

L'ANSALDO

ANNO I - NUMERO 2
Abb. gratuito ai dipendenti - Prezzo di
vendita al pubblico L. 30

☆ QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A. ☆

GENOVA, 15 GIUGNO 1954
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo Secondo

930

Novacentotrenta: numero progressivo delle costruzioni dei vari Cantieri Ansaldo attribuito alla « Colombo ».

Così nell'arida statistica passerà anche questa nave. Ed i commentatori del secondo centenario chioseranno l'avvenimento rammentando che al varo partecipò l'allora presidente del Consiglio De Gasperi e che per quei tempi, insieme alla gemella « Andrea Doria », la « Cristoforo Colombo » fu la nave ideale per i viaggi turistici degli americani.

Dimenticate saranno le sofferenze, gli sforzi, le fatiche, le ansie di tutti noi. Forse dimenticate saranno le stesse navi. Quali i progressi nel 2053? E si scriveranno ancora monografie? E gli uomini avranno ancora il tempo e la voglia di leggere?

Questi ed altri pensieri andavano volgendo nella nostra mente; ma il dubbio che l'Ansaldo, in quell'anno di grazia, più non ci fosse, non ci è neppur balenato. Ed è giusto e logico che sia così.

Ci sono delle realtà più forti degli avvenimenti e delle mutazioni di tempi. Ed una di queste è il lavoro che tende sempre più a diventare, malgrado gli uomini e per merito delle macchine, sempre meno una biblica condanna, per trasformarsi in una esplicazione del talento e dell'abilità manuale dei singoli, uniti in una solidarietà che il carattere ciclico della moderna produzione industriale rende — e più renderà — necessaria e strettissima.

Gli spiriti più vigili sentono questa trasformazione, ancora lontana, nell'aria, nella muta evoluzione delle cose prima che delle dottrine, delle teorie scientifiche prima che di quelle etico-sociali.

Questo, secondo noi, è il senso profondo del costante rinnovarsi del nostro lavoro, verso il progresso, verso un avvenire migliore.



Come si comanda

C'è chi pensa che la capacità di trattare le altre persone sia soprattutto una questione di furbizia. Costoro parlano di « comandare » come se si trattasse di manipolare marionette. Il loro unico interesse nei programmi di Relazioni Umane è quello di imparare tutti i « trucchi » per far fare agli altri ciò che loro vorrebbero venisse fatto. Coloro che assumono questo atteggiamento commettono un grave errore. Nel trattare le altre persone, la furbizia è un surrogato assai misero di ciò che dovrebbe essere la regola migliore: sincerità e buona intenzione.

Non si possono costruire delle buone relazioni umane basandoci sul desiderio di usare le altre persone ai propri fini. Quei capi che ottengono il massimo dai loro collaboratori, sono in genere coloro che danno anche il massimo. La loro buona intenzione e la loro buona volontà tornano sempre a loro beneficio e credito.

Le buone relazioni umane cominciano da un sincero desiderio di trattare gli altri giustamente, onestamente e con considerazione. Chi ha questo desiderio ha anche infinite possibilità di ottenere buoni risultati.

Chi invece non è sincero perde completamente il suo tempo sia interessandosi delle relazioni umane sia addirittura mettendo in pratica qualche principio, poichè è come se egli ripettesse movimenti visti fare senza comprenderne però l'importanza e la portata. Può darsi che egli riesca a tirare avanti bene per un po' di tempo; l'insincerità però ha un odore molto forte e prima o poi qualcuno finisce col sentirlo.

Nel trattare le persone, la sincerità e la franchezza sono le

Insincerità, incoerenza e imprevidenza sono pericolosi germi contro i quali ogni capo deve immunizzarsi.

armi più preziose. Se qualche idea sul come trattare le persone che viene suggerita non piace o non sembra giusta, non si deve usarla. Non bisogna fare mai niente che non si possa fare sinceramente.

Il risultato, altrimenti, per quanto buono possa essere sul

momento, condurrà poi fatalmente ad una diminuzione del prestigio e della integrità di chi comanda. Occorre soprattutto evitare di fare i furbi come si eviterebbe la peste. Gli uomini non hanno fiducia di coloro che fanno i furbi.

Non evitare mai le domande nè nascondere fatti o cercare di aggirare le questioni con stratagemmi. Occorre essere franchi, affinché non si generi l'impressione che si vuole prendere in giro qualcuno. Occorre mettere le carte in tavola e tenerle tutte bene in vista. Come capi, la migliore impressione che si possa dare è quella di essere sinceri e franchi e che onestamente si cerca di fare sia l'interesse della Società che quello dei collaboratori. Il modo migliore per far sì che le altre persone pensino questo di noi è assicurarsi che la nostra sincerità e franchezza sia un fatto reale. Colui che crede di poter prendere in giro gli altri all'infinito, prende in giro soltanto se stesso.

Il problema visto dal collaboratore inoltre, porta a definire come una delle migliori qualità di un capo la coerenza. Le persone coerenti sono le persone con cui più facilmente si va d'accordo. Esse sono inoltre i migliori capi, poichè dopo un po' di tempo che si è con loro si sa esattamente che cosa si aspettano da noi in ogni occasione e cosa occorre fare. Il capo che non è coerente, colui che fa una cosa oggi ed esattamente l'opposto domani, è un vero pericolo per il sistema nervoso di chiunque. Qualcosa che era soddisfacente ieri può divenire inaccettabile oggi. Ciò mantiene sempre una situazione fluida nella quale le persone hanno una sensazione di insicurezza e di instabilità veramente controproducenti. La scarsa coerenza da parte di un capo, non solo è irritante e crea confusioni, ma può inoltre produrre false impressioni di favoritismo e discriminazione. Quel capo che tratta un collaboratore in un certo modo oggi e poi cambia completamente atteggiamento domani nel trattare l'altro collaboratore, è senza dubbio in cerca di guai. Egli sicuramente creerà del risentimento.

Se invece si pensa e si agisce in modo da essere sempre coerenti ed esserlo nel giusto modo, la migliore cosa da fare è preoccuparsi prima di tutto di arrivare a buone decisioni non affrettate. Occorre guardare il problema da tutti i punti di vista, raccogliere tutti gli elementi di fatto e considerare bene i rapporti che tra loro esistono. Se siamo nel giusto alla prima de-

CRITICHE ED ELOGI

Il primo numero de « L'Ansaldo » ha suscitato molti elogi e molte critiche. Diciamo subito che le seconde ci han fatto più piacere dei primi perchè — tranne pochissime, ispirate da apriorismi settari — sono espressioni di un sincero giudizio e di un vivo interesse.

Desideriamo assicurare i lettori che terremo conto delle loro osservazioni, dei loro suggerimenti, dei loro desideri. E li esortiamo a continuare a scriverci, a telefonarci, a visitarci, li esortiamo a tenere quei contatti con noi, indispensabili a migliorare, numero per numero, questo foglio che, avendo fin d'ora una sua caratteristica, non mancherà di accentuarla nel futuro.

Necessariamente il primo numero risentiva di quella tipica soggezione che è propria dei primi incontri.

Il tempo lavora con noi e per noi.

Gli Ansaldo si rafforzeranno nella convinzione che il giornale è esclusivamente l'interprete schietto e obiettivo della loro vita aziendale e dei loro valori umani. E che lo sia sempre più dipende esclusivamente da loro.

Ogni forma di collaborazione è valida per realizzare il programma con cui siamo partiti: « L'Ansaldo » è vostro!

cisione, non c'è bisogno di cambiare. Per fare ciò occorre però, prima di prendere una decisione, guardare al domani. Non basta costruire una strada per la necessità di oggi, occorre costruirla per la necessità di domani.

La nostra decisione sarà altrettanto buona domani, o la settimana ventura, o il prossimo mese? Se si dà a qualcuno un privilegio speciale oggi, come si comporterà in futuro nei casi analoghi? Guardare il futuro e usare un po' di cervello può salvare da molti errori imbarazzanti.

Se noi mettiamo queste cose assieme vediamo come già si delinei un programma per migliorare le relazioni umane. Franchezza e coerenza, guardare il problema da tutti i punti di vista e considerare tutti i fatti. Guardare al futuro e considerare l'effetto delle nostre decisioni.

Alberto Tomasi



Alle prove della « Frisco » il nostro fotoreporter ha colto il Vice-Direttore del Muggiano ing. Cristofori a colloquio con l'autore dell'articolo, dott. Tomasi. Parlano forse delle relazioni con il personale?

8 MILIONI di ore lavorative

Impostata al Cantiere di Genova-Sestri il 19 gennaio 1952 e varata il 10 maggio 1953, la « Cristoforo Colombo » misura metri 213,60 in lunghezza massima fuori tutto, metri 191 in lunghezza fra le perpendicolari, metri 27,40 di larghezza massima fuori ossatura; metri 15,25 di altezza al ponte di coperta. Stazza lorda circa 29.100 tonnellate, dislocamento a pieno carico tonn. 29.950 con immersione media di metri 9,15. Il volume globale interno di tutti gli spazi chiusi è di circa 98.580 metri cubi. La costruzione della nave ha richiesto 8 milioni di ore lavorative.

La potenza complessiva delle due motrici in ordinaria navigazione a 23 nodi è di circa 35.000 cavalli asse, mentre a pieno carico l'apparato motore svilupperà circa 50 mila cavalli-asse per mantenere la velocità contrattuale di nodi 25,3.

Altre caratteristiche:

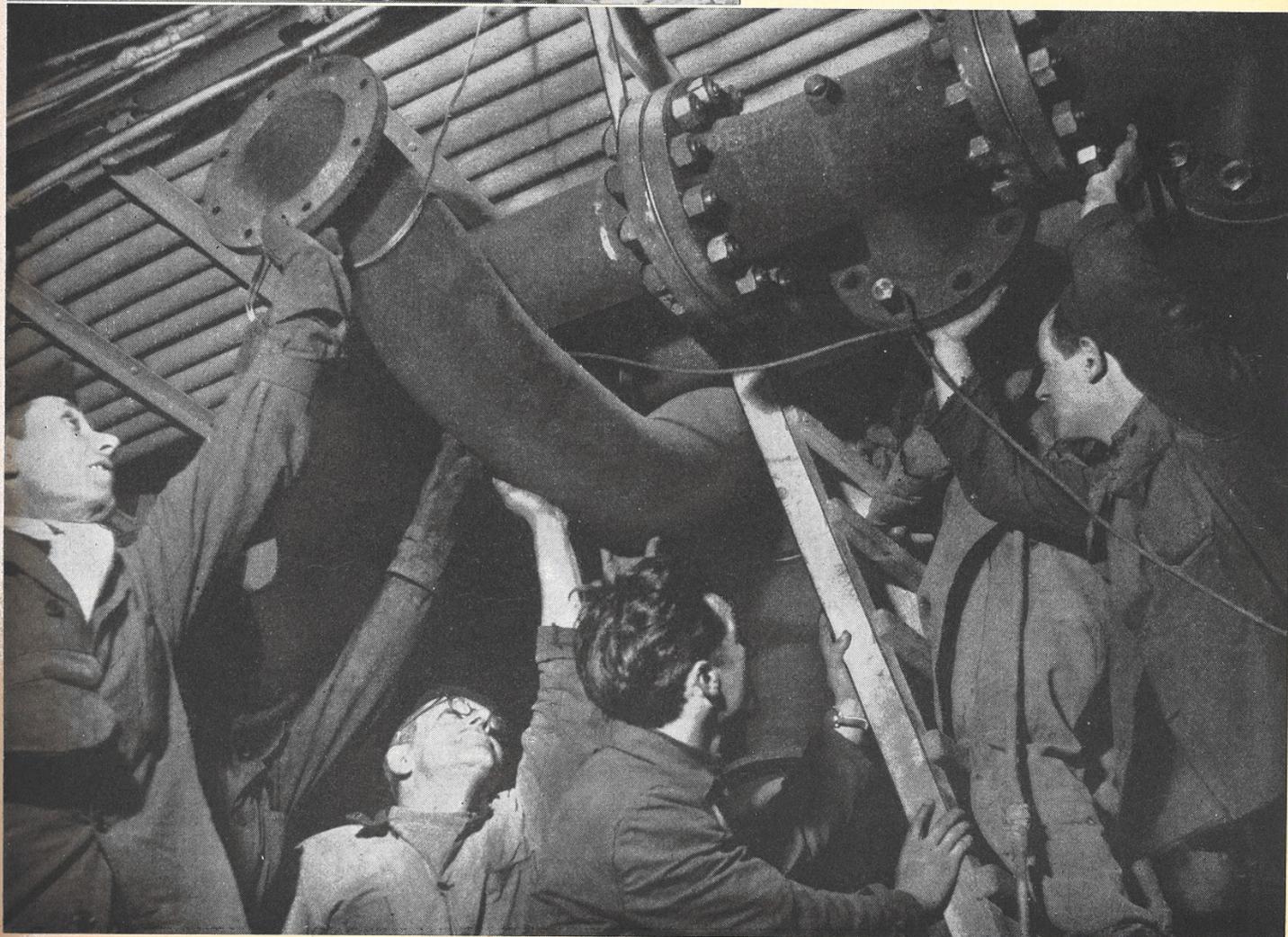
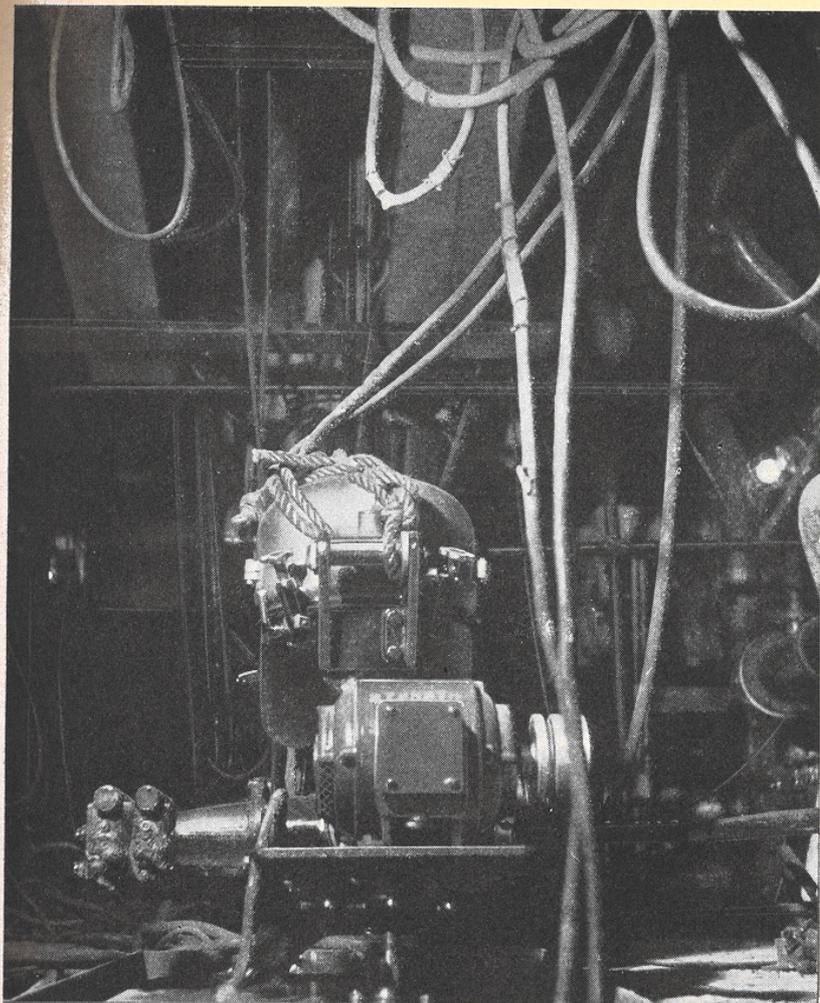
Centrale del fuoco: 33 zone antincendio con 130 porte tagliafuoco con 5 chilometri di tubazioni per la pioggia d'acqua a pressione. Tra gli impianti di sicurezza sono da annoverare 16 grosse barche in lega leggera d'alluminio manovrate da 8 verricelli, della capacità massima di 2.000 persone (sulle 1.248 che la nave può ospitare).

Elettricità: Può provvedere al fabbisogno di una città di 100.000 abitanti. Potenza dei generatori: 8.010 KVA. La centrale di emergenza è fornita anche di una batteria da 80 Kw/h di pronto intervento. Complessivamente una rete di 600 Km. di conduttori distribuiti su circa 190 Km. di cavo.

Ospedale: 4 sale due delle quali per malattie infettive, farmacia, due ambulatori, camera operatoria, gabinetto per le analisi e per le radioscopie. Può ospitare 60 persone.

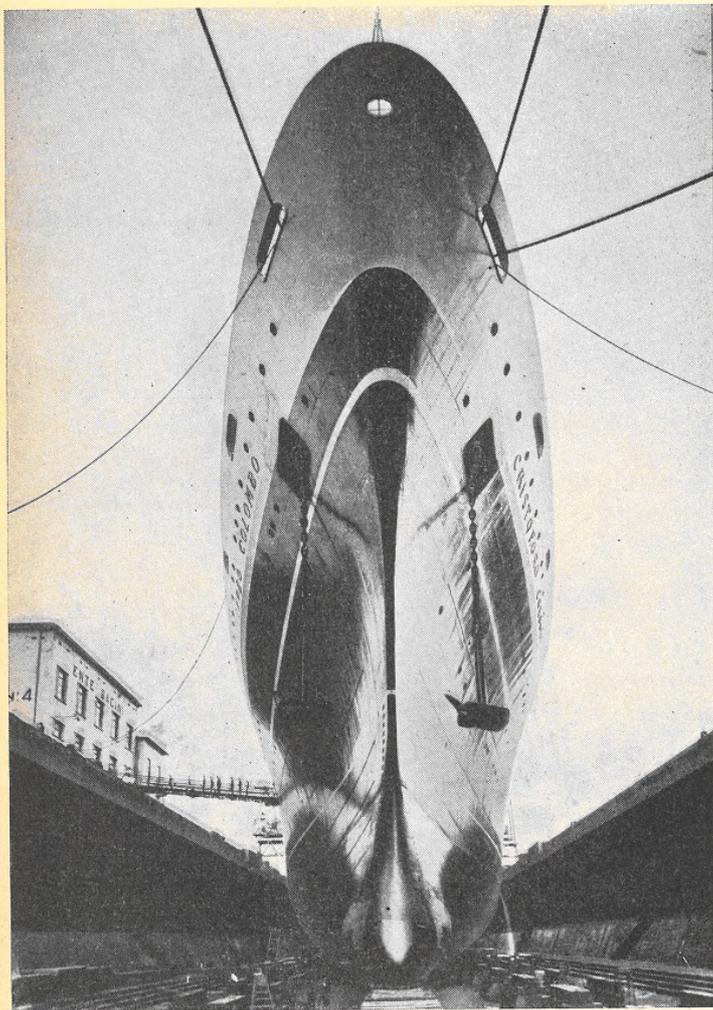
Popolazione: Al completo la « Cristoforo Colombo » può ospitare 1.248 passeggeri divisi in 225 di prima, 320 di classe cabina e 703 di turistica, oltre i 580 d'equipaggio.

