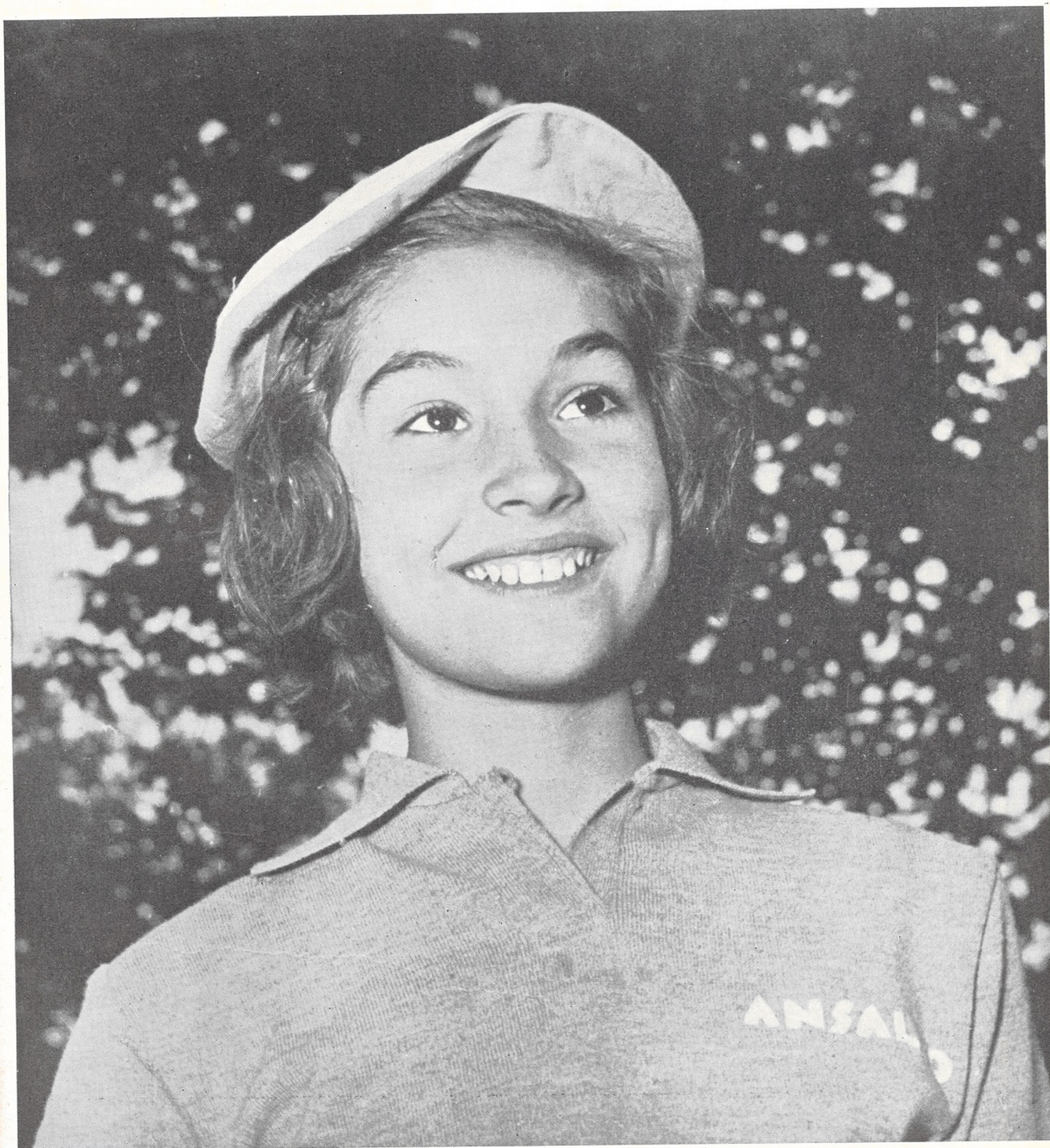


L'ANSALDINO

ANNO I - NUMERO 6
Abb. gratuito ai dipendenti - Prezzo di
vendita al pubblico L. 30

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

GENOVA, 1 SETTEMBRE 1954
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo Secondo



Montemaggio: Roberta Cavallini sorride alle compagne di gioco.

Ricordi e speranze di un vecchio Ansaldo

Nei pochi giorni di ferie che mi sono potuto concedere ho voluto rifare quest'anno, con la mia famiglia, una capatina nella Valle d'Aosta, richiamatovi oltrechè dalle sue attrattive, da tanti cari ricordi di un tempo purtroppo lontano. Il piacere del breve riposo e del pittoresco paesaggio si è commisto così alla nostalgia, e vari sono stati i pensieri e le sensazioni nel rivedere particolarmente la Sede di quella Società degli Ansaldo della quale proprio io, nel lontano 1917, fui uno dei promotori.

Fu infatti in quell'anno grigio di guerra che un nucleo di dipendenti dell'Ansaldo-Siac, e io ero fra quelli e molto modestamente, venne trasferito ad Aosta per por mano all'impianto degli Stabilimenti Ansaldo - Elettrosiderurgici che le necessità nazionali e la lungimiranza dei Fratelli Perrone dovevano far sorgere per lo sfruttamento del minerale ferroso nella vicina conca di Cogne. E fu quello il primo complesso di alti forni - forni elettrici e laminatoio Trio Demag da 850 - che poi col passare degli anni, gradatamente ampliato, si trasformò via via fino ad essere quella che è oggi la Società Nazionale Cogne, benemerita della produzione di ottimi acciai nazionali.

Ma allora... ci trovavamo, noi Ansaldo, nella chiusa, antica e anche modesta città di Aosta, un po' smarriti perché spaesati, ad affrontare, con le difficoltà del nuovo lavoro, le difficoltà personali di una sistemazione e quelle collettive dell'ambientamento. Aosta e i suoi cittadini non gradivano l'iniziativa dell'Ansaldo e non gradivano, nel loro modo di vita e nella loro economia, l'intromissione industriale e principalmente perché essi dovettero sopire l'esproprio a lungo e legalmente contestato, di tutto il terreno antistante la stazione ferroviaria, l'unico terreno piano su cui sorgeva il più noto e bel frutteto della valle, che dava alti redditi soprattutto con l'esportazione degli squisiti frutti valdostani all'estero. Gli Ansaldo, pertanto, furono ospiti non graditi e quindi non favoriti ed essi dovettero sistemarsi, tutti più o meno, alla bell'e meglio e trovarono, in quei primi giorni, conforto e forza principalmente nel loro spirito di colleganza. Son ricordi, ho detto, di tempi lontani ma vivi, perché, allora, vive furono la bontà reciprocamente espressa, la fratellanza concretamente sentita ed esercitata, la lealtà, il disinteresse, coi quali difficoltà e stati di animo furono vinti fino a dar vita, come ho detto, alla Società degli Ansaldo, per la vita degli Ansaldo ad Aosta.

In tanta penuria di alloggi (non pochi dei nostri allora avevano dovuto adattarsi, esauriti o negati gli alberghi, le pensioni, le case private, ad una specie di accasamento in baracche di legno!), ci venne incontro un Sacerdote, Mons. Tasso Vescovo di Aosta, il quale mettendoci a disposi-

zione, e gratuitamente, parte del giardino vescovile ed un rustico già adibito a legnaia, ci diede modo di prepararci una sede, primo punto di arrivo e di partenza e prime difficoltà da affrontare. E quella sede rapidamente allestita divenne un luogo rinomato di ritrovo, il terreno della nascente amicizia tra noi e i cittadini di Aosta, l'orgoglio di tutti i dipendenti dell'Ansaldo. Ci aiutò la Direzione, naturalmente, e in modo particolare il prof. Federico Ghiotti (figlio dell'on.le Giovanni) che, aderì, commosso, alla richiesta di contributi per l'adattamento dei locali; il comm. Pio Perrone, al quale da buoni genovesi lontani da Genova, « tirammo giù » un bel biliardo; ma soprattutto ci aiutò il nostro entusiasmo e la nostra bella solidarietà. Giuochi da bocce in giardino, biliardo in sala, pregiati vini nella fresca cantina: la società degli Ansaldo divenne il primo circolo della città. E senza mezzi miracolistici, senza eccessive spese, ma proprio e soprattutto con la nostra buona volontà fu annessa la cooperativa di consumo, sorse una scuola professionale per l'insegnamento del disegno, corsero varie lodevoli iniziative, ed ebbe pratica attuazione una Mutua Assistenziale che dovette rivelarsi, quasi subito, providenziale.

Fu il premio della nostra autentica fratellanza e fu il conforto nella calamità della « spagnola » che sopravvenne a colpire, con la nazione, anche duramente la nostra famiglia. Qui i ricordi si fanno tristi e molti particolari di essi ancora mi commuovono e mi turbano. Giorni tristi di sofferenza, neri di lutto; eppure oggi ancora cari per tanto rivelarsi di umanità, di abnegazione, di affetto. La corsa nella notte a Torino (che allora pareva ed era tanto distante) per prelevare il prof. Pescarolo, illustre clinico, affinché il giovanissimo amato ing. Ghiotti avesse il miglior medico al suo capezzale. Ghiotti fu il primo a lasciarci e gli fummo, in quel supremo momento, tutti intorno. Poi Ambrosi, due giorni prima felice per le nozze, disperato nelle nostre braccia per la perdita della sposa! Morirono i bimbi dell'operaio Elibri, la mamma del geom. Bellini, morirono tecnici, operai, impiegati. Oh quanti! E quanto affanno, e quanto prodigarsi: non uno di noi si rifiutò di porgere aiuto. Triste inverno, lontani dalla luminosa Riviera, col cuore piccolo, eppure... Le veglie notturne, l'assistenza rischiosa ai contagiati, la cura delle salme, il trasporto di esse. Oh! Chi potesse, come me, rivedere certe scene e rivivere certi episodi, come benedirebbe la bontà di allora e vorrebbe che si trasformasse in una più schietta, più personale, più libera comprensione di oggi! Porre, a notte alta, nel feretro un compagno di lavoro, correre nel freddo mattino alla stazione con l'angoscia nel cuore a ricevere un parente accorso ad un'ultima chiamata e poi

andare nello Stabilimento a lavorare per sé e per gli altri, senza recriminare e protestare, ma imponendosi sempre una calma esteriore, un abito che fosse di conforto ai colleghi e d'esempio agli estranei e riscaldarsi poi con l'affetto reciproco nella nostra casa comune, la nostra società: ecco la vita quarant'anni fa degli Ansaldo di Aosta! Ed ecco ciò che mi tormenta ora al richiamo di questi ricordi. Perché non la vita, ma lo spirito della vita di allora non può più essere lo spirito di oggi? Abbiamo tanto di più, oggi! Chi poteva immaginare, allora, tra le montagne valdostane, il progresso, le providenze che, sia pure tra guerra e crisi, ci sono oggi? Eppure con tanto meno, eravamo più felici e più buoni e non è detto che allora fossimo tutti della... stessa parocchia; anzi! Ma eravamo prima di tutto noi stessi; rispondevamo prima che ad ogni altro, al comando della nostra coscienza, del nostro buon senso personale; eravamo contenti del lavoro compiuto e stimavamo, volevamo bene ai nostri colleghi, perché appunto erano nostri colleghi. Ed ecco perché il problema delle relazioni umane mi si è ripresentato al seguito dei ricordi valdostani e mi ha lasciato perplesso, mentre l'occhio vagava da una cima all'altra delle magnifiche montagne alpine. La natura immutabile e la mutabilità delle vicende e dei sentimenti umani. Oggi negli stabilimenti, è inutile nascondere, c'è diffidenza, c'è apatia, quando non c'è odio; il lavoro diventa così pesante, diventa così costrizione, e le ideologie, che sono tutte onestamente discutibili finché sono ideologie, diventano talvolta fomite di discordia. Bisogna ritornare alla serenità, pace, armonia, amore. Relazioni umane, non lotta di classe!

Ed è per questo, per queste considerazioni, che io che nella mia lunga vita di lavoro ho avuto la ventura, e non sempre la fortuna, di avere molti incarichi e molte cariche, provo, specialmente oggi, particolare soddisfazione e profonda ineffabile commozione nel ricordare di essere stato presidente della Società degli Ansaldo di Aosta.

Giuseppe Gennaro

Grandi motori al banco di prova

Il secondo Doxford e l'Ansaldo - Fiat B 366 E

Nei giorni 24 e 25 agosto, alla presenza di tecnici del Registro Navale Italiano e dell'American Bureau of Shipping, sono state effettuate le prove ufficiali al banco del secondo motore Ansaldo-Doxford costruito al Meccanico. Il motore è del tipo 67LB5, a 5 cilindri, con stantuffi contrapposti ed ha le caratteristiche seguenti:

diametro cilindri, mm. 670; corsa totale dei due stantuffi, mm. 2320; giri al minuto, 115; potenza normale, HP. 5.700.

