

L'ANSALDO

ANNO I - NUMERO 7
Abb. gratuito ai dipendenti - Prezzo di
vendita al pubblico L. 30

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

GENOVA, 15 SETTEMBRE 1954
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo Secondo

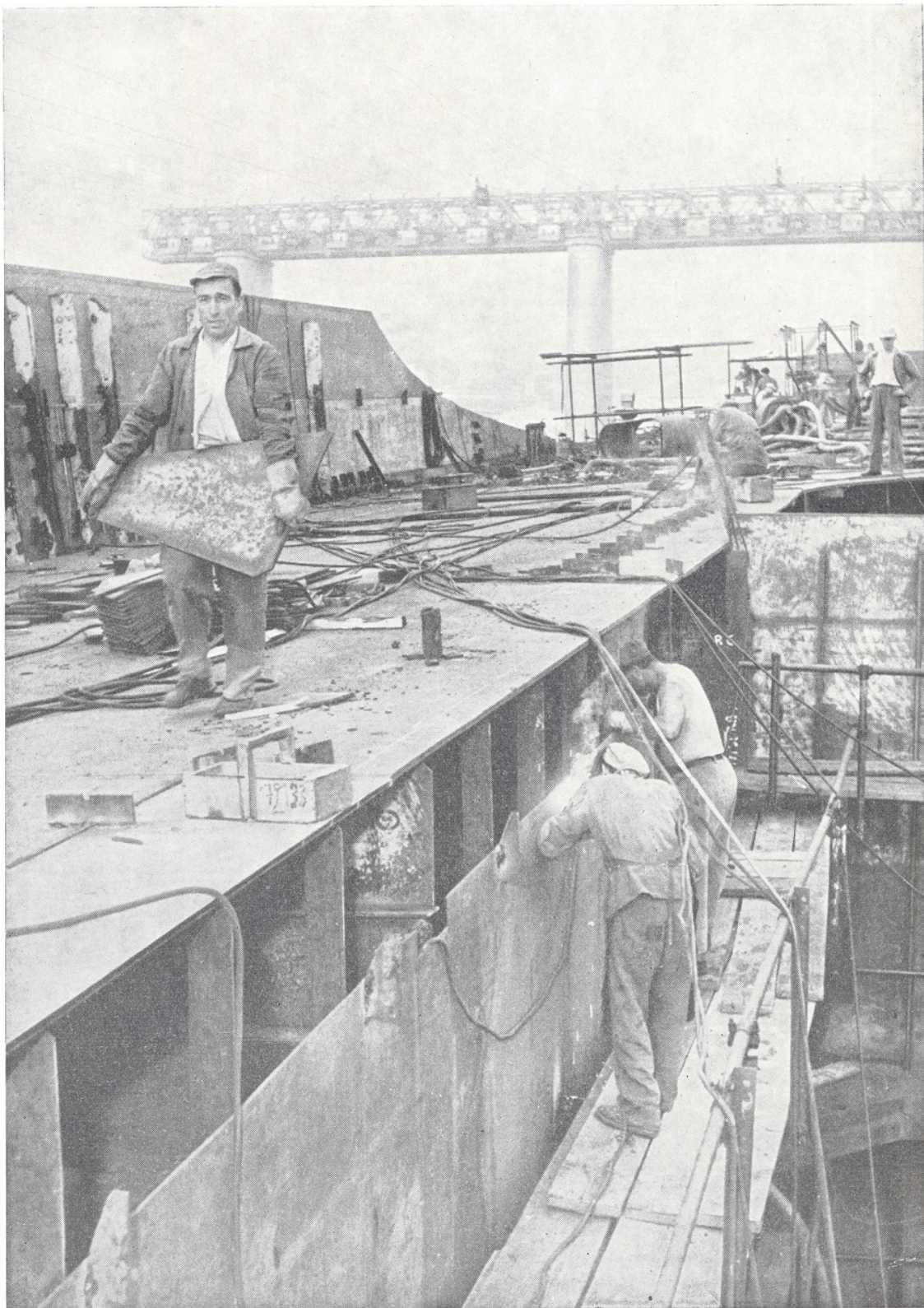
SOSPENSIONI AL CANTIERE

Quanto avremmo preferito intitolare questo articolo « nuovi lavori » e quanto più facile sarebbe stato per noi scriverlo e per voi leggerlo! Ma il nostro dovere giornalistico ci impone di informare oggettivamente i nostri lettori, così come la nostra coscienza di uomini ci comanda di veder le cose realisticamente come sono e non come vorremmo che fossero. E dalla realtà trarre le logiche conseguenze.

Il provvedimento di sospensione al Cantiere, a turni mensili di circa duemila dipendenti, si sta attuando e comprendiamo benissimo, oltre il disagio economico, la preoccupazione per l'avvenire che esso determina nei lavoratori.

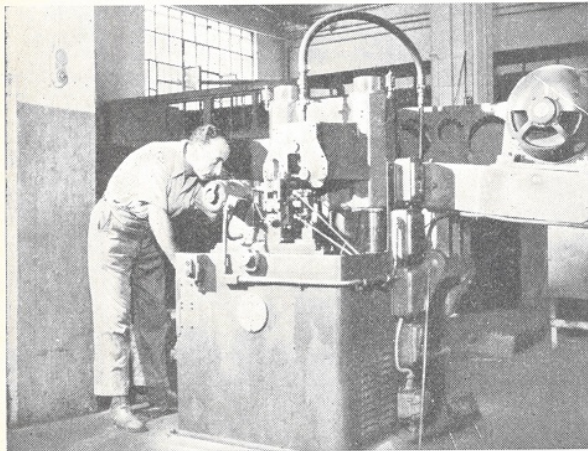
Questo doloroso provvedimento, come è confermato dall'accordo tra Direzione e Commissione Interna Centrale che pubblichiamo in altra parte del giornale, non prelude a licenziamenti ed è determinato dalla inderogabile necessità di attendere la ripresa delle costruzioni che abbiamo buone ragioni di ritenere non lontana. Confidiamo che nei prossimi mesi si debba delineare una situazione di ripresa verso la normalizzazione del lavoro.

E' bene poi che tutti sappiano che, malgrado questo inevitabile provvedimento, le perdite della Società nel corso di questo anno sono tutt'altro che lievi. Questo lo diciamo non per consolare i sospesi o per allarmare coloro che sono al lavoro negli altri stabilimenti ma per rendere partecipi, come ci eravamo proposti e come in ogni numero cerchiamo di fare, tutti i dipendenti di quel che di buono o di cattivo registra la vita aziendale. E lo facciamo perchè siamo certi che la consapevolezza di tutti aumenta il senso di responsabilità di ciascuno.



Lo scafo della « Costruzione n. 1494 » è quasi ultimato. Nella foto si riconoscono, da sinistra, il montatore Felice Pisano, il saldatore elettrico Benedetto Ferrando e il montatore Andrea Canepa.

L'officina pale



Il fresatore Luigi Tocisne mette in moto la Kent-Owens

Quelli che non hanno familiarità con il Meccanico, sentendo parlare della « costruzione palette » e dell'« Officina PALE » forse non restano completamente appagati nella loro curiosità. Difatti il nome « palette » fa pensare a oggetti che non hanno molta somiglianza con ciò che, fra l'altro, il Meccanico costruisce, e cioè con le palette delle turbine a vapore.

Nessuno direbbe, vedendole, che esse hanno un compito così fondamentale e al tempo stesso delicato. Esse rappresentano la forza, giacché servono ad imprimere il movimento e la potenza alla turbina; non solo, ma rappresentano anche la precisione più scrupolosa, perché dipende molto dal modo come esse sono lavorate e rifinite se si ottiene un consumo più o meno basso di vapore. Costituiscono esse, dunque, una delle parti più significative delle turbine a vapore.

Ed è per questo importante motivo che l'Officina PALE non è ormai più quella di una volta; e se gli operai che vi lavorarono nel passato, vi tornassero, non la riconosce-

rebbero. E non la riconoscerebbero non tanto per le esterne forme che sono all'incirca le stesse, ma per il contenuto, cioè per gli impianti e i macchinari nuovi che vi sono stati installati e ancor più per lo spirito nuovo che vi aleggia. Spirito nuovo che è maturato nei contatti avuti con le ditte più progredite in materia e negli importantissimi lavori nuovi che il Meccanico sta eseguendo. Si cammina a passo celere, dunque.

Qualcuno potrebbe domandare: e il vecchio capo officina Reggio come se l'è cavata? Intanto non si tratta di un « vecchio ». Si tratta di un Reggio maturo di esperienza, ma al tempo stesso fervidissimo di entusiasmo. Ha capito in un baleno le esigenze dei tempi nuovi ed eccolo cimentarsi, senza tentennamenti, nei più ardui e moderni problemi tecnici. Il passato fu anch'esso di avanguardia e ne siamo orgogliosi, ma ora è l'avvenire che conta. E l'avvenire richiede nuovi mezzi specializzati, nuovi sforzi.

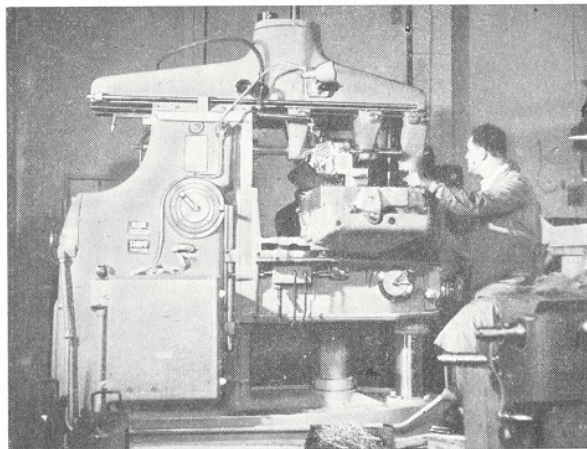
Ond'è che numerose macchine vecchie sono state collocate a riposo ed altre, ultra-

moderne, hanno preso il loro posto. Per esempio:

La **Fresatrice KENT OWENS** a comando idraulico, compie automaticamente la lavorazione completa dei tacchetti (fresatura dell'ancoraggio non a raggio e taglio) e quelle delle palette fisse fino a 90 mm. di lunghezza (fresatura ancoraggio, scanalatura per filo di collegamento e taglio pezzi).

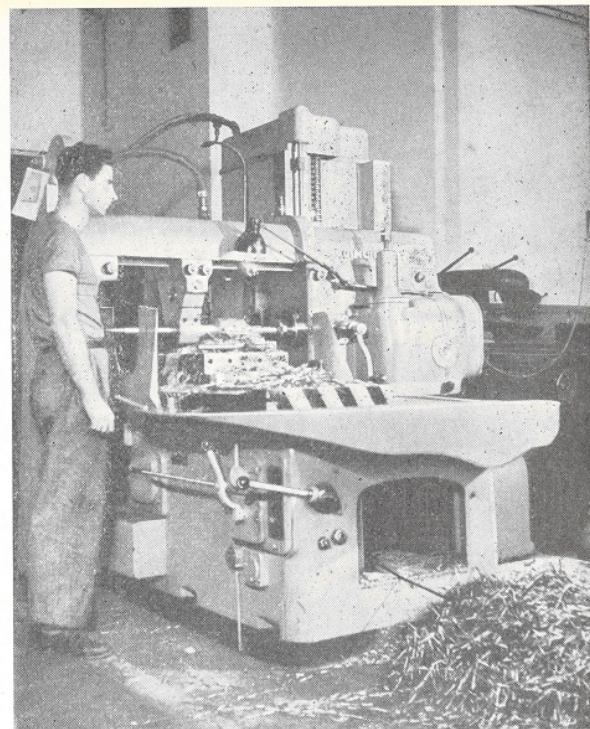
La **Fresatrice CINCINNATI HYDROMATIC** a comando idraulico della tavola e della testa porta fresa. E' per « lavorazione a ciclo » e per fresature di profilo. Viene utilizzata nella fresatura della gola, in una sola passata, delle palette a profili spostati; nella esecuzione del ringrosso della gola per il filo di collegamento delle palette di bassa pressione ed infine nella fresatura della ripresa del dorso e della gola delle palette.