Nelle due foto: prime fasi dell'allestimento





La gioia degli «Ansa'dini» al momento del varo



La «Colombo» in bacino

“Tutto il meglio della tecnica navale”,

Tecnici e maestranze erano impegnati nella prova a «tutta forza» di giovedì 10 corrente, esattamente un anno e un mese dal varo, mentre la gran folla di invitati ammirava nei saloni, nelle passeggiate e nei corridoi le più moderne attrezzature della tecnica navale, seguendo fin dov'era possibile il lavoro degli ingegneri, degli specialisti, dei falegnami. Non capita spesso trovarsi in un cantiere galleggiante con tanta gente sfaccendata curiosa di sapere, di conoscere il perché di quello e il per come di quell'altro. Ma erano invitati d'eccezione, per quel giorno ospiti dell'Ansaldo, di quella grande famiglia ansaldina che è ora orgogliosa della nuova creatura pulsante uscita dai suoi Cantieri. Ospiti che hanno ricevuto festosamente il saluto del Presidente avv. Federico De Barbieri bene auspicante alle fortune del grande complesso industriale e della Colombo e del Presidente della Società di Navigazione Italia ing. Linck per la quale la turbonave è stata costruita.

Ma non soltanto i due Presidenti hanno lodato le attrezzature della nave con brevi dichiarazioni che hanno voluto sopra tutto suonare elogio a chi per la nave ha lavorato; abbiamo anche raccolto in lampo-interviste il pensiero di quanti a bordo hanno una responsabilità, dalla coperta alle macchine, ai servizi di sala e di cucina, pensiero che di alcuni riportiamo, il più succintamente possibile. Prendiamo a caso, dalla lunga lista, alcuni nomi:

Capitano ALBERTO BERETTA, comandante d'armamento dell'ANSALDO. spezzino, di 54 anni. Da 16 anni in servizio con l'Ansaldo. Ha comandato tutte le navi costruite da allora nei cantieri di Sestri.

Impressioni: *Tutto ciò che vi è di meglio nella tecnica navale è su questa nave, alla quale auguro le migliori fortune.*

Ing. LEONARDO PRIANO, coordinatore dei lavori a bordo, genovese, di 34 anni. Da otto anni all'Allestimento Navi.

Impressioni: *Abbiamo battuto un primato: il lavoro è stato compiuto in 13 mesi dal varo. Siamo arrivati a tanto perché tutti i lavoratori sono amalgamati e non esiste più confusione tra reparti.*

LORENZO CONTI, capo reparto turbine Ansaldo Meccanico, genovese. Ha 69 anni, in servizio all'Ansaldo da 54 anni. Ha cominciato l'apprendistato a 14 anni con la Gio Ansaldo & C. quando c'erano i lumi ad olio.

Impressioni: *E' migliore dell'Andrea Doria. Su 50 cuscinetti nessuno si è surriscaldato.*

ANTONIO BAIOCCHI, operaio dell'Ansaldo Allestimento. Ha 51 anni ed è genovese.

Impressioni: *Da 12 anni in qua le migliori navi che ho visto creare qui a Sestri sono l'Andrea Doria e la Colombo; quest'ultima, secondo me è di molto superiore.*

Cap. COSTANTINO CAORSI, capo sezione Apparatii motori al Cantiere Ansaldo. 46 anni, sampierdarenese.

Impressioni: *Dopo tanti studi e discussioni costruttive, chi come me ha lavorato soffrendo per questa creatura che nasceva, non può che rimanerne affezionato. La Colombo ci dà grande soddisfazione come in questo momento che dalla plancia ci comunicano la velocità sul miglio di 26,386...*

Cap. RINO POGGI, direttore di macchina. Anni 57, nato a Montemarcello di Spezia, Naviga dal 1916; prima della guerra era in servizio sul Rex e sul Conte di Savoia. Dopo la guerra sul Biancamano e sull'Andrea Doria; dal settembre del '53 all'Allestimento per la Colombo.

Impressioni: *In linea di massima l'apparato motore è soddisfacente salvo qualche lieve modifica da apportare. Ottima l'attrezzatura elettrica. Questa prima a «tutta forza» è pienamente riuscita per non essersi presentati quegli inconvenienti che spesso avvengono. Con la Cristoforo Colombo festeggio anche il mio 38° anno di servizio nella marina mercantile.*

Ing. LUIGI BOZZO, quattro nell'ultimo mese e mezzo per un totale di 6-7 milioni di cavalli.

Impressioni: *La Cristoforo Colombo sembra leggermente migliore dell'Andrea Doria anche per le modifiche apportate rispetto alla gemella.*

BARTOLOMEO STAGNARO, nostromo, di 57 anni, da Riva Trigoso. Quest'uomo che naviga dall'età di 9 anni è entusiasta della nave.

Impressioni: *Meglio di così, non si poteva desiderare. Le scialuppe sono bellissime e le gru perfette, funzionano ch'è un piacere. I miei dipendenti, 4 marinai, 4 giovanotti di prima, 4 di seconda e tre mozzi sono felici come me.*

EDOARDO RIBATTO, maestro di casa, torinese.

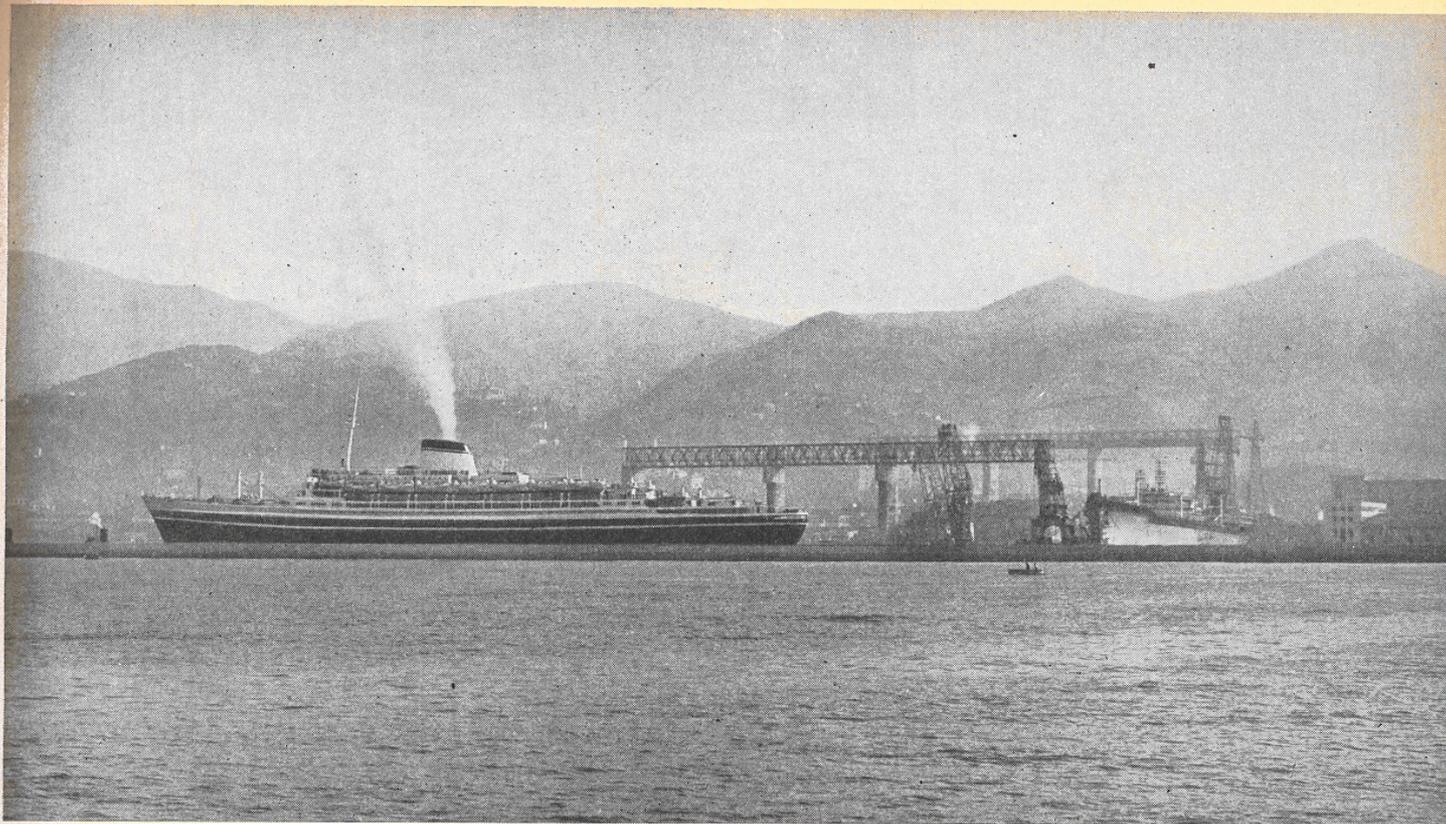
Impressioni: *E' questo il terzo piroscifo che dirigo nella parte a me riservata: Saturnia, Biancamano e Colombo. Le ripostigliere sono molto confortevoli. Bisognerà ancora sistemare i tavoli nel salone e le tavole di servizio con criterio più razionale. Le cucine sono quanto di meglio si poteva desiderare. Cinquanta persone sono alle mie dipendenze nel salone superiore, nel salone da pranzo, ecc. sempre di prima classe. Provengo dai dirigenti d'albergo.*

PRIMO BINI, cuoco, da San Terenzo di Lerici, 58 anni. Ha cominciato nel 1910 come garzone di cucina sul Ravenna. Proviene dal Biancamano e dall'Andrea Doria.

Impressioni: *Con le mie 56 persone lavoro con le migliori cucine oggi esistenti. Con l'Andrea Doria ho vinto a New York una grande coppa per la mia ultima creazione: le «tagliatelle all'Andrea Doria».*

— Ci date la ricetta?

Fossi matto! E' un segreto che ormai appartiene alla nave gemella che ho lasciato per questa. Sto studiando altre creazioni per la Colombo.



29 maggio 1954: La « Cristoforo Colombo » esce per la prima volta in mare aperto per raggiungere il bacino delle Grazie.

TRA PUNTA CHIAPPA E PORTOFINO

A TUTTA FORZA: NODI 26,386

Partenza cronometrica. Alle 7 meno un minuto, quando giungiamo trafeati all'imboccatura della Calata Zingari, ci rintrona nelle orecchie la voce tonante del megafono che ordina: « Togliete lo scaladrone! ». Una corsa, il cuore in gola, le gambe che tremano: arriviamo appena appena in tempo. Una breve sosta, un po' di respiro. Sono le 7. Si parte.

A bordo ci sono circa cinquecento invitati. La nave si stacca; il momento è emozionante. Lo sciaquino dei rimorchiatori che la condurranno fuori del porto, dà la prima pulsante sensazione di vita al colosso che si muove lentamente.

Anche per i veterani, anche per coloro che hanno viaggiato in lungo e in largo per i mari, è questo un momento gonfio di emozione. Una prova è un po' sempre un'avventura e un battesimo. La Cristoforo Colombo farà oggi le prove a « tutta forza ». Una nave italiana, un'altra grande nave che dovrà fornire al mondo le alte virtù del nostro lavoro si presenta alla ribalta. La prova può essere una grande vittoria, ma anche una delusione.

Si parte ormai per il mare aperto. I rimorchiatori si sono staccati e le loro sirene sibilano; saluto affettuoso e augurale.

I 35 mila cavalli dei due colossali motori si sono scatenati e premono vorticosamente sulle 32 tonnellate di bronzo delle due gigantesche eliche. La Cristoforo Colombo

inizia la sua grande galoppata iniziale e punta verso l'infinito azzurro del mare quasi tranquillo sotto il cielo corrucciato di questa bizzarra primavera. Lo scafo trema appena e impercettibilmente. Genova, gremita di case fitte salienti verso le alture ci sfiora davanti come un grande bizzarro scenario. Bella anche nel mattino lampeggiante di sole, di azzurro e di nubi impregnate di luce; commovente sempre per chi parte e per chi arriva.

Siamo ormai in alto mare. Una gigantesca onda ribollente segna l'orma del nostro cammino nell'infinita distesa del mare. Lì, sotto il monte, si stende Camogli; più in alto San Salvatore. Il grande muso di Portofino sprofonda nel mare e ha d'intorno i baffi bianchi delle onde. Ci viene incontro con raccapricciante celerità e sembra un mostro spaventoso.

Il gigante marino cede, ora, docilissimo, all'azione del timone; il mostro di Portofino si scosta. L'altoparlante annuncia dalla macchina alla coperta che i motori pulsano a pieno regime. Il funzionamento è perfetto. Tutto procede nella più assoluta regolarità.

Sessantamila cavalli imprimono ora la loro ciclopica energia alle assi delle due eliche. La nave ha raggiunto il limite della sua poderosa forza. Ancora un messaggio dalla macchina al Comando annuncia che la velocità misurata sulla base Punta Chiappa - Portofino è di nodi 26,386.

Poco dopo sapremo che una registrazione ha stabilito la velocità di 27,8.

La Cristoforo Colombo ha così raggiunto il suo massimo rendimento. Si è presentata sulla ribalta del mondo e ha vinto. È un'altra grande vittoria del lavoro italiano. Gli « ansaldini » ne possono essere fieri.

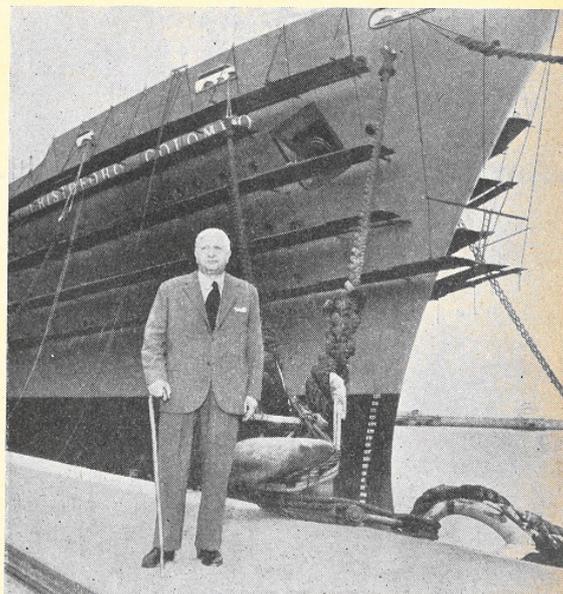
La radio di bordo parla, frattanto, con tutto il mondo e lancia un saluto gioioso all'Andrea Doria, la grande gemella che sta uscendo, mentre noi incrociamo davanti a Genova, dal porto di New York.

GLI OSPITI

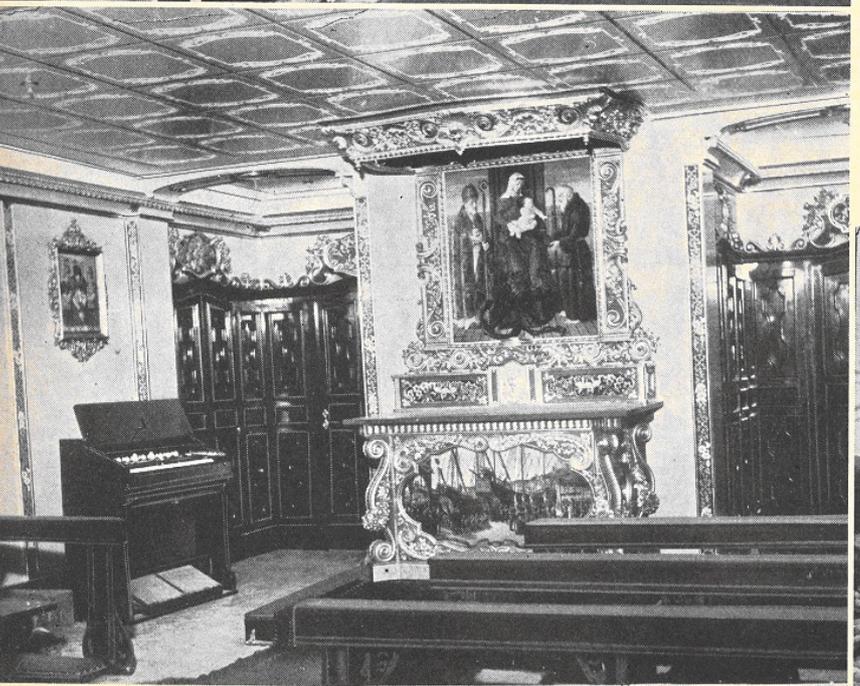
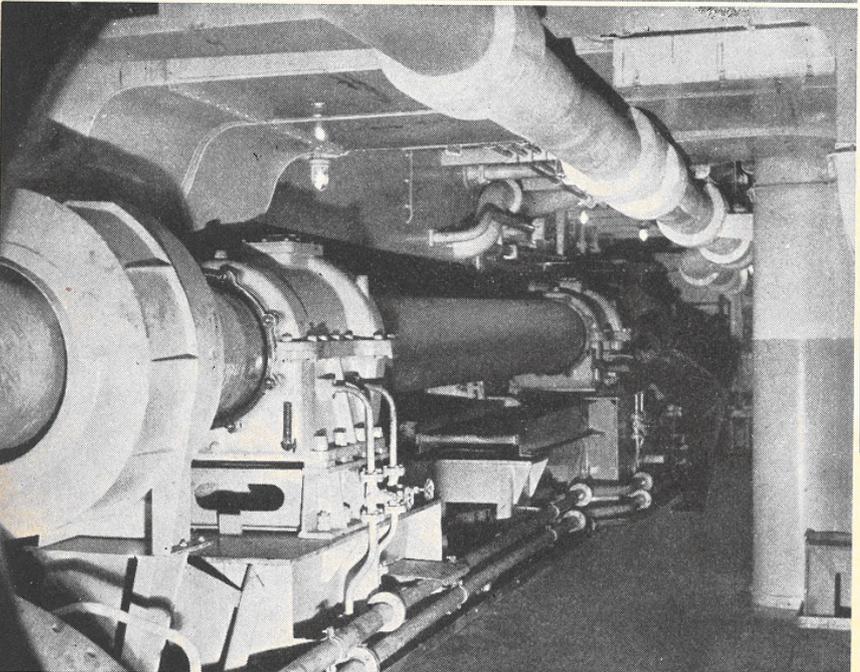
Tra gli intervenuti con il Presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri, il vicepresidente comm. Gennaro, l'amministratore delegato ing. Rosini, il direttore generale ing. Lombardi e i due vicedirettori generali ing. Bandettini e ing. De Vito, c'erano l'ammiraglio De Pace, comandante del Dipartimento Marittimo dell'Alto Tirreno, il Presidente della Società di Navigazione « Italia » ing. Linck, il vicepresidente ing. Rapetti e il capo dei servizi stampa e propaganda dott. Bruno Astori; il Console generale del Venezuela signor Roo, il Direttore generale del Consorzio del Porto sig. De

Negri, l'ing. Soldà direttore del Registro Navale, mister Lean direttore dell'American Bureau of Shipping, mister Mavor direttore del Lloyd Register, l'ing. Boyer direttore del Compartimento ferroviario, gli armatori Scerni, D'Amico e Maresca, due ufficiali della Missione Venezuelana,

l'ing. Pizzarello vicedirettore generale della Finmeccanica, il dott. Ottolenghi condirettore centrale dell'IRI, il dott. Sighisgalli dirigente l'ufficio stampa Finmeccanica, l'avv. Pescia per la Provincia, giornalisti dei più importanti quotidiani d'Italia e dei grandi settimanali.



