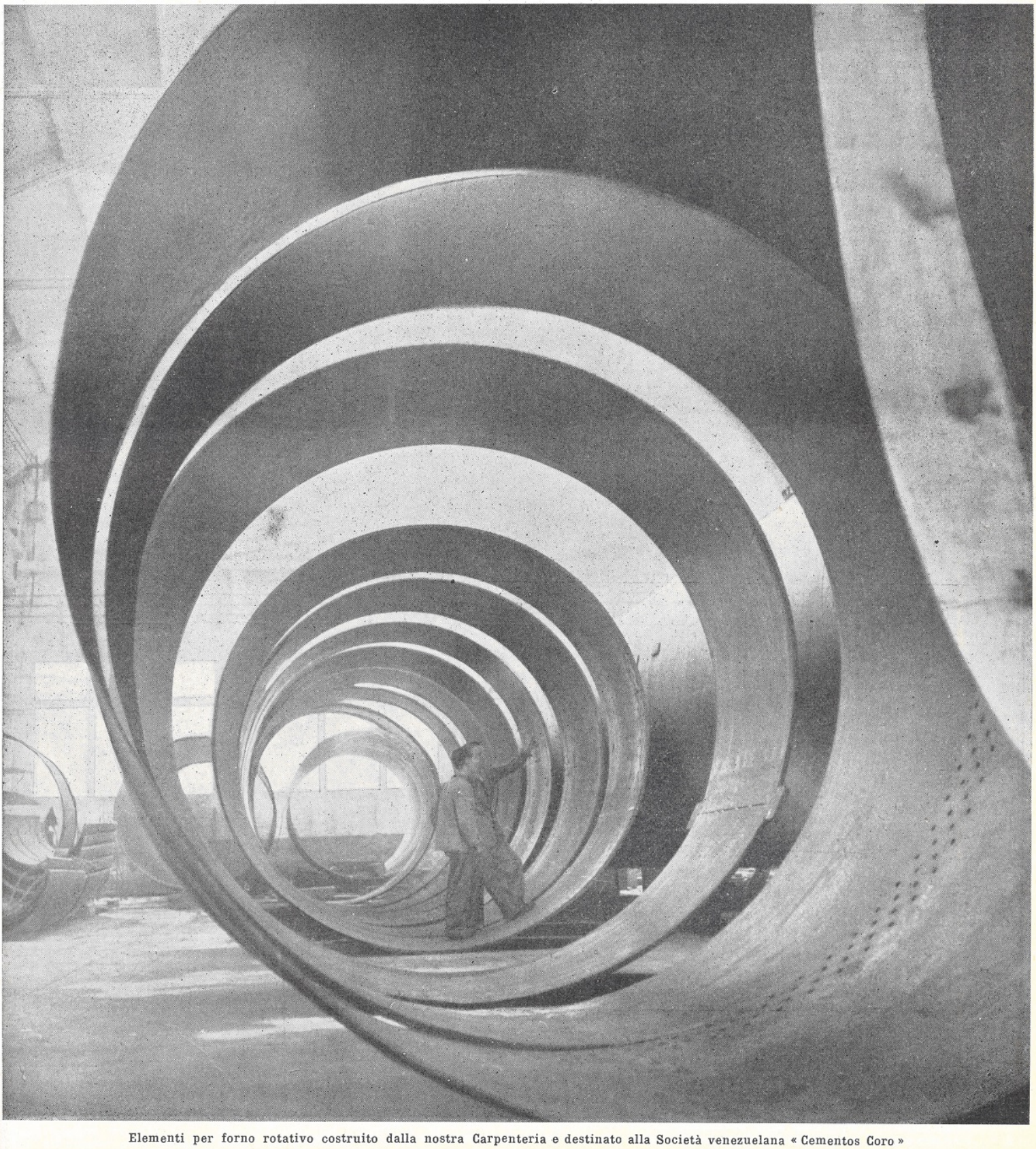
NUMERO DI SEDICI PAGINE

l'ANSALDINO

ANNO I - NUMERO 8
Abb. gratuito ai dipendenti - Prezzo di vendita al pubblico L. 30

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

GENOVA, 1 OTTOBRE 1954
Spedizione in abbonamento postale Gruppo Secondo



Elementi per forno rotativo costruito dalla nostra Carpenteria e destinato alla Società venezuelana « Cementos Coro »

La Fonderia

Difficilmente il profano si rende conto in cosa consista il lavoro di colui che svolge la sua attività nel campo della fonderia.