E' destinato ad una nave mercantile di 11.000 Tonn. D.W. in costruzione presso i Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure per conto dell'armatore Angelo Scincariello di Napoli.

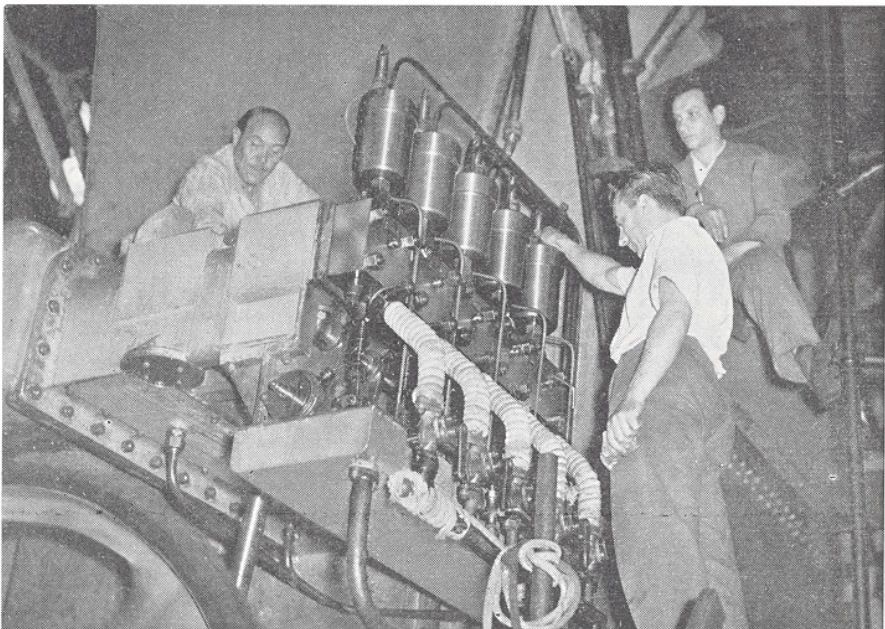
Nella prima giornata le prove si sono svolte secondo le modalità richieste dalla legge per il concorso ai contributi ministeriali ed è stato quindi necessario far sviluppare al motore, per la durata di 4 ore consecutive, la potenza massima di 7195 cav. a 130 giri al 1' e 6,1 Kg/cmq. di pressione media effettiva.

Nella seconda giornata le prove si sono svolte funzionando con nafta pesante da caldaie riscaldata, per la durata di 6 ore a pieno carico (5.700 cav. a 115 giri al 1'). Il comportamento del motore e di tutti gli organi della combustione è stato pienamente soddisfacente: nessuna anomalia ai polverizzatori, alle pompe combustibile, ecc. e i gas di scarico sono risultati praticamente incolori.

L'ing. Zaccaria ed il sig. Iaccarino delegati dell'armatore, gli ingg. Averame, Mulas e Dagliano per il Cantiere del Mediterraneo che hanno assistito alle prove insieme al cav. Innocenti del R.I.Na. e al sig. Paoli dell'A.B., hanno espresso alla Direzione del Meccanico il loro compiacimento per i risultati raggiunti.

Recentemente è stata effettuata la prova del motore Diesel Fiat-Ansaldo B366E (contrassegnato col numero di matricola 366003) che per più di sette ore ha offerto col suo funzionamento regolarissimo la prova ufficiale della sua potenza e, insieme, della perfetta lavorazione del Meccanico. Lungo metri 6,30, alto 3,80 e largo 1,60, raggiunge un peso totale, senza alternatore, di 42 tonnellate e sviluppa una forza effettiva di 1120 cavalli orari compiendo 250 giri al minuto. Per tutta la prova ha funzionato perfettamente con piena soddisfazione del signor Bottinelli rappresentante della « Empresa Nacional Transportes » di Buenos Aires, committente di cinque gruppi (motore e alternatore). Il B 366 E è il quarto della serie: due sono già stati consegnati, uno è in via di spedizione e l'ultimo è in via di costruzione. Ognuno di questi motori, accoppiato ad un turbo alternatore, ha richiesto circa un anno di lavoro e la sua costruzione dai basamenti alle incastellature, effettuate dalla Fonderia, alla messa in prova è tutta opera del Meccanico. A differenza degli altri tre motori già costruiti del tipo 364 (515 kW pari a 644 kVA) il 366 è da 760 kW pari a 950 kVA) questo è uno dei tipi più sperimentati.

Alla prova ufficiale hanno partecipato gli operai Adriano Passeri, Paride Pizzaferrì, Mario Ghiglione, Orberto Benzi, Carlo Parodi e Adriano Massone, assistiti dal capo reparto Nicola Beiso che ha diretto la messa a punto e il funzionamento del motore, dal capo della sala prove Goffredo Tommasetti, dal vice capo Fortunato Benazzi e dal tecnico d'officina Aldo Anfoso.



La prova del secondo Doxford. Da sinistra, gli operai Giambattista Cabella, Paolo Lassa, Innocenti Barbieri.

BILANCIO

Il giorno 31 luglio u.s. l'Assemblea degli Azionisti della ANSALDO S. p. A. ha approvato il bilancio dell'esercizio 1953-54 che si è chiuso con una perdita di 280 milioni dopo avere stanziato la normale quota di ammortamento prevista dalla legge.

Nonostante il risultato ancora deficitario non è mancato in questa occasione, da parte dell'azionista di maggioranza, un cordiale riconoscimento dell'opera svolta dalla Società durante questo esercizio, riconoscimento che è giunto tanto più gradito in quanto i risultati di questo bilancio hanno rappresentato il coronamento di uno sforzo perseguito da tutti i collaboratori della Azienda per realizzare un equilibrio economico che pochi anni addietro poteva sembrare irraggiungibile.

Può essere superflua una ricapitolazione degli avvenimenti di questi ultimi anni, che ciascun ansaldino ha profondamente vissuto e che sono stati alternativamente motivo di preoccupazione e di soddisfazione per le realizzazioni raggiunte.

Sembra peraltro opportuno riassumere in pochi elementi sintetici la strada percorsa paragonando i risultati dell'esercizio chiuso al 31 marzo 1954 con quello del 31 marzo 1951.

Il valore della produzione annua è raddoppiato passando da miliardi 25.3 a miliardi 50.6; le ore di mano

d'opera diretta alle commesse sono aumentate del 50% passando da milioni 13.8 a milioni 20.6, e poichè è rimasta pressochè immutata la quantità totale di mano d'opera complessiva, si è verificata una riduzione del 36% nelle ore improduttive e ausiliarie che sono passate da milioni 18.8 a milioni 12.1.

Queste cifre sono la prova più evidente della vitalità dell'Azienda e della cura posta per assicurare agli stabilimenti la massima quantità di lavoro, sono inoltre un indice della migliorata organizzazione che ha consentito di trasformare in un lavoro produttivo una forte aliquota di ore che prima gravavano sulle spese generali.

Nè da meno è stato il potenziamento dei mezzi di lavoro perchè il valore degli impianti è stato incrementato di oltre 4 miliardi al netto delle rivalutazioni valutarie.

L'opera svolta segna una tappa significativa nella ripresa dell'Ansaldo e deve essere di sprone e monito a tutti perchè ognuno apporti quel suo contributo di attività e di collaborazione che è necessario per assicurare a questa vecchia Azienda le immancabili affermazioni che si merita per la genialità dei suoi tecnici, per la capacità e laboriosità delle sue maestranze, per la potenzialità dei suoi impianti.

Federico Lombardi

INTERVISTA LAMPO

GLI AUTOTRASPORTI

Il signor Antonio Piccardo, Capo Reparto trasporti dei Servizi Ausiliari, ci ha fornito, in una breve intervista, alcuni interessanti elementi del servizio autotrasporti.

Autoveicoli - Il SAU è dotato di: 10 trattori di cui uno da 100 HP; 14 autocarri, di cui uno di grande portata; 18 motocarri; 25 rimorchi, di cui 7 per trasporti speciali.

La potenza degli autoveicoli è complessivamente di HP 1.250, pari alla potenza del motore di una motonave da due mila tonn. stazza lorda.

Consumi - Nell'esercizio 1953-54, per disimpegnare circa 9.000 servizi, sono stati consumati litri 67.358 di benzina, litri 31.359 di gasolio e Kg. 1.258 di olio. Tale carburante sarebbe servito per far funzionare, su un percorso di 300 Km., 2.500 automobili e 3.200 moto scooters.

Percorrenze e carichi - Nello stesso esercizio gli automezzi del SAU hanno percorso 347.732 Km. pari a poco meno della distanza tra la Terra e la Luna, trasportando 1.230.184 q.li, pari al peso di 4 navi a pieno carico tipo «Cristoforo Colombo».



Ricordo Ansaldo di Alcide De Gasperi. L'illustre statista presenzia al varo della «Colombo»

Lavoro in gruppo

Le recenti affermazioni dell'Ansaldo sono il risultato della collaborazione fra migliaia di persone

Ormai il moderno svolgimento di molte attività — e di quelle industriali in particolare — impone l'adozione del «lavoro in gruppo». Riteniamo che sia superfluo spiegare tale concezione dato che di essa è permeata l'esperienza non più recente della nostra Società.

Alla base di un siffatto «lavoro in gruppo» è evidente che stanno la comunicazione e il travaso alle persone, che fanno parte del «gruppo» stesso, delle notizie, specie di quelle che hanno carattere di novità.

Il buon senso e l'esperienza insegnano che la cerchia delle persone, cui le notizie vanno affidate, deve comprendere non solo tutti coloro che oggi sono direttamente interessati a determinati problemi, ma estendersi anche ad altri che potranno nel futuro avere eguale interesse agli stessi problemi.

Per le ragioni esposte, gli Ingegneri, i Tecnici, gli Amministrativi, sono costantemente invitati dalla Direzione a dare forma organica ai loro pensieri e alle loro esperienze, e specialmente alle esperienze fatte fuori del nostro ambiente (e in particolare all'estero), in «Relazioni», le più compiute e chiare, alle quali si cerca di dare una conveniente diffusione.

Nel quadro di queste considerazioni, allo Stabilimento Meccanico l'ing. Guazzi ha recentemente illustrato ad un gruppo di ingegneri e di tecnici una voluminosa, completa relazione che egli ha compilata insieme all'ing. Sciagata,

dopo una lunga permanenza di entrambi presso la «General Electric Co.» a Schenectady negli Stati Uniti.

La missione dell'ing. Guazzi ha avuto lo scopo di rilevare tutte le caratteristiche delle lavorazioni meccaniche che la GECO fa, nel citato suo Stabilimento, ispirandosi a moderni criteri ed usando modernissimi mezzi, nella costruzione dei grandi turboalternatori a vapore per centrali termiche; mentre la missione dell'ing. Sciagata ha avuto lo scopo di rilevare tutte le regole, cautele ed attrezzature che la GECO adotta per il montaggio e il collaudo delle stesse macchine.

In relazione alla lunga durata della loro missione in USA, i nostri due ingegneri hanno avuto modo di esaminare ed assimilare non soltanto le questioni specifiche sopra dette, bensì anche molti argomenti di ordine generale come: organizzazione del lavoro, impianti, collaborazione esistente fra direzione e personale, competenza specifica del personale e sua preparazione, criteri secondo i quali vengono affrontati, risolti e successivamente affinati i problemi, ecc.

Con l'occasione segnaliamo che alla missione a Schenectady hanno preso parte anche il sig. Bozzano, capo Gruppo dell'UTO per le turbine a vapore e il sig. Cauda, collaudatore di turbine.

Lo Stabilimento Meccanico che, come è noto, ha in avanzata costruzione la turbina del turboalternatore da

60.000 Kw per la Centrale SIP di Chivasso (insieme alle relative caldaie e agli accessori) ha già messo in atto i metodi di lavoro della GECO.

Abbiamo ritenuto di dare diffuse notizie circa queste conversazioni, allo scopo di far conoscere le particolari direttive che abbiamo adottate per la diffusione e l'assimilazione delle più interessanti novità tecniche, alla quali è evidentemente affidato il progresso futuro della nostra Società.