La **Fresatrice NEWTON a 4 mandrini verticali**, ciascuno a comando indipendente, ese-



Un tecnico della Casa costruttrice collauda la Rigide S.4

guisce la fresatura dei profili ricavati da barre a sezione rettangolare. Due frese sgrossano il profilo e due lo finiscono. L'avanzamento delle



Il fresatore Tomaso Conti alla Cincinnati Hydromatic

barre è automatico. Questa macchina può eseguire in particolare dei profili grandi di palette, consentendo in certi

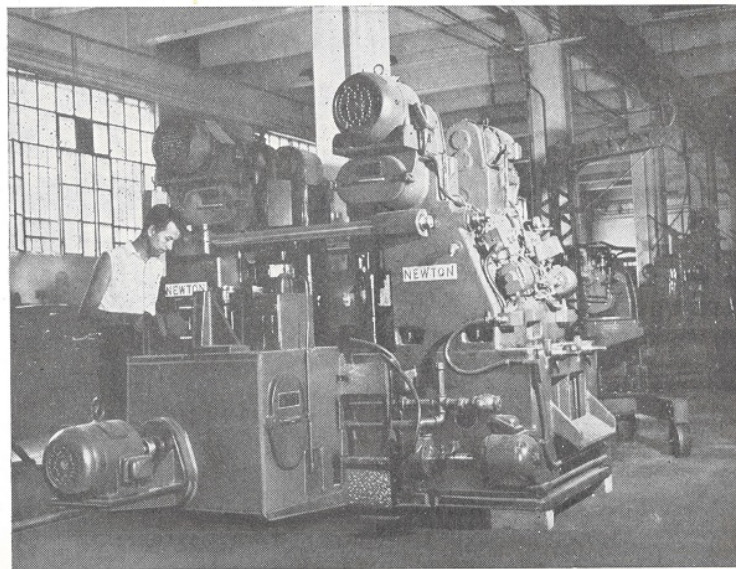
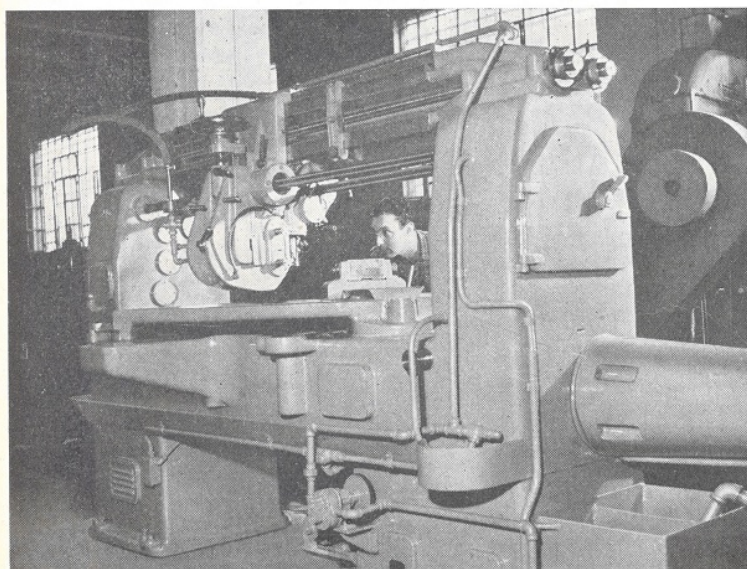
tavola a comando idraulico serve per la fresatura degli ancoraggi a raggio interno ed esterno, di qualsiasi tipo di palette, per raggi fino a 1.000 mm.

La **Fresatrice RIGIDE S. 4**, a mandrino orizzontale, con copia idraulico in verticale, serve per la lavorazione della gola e del dorso delle palette di grandi dimensioni.

La **Fresatrice tipo pialla RIGIDE P. 201** è dotata di copia idraulico verticale e di congegno basculante a comando idraulico. E' particolarmente adatta per eseguire la fresatura del dorso e della gola delle palette svergolte lunghe fino a 800 m.

Con questi mezzi nuovi non vi sono più ostacoli a marciare rapidamente verso una superiore qualità e a ridurre nettamente i tempi e i costi di produzione.

E' ciò che le supreme esigenze di vita vogliono e che il Meccanico sta facendo e farà.



La Modern Tool (a sinistra) con l'operaio Giuseppe Bruzzo, e la Newton a 4 mandrini (a destra) col fresatore Adriano Fossati

PARLIAMO ANCORA DEGLI STIPENDI

Seconda intervista con il Direttore Generale

L'intervista del Direttore Generale pubblicata sul n. 3, come prevedevamo, ha suscitato un notevolissimo interesse e ha determinato una serie di richieste, chiarimenti e delucidazioni attraverso numerose lettere di dipendenti.

Per rispondere a queste domande e per proseguire questa illuminante discussione abbiamo nuovamente intervistato il Direttore Generale.

Fra i molti scritti pervenuti, avevamo avuto modo di constatare che qualche lettore riteneva erroneamente che la determinazione degli stipendi venisse fatta dalla Direzione Generale. A tale proposito il Direttore Generale ci ha dichiarato:

Com'è noto il trattamento economico del personale impiegatizio è di competenza delle Direzioni di Stabilimento in quanto sono le Direzioni di Stabilimento quelle che avanzano le proposte di modifiche di stipendio, proposte che la Direzione Generale rende esecutive dopo averne vagliato il contenuto entro i limiti di un inquadramento generale, fissato dalle possibilità economiche dell'Azienda.

In un complesso numeroso e non uniforme quale è quello del personale impiegatizio dell'Ansaldo non potrebbe riuscire agevole all'ufficio centrale che amministra questo personale di valutare, per mancanza di una diretta conoscenza dei singoli, la attendibilità delle proposte avanzate dalle Direzioni di Stabilimento in favore dei propri dipendenti. E' stato quindi necessario attuare un sistema che, senza avere la pretesa di essere perfetto, si prefigge lo scopo di contenere le eventuali sperequazioni di giudizio che possono nascere dalla maggiore o minore larghezza che le singole Direzioni adottano nel valutare persone che prestano la loro opera a parità di funzioni nell'uno e nell'altro stabilimento.

Lo studio fatto a suo tempo dalla Direzione Generale ha avuto appunto lo scopo di costituire un argine di contenimento a queste sperequazioni ob-

bligando le Direzioni che avanzano proposte a favore dei loro dipendenti a giustificarle con una « valutazione di merito ».

Questa valutazione di merito è fondamentale per stabilire l'entità dello stipendio da assegnare all'impiegato di una determinata categoria e funzione, e questa valutazione non può essere fatta in modo sommario in base ad impressioni soggettive perché un tale metodo potrebbe portare a gravi errori e sperequazioni che è necessario evitare.

Al Direttore Generale abbiamo poi chiesto qualche chiarimento sui criteri con cui si determinano le valutazioni di merito dei dipendenti ed egli ci ha così risposto:

Per dare alla valutazione di merito un valore per quanto è possibile obiettivo si deve ricorrere ad un esame analitico delle varie caratteristiche

personali, secondo un predeterminato quadro, in modo che il compendio di queste determinazioni analitiche possa essere concretato in un numero aritmetico che esprima la valutazione di merito.

Senza scendere a troppi dettagli basterà tenere presente che nel quadro delle valutazioni sono prese in considerazione le doti naturali (intelligenza, onestà, carattere), le doti di costume dipendenti dalla volontà dell'individuo (disciplina, attività, collaborazione), le doti derivanti dalla cultura (preparazione culturale, competenza specifica, tecnica di comando e di organizzazione, ecc.).

Queste doti hanno evidentemente un peso diverso per lo scopo che la valutazione si propone (ad esempio la competenza tecnica specifica è più importante per le categorie inferiori, mentre per le categorie più alte, o che eser-

citano funzioni di comando, prevalgono altre doti quali la preparazione culturale, l'attitudine al comando ed alla collaborazione, lo sviluppo intellettuale).

Si è ritenuto con questo sistema di creare un mezzo sufficientemente idoneo per raggiungere, per quanto è possibile, una valutazione obbiettiva delle singole persone. Molto probabilmente, data la compagine rilevante degli impiegati dell'Ansaldo (circa 3.500 unità), non è da escludersi che si possano verificare talora inconvenienti sia per mancata tempestiva segnalazione da parte delle Direzioni, sia per disarmonie nelle valutazioni di merito che vengono fatte da persone diverse, sia infine perché la situazione economica aziendale ha in molti casi posto una limitazione al numero delle proposte di aumenti, per contenerne la relativa spesa entro quei

limiti che possono ragionevolmente essere sopportati dalla Società.

A questo punto abbiamo chiesto al Direttore Generale quali siano le doti che maggiormente giocano ai fini di una valutazione e così ci è stato risposto:

E' fuori dubbio che la competenza specifica è elemento fondamentale per la valutazione di merito, ma in un complesso produttivo quale è il nostro, dove ogni realizzazione è il frutto dell'apporto armonico delle innumerevoli attività dei singoli, assume capitale importanza quello spirito di sana costruttiva collaborazione che è il principale fattore necessario a consentire in qualsiasi impresa fondata su rapporti umani di raggiungere risultati concreti.

Per questa ragione particolare importanza viene data, nella valutazione di merito, alla lealtà e allo spirito di collaborazione inteso non già come una cieca passiva adesione alle direttive superiori, ma anche, ove sia necessario, come una ragionevole critica purché essa sia fatta sempre per fini costruttivi.

Abbiamo infine domandato al Direttore Generale, rendendoci interpreti dei suggerimenti di qualche nostro lettore, se riteneva opportuno rendere di pubblica ragione i giudizi espressi, con le valutazioni di merito, ed abbiamo avuto questa risposta:

E' evidente che i giudizi di merito non possono essere resi di pubblica ragione come qualcuno desidererebbe, e questo per doverosa tutela della suscettibilità e della dignità di ciascuno; ciò non toglie che possa essere legittimo il desiderio di ciascuno di conoscere la propria valutazione perché possa eventualmente essere messo in grado di correggersi e migliorarsi, e riteniamo che in tal senso sia possibile completare in avvenire il sistema mediante la redazione periodica di una scheda di valutazione di merito personale, il cui contenuto potrebbe essere comunicato ai singoli interessati a loro richiesta.

RITRATTI

IL SALDATORE ELETTRICO

Il saldatore elettrico è l'uomo che scherza con il fuoco, ma avendo il pudore di non scherzare sul lavoro, si schermia dietro una maschera di fibra.

La fiamma che si sprigiona dalla punta del sottile elettrodo accende sui metalli che deve unire fra loro, meravigliosi fuochi d'artificio: stelle dalle mille punte,

zampilli preziosi e cascatelle luminose che nell'ora tenera del tramonto prendono, a volte, il colore dell'oro antico, a volte, la luce di inestimabili brillanti.

Durante il suo lavoro d'ogni giorno il saldatore elettrico vive una notturna sagra di paese meridionale e, forse per questo, la fatica è meno dura e il latte che lo di-

sintossica prende il sapore di vino generoso spillato da vecchissimi fusti.

C'è in lui qualcosa del... radiologo: i raggi ultravioletti sono egualmente i suoi fieri nemici dalla cui micidiale invisibile luce cerca di difendersi con una bardatura da guerriero medioevale: grembiule, guanti, manicotti e ghettoni di cuoio che, purtroppo, non sempre riescono a difenderlo compiutamente.

Ma con lui il lavoro è diventato più rapido, la chiodatura e il calafattaggio possono essere spesso eliminati e i suoi elettrodi, simili alle asticelle cinesi per mangiare il riso o a ferri da calze per antiche massae, sono, invero, una specie di bacchette magiche maneggiate da un abilissimo prestigiatore non per far uscire da un cappello a cilindro conigli, colombe e palline colorate, ma per compiere un'opera più perfetta con minor tempo e, soprattutto, con minor fatica.

ALGA





LE SOSPENSIONI A SESTRI

Il testo dell'accordo

Ecco il testo dell'accordo concernente le sospensioni al Cantiere di Sestri:

Tra la società ANSALDO, rappresentata dal Direttore Centrale ing. Domenico Zirilli e dal V. Direttore Centrale avv. Alberto Boyer,

e la Commissione Interna Centrale, rappresentata dai sigg.: Parodi Carlo, Gaggero Antonio, Fabbri Carlo, Casalino Giovanni, Ferrando Angelo, Micheli Alfredo, Carlini Giovanni, Visconti Pietro, Barighini Emilio, Tracino Aldo, Gasparini Fausto,

premesso che da parte dei rappresentanti dei lavoratori sono state manifestate vive preoccupazioni circa la mancanza di un adeguato carico di lavoro e per le gravi conseguenze economiche che si prospetterebbero a tutti i lavoratori qualora la situazione dovesse potersi molto a lungo nel tempo,

premesso che la Direzione dell'Ansaldo ha attualmente in corso numerose trattative, sia sul mercato nazionale che su quello internazionale per l'acquisizione di commesse navali, e che ha fondate ragioni di ritenere che qualcuna di dette trattative possa essere conclusa favorevolmente entro i prossimi mesi, con conseguente ripresa dell'attività produttiva del Cantiere,

premesso inoltre che la Direzione dell'Ansaldo dichiara che le sospensioni oggetto del presente accordo non preludono a problemi di ridimensionamento del personale, si conviene quanto segue:

1°) in relazione alla temporanea carenza di lavoro la Società Ansaldo, oltre gli attuali sospesi negli stabilimenti sociali di Genova, effettuerà la sospensione di un numero massimo di 2.000 operai al Cantiere Navale di Sestri.