Chi si avvicina ad una di esse ne riceve un immediato senso di repulsione a causa dei fumi, odori, polveri che ivi si sprigionano. Se cerca poi, osservando le lavorazioni che in essa si compiono, di comprendere come il ciclo si svolge, rimane disorientato e tra forme, anime, modelli, terra, metallo ecc. finisce per non raccapezzarcisi più nulla. Se però un cortese accompagnatore gli illustra le varie fasi del lavoro, a poco a poco, anche il profano riesce a capire le difficoltà e i pregi di un lavoro che, racchiudendo ancora in se tanta parte di artigianato, (malgrado si viva nel periodo della macchina) presenta delle attrattive non indifferenti, che finiscono per interessarlo. Ed allora si comprende come chi viva in essa, sia egli tecnico od operaio, senta un particolare attaccamento al suo lavoro, che è simile a quello dell'artigiano verso il suo capolavoro.

All'arrivo del disegno in fonderia il tecnico lo esamina attentamente e nella sua mente comincia a formarsi e svilupparsi il modo come il pezzo verrà gettato.

Il modellista, in base alle prime istruzioni ricevute dal tecnico, costruisce il modello del pezzo. E così un primo artigiano, da una materia informe, sia essa legno o metallo, ricava a poco a poco il modello. Egli lo vede nascere giorno per giorno come una sua creatura, ed è un punto d'onore per lui che il suo lavoro riesca alla perfezione. A seconda dell'esigenze del cliente dovrà preoccuparsi di giungere alla perfezione del decimo, od anche di pochi centesimi di millimetro.

Ecco il modello finito, stuccato ed accuratamente verniciato. Così lo vuole il formatore perchè la terra che dovrà rivestirlo non ammette rugosità che impediscano ad essa di separarsi con facilità. Il formatore ricevuto il modello lo esamina attentamente mentre dal suo capo riceve le ultime istruzioni.

Ed ora su questo modello l'artigiano distende la terra appositamente preparata, pigiandola in modo opportuno, e curando di costruire in essa dei canali per lo sfogo dei gas che si svilupperanno allorchè il metallo entrerà nella forma. Indi estrae dalla terra il modello, verifica il perfetto stato della forma così ottenuta e, dopo eventuale essiccazione in stufa, procede al collocamento delle anime, cioè delle parti in sabbia agglomerata con olio, che formeranno le cavità interne del pezzo. Con quanta cura quest'operazione verrà eseguita! Da essa dipende in gran parte la perfetta riuscita del getto. E la forma, chiusa e preparata a ricevere il metallo liquido, si presenta al formatore come una tremenda incognita che ogni volta lo tiene trepidante per giorni interi, cioè fino a che il getto non sarà pronto per la spedizione.

Il metallo liquido, ad elevata temperatura, contenuto in caldaie, viene portato sopra la forma. Il fonditore ne guida e segue il suo cammino nella forma. E' il momento in cui si compie il ciclo del lavoro, è il momento in cui ogni operaio vede completarsi la parte più difficile dell'opera sua. La forma di terra subisce il tormento della corrente ignea del metallo. La terra si scalda e tende a dilatarsi, mentre il metallo tende a comprimerla. i gas contenuti nella terra si sprigionano e, raccogliendosi negli appositi canali, escono fuori, incendiandosi nell'atmosfera con effetti pirotecnici. E l'artigiano ed il tecnico che hanno compiuto il lavoro hanno la loro prima soddisfazione se la colata è stata eseguita a regola d'arte. Ma a getto raffreddato, allorchè lo sbavatore completa la pulizia finale del getto, ricominciano le ansie poichè ogni difetto, causato da tanti imponderabili, può manifestarsi ed esser causa di scarto.

Ma finalmente il getto, pulito, sbavato e sabbiato per dargli un bell'aspetto (poichè anche questa dote deve possedere), passa alla spedizione.

Chi ha lavorato o seguito la esecuzione del pezzo non ha più timori. La soddisfazione dell'opera compiuta distende i nervi e dà l'attimo di gioia. Essa è però di breve durata. Altro lavoro è in corso, altre preoccupazioni, altri timori.