La nostra convinzione fondamentale è che non basta che un ristretto e fortunato numero di tecnici possieda delle nozioni modernissime e dei concetti eccellenti: occorre che essi facciano parte ad altri di ciò che possiedono, che trasmettano, comunichino le loro conoscenze al personale che è in grado di assorbirle, d'assimilarle e successivamente di tradurre in opera concreta le nozioni e i concetti acquisiti. E' anche in questo senso che intendiamo si possa realizzare la vera, fattiva «collaborazione». Parola grande questa che, riteniamo per fermo, quando diventi profonda convinzione di tutti e norma di pensiero e di azione di ciascuno, può effettivamente assicurare dei grandi risultati.

E, per quanto superfluo, vogliamo rilevare che le recenti brillanti affermazioni della nostra Società, che portano lontano e fanno grande il suo nome, sono tutte affermazioni di collaborazione fra migliaia di persone.

Edgardo De Vito



VISITE

Per ragioni di spazio non avevamo ancora potuto dar notizia delle principali visite effettuate presso i nostri Stabilimenti ultimamente.

Eccone alcune:

CANTIERE.

Un gruppo di studenti della Scuola Agraria di Pozzuolo

strativo della « Flota argentina de Navegacion de Ultramar » di Buenos Aires; Riccardo E. Vasquez, ingegnere civile e navale, accompagnato dal marchese Blasco Hardouin di Gales, della Ditta Scerni di Genova.

Quattro componenti di una missione militare israeliana



Il giorno 18 dello scorso mese il Principe Fayed Abdullah el Senussi, della Casa Reale di Libia, ha visitato il Cantiere di Sestri ricevuto dagli ingg. Boero e Salomone. Il Principe è salito sulla travata a monte delle teleferiche ed ha visitato la sala modelli e le officine di allestimento. Prima di ripartire il Principe ha espresso parole di ammirazione e di augurio ai dirigenti ed alle maestranze.

(Udine) accompagnati dal dr. Di Gaspero.

Console Generale americano, accompagnato dall'Amministratore Delegato ing. Rosini.

Ottanta laureandi del Politecnico di Torino, guidati dall'ing. A. Russo Frattasi.

Trenta studenti della Scuola Navale di Genova.

Venti allievi dei Corsi di specializzazione saldatura di Milano e Lecco.

Gli ingegneri spagnoli Antonio Villanueva, Manuel De Miro, Celso Penche e Jaime Anglada, su richiesta del Consolato Generale di Spagna.

Preside, professori ed un gruppo di allievi della Scuola tecnica industriale «Paciniotti» di Roma.

Venti allievi della Scuola apprendisti di Calcinara, guidati dall'ing. Quinzio e dall'istruttore sig. Gaggero.

Quarantadue studenti della scuola per ingegneri di Eklingen am Neckar (Germania), guidati dal prof. Linse.

Il senatore giapponese Ohya e un ingegnere della «Teikoku Ragon Co.» accompagnati dal prof. Ferro e dal dr. Invernizzi, rispettivamente Segretario Generale e delegato figure del «Centro economico scambi italo-nipponici».

I signori Silvio J. Leporace e Miguel T. Crawley, rispettivamente amministratore generale e direttore commerciale della «Flota mercante del Estado» argentina; Juan s. Icardi, sub-gerente ammini-

(Cap. di Vascello S. Tancus - Addetto navale a Roma Z. Kenan - Cap. di Fregata A. Zachai - Cap. di Corvetta I. Shapira) accompagnati dall'ing. Mauceri della Direzione Generale.

Una comitiva di trentuno studenti svizzeri accompagnati dal prof. Mieville del

«Technicum Cantonal» di Bienne.

L'Ammiraglio giapponese Yoni Namura e i signori Yunji Jinagaki e Kynzo Tamura, accompagnati dal Magg. Marchiani del Genio Navale di Genova.

Cinquanta studenti francesi del Centro di Cooperazione Culturale e Sociale di Parigi, guidati dal sig. Robert Barthel.

Venti studenti del Politecnico di Atene, guidati dal prof. Nicola Theofanopoulos.

E' stato inoltre ospite del Cantiere lo studente finlandese Salovaara Juhani Richard del «Finland's Institute of Technology» per un periodo di esperienza tecnica della durata di quaranta giorni.

FONDERIA.

Un gruppo di allievi modellisti, formatori e brasatori della Scuola Apprendisti di Calcinara accompagnati dall'ing. Quinzio e dall'istruttore sig. Conte e guidati dal nostro tecnico sig. Baldini.

MECCANICO.

Trenta laureandi in ingegneria dell'Università di Padova, guidati dal prof. Mario Medici.

Dirigenti e tecnici dell'Alfa Romeo di Milano con un gruppo di allievi del Corso ministeriale di perfezionamento.

Gli ingg. A. Dini e J. Rapoport rispettivamente delle Società «Burge y Born» e «Grafa Ltda» di Buenos Aires.

MUGGIANO.

Un gruppo di aviatori dell'Aeronautica italiana, guidati dall'ing. Du Jardin, Direttore del Cantiere, e dagli ingg. Praga e Annaloro. Essi hanno visitato tutti gli impianti e le officine meccaniche del Cantiere e sono saliti a bordo della turbocisterna «Punta Spiga».

Un gruppo di studenti della Scuola superiore di commercio di Tolosa, accompagnati da nostri ingegneri. Essi hanno visitato tutti gli impianti e la turbocisterna «Punta Spiga» completamente allestita.

Cinquecento allievi dei vari Istituti Nautici Italiani, imbarcati sulla nave scuola «Giorgio Cini».

MECCANICO

Durante il periodo di chiusura dello stabilimento per le ferie sono state comandate in servizio circa 140 persone addette alla manutenzione, per eseguire, oltre i normali lavori di manutenzione, quei lavori indispensabili di revisione e riparazione di macchine ed impianti che non sempre si possono eseguire con lo stabilimento in funzione.

Gli addetti alla centrale termica hanno eseguito lavori vari di riparazione, la sostituzione di una serpentina per la nafta al serbatoio di 11 tonn. e lavori di manutenzione alle caldaie a bordo della «Cristoforo Colombo». I lattonieri e i tubisti hanno, fra l'altro, revisionato tutto l'impianto per la produzione di acetilene, trasformato l'impianto di riscaldamento per le

doccie operai da carbone a nafta, applicato difese a una nuova smerigliatrice, sostituito pluviali, revisionati e riparati tubolature, valvole, rubinetti, revisionati scorrimenti gru, ultimata la sistemazione di stufe «Calidar», riparate e preparate 16 stufe a carbone. Gli addetti alla riparazione macchine hanno provveduto alla costruzione di un ingranaggio in «rexilon», alla riparazione di un tornio a ghigliottina, alla riparazione di particolari vari per macchine e motori in riparazione, alla barenatura di cilindri per presse idrauliche, al montaggio di una calandra e di una reflatrice alla nuova caldereria, al montaggio di un trapano Buzzi, allo smontaggio di una pressa a 6 colonne e ad altri lavori.

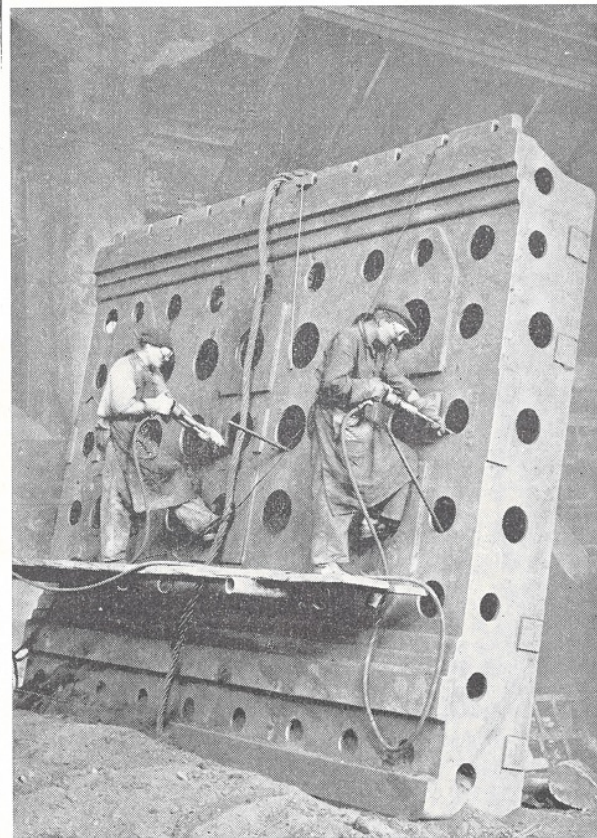
FONDERIA

Un getto non comune

Il getto che qui è rappresentato durante le operazioni di sbavatura nella nostra Fonderia, è destinato, assieme ad altri ordinati a suo tempo, ad una nuova macchina per il collaudo dinamico dei rotori, in costruzione presso lo Sta-

te metallostatiche, che il metallo liquido sviluppa nei primi momenti di riempimento della forma.

Il getto, del peso lordo di 18 tonn., ha richiesto circa 2000 ore lavorative per l'approntamento della forma e la esecuzione del ramolaggio del veramente cospicuo numero di anime (è stato infatti neces-



bilimento Ansaldo S. Giorgio di Campi.

Sebbene dal punto di vista della fonderia esso non presenti difficoltà eccezionali, è pur sempre un getto non comune date le notevoli dimensioni (mm. 4.500 x 3.500) e le parti disuniformi di spessore (spessore medio 30 mm. e massimo 120 mm.).

Per la fabbricazione delle forme è stata impiegata la sabbia e cemento, secondo un procedimento ormai da tempo sperimentato nella Fonderia Ansaldo, e generalmente impiegato quando si richieda una perfetta sanezza in getti con superfici molto estese.

Poiché le forti disuniformità di spessore avrebbero dato luogo a tensioni interne e deformazioni permanenti e inaccettabili, si è provveduto a stampare la forma con deformazioni preventive tali da compensare quelle che insorgono all'atto del raffreddamento del getto: queste correzioni costituiscono sempre un problema delicato per le difficoltà che si incontrano nella loro predeterminazione.

Infine, è stato necessario zavorrare le staffe, con 160 tonnellate di peso prima della colata, per bilanciare le spin-

sario collocare ben 54 anime con estrema accuratezza in modo da rispettare le quote imposte dal disegno ed è riuscito, sia per le caratteristiche del metallo (carico di rottura raggiunto 27-28 Kg/mm. contro i 22 Kg/mm. richiesti dal Cliente) che per la qualità del getto, in tutto corrispondente a quanto avevamo previsto in sede di studio della formatura e della fusione.

Manutenzione

Durante il periodo di chiusura il reparto manutenzione della Fonderia, rinforzato con elementi della Carpenteria e dei Servizi Ausiliari, ha fatto quello che in gergo si chiama un «grosso colpo di mano»: sono stati modificati vecchi impianti e messe in opera nuove macchine, rimossi incastellature, macchine, forni e linee elettriche, demolite e ricostruite fondazioni in cemento armato. Questi lavori si inquadrano in un vasto programma di potenziamento delle attrezzature della nostra Fonderia, specie per quanto riguarda la produzione in serie di getti e la produzione su larga scala di ghisa sferoidale e getti centrifugati.



FERROVIARIO

La decima locomotiva per le Ferrovie greche

Il 27 luglio scorso è partita da Milano, per eseguire le prove presso la Breda, la decima locomotiva costruita per le Ferrovie greche.

Si è chiusa così questa importante commessa, per la quale sono state impiegate centinaia di migliaia di ore lavorative. Le autorità preposte al controllo del lavoro eseguito dal Ferroviario si sono compiaciute per la prova di particolare perizia ed impegno fornita da tecnici e maestranze.