La « Colombo » ha interessato anche gli artisti: ecco il pittore De Chirico durante una visita alla nave

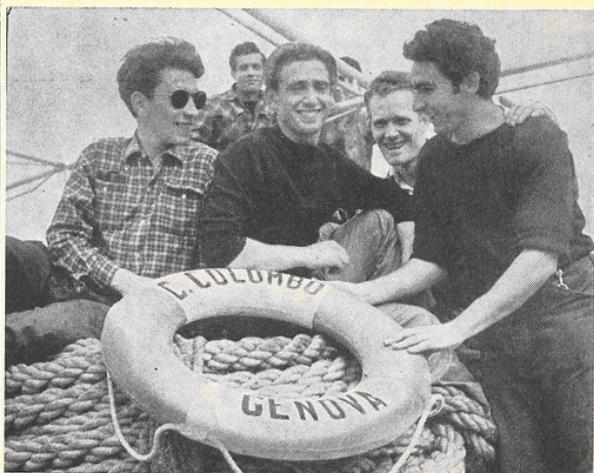


Giro d'obiettivo sulla "Colombo,,

A sinistra, dall'alto in basso: Il ponte lance — un asse portaelica — particolare della Cappella.

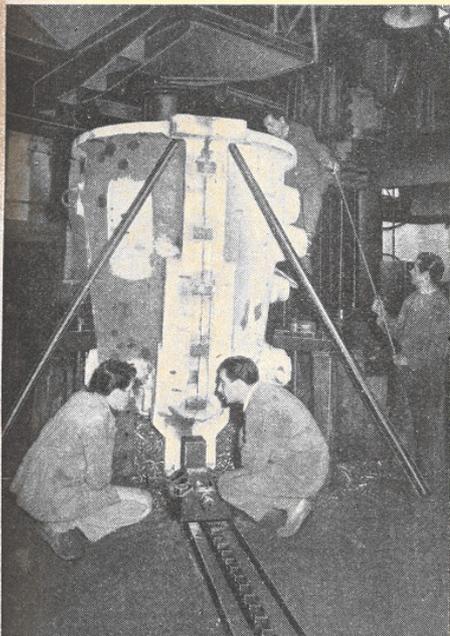
Sopra: Il Vice Direttore Generale e Capo del Settore Navale, ing. Alfonso Bandettini, a bordo della nave alla sua prima uscita dal Cantiere.

Sotto: quattro operai a bordo. Da sinistra: Bernardo Di Mattei, Giovanni Botta (campione nazionale di pattinaggio artistico), Giusto Mingozi e Fernando Saitta.



CENTRALE A CHIVASSO

Tra non molto quel comignolo della centrale di Chivasso, che oggi fuma per opera della «Geco» americana, fumerà anche per opera degli operai del Meccanico che hanno in corso



Dalla piallatura la cassa turbina è passata al tornio verticale per essere alesata e sfacciatata. I due operai Giuseppe Savio e Felice Turno con i due aiutanti Giacomo Giua e Gino Stefani al momento dello scambio di consegne fra un turno e l'altro.

di costruzione la seconda sezione da 60.000 kW. Le nostre maestranze, che costruiscono la maggior parte della centrale, si assicurano così una nuova fonte di lavoro.

Assicurandosi l'alta tecnica della progettazione americana si è realizzato già da tempo un piano di collaborazione i cui frutti cominciano a maturare. La turbina, del tipo ad azione, costituita dall'A. P. e dalla B. P. con 21 stadi di espansione, riceve vapore alla temperatura di 482° C e pressione di 60 Kg/cmq. con ammissione su ambedue le mezze casse, inferiore e superiore. Dati gli elevati livelli di temperatura e pressione del vapore, la cassa di A. P. è un getto di acciaio legato al cromo-molibdeno, allo scopo di ottenere stabilità dimensionale a caldo; la cassa di B. P. invece, a doppio flusso, è in struttura saldata. I due rotori di A. P. e B. P. sono di acciaio legato al nickel-cromo-vanadio, uniti fra loro mediante un accoppiamento del tipo permanente. Essi appoggiano su tre cuscinetti a sede sferica, situati il primo sulla cassa di regolazione ed il secondo e terzo sulla cassa di B. P. Il secondo cuscinetto si trova avvolto nel vapore ed è isolato da opportune tenute ad acqua. I diaframmi della turbina sono del tipo saldato fino al decimo stadio e dall'undicesimo al ventunesimo stadio sono fusi. Le palette mobili vengono ricavate tutte da barre rettangolari.

Le parti più importanti della centrale sono in lavorazione. La cassa turbina di alta pressione è proprio in questi giorni su un importante tornio verticale della « Grande meccanica » per le prime operazioni di sgrassatura. Gli operai Giuseppe Savio, Felice Turno, Giacomo Giua, Gino Stefani — che, anche se giovani, tante prove di abilità

hanno già dato — sono stati prescelti ad eseguire un così importante lavoro. Nel giorno in cui nella « Sala prove turbine » potranno assistere alla messa in marcia del più importante gruppo turboalternatore d'Italia, saranno certamente soddisfatti.

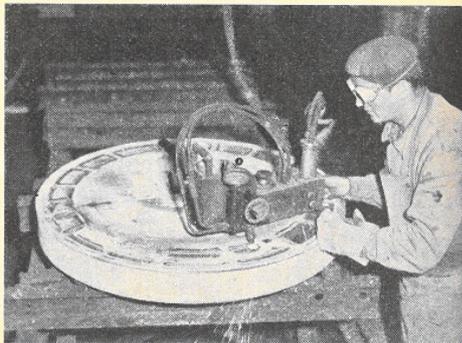
I mezzi ausiliari che sono richiesti nella lavorazione di turbine così importanti sono eccezionalmente rigorosi e il Meccanico, che pure ha in tutti i tempi risposto alle più moderne esigenze, non era finora attrezzato per far fronte ad essi.

Nelle turbine Ansaldo-Geco sono particolarmente importanti i rotori che, muniti di palette, sotto l'azione del vapore girano a velocità vertiginose. Sono organi pericolosi e sulla cui integrità ed efficienza bisogna avere una assoluta sicurezza. Si tratta di pezzi fucinati, intorno ad un metro di

ni che potrebbero provocare seri inconvenienti. Per misurare se si deforma (e di quanto eventualmente si deforma) il rotore nelle reali condizioni di funzionamento sotto l'azione del calore, è stato costruito recentemente un apposito moderno forno elettrico combinato con un tornio che sorregge sulle due estremità il rotore stesso e lo fa girare lentamente nel forno. Quest'ultimo è dotato di numerosi strumenti di precisione per la misurazione delle temperature e delle eventuali deformazioni che il rotore potrebbe presentare.

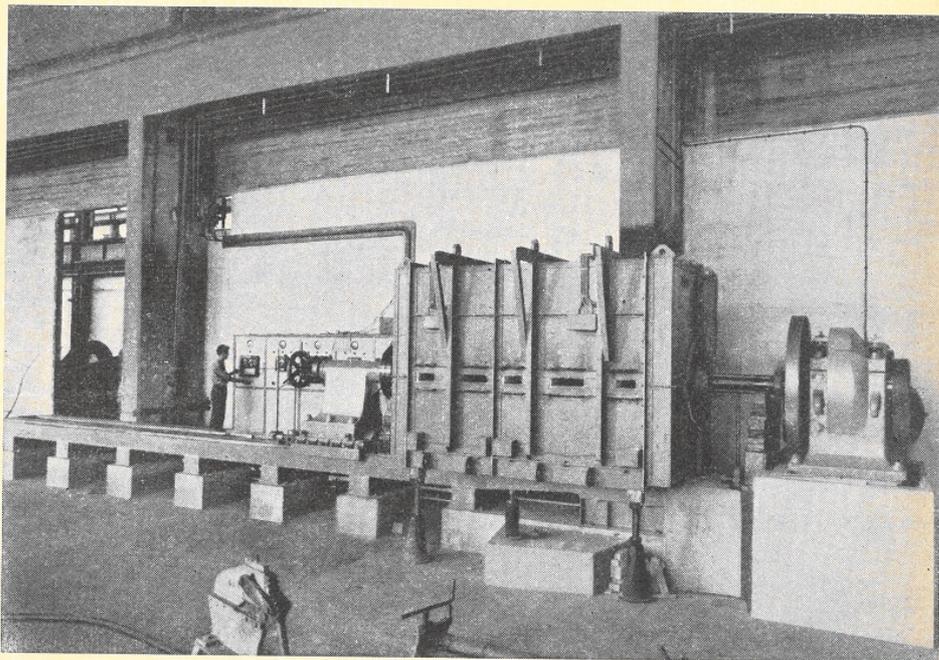
Nessuna azienda italiana possiede ancora un forno così moderno ed una attrezzatura così raffinata e questo è un altro primato del Meccanico.

La nuova attrezzatura del Meccanico per la lavorazione delle turbine è la più moderna e la più efficiente oggi in uso nell'industria italiana.



diametro, che compiono circa 3.000 giri al minuto primo. Durante la loro produzione nelle acciaierie vengono sottoposti ad accurati trattamenti termici che migliorano la qualità dell'acciaio legato di cui sono composti. Ma ciò non basta. Occorre essere sicuri che sotto l'azione del vapore a quasi 500° C durante il funzionamento della turbina non subiscano alcuna sia pure piccolissima deformazione. Se ciò avvenisse si verificherebbe uno sbilanciamento del rotore con eccessive vibrazio-

Diagramma del secondo stadio di espansione di turbina da 60.000 kW. del tipo saldato con ponti radiali di collegamento. L'operaio Ippolito Marengoli esegue il taglio di fiamma delle aperture ingresso vapore. La scelta e la messa a punto di questo moderno sistema di lavorazione, rispetto alla fresatura come prima si praticava, ha fatto risparmiare molte giornate rendendo così molto più economica la lavorazione



Dentro a questo forno, appositamente costruito e combinato con un tornio, si fa lentamente girare il rotore per controllare e misurare le deformazioni che esso eventualmente subisca sotto l'azione del calore. Il forno è dotato di numerosi strumenti di misurazione. Quando il rotore abbia superato questa « prova del fuoco », si può essere certi del suo perfetto funzionamento.

AL MUGGIANO

Il nuovo ambulatorio

Sta sorgendo, in località Ruffino, a spese della Cassa Mutua dell'«Ansaldo» Muggiano, un ambulatorio per la prevenzione e cura di eventuali malattie del personale dipendente del Cantiere navale.

La costruzione, a un piano, mentre parte sarà utilizzata a giardino e

al serigrafio «Explorer», permetterà l'esame semestrale di tutti i duemilasettecento dipendenti.

Lo stanziamento di 50 milioni come preventivo di spesa è garanzia di un buon lavoro.

Vogliamo ricordare, nelle specifiche attribuzioni e competenze di cia-

CORSI E CONFERENZE

Nel quadro delle direttive e dei programmi della nostra Società una grande importanza hanno le iniziative intese a migliorare e ad integrare le conoscenze sia professionali che generali di tutto il personale. Queste iniziative possono essere classificate in due categorie: corsi di istruzione professionale e corsi di conferenze di cultura e di aggiornamento.

Per quanto riguarda la prima il quadro dell'attuale attività si presenta come segue:

Corso per disegnatori meccanici.

Presso lo Stabilimento Meccanico tale corso si sta svolgendo per la terza volta. Gli allievi sono stati scelti fra gli operai di tutti gli stabilimenti sociali in possesso di titolo di studio di scuola media superiore. Dai precedenti due corsi sono usciti ventiquattro disegnatori particolarmente ben istruiti ed addestrati, i quali, promossi impiegati, sono stati immessi negli uffici studi.

Corso per operatori montatori esterni di motori Diesel.

Se ne sono già avute due sessioni presso il Meccanico ed è in preparazione una terza per ispettori ai montaggi esterni di motori Diesel. Il corso ha lo scopo di insegnare (e rammentare) ai montatori esterni molte nozioni riguardanti la costruzione navale, le sistemazioni, gli accessori ed ausiliari di bordo, le norme per le prove a mare, la manutenzione dei motori e l'assistenza tecnica ai clienti.

Corso per operai montatori di turbine a vapore.

Si è avuta già una sessione di questo corso presso il Meccanico, con lo scopo di insegnare praticamente le norme di un montaggio di particolari caratteristiche, che richiede una notevole varietà di accorgimenti. Un secondo corso sarà iniziato entro il corrente anno.

Corso per preventivisti di ufficio tecnico-commerciale.

Sempre presso lo Stabilimento Meccanico si sta svolgendo un corso per preventivisti. Gli allievi, operai ed impiegati, posseggono determinati titoli di studio, ed i più idonei sono stati scelti da una commissione esaminatrice. Poiché la funzione del preventivista è molto delicata gli allievi vengono istruiti con particolare cura.

La seconda categoria di corsi riguarda:

Corsi di lingua inglese.

Hanno lo scopo di migliorare le conoscenze del personale in un campo in cui si riscontrano dannose deficienze e che invece, dato lo sviluppo dei nostri contatti con l'estero, richiede una particolare attenzione. I corsi di inglese sono stati istituiti verso la fine dell'anno scorso, a cura e spese dell'Ansaldo. Vi è stato ammesso, a richiesta, il personale che ha attitudini e mansioni tali da giustificare una sua maggiore istruzione in merito. I corsi, divisi in tre gradi con un totale di quaranta partecipanti, hanno avuto inizio il 1° dicembre dello scorso anno e terminano con il prossimo mese di luglio. Le lezioni sono tenute dal prof. B. Sinha, dell'Università di Genova.

Conferenze per ingegneri.

Sono attualmente in corso ed hanno lo scopo di integrare le nozioni tecnico-professionali con argomenti indispensabili per una più completa visione dell'azienda nel suo complesso. Ogni ciclo comprende nove conferenze così suddivise: quattro sulla contabilità industriale, tenute dal Vice Direttore Centrale Dr. Rava; quattro sulle modalità di retribuzione della mano d'opera, la misura del lavoro, le tariffe di cottimo, l'organizzazione scientifica del lavoro, tenute dall'ing. De Thierry; una sui problemi sindacali e della contrattazione collettiva, tenuta dal Direttore Centrale Ing. Zirilli.

Le conferenze per ingegneri, oltre alla loro importanza specifica, hanno dato modo ai partecipanti di conoscere personalmente il Direttore Generale, di conoscersi fra loro e conoscere i relatori, con vantaggio per le relazioni che intercorrono tra i vari uffici degli stabilimenti e tra questi e la Direzione Generale.

I corsi hanno dimostrato che il personale ha forte desiderio di imparare e di avvalersi di adatte pubblicazioni, ed hanno ottenuto anche lo scopo di suscitare l'emulazione e il desiderio di migliorare la propria condizione morale ed economica.

INTERVISTE - LAMPO

LOCOMOTIVE E LOCOMOTORI

Il Cav. Elvio Filippini, Capo dell'Ufficio Studi del MEF, da noi intervistato sul numero di locomotive e locomotori costruiti dall'Ansaldo, così ci ha risposto:

«Dal 1854, dalla ormai famosa «Sampierdarena» alle attuali modernissime locomotive a vapore fornite alla Grecia, l'Ansaldo ha costruito 1.587 tra locomotive a vapore e locomotori elettrici. Di questi ultimi 158 a corrente continua e 70 a corrente alternata.