Così vive colui che alla fonderia dedica la sua attività, poichè anche coi mezzi di lavoro più moderni egli è sempre un artigiano e non ha dimenticato che nei lontani secoli la fonderia era un'arte

Mario Noris

Officina per la lavorazione meccanica delle eliche

Relazioni umane

Quando nel mondo la Rivoluzione Industriale determinò il sorgere di una nuova era, un gruppo di uomini generosi incominciò a nutrire molte speranze. Si pensava che la rivoluzione in corso avrebbe abbattuto le barriere che fino allora avevano tenuto i popoli odiati e divisi, con la conseguente eliminazione delle guerre, e si credeva che il movimento verso le istituzioni democratiche creato dalle rivoluzioni inglese, americana e francese si sarebbe diffuso fino a diventare la base comune di governo politico in ogni paese del mondo. Si riteneva altresì che il vasto ed incalcolabile aumento di produttività risultante dalla rivoluzione industriale potesse dare ad ogni individuo un livello economico decente e potesse elevare il tenore di vita al punto di eliminare l'estrema povertà.

Queste generose speranze sono state duramente deluse. In questi ultimi tempi vi sono state due guerre mondiali, ed abbiamo visto sorgere stati totalitari con soppressione della libertà di pensiero e di espressione in una forma così brutale da sorpassare tutti gli stati totalitari che la storia ricordi. Invece di un aumento della sicurezza economica e di un progressivo cammino verso l'eliminazione della povertà, abbiamo oggi un aumento della crisi industriale, la quale in molti casi vieta al lavoratore di condurre una vita modestamente serena o anche di trovare un posto di lavoro. —

Questo fallimento è dovuto, io credo, al fatto che la conoscenza scientifica e tecnica ha di gran lunga sorpassato la conoscenza umana e sociale, con una profonda disarmonia fra la prima e la seconda. Questa disarmonia è la ragione prima del nostro travaglio e della nostra crisi: occorre risalire la corrente e portare il livello spirituale e morale dell'uomo al livello della tecnica: solo così si può progredire di pari passo, ed armonicamente si può ottenere la soluzione ad ogni problema, qualunque esso sia, perchè il Creato stesso insegna, essendo esso perfettamente armonico, la soluzione di ogni problema; in natura non vi è caos, tutto è armonia, perchè tutto è collegato e concatenato in armonia, senza la quale ogni problema diventa insolubile. Tutti gli altri diventano piccoli problemi già risolti in partenza quando vi è tra uomo e uomo una certa relazione umana, ed ogni creatura, sia essa dirigente o modesto travet, si sente e si vede nella propria posizione innanzi al Creato.

Quando questa atmosfera si sarà creata, si potrà parlare di relazioni umane. Parlarne oggi può sembrare snobismo o articolo di moda. Io però penso che le relazioni umane siano vecchie quanto vecchio è l'uomo: sempre vi è stata per logica stessa della vita relazione umana fra uomo e uomo, sempre ha dovuto esistere, più o meno spinta, più o meno sentita, una relazione umana in tutte le cose, ed in ogni cosa vi è questa relazione. Se volgiamo uno sguardo al passato ne troviamo tracce, se sfogliamo la Bibbia, in ogni pagina sia del Vecchio che del Nuovo Testamento, troviamo precisi insegnamenti; sfogliando autori antichi e moderni, troviamo parole che invitano alla comprensione umana: da Dante a Manzoni, da Engels a Marx a Mazzini, da Tolstoi a Rousseau, ogni uomo sente che relazionare col proprio simile è questione di vita.

Questo sono le relazioni umane, parole semplici ma che racchiudono in sè la chiave di ogni nostra attività. Come tutte le cose umane esse hanno due lati, due strade, una buona e una non buona: il problema sta nello svilupparle nella strada buona.

Luigi Massa

Una importante commessa al Cantiere di Sestri

Motonave da 24000 tonn. per la Svezia

E' stato firmato in questi giorni con la « Amerika Linjen » di Göteborg (Svezia) il contratto per la costruzione e fornitura di una motonave passeggeri da 24.000 tonn. di stazza e 19 nodi, capace di accogliere 230 passeggeri di prima classe e 600 passeggeri di classe turistica in viaggi transatlantici. L'ordine è stato acquisito dalla Società Ansaldo vincendo una gara tecnico-economica alla quale hanno concorso i cantieri europei più quotati per la costruzione di grandi navi da passeggeri.

La nuova unità porterà il nome « Gripsholm » che le sarà passato da altra unità, attualmente gestita dal « Norddeutscher Lloyd », che in conseguenza assumerà il nuovo nome di « Berlin ». Il nuovo « Gripsholm » è destinato al servizio sulla linea nord atlantica.