Ecco le caratteristiche principali delle locomotive:

Schema della locomotiva del tipo a 7 sale, di cui 5 fra di loro accoppiate e 2 portanti, una anteriore ed una posteriore. Delle 5 sale accoppiate la terza è quella motrice;

Sala portante anteriore, coniugata alla prima sala accoppiata, costituente un carrello del tipo «Kraus-Helmholtz»;

Sala portante posteriore costituente un carrello del tipo «Bissel»;

Cilindri esterni alle fiancate del tipo a semplice espansione;

Distribuzione sistema «Walschaert» munita di servomotore;

Apparecchiature per freno ad aria compressa e per sabbiera «Knorr»;

Scartamento delle sale: mm. 1.435;

Diametro del rotolamento delle sale accoppiate: mm. 1.600;

Diametro al rotolamento della sala del carrello anteriore: mm. 850;

Diametro al rotolamento della sala del carrello posteriore: mm. 1.050;

Diametro dei cilindri: mm. 660;

Corsa degli stantuffi: mm. 750;

Caldaia con forno del tipo avente camera di combustione;

Surriscaldatore del vapore del tipo «Schmidt»;

Preriscaldatore dell'acqua di alimentazione «Worthington»;

Superficie della graticola: m² 5,60;

Superficie di riscaldamento totale della caldaia: m² 316;

Pressione in caldaia: Kg/cm² 18;

Superficie di surriscaldamento: m² 128;

Temperatura del vapore surriscaldato: gradi C. 400;

Cabina del personale con adatta sistemazione di tutti gli apparecchi di manovra, di misura ed installazioni varie per la condotta della locomotiva;

Impianto elettrico per illuminazione e segnalamento «Stone»;

Peso totale in servizio della sola locomotiva: ca. Kg. 135.000;

Peso a vuoto della sola locomotiva: ca. Kg. 118.500;

Peso aderente (complesso delle 5 sale accoppiate): ca. Kg. 99.500;

Tender del tipo a due carrelli a due sale ciascuno, munito di casse d'acqua e casse carbone per grande autonomia;

Diametro al rotolamento delle sale del tender: mm. 1.050;

Peso del tender vuoto: ca. Kg. 28.750;

Capacità normale della cassa carbone: ca. Kg. 12.000;

Capacità delle casse d'acqua: ca. Kg. 24.250;

Peso totale in servizio del tender: ca. Kg. 65.000;

Locomotiva e tender rigidamente accoppiati per consentire anche la marcia della locomotiva con il tender avanti a 90 Km/h.;

Peso del complesso locomotiva con tender vuoto: ca. Kg. 148.250;

Peso del complesso locomotiva con tender in servizio: ca. Kg. 200.000;

Velocità massima: Km/h. 90;

Potenza massima: ca. HP. 2.600.

Manutenzione

Al Ferroviario la manutenzione, durante la chiusura, pur non avendo prestato servizio al completo, ha eseguito svariati ed importanti lavori. Eccone alcuni: una gru dotata di nuova apparecchiatura elettrica ed altre sette revisionate, un carro trasbordatore revisionato, messa in opera di un nuovo impianto per alimentazione saldatrici ad arco, sostituzione di isolatori su linee a bassa tensione, revisione di carrelli elettrici, revisione impianto acqua industriale, revisione scarichi e tubazioni.

LIVORNO

Impostata la «Filicudi»

Lunedì 19 luglio alle ore 12 è stata impostata la posareti «Filicudi», che presenta le stesse caratteristiche della «Alicudi», varata l'11 luglio.

Per sei condensatori principali da 347 mq. per apparati motori da 22 C.A. sono stati costruiti i seguenti manufatti: sei calotte anteriori da mm. 2.000 x 1.160 (altezza imbutitura mm. 425); sei calotte posteriori da mm. 2.000 x 1.700 (altezza imbutitura mm. 425); sei raccordi a gomito; due giunti di dilatazione (diametro interno mm. 564).

Le calotte sono state realizzate con lastra di ottone OT. 63, dello spessore di mm. 5, con flangie in bronzo saldabile. I giunti sono stati ricavati ciascuno da una sola lamiera di rame, senza alcuna saldatura.

La difficoltà della lavorazione è consistita nell'aver dovuto effettuare con battitura a mano l'imbutitura delle lamiere (a caldo per la sgrossatura ed a freddo per la finitura); tale procedimento, unico possibile dato il disegno dei pezzi a duplice curvatura e di forma complessa, ha richiesto conseguentemente notevole e particolare abilità da parte degli esecutori e si è potuto adottare con brillanti risultati in quanto il Cantiere dispone di alcuni vecchi specialisti nelle lavorazioni a mano del rame. Siamo lieti di segnalare i nomi: Capo Reparto Vasco Mazzoni; Capo Squadra Tripolino Caluri; tubisti Franco Ferrari, Antonio Lelli, Antonio Mennella, Alfredo Pagini.

MOTORI MARINI

Nel periodo dall'1 al 20 luglio sono state acquisite le seguenti forniture di motori marini: tre gruppi 2131/3 per gli armatori Francesco Giarratano, Antonino Gulotta e Antonino Di Mino di Sciacca, due gruppi 2131/4 per gli armatori Filippo Sarchi di Palermo e Aurelio Pomante di Pescara.

Sono state definite le trattative per la fornitura di un gruppo marino sovralimentato della potenza di 900 Cav. alla Ditta «Fratelli Neri» di Livorno.

Il gruppo è destinato ad un rimorchiatore in costruzione per conto della Ditta suddetta presso il Cantiere Benetti di Viareggio. E' questo il secondo motore sovralimentato che verrà installato su rimorchiatore, dopo quello già in esercizio per conto della Società Rimorchiatori Laziali e di cui è già stata data notizia nel n. 3 de «L'Ansaldo».

E' con particolare compiacimento che vediamo così realizzarsi quelle prospettive che già ci si presentavano dopo la prima installazione. La Ditta Neri di Livorno adibirà il rimorchiatore ai recuperi marini.

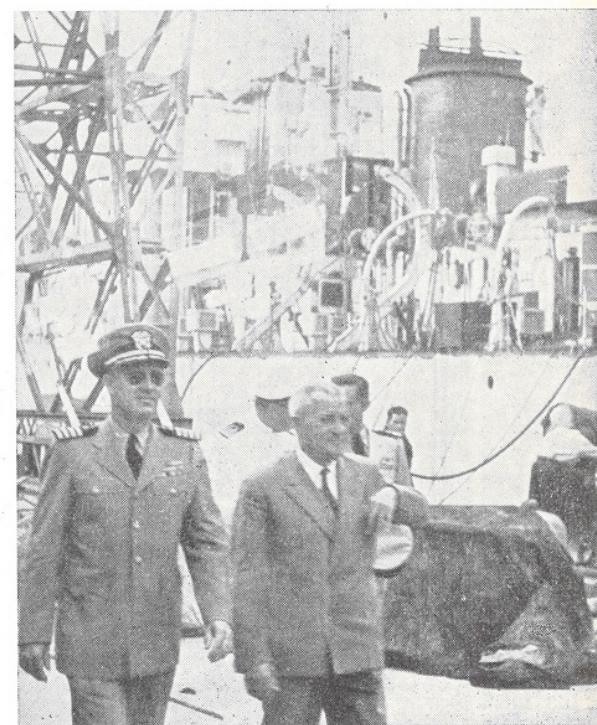
MUGGIANO

Navi iraniane in riparazione

Il 29 luglio scorso, provenienti da Abadan nel Golfo Persico, sono giunti a La Spezia il cacciatorpediniere «Babr» e la corvetta «Palang» della Marina Militare Iraniana.

Le due unità, al comando rispettivamente del Cap. di Vascello M. Ardalan e del Cap. di Fregata Fatemi Afgami, si sono ormeggiate in Arsenale. Esse dovranno subire notevoli lavori di revisione e riparazione, della durata di

circa tre mesi, presso il Cantiere del Muggiano. Appena terminate le operazioni di ormeggio sono saliti a bordo delle due unità iraniane il Cap. di Vascello Lusena e il Cap. di Fregata Armato del Comando Base Navale, l'ing. Cristofori V. Direttore del Muggiano e il Comandante Beretta nostro Capitano d'Armamento, i quali ultimi hanno porto il saluto dell'Ansaldo al Generale Raafat, Capo della Missione Iraniana in Italia, ed agli equipaggi delle due navi.



L'addetto militare americano John Oddjers Miner visita il cantiere accompagnato dal Direttore ing. Du Jardin

COMMESSE

Recentemente sono state acquisite per la Sezione Meccanica le seguenti commesse per conto della Società Pirelli di Milano: una macchina monoperforata per prova di consumo pneumatici e due vulcanizzatori per pneumatici per complessive 8.000 ore lavorative.

Il 23 agosto una commissione di Ufficiali della Marina degli Stati Uniti, proveniente da Roma, ha visitato il Cantiere Navale del Muggiano. Gli ospiti, accompagnati da Ufficiali della Marina Italiana e dai Dirigenti del Cantiere, hanno effettuato una visita agli impianti, alla sala a tracciare, alle officine, ed è stato loro brevemente illustrato il metodo di lavorazione sui plateaux di prefabbricazione ed il funzionamento di alcune macchine che, come il «banco ossitaglio» di brevetto francese, offrono interessanti spunti di innovazione tecnica.

Al termine della visita, che ha compreso anche le navi iraniane «Babr» e «Palang», l'addetto militare americano sig. John Oddjers Miner, ha rivolto parole d'elogio e d'incoraggiamento alla Direzione del Cantiere.

Manutenzione

Ecco i principali lavori di manutenzione: preparazione dei locali per una commissione della Marina, sistemazione di

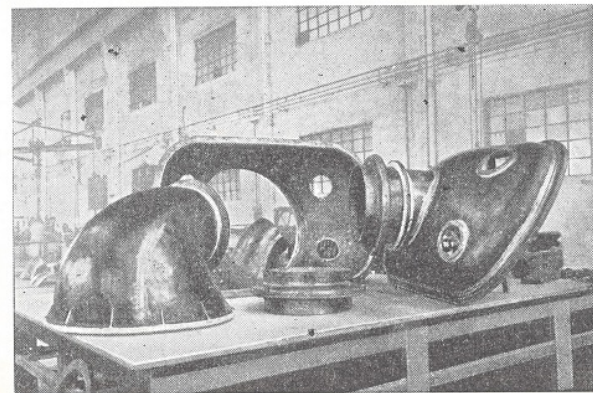
una spianatrice all'officina navale, rinforzo e trasformazione di gru, colata in cemento armato per il basamento di una gru, preparazione del locale per l'impianto di 32 docce.

CARPENTERIA

COMMESSE

Durante il mese di luglio sono stati assunti i seguenti lavori: un agitatore per la Bombrini - Parodi - Delfino; dieci torri per la Montecatini; tre serbatoi per la Silomar; raccordi per cementerie destinati alla Montecatini; quattro serbatoi per aria compressa destinati a navi; nove apparecchi (serbatoi e torri) per impianto Visbreaking; quattro dilatatori per la Socony Vacuum Italiana.

Per lo sviluppo dei suddetti lavori sono necessarie 33.300 ore lavorative.



Le bambine



Nei primi giorni di agosto, ultimato il turno dei bambini, sono salite a Montemaggio le bambine. Sono 288, dai sette ai dodici anni, e provengono da Livorno, da La Spezia e da Genova. Nel voci di questa grande nidia si distinguono le varie favelle dal caratteristico genovese di Sampierdarena, di Cornigliano e di Sestri, al toscano aperto e un po' strascicato dei livornesi, alla cantilena mezzo ligure mezzo apuana degli spezzini. E sono tutte voci chiare primaverili e musicali che allietano il silenzio dei verdi boschi di castagni e quel grande asilo sospeso nel cielo che è la colonia tutta aria e luce di Montemaggio.

Se i maschietti danno molto da fare per la loro vivacità sempre clamorosa e a volte turbolenta, le bambine danno da pensare per il loro carattere delicato e mutevole incline ai bronchi improvvisi, ai capricci. E se per le mamme la soluzione di queste piccole burrasche è sovente problema di rapido momento, per il personale addetto alla direzione di una colonia si presenta assai più complesso e difficile. Duecentottantotto bambine, duecentottantotto caratteri e, a volte, tanti capricci.

I giorni più difficili sono stati i primi. Ogni bambina ha portato a Montemaggio, col suo carattere, anche le sue abitudini e c'è stata ad esempio una discreta manifestazione di dissenso sul caffelatte mattutino. E' opinione comune che il caffelatte sia il più gradito cibo di tutti i bambini appena alzati dal letto; ma è una opinione in buona parte errata perchè c'è il bimbo che è abituato a prendere solo il caffè e non può soffrire il latte, c'è quello che vuole una banana o una pera o una pesca, c'è quello che vuole l'uovo sbattuto e quello che vuole il latte puro. Naturalmente questi desideri o queste abitudini portano qualche difficoltà nell'amministrazione di una comunità così numerosa. Nonostante tutta la buona volontà possibile non si possono accontentare tutti questi desideri e per la stessa regolarità del funzionamento dei servizi è indispensabile adottare un trattamento uniforme.

In questa piccola battaglia del caffelatte s'è trovato impegnato

nei primi giorni il personale, diretto dalla signora Ambrogina Canepa Oberti, e l'economista signor Ettore Dal Torre che ha il compito importante e non semplice di provvedere all'alimentazione di tutta la colonia. Ma la vittoria non è stata difficile: l'affettuosa opera di persuasione della Direttrice, delle due vice Direttrici signorine Lia Picciau e Anna Maria Lanero, e delle vigilatrici amorevolmente prodigantesi fra tutte le bambine, ha raggiunto presto il suo scopo e nel breve volgere di pochi giorni tutte le bambine hanno trovato nel caffelatte accompagnato dal consueto panino il più gradevole dei cibi matutini.