Ed ecco in breve alcuni interessanti dati indicativi:

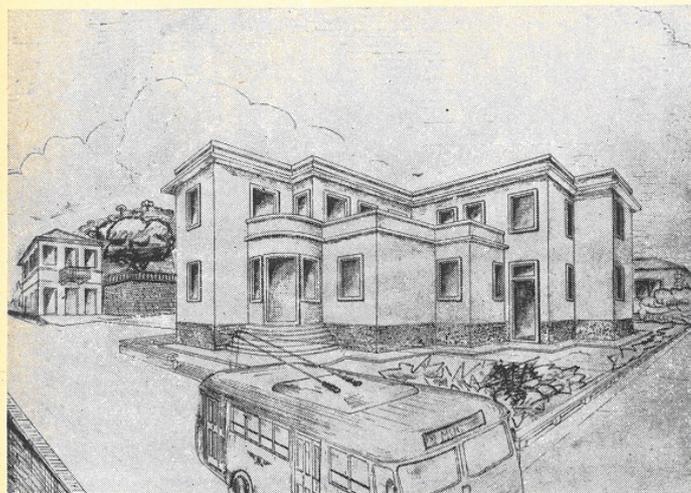
Potenza - La somma delle potenze normali di tutte le locomotive in HP è di 1.600.000 che corrispon-

de a quella di 32 transatlantici del tipo della grande turbonave Cristoforo Colombo.

Peso - Il peso a vuoto complessivo ammonta a ben 101.200 tonn. corrispondenti al totale dislocamento a pieno carico di tutti i sei piroscafi del tipo Marco Polo, in servizio di linea delle due Americhe.

Tubature - I tubi bollitori che sono stati montati sulle caldaie, posti in fila, andrebbero da Genova a Taranto.

Se tutti i locomotori e le locomotive da noi costruite formassero un convoglio questo occuperebbe il binario da Genova ad Arenzano, cioè circa 23 Km. ».



a ingresso, la restante verrà occupata dall'opera che avrà tutti i requisiti per un perfetto isolamento: termico, acustico, igroscopico, grazie a un materiale edilizio composto da pomice e cemento.

L'ambulatorio sarà dotato di un serigrafio, per le radiografie in serie; di uno schermografo per l'esame a vista del corpo umano; di un audiometro, per il controllo della capacità dell'udito; e di una poltrona odontoiatrica, completa di speciale supporto radioscopico per la radiografia della cavità orale.

Si potranno disimpegnare dalle duecentocinquanta visite giornaliere con la scrupolosità che è premessa dall'ottima preparazione del personale medico.

Le sale d'attesa avranno, per l'appunto, annessi due spogliatoi che consentiranno, nel corso della giornata, un notevole risparmio di tempo al medico e al paziente.

Le tre sale d'attesa del piano terreno, faranno capo alle sale di: medicina generale, radiografia e radioscopia, oculistica, che, con i tre locali adibiti a direzione e amministrazione, completeranno il primo blocco dei nove vani. Al piano superiore si affaccia un'ampia terrazza; internamente, due sale d'attesa, una intervallata tra le specialità di terapia fisica ripartita in: aereosol terapia, forni Bajer, marconiterapia, e la specialità di otorinolaringoiatria; l'altra, sarà la sala di attesa per il reparto di odontoiatria; i vani suddetti, con i tre (più due dei servizi) destinati al guardiano, completeranno il secondo blocco dei dieci vani. Un totale di ventun vani, modernamente attrezzati di strumenti tra i più perfetti nel campo della elettrodiagnostica, consentiranno un sollecito e sicuro metodo di cura preventiva, di cui anche il servizio mutualistico della Provincia si avvantaggerà, decentrando verso questo nuovo centro di assistenza anche i familiari dei dipendenti.

Un cenno al moderno apparecchio, di cui sarà dotata la sala di radiografia dell'ambulatorio, servirà a mettere in rilievo la utilità di questo «Medio D 500» che, accoppiato

BERLITZ LINGUE ESTERE

Eccoci, come promesso nel primo numero de "L'ANSALDINO" ad informare gli appartenenti all'Ansaldo sugli speciali sconti loro concessi

per singoli partecipanti ai corsi sconto 15%

per partecipanti a lezioni individuali sconto 10%

Ulteriori sconti saranno praticati a gruppi di 8-10 persone. Detti sconti sono estesi a tutti i familiari degli ansaldini.

Sono in preparazione corsi estivi, con inizio 25 luglio.

◆

Attività Iuristica 1954

Viaggio e permanenza a Londra (complessivamente 10 giorni) a scopo didattico. Quota di partecipazione L. 42.000. Iscrizioni entro il 2 luglio. Facilitazioni rateali agli ansaldini e famiglie.

Per qualsiasi informazione rivolgersi: Via Roma 6, Berlitz U. I. - Tel. 580.042

LA FLOTTA TASCABILE

Lo avevamo cercato a casa ma ci hanno detto di andare nella sua officina di modelli, e là lo abbiamo trovato al lavoro intorno ad uno scafo di legno in miniatura. Non dimostra davvero i suoi 73 anni. Erasmo Patrone, col suo incedere sicuro e lo sguardo fermo ed attento, malgrado porti sulle spalle una vita di tenace lavoro iniziata all'età di undici anni.

Eravamo infatti nel 1892 quando egli entrò come «garzonetto» ai Cantieri Ansaldo di Sestri; quei Cantieri che per tanta parte avevano già toccato la vita della sua famiglia e dovevano in seguito così da vicino seguire la sua, sia direttamente sia indirettamente. Abbiamo cominciato a parlare del padre, Giacomo, che lavorava al Cantiere di Sestri come calafato e all'occorrenza prestava la sua opera di pompiere, e dello zio Sig. Cosso pure dipendente del Cantiere in qualità di capo-calafato, e su questa traccia molti ricordi inte-

ressanti sono venuti alla luce. A cominciare dall'epoca di Mastro Lorenzo Bianchi che ne fu il proprietario prima dei Cadenaccio.

Mastro Bianchi veniva dai Cantieri della Foce dove aveva imparato la più perfetta tecnica in fatto di costruzioni navali in legno, tanto da diventare, grazie anche alla straordinaria abilità personale, uno dei più rinomati costruttori «abilitati con Regie Patenti». Chissà quali ragioni lo indussero a cedere il cantiere ai Cadenaccio (provenienti da Loano) dato che proprio in quegli anni il passaggio della Ferrovia da Genova a Voltri aveva di molto facilitato l'approvvigionamento del legname! E' indubbiamente merito di Mastro Bianchi, che continuò a dare in un primo tempo, la sua collaborazione tecnica ai Cadenaccio, se questi poterono impegnarsi nella difficile costruzione del «Cosmos», la meraviglia del 1865. Questo veliero, era l'ultimo grido in fatto di costruzioni navali: tutto in rovere e quercia imperniato e inchiodato di rame rosso con finimenti di teak con un'alberatura che, essendo fornita di manovre in ferro, segnava un decisivo passo avanti sui sistemi dell'epoca. Armatori del «Cosmos» (se ne parlava allora ogni giorno, in famiglia) furono i F.lli Frassinetti che poterono affrontare l'enorme spesa in grazia dei proventi della vecchia e famosa «Sciama» (forno di torte e farinate). I Cadenaccio furono creati cavalieri proprio per il successo del «Cosmos».

Preso lo slancio e grazie al fluire delle ordinazioni, il cantiere assunse una incredibile attività tanto da varare anche 40 bastimenti in un anno! Epoca d'oro, in cui tutti lavoravano per «Cadenaccio», come si diceva nel ponente, e che s'avviò al declino solo verso il 1878-79 quando fu tentata una parziale trasformazione dal legno al ferro: occorrerebbe ricordare che i Cadenaccio costruirono una nave tutta in ferro, il rimorchiatore «Sestri».

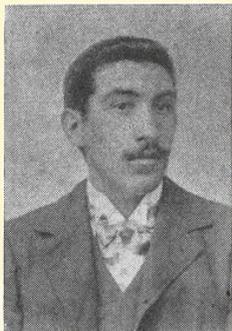
A questo proposito Erasmo Patrone ci dice di aver letto con stupore l'affermazione di un tecnico inglese, secondo cui gli artieri in legno non furono mai utilizzati nelle costruzioni in ferro: a Sestri ciò non accadde! Le vecchie maestranze dei cantieri di Sestri furono tutte ottimamente utilizzate nelle nuove costruzioni: la lavorazione delle ordinate si conosceva già dal tempo in cui furono costruite da Westermann le navi composite, cioè con ordinate in ferro e fasciame in legno. Così la piegatura delle lamiere. I tracciatori, nerbo della lavorazione in ferro, furono tratti dalle sale a tracciare dei vari cantieri, mentre per la ribaditura e il calafataggio furono utilizzati i vecchi chiodatori e calafati in legno.

Tra i ricordi più vivi dei primi anni del cantiere Ansaldo, ci è venuto incontro quello di un asinello che suppliva alla mancanza di qualsiasi attrezzatura meccanica per il trasporto di travi o lamiere. Il paziente animale, che apparteneva ad un villico di Borzoli, era preso in affitto a giornata e lavorava nel cantiere chiamato ora dall'uno ora dall'altro per trainare, con un carretto i vari carichi. Pare anche che, al suono della sirena di mezzogiorno, si avviassero sicuri alla sua mangiatoia nel solito angolo, mentre la sera se ne tornava col padrone in quel di Borzoli. Dopo di lui venne un verricello azionato da una caldaia mobile su rotaie e fu quello l'unico mezzo di spostamento e sollevamento del materiale per le navi in costru-

zione, per molti anni, e con esso si costruì quella che, a parere del Patrone, fu la prima nave in ferro costruita dall'Ansaldo il cui varo precedette quello del «Salvatore Ciampa»: la «Caterina Accame» varata nel 1890. Il Patrone allora sui nove anni, ricorda di essere salito a bordo e d'aver assistito al fervore del lavoro per il varo. Assieme alla «Caterina Accame» stava sullo scalo il pontone «Polevevera» sul quale si sviluppò un incendio che fu domato appunto dall'intervento del calafato-pompiere Giacomo Patrone.

Ma i ricordi di quegli anni in cui il cantiere confinava col vecchio cimitero (per la precisione,

Erasmo Patrone, il modellista che ha riprodotto in miniatura tutte le navi costruite dall'Ansaldo, ricorda i tempi in cui il Cantiere di Sestri confinava con il cimitero dei colerosi.



la poppa delle navi in costruzione gettava la sua ombra sulle tombe dei colerosi) sono molti, troppi, e noi cerchiamo nel loro fluire di fermare i più significativi.

Negli anni intorno al 1892 furono varate due golette a gabbia ordinate da un certo Negrotto che, in seguito a certi disastri, non ne ritirò che una: la seconda fu poi venduta nel Sud-America e munita di apparato motore. Una delle macchine, mentre veniva issata a bordo, cadde sulla sabbia ma restò indenne.

Nel 1899 Ferdinando Maria Perrone riuscì con una sua missione nella capitale ottomana, a scalzare l'immovibile monopolio inglese ed a farsi affidare il rimodernamento di due navi da guerra nel porto di Istanbul. Furono moltissimi gli operai ed i tecnici che parteciparono a questi lavori durati alcuni anni, e tra gli altri si ricorda il Baffigo e il Gamba.

Lasciati i cantieri dopo pochi anni, il Patrone si trasferì all'Odero e si mise a studiare sperimentalmente, fino a diplomarsi macchinista navale nel 1905; ritornato all'Ansaldo nel 1907 ci restò fino al 1924.

I ricordi di quest'ultimo periodo sono anch'essi foltoissimi seppur meno suggestivi.

Nel 1813 missione, in qualità di capo-montatore, a Castellammare di Stabia per i lavori di completamento della corazzata «Duilio» lavori assai complessi per gli assi delle eliche, le caldaie e le 83 prese d'acqua, tanto da meritare l'apprezzamento di tutti i tecnici.

Poi venne il transatlantico dello stesso nome che, varato nel 1916, fu usato negli anni della prima guerra mondiale come magazzino galleggiante, finché fu approntato nel 1923 per la N.G.I. Patrone fu alle prove di macchina di quello che era allora un vero gioiello della produzione navale e rimase a bordo come macchinista di garanzia: vivo è il ricordo degli entusiastici elogi di tutti per quella superba realizzazione.

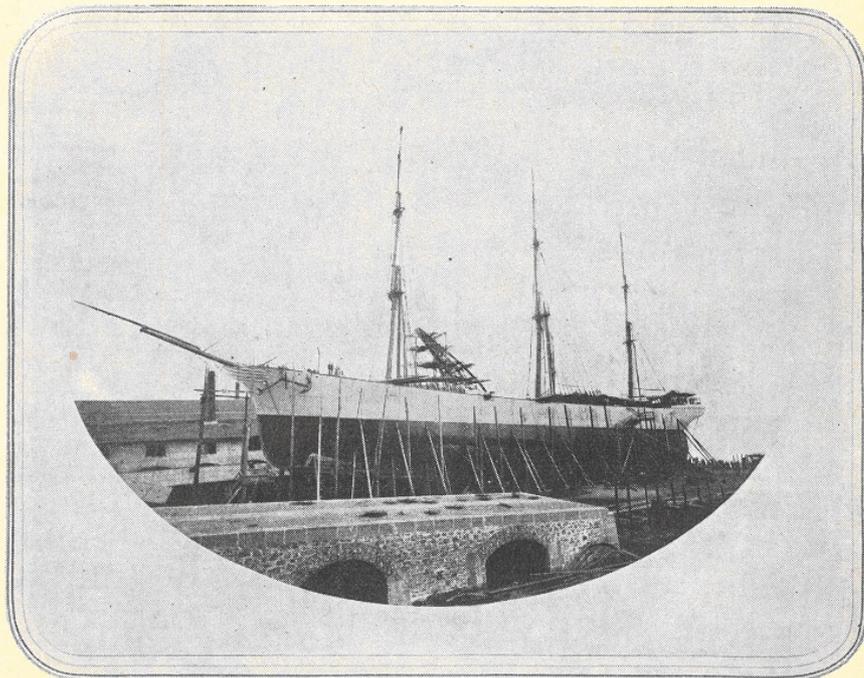
Ma la vita di Erasmo Patrone non doveva scindersi da quella dell'Ansaldo neanche dopo il suo ritiro dalla stessa nel 1924, per dedicarsi alla propria ditta di modelli navali, che iniziò la sua attività nel 1919 con il modello del piroscafo «Orazio» costruito dall'Ansaldo per la N.G.I.

Mentre i moderni ribattitori e calafati in ferro ponevano sullo scalo le lamiere delle barche più diverse, questo vecchio «garzonetto» figlio di calafati in legno continuava a lavorare i modellini di quelle stesse navi riprodotte in scala minore. Intorno al 1936 egli fornì all'Ansaldo quello che ci piacerebbe definire «l'album di famiglia». Si trattava dei modelli in scala di tutte le navi, dal pontone al «Rex», costruite dai cantieri Ansaldo in tutta la loro attività: una formidabile flotta sfilava davanti agli occhi in uno spettacolo contemporaneamente grazioso, convincente e toccante. Questo «album vivente» esiste ancora, anche se menomato di qualche pezzo, al Cantiere di Sestri.

Ma a questo punto ci siamo ricordati che lo spazio a nostra disposizione è molto limitato e cioè il direttore ci aveva raccomandato: «tre cartelle non di più!», e abbiamo lasciato Erasmo Patrone con una forte stretta di mano. Lo abbiamo lasciato al suo lavoro attorno allo scafo, guarda caso!, della «Cristoforo Colombo».