La nave avrà, per desiderio dell'armatore, motori di propulsione e motori elettrici di costruzione svedese e sarà allestita in modo da realizzare le condizioni più confortevoli di viaggio anche nel caso di crociere in mari tropicali, perciò sarà provveduta di condizionamento dell'aria adeguato a tale eventualità ed esteso a tutta la nave.

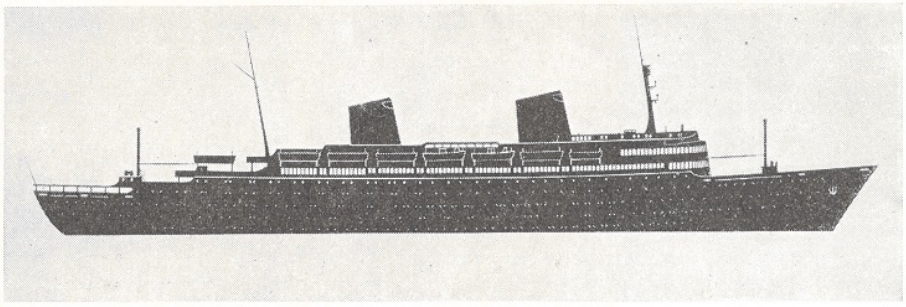
Essa sarà costruita nel Cantiere di Sestri, richiederà circa 4.200.000 ore lavorative e verrà consegnata alla fine del 1956.

L'attuale affermazione della Società Ansaldo, dopo i recenti successi dell'« Andrea Doria » e della « Cristoforo Colombo », instaura nuovi e fecondi rapporti tra l'industria navale italiana e l'armamento svedese e contribuisce a rendere sempre più stretti rapporti economici tra questi due Paesi.

Fin qui il comunicato ufficiale. Abbiamo poi chiesto all'ing. Casaccia, di ritorno dalla Svezia, dove aveva firmato per l'Ansaldo il contratto, qualche impressione e notizia. L'ing. Casaccia è stato toccato dalle spontanee espressioni del Presidente della Società svedese sig. Erik B. Wijk in merito al progetto che è stato trovato pienamente rispondente alle esigenze della Società ed in particolare per la linea della nave che è stata realizzata sotto la guida del nostro Capo-sala disegnatori progetti navali cav. Panconi.

I piani tecnici sono in via di elaborazione presso gli uffici progetti dell'Ansaldo, già in piena attività. Essi intendono soddisfare appieno alle esigenze ed alle consuetudini della « Swedisch Amerika Linjen ».

La nave avrà una linea armoniosa, piacevole a vedersi. A confronto della « Kungsholm » la prua sarà più slanciata; aumenterà anche la distanza tra i fumaioli, come pure tra gli alberi, e il ponte superiore sarà allungato a poppa. La lunghezza fuori tutto sarà di circa mt. 188 (617 piedi); la larghezza sarà di mt. 24,6 (80'8"); il pescaggio sarà di circa mt. 8,25 (27'). Tali dimensioni però potranno essere modificate secondo i risultati delle prove con il modello alla vasca.



L'armoniosa linea della « Gripsholm »

La nuova nave sarà azionata da motori Diesel come le antecedenti navi degli stessi armatori: la « Gripsholm », la « Stockholm » e la « Kungsholm ». I motori saranno due a semplice effetto, due tempi, con testa a croce, sviluppanti in totale circa 17.600 cav. indicati a 112 giri al minuto in funzionamento normale.

Si prevede che si otterrà la medesima velocità che ha la « Kungsholm ». La potenza massima che i motori potranno sviluppare è di 20.000 cav indicati.

La centrale elettrica consisterà di 5 motori Diesel Ansaldo a 4 tempi, 6 cilindri, sviluppanti in totale 3.500 kW L'impianto elettrico a bordo sarà a corrente alternata a differenza di tutte le antecedenti navi passeggeri della « Swedish Amerika Linjen ».

I motori principali e gli ausiliari sono previsti per funzionamento con nafta pesante. Gli alloggi per gli ufficiali e gli equipaggi saranno ampi, confortevoli ed arredati con praticità. Perciò le mense saranno poste al centro con cucina annessa per ottenere un rapido servizio e cibo caldo senza perdita di tempo.