2°) Al personale, nei periodi che verrà a trovarsi in stato di sospensione sarà praticato il seguente trattamento:

a) *Impiegati* - verrà corrisposto il trattamento previsto per il caso di sospensione dall'art. 6) del vigente contratto di lavoro;

b) *Operai* - trattamento praticato al personale « in attesa lavoro » ragguagliato a 40 ore settimanali.

3°) Per tutto il personale sospeso, sia impiegato che operaio, la Società effettuerà il versamento dei contributi previdenziali, all'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale e, conseguentemente, gli aventi diritto percepiranno gli assegni familiari al 10%. Assicurerà inoltre l'assistenza mutualistica ad eccezione, naturalmente, della indennità temporanea di malattia, tenuto conto che gli interessati percepiranno il trattamento di sospensione.

4°) Per il personale operaio del Cantiere Navale di Genova Sestri, sospeso in relazione alla carenza di lavoro,

verrà effettuata una rotazione mensile tra il personale al lavoro e quello in sospensione.

5°) L'orario di lavoro per il personale occupato al Cantiere Navale di Genova Sestri rimane invariato.

6°) Il presente accordo avrà validità dal 16 settembre 1954 al 15 gennaio 1955.

Entro il 15 Dicembre 1954 le parti contraenti si reincontreranno per esaminare la situazione di carico di lavoro del Cantiere Navale, in relazione alla conclusione delle trattative in corso, e da parte delle C. I. si fa riserva, nel caso detta situazione non sia favorevole, di denunciare il presente accordo e, conseguentemente, riprendere la propria libertà d'azione.

Genova, 11 settembre 1954.

p. l'ANSALDO S. A. f.to: ing. D. Zirilli - avv. A. Boyer.

p. la COMMISSIONE INTERNA CENTRALE f.to C. Parodi - C. Fabbri - A. Micheli - A. Gaggero - A. Ferrando - G. Casalino - F. Gasparini - A. Tracino - P. Visconti - E. Barighini - G. Carlini.

Dichiarazione a verbale dei rappresentanti dei lavoratori.

La Commissione Interna Centrale, preso atto del rifiuto della Direzione dell'Ansaldo di applicare al personale operaio, per il periodo di sospensione, il trattamento economico concesso dalla Società Nuova San Giorgio, si riserva di effettuare presso Enti ed Autorità gli opportuni passi per cercare di ottenere il detto trattamento.

LIVORNO

Premi di anzianità

Ecco i nomi dei dipendenti del Cantiere « L. Orlando » che hanno ottenuto il premio di anzianità nel mese di agosto: Avelardi Sirio; Bartolozzi Restivo; Bernacchioni Sergio; Bettini Ferdinando; Carpina Gino; Chiapponi Nello; Citi Mario; Colombini Alfredo; Del Corona Sirio; Di Rosa Andrea; Giorgetti Amerigo; Lessi Ottorino; Manna Renzo; Pastacaldi Alfredo; Pernice Giovanni; Pierozzi Bruno; Pietracaprina Sirio; Pulcinelli Mario; Tellini Gino; Vecce Raul.

FERROVIARIO

25 locomotive per l'India

In questi giorni si è iniziata la lavorazione dei grezzi per la costruzione delle 25 locomotive ordinate al suo tempo dal Governo dell'India.

Queste locomotive si differenziano da quelle costruite per le Ferrovie greche, per le loro caratteristiche che sono le seguenti:

Scartamento mt. 1.676; N. 2 cilindri A.P. diam. mm. 550; Corsa degli stantuffi mm. 711; Peso della locomotiva kg. 103 mila 500; Peso aderente alla locomotiva Kg. 74.800; Sforzo di trazione kg. 17.650; Pressione di esercizio in caldaia Kg./cmq. 14,7; Superficie totale di riscaldamento mq. 270; Velocità massima Km. 90 all'ora; Lunghezza totale con tender mt. 23,876; Larghezza mt. 3,048; Altezza mt. 4,229; Peso a vuoto del tender Kg. 31.900; Peso in servizio del tender Kg. 72.950; Capacità di

Navi per l'Indonesia

Indonesia. - E' stato concluso recentemente con l'Indonesia un contratto che assicura all'Ansaldo una commessa per un ammontare complessivo di oltre otto miliardi di lire. Si tratta della costruzione al Cantiere di Livorno di due corvette di 950 tonnellate e di due avvisi scorta di 1100 tonnellate ciascuno; unità che saranno fornite di impianti modernissimi.

Gli apparati motori saranno costruiti al nostro Stabilimento Meccanico di Sampierdarena.

Iran. - E' stata assunta la ordinazione per la fornitura

in Iran di una centrale termoelettrica, su due sezioni da 2.400 Kw. ciascuna più un gruppo Diesel alternatore da 100 Kw.

Tale fornitura, destinata ad un nuovo impianto tessile la cui costruzione è stata affidata alla Società San Giorgio di Genova, assume un notevole rilievo sia per l'importo ammontante a diverse centinaia di milioni sia per l'apporto di lavoro calcolato in circa 450 mila ore lavorative.

Pakistan. - La Società ALCA, che ci rappresenta nel Pakistan occidentale, è in trattative per concedere la sub-agenzia per il Pakistan orientale al sig. Mirza Mohamed Agha che ha colà vari interessi ed attività commerciali. Il giorno 8 settembre il sig. Agha ha visitato per un primo contatto la nostra Società, recandosi allo Stabilimento Meccanico ed al Cantiere Navale di Sestri.

Olanda. - La Società « De Schelde » di Vlissingen (Olanda) ci ha passato l'ordinazione per la lavorazione del taglio dei denti a ruotismi per turbine.

VISITE

Il 9 settembre hanno visitato il Cantiere, ricevuti dal Direttore Generale ing. Lombardi e dal Direttore del Cantiere ing. Carnevale, i sigg. sen. William Purtell, Charles Potter, Donald Webster, membri della Commissione del Senato U.S.A. per il Commercio.

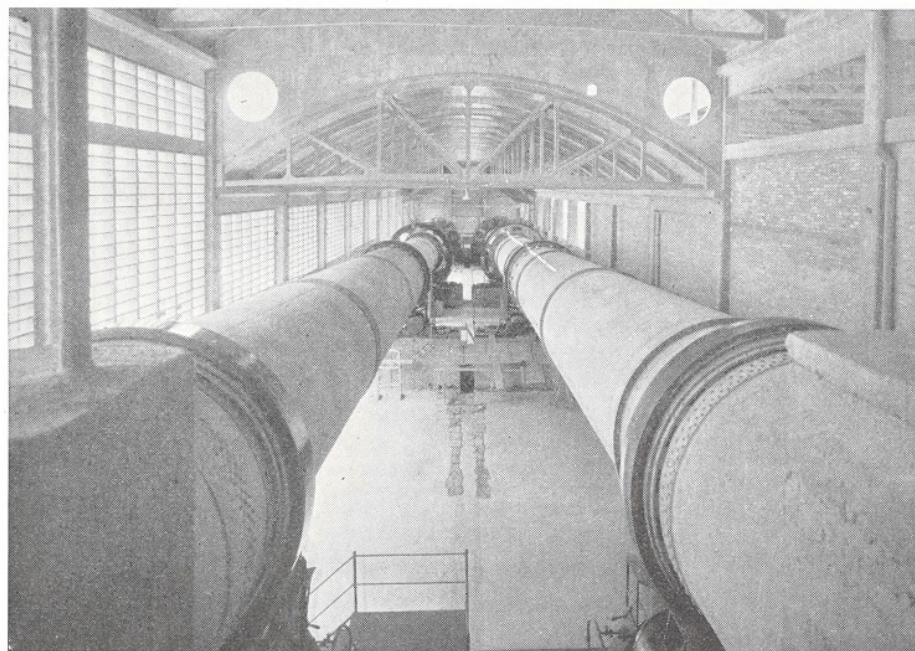
Fra le altre numerose visite ricevute assumono particolare rilievo quelle degli ingg. S. A. Razik e L. Zaki, alti funzionari delle Ferrovie egiziane, dell'ing. Golestaneh, professore dell'Università di Teheran e Alto Consigliere delle Ferrovie iraniane, e di Mustafa Affi Effat direttore dell'Azienda del gas del Cairo.

FONDERIA

COMMESSE

E' stata recentemente acquisita una ordinazione dal Ministero dei Trasporti per 375 tonn. di suole di ghisa speciale di vario tipo per elettromotrici Breda. Tale fornitura rappresenta, per il nostro reparto piccoli pezzi, un apporto di circa 10 mila ore lavorative.

Inoltre in questi ultimi mesi sono state aperte commesse per complessive 130 mila ore di mano d'opera. Sono degne di maggior rilievo le ordinazioni di lingotti in ghisa Meehanite per conto della Società « Way Assauto » di Asti, di bancali e carter per la « Società Meccanica della Melara » di La Spezia, di volani coperchi e dischi per la « Motomeccanica » di Milano, di eliche in bronzo al manganese per conto dei Cantieri del Gruppo Tirreno, nonché getti vari in ghisa e bronzo per gli altri Stabilimenti della nostra Società.



Due forni da cemento del diametro di mt. 3 x mt. 80 di lunghezza, che sono stati forniti di recente alla Cementeria Rossi di Piacenza



MECCANICO

COMMESSE

Nel periodo dal 10 luglio al 10 settembre sono state acquisite le seguenti commesse:

Un apparato motore a vapore a due assi della potenza di 2 x 11.000 c.a. a 480 giri al minuto primo per la Soc. Navalmeccanica di Castellammare di Stabia.

Sedici collettori di vapore per i Cantieri del Tirreno.

Due apparati motori a turbina 2 x 11.000 c.a. per A.A.S.S. per il Governo dell'Indonesia.

Lavorazione ruotismi per i Cantieri del Tirreno.

Fornitura di una pressa alla Soc. Breda Elettromeccanica e Locomotive per curvare tubi fino a 63 mm. di diametro per l'esecuzione di serpentine per caldaia.

Due apparati motori Diesel-Ansaldo, ciascuno costituito da: 3 motori M. 409 x 2.300 cav. eff. a 435 giri al 1°; destinati a 2 corvette, in costruzione nei nostri Cantieri, per il Governo dell'Indonesia. Ogni apparato motore ha, inoltre, 4 gruppi elettrogeni da 100 kVA con motori Maybach MD. 160.

Un apparato motore Diesel-Ansaldo costituito di: due motori Diesel-Ansaldo Q. 370/6 RS, sovralimentati, x 900 cav. eff. a 275 giri al 1°, con i seguenti gruppi elettrogeni: un Diesel Dinamo da 80 kW con motore Diesel-Ansaldo 2131/4; un Diesel Dinamo da 40 kW con motore Diesel-Ansaldo 2131/2; un Diesel Dinamo compressore da 40 kW - 40 mc. con motore Diesel-Ansaldo 2131/2.

Un Diesel Dinamo da 31 kW con motore Diesel-Ansaldo 1620/2 destinato alla Soc. Navisarma per Mn., in costruzione al Cantiere Cassaro di Messina, che farà servizio presso le Isole Eolie.

Due gruppi marini Diesel-Ansaldo 2131/3 destinati agli Armatori Gulotta e Cusimano di Sciacca. Questi due gruppi hanno la potenza di 80 cav. eff. a 390 giri al 1°.

Quattro gruppi marini Diesel-Ansaldo 2131/4 destinati agli Armatori Vecchiola, Loffredo e Pallara di Porto Santo Stefano e Scardamaglia & Sarci di Palermo. Questi 4 gruppi hanno potenza, ciascuno, di 110 cav. eff. a 390 giri al 1°.

Due gruppi marini Diesel-Ansaldo 2131/4, destinati agli Armatori Fichera di Augusta e Gori di Sciacca. Questi due gruppi sono sovralimentati, della potenza, ciascuno, di 165 cav. eff. a 390 giri al 1°.

Un gruppo marino Diesel-Ansaldo Q. 265/3, potenza 150 cav. eff. a 360 giri al 1°, destinato agli Armatori Ciano, Chianese, Chinappi, Gallinari di Gaeta.

Quattro gruppi marini Diesel-Ansaldo Q. 265/4, destinati agli Armatori Bertini di Pesaro, Romani di Viareggio, Piombi Ugo di Anzio e Palestini e Del Zompo di S. Benedetto del Tronto. Questi quattro gruppi sono sovrali-

mentati, della potenza, ciascuno, di 200 cav. eff. a 360 giri al 1°.

Un gruppo marino Diesel-Ansaldo Q. 265/6R, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1°, destinato all'Arsenale M. M. di Messina, per Mc. «Arno» a sostituzione di altro motore attualmente in posto.

Un gruppo marino Diesel-Ansaldo Q. 265/7RS, sovralimentato, della potenza di 525 cav. eff. a 360 giri al 1°, destinato agli Armatori F.lli Neri di Livorno.

E' inoltre stata definita la trattativa per la fornitura di un gruppo marino da 600 cav. alla Impresa Cesare Davanzali di Ancona.