L. B.

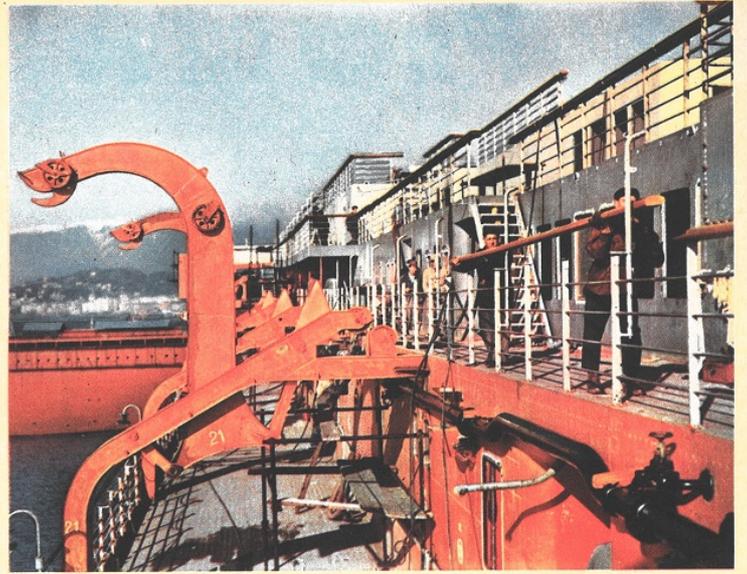
DA UN VECCHIO ALBUM



Un veliero in costruzione a Sestri nel 1890



1



2

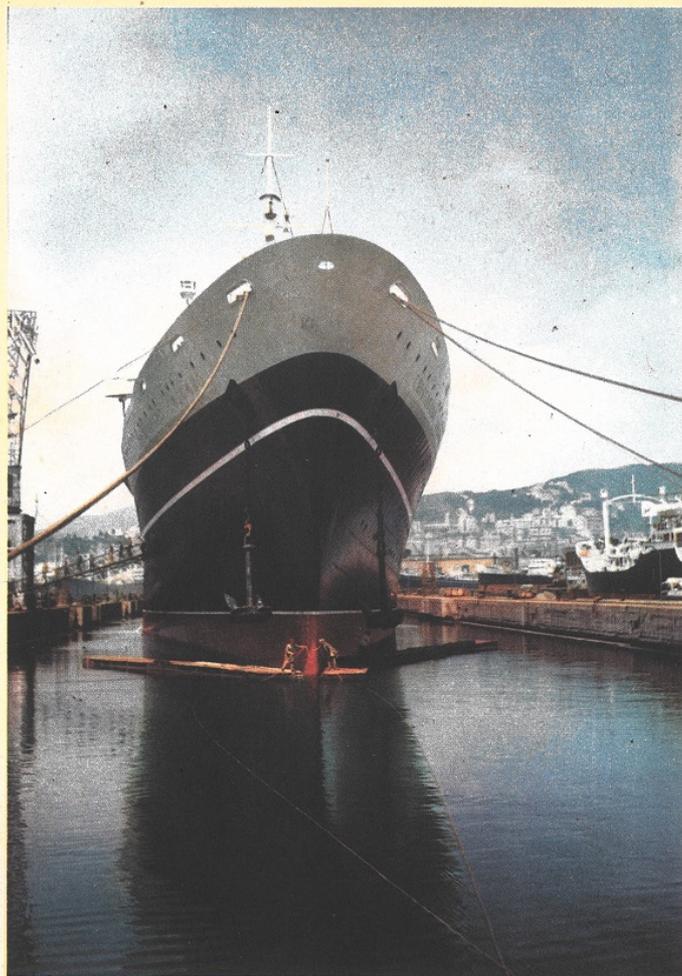
3





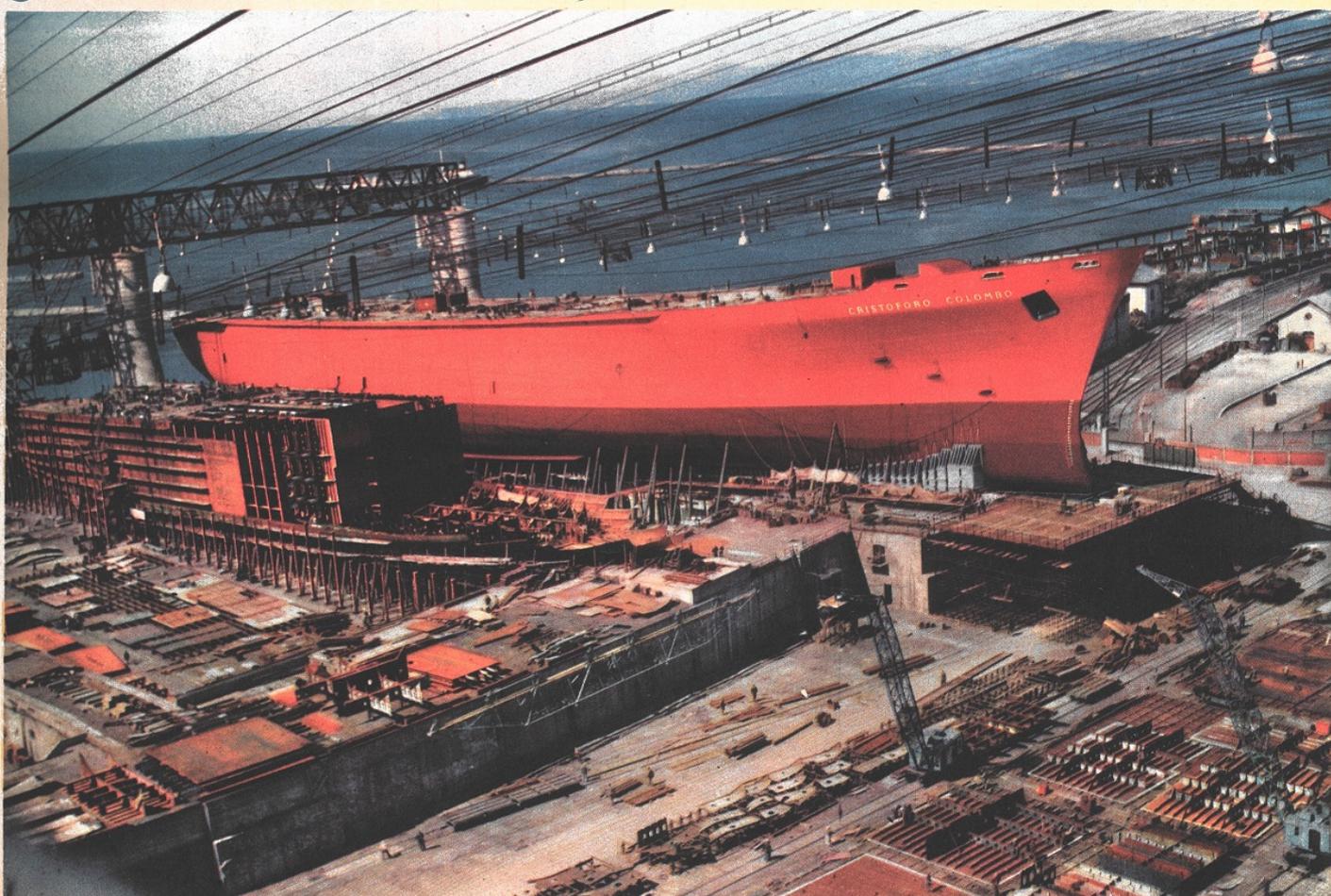
4

1 2 3 alcune vedute dello stato dei lavori durante la fase di allestimento 4 suggestiva immagine del castello di prora 5 la turbomane entra in bacino di carenaggio alle Grazie 6 la "Cristoforo Colombo" sullo scalo del Cantiere Navale di Sestri, prima del varo.



5

6





Il primo modello della macchina per scrivere « Remington »

Una « Lexicon » alla bruna, una « Olivetti » alla bionda, una « Remington » alla rossa, e alle otto in punto il via. Un mondo di tasti sventaglianti, e di carta carbone, e di veline; e lo squillo del carrello al termine della corsa per ridestare i sogni, i vostri, dattilografe, fragili e leggeri come cuori di carta, nel vento del mattino.

La storia che vi riguarda comincia per l'appunto in un mattino, un lontano mattino del 1874.

Voglio raccontarvela. Un distinto signore, americano di nascita, bussò alla porta dei fratelli Remington, noti armatori della città. Ha un appuntamento per via d'un certo modello di sua invenzione. Lui si chiama Christopher Sholes, e lei, « l'invenzione », macchina per scrivere. Può sembrare strano che degli armatori potessero prendere in considerazione un oggetto così innocente, eppure furono proprio i Remington, quelli delle carabine falciatrici di pellirose, per intenderci, che davanti al modello di Sholes si grattarono il mento interessati. Non che l'aggeggio avesse una linea particolare, moderna e aerodinamica, tutt'altro, non ispirava proprio niente dalle forme esteriori che ricordava-

Dattilografe



il mondo
nei francobolli

no quelle della vecchia macchina da cucire. Pensate che un curiosissimo pedale permetteva, azionandolo, il ritorno del carrello. I tasti, non ne parliamo, durissimi alla pressione richiedevano una notevole forza fisica dall'operatrice, che poveretta, dopo qualche mese di quell'esercizio, si doveva trovare sotto pelle certi muscoli di dubbia grazia muliebre.

I Remington capirono che la macchina avrebbe avuto un avvenire, e rimandarono il signor Sholes pieno di speranze. E mantennero la promessa; non era passato neppure un anno che un certo numero di macchine da scrivere era già pronto ad essere immesso nel commercio. E con esse, altrettante dattilografe, robuste e allenate alla perfezione, pronte a vincere l'armato scetticismo dell'opinione pubblica.

Perché uomini d'affari, impiegati, commercianti ostacolarono il battesimo della macchina da scrivere si spiega. I primi ne facevano una questione di prezzo. La macchina costava 125 dollari, mentre il pennino d'acciaio costava soltanto un cent. Il mondo letterario, commerciale, epistolare dell'800 ruotava sulla punta d'acciaio dell'economico pennino che l'avvento della macchina da scrivere doveva far scomparire.

La classe impiegatizia e in genere tutti coloro che si guadagnavano il pane, trascrivendo e ricopiando dei testi alla velocità di 15 parole al minuto - come gli indimenticabili Bouvard e Pécuchet dell'omonimo romanzo di Flaubert - erano contro la macchina perché temevano di perdere il posto. Anche persone intelligenti e argute come lo scrittore Mark Twain si vergognavano di confessare di possedere una macchina da scrivere, che adoperavano in gran segreto. Sembra che la prima opera letteraria dattiloscritta sia stata « Life on the Mississippi », del citato Mark Twain, il quale chiese all'editore di non divulgare la no-

tizia che certamente avrebbe suscitato uno scandalo.

Nei primi sette anni si vendettero appena 1200 macchine, e altrettante dattilografe trovarono lavoro senza che, come si temeva, altrettanti impiegati amanuensi perdesse il loro. Voglio invece raccontarvi, come esempio, il bene che la macchina fece a Frank Mc Gurrin, suo giurato nemico.

Il signor Mc Gurrin lavorava in un ufficio legale. Il suo principale, che amava

ro passò all'azione e da questa al successo. In capo a poco tempo - come un virtuoso pianista - il nostro Frank era capace di far scorrere le sue dieci dita sulla macchina guardando fuori dalla finestra. In breve con quel sistema raggiunse la notevole velocità di 90 parole al minuto, considerando che le tastiere d'allora erano pesanti e rigide alla pressione! Un record e un brevetto.

Il principale di Frank fece brevettare il sistema, noto



La signorina Amalia Rispoli

scherzare e conosceva il suo polpo, si divertiva spesso a toccarlo nel suo punto debole. Il signor Frank, infatti, non poteva sopportare l'idea che una donna potesse superarlo in qualche cosa, il suo orgoglio di maschio ne veniva acerbamente scosso tanto da mandarlo in bestia. Il suo principale un giorno lo chiama e gli dice: « Ho visto l'altro giorno una dattilografa capace di scrivere a macchina guardando fuori della finestra ». Poi accese un sigaro e guardò dritto negli occhi il suo dipendente. Frank diventò rosso, poi viola, infine grigio come un topo. Premetto che anche nell'ufficio di Frank, le macchine da scrivere erano già state introdotte dal disinvoltato principale, il quale aveva concesso un aumento di stipendio al nominato Frank per premiarlo di avere abbracciata la causa della macchina da scrivere con tanto puntiglioso zelo da essere in breve il miglior dattilografo dell'ufficio.

Scherzava il principale e voleva far infuriare il dipendente. Ma il nostro giovanotto quella volta non sbottò. Se ne andò via mogio mogio, rimuginando un'idea ancora incerta. Ma pensa e ripensa la cosa si andava sempre più chiarendo nella sua mente. Infatti - rifletteva - come un pianista è capace di suonare il suo strumento senza guardare la tastiera, perché la conosce a memoria, altrettanto deve essere possibile farlo con la tastiera della macchina da scrivere. E dal pensie-

nel mondo come « Metodo delle dieci dita o Mc Gurrin » dal nome del giovanotto che non ammetteva di farsi superare in nulla dalle donne.

La breve avventura della macchina da scrivere è finita. Resta ancora una piccola osservazione da fare. Grazie ad essa, la donna è entrata nella vita del lavoro organizzato a fianco dell'uomo e vi ha conquistato il suo diritto all'indipendenza economica.

Franco Guadagnini

CERVETTI.



La signorina Marisa Giorgi



La signorina Maria Avilia

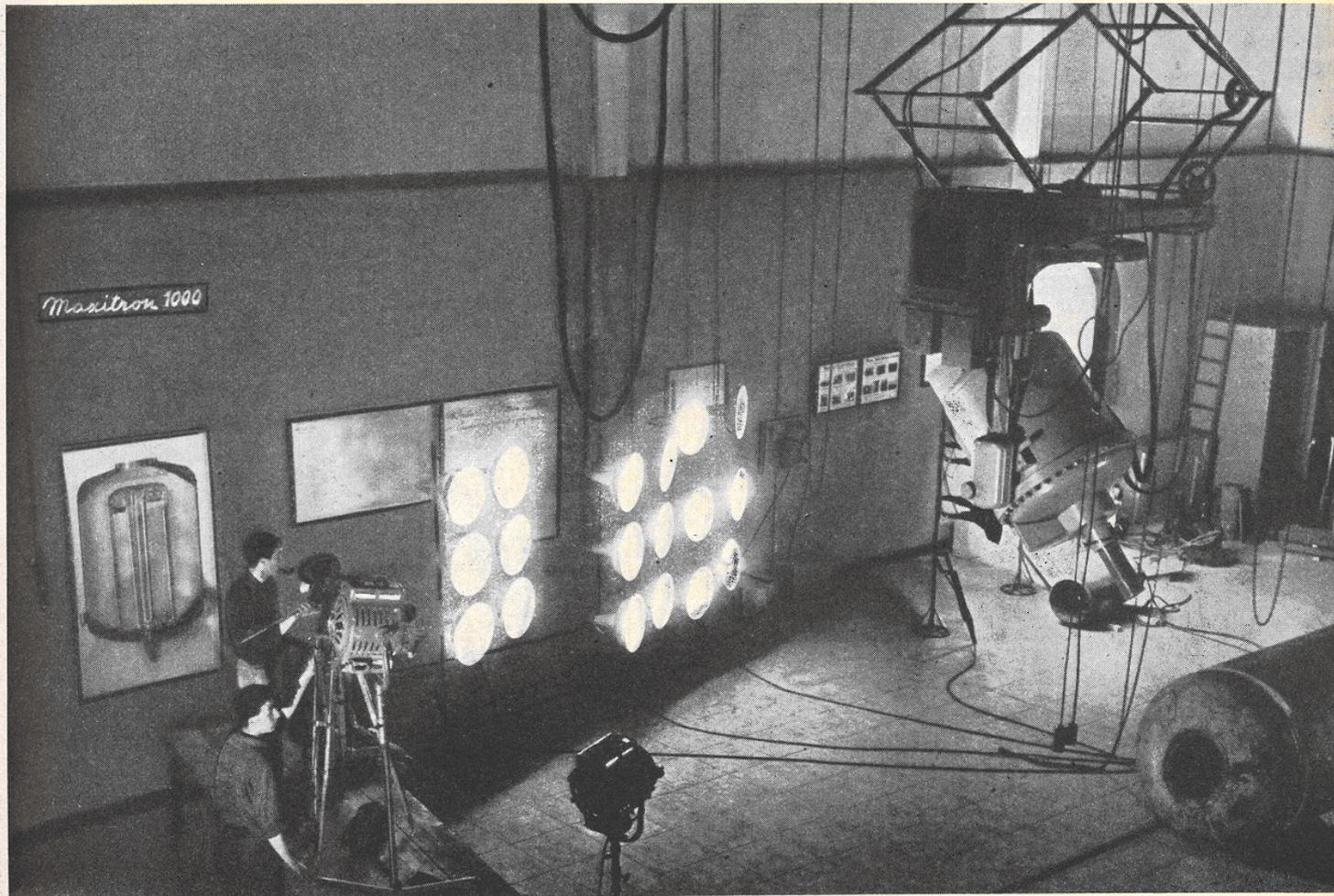


Il 20 maggio si sono brillantemente concluse le prove della turbocisterna «FRISCO» di 18.500 T.D.W., costruita nel Cantiere del Muggiano per la «Petro-tankers» di Genova. La nave ha raggiunto, a pieno carico, la velocità di 16,6 miglia all'ora. Nella foto, un ardito scorcio di scale nel locale macchine.



Il Presidente del Consiglio visita lo «stand» dell'Ansaldo all'Esposizione Intern. della Navigazione a Napoli, ricevuto dal V. Direttore centrale dr. Bima

FOTOCRONACA



La Chimofilm di Genova ha girato un documentario a colori alla Stazione Raggi del Meccanico. Ecco la macchina da presa puntata sul «Maxitron»



PANORAMA



FERROVIARIO

ORDINAZIONI ACQUISITE

Ecco alcune ordinazioni acquisite dal 21 maggio al 5 giugno:

Per la « Motomeccanica » di Milano: 300 tamburi freno in ghisa; 180 distanziali per motori; 300 supporti per motori (importo L. 1.250.000 - ore lavorative 1.200). Per la « Solvay » di Rosignano: 6 corpi centrali di pistone in bronzo (importo L. 2.000.000 - ore lavorative 300). Per la « Fiat » di Torino: 45 lingottiere in ghisa ematite (importo L. 18.000.000 - ore lavorative 2.000). Per le « Officine Meccaniche della Melara » di La Spezia: 200 carters in ghisa G. 26 (importo L. 6.000.000 - ore lavorative 2.600). Per la « Franco Tosi » di Legnano: 4 eliche monoblocco a quattro pale in bronzo al manganese (importo L. 12.000.000 - ore lavorative 2.800).

Queste ordinazioni sono particolarmente significative per l'importanza delle ditte committenti, più che per la loro entità.

CONSEGNE

Nel mese di maggio sono stati spediti e consegnati ai clienti i seguenti prodotti finiti:

Due locomotive tipo 2-10-2, che sono andate a raggiungere le precedenti già in prova con nostro personale sull'impegnativo percorso Atene-Pireo; una betoniera della capacità di 3 mc.; 500 tamburi per freno di automezzi per la « Fergat » di Torino; 24 camicie in ghisa per motori marini per la « Fiat »; 10 guarniture per cilindri di appoggio per treno di laminazione per la « Cornigliano » (peso complessivo 65 tonn.).

La saldatura dell'acciaio inossidabile

Sono stati acquistati, e sono già in funzione presso il Ferroviario, quattro gruppi di macchine della « Soudure Electrique Languepin » per la saldatura delle quindici carrozze letto in acciaio inossidabile, di prossima costruzione.

La saldatura a punti dell'acciaio inossidabile 18 cromo 8 nichel, deve essere effettuata in tempi molto brevi, per evitare la precipitazione dei carburi di cromo e quindi la perdita dell'inossidabilità. La precipitazione dei carburi di cromo può essere attenuata quando esistono nel materiale percentuali di titanio o di niobio, perché tali metalli si combinano con il carbonio più facilmente del cromo e quindi si formano prima carburi di titanio o di niobio. Si hanno così gli acciai stabilizzati al Ti e al Nb. Ciò nonostante la necessità di tempi brevi nella saldatura a punti è importante anche per gli acciai comuni, perché occorre una determinata quan-

tità di calore che formi la fusione della zona messa a contatto, senza surriscaldare il materiale. I fattori principali di tali fusioni sono: pressione sugli elettrodi, intensità di corrente e tempo di passaggio della corrente.

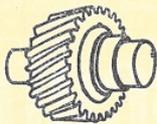
Le moderne macchine acquisite sono dotate di interruttori elettronici e rendono possibile il passaggio di corrente in tempo breve e sempre del medesimo valore. Si possono ottenere tempi da 1/50 fino a 1/100 di secondo, e ciò non potrebbe verificarsi con i teleruttori normali. Vi è un tiratrone (triodo gassoso) riscaldando il filamento del quale si ottiene un passaggio di corrente che viene regolato dalla griglia e utilizzato per riscaldare l'igniter di uno speciale raddrizzatore a mercurio (ignitrone). Gli ignitroni sono inseriti sul primario del trasformatore e al-

lorché vi è passaggio di corrente il secondario del trasformatore fornisce la corrente saldante, che può raggiungere decine di migliaia di Amp. con bassissime tensioni, a seconda della potenza del trasformatore.