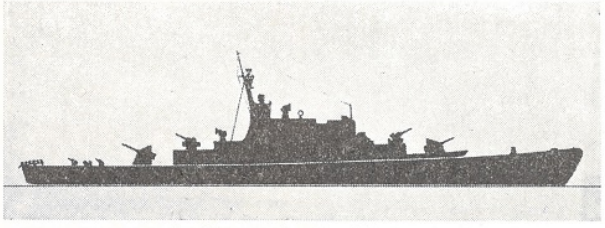
La nuova nave sarà costruita sotto la sorveglianza del « Lloyd's Register » e dell'« American Bureau of Shipping » che le daranno la loro più alta classe. Essa soddisferà anche le prescrizioni della «Swedish Board of Trade», del Ministero inglese dei trasporti, e di altri Enti relativi alla sicurezza.

Saranno costruite a Livorno le quattro navi indonesiane

Come abbiamo annunciato nell'ultimo numero , l'Ansaldo si è assicurata una commessa per la costruzione di due avvisi corta di 950 tonn. e di due cacciatorpediniere leggeri di 1.300 tonnellate ciascuno per un complessivo ammontare di 8 miliardi di lire Le quattro navi da guerra sono state ordinate dalla Repubblica Indonesiana e saranno costruite nel Cantiere di Livorno. Questa commessa si aggiunge a quella già acquisita dal Venezuela e costituisce la ripresa delle costruzioni delle navi da guerra, gloriosa tradizione del lavoro ansaldino.

Con queste quattro navi la Repubblica dell'Indonesia, che si è costituita dopo la guerra come stato indipendente, comprendendo tutti i territori già possedimenti dell' Olanda (Giava, Sumatra, Borneo, le Celebes e parte della Nuova Guinea), intende formare il primo nucleo della sua Marina Militare e perciò il Governo di Djakarta, pienamente aggiornato sulla produzione dell'industria navale e meccanica di tutto il mondo, ha posto condizioni tecniche piuttosto severe e tali comunque da impegnare seriamente la ditta appaltatrice. L'Ansaldo ha accettato di buon grado tali condizioni e sicura di poterle affrontare validamente e soddisfare, dato l'alto grado di efficienza dei suoi cantieri, si è inserita nella gara internazionale con piena fiducia. Si trattava, come è facile intuire, di fronteggiare una concorrenza anch'essa validissima, in cui figuravano i nomi dei cantieri meglio attrezzati e rappresentanti gruppi industriali di varie nazioni.

Dopo il lungo e attento vaglio dei numerosi progetti, i tecnici della Marina Militare Indonesiana hanno dato la preferenza a quelli dell'Ansaldo e sono così cominciate le trattative dirette. Per la conclusione di queste trattative si è recato a Djakarta l'ing. Rouger. La discussione tecnica sui progetti ansaldini si è protratta a lungo ed è stata, com'è naturale, meticolosa ed approfondita. E come era nella speranza e nella certezza dei nostri tecnici, l'esame si è concluso con la piena approvazione dei progetti stessi e con la firma del contratto.



Avviso scorta da 950 tonn.

Le nuove costruzioni daranno lavoro non soltanto al Cantiere di Livorno e al Meccanico di Sampierdarena, che dovrà costruire gli apparati motori ma, largamente, anche ad altre aziende del gruppo Finmeccanica, che dovranno provvedere alle varie forniture. Una delle aziende che particolarmente avrà un lavoro notevole sarà la S. Giorgio, alla quale sarà affidata la costruzione degli impianti per la direzione del tiro e i macchinari ausiliari. Le artiglierie saranno costruite in parte alla Melara ed in parte a Pozzuoli. Un complesso di lavoro, come si vede, di rilevante importanza contingente e di vivo interesse per l'avvenire. Bisogna infatti tener presente che l'Indonesia, vastissima di territorio e densa di una popolazione di ben 85 milioni, è all'inizio della sua vita come nazione indipendente e quindi in pieno travaglio formativo. Essendo tutta sul mare, si deve logicamente ritenere che la nuova nazione voglia dare un grande sviluppo alla sua marina sia mercantile che militare ed è perciò da considerare come elemento assai interessante per il futuro la considerazione in cui è tenuta l'industria italiana.