Il gruppo, come i precedenti forniti alla Soc. Rimorchiatori Laziali di Civitavecchia ed all'Impresa Neri di Livorno, verrà installato su di un rimorchiatore di nuova costruzione.

Viene così sempre più dimostrato come tale tipo di motore possa fornire le più soddisfacenti prestazioni in un genere del tutto particolare di navigazione, tanto da riscuotere la preferenza di sempre più larghi strati del ceto Armatoriale.

Al laboratorio di psicotecnica

Recentemente il Laboratorio di psicotecnica per l'orientamento professionale è stato visitato da Miss Marion Lowe, dottoressa americana in scienze sociali. La visitatrice era accompagnata dalla dott. Carla Cortese della Scuola Superiore di Assistenza Sociale di Genova e dalla dott. Cuni-beriti, Assistente Sociale di fabbrica dell'Ansaldo, ed è stata ricevuta dalla dott. Carla Serra, Capo del Servizio di psicotecnica dell'Ansaldo. Miss Marion Lowe, che è ospi-

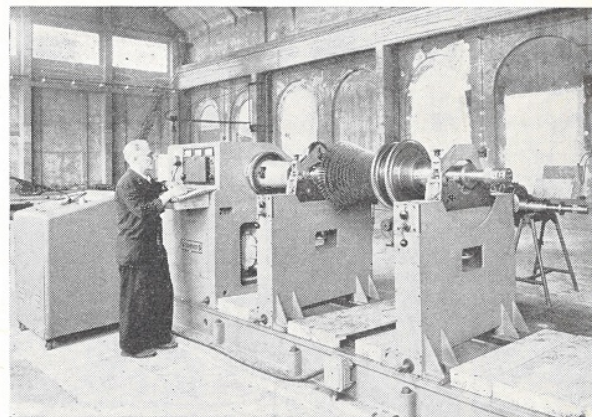
te della Scuola Superiore di Assistenza Sociale di Genova, ha espresso il suo compiacimento per l'organizzazione dell'Ansaldo nel settore che è stato l'oggetto della sua visita.

Terminato il corso per turbinisti

Ha avuto termine recentemente al Meccanico il corso per turbinisti che fu aperto nel luglio 1953. Le lezioni, alle quali hanno partecipato dodici operai dell'officina montaggio turbine, sono state tenute dagli ingg. Sciatgata e Zama. Sono state impartite nozioni elementari di matematica, fisica e termodinamica ed in maniera piuttosto diffusa sono stati trattati, sotto l'aspetto teorico e pratico, i problemi riguardanti la costruzione, la condotta e la manutenzione delle turbine a vapore. Le lezioni sono state frequentemente integrate da visite alle officine di lavorazione e di montaggio e da spiegazioni pratiche sulle turbine in fase di montaggio e su gruppi durante le prove di funzionamento. Alla chiusura del corso è stata offerta a ciascun allievo una copia delle lezioni, raccolte in apposito volume.

Questo corso per turbinisti si inquadra in un vasto programma di miglioramento della mano d'opera, programma che da molto tempo è in atto e in cui l'Ansaldo si è impegnata a fondo. In particolare lo Stabilimento Meccanico, in virtù di una tradizione di lavoro secolare, è assai sensibile al miglioramento della qualità dei suoi prodotti. I nostri giovani che per ragioni varie non hanno potuto ricevere una preliminare, indispensabile preparazione tecnica prima di avviarsi alla vera vita di lavoro nelle fabbriche, trovano in questi corsi la possibilità di raggiungere quelle posizioni alle quali giustamente aspirano.

Una nuova bilanciatrice



Il capo squadra Carlo Rizzieri del Reparto bilanciamento davanti alla nuova macchina

Nel nuovo Reparto Bilanciamento del Meccanico è stata recentemente collaudata e messa in funzione una macchina elettrodinamica per la equilibratura dei corpi rotanti. La nuova bilanciatrice è stata costruita dalla «Carl Schenk Maschinenfabrik» di Darmstadt (Germania) e le sue particolari qualità sono quelle di accumulare una elevata sensibilità ad una rapidità nel tempo di equilibratura. La macchina, contrariamente a quelle già esistenti nello Stabilimento e che funzionano con un sistema

meccanico, lavora invece su di un principio elettrico e la sensibilità di tale principio di misura elettrico è talmente elevata da permettere la sicura registrazione delle oscillazioni dei supporti portanti il corpo rotante fino ad un'ampiezza di mm. 0,0005. Viene usata per l'equilibratura di rotori di turbine e di qualunque altro organo rotante che abbia un peso compreso fra i 30 Kg. ed i 3.000 Kg. e può bilanciare a 6 diverse velocità che vanno da 240 giri/1° a 2.000 giri/1°. Lo sbilanciamento minimo leggibile è di cmgr. 5.

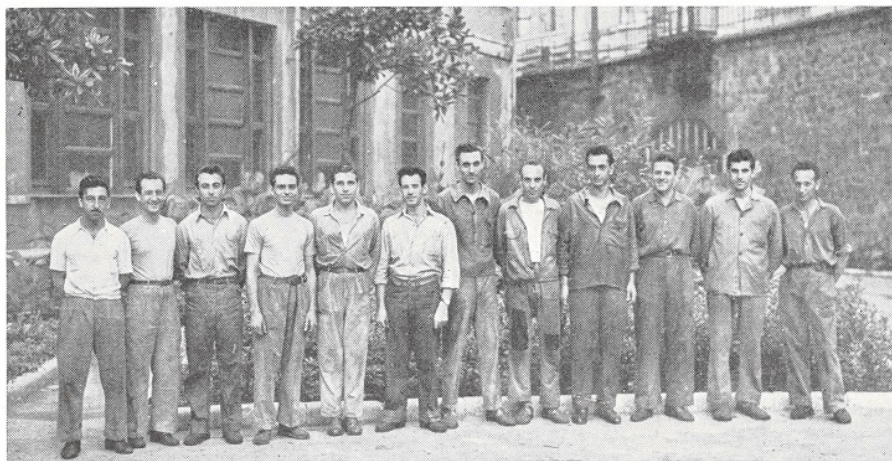
MUGGIANO

Navigatori solitari

Negli ultimi giorni di agosto hanno visitato il Cantiere del Muggiano due originali navigatori francesi, il sig. J. K. De Grange e consorte. Il sig. De Grange, giornalista parigino, ha stabilito per il suo viaggio Cannes - Canbera, un itinerario quanto mai pittoresco. Il mezzo di cui dispongono i due navigatori è un piccolo battello di mt. 3,50, che deve la sua estre-

ma leggerezza e manovrabilità al fatto di essere costruito in alluminio ed è dotato, inoltre, di un motorino e di un pennone per la navigazione a vela. La sosta a La Spezia e la visita al Cantiere del Muggiano furono decise dal sig. De Grange in seguito ad alcune modifiche che egli volle apportare al suo natante. La Direzione, già a conoscenza del carattere sportivo dell'impresa, disponeva di soddisfare la modesta richiesta del sig. De Grange.

L'itinerario del viaggio Cannes-Canbera è assai interessante comprendendo l'Asia Minore e l'India, che i due navigatori, che sanno trasformarsi anche in globetrotters ed in alpinisti, intendono attraversare in tutta la loro estensione, alternando così alla navigazione, escursioni e valichi di montagna. Il piccolo battello, convenientemente sistemato su di un carrellino smontabile a ruote, verrebbe trainato lungo le piste di percorrenza. Il viaggio è stato concepito in termini di assoluta novità e, se l'impresa avrà una felice realizzazione, il signor De Grange ricorderà il nostro Cantiere nelle pagine di un suo libro di viaggio, grato del gentile e cameratesco gesto di simpatia e di solidarietà dimostrata dagli amici italiani.



Ecco i dodici operai che hanno partecipato al Corso per turbinisti: Quartini Enrico, Durzo Felice, Caracciolo Francesco, Gadaleta Michele, Crudi Umberto, Ramberti Luigi, Russo Germano, Capurro Mario, Bracco Francesco, Sommariva Augusto, Rebora Giovanni e Pastorino Giorgio

Mattinata

I DISEGNI DEL NOSTRO CONCORSO

Giorno 14 luglio. Scrosci di pioggia, violenti. I pochi tram che attraversano le vie appena illuminate da un'alba triste, sollevano spruzzi di acqua fangosa dalle rotaie.

Mentre i primi negozi alzano rumorosamente le saracinesche, il signor Maffei esce di casa. Stordito dal tempo e dal sonno, si avvia frettoloso alla solita fermata dove uno sparuto gruppetto di persone attende infreddolito il passaggio del tram.

Sono sempre le solite persone di ogni mattina ma sembrano meno. Dal marciapiede balzano tutto intorno irrequieti minuscoli zampilli. Gli ombrelli gocciolanti non bastano e le poche persone stanno a ridosso del muro per ripararsi dal vento.

Il signor Maffei si unisce al gruppetto e attende. Rari e frettolosi i passanti, il garzone del fornaio con un sacco vuoto calato in testa a mo' di cappuccio, e pochissimi tram che, naturalmente, risalgono la strada in senso contrario.

Signore fa che venga. Non ne posso più e arriverò in ritardo. Finalmente giunge una vettura rigonfia di passeggeri. In breve sul predellino si forma un grappolo. L'acqua percuote violenta i visi scoperti e dalle mani aggrappate ai supporti scende a rivoletti dentro le maniche. La gente è irritata e scontenta, il signor Maffei è incastrato tra un signore ossuto e una signora grassa sul ciglio della piattaforma, quelli dietro premono per mettersi al riparo, quelli dentro gli urlano che è villano. Il signor Maffei, di solito compito e garbato, scatta inviperito, volano insolenze e parolacce. In pochi istanti si scatena una baruffa generale. Al signor Maffei cadono gli occhiali proprio nel mezzo della mischia, e mentre il tram si ferma, si china per raccattarli. Qualcosa di pesante lo colpisce proprio mentre rintraccia i suoi occhiali. Un dolore acutissimo ed un occhio comincia a gonfiare. Poi, qualcuno scende, gli altri si quietano - qualcuno parla ancora in modo concitato ma ormai tutto è finito. Il signor Maffei ha trovato ciò che cercava ma le lenti sono

andate. Raccoglie la montatura contorta e la introduce accuratamente nel taschino. Il tram riparte. Un giovane alto che legge una Gazzetta dello Sport incredibilmente asciutta osserva attentamente il suo occhio gonfio e poi ricomincia a leggere. Fuori intanto continua a diluviare. Il tram sembra camminare sempre più lentamente.

Deve farlo apposta il manovratore. Il signor Maffei vorrebbe almeno per una volta fare il manovratore di un tram carico di manovratori in procinto di recarsi ad appuntamenti importanti ed urgenti.

Sogghigna e non sente più nemmeno il dolore dell'occhio. Finalmente ci siamo. Che mattinata infernale! E sul cartellino delle timbrature resta solo scritto 14 luglio ore 8,45 con un frego rosso per il ritardo.

Lucia Diamante



Giuseppe Cavallini: « Riposo ».

Spente le macchine la grande Nave si è fermata e l'improvviso silenzio che l'avvolge si trasforma in stupore. Gli uomini continuano a parlare e a muoversi per i suoi ponti, per le sue scalette, per i suoi corridoi ma non è più il parlare e il muoversi di quando le sue macchine erano in moto mentre a poppa le grandi pale dell'elica frullavano l'acqua.

Il Comandante ha ceduto il suo posto al pilota - marinaio delle acque territoriali - e questi con il fischietto e il megafono lancia ordini secchi che vengono raccolti dai rimorchiatori che, sornioni, girano lenti attorno alla grande massa della Nave come cacciatori pronti a lanciarsi alla cattura di un pachiderma.

La Nave viene agganciata di prora e di poppa ai rimorchiatori: poi ancora colpi di fischietto e urla dentro il megafono, quindi il rimorchiatore di prora, lentamente, si muove lanciando un fierissimo fischio di vittoria per aver catturato la grossa preda. E, infatti, il piccolo natante, impennacchiato di fumo si tira dietro, al guinzaglio, la mole possente che lo segue docile, silenziosa, avvilita.

Ecco, il mare ad un tratto si incunea strettamente nella terra ferma. La Nave si è avveduta del tranello; davanti ad essa c'è la trappola del bacino che l'attende ma le sue macchine sono ferme e non può più far nulla. Solo dal fumaiolo

Nave in bacino

manda un disperato richiamo d'aiuto che però non è raccolto da nessuno e si perde nel cielo più vasto del mare. Anzi a quel richiamo giungono altri uomini e la Nave viene trascinata entro il piccolo lago. Quando è al centro, di improvviso la tagliola si chiude e lo scafo rimane prigioniero. Non è finita qui però l'umiliazione della Nave: alle sue spalle i piccoli uomini le giocano un altro brutto tiro, mettono in moto le pompe e, lentamente ma inesorabilmente, il lago si svuota.