ANTONIO PRATO

Corso di istruzione per giovani

A seguito di alcune sostituzioni effettuate nell'interno dello Stabilimento, una ventina di giovani sotto i 20 anni, che avrebbero volentieri esercitato un mestiere qualificato, si sono trovati privi della preparazione per apprendere. La Direzione dello Stabilimento ha istituito per loro un corso di istruzione ed addestramento. L'incarico dell'insegnamento delle nozioni teoriche è affidato agli ingg. Damini e Noto dell'Ufficio Studi e Francalanci dell'Officina, che svolgono argomenti di tecnologia, disegno di macchine, aritmetica e geometria.



MECCANICO



La nuova gru da 150 tonnellate per il sollevamento delle caldaie ultimate.

Nuova macchina dentatrice

Il giorno 4 di questo mese è giunta una nuova macchina di alta precisione (M.H. 80

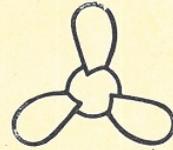
della « David Brown » di Manchester) che completerà la gamma delle grandi dentatrici per riduttori marini, gamma che va da un diametro di 70 mm. fino a un massimo di 5.500 mm. La macchina in questione serve per la dentatura di ingranaggi da 150 a 2.000 mm. di diametro.



Gli istruttori del Corso per motoristi. Da sinistra: Ottavio Tarabuso, Giulio Bartolini, Ireole Rissi e Luigi Palloni.

Visite

I giorni 25 e 26 maggio sono stati in visita a Genova alcuni membri dell'Istituto Internazionale della saldatura, reduci dal Congresso Annuale che ha avuto luogo a Firenze dal 16 al 22 maggio con l'intervento di 600 congressisti, di cui 450 stranieri. Personalità tecniche, scientifiche ed industriali del Belgio, Francia, Inghilterra, Germania, Giappone, Norvegia, Svezia, Svizzera e Italia sono state in visita allo Stabilimento Meccanico.



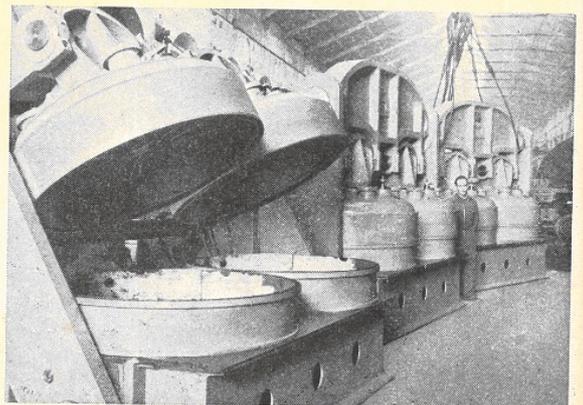
FONDERIA



Il 5 giugno è stata fusa una elica destrorsa a quattro pale in bronzo al manganese per una turbocisterna da 31.500 Tonn. della Società di Navigazione « Argea » dell'Armatore Cameli. L'elica, finita di lavorazione, presenterà un diametro di m. 6.300, con un passo variabile da m. 4.330 a m. 5.335 e peserà 22 tonn. Sarà quindi fra le più grosse fabbricate dall'Ansaldo. Per la fusione si è reso necessario impiegare contemporaneamente tre forni e colare circa trenta Tonn. di bronzo. La progettazione dell'elica è stata fatta presso l'ufficio studi della nostra società.

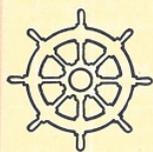


LIVORNO



Attività del Reparto Meccanico: costruzione di dieci presse doppie per vulcanizzazione.

AZIENDALE



SEDE



COMMESSE

EGITTO. - E' stata affidata al gruppo italiano formato dalle Soc. Dalmine e Nazionale Metanodotti (SNAM) la fornitura di tutti gli impianti e macchinari per la installazione di un oleodotto fra Suez e Il Cairo. Per accordi precedentemente intercorsi con le suddette Società, l'Ansaldo risulta co-fornitrice delle stesse, restando ad essa attribuita la fornitura di: sei serbatoi cilindrici da 10.000 mc.; una torre di reazione per impianto Visbreaker; diciotto scambiatori di

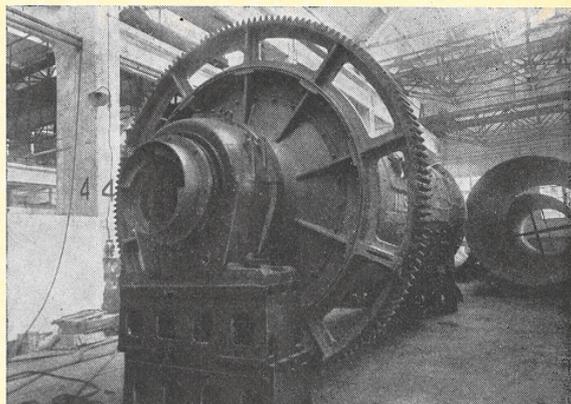
calore; dodici motori Diesel per le stazioni di pompaggio. Per l'Ansaldo l'importo della fornitura è di circa 600 milioni di lire, per un totale di 255.000 ore lavorative (180 mila per la parte carpenteria e 75 mila per i motori Diesel).

ITALIA. - E' stata passata in questi giorni all'Ansaldo l'ordinazione per la fornitura di macchinari per una cementeria da 100 tonnellate al giorno — via secca — per la Società Federcementi di Galatina (Lecce). L'importo della fornitura è di 260 milioni di lire.

3,20x90, con relativo raffreddatore di mt. 2,70x31 (300 tonn. di produzione al giorno); un forno rotante di mt. 2,25 x 85 (120 tonn. di produzione al giorno); sette mulini combinati a tre camere per macinazione cemento (15 tonn. di produzione ogni ora); un raffreddatore di mt. 2,30 x 30; tre gru elettriche a ponte (portata tonn. 6,5 cad.); tubazioni, camino, condotte d'acqua a bassa ed alta pressione, congegni per mulini ecc.

Trattative in corso

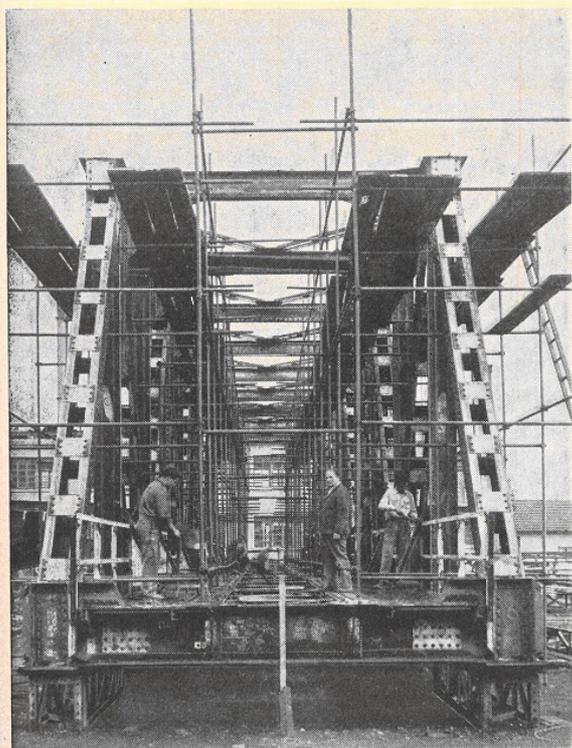
Sono in corso le trattative per la fornitura di ponti per ferrovia secondaria, serbatoi e accumulatori, gru di vario tipo, macchinari per cementerie e strutture varie, per un totale di circa 150.000 ore lavorative.



Mulino ventilato costruito alla Carpenteria



CARPENTERIA



E' stata collaudata in questi giorni la nuova travata costruita per la sistemazione definitiva del ponte sulla Dora Baltea esistente al Km. 88,785 della linea ferroviaria Chivasso-Aosta. La travata ha le seguenti dimensioni: lunghezza massima m. 52,06; larghezza m. 5,65; altezza m. 7,10. La realizzazione di detto lavoro, affidato alla Carpenteria dalle F.S., richiede inoltre le seguenti operazioni: varamento trasversale contemporaneo del tronco della vecchia travata, della travatina provvisoria e della nuova travata, in modo da portare quest'ultima nella sua definitiva posizione; demolizione del tronco della vecchia travata e smontaggio della travatina provvisoria.

CONSEGNE

Entro il mese di maggio è stata ultimata una importante fornitura eseguita per

conto della « Costruzioni Impianti » di Milano. Essa consisteva nei seguenti macchinari per una cementeria brasiliana: un forno rotante di m.

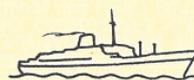
IL PONTE SULL'ADIGE A LEGNAGO

Con la ultimazione dello smontaggio accurato di una travata militare, avvenuto in questi giorni sul fiume « Adige » in prossimità di Legnago, si è conclusa un'importante fornitura affidataci dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, riguardante la sistemazione definitiva del ponte ferroviario a tre luci, attraversante il fiume « Adige » al Km. 136+458 della linea Mantova-Monselice.

Come tanti altri ponti, anche il ponte sopradetto, venne distrutto durante il periodo bellico.

L'amministrazione delle Ferrovie dello Stato riattivò subito la linea, facendo gettare provvisoriamente, attraverso quel corso d'acqua, una travata militare, riservandosi di fare ricostruire nuovamente il ponte in forma definitiva nel corso del programma delle ricostruzioni delle opere d'arte distrutte dalla guerra.

Il nuovo ponte costruito dallo Stabilimento Carpenteria e posto in opera, per conto dello stesso dall'impresa Pietro Moglia di Pegli è entrato in esercizio nella seconda quindicina del mese di febbraio scorso, ed il completamento dello smontaggio della travata militare, lavoro questo sempre eseguito per conto dello Stabilimento Carpenteria, dalla Impresa sopracitata, venne concluso, come sopra detto in questi giorni.



MUGGIANO

IL COMITATO DI SICUREZZA

E' stato costituito un Comitato di Sicurezza contro gli infortuni. Poiché la prevenzione degli infortuni sul lavoro presenta un particolare interesse, sia agli effetti della tutela dell'integrità fisica dei lavoratori, sia da un punto di vista tecnico-produttivo, il Comitato avrà il delicato compito di studiare e di attuare quegli accorgimenti tecnici che possono migliorare le previste misure di sicurezza.

Il suddetto Comitato risulta così composto: dott. ing. Renato Marras (Presidente); dott. ing. Alberto Praga; dott. ing. Rocco Vitale; dott. ing. Aldo Sauda; dott. ing. Giovanni Annaloro; dott. ing. Carlo Borzone; dott. ing. Remigio De Marchi; sig. Onilio Calzolari; Giovanni Boni; Vincenzo Ceragioli; Nicolò Ferbel; Nello Del Soldato; Aldo Arnavas; Giovanni Righetti; Amedeo Querci; Giuseppe Averame; dott. Gino Cerri.

Il 14 maggio il Comitato di Sicurezza si è riunito presente il sig. Stallo, capo dell'Ufficio Assicurazioni della Direzione Generale, il sig. Picchio e il dott. Bonura. Erano inoltre presenti l'ing. Marras, presidente del comitato, gli ingg. Praga, Annaloro, Sauda, Borzone, il dott. Cerri e i sigg. Ceragioli, Del Soldato, Righetti, Querci, Averame. Il sig. Stallo ha illustrato gli scopi del comitato e il metodo da seguirsi. Durante la discussione generale l'ing. Annaloro ha messo in rilievo la necessità di studiare un sistema per impedire che gli operai montatori vengano a risentire delle radiazioni dell'arco voltaico che li investono agli occhi quando lavorano in collaborazione con i saldatori elettrici. Molti dei convenuti hanno formulato proposte varie, tra cui quella di dotare i montatori di speciali occhiali che consentano loro di svol-

gere il proprio lavoro. La Direzione Generale ha interessato varie ditte per la costruzione di detti occhiali, che non esistono in commercio. Il sig. Ceragioli ha proposto che gli ossigenisti siano dotati di due paia di guanti, anziché uno, e di una manica di pelle; la proposta è stata accettata. Il dott. Bonura infine ha raccomandato che a tutti i feriti da corpi rugginosi o polverosi venga praticata l'iniezione antitetanica e che sia fatta sottoscrivere una dichiarazione a coloro che non volessero sottoporvisi.

Concluso il corso per saldatori

Si è concluso il corso di qualificazione per saldatori elettrici iniziato il 24 maggio. I risultati, molto soddisfacenti, hanno dimostrato la buona preparazione tecnica dei partecipanti. Si è particolarmente distinto l'operaio Giuseppe Strozzi, il quale ha conseguito il brevetto di prima classe del Registro Italiano Navale. I seguenti operai hanno conseguito il brevetto di seconda classe:

Alberto Madinelli, Carlo Ratti, Espedito Schiano, Luigi Nardi, Adolfo Pellegrini, Ennio Caleo, Mirio Corradini, Giuliano Bellazzini, Ennio Locori, Rossano Gandolfi, Orlandino Cerchi, Ciro De Angelis, Walter Polo Riva, Giovanni Righetti, Giuseppe Brondi, Lino Botto, Mario Tedeschi.

Inizio dei corsi sulle relazioni umane

Hanno avuto inizio i corsi sulle relazioni umane, che vedono i capi dei vari settori tecnici e amministrativi partecipare giornalmente, a turni di otto per convegno, a libere discussioni sui vari temi nel campo del lavoro che riflettono la responsabilità dei capi nell'esercizio delle proprie mansioni direttive.



La Ruota del Tempo

Sono nati

2 maggio: FRANCO, figlio di Dari Gianfranco (Liv) - DONATELLA, figlia di Cecconi Aldo (Liv) - 10 maggio: MAURO, figlio di Carpi Pietro (Can) - 11 maggio: NICOLETTA, figlia di Gambino Gerolamo (Fon) - 14 maggio: MARIA CLARA, figlia di Carosio Giacomo (Mef) - 15 maggio: FABRIZIO, figlio di Del Greco Mario (Liv) - CARLO, figlio di Bruzzone Giuseppe (Can) - 17 maggio: MARIA, figlia di Cerrato Giovanni (Dig) - MANOLA, figlia di Lelli Luciano (Liv) - 18 maggio: LAURA, figlia di Anelli Eugenio (Can) - DANILO, figlio di Luccoli Silvio (Can) - 21 maggio: GIANCARLO, figlio di Odone Giuseppe (Fon) - 24 maggio: ELEONORA, figlia di Demi Mario (Liv) - 27 maggio: MARIA GRAZIA, figlia di Bisacchi Giorgio (Mef) - BRUNA, figlia di Scarso Dario (Can) - 28 maggio: GIAN PAOLO, figlio di Rizzo Giovanni (Dig).

Si sono sposati

15 aprile: GIACCHERO Silvio (Mef) con De Stefano Aurelia - 19 aprile: ROBBIANO Giancarlo (Dig) con Pastorino Maria Teresa - 24 aprile: FERRANDO Angelo (Dig) con Fossati Evelina - DURANTE Adelio (Dig) con Blengeri Ines - 25 aprile: FORNARO Alessandro (Dig) con Cavaggio Vincenza - 29 aprile: PALAGI Ginevra (Mug) con Pivieri Rosetta - 2 maggio: PARODI San-

tino (Can) con Piccardo Caterina - GENOVESI Carlo (Mug) con Venafra Fulvia - 8 maggio: DURANTE Guido (Mec) con Marini Odette - FAZZI Amedeo (Mug) con Tinfena Sara - 9 maggio: MINGOZZI Mario (Can) con Avena Nunziata - 10 maggio: SOBRERO Silvio (Can) con Massa Virginia - 15 maggio: POZZUOLO Attilio (Can) con Carpaneto Maria - TAMAGNO Mario (Can) con Agosti Concezione - 16 maggio: BONTEMPI Giuliano (Can) con Torre Giovanna - STERLOCCHI Guglielmo (Can) con Franchi Bruna - 23 maggio: LUCARELLI Ottorino (Mec) con Cardellina Tecla - 29 maggio: SAMUELI Giovanni (Mug) con Beatfina Alba - 30 maggio: PICCARDO G. B. (Mec) con Cavanna Maria - VALDARCHI Giuseppe (Mec) con Rossi Andreina - BASSIGNANI Enrico (Can) con Morgavi Maria - 3 giugno: DE MARTINO Luigi (Mec) con Montuori Antonietta - PASTORINO Giovanni (Mec) con Latanzi Silvana - 6 giugno: PIRELLO Leonardo (Can) con Contratto Rosa - COLTRI Virginio (Can) con Calcagno Settimia - DALL'ORTO Mario (Can) con Cavaglia Giulia Rosa - TONELLI Giovanni (Mug) con Berardini Cleonilde.

MEMENTO

20 maggio: MAZZONI Mario (Liv) - 21 maggio: DE STEFANIS Giovanni (Can) - 22 maggio: MINIUSSI Giuseppe (Dig).

stabilimenti; i secondi dando la propria adesione al Circolo, non solo iscrivendosi all'Ente, ma vivendo la vita del C.R.A.L. stesso frequentandone le sedi e partecipando alle varie attività.

Tutti gli iscritti possono usufruire delle facilitazioni concesse: assicurazione extra-lavoro, riduzioni sportive e cinematografiche, gite, soggiorni, biblioteca, attività delle sezioni ricreative.

I lavoratori che non sono iscritti al loro Circolo Aziendale hanno torto. Aderirvi significa potenziarlo e potenziandolo vorrebbe dire farlo assurgere a quel posto di preminenza nazionale che, per l'importanza del complesso Ansaldo, gli compete.

P. ALLEGRA

SOGGIORNI ALPINI

In collaborazione con l'ENAL Provinciale verrà organizzato il settimo soggiorno alpino a Fondo (Mendola) nell'alta Valle di Non - mt. 1.000. I turni sono settimanali, dal 27 giugno al 12 settembre, con alloggio presso l'Albergo Posta. Le iscrizioni si chiuderanno improvvisamente il 20 giugno.