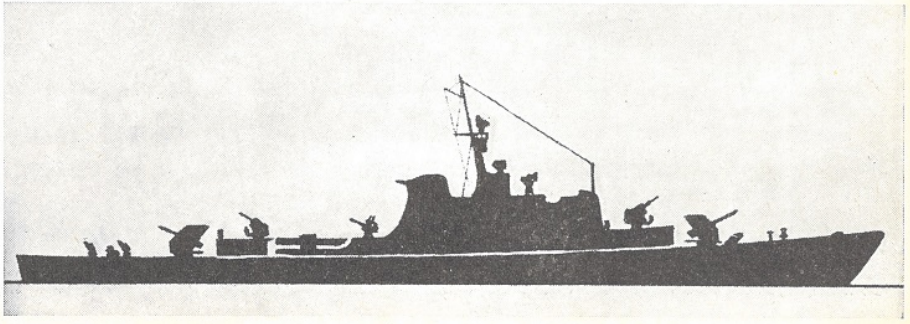
I nostri delegati hanno infatti trovato a Djakarta un ambiente molto fiducioso nel valore della tecnica italiana ed hanno potuto perciò trattare in una atmosfera di viva cordialità. Concludendo, un vasto e importante mercato può aprirsi alla attività italiana.

Le caratteristiche delle quattro navi sono le seguenti:

Avvisi scorta: dislocamento 950 tonn.; velocità alle prove 22 nodi; armamento, due cannoni automatici da mm. 76/62, due mitragliere binate da mm. 40/70, armamento antisommergibili; apparato motore Diesel da 7.000 cav.

Cacciatorpediniere leggeri: dislocamento 1.300 tonn.; velocità alle prove 31,5 nodi; armamento, due impianti binati da mm. 102/46, due mitragliere binate da mm. 40/70; un lancia siluri triplo da mm. 533; armamento antisommergibili; apparato motore a vapore da 24.000 cav.

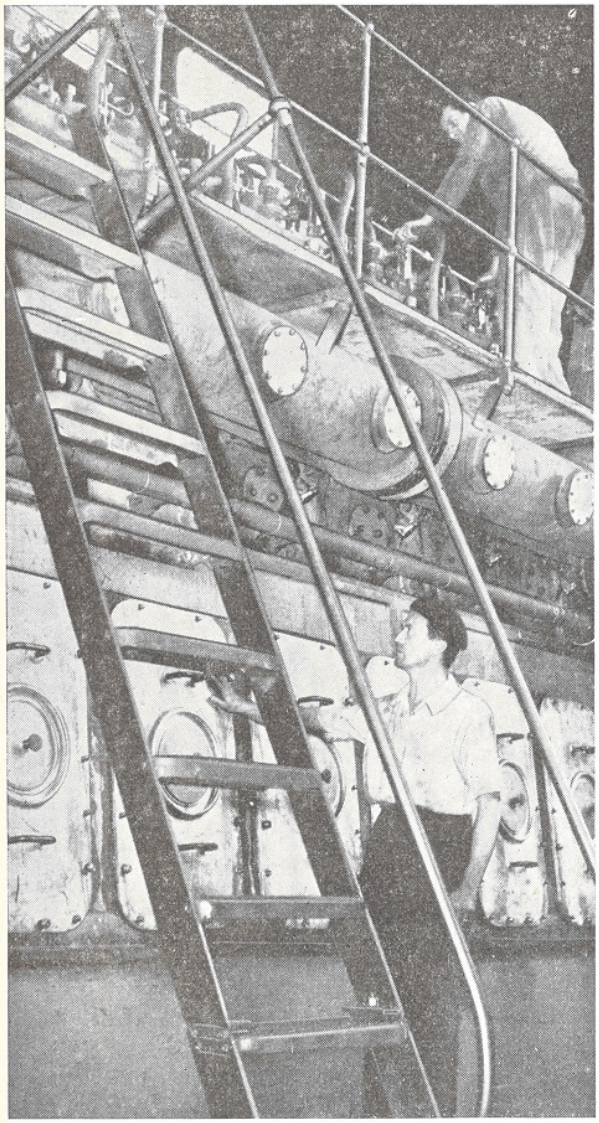
L'impostazione delle navi avverrà alla presenza di una missione della Marina Indonesiana, che verrà presto in Italia.



Cacciatorpediniere leggero da 1.300 tonn.

IL CARICO DI LAVORO DEI NOSTRI

Oltre 4 milioni di ore lavorative al Meccanico



Un motore Ansaldo-Fiat B 366 durante le prove

Alcuni operai del Meccanico sono venuti da noi molto preoccupati per il carico di lavoro del loro stabilimento in relazione alle notizie apprese da un giornale cittadino.

