOBILI per
UFFICIO
in LEGNO - METALLO
ARREDAMENTI
POLTRONE FRAU**

Agente Depositi
ANONIMA CASTELLI

l'ansaldino

QUINDICESIMALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

Dirigente responsabile:

Arrigo Ortolani

Redazione: Via Fieschi, 10-11
Genova

Corrispondenti di Abitazione:

100: Luigi Diamante - MED
Sportivo Sordani, Giuseppe De
Verga - C.A.N. Giuliano, Medico,
Giovanni Ubaldo - C.M. Dina
Pierluigi (L'Espresso), Antonio Mag
gista (Figliani) - P.O. Michele
Montanari - R.A.T. Giuseppe Par
di - R.E.T. Aldo Gatti - L.T. Dina
Dini - C.O.E. Edilio Pirelli
Ottolani - S.O.R. Mario Pirelli

Stampato nella Tip. F.B. Pirelli
Genova - Via Sordani, 10-11
Pubblicazione A. Genova, Via Lave
tronca, 41 - Pirelli S.p.A.
Redazione Corrispondenti, 1 e 2 p.p.
Tiratura di Genova n. 200, 5-3-1954

Mobilificio

GIORDANO COSTA

GENOVA - SESTRI

Via Roma n. 18 e

Telefono 471-224

Concessionario materiale:

Permallex



Talco deodorante

PROTETTIVO DELLA PELLE

in vendita nelle farmacie



si sente la differenza!

Al prossimo rifornimento, chiedete Shellina: un po' di strada, e subito sentirete la differenza - più ritmo, più armonia... il motore va meglio!

Per mantenere il suo scatto vivace, la sua armoniosa potenza, il suo ritmo regolare, il vostro scooter ha bisogno di un'accensione perfetta: ha bisogno di Shellina. Shellina elimina le note alla candela, perché è l'unica miscela che contiene I.C.A.

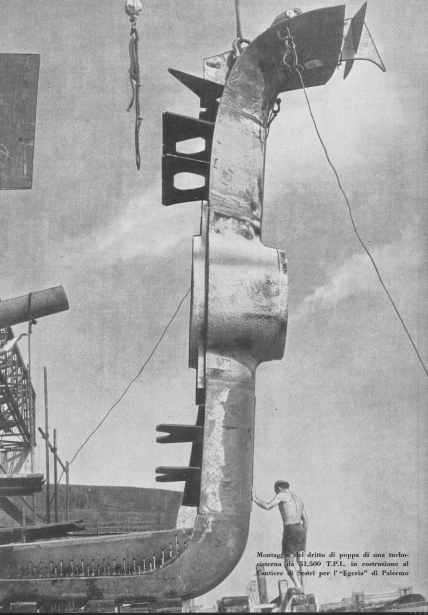
— Shellina unisce in sé i vantaggi di due prodotti famosi: la Benzina Shell con I.C.A. e lo Shell 2T, l'olio speciale studiato apposta per i motori a 2 Tempi.

Provate Shellina: sentirete la differenza!

il motore va meglio

Shellina con **I.C.A.**

I.C.A. - Genova Tel. 4.47025



Montaggio del dritto di poppa di una turbocisterna da 51.500 T.P.L. in costruzione al Cantiere di Sestri per l'«Egeria» di Palermo