Lo scafo si abbassa sempre più ed infine rimane sprofondato nella cavea che con i suoi gradoni sembra un antico anfiteatro romano.

Sugli alberi continuano a sventolare le bandiere ma la Nave, così all'asciutto, ha un'aria di infinita tristezza: gli occhi di cubia paiono due enormi occhi umani che versino lacrime di acciaio. Forse la Nave si vergogna di mostrarsi così scoperta.

Ma gli uomini non hanno nessuna pietà per questo grande corpo immoto. Essi, quando ancora un po' di acqua lo lambiva, gli si sono avventati addosso e lo hanno irretito di cavi, catene, fili d'ogni genere. lo hanno percorso con i ferri

in cento e cento modi, lo hanno frugato dentro e fuori con il fuoco, gli hanno asportato e aggiunto altre parti. Su di esso si è piegato quasi continuamente il mostruoso braccio della gru per agevolare i tormenti arrecati dagli uomini; entro i suoi fianchi si sono incrociati ordini, lamenti, imprecazioni, esortazioni, tutto per far presto, sempre più presto a ridargli il mare. Ma la Nave che sembra ormai senza vita, non comprende tutto questo e qualche volta pensa alla vendetta contro gli uomini. E così può accadere che una mattina all'alba o alla sera verso il crepuscolo un tonfo diverso, più cupo che subito si smorza senza eco, si avverta: un uomo è caduto dentro o fuori della Nave. Accorrono altri uomini e portano lontano il compagno: al suo posto rimane una chiazza vermiglia che chi non sa crede sia una macchia di minio, la pittura che si dà agli scafi per preservarli dalla ruggine. La inchiesta accerta che l'uomo è caduto per questo o quel motivo, dovuto alla fatalità, all'imprudenza. Ma non è vero. La vendetta della Nave è la verità che nessuno crede.

I lavori sono finiti.

Gli uomini risalgono dall'inferno dei doppi fondi e rivedono la luce, scendono dalle alberature e dalle sovrastrutture e posano i piedi sulla terra; cavi, fili, catene vengono staccati dai bordi mentre dalla porta della trappola a grandi fiotti, scroscia, in un ribollire di schiume, l'acqua del mare amico. La Nave fremme. Gli occhi di cubia, ora, non piangono più, le bandiere garriscono sempre più festosamente man mano che lo scafo risale dalla profondità della cavea. Adesso la Nave galleggia.

Sul ponte di comando, vicino al Comandante, è tornato il pilota. Riecheggiano fischi e ordini nel megafono. Anche i rimorchiatori sono tornati a riprendere la Nave che più bella e più forte di prima non è più una grossa preda. L'accompagnano al largo e qui il pilota - marinaio delle acque territoriali - salutato il Comandante, scende per la discagliana, con movimenti lenti e precisi, nell'imbarcazione che l'attende.

Rimasto solo il Comandante si avvicina al portello e grida in macchina: « Avanti, forza tot... ». I fianchi della Nave si scuotono: un sordo reggiare rombo si leva dal suo interno, a poppa l'elica comincia a rifrullare l'acqua verde e con un fischio di gioia, finalmente ritornata spavalda, si avvia verso il mare per il quale è nata.

Aldo Galli

MARCO POLO

Marco Polo, tornato da tre anni dal lontano oriente, quando fu fatto prigioniero dei genovesi nel 1289, non si sa bene se alla battaglia di Curzola o in uno scontro fra galee mercantili nel Mediterraneo orientale, non supponeva certo di andare verso una gloria imperitura. Rinchiuso in carcere a Genova e considerato prigioniero di rango, Marco riceveva spesso la visita di numerosi cittadini, avidi di sentire raccontare le straordinarie avventure del veneziano nelle terre favolose e sconosciute dell'oriente misterioso. Fu così che gli venne in mente di mettere per iscritto le sue memorie e poichè Marco non era uomo di penna le dettò a Rustichello da Pisa, suo compagno di prigionia, che le scrisse in francese. Nacque così il « Milione », detto anche « Libro delle meraviglie ». Senza la prigionia genovese forse oggi non avremmo questo libro, Marco Polo forse sarebbe un illustre sconosciuto e l'interesse dei missionari, dei navigatori, dei mercanti e degli studiosi verso le terre delle spezie e della seta avrebbe avuto un notevole ritardo e la storia avrebbe avuto un altro corso. Ma lasciamo ad altri queste divagazioni e torniamo a noi. Perchè le memorie di Marco sono chiamate il « Milione »? Milione (o Emilione) fu forse un nomignolo di Marco o forse anche, nella coscienza popolare, fu affibbiato all'autore o alla sua opera per significare fatti esagerati ed inverosimili. Non lo sappiamo, ma che interesse può avere? Quello che oggi conta, alla luce di una critica profonda condotta dai maggiori studiosi di Marco Polo, sono la intrinseca importanza dei viaggi e delle esplorazioni del grande veneziano, le conseguenze grandiose che ebbero per le conoscenze geografiche e la diffusione della nostra civiltà e gli insegnamenti che il « Milione » ci offre come primo esempio di prosa scientifica moderna, scritta da un uomo dotato di una personalità eccezionale.

Le vicende di Marco Polo sono abbastanza note. Non sarà male, comunque, seguirle a sommi capi ancora una volta. La famiglia veneziana dei Polo si affaccia alla storia intor-

no alla metà del XIII secolo quando i due fratelli Nicolò e Matteo, che avevano portato la sede dei loro commerci a Soldaia in Crimea, si inoltrarono nell'interno dell'Asia, unendosi poi a una missione che un capo locale inviava a Kublai Khan, l'imperatore, nella lontana Cina. I due fratelli tornarono a Venezia dopo dieci anni di avventure, recando lettere di Kublai Khan per il Pontefice. La moglie di Nicolò intanto era morta lasciando solo il figlio quindicenne Marco, nato nel 1254. Ma i due fratelli, desiderosi di nuovi entusiasmi viaggi, poco dopo lasciavano ancora Venezia per riprendere la lunga via verso la corte fastosa del Gran Khan dei Mongoli, conducendo con loro Marco giovinetto. Partiti da Laiazzo sulle coste del Mediterraneo orientale nel 1271, i tre attraversarono l'Anatolia, l'Armenia e l'Iran fino al golfo Persico, risalirono il gran deserto sconosciuto della Persia centrale, attraversarono i monti del Corasan spingendosi fino alle valli dell'Hinducush ed agli altipiani del Pamir, viaggiarono lungo i margini desolati del Tacla Macan e del Gran Deserto di Gobi e finalmente giunsero attraverso le campagne della Cina settentrionale, a Cambaluc, la odierna Pechino, dopo tre anni e mezzo di viaggio in mezzo a peripezie di ogni genere. I tre Polo rimasero in Cina ben diciassette anni, onorati come i maggiori dignitari dell'Impero. Specialmente il giovane Marco godette dei favori di Kublai. Gli furono affidati incarichi di fiducia e missioni diplomatiche che lo condussero ad attraversare in ogni senso e molte volte l'intera Cina, ed a spingersi fino ai margini del Tibet e del Jun-nan e fino alla Birmania ed all'India. Fu anche governatore di una città per alcuni anni e divenne il conoscitore più profondo di quelle sterminate regioni asiatiche che mai abbia avuto l'Occidente da allora in poi.

Ma ai tre veneziani venne infine la nostalgia della laguna ed ottennero da Kublai il permesso di tornare, con l'incarico di accompagnare una giovane principessa destinata in sposa al sovrano della Persia. Partiti per mare con un fiabesco convoglio di quattor-

dici navi veleggiarono per due anni lungo le coste dell'Asia orientale e meridionale fino al golfo Persico. Di lì raggiunsero Venezia dopo venticinque anni di lontananza ma di insuperabili esperienze.

E qui finisce la straordinaria avventura, bella come una favola da « Mille e una notte ». E una favola fu infatti ritenuto per secoli il libro di Marco Polo. Oggi, a settecento anni di distanza, la critica ha fatto giustizia di questi preconcetti. Marco Polo è stato senza dubbio, al crepuscolo del medio evo, il primo grande italiano del Rinascimento e può essere considerato, per le sue qualità, il primo grande giornalista moderno. Egli riesce ad estraniarsi dai fatti vissuti e li narra, così come li vede o li sente, da spettatore neutrale. Osserva tutto, intuisce, ricorda ogni particolare a distanza di anni. La sua sete di sapere e di conoscere è inestinguibile ed egli si adatta ad ogni fatica, ad ogni clima e ad ogni modo di vivere. Non opprime il lettore, come purtroppo oggi spesso succede, con l'analisi delle proprie impressioni, dei propri stati d'animo e delle proprie reazioni. Per Marco contano solo i fatti, i luoghi, gli uomini e le cose, e giudica senza pregiudizi, senza parzialità, senza soggettività. Abito mentale, questo, assolutamente eccezionale per un europeo di quei tempi.

Ma la gloria di Marco Polo sarebbe grande egualmente se considerassimo solo l'esploratore. Quasi tutti i suoi itinerari di viaggio erano sconosciuti prima di lui, che percorse il continente asiatico fino alle regioni più inaccessibili ed impervie, al passo lento e la caracollante delle carovane, a dorso di cavallo, bufalo o cammello.

In un mondo ancora offuscato dalle nebbie del medioevo e dalla magia, la lettura del « Milione » ispirò i progetti di Colombo e le fantasie dei poeti ed aprì all'occidente i primi contatti con l'oriente luccicante di sterminate ricchezze, incomprensibile e fanatico, affascinante e fiabesco. Oggi ci insegna, col suo candore ingenuo e primitivo, le vie della obiettività e genuina conoscenza.

Dante Jannone

I salariati squillo

Negli stabilimenti Ansaldo, e in genere in ogni industria qualificata, ogni ufficio è collegato da più pulsanti al quadro di suoneria elettrica, collocato, nell'alloggio riservato ai fattorini il cui lavoro è per l'appunto comandato da una nutrita serie di squilli, distribuiti nel corso di una laboriosa giornata.

Bravi ragazzi, i fattorini, semplici e cordiali, puntuali sul lavoro, sono un po' i bersaglieri dell'industria, sempre in movimento, solleciti, disinvolte, e spigliati si destreggiano tra ordini e controordini nella fanfara di squilli che sia a Genova, a Sestri, a Livorno, a Spezia comanda loro il dovere.

Patrono dei fattorini è Ermete, vulgo Mercurio. Un Dio pagano, tanto per intenderci, con le ali ai piedi.

Un celeste portalettere.

Con senso più terrestre, i fattorini non portano a destinazione epistolari divini, bensì copiate, telegrammi, libri valori, nonché ordini di servizio, reversali, asciugamani, cartoline e birre fresche. Il tutto sulla scia di tanti squilli che intessono nell'aria invisibili trame sonore.

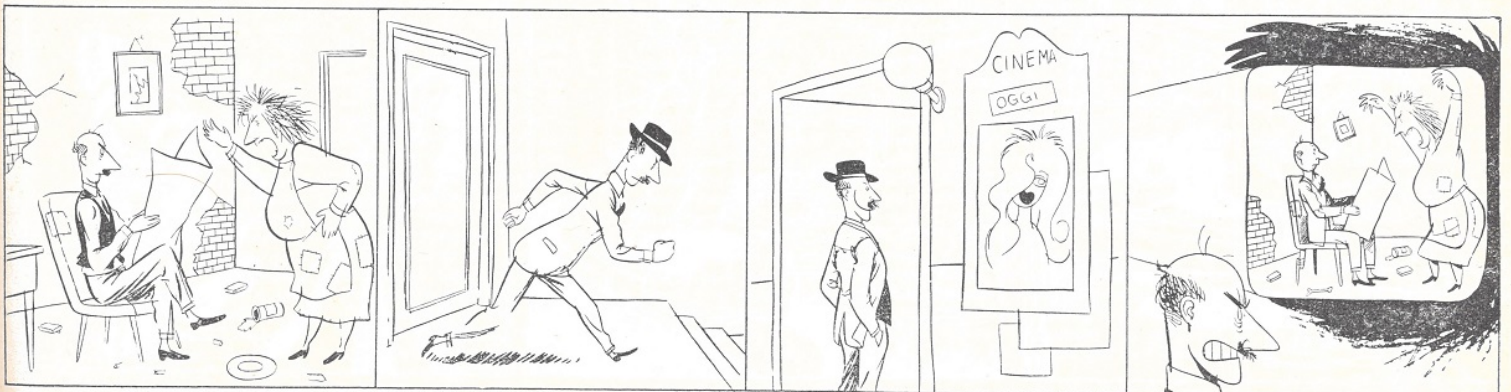
Ed ora vi racconto quanto capitò ad un mio carissimo amico, fattorino in età, ancora, giovanile, durante certe sue ferie sulle spiagge del Tirreno. Se ne stava, racconta, un mattino sdraiato sulla sabbia in completo oblio del mondo, copricapo di paglia e asciugamano di spugna alla vita, rapito in quella beatitudine della mente che ci fa distratti, e remoti da ogni realtà.