Un sorriso, una parola buona e un tenero ricordo della mamma lontana hanno fatto il miracolo fra qualche dolce lacrimuccia e tanti soddisfatti sorrisi.

Le mamme possono star tranquille perchè le loro bambine all'aria purificata dei mille metri di Montemaggio trascorrono giornate di piena e serena letizia. Squilla la sveglia alle 7,15 e dopo la pulizia personale escono all'aperto dove trascorrono una mezz'ora in esercizi ginnastici, assistono all'alza bandiera e dopo aver cantato l'Inno di Mameli, ed aver recitato una preghiera, ritornano al refettorio della colonia per la prima colazione. Terminata la colazione le bimbe sono divise in 14 squadre a seconda dell'età, e del luogo di provenienza; vanno nei boschi accompagnate dalle loro vigilatrici (una per squadra) e trascorrono alcune ore finchè verso mezzogiorno non ritornano in Colonia per il desinare. Dalle 13,30 alle 15,30 riposo e quindi passeggiata fino alle 19. Dopo l'ammaina bandiera la cena, quindi un po' di ricreazione e a nanna. Vita sana dunque e sempre controllata da tutto il personale della Colonia la cui vigilanza sulle bambine non ha un attimo di sosta.

Poichè la Direzione dell'Ansaldo non lesina i mezzi, il funzionamento della Colonia risponde in pieno a tutte le esigenze. Fondamentale è l'assistenza sanitaria. Ogni mattina e ogni sera infatti le ospiti vengono visitate dal sanitario dott. Bruno Roscioli che risiede in permanenza nella Colonia assistito dalle tre collaboratrici sanitarie signorine Mirella Iroldi, Lia Ceccarelli e Bruna Pulì. Ogni pericolo è quindi subito individuato e circoscritto, ma per fortuna il lavoro del reparto sanitario è stato minimo come ognuno si augurava e si augura ad ogni apertura di colonia. Le bambine infatti godono ottima salute e nessun fatto di

Nella prima colonna, dall'alto in basso: Renata Del-fino, Albertina Biordi, Grazia Giaccone, Gabriella Sallo. Nella seconda colonna: Franca Pradella, Maria Rosa Gardella, Elvira Paita, Anna Maria Prato, Paola Giardi.

a Montemaggio



Un vivace gruppo di giovani Assistenti

rilievo ha turbato la tranquillità sanitaria della Colonia. Allo scarso lavoro del reparto sanitario ha fatto invece contrasto l'accresciuta attività della cucina che ha dovuto sopprimere con tutto il suo personale ad un lavoro assiduo per far fronte alle richieste sempre crescenti dell'appetito delle piccole ospiti. Tuttavia la tabella dietetica approvata dal direttore sanitario dott. Giuseppe Amelotti che sovraintende al servizio sanita-

rio della Colonia, è stata mantenuta con attenta cura dal signor Del Torre che di fronte all'appetito crescente deve sapersi destreggiare per non violare le disposizioni del regime dietetico e per non complicare il servizio approvvigionamento della Colonia, che è fatto quasi ogni giorno di generi di prima qualità e sempre freschissimi.

Come abbiamo detto le bimbe sono state divise in 14 squadre. La Direttrice ha seguito un

criterio pratico e nello stesso tempo intelligente di smistamento delle bambine, dividendole nelle varie squadre a seconda della loro provenienza. Infatti nella prima e nella seconda ha raggruppato quelle della Spezia, nella terza quarta e quinta quelle di Livorno, nella sesta quelle del Ferroviario, nella settima quelle della Direzione generale e Carpenteria, nella ottava e nella nona le più grandicelle, nella decima e nell'undicesima quelle del Cantiere, nella dodicesima Fonderia e Coker e nelle ultime due quelle del Meccanico. In questa suddivisione le bambine provenendo da famiglie per lo più in rapporto tra loro hanno trovato una immediata possibilità di affiatamento e hanno reso quindi più armoniosa fin da principio la vita della Colonia.

Con il turno delle bambine si chiude quest'anno la Colonia di Montemaggio, ma già si pensa all'organizzazione dell'anno venturo per offrire sempre maggiori possibilità ai figli dei dipendenti della nostra Azienda di trascorrere una lieta e salubre vacanza nella bellissima colonia di Montemaggio.

Pallacanestro e pallavolo

Nel mese di luglio, durante la permanenza dei piccoli ansaldini nella Colonia di Montemaggio, sono stati disputati degli interessanti tornei di pallacanestro e pallavolo.

Diamo qui l'elenco dei componenti delle squadre vincenti che sono state premiate dalla Direzione della Colonia:

Pallacanestro - 1.a classificata: X squadra, composta da: Zambelli, Manzoni, Di Fraia, Michelini (capitano) e Siciliano.

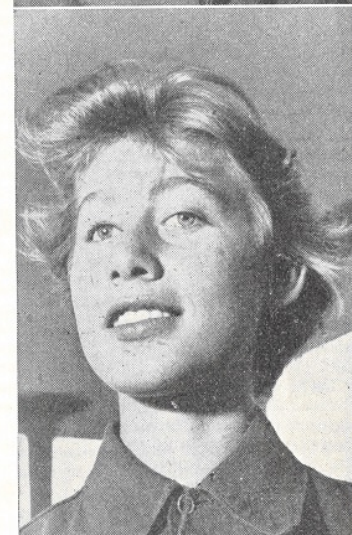
2.a classificata: squadra mista, composta da: Sardelli, Soldaini, Rodigari, Cusmanovich, Di Grumo, Giudice, Tanese, Peruzzo.

Pallavolo - 1.a classificata: IX squadra, composta da: Lauletta, Succu, Pasquinelli, Tartarini, Bruzzese, Bruzzone. Riserve: Vitale e Mordini.

2.a classificata: III squadra, composta da: Baldeschi, Biagini, Costa, Biondi, Del Vivo, Belli (tutti livornesi).

Sono stati inoltre premiati i seguenti giocatori di pallacanestro, di altre squadre, per il maggior numero conseguito di cestì: Bruno Lenzi, Scotto (detto Scottino), Salvatore Rocco.

Dall'alto in basso: Liliana Spadaro, Mina Chiappino, Clara Vazzole, Roberta Silvestri.



Il Sindaco di Genova, on. Pertusio, che ha visitato la Colonia verso la fine di agosto, distribuisce sacchetti di caramelle alle piccole ospiti.

L'atomo speranza dell'avvenire

Nella notte estiva, da Sarzano dove sorgeva la città quadrata di duemila anni fa, attraverso il Mandraccio (voce fenicia che significa porto) donde partivano quasi mille anni fa le galee degli Embriaci e dei Doria, costeggiando il nostro Duomo con la sua fiancata romanica costruita nel 1100, arriviamo a Piazza Giacomo Matteotti, già piazza Umberto I, già Piazza Nuova, già Piazza dei Funghi (dal commercio che ivi si faceva) attirati dai fasci di luce proiettati contro il cielo, come quelli delle fotoelettriche durante l'ultima guerra.

Si tratta della Mostra Atomica, modernamente allestita su carrozzoni viaggianti: all'ingresso si proietta su un piccolo schermo una pellicola a colori, a disegni animati. Decisamente il mondo moderno, quando vuol esprimersi, non può fare a meno del cinema: quante pagine scritte, o quante conferenze, sarebbero occorse per dare al passante una sia pur vaga idea del mondo atomico, coi suoi neutroni ed i suoi elettroni? E con quale efficacia? Qui invece, avvalendosi del formidabile potere didattico delle immagini in movimento, il risultato è raggiunto: tutti si fermano interessati (esclusi i ragazzini, che si allontanano appena si accorgono che non si tratta di Disney) e cercano di afferrare la sintetica lezione. Certo, non è materia facile: si tratta di dimostrare che l'atomo, già ritenuto l'ultimo ed indivisibile costituente della materia, si compone di un nucleo carico di elettricità positiva, costituito da neutroni e protoni, e di elettroni, particelle di massa costante che gli ruotano attorno, cariche di elettricità negativa. (Dove diavolo abbiamo letto che, secondo la moderna meccanica quantistica, l'atomo di Rutherford è solo un modello di comodo valore euristico, ma non corrisponde alla realtà fisica dell'atomo?). Ma la proiezione ci riprende con i suoi disegni animati: si parla della radioattività, ossia della proprietà di certe sostanze di presentare dissociazioni dei gruppi atomici; e degli isotopi, elementi di ugual numero atomico ma di peso diverso dovuto a differenze di massa nel nucleo, cioè a diverso numero di neutroni; e del bombardamento dell'atomo, procedimento diretto a disintegrare il nucleo atomico, provocando negli elementi radioattività artificiale.

Certo la cosa è un po' complicata, anzi troppo, e allora pensiamo anche a questa contraddizione della nostra epoca, che è evidentemente una epoca di passaggi, di sviluppi impensati: ha fatto la vita sociale, ha fatto la filosofia, lo stesso cammino rapido della scienza?

Meglio entrare, cominciare a girare i diversi reparti, che ci introducono in questo mondo nuovo, avveniristico ma tutt'altro che fantastico. Nei primi si sviluppa assai convincentemente il seguente assunto: la popolazione della terra è in continuo aumento ed il suo consumo di energia sale vorticosamente, non tanto per questo aumento quantitativo degli abitanti quanto

per le necessità sempre crescenti della moderna civiltà. Due esempi: negli Stati Uniti il 50% del carbone bruciato fino ad oggi è stato consumato negli ultimi trent'anni ed il 50% del petrolio negli ultimi

litato la scoperta di nuove varietà di piante resistenti alle malattie. Fino all'industria, naturalmente, che come sempre accade è la più interessata ad una nuova scoperta scientifica: oltre 150 varietà di iso-

zo per Marte, o quando con un raggio a distanza comunicheremo il pensiero alla persona voluta, invece di riempire il modulo telegrafico? Inebriati dal volo finiremo come Icaro?

ca che aveva svegliato a suo tempo visioni sataniche l'umanità ha compiuto progressi incalcolabili onde alleviare i propri dolori e rispondere alle proprie esigenze. I primi treni hanno fatto gridare all'«orribile mostro d'acciaio dalle nari fiammeggianti» e si sono avute manifestazioni di contadini terrorizzati (a parte le manovre dei proprietari dei fondi che si ritenevano danneggiati). La marcia in avanti ha continuato, e l'uomo è rimasto sempre padrone degli strumenti che aveva creato, anche quando li ha adoperati male. Lo ha fatto in virtù di una propria decisione intellettuale, morale, filosofica dunque.

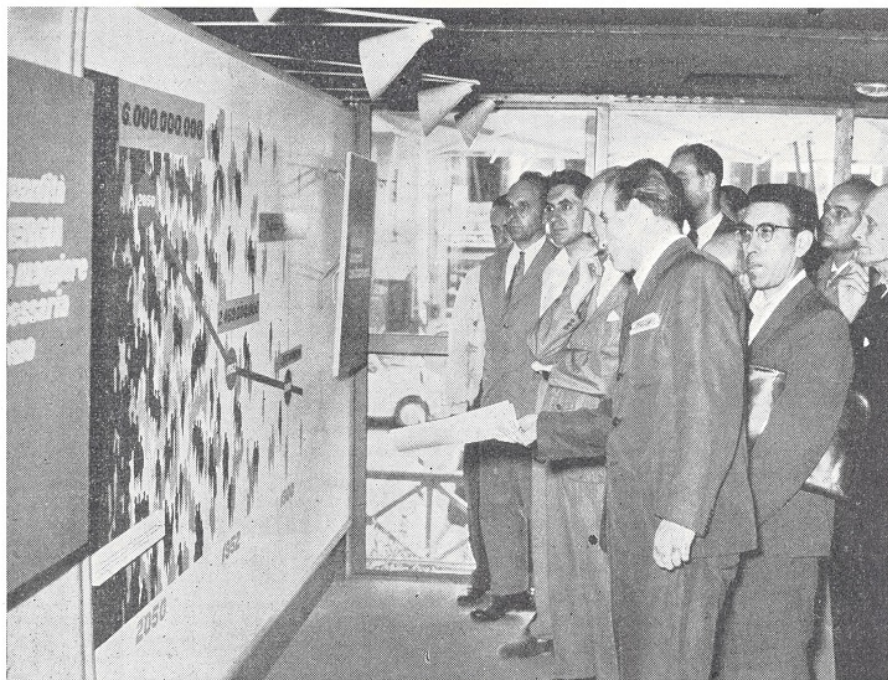
La nostra filosofia dovrà svilupparsi al livello della nostra scienza, la coscienza essere pari alla responsabilità. Se così sarà, non potrà accadere, come qualcuno ha scritto, che un giorno una palla schiacciata ai poli, completamente disabitata, continui a girare nell'eterno spazio.