Assunte informazioni presso la Direzione Generale della Società abbiamo ora il piacere di tranquillizzare il personale del Meccanico elencando qui sotto le commesse più significative in corso nello Stabilimento.

APPARATI MOTORI MARINI

Un apparato motore a vapore per il C. T. « Indomito » (Cantiere di Livorno);

un apparato motore a vapore per l'A. S. « Centauro » (Cantiere di Livorno);

tre apparati motori a vapore per la 1.a serie di AA.SS. per il Venezuera (Cantiere di Livorno);

tre apparati motori a vapore per la 2.a serie di AA.SS. per il Venezuela (Cantiere di Livorno);

un apparato motore a vapore per A. S. (Società Navalmeccanica);

2 apparati motori a vapore per AA. SS. per l'Indonesia (Cantiere di Livorno).

Gli avvisi scorta per l'Indonesia sono uguali a quelli per il Venezuela e a quello della Navalmeccanica; sicchè le navi di questo tipo sono in totale 9, con gli apparati motori tutti uguali.

Due apparati motori Diesel per corvette veloci per l'Indonesia.

Gli apparati motori di queste corvette veloci sono su tre assi, tre eliche, tre motori principali del tipo 409, motori uguali a quelli già costruiti dal Meccanico per altre 4 Corvette. Oltre agli ausiliari consueti dell'apparato motore, il Meccanico costruisce per ciascuna nave: tre Diesel-alternatori da 100 kVA.

Un apparato motore a vapore per la T/c. « Argea » - 31.500 T.S.L. (per l'Armatore Cameli) (Cantiere di Genova Sestri);

Un apparato motore a vapore per T/c. 31.500 T.S.L. « Miraflores » (Panama) (Cantiere di Genova-Sestri).

I due apparati motori per le turbocisterne « Argea » e «Miraflores» sono uguali. Hanno ciascuno tre caldaie a 45 atmosfere con tiraggio bilanciato, un turboriduttore da 14.500 Cav. asse normali, e 16.000 Cav. asse massimi, due turbo-dinamo da 550 kW., un Diesel-dinamo da 120 kW., regolazione automatica della combustione.

un apparato motore Diesel-Ansaldo con 2 motori Ansaldo tipo Q 370/9 RS sovralimentati, potenza 2x1200 Cav., eff. per un rimorchiatore per l'Argentina (Cantiere Muggiano);

un apparato motore Diesel-Ansaldo con 2 motori Ansaldo tipo Q 370/6 RS sovralimentati, potenza 2 x 900 Cav. per la nuova M/n. della Soc. Navisarma - Messina (Cantiere Cassaro);

due motori Diesel tipo 686 per navi Liberty.

Si tratta di motori già favorevolmente sperimentati per la trasformazione di navi Liberty in motonavi. E per tale applicazione si tratta del 4.o e 5.o motore costruiti al Meccanico. Il 4.o è già destinato alla Liberty « Argea » della Società di Navigazione « Marittima Napoletana ». Il 5.o è in attesa di destinazione. La trasformazione dell'« Argea » è affidata al Cantiere del Muggiano;

un motore Diesel tipo 757 e 4 serie di completamento per il Cantiere del Muggiano;

due caldaie per l'A. S. « Canopo » (Cantieri di Taranto);

due caldaie, condensatori e macchinari ausiliari destinati all'A S. dei Cantieri di Taranto.

Per queste commesse si tratta di parti fondamentali di apparati motori per avvisi scorta che la Tosi ha a suo tempo richiesti e che i Cantieri Navali di Taranto hanno ordinati al Meccanico.

Una serie completamenti (caldaie, linee d'alberi, eliche ecc.) per la Motonave « Gripsholm » per la «Svenska Amerika Linjen» di Göteborg recentemente acquisite dall'Ansaldo.

CENTRALI TERMOELETTRICHE

Una centrale termoelettrica da 60.000 kW. per S.I.P. (Chivasso).