La spesa per ogni turno settimanale è di lire 12.000, pagabili con buoni Enal; pagando in contanti si usufruisce di uno sconto del 12%.

A cura dell'Ente Nazionale - Sede in Roma - verranno inoltre organizzati soggiorni in Austria e precisamente a Lech Am Arlberg (m. 1.400) e a Oberlech (m. 1.650). Vi sono quattro turni di 14 giorni dal 10 luglio al 4 settembre. La spesa per ogni turno è di L. 27.500, pagabili con buoni Enal.

Per le iscrizioni ed informazioni rivolgersi alla segreteria del CRAL.

PER LA PREVENZIONE CONTRO LE INFEZIONI DI

TIFO-COLERA - INFEZIONI INTESTINALI - DISSENTERIA

ACQUA DA BERE: una o due gocce di Amuchina ogni litro d'acqua di dubbia provenienza 5 minuti prima di berla. VERDURA CRUDA: lasciarla per 10 minuti in acqua e Amuchina (un cucchiaino di Amuchina ogni 2 litri di acqua).
RECIPIENTI - CISTERNE - SERBATOI: Lavaggio accurato con soluzione di Antisapril 1% (un cucchiaino di Antisapril per ogni litro di acqua)

Amuchina e Antisapril non sono velenosi

Amuchina - Reg. Min. Int. 190/43 - Antisapril - Reg. Min. Int. 90/41 - Prod. Amuchina Genova

MAGAZZINI VITTORIA

GENOVA - VIA BRIGATA LIGURIA, 7 r.

SUCCURSALI:

SESTRI PONENTE: Via Ginocchio N. 20

CHIAVARI: Corso Dante N. 7

**AL SERVIZIO DEL CONSUMATORE
CON UN COSTANTE MIGLIORAMENTO
DELLA PRODUZIONE E DEI PREZZI**



GRADITISSIMI TUTTI I BUONI RATEALI (Enal, Salea, Siac, Tranvieri, Eridania, etc., etc.)

LE COMMISSIONI INTERNE SONO PREGATE DI VISITARCI

CONSIDERAZIONI CRITICHE ALL'USO TERAPEUTICO DELLE SOLUZIONI DI CLORO ATTIVO NELLA PICCOLA IMPORTUNISTICA

Il complesso delle osservazioni da noi fatte riguarda, per i vari capitoli, 716 casi, trattati esclusivamente con l'amuchina. La buona azione disinfettante e detergente dell'amuchina fu sempre constatabile in ogni caso. Quest'azione, particolarmente efficace nelle ustioni profonde cagionate da spruzzi di ghisa liquida, si è in questi casi associata a un'azione stimolatrice della riparazione dei tessuti. Non c'è bisogno di insistere sulla particolare importanza di una tale azione, nei riguardi terapeutici, e specialmente nei riflessi pratici (assicurativi, ecc.) della questione. Dall'esperienza, ormai vasta da me fatta in questo campo, ho tratto la convinzione dell'evidente utilità di questo metodo di cura. In particolare va segnalato il fatto della mancanza, nei casi di queste ustioni medicate con amuchina, di infezioni secondarie. Come è noto e come io ho avuto ampio agio di poter osservare in precedenza, le ustioni da spruzzo di ghisa liquida si complicano spesso con infezioni secondarie piogeniche, atte a prolungare di molto il decorso della lesione. Complicanza ulteriore è inoltre l'insorgenza di processi di riparazione lenta con scarsa tendenza alla granulazione del focolaio. Mediante il trattamento con amuchina queste complicanze sono state di solito evitate: il processo di riparazione ha assunto un precoce decorso riparativo, e in particolare senza le noiose e prolungate secrezioni sierose purulente, quali si osservano di abitudine in questi focolai resi torpidi dall'ustione.

Osservazioni che si prestano a considerazioni non meno interessanti ho avuto agio di compiere nei numerosi casi di ferite sottoposte a medicazione mediante amuchina. Il fenomeno più interessante a osservarsi in questi casi è una cicatrizzazione a decorso più rapido di quanto non si osservi con i comuni metodi di trattamento. Molto evidente è l'azione disinfettante e riparatrice dell'amuchina in tutte le abrasioni. Anche qui è da segnalare l'assenza di casi di abrasioni complicate con infezioni secondarie: casi che in passato si verificavano con una certa frequenza, in modo da costringere l'operaio a lasciare il lavoro per un periodo di tempo (8 o più giorni) del tutto sproporzionato all'entità della lesione. E' indubbio che l'insorgenza di infezioni piogeniche della pelle lesa è influenzata in modo molto efficace dalle medicazioni con amuchina.

Giova rilevare che l'uso dell'amuchina nelle centinaia di casi da me seguiti non ha dato luogo ad inconvenienti. Le medicazioni sono state sempre ben tollerate, e in prosieguo di tempo bene accette dagli operai infortunati. Solo talvolta ho avuto agio di constatare, specialmente nelle ustioni, qualche fenomeno di secchezza del focolaio, e soggettivamente senso di bruciore della parte medicata.

In conclusione ho ritratto dai miei studi la certezza che l'amuchina, usata nelle lesioni sopraccennate nell'importuna industriale, agisce favorevolmente sul decorso dei fatti morbosi, ed è atta ad abbreviare il periodo di inabilità al lavoro degli operai infortunati, con particolare evidenza nelle ustioni profonde e nelle abrasioni.

Dott. ERNESTO PAOLINA

MONTANARI Via Brigata Liguria 13 r.

Telefono 54.807 - GENOVA

Concessionario **MOTO DEVIL** - massime rateazioni

L. 195.000 - 179.000 - 198.000 - MOTOCARRO 385.000

RAID 160 c.c. - TURISMO 125 c.c. - SPORT 160 e 250 c.c.

LAMBRETTA tipo **EDLO** avviamento elettrico

?! ?! ?! ?! ?! ?!

Cosa ne pensa l'Ansaldo del fatto che in Italia, contrariamente a quanto succede in tutti gli altri Paesi industrializzati da lunga data o meno, non riesca a formarsi una mentalità industriale non dico in larghi strati della popolazione ma nemmeno nelle classi dirigenti?

A. ANGIOLINI

Quando Lei va a Napoli e ordina un piatto di spaghetti, si sente domandare se li vuole « speciali ». A parte il fatto che, se li vuole « speciali », li paga di più, l'esempio che le ho dato serve a dimostrare come l'Italia sia ancora il Paese delle specialità anziché delle specializzazioni.

Quello che lei domanda rientra in un più vasto quadro che si può sintetizzare: « speciali » condizioni mentali del nostro Paese.

L'esame delle cause e dei rimedi ci porterebbe troppo lontano ed entrerebbe necessariamente nel campo dell'opinabile.

Riteniamo comunque che, con ritardo, arriveremo a questa nuova formazione di mentalità ed il nostro periodico, nel limitato ambito della sua diffusione, cerca di contribuirvi.

SSS

Desidererei che l'Ansaldo mi facesse conoscere il proprio punto di vista sul seguente argomento che indubbiamente interessa molti di noi.

Per quale ragione agli effetti della denuncia dei redditi gli inquilini a fitto libero sono considerati alla stessa stregua degli inquilini a fitto bloccato? Penso che la legge per rispettare i fonda-

mentali principi di equità ai quali deve sempre ispirarsi, dovrebbe provvedere a favore degli inquilini che sono costretti a pagare affitti mensili elevati con adeguate

Piccoli annunci

Iniziamo in questo numero la pubblicazione di una rubrica che, pensiamo, potrà essere utile a tutti: i « piccoli annunci ». Le inserzioni sono riservate ai dipendenti dell'Ansaldo e sono gratuite.

Scrivere: « Ansaldo » recapito Ansaldo Genova.

Acquisto, se occasione, bicicletta bimbo 10 anni.
Telefonare 450.312.

Vendo miglior offerente macchina tipo Leica.
Mularoli, - Cantiere Sestri.

riduzioni nella denuncia dei redditi.

D'altra parte, e questo è il lato veramente ingiusto della questione, mentre la legge non prevede alcuna riduzione nella dichiarazione dei redditi per la categoria degli inquilini a fitto libero, la cui spesa avviene in un certo senso a fondo perduto, consente a coloro che usufruiscono delle varie iniziative edilizie (Piano Tupini, ecc.) e quindi ai futuri padroni di casa, di detrarre dalla dichiarazione dei redditi gli interessi pas-

sivi (9,12% del mutuo) da corrispondere all'Ente mutuante. E' il caso di concludere, salvo dimostrazione contraria, con un inno di gloria alle disposizioni che regolano tale materia e con tanti complimenti agli eredi del diritto romano che peccano evidentemente di coerenza.

Sarò grato all'Ansaldo di un parere e se potrà far arrivare questa segnalazione a chi di competenza.

R. G.

Le vigenti disposizioni di legge riguardanti l'imposta complementare progressiva sul reddito, per la quale ogni anno entro il 31 marzo deve essere prodotta la dichiarazione, chiamata Vanoni, stabiliscono tassativamente quali sono le detrazioni ammesse per giungere al reddito imponibile e tra queste non è naturalmente considerato il maggior onere che deriva ai cittadini che corrispondono al proprio padrone di casa un fitto libero. Né, d'altra parte, la legge poteva prevedere tale circostanza anche perché essa rappresenta un fenomeno contingente, sia pure di durata imprevedutamente considerevole, in quanto negli anni scorsi si riteneva che nella generalità l'allineamento dei vecchi canoni di affitto ai valori correnti avrebbe avuto un processo più spedito e costante.

Le agevolazioni adottate dal nostro Governo a favore dei futuri padroni di casa con il riconoscimento della detrazione dai redditi degli interessi passivi corrisposti agli Istituti di finanziamento per i mutui ipotecari accessi sugli immobili, sono naturalmente in funzione della politica diretta a sviluppare l'industria edilizia e nello stesso tempo a favorire i cittadini per avere una casa.

Una proposta di agevolazione nel caso considerato potrebbe essere avanzata al competente Ministero ma abbiamo forti dubbi che possa essere presa in considerazione.

SSS

Vorrei sapere se rispondete anche alla piccola posta, come fanno famose scrittrici su settimanali e su « Stampa Sera ».

TERESA.

Sì, signora o signorina Teresa. Rispondiamo! E se le domande fossero di carattere così particolare da interessare solo chi ci scrive e non gli altri lettori, se avremo l'indirizzo, cosa che lei non ci ha fornito, risponderemo direttamente. E le assicuriamo che la nostra esperienza della vita e del mondo potrà essere prodiga di saggi e ponderati consigli. Le diremo di più: abbiamo una specialista per i problemi della donna che non aspetta altro che poter esplicitare le sue capacità.

Per mancanza di spazio rimaniamo al prossimo numero la pubblicazione di altre lettere e relative risposte.

AVETE VISTO

«Cronache di poveri amanti»? »

Ecco un film che onora la cinematografia italiana. un film che continua sulla strada giusta le esperienze più luminose del cinema nell'immediato dopoguerra, un film che segna l'inizio del superamento della fase del documentarismo, del verismo, dell'oggettivismo, di quello che fu chiamato cinema « neo-realista » per avviarsi al « realismo critico ».

Il film è tratto dal romanzo omonimo di Vasco Pratolini, che ci dava con la consueta freschezza un quadro della vita di un vicolo fiorentino (Via del Corno) con la sua umanità in lotta quotidiana per la vita, nelle afose giornate del 1925, durante le ultime violenze del fascismo fiorentino.

Lizzani ha trasportato la vicenda sullo schermo con la consueta serietà critica (è il regista di « Achtung, ban-



Antonella Lualdi

diti!») e con maggiori risultati artistici, tanto che la « poesia » del film non ne cancella « l'arte ». In primo piano abbiamo la triste vicenda d'amore di Milena (Antonella Lualdi nella più umana delle sue interpretazioni) e di Mario (Gabriele Tinti) svolta sullo sfondo di Via del Corno, con i suoi abitanti, tutti ben caratterizzati, a partire da Maciste (Adolfo Consolini), una specie di gigante buono, onesto lavoratore pieno di buon senso e di coraggio, che finisce ucciso dagli squadristi, fino a Ugo (Marcello Mastroianni), un giovane irruento e scapestrato che acquista la coscienza delle sue responsabilità di fronte alla cruda eloquenza dei fatti, alla vecchia usuraia che è la « autorità nascosta » di questo vicolo, all'indimenticabile ciabattino-filosofo, al ragioniere Carlino, il fascista del posto, ottimamente rappresentato da Bruno Berellini.

Lo spettatore è invitato così a giudicare ed a riflettere su fatti di casa nostra, esposti senza alcuna tendenziosità, e tanto meno retorica, così come si sono snolti: un gruppo di povera gente che affronta la vita senza falsità ed ipocrisie, qualche borghese perennemente « ritratto » dietro le persiane in una neutralità soltanto apparente. Un quadro, reso con innegabile poesia, sul quale il cinema chiama a riflettere.

IL PORTOGHESE.

INTERVISTA CON VALENTE campione mondiale di marcia

Per gli amatori dell'atletica pubblichiamo una intervista con l'olimpionico di marcia e recordman mondiale comm. Armando Valente, impiegato presso l'Ufficio MOP del nostro Cantiere Navale di Sestri.

D. Qual'è l'attività sportiva alla quale si è maggiormente dedicato?

R. La marcia.

D. A quali Olimpiadi ha partecipato?

R. Parigi 1924.

D. Quali sono i records da Lei battuti?

R. Mondiali: 20 Km. 25 Km. 15 miglia - 2 ore.

Italiani: da 16 Km. a 25 Km. - 2 ore - da 9 miglia a 15 miglia.

D. Quali sono stati battuti dopo di Lei e da chi?

R. I mondiali dal lettone Dalin.

D. Quali records detiene ancora e da quando?

R. Tutti i records italiani; dal 1926.

D. Alle Olimpiadi a cui Lei ha partecipato quali atleti ricorda in modo particolare.

R. Ugo Frigerio, lo svizzero Swab, il sudafricano Mac Mester.

D. Quali riconoscimenti ha avuto per la sua attività sportiva?

R. Medaglia al valore atle-



Armando Valente a fianco di Beniamino Gigli durante un ricevimento

tico e molti ordini cavallereschi.

D. Che cosa pensa degli attuali marciatori?

R. Indubbiamente il campione olimpionico Pino Dordoni è il nostro migliore marciatore del momento. Non bisogna dimenticare i fratelli Panich e il finanziere romano Corsaro, elementi di grande valore e speranze del domani.

Visitate la mostra permanente sita nei vasti locali interni del

Mobilificio COSTA

TELEFONO 40.234

Via Hermada, 18r - GE-SESTRI

CORSI ESTIVI ALL' ISTITUTO V. PARETO

Presso l'Istituto VILFREDO PARETO di Sampierdarena (Via N. D'Aste N. 28, telef. 43.603) sono aperte le iscrizioni ai corsi estivi di

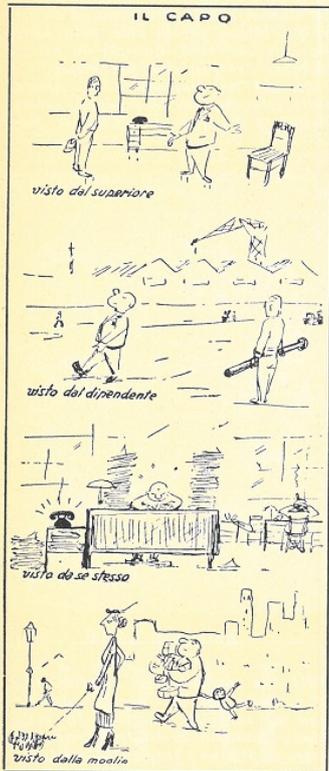
PREPARAZIONE AGLI ESAMI AUTUNNALI

Per informazioni ed iscrizioni rivolgersi alla Segreteria dell'Istituto aperta nei giorni feriali dalle 8,30 alle 12,30 e dalle 15,30 alle 20,30.

buontempo

CONTABILITÀ

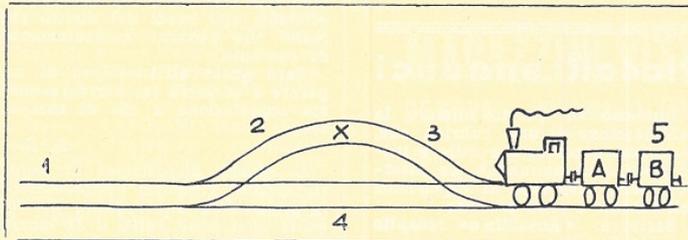
La sposina guardò con occhi teneri il marito e disse: « Rico, avrei bisogno di cinquemila lire, ma dammene soltanto la metà ».
 « Certo » rispose il marito « ma perchè devo dartene solo la metà? ».
 « Perchè così tu mi devi 2500 lire, io te ne devo 2500 e siamo pari ».



AMORE

Annuncio economico: « Agricoltore trentottenne desidera conoscere donna trentenne che possieda trattore. Pregasi accludere fotografia del trattore ».

2° CONCORSO A PREMIO Problema ferroviario



La locomotiva deve invertire l'ordine dei vagoncini A-B (B-A). Trascrivere nel tagliando, i numeri dei punti toccati dalla locomotiva per eseguire la manovra; tenendo presente che non può attraversare il punto X, al contrario dei vagoncini, che invece possono farlo.
 Per facilitare il compito dei solutori, avvertiamo che i numeri da ricercare sono complessivamente 24, compreso il punto di partenza (5).
 Esempio: 5-4-2-1-4-3-2-1-2-3-5-4-3-2-1-2-4-5-3-4-5-2-1-2=
 Ritagliare e spedire a: «L'ANSALDINO», recapito: Ansaldo - Genova

Spedire entro il 28 Giugno 1954

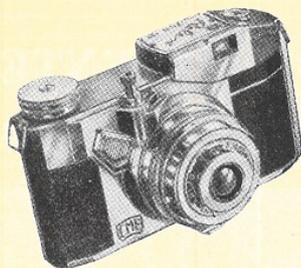
II° CONCORSO A PREMIO

La locomotiva ha toccato i punti:

Spedisce:

Via Città

Tra i solutori, verrà sorteggiata una macchina fotografica uguale a questa che riproduciamo.