La vita continuerà, e si parlerà di noi, della nostra generazione, del nostro secolo. Che cosa si dirà? Forse semplicemente che il secolo XX fu il secolo dell'atomica. Come oggi si legge che il secolo XV fu quello delle scoperte geografiche, e della caduta di Costantinopoli non si ricorda più nessuno.

Col padiglione della medicina abbiamo finito il giro. Sarà vero, come abbiamo letto da qualche parte, che gli uomini fra qualche migliaio di anni avranno una testa enorme su un corpo piccolissimo? Mah!

Usciamo, e il primo che incontriamo è un ragazzino che sta mangiando un gelato alla fragola.

L. B.



Ingegneri e tecnici dell'Ansaldo visitano la «Mostra atomica»

14 anni. In Italia la quantità di petrolio consumata nel 1938 fu di 3.800.000 tonnellate, nel 1950 di 6.433.000 e nel 1953 di 10.500.000. Nello stesso tempo, però, le disponibilità di petrolio e carbone vanno paurosamente esaurendosi, mentre l'acqua fornisce soltanto un decimo dell'energia occorrente.

Quindi necessità di trovare una nuova fonte di energia per il futuro e, trovata nei processi di disintegrazione atomica, necessità di studiarne lo sfruttamento. Che si tratti di un potenziale enorme è indubbio: un chilo di Uranio 235 fornisce altrettanta energia calorifica di 2.600.000 chili (attento proto! due milioni e seicentomila chili!) di carbone.

Che si tratti di un potenziale utilizzabile a scopi pacifici è ampiamente dimostrato, anche se siamo all'inizio di una fase sperimentale: a Calder Hall, nel Cumberland, la Gran Bretagna ha già costruito una centrale elettrica atomica che entrerà presto in funzione, fornendo energia elettrica atomica a un penny l'unità. Sempre in Inghilterra, ad Amersham, esiste ed è in piena funzione una fabbrica di isotopi, che soddisfa le ordinazioni in misura di quindicimila all'anno, delle quali oltre cinquemila per l'estero.

Questi «isotopi radioattivi» sono ormai entrati in funzione nei campi più diversi: dalla medicina, dove sovente possono rilevare ciò che l'indagine chimica e il microscopio non possono, all'agricoltura dove esperimenti hanno consentito uno studio sicuro del comportamento dei diversi fertilizzanti e hanno faci-

topi radioattivi sono attualmente disponibili per l'impiego nell'industria.

Motori atomici: ecco il «Nautilus» primo sommergibile azionato ad energia atomica (qui opportunamente un pannello ricorda che anche il primo motore Diesel fu applicato su un sommergibile). E ci sono pannelli con disegni di aereorazzi, e navi del futuro dalla forma fantasiosa.

Certo, siamo in pieno futuro, e la mente si inorgoglisce, la fantasia si scatena, la co-abbiamo verniciato i vecchi albums di Mandrake con la vernice del dott. Lambicchi. Il mondo di Giulio Verne che abbiamo sognato bambini è qui, e lo stiamo costruendo noi, la nostra generazione. Gli incubi di Poe, le visioni di Hoffmann, il tappeto di Ali Babà, il «Mondo Nuovo» di Huxley, la fantascienza, i romanzi galattici con la copertina espressionista, tutto possibile, tutto a portata di mano, tutto in costruzione. Poi ci prende paura: Prometeo fu condannato da Giove a restare incatenato sulla cima più scienziata si spaventa. Pare che alta del Caucaso, per aver donato il fuoco agli uomini.

Pensiamo alla favola dell'apprendista stregone, che non riusciva più a dominare le forze che aveva evocato e ci ricordiamo della «Rivolta delle macchine» o il pensiero scatenato» scenario di Romain Rolland, realizzato col pittore Masereel e del «Robot» di Capek.

Che cosa sarà di noi, delle nostre «categorie» morali, come saranno i nostri rapporti umani e spirituali, quando invece di aspettare il treno di Casella aspetteremo il raz-

Una boccata d'aria nel passare da una carrozza all'altra ci fa riprendere conoscenza, anzi coscienza: col fuoco di Prometeo l'umanità non si è incenerita, ma ha creato strumenti onde condurre più comodamente la propria esistenza e soddisfare le proprie crescenti esigenze. Con la chimi-

UNA GRANDE INIZIATIVA DEL NOSTRO GIORNALE

Gita a Stresa

Ai nostri lettori giungerà gradita la notizia che, in accoglimento delle proposte formulateci da numerosi ansaldini, il nostro Periodico ha deciso di organizzare per il 26 settembre una gita a Stresa sul Lago Maggiore.

La Direzione Generale ha accordato facilitazioni allo scopo di consentire la partecipazione di tutti quanti lo desiderano. Infatti le quote di viaggio saranno rateizzate a seconda del numero dei familiari partecipanti a carico del dipendente.

Durante il viaggio l'Amministrazione del nostro Periodico farà sorteggiare dei premi abbinati al numero del biglietto di viaggio che verrà rilasciato ad ogni partecipante.

La gita a Stresa è riservata, per evidenti ragioni, ai soli dipendenti degli stabilimenti di Genova, mentre per i colleghi di La Spezia e Livorno possiamo annunciare che è in preparazione una gita a Genova con visita alla «Cristoforo Colombo» e agli Stabilimenti Ansaldo.

Il programma della gita, salvo eventuali variazioni, rimane così stabilito:

Partenza da Genova stazione Principe in treno speciale alle ore 5.15.

Da Sampierdarena alle ore 5.22.

Arrivo a Stresa alle ore 9.30 circa.

Partenza da Stresa alle ore 20.

Arrivo a Genova alle ore 24.

Quota di viaggio per partecipante L. 1.720.

Per i bambini, L. 860.

Le prenotazioni vengono effettuate presso i nostri corrispondenti di Stabilimento: MEC, sig. Rovegno (MOP); CAN, sig. Merlano (MOP); FON, rag. Montesoro (SES); CAF, sig. Piardi (TEC); MEF, sig. Maggiolo (UTEN); DIG e SAU, presso l'Amministrazione de «l'Ansaldo».

"L' ANSALDINO", RISPONDE

Il sig. Carlo De Maria dello Stabilimento Meccanico chiede perché i manovali comuni, dopo una certa anzianità, non vengono promossi specializzati. pur, se necessario, continuando a maneggiare la scopa.

L'organico aziendale prevede un certo numero di manovali comuni in quanto vi sono da espletare esigenze di lavoro tipiche di questa categoria. Il trattamento economico è regolato dal contratto di lavoro, e quello praticato dalla nostra Società è largamente superiore al minimo.

Quando si determinano dei posti nell'organico della categoria manovali specializzati, le Direzioni scelgono tra i comuni gli elementi idonei. Naturalmente in questo caso bisogna lasciare la scopa per l'attrezzo.



Ho letto del corso di inglese promosso dall'Ansaldo. E' una lingua che imparerei volentieri, data la mole del lavoro orientata specialmente su disegni scritti in tale lingua. C'è probabilità che l'anno venturo il corso si ripeta? Sarò in regola per esservi ammesso? Ho 40 anni ed appartengo all'Ufficio Pro del Ferroviario. In quanto a studi ho frequentato il III corso di avviamento industriale e disegno meccanico.

ULISSE CICCONE.

La questione dell'eventuale ripresa dei corsi di inglese per l'anno prossimo è ancora allo studio, soprattutto per quanto riguarda l'impostazione da dare ai vari corsi. Probabilmente sarà istituito un corso apposito per quei dipendenti che, come Lei, desiderano soltanto perfezionare la loro capacità di lettura di testi tecnici. Non siamo però in grado di dirLe se Lei potrà essere ammesso a frequentare

tale corso, e ciò perché i posti saranno certamente molto limitati e la scelta dei partecipanti avverrà unicamente sulla base del principio, più volte ribadito dalla Direzione della Società, dell'interesse aziendale.

Possiamo pertanto solo consigliarLe di far presente a suo tempo questa Sua aspirazione alla Direzione del Ferroviario.



Mia figlia Giuliana ha frequentato le scuole di avviamento professionale ed essendo stata licenziata con ot-

timi voti avrei piacere di sapere, se anche un po' in ritardo, potesse concorrere alla distribuzione dei premi.

DORINO TRAVERSO.

Le domande per concorrere alle borse di studio vanno presentate dopo l'affissione del bando di concorso che Lei potrà leggere nella portineria dello Stabilimento. Normalmente il bando viene reso pubblico nei primi mesi dell'anno scolastico, quindi in ottobre o novembre. Per concorrere bisogna frequentare determinati corsi e scuole previsti dal bando e aver conseguito nell'anno precedente la

promozione con medie non inferiori ai 7/10 (borse di 2.0 grado) e agli 8/10 (borse di 1.0 grado) e con singoli voti non inferiori rispettivamente a 6/10 e a 7/10. Perciò se Sua figlia Giuliana ha conseguito la promozione con i predetti voti e nell'anno scolastico 1954/55 frequenterà uno degli istituti scolastici previsti dal bando, potrà naturalmente concorrere. Come vede la Sua domanda non è in ritardo, ma è prematura. Più complete delucidazioni Lei potrà chiederle alle assistenti sociali del Suo Stabilimento, le sigg. Parodi e Lepari, che a suo tempo potranno darLe anche il modulo per la domanda.

La prevenzione degli infortuni

Desidererei sapere con quale criterio la Direzione Generale regola in tutti gli stabilimenti il « Servizio antinfortunistico e antincendi », se il personale è specializzato e se vi sono delle convenzioni con Società assicuratrici, quali sono e su quale base viene distribuito il personale relativo in ogni singolo stabilimento.

CARLO LONGHI.

La prevenzione degli infortuni e la prevenzione degli incendi sono due servizi distinti. Il sig. Giorgio Stallo, Capo dell'Ufficio assicurazioni della Direzione Generale, Le dà, qui di seguito, le notizie che Lei chiede sulla prevenzione infortuni. In un prossimo numero Lei troverà quelle relative al servizio prevenzione incendi.

La prevenzione degli infortuni è devoluta al « Comitato di Sicurezza », che è stato istituito presso ogni stabilimento il 24 marzo 1941 ed è

composto dalle seguenti persone: direttore di officina o chi per esso, capo servizio manutenzione, capi sezione, capi officina, medico di stabilimento e un incaricato dell'ufficio personale con funzioni di segretario. Alle riunioni del « Comitato di Sicurezza » partecipa il dott. Ernesto Bonura, quale consulente sanitario della Direzione Generale e un funzionario dell'ufficio assicurazioni.

I compiti del Comitato sono i seguenti: a) proporre e stabilire i mezzi atti ad istruire le maestranze sull'esistenza dei pericoli e sul modo di difendersi; b) prospettare, discutere e decidere i provvedimenti atti a completare e perfezionare l'attrezzatura antinfortunistica dello stabilimento.

Le decisioni del Comitato dovranno essere approvate dalla Direzione di stabilimento. I singoli membri devono controllare personalmente che in officina sia fatto l'uso prescritto dei mezzi di difesa e il capo della manutenzione è responsabile della situazione dell'attrezzatura antinfortuni-

stica dello stabilimento. I capi sezione devono vigilare sull'osservanza delle norme di sicurezza. L'incaricato dell'ufficio personale, segretario del « Comitato di Sicurezza », ha il compito di espletare le pratiche inerenti all'assicurazione infortuni (sopraluoghi, denunce all'Istituto Nazionale Infortuni, tenuta del registro infortuni, ecc.) e quello di raccogliere elementi statistici.

Il Comitato si riunisce in via ordinaria una volta al mese ed in via straordinaria in occasione di infortuni gravissimi o mortali.

Durante le riunioni vengono esaminati i documenti degli infortuni avvenuti nel mese precedente e si discutono le cause degli infortuni stessi. Inoltre vengono discusse e stabilite le direttive per intensificare l'azione di propaganda antinfortunistica in officina (cartelloni, segnalazioni di avvertimento nei luoghi più pericolosi, ecc.).

I verbali delle riunioni sono trasmessi in copia alla Direzione Generale, alla Direzione di stabilimento e a tutti i membri del Comitato.