Ad un tratto, richiamo ben noto alle sue orecchie, uno squillo argentino si avvia, petulante, nel silenzio sonnolento, e ad uno strappo più imperioso il nostro giovanotto rifluisce d'istinto nella realtà, come vino

generoso, stappato di fresco, nel calice.

Trascinato da insonni riflessi di obbedienza, lui s'avvia deciso verso le cabine multicolori, quasi risucchiato dal garrulo richiamo. Di fronte la porta chiusa non ha incertezze di sorta. Bussa discretamente, e l'invito, ad entrare, non si fa attendere. Mai sorpresa fu più deliziosa e imprevedibile. Assuefatto da anni a trovare al di là delle porte chiuse, sempre e soltanto la maestà dei superiori, trovarsi davanti una meravigliosa ragazza, che in quanto a regalità di forme non teme confronti, il nostro ristà perplesso, per un attimo abbagliato. Quel tanto perché l'istinto ceda alla ragione, e grazie ad essa comprenda l'equivoco nel quale è caduto. E così lasciandosi la fronte, il nostro, fa un rapido dietrofront per tornarsene indietro; in fondo, è sempre stato un bravo ragazzo, discreto ed educato. Ma la bella « fraulein », non si rassegna facilmente e, contrariata dalla marcia indietro, si affretta a scampanellare ancora, sillabandogli alla schiena nel più incerto italiano: « Volere, signor bagnino, prego allacciare costume, grazie! ». Un italiano non è uomo da abbandonare donne nel pericolo! E il nostro ragazzo ritornò sui suoi passi. Entrò deciso nella cabina e mentre l'adorabile creatura gli volgeva la schiena, color uliva e gelsomino, lui, alle prese col delicato congegno del piccolo prendisole, ringraziò il Patrono dei fattorini per aver, delle ali, impegnato soltanto i piedi ai suoi prediletti. Ancor oggi, quando ancora cento o duecentomila squilli lo distanziano dalle ferie, egli sospira, ripensa, e lo credo, allo squillo più bello della sua carriera.

F. Guadagnini



Monsù Trave va al cinematografo per dimenticare i propri guai familiari

PICCOLA GALLERIA

SILVANA MANGANO

Affermazione di prepotenza, nel 1949, con «Riso amaro» di De Santis, assieme a Vittorio Gassman e Raf Vallone. Chi non ricorda infatti gli aggressivi primi piani dell'attrice, nelle vesti di una mondina al lavoro nella calura padana?

Il film, anche se realizzato da un regista solitamente impegnato, appartiene al genere pseudo-realistico, con larghe concessioni melodrammatiche.

Nel 1950 «Il brigante Musolino» di Camerini, con Amedeo Nazzari. I nomi del regista e del «partner» sono indicazioni sufficienti per collocare il film nel repertorio commerciale.

Nel 1951, diretta da Lattuada, e ancora una volta assieme a Raf Vallone e Vittorio Gassman, la nostra attrice realizza «Anna», film che ha segnato notevole successo di cassetta in Italia e all'estero.

Quindi ritorno con Nazzari e Gassman nel «Lupo della

Sila» dove il turbine di passioni rusticane è reso con fumettistico furore.

Le pellicole prodotte recentemente, anche se inedite, sembrano di ben maggiore impegno. Si tratta di un episodio del film «L'oro di Napoli» che De Sica ha terminato di girare il mese scorso.

Inoltre abbiamo «Mambo» (la foto qui riprodotta è tratta da una scena di questo film) nel quale la nostra attrice interpreterà il personaggio di una grande ballerina. Perciò ella ha dovuto seguire apposite lezioni di danza presso la celebre Katherine Dunham, che le è maestra anche nel film. Accanto alla Mangano abbiamo Michael Rennie, e ancora Vittorio Gassman.

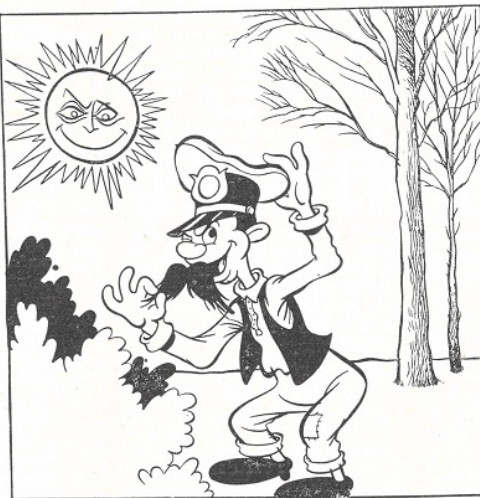
Nella prossima stagione cinematografica la vedremo nel film «Ulisse», dove sosterrà il doppio ruolo di Penelope, la fedele moglie dell'eroe, e di Circe, la bella incantatrice.



STORIE IN ROSA



Giacomino, allegramente sta pescando nel torrente.



Dietro i rami il guastafeste da guardiano si traveste.



Poi sbucando, Giacomone, urla «sei in contravvenzione».



Fugge il nostro come un lampo e la lenza lascia... in campo.



La raccoglie Giacomone e a pescare si dispone.



Ma il guardiano giunge pronto e il maligno paga... il conto.

"L' ANSALDINO, RISPONDE

Gli impiegati e gli operai pensionati della Previdenza Sociale del Cantiere di Livorno, licenziati e in servizio, si rivolgono all'Ansaldo per sapere quando verrà restituita la quota caro-pane che venne loro tolta il 1.º gennaio 1952, a seguito della riforma sulle pensioni. L'Istituto della Previdenza Sociale, sospendendo il pagamento di detta quota ai pensionati, faceva obbligo al datore di lavoro di corrispondere la quota stessa al proprio personale pensionato in servizio. A seguito di chiarimenti chiesti dai datori di lavoro al competente Ministero circa la data d'inizio della corresponsione, questi chiariva che doveva essere la data del giorno stesso in cui venne sospeso il pagamento, e cioè il 1.º gennaio 1952 e non l'ottobre 1953, epoca in cui il datore di lavoro iniziò di fatto il pagamento della quota caro-pane.

Il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, in data 11 agosto 1953, aveva segnalato alle Organizzazioni Sindacali e agli Uffici e Ispettorati del Lavoro il proprio parere in merito alla quota di caro pane da corrispondere o meno ai lavoratori beneficiari di pensione a carico dell'INPS, precisando che tale indennità doveva essere corrisposta dai datori di lavoro, per cui, dall'Ottobre 1953, venne dato corso al pagamento. Poiché l'accennata segnalazione non faceva alcun cenno circa la data di decorrenza, la Confederazione Generale dell'Industria s'interessò affinché venisse chiarita la questione, prospettando la opportunità

che la decorrenza della determinazione non avesse a comportare effetti retroattivi. Fino ad oggi nessuna ulteriore precisazione è pervenuta, per cui l'Azienda non ha potuto provvedere all'eventuale pagamento di somme arretrate.

SSS

L'ing. Renzo Jesurum insoddisfatto anche della seconda risposta che gli avevamo dato sull'argomento dei corsi T.W. I. nel n. 4. ci scrive una lunga lettera di cui, per brevità, riproduciamo l'ultimo periodo: « Insensibile a qualsiasi elemento razionale. E' una autentica ingiuria e finché faccio parte dell'Azienda, non mi è consentito domandarvene la riparazione ».

Noi siamo tenaci. E tanto più lo siamo quando vediamo che le nostre parole, e nella specie i nostri scritti, vengono distorti. Scrivevamo esattamente quanto appresso:

« Pubblichiamo molto volte questa seconda lettera dell'ing. Renzo Jesurum « per un duplice ordine di ragioni. La prima perché potrebbe costituire una prova di come alcuni dipendenti, a torto, non si sentano collaboratori. La seconda perché potrebbe far supporre che da parte dello scrivente vi sia uno stato d'animo preconstituito, insensibile a qualsiasi elemento razionale ».

Ha torto quindi il nostro ingegnere ad addursi di una proposizione dubitativa. Tocca a lui, con il suo comportamento, eliminare ogni possibilità di dubbio.

Dicevamo che noi siamo te-

La nostra gita sul Lago Maggiore

Ecco il programma definitivo della gita sociale che si effettuerà domenica 26 settembre sotto il patrocinio del nostro Periodico.

Per ragioni contingenti, la gita anziché in treno speciale, si effettuerà in autotrasporto con il seguente itinerario:

— Partenza da Sampierdarena via Cantore alle ore 5,45.

— Arrivo a Stresa alle ore 10.

Nel pomeriggio verrà effettuata una crociera, offerta dall'Amministrazione de « l'Ansaldo », sulla Mn. « Fior d'Arancio », toccando i seguenti scali: Stresa, Isola Bella, Isola

Superiore, Isola Madre, Pallanza.

Alle ore 18 arrivo a Stresa e partenza per Genova alle ore 18.30.

Per i partecipanti, abitanti nelle Delegazioni di Ponente, partirà un pullman alle ore 5 dal capolinea tranviario di Voltri.

Per i partecipanti di Genova Centro un altro autotrasporto partirà in partenza alle ore 5,45 da Piazza Verdi per De Ferrari Corvetto Principe Dinegro Sampierdarena.

Durante il viaggio saranno sorvegliati tra i partecipanti due vasi di cristallo, 2 portacenere, 8 volumi, un orologio da polso ed un portafoglio in pelle.

naci. Ed è proprio in forza della nostra tenacia nonché in considerazione che l'ing. Jesurum parla di corsi da lui non conosciuti e non frequentati, che siamo intervenuti presso il competente Servizio. Ora nei prossimi mesi il suddetto ingegnere parteciperà sia al primo che al secondo corso, in modo da poter giudicare, a ragion veduta, di che cosa si tratta.

Soltanto allora, noi pensiamo, se il nostro Jesurum vorrà essere più tenace di noi, ben volentieri riprenderemo la discussione ma pensiamo anche che sarà superata dall'acquisizione di quegli elementi razionali sui quali oggi ci è lecito esprimere un dubbio.

SSS

Sono la moglie di un sorvegliante del Cantiere di Livorno. Mio figlio frequenta il quarto anno di medicina alla Università di Pisa e mio marito non percepisce più per lui gli assegni familiari. Vi chiedo: perché gli assegni familiari per i nostri figli ci vengono tolti quando più ne abbiamo bisogno?

BIANCA PAVIA

La corresponsione degli assegni familiari è prevista e regolata da apposita Legge. Gli assegni familiari per i figli o equiparati spettano al capo famiglia, sia egli operaio o impiegato, a condizione che essi vivano a suo carico e non abbiano compiuto il 18° anno di età. Inoltre, per i figli degli operai in età compresa fra i 14 e i 18 anni, la corresponsione è subordinata alla circostanza che i minori stessi siano conviventi con il beneficiario degli assegni e non svolgano attività comunque retribuita. Il suddetto limite di età può essere prorogato fino al 21° anno, qualora i minori frequentino una scuola professionale, o media, o universitaria, e non prestino lavoro retribuito. Oltre tale limite l'erogazione degli assegni familiari viene automaticamente a cessare.

Supponiamo che un corpo metallico, che pesi per esempio 10 tonnellate, cada dall'infinito senza incontrare logorî per attrito con l'aria, percorsa una linea retta, non incontri né asteroidi né pianeti ma spazio libero senza attrazioni o repulsioni da disturbarne la caduta. La velocità di detto corpo avrebbe un limite oppure aumenterebbe tanto da non potersi più calcolare neppure con le famose cifre astronomiche?

TULLIO MAZZANTINI.

Non ha importanza per il quesito che Lei ci sottopone, che il corpo sia metallico o no e neppure importa il suo peso. Riteniamo che Lei abbia parlato di un corpo metallico del peso di 10 tonnellate pensando che queste caratteristiche possano avere importanza ai fini della velocità. Nello spazio assolutamente vuoto e privo di forza di gravità i corpi non hanno peso, in quanto il peso è appunto una conseguenza della forza di gravità e la materia di cui sono composti non ha importanza, in quanto nessuna resistenza essi devono vincere.

Nelle condizioni che la Sua domanda ci descrive la velocità del corpo in esame non aumenterebbe né diminuirebbe. Essa continuerebbe ad essere quella di cui il corpo era dotato al momento in cui iniziavano le condizioni da Lei poste e ciò all'infinito. La velocità potrebbe avere una modifica solo se intervenissero forze atte a ritardarla o ad accelerarla, come la resistenza del mezzo in cui viaggia il corpo o l'attrazione di un corpo celeste. Anche la direzione resterebbe immutata, cioè il corpo viaggierebbe in linea retta.

Non è esatto parlare di caduta, perché il corpo non cade verso nessun posto. Nello spazio assoluto, fuori di qualunque influenza di gravità, non ha senso parlare di caduta.