VITA DI CASA

Una casalinga-lavoratrice mi ha scritto a proposito della prima puntata di « Vita di casa » osservando che, se è vero quanto io ho detto a proposito delle fatiche delle casalinghe, ben maggiori sono le difficoltà delle donne che, oltre a dover provvedere ai lavori di casa, devono pure lavorare in officina o in ufficio. Non posso non darle ragione; ma io intendevo sfatare una leggenda, combattere un pregiudizio e perciò avevo cominciato con le casalinghe « pure », poiché sono esse le misconosciute. Non è giusto?

Parliamo ora, in questa puntata, delle casalinghe-lavoratrici.

Tutta quell'attività casalinga di cui si è parlato nella puntata precedente vale indubbiamente anche per loro, con la differenza che, invece di essere svolta durante la giornata, essa deve essere compiuta nei ritagli di tempo, dopo otto ore di fatiche nello stabilimento. Nessuno, ad esempio, può immaginare in che cosa si trasforma la cucina di casa nelle ore serali, quando occorre riassetare dopo la cena, mettere in ordine ogni cosa e far tacere il ragazzino che gioca con la sedia. Intanto sui fornelli il cibo per l'indomani, perchè bisogna prepararlo la sera, no? Qui la minestra e la frittata per i due ragazzi, con le mille raccomandazioni al più alto di chiudere bene il gas, dopo aver fatto riscaldare il tutto; là quella per il marito e qui infine quella per sé,

mani, perchè bisogna prepararlo la sera, no? Qui la minestra e la frittata per i due ragazzi, con le mille raccomandazioni al più alto di chiudere bene il gas, dopo aver fatto riscaldare il tutto; là quella per il marito e qui infine quella per sé,

messa nel portavivande e posta sul davanzale al fresco. Dopodichè si dovrebbe andare a letto, ma prima bisogna attaccare un bottone alla giacca del marito e togliere la macchina di catrame dai pantaloncini del piccolo.

L'indomani mattina si comincia col preparare il caffè, vestire il piccino, affidarlo al grande; quindi la delizia del viaggio in tram (dove da anni ormai nessuno lascia più il posto ad una donna). Quando si arriva a timbrare il cartellino dovrebbe cominciare la giornata di lavoro (ironia delle parole!) in attesa del pasto frugale e quindi della sirena di uscita che dovrebbe segnare la fine della giornata lavorativa (altra ironia!).

A casa bisogna preparare la cena; e, dopo, il ciclo ricomincia. Capito? Ora, vorrei aggiungere io, se qualche volta queste donne si muovono con una certa stanchezza fin dal mattino; se qualche volta sono eccessivamente irascibili e scattano come molle, sforzatevi di capirle e di ricordarvi che la loro giornata non è quella che risulta formalmente dal libro paga.

LILIANA.

Le donne lettrici de «L'Ansaldo» ci hanno fatto pervenire una protesta fondata. Osservano che esse, fra mogli e impiegate, sono la maggioranza e che, per contro, la materia del giornale è di interesse e eminentemente maschile. Desideriamo assicurare le nostre lettrici che nel breve volger di pochi numeri provvederemo ragionevolmente ad accontentarle. Frattanto le preghiamo di farci conoscere (scrivendoci o telefonandoci), quali sono gli argomenti di loro gradimento che vorrebbero veder trattati su «L'Ansaldo».

STENOGRAFIA
SISTEMA DI STATO

DATTILOGRAFIA
NUOVISSIME "OLIVETTI LEXICON"

CONTABILITÀ

CORSI DIURNI E SERALI PRESSO
LE MODERNISSIME SEDI DEGLI

Istituti E. MESCHINI

GENOVA - P. NUNZIATA (POLLERI, 3)
LIVORNO - VIA GRANDE, 59

TARIFE RIDOTTE AGLI ANSALDINI

RADIO CANEPA VIA SESTRI, 69 R.
GENOVA
SESTRI
TELEVISIONE TELEFONO 40.640

E. BRANDOLINI

L'OTTICO DI FIDUCIA

GENOVA-SESTRI - Telefono 40.414

Interessa le donne e le giovani mamme!

Evitiamo i piccoli dispiaceri

Molti dispiaceri ed ansie della vita derivano da piccole cause. Il sudore per sua natura innocuo e inodoro, si decompone facilmente provocando irritazioni e cattivo odore quando viene attaccato dai microrganismi che normalmente proliferano sulla nostra epidermide.

Le mamme sanno delle prime sofferenze che impetigini, arrossamenti e screpolature della pelle portano ai loro neonati, nonostante le attente e scrupolose cure.

Chi pratica gli sport, il ballo, chi viaggia o lavora sa del leggero senso di disagio che dà il pensiero di non essere perfettamente a posto dopo una sudata.

Il DEORTALCO, composto di fine talco al quale è stato aggiunto uno dei più importanti ritrovati nel campo dell'igiene: il G. 11, con la sua azione sterilizzante impedisce lo sviluppo dei batteri eliminandone immediatamente le conseguenze.

Con esso l'epidermide resta sempre fresca e profumata. E' un prodotto della « Farmaceutici BRUCO ».

Provatalo chiedendo un barattolo o una bustina di DEORTALCO al G. 1 al Vostro farmacista.



In occasione del secondo numero de «L'ANSALDINO» la FARMACEUTICI BRUCO a Vostra richiesta, Vi invierà gratuitamente un campioncino. Ritagliate e spedite su cartolina il talloncino

Spett. Farmaceutici BRUCO
Corso Sardegna, 101 a - GENOVA

Vogliate inviarmi gratis e senza impegno un campioncino di DEORTALCO al G. 11.

Cognome e Nome

Via Città

Lettera ai bambini che andranno a Montemaggio

Bambini cari,

abbiamo, anche quest'anno, cercato di fare del nostro meglio perché il vostro soggiorno sia confortevole al massimo. Oltre ai prodotti alimentari, come al solito di prima qualità, di cui stiamo trattando l'acquisto, abbiamo quest'anno organizzato la distribuzione, all'atto della visita medica, di una parte della divisa in modo che tutti partirete vestiti allo stesso modo. Pregate la vostra mamma di cucire, come ha fatto gli anni scorsi, il numero che dirà l'Assistente di Stabilimento su tutti i capi di corredo, sia quelli che indossate, sia quelli che mettete in borsa, sia sulla divisa che vi viene consegnata. Questo per evitare lo scambio della biancheria vostra con quella degli altri bambini. Non c'è altro modo di evitare questi scambi, se non quello che ognuno di voi abbia il suo corredo contrassegnato in ogni sua parte.

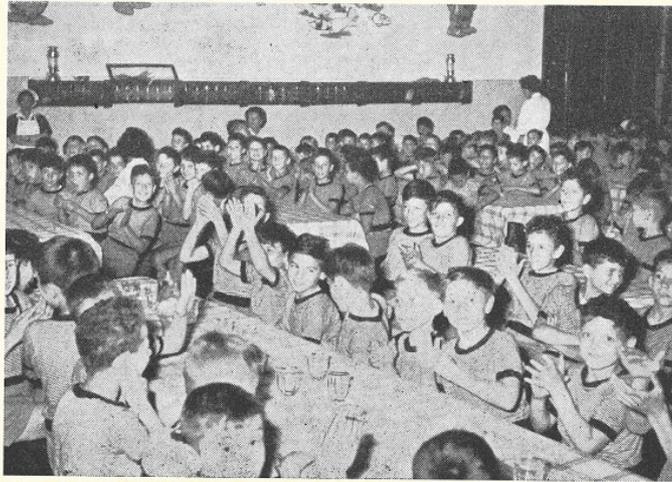
Inoltre pregate la vostra mamma di darvi alcune cartoline postali con l'indirizzo di casa già scritto. In tal modo la vostra mamma sarà più sicura di ricevere la posta. Voi però non dovrete dimenticare di scrivere; d'altra parte la vostra « vigilatrice » ve lo ricorderà.

Per quel che riguarda l'acqua, speriamo che quest'anno si possa stare tranquilli con tutta la pioggia che è venuta. E' un problema grave questo e si estende a tutto il genovesato. Lo scorso anno anche in città restarono senz'acqua. Noi fummo più colpiti degli anni scorsi per il fatto che i lavori in muratura,

eseguiti prima dell'inizio della colonia, consumarono tutte le riserve. D'altra parte questi lavori erano indispensabili e noi riuscimmo ad ottenere la colonia per cinque anni appunto promettendo di eseguirli. Furono spesi molti milioni, ma grazie a questi lavori la colonia fu completamente restaurata e rimessa in efficienza in tutti i servizi. Inoltre la colonia fu riportata alla stessa

capienza di quando era stata costruita nuova e furono perciò recuperati altri cinquanta posti. Noi avevamo comperato l'acqua di una fontana, l'unica fontana esistente presso la nostra che va nei nostri serbatoi, ma poi l'Ufficio provinciale d'igiene la dichiarò non potabile e così non potemmo adoperarla.

Avevamo inoltre anche studiato la possibilità di costruire una gran-



Il refettorio della Colonia

de cisterna, ma oltre alla spesa che è gravosissima vi si oppone un'altra difficoltà che è costituita dal fatto che l'acqua a lungo stagnante può diventare insalubre. Si potrebbe adoperare soltanto per la pulizia, voi dite, ma occorre allora tutto un nuovo e separato impianto di tubazione. E poi chi ci può garantire che qualche volta, mentre siete in doccia o altrove, non la beviate? E' un problema molto serio sul quale studiamo da tanto tempo, cari bambini. Le cose che vi riguardano noi le vogliamo studiare a fondo. C'è sempre stata l'acqua negli anni scorsi e certo ci sarà anche quest'anno. D'altra parte i vostri sanitari, che risiedono permanentemente in colonia, sarebbero i primi a dire, di sospendere il turno se l'acqua mancasse oltre misura? In fondo sono loro, i medici, gli unici in grado di giudicare se la restrizione può essere nociva. Non vi pare? Economizzare l'acqua, evitare sprechi, è cosa che d'estate si fa in tutta Genova; noi in colonia l'abbiamo fatto soltanto lo scorso anno. State di buon animo, perciò, e ricordate che noi non pensiamo che al vostro benessere. A proposito lo sapete che quest'anno troverete in colonia dei potenti altoparlanti che vi trasmetteranno allegre canzoni? E lo sapete che abbiamo installato sul piazzale giochi di pallacanestro e palla al volo? Faremo i campionati e vinceranno i migliori.

Dite ai vostri genitori di non venirvi a trovare. Non è questo un capriccio, bambini, ma è un ordine della Prefettura la quale giustamente si è preoccupata di evitare contagi. Voi infatti partirete visitati dal medico, non affetti da malattie specifiche, siete vaccinati contro il tifo, vi è stata praticata la profilassi antidifterica, ecc. ecc. I vostri genitori, se vi venissero a far visita, potrebbero, senza saperlo, provenire da centri dove appunto vi sono casi di malattia e potrebbero diventare portatori di germi, e perciò di malattia. Ma i vostri genitori, che vi amano, non vogliono farvi del male, anzi cercano come sempre di darvi tutto il bene possibile.

In questo caso per farvi del bene non debbono venire in colonia a visitarvi.

Ed ora bambini cari, non abbiamo altro da dirvi. Altre cose ce le diremo quando saremo in colonia. A presto cari.

L'ASSISTENTE DI FABBRICA.



CASSETTA DELLE IDEE



PROPOSTA N. 2388

Propone che le stufe esistenti, entrando nella buona stagione, vengano ritirate allo scopo di evitare che esse siano messe a rottame e che al principio del prossimo inverno se ne debbano costruire delle altre.

RISPOSTA

Il suggerimento è opportuno e anche apprezzato. Già da tempo è stata data tassativa disposizione che tutte le stufe elettriche, a gas, a carbone, vengano ritirate e raccolte in apposito magazzino. Al momento opportuno saranno revisionate dalla MAN per essere rimesse in funzione nel prossimo novembre.



PROPOSTE N. 01974 e 2424

Propongono che il personale addetto alla pulizia venga dotato di apposita calamita per ricuperare i materiali ferrosi presenti nella spazzatura.

RISPOSTA

Il suggerimento può avere qualche interesse. Se è tecnicamente possibile (ed allo scopo si faranno le dovute ricerche per l'acquisto di ap-

parecchi adatti), riteniamo che il ricupero debba essere fatto nei punti di raccolta.



PROPOSTA N. 2215

Propone che, per evitare dannose confusioni nei materiali, un collaudatore per ogni officina abbia in dotazione una boccetta di acido muriatico per distinguere i materiali inossidabili da quelli comuni.

RISPOSTA

La proposta è apprezzabile, però per evitare spiacevoli incidenti sarebbe più opportuno che un accurato e sicuro controllo fosse fatto al Magazzino al momento in cui viene prelevato il materiale.

Comunque una boccetta, da ritirarsi presso il Laboratorio materiali, può essere tenuta al Collaudo di ciascuna officina per eventuali ulteriori controlli in casi dubbi.



PROPOSTA N. 2188

Propone che sul motore « Doxford », al posto degli staufer, ven-

ga applicata una pompetta Bosch, a più mandate, regolabile a seconda delle necessità di lubrificazione.

RISPOSTA

Il motore Doxford è costruito su disegni originali della Doxford, quindi qualunque modifica, per ragioni di responsabilità e di correttezza, deve essere approvata dalla Doxford.

L'idea è giusta benchè porti un lieve aumento di costo e sarà al momento opportuno sottoposta al giudizio della Doxford.



PROPOSTA N. 00914

Propone una apposita macchina, di cui fornisce lo schizzo, per il taglio e la sagomatura dei mattoni refrattari che la Manutenzione adopera nei vari forni dello Stabilimento, ottenendo così di diminuire gli scarti dovuti alla lavorazione a mano.

RISPOSTA

Il suggerimento è accettato. L'Ufficio UTO è incaricato di provvedere alla progettazione.

TELEVISIONE RADIO CANEPA

Via Sestri, 69 r. - SESTRI P. - Tel. 40.640

L'ANSALDINO

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S. A.

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

DANTE JANNONE
Redattore responsabile

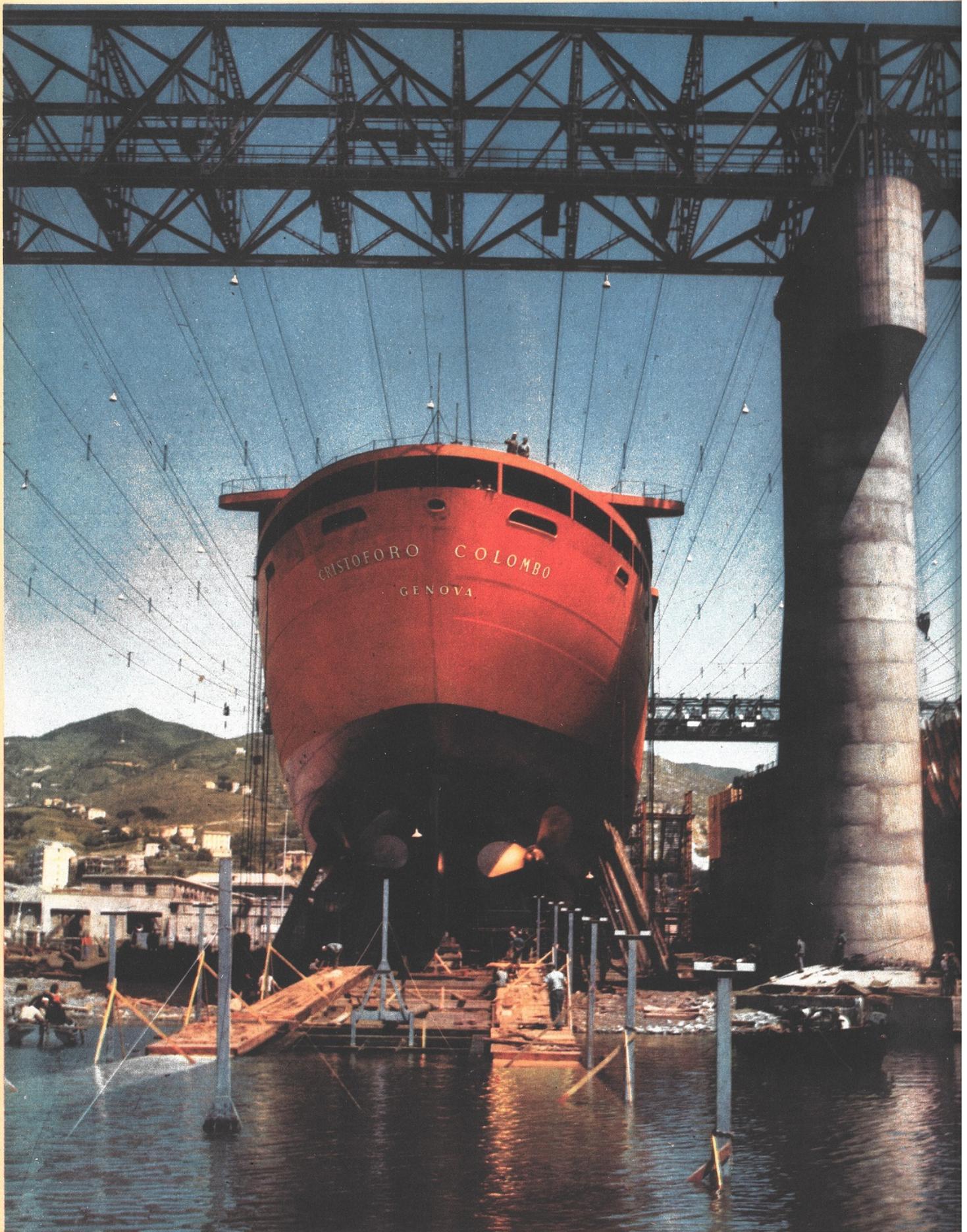
Autorizzazione del Tribunale di Genova
n. 299 - 6 Maggio 1954

F.LLI PACANO - TIP. EDITORI S.p.A.
Via Monticelli, 11 - Genova - Tel. 83.825

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



L'ANSALDINO



La "Colombo", sullo scalo del Cantiere di Sestri poche ore prima del varo