All'immediata realizzazione dei mezzi di protezione approvati dalla Direzione provvede il capo della manutenzione. L'ufficio assicurazioni della Direzione Generale, informato dal proprio funzionario e dal dott. Bonura e presa conoscenza dei verbali, controlla l'attuazione dei provvedimenti stabiliti, sia dal lato tecnico come da quello sanitario e contribuisce a far conoscere a tutti gli stabilimenti eventuali mezzi di protezione dimostratisi efficaci in qualche stabilimento.

Come si vede, il personale addetto alla prevenzione degli infortuni è quello stesso che fa parte del « Comitato di sicurezza » ed ogni componente è logicamente specializzato nella parte di sua competenza. Tutti gli operai e coloro, tra gli impiegati, che hanno la qualifica di « sovrintendente » (cioè che sovrintendono direttamente ai lavori degli operai) sono assicurati presso l'I.N.A.I.L. (Istituto Nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro). Gli altri impiegati sono assicurati presso la Società Mutua di Assicurazioni, con atto di liberalità della Ditta.

GIORGIO STALLO.

Visitate la
mostra permanente
sita nei
vasti locali interni
del

Mobilificio COSTA

TELEFONO 40.234

VIA HERMADA 18 r.
GE - SESTRI

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

FASSIO

VIA LUCCOLI, 5-7 r.

VIA S. LUCA, 84 r.

Rate da L. 1.000 - 1.500 - 2.000

A L M E S E

**BUONI ENAL
MAGAZZINI VITTORIA**

MONTANARI

VIA BRIGATA LIGURIA 13 r.

Telefono 54.807 - GENOVA

Concessionario

MOTO DEVIL

massime prestazioni

Tipo Turismo 125 cc. - L. 179.000

Sport Lusso 160 cc. - L. 198.000

Tipo Raid 160 cc. - L. 195.000

Mototelaio 250 cc. - L. 385.000

LAMBRETTA

tipo **E D LD**

avviamento elettrico

E. BRANDOLINI

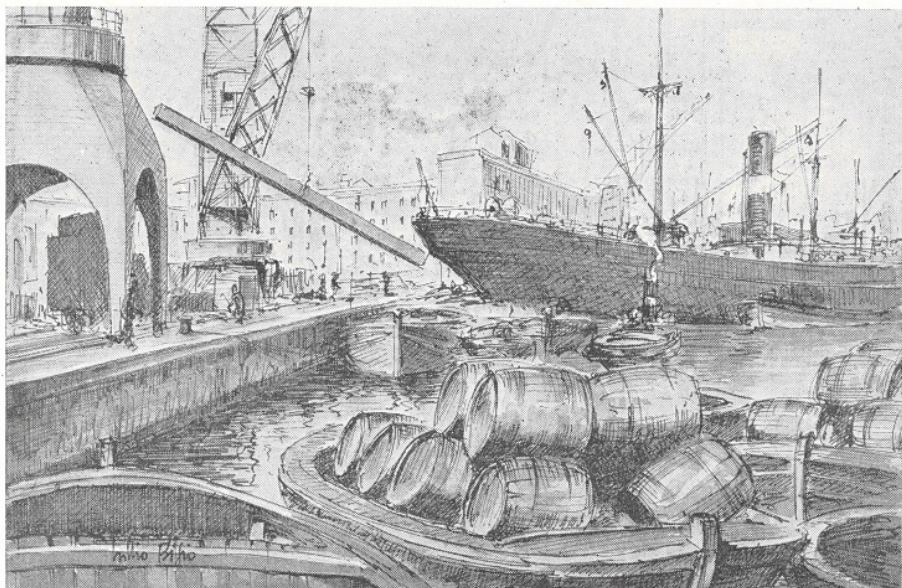
**L' OTTICO
DI FIDUCIA**

GENOVA-SESTRI - Tel. 40.414



**IMPERMEABILI
MAGAZZINI VITTORIA**

I DISEGNI DEL NOSTRO CONCORSO



Tullio Bisio: In Darsena



La Ruota del Tempo

Sono nati

14 aprile: RITA, figlia di Naldi Francesco (Mec) - 8 maggio: PIETRO, figlio di Gatti Giacomo (Mec) - 9 maggio: MAURA, figlia di Bordigone Sergio (Can) - 20 maggio: RITA, figlia di Repetto Giuseppe (Mec) - 12 giugno: SERGIO, figlio di Gargiulo Vincenzo (Mec) - 14 giugno: UMBERTO, figlio di Matteini Giorgio (Mec) - 19 giugno: WALTER, figlio di Ferrando Giovanni (Can) - 29 giugno: PIETRO, figlio di Rosi Benedetto (Mec) - 3 luglio: GIOVANNI, figlio di Olivero Giuliano (Mec) - 6 luglio: WALTER, figlio di Granieri Donato (Dig) - 7 luglio: ENZO, figlio di Ceragioli Vinicio (Mug) - 9 luglio: LETIZIA, figlia di Carlini Matteo (Fon) - 11 luglio: LAURA, figlia di Cesarini Eugenio (Mec) - 12 luglio: MILVIA, figlia di Casagrande Delio (Mec) - CLAUDIO, figlio di Cafasso Adriano (Mec) - ERMANNO, figlio di Peirani Fausto (Can) - MARCO, figlio di Bozzolo Giacomo (Car) - 13 luglio: MAURIZIO, figlio di De Pilla Domenico (Mug) - MARIA A., figlia di Macciò Giuseppe (Mec) - 15 luglio: NADIA, figlia di Ghigliotti Francesco (Can) - ROSANNA, figlia di Vigo Angelo (Can) - 16 luglio: RENZO, figlio di Turriano Ilario (Mec) - LORIS, figlio di Viari Gino (Mec) - FRANCESCO, figlio di Rolfini Ezio (Can) - 17 luglio: ALESSANDRA, figlia di Bernardi Pietro (Liv) - GIUSEPPINA, figlia di Fantini Antonio (Fon) - 19 luglio: GIANCARLO, figlio di Tacconi Ezio (Can) - 20 luglio: MARIA GRAZIA, figlia di Franchini Enzo (Liv) - 22 luglio: ANGELA, figlia di Damonte Angelo (Mec) - 25 luglio: FERDINANDA, figlia di Parodi Luciano (Mec) - MAURIZIO, figlio di Pignone Vladimiro (Mec) - 26 luglio: MAURO, figlio di Tebano Antonio (Liv) - 27 luglio: BEATRICE, figlia di Durante dott. Carlo (Dig) - 29 luglio: ROBERTO, figlio di Scotti Manlio (Mug) - ANNA, figlia di Ottria Francesco (Mec) - GIOVANNI, figlio di Casalino Giuseppe Giuseppe (Fon) - 4 agosto: MARINA, figlia di Gastaldi Francesco (Mec) - 6 agosto: EUGENIO, figlio di Dagnino Giuseppe (Mec) - GIAMPIERO, figlio di Rossi Mario (Mec) - 9 agosto: LAURA, figlia di Renieri Renzo (Mec) - 10 agosto: ALBA, figlia di Cordazzo Giovanni (Mec) - 11 agosto: ALFONSINA, figlia di Provenzano Gaetano (Can) - 12 agosto: NEVIADA, figlia di Deodato Sergio (Can).

A tutti i piccolissimi «ansaldini» e ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.

Si sono sposati

30 maggio: CEPOLLINA Carlo (Mec) con Macchia Carla - 31 maggio: COSSO Giovanni (Fon) con Olcese Jolanda - 2 giugno: PRATI ing. Roberto (Mec) con Campolongo Amalia - 6 giugno: CARLINI Francesco (Fon) con Ottonello Domenica - 26 giugno: COSTA Mario (Mug) con Manca Elena - 3 luglio: GIGLIO Alfredo (Dig) con Alati Grazia - 4 luglio: DELLACASA Giacomo (Dig) con Olivieri Anna - 18 luglio: SARTORI Giovanni (Can) con Pedrazzi Lina - MORA Alberto (Mec) con Picchio Ada - 25 luglio: MASTINU Andrea (Dig) con Bascieri Elsa - CASARINO rag. Agostino (Can) con Giusio rag. Candida - MANISCALCO Francesco (Mec) con Giannazzo Maria - PRENCIPE dott. Giona (Mec) con Bottino Irma - 31 luglio: FAINA Adriano (Can) con Tripodi Peppina - CESARI Fer-

dinando (Mec) con Badano Lidia - 1.o agosto: CARACCIOLO Franco (Mec) con Ghelardini Maria Luisa - BOVONE Elio (Mec) con Martinel Jole - BALDINI geom. Luigi (Mef) con Sivero Luciana - 7 agosto: SCANIGLIA Armando (Mef) con Ferrando Maria - 8 agosto: GRILLI Mario (Can) con Gasparini Clelia - FRANCHINI Stefano (Can) con Lombardi Adele - GRONDONA Aldo (Mec) con Leone Giuditta - 14 agosto: CURRELI Santo (Mec) con Dolcino Luisa - 15 agosto: PITTALUGA Luigi (Can) con Degola Teresa.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

PREMI DI ANZIANITA'

MECCANICO.

Assereto Enrico; Bacherini Michele; Battioni Angelo; Boscolo Desolina; Caleffi Attilio; Cereghini Luciano; Coda Giuseppe; Di Nicola Antonio; Lazzarini Gino; Montefiori Pietro; Piombo Pietro; Sala Bruno; Scorza Edoardo; Silvestrini Paolo; Tani Aldo; Villa Umberto.

FONDERIA.

Mannara Maurizio.
SEDE.

Bianchi G. B.; Lucchesi Silvano; Torelli Rodolfo.

CARPENTERIA.

Magnani Sergio; Pampiro Domenico; Vallarino Antonio.

FERROVIARIO.

Macri Cosimo; Massiglia Giovannini; Roccatagliata Rosa.

MUGGIANO.

Biancardi Arduino; Calzolari Silvio; Cerri Elves; Costa Galliano; Destri Vittorio; Fabbri Antonio; Franceschini Emanuele; Ratti Carlo; Ratti Giuseppe; Ratti Guido; Salvetti Bruno; Saporiti Vincenzo; Tartarini Osvaldo; Venturini Sergio.

CANTIERE.

Aleardo Francesco; Bassi Elia; Biondi Ernesto; Bonelli Paolo; Bufa Ernesto; Calvia Vittorio; Castagnola Ettore; Daffini Gaetano; Dameri Aldo; Fabbri Alfredo; Fendatori Attilio; Fracchiolla Francesco; Galletta Rosario; Gambolati Giuseppe; Ligabue Gustavo; Lodi Fernando; Malvestiti Cesarino; Perno Gina; Persico Giovanni; Sartori Giovanni; Sugliano Giovanni; Tortello Fioravanti; Valle Giuseppe; Vallone Carmelo; Varone Michele.

Ai vecchi dipendenti dell'«Ansaldo» che con la loro attività hanno contribuito allo sviluppo dell'azienda, le congratulazioni più cordiali.

BERLITZ SCHOOL

GENOVA - VIA ROMA, 6

TELEFONO 580.042

Lingue estere

inizio corsi per

Corrispondenti
commerciali

consiglio di amica

Sanovatt

l'ovatta
alla Cloramina T.

disinfetta
e cura
rapidamente

ogni ferita
abrasioni
scottature
qualsiasi piaga

Sanovatt

è il pronto
soccorso
in ogni casa

la consiglia anche il vostro medico di fiducia che potrà richiederla, se non l'avesse provata alla SISMA - Corso Venezia 38 Milano - tel. 795.039
Costa quanto una comune benda - È in vendita nelle Farmacie

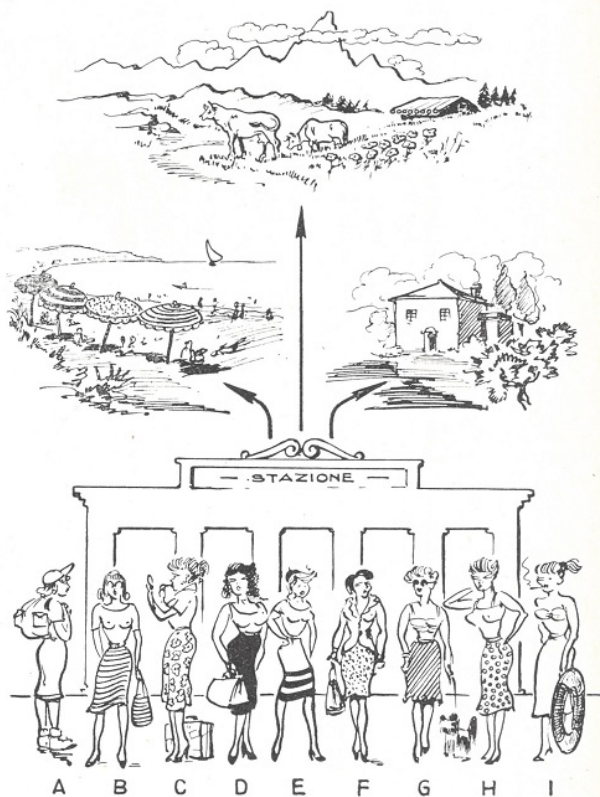
AUT. ACB 7031

cartony 49

PISONIS
LOANO (SAVONA)

Concorso "feriale"

Un gruppo di Ansaldoine è stato sorpreso alla stazione di partenza per diverse località. Le nostre colleghe hanno già scelto l'abbigliamento intonato alla località dove soggiorneranno. Sta alla sagacia dei nostri lettori indicare dove ciascuna delle villeggianti, contraddistinta da una lettera dell'alfabeto, è diretta.