Se questa risposta Le sembra insufficiente o non abbastanza chiara torni a scriverci.



IMPERMEABILI
MAGAZZINI VITTORIA

E. BRANDOLINI

L' OTTICO
DI FIDUCIA

GENOVA-SESTRI - Tel. 40.414

Visitate la
mostra permanente
sita nei
vasti locali interni
del

Mobilificio COSTA

TELEFONO 40.234

VIA HERMADA 18 r.
GE - SESTRI

COSTUMI DA RAGAZZO
MAGAZZINI VITTORIA

GLI

Istituti E. MESCHINI

iniziano corsi di:
STENOGRAFIA
DATILOGRAFIA
MATERIE COMMERCIALI

GENOVA - Via Polleri, 3
LIVORNO - Via Grande, 54
ROMA - Sede Centrale

MONTANARI

VIA BRIGATA LIGURIA 13r.
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 L D
avviamento elettrico

Cineselezione

"Henriette"

Non fatevi ingannare dal titolo: non si tratta della storia di una ragazza sedotta e abbandonata, o della solita dattilografa che finisce per sposare il principale, naturalmente milionario.

Non si tratta di alcuno di questi soggetti, e nemmeno di un altro, perché qui il soggetto, inteso nel senso comune, non c'è. O meglio ce ne sono molti. Ma allora qui non si capisce più niente. Appunto, come può accadere allo spettatore che entra a film iniziato o che non presta la necessaria attenzione.

Perché il film di Duvivier esige uno spirito attento e pronto a cogliere tutte le sfumature in questa divertente storia, dove si seguono, tradotte sullo schermo, le diverse idee di due sceneggiatori che devono fare un film. Io farei così, dice uno, e si vede la scena immaginata. No, così, dice l'altro, e si vede la scena diversa, come la immagina l'altro, e così via.

Il film scorre con brio spedito, alla francese, e nei vari pezzi si mostra tutto il diabolico « mestiere » di questo vecchio cineasta. C'è la satira di una gran parte del film francese, proprio di quello che è entrato nella storia; il simbolismo alla Carné, il pittoricismo alla Renoir, il verismo letterario della seconda avanguardia, la commedia « boulevardier » e lo spirito di « Pepé » caro a... ma sì, proprio a lui, Duvivier. Perché il regista si è compiaciuto anche di una auto-satira.

Il film, che si potrebbe chiamare « mostra satirica - didattica - antologica del film francese », raggiunge il suo punto più alto nelle scene del « 14 Luglio » veramente avvincenti per la verità, tutta francese, che colgono e per il sorriso, tutto francese, con cui sono colte.

Se ci sono dei peccati nel film? Certo, anzi il film stesso è un peccato, di superbia, di orgoglio, di ostentazione: ma è uno spettacolo divertente, piacevole, e ricco di intelligenza.

IL PORTOGHESE.

La Ruota del Tempo

Sono nati

19 maggio: ROSANNA, figlia di Foscoli Giovanni (Can) - 29 luglio: GIOVANNI, figlio di Ottonello Mario (Can) - GIOVANNI, figlio di Casalino Giuseppe (Fon) - 30 luglio: MAURO, figlio di Bruzzo Giuseppe (Mec) - 31 luglio: GIUSEPPINA, figlia di Ferrando Giuseppe (Fon) - 1.º agosto: DANIELA, figlia di Mangini Natale (Mec) - 7 agosto: MARIA, figlia di Vecchi Ugo (Mec) - 9 agosto: MARCO, figlio di Bertolo Angelo (Mef) - 13 agosto: CLAUDIO, figlio di Bottaro Alberto (Mec) - SILVANA, figlia di Dagnino G.B. (Can) - 14 agosto: ESTER, figlia di Cadenaccio Davide (Dig) - 16 agosto: ROSSELLA ANNA, figlia di Sessarego Armando (Mec) - 17 agosto: MILVIA, figlia di Ghigliano Vittorio (Mec) - 18 agosto: EDOARDO, figlio di Giubbioli Giovanni (Liv) - 19 agosto: CRISTINA, figlia di Vallebona Adriano (Dig) - 20 agosto: CARLA, figlia di Sirio Pietro (Mef) - MARIA, figlia di Massai Emilio (Liv) - 24 agosto: MASSIMO, figlio di Barone Biagio (Mef) - CARLO, figlio di Burgassi Efisio (Can) - MARINA, figlia di Gelli Enzo (Dig) - 25 agosto: ALBERTO, figlio di Conte Giuseppe (Fon) - 27 agosto: MASSIMO, figlio di Falleni Mauro (Liv) - MILENA, figlia di Dagnino Lodovico (Can) - 28 agosto: RICCARDO, figlio di Mangani Francesco (Liv) - DANILO, figlio di Tognozzi Renato (Liv).

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

Si sono sposati

21 giugno: PECCHIOLO Pierro (Mec) con Marchese Teresa - 1 agosto: TOCCHINI Ottorino (Liv) con Berni Jolanda - 7 agosto: BELLANI Carlo (Mec) con Lopalco Angela - CASSINASCIO Maria Luisa (Fon) con Salvai Giovanni - 8 agosto: BERTOLLO Angela (Fon) con Di Puccio Ennio - 9 agosto: MORELLI Emilio (Liv) con Del Frate Maria - 14 agosto: TRUCCO Renato (Mec) con Chiste Bruna - 15 agosto: DEL SANTO Vasco (Liv) con Quilici Pira - FILIPPI Mario (Liv) con Pracchia Luciana - RICATTI Angelo (Car) con Ghersi Franca - 19 agosto: RAVERA Domenico (Can) con Campora Domenica - 22 agosto: PIAMPANI Franco (Liv) con Salvadori Liana - MASSA Luciano (Mef) con Garbini Maria Teresa - MARCARELLI Guglielmo (Can) con Martini Maria - 23 agosto: ROSSI Aldo (Mec) con Mangini Maria - 26 agosto: SCALI Carmelo (Mec) con Ianizzi Angela - 28 agosto: MOCCAGATTA Alessandro (Can) con Borgatti Wanda - 29 agosto: FALDI Oliviero (Can) con Magnani Delia - 30 agosto: REPETTO Giovanni (Can) con Gianni Elena - MANTOVANI Azeglio (Can) con Salvatico Maria.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

CURA DEGLI UTENSILI

L'acciaio e il ferro sono la carne dell'utensile, soggetta come ogni cosa di questo mondo a logorarsi, invecchiare e morire.

L'utensile malato passa al Reparto attrezzatura, dove la chirurgia dell'utensile è praticata al più alto livello. Macchine come la «affilatrice» - «smerigliatrice» - «rettificatrice» trattano il pezzo con quella precisione tecnica che è garanzia di personale selezionato.

Un utensile da tornio, ad esempio, quando è consegnato al reparto è praticamente inservibile. Lo esamina, quando se ne dà l'opportunità, lo stesso Capo reparto.

Dalle sue mani passerà quindi a quelle dell'operaio addetto alla macchina affilatrice, che provvede subito a piazzarlo sul piano inclinato di 6° della medesima, nel punto dove la mola «Cristol» e il piano formano l'angolo di spogliatura.

Al contatto elettrico frulla silenziosa la macchina che s'avvia. Ma al fine di non compromettere il buon esito della operazione è necessario usare molta attenzione e, mentre l'abrasivo «Cristol» rifinisce la piastrina, evitare che esso venga a contatto con lo stelo dell'utensile. La «Cristol» rovinerebbe il lavoro perché non è adatta a lavorare acciai al carbonio. Per mantenere l'utensile nella esatta angolazione opportuna alla lavorazione e al ripristino della piastrina è però necessario lavorare anche lo stelo.

Mancava al reparto una mola adatta a lavo-

rare lo stelo. Mancava, per essere più precisi, una affilatrice per acciaio al carbonio. Per ovviare a questo inconveniente si era dovuto in passato ripiegare su operazioni sussidiarie con una gran perdita di tempo.

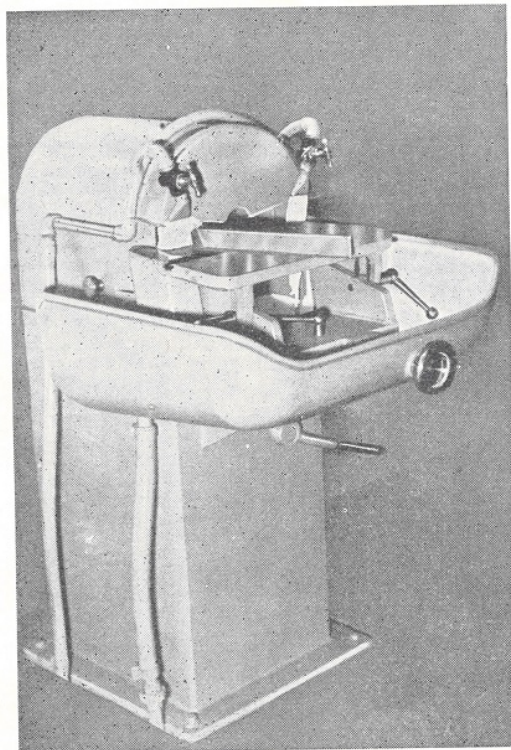
Ma al capo reparto era venuta l'idea. E' un ragazzo, il capo Michele Pugnana, dei Cantieri Ansaldo del Muggiano, che il suo mestiere lo conosce bene, serio, volenteroso e soprattutto tenace.

Avrebbe costruita lui stesso la macchina. E così fece. Non importa come. Nei ritagli di tempo e con materiale scartato raccolto per le officine. E' sempre la volontà e la capacità che contano, il resto è accessorio. La macchina fu pronta in qualche mese e ad essa fu adattata la mola «Alundum», quella che può lavorare l'acciaio al carbonio dello stelo come si conviene.

Con questa macchina ora è possibile lavorare il pezzo, alternandolo sulla «Cristol» e l'«Alundum», fino alla completa affilatura, e questo con notevole economia di tempo e una maggiore sicurezza.

L'utensile è guarito, scomparsa la brutta scheggiatura che deturpava la sua piastrina, riscattata dalla ruggine che lo faceva cieco di luce, l'acciaio è tornato a brillare levigato e compatto e tra poco nelle officine dove è destinato, potrà narrare ai metalli amici la sua nuova esperienza.

f. g.



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

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

ISTITUTO SCOLASTICO "A. PICCARDO" dei figli di Maria

- ISTITUTO TECNICO COMMERCIALE - PARIFICATO
- SCUOLA MEDIA - PARIFICATA
- SCUOLA ELEMENTARE

Semiconvitto Esternato

GENOVA - Via J. Ruffini, 14 - Tel. 580.961

OTTICA - FOTO

ZINO

SPECIALISTA OTTICO DIPLOMATO

GE - SAMPIERDARENA
Via C. Rolando, 16 r. - Tel. 42.147
Via G. D. Cassini, 1 r. - Tel. 451.831

BERLITZ SCHOOL

GENOVA - VIA ROMA, 6
TELEFONO 580.042

Lingue estere

inizio corsi per
Corrispondenti commerciali

ABITI DA LAVORO
MAGAZZINI VITTORIA

PANTALONI
MAGAZZINI VITTORIA



CASSETTA DELLE IDEE



PROPOSTA N. 5251.

« Vorremmo proporre la costruzione di un attrezzo per la rettifica dei giochi radiali tra le palette del rotore della turbina e la parte fissa della cassa. Attualmente il lavoro si eseguisce a mano in cattive condizioni di attrezzatura. Uniamo schizzo illustrativo, ma preghiamo il Comitato di interpellarci per maggiori chiarimenti ».

Due operai del MOTU: Quartini Luciano med. 74051 e Natale Grattarola med. 74020.

RISPOSTA.

La proposta denota concreto interessamento di cui la Direzione si compiace. Il suggerimento si giudica utile ed accettabile. Per quanto lo schizzo non sia sufficientemente chiaro, il concetto è stato perfettamente compreso e, d'accordo coi proponenti, l'UTO (sig. Maestri) provvederà alla costruzione di un primo attrezzo.

PROPOSTA N. 5136.

Al reparto DEGR, dove si lavora con macchine straniere, sarebbe opportuno avere a disposizione dati, tabelle e schemi tradotti in italiano, affinché con questi elementi sia possibile all'operaio approfondirsi maggiormente nella conoscenza della macchina che adopera, ottenendone anche una più celere messa a punto.

RISPOSTA.

La proposta merita considerazione perché è animata da buon interessamento.

Dati e tabelle tradotte relative a quelle macchine per le quali le case costruttrici hanno forniti elementi, sono già esposti al DEGR. Per i dati relativi ad altre macchine, sono in corso di preparazione degli stralci debitamente tradotti, che per scarsità di tempo non sono ancora pronti.

Per ulteriori chiarimenti il proponente è invitato a rivolgersi al sig. Langer (DEGR).

PROPOSTA N. 2523.

Fa presente che le aperture parte basamento lato volano del motore 370 non permettono di eseguire agevolmente la pulizia interna perché troppo piccole. Propone che vengano allargate di 150 mm.

RISPOSTA.

La proposta è attuabile e sarà passata in applicazione al più presto. L'Ufficio DIL è stato appositamente interessato.

PROPOSTA N. 5407.

Per evitare il ripetersi di piccoli inconvenienti che però potrebbero avere delle gravi conseguenze, sarebbe opportuno ripristinare alle mole (specie nella nuova Caldereria) il vecchio sistema di protezione già adottato in passato, consistente in uno schermo trasparente con funzione di paraschegge.

Considerando nello stesso tempo la non assoluta praticità del vecchio sistema, abbia-

mo ideato questo nuovo sistema di semplice ed economica realizzazione.

(Allegato schizzo).

RISPOSTA.

L'interessamento del proponente è motivo di compiacimento. I sistemi di applicazione degli schermi alle mole si può dire che sono infiniti e quello del proponente incontra il favore della Direzione.

L'esperimento sarà fatto e la MAN ne curerà l'applicazione su un certo numero di mole, specie in Caldereria. Però si coglie l'occasione per fare osservare che la questione delle protezioni delle mole è lungi dall'essere risolta a causa del fatto che pochi sono quelli che adoperano le protezioni e gli occhiali.

PROPOSTA N. 4931.

Propone che, per celerità di lavoro, le forge dei fabbri vengano modificate in modo da poter ottenere due fuochi distinti, uno grande ed uno piccolo, da usarsi opportunamente secondo il lavoro da eseguire.

mente secondo il lavoro da eseguire.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Sarà incaricata la MAN per completare i disegni costruttivi della forgia. Il proponente è invitato a presentarsi all'ing. Basile (CALD) per chiarimenti.

PROPOSTA N. 4943.

Sono anni che il reparto DEGR costruisce ingranaggi per turbine e che i vari Capi ed Ingegneri si recano a bordo per il loro controllo, ma non si è mai pensato di inviare assieme a loro un operaio dello stesso reparto.

Ciò sarebbe molto utile, perché l'operaio oltre a provare una soddisfazione, avrebbe la possibilità di seguire da vicino il funzionamento di ciò che ha costruito, ricavandone grande vantaggio.

RISPOSTA.

E' desiderio della Direzione, in linea generale, che gli operai si rendano conto, sugli im-

pianti e sulle navi, del lavoro eseguito nell'officina.

A tale concetto si ispira la partecipazione alle prove di una sempre maggior numero di interessati e ciò si pratica da un po' di tempo a questa parte. La raccomandazione sarà tenuta presente anche per ciò che riguarda il DEGR. Però si consideri che le possibilità sono limitate se si tiene conto che al Meccanico vi è una forza di circa 4300 dipendenti.

PROPOSTA N. 4993.

Segnala che il vagone, che di solito si trova sul binario



il mondo nei francobolli

Col mese di settembre riprende l'attività filatelica e questo mese è internazionalmente considerato lo inizio dell'anno filatelico. I nuovi cataloghi sono immessi nel mercato subito seguiti da innumeri listini prezzi che ne ricalcano più o meno le quotazioni. E' previsto un aumento generale dei prezzi (ogni anno succede così!) e sia l'italiano Sassone che i francesi Yvert & Tellier terranno impegnati, per almeno tutto ottobre, i collezionisti a rivalutare le loro collezioni.

Dalla nostra Sezione Filatelica giungono buone notizie; eccole in succinto, specialmente per i collezionisti che... temono di presentarsi:

- Soci iscritti: 70 (previsti 100 per fine anno).
- Riunioni: 10-11 al mese (vespertine, serali, domenicali).
- Media per ogni riunione: 25 soci.
- Servizio libretti a scelta con sconti fino al 50 per cento.
- Prelievo da detti libretti negli ultimi 2 mesi: oltre L. 70.000.
- Servizio novità dei seguenti Paesi: Italia, San Marino, Vaticano, Trieste A, Somalia, Olanda, Svizzera, Francia, Germania, Israele (con leggero sovrapprezzo sul facciale per l'estero).
- Distribuiti in 3 mesi di attività di detto servizio: 10.000 pezzi.
- Sconti fino al 30% per acquisti di albums, classificatori ed altro materiale vario.

Lasciamo andare: queste sono facilitazioni tangibili e, dato l'aumento sopra accennato dei prezzi a catalogo, ottenere francobolli a valore facciale o quasi rappresenta un ottimo investimento. Chi ha Trieste A sa che piacere fa un 100 lire acquistato cinque anni fa a non più di 125 e che oggi non si trova a meno di 6.500 lire! E Trieste di questi salti ne ha fatto almeno una diecina.

Questo è il lato speculativo, purtroppo sempre presente; ma il lato estetico cosa fa pensare ai collezionisti di Svizzera con i suoi fiori e farfalle dai tenui colori? E Israele? E Francia?

CERVETTI.

della grande torneria, ha il piano superiore completamente in ferro; suggerisce rivestirlo in legno, dato che deve trasportare materiale lavorato e semi-lavorato da trattarsi con riguardo.

RISPOSTA.

Non appena il MAN/FALE sarà un po' alleggerito del carico di lavoro, provvederà alla costruzione del piano in legno forte, proposto.

Piccoli annunci

Le inserzioni sono gratuite e sono riservate ai dipendenti dell'Ansaldo. Indirizzare a « l'Ansaldo » - Recapito Ansaldo - Genova.

VENDO motoscooter Vespa mod. 49 come nuova e bicicletta a motore N. 48 in ottimo stato. Rivolgersi a Giuseppe Antonini - med. 51050 - Stabilimento Meccanico - Genova-Sampierdarena.

OPPORTUNITÀ vendo ciclomotore Moschito B.M.G. ancora in rodaggio e perfetto stato, completo di accessori, con seggiolino posteriore, pronto su strada - Prezzo L. 45.000 - Rivolgersi al corrispondente sig Rovegno - Ansaldo Meccanico MOP/MARB.

M E M E N T O

Giovanni GRAFFIGNA

di anni 56, dipendente del Meccanico, deceduto il 25-8-54. Era all'Ansaldo dal 1933. Lascia un figlio.

Ai familiari le commosse condoglianze de «l'Ansaldo».

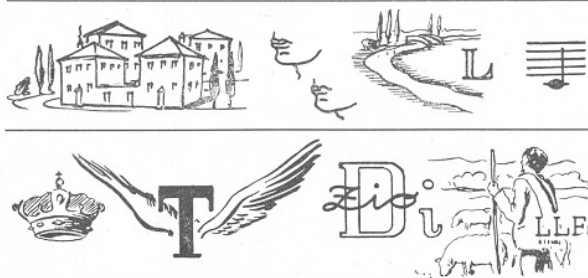
**Radio Televisori
Frigoriferi - Lavatrici
Macchine per cucire
Foto e cine**

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

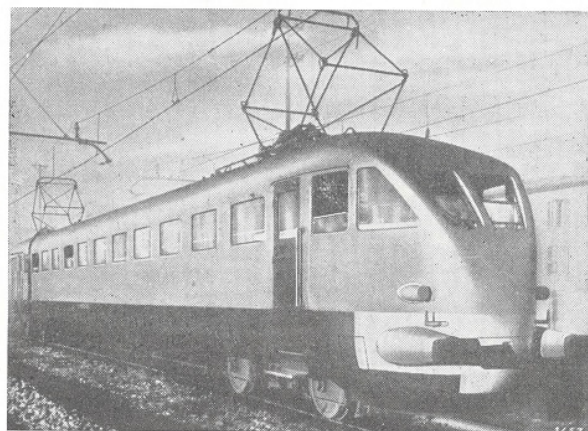
I NOSTRI CONCORSI DUE REBUS



Inviare la soluzione dei due «rebus» alla Redazione de «l'Ansaldo» (Recapito Ansaldo, Genova).

Fra coloro che avranno inviato la soluzione esatta saranno estratti a sorte i seguenti premi: un vaso di cristallo (offerta dalla Neotecnica); una matita d'argento a quattro colori; un posacenere di cristallo; un portafogli di pelle.

IL VIAGGIO A FIRENZE



Questa è l'esatta ricostruzione della fotografia «tagliata a pezzi» che abbiamo pubblicata nel penultimo numero. Alla soluzione di questo piccolo problema fotografico era legato, come ricorderete, un premio da estrarsi a sorte fra i solutori: un viaggio gratuito a Firenze.

La sorte ha designato il vincitore nel signor Angelo Traverso, operaio al Cantiere di Sestri.

L'ANSALDINO

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S.A.

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

DANTE JANNONE
Redattore responsabile

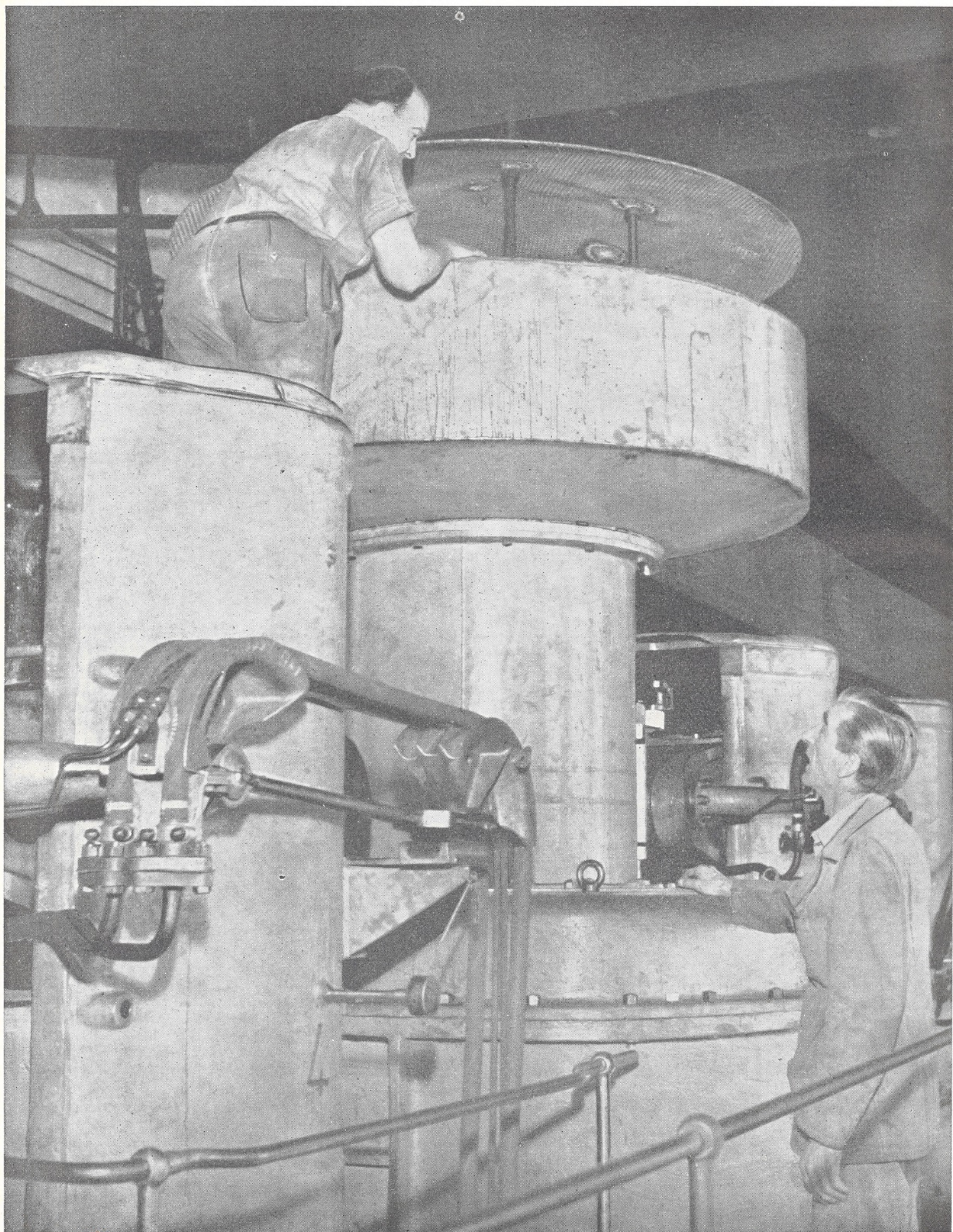
Autorizzazione del Tribunale di
Genova n. 299 - 6 Maggio 1954

F.M. PAGANO - T.I.P. EDIT. S.p.A.
Via Monticelli, 11 - Genova
Telefono 83.825

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



L'ANSALDINO



I motoristi Luigi Amadio e Arnaldo Negrini ispezionano la pompa aria di lavaggio del motore Ansaldo-Doxford 67LB5