Indicare nell'apposito tagliando l'esatta soluzione e spedire a «L'ANSALDINO» - recapito Ansaldo, Piazza Carignano 2 - Genova - oppure consegnarlo ai nostri corrispondenti di STA: LIV, dr. Moriconi (PER) - MUG, sig. Guadagnini (COI) - MEC, sig. Rovigno (MOP) - CAN, sig. Merlano (MOP) - FON, rag. Montesoro (SES) - MEF, sig. Maggiolo (UTEN) - CARP, sig. Piardi (TEC) - DIG, sig. Gasparino (UPR).

Tra i solutori verranno estratti a sorte un orologio da polso, un portafoglio in pelle, due pacchi di Deortalco.

Scadenza del concorso: 15 settembre 1954.

CONCORSO FERIALE

SCADENZA 15 SETTEMBRE 1954

Le villeggianti sono dirette:

Ai monti

Al mare

In campagna

SPECISCE:

STA

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.)

LE COMMISSIONI INTERNE SONO PREGATE DI VISITARCI

CASSETTA DELLE IDEE

Date le numerose sollecitazioni che, tramite la Cassetta delle Idee o direttamente, pervengono da dipendenti per l'istituzione di corsi d'istruzione sia a carattere generale sia di specifica pratica professionale, si ritiene opportuno precisare la posizione al riguardo della Direzione della Società.

Sia pur apprezzando nel suo giusto valore lo spirito che evidentemente anima queste proposte, la Società rimane necessariamente vincolata in materia dai seguenti due criteri fondamentali:

la cultura generale deve essere acquisita dai singoli al di fuori dell'ambito aziendale, costituendo un patrimonio individuale del quale la Società deve prendere atto e tener conto, ma allo sviluppo del quale non può contribuire se non in modo molto limitato ed in ogni caso indiretto (agevolazioni ad enti come l'ENAL, concessioni di locali in determinate circostanze e simili);

l'istituzione di corsi a cura e spese della Società può essere prevista ed attuata solo nel caso che essi rispondano ad un preciso interesse aziendale. Tali corsi riguarderanno pertanto soprattutto specifici rami di preparazione professionale e ad essi potranno essere ammessi solo quegli elementi la cui partecipazione, a giudizio della Società, può risultare di effettiva utilità per il raggiungimento degli scopi prefissati dall'Azienda.

Nei limiti dei criteri suesposti la Società ha già preso numerose iniziative (delle principali di esse è già stata data notizia in precedenti numeri dell'Ansaldoino) ed altre, numerose e di vasta portata, sono in programma o allo studio: ogni diversa impostazione della questione non può invece, per evidenti ragioni, essere presa in considerazione.

PROPOSTA N. 4171.

Propone di adottare alla parte inferiore dei micrometri delle boccole porta sfera per il controllo di spessori fra i diametri interno ed esterno.

RISPOSTA.

La proposta è degna di considerazione.

L'applicazione di una sfera al pedino fisso del micrometro offre effettivamente la possibilità di misurare con precisione gli spessori delle corone costituenti ghiera, boccole ecc. inoltre con facilità si può rilevare l'eccentricità tra foro ed esterno delle stesse; essa trova anche buon impiego per le misurazioni degli spessori di particolari costituiti da superfici concave e convesse.

La DAT provvederà a far costruire qualche campione che metterà a disposizione per le richieste degli interessati.

PROPOSTA N. 6398.

Propone che i vari manufatti relativi a commesse estere vengano, allorché sono ultimati, ritirati dalle officine e depositati in luoghi adatti, per

evitare una lunga serie di inconvenienti.

RISPOSTA.

E' stato in tutti i tempi problema pressoché insolubile quello di riuscire a spedire tempestivamente i materiali pronti, sia per l'estero che per l'Italia. E' superfluo enumerare le cause che non permettono di far partire subito i manufatti pronti. La più importante fra esse è la questione doganale. Certe pratiche coi Ministeri possono aver seguito solo dopo che i manufatti sono pronti, epperò trascorrono vari mesi prima che essi possano partire. Sarebbe ottima cosa raccogliere tutti i manufatti finiti in appositi locali, in attesa della partenza, ma per le nostre esigenze occorrerebbero vari e vasti capannoni che non abbiamo.

Col trasferimento della Caldereria sono rimaste libere le navate a ponente, che, come tutti sanno, sono adibite alle spedizioni delle Centrali U.R. S.S. Alla fine del 1954 la commessa delle Centrali Russe sarà chiusa e molti manufatti che ora attendono nelle officine saranno raccolti nelle navate della ex Caldereria.

PROPOSTA N. 4639.

Lamenta che nelle dispense scarseggiano alcuni strumenti di misura. Propone quindi che se ne aumenti il numero e che vengano sostituiti quelli che non rispondono più al grado di precisione desiderata.

RISPOSTA.

E' stato già stabilito che, compatibilmente con le possibilità attuali, la DAT curi il graduale aumento e rinnovo della dotazione di strumenti

di misura in quelle dispense nelle quali ciò è necessario.

Il proponente è invitato a presentarsi al Capo DAT (Signor Collo) per dare chiarimenti circa le manchevolezze specifiche ch'egli ha notate.

PROPOSTA N. 4587.

Sarebbe bene che i formati per disegni (specie quelli grandi) avessero su ogni angolo un rettangolino su cui ripetere il No. del disegno. Ciò faciliterebbe il rintraccio del No. stesso in qualunque posizione il disegno si trovi. Questo è altrettanto utile se si pensa che sovente, specie in officina, il disegno soggetto a logorio si strappa e più spesso ancora si strappa proprio nell'angolo della tabella, non rimanendo così alcuna traccia per individuare il detto numero di disegno.

RISPOSTA.

Il suggerimento è accettato e pertanto i nuovi fogli stampati porteranno almeno due quadratini per il numero di disegno.

PROPOSTA N. 5173.

Propone che, a titolo di prova, vengano imbiancate le lamiere che costituiscono i tetti dei capannoni, per vedere se con questo sistema sarà possibile abolire le girandole che rovinano le lamiere stesse.

RISPOSTA.

Sarà fatta una prova sulle lamiere di qualche capannone; però la calce bianca non resiste all'azione della pioggia e quindi sarà necessario dare una mano di calce più volte nella stessa stagione estiva, con notevoli spese di mano d'opera.

M E M E N T O

Athos MATTEUCCI

di anni 47, dipendente del Muggiano, deceduto il 15-7-54. Era stato assunto nel 1930. Lascia la madre.

Mario BERTI

di anni 56, dipendente del Meccanico, deceduto il 20-7-54. Era all'Ansaldo dal 1922. Lascia la moglie.

Italo DELLACAVA

di anni 56, dipendente del Ferroviario, deceduto il 2-8-54. Era all'Ansaldo dal 1930. Lascia moglie e tre figli.

Giuseppina TRINCHIERA

di anni 42, dipendente del Meccanico, deceduta il 15-8-54. Era all'Ansaldo dal 1942. Lascia due figli.

Urbano MASSOBRIO

di anni 62, dipendente del Cantiere, deceduto il 22-8-54. Era all'Ansaldo dal 1918. Lascia la moglie.

Ai familiari le commosse condoglianze de «L'Ansaldoino».

L'ANSALDINO

QUINDICINALE
DEL DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S.A.

*

Edito dall'Ansaldo S. A.
P. Carignano, 2 - Genova

*

DANTE JANNONE
Redattore responsabile

*

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

*

F.lli PAGANO - TIP. EDIT. S.p.A.
Via Monticelli, 11 - Genova
Telefono 83.825

*

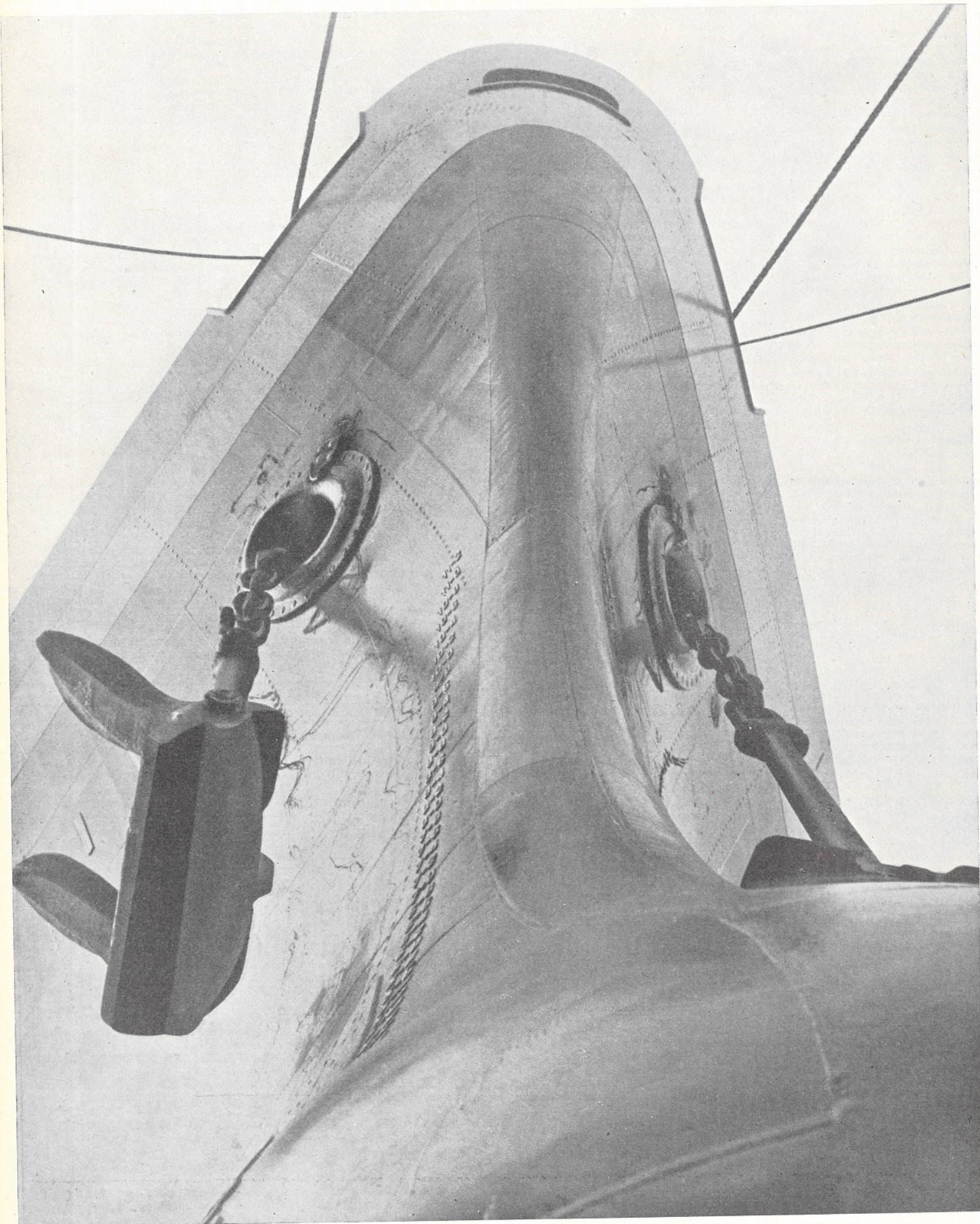
Pubblicità SIRA Concess.
Escl. - Genova - Piazza delle
Vigne, 6 - Telef. 22.342

Piccoli annunci

VENDO bicicletta passeggio uomo, oppure cambierei con bicicletta bambino 7-8 anni. Scrivere a Giuseppe Bargelli, passo Barabini 24, Genova-Bolzaneto.



L'ANSALDINO



L'analogia fra la forma della nave moderna e l'affilata sagoma dello squalo risulta evidente da questo scorcio fotografico della prua della « Giulietti ».