Si tratta di una nuova Sezione per la grande e modernissima Centrale Termica SIP di Chivasso, sezione composta di due caldaie e di un turbo-alternatore da 60.000 kW.; pressione in caldaia 64 atm.; temperatura del vapore all'uscita del surriscaldatore 487° C., più ausiliari e accessori;

cinquanta centrali termoelettriche da 500 kW. per la URSS;

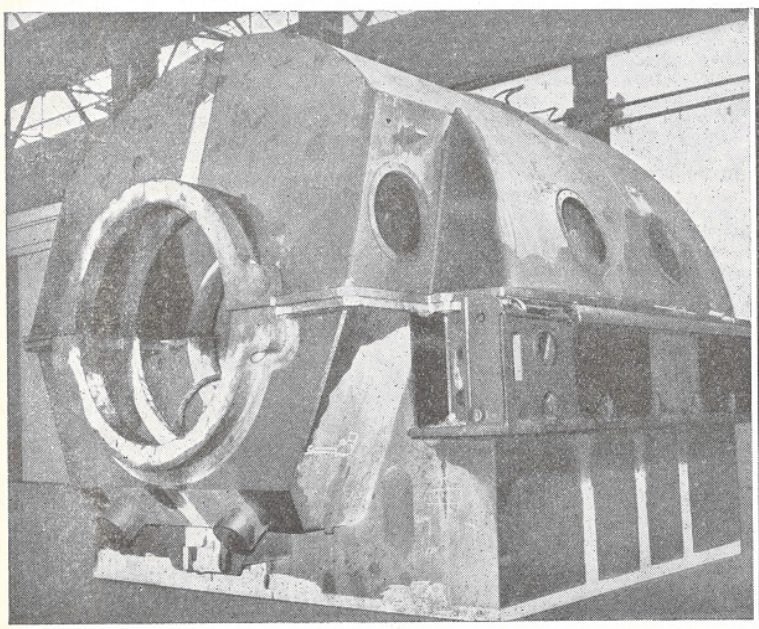
una centrale termoelettrica a vapore per la Soc. Elettrica dell'« Elba » (S.E.D.E.); potenza del turbo-alternatore 3.000 kW.;

una centrale termoelettrica da 2 x 12.500 kW. per Larderello.

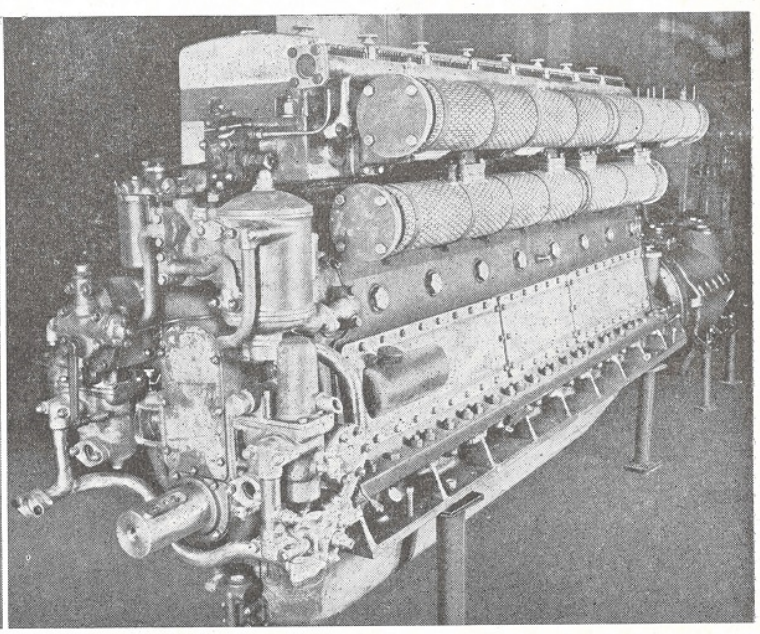
Si tratta di una moderna centrale che sarà alimentata dal vapore dei soffioni; essa è composta di: due turbine Ansaldo a condensazione ognuna della potenza di 12.500 kW., un complesso di regolazione, un impianto di lubrificazione, un impianto di condensazione, due gruppi turboestrattori per gas, accessori;

una centrale termoelettrica a vapore da 6.000 kW. per Rio Turbio (Argentina);

due centrali termoelettriche da 2.400 kW. ciascuna. Esse faranno parte dei due



Cassa turbina B.P. del gruppo da 60.000 kW. Ansaldo-Igeco



Motore marino Ansaldo tipo 1620 a 8 cilindri

STABILIMENTI NAVALMECCANICI

Promettente avvio verso la ripresa nei Cantieri

impianti di tessitura-filatura assunti dalla S. Giorgio in Iran;

una serie di macchinari ed accessori per la centrale della Cementeria « Coro » (Venezuela).

Questa Centrale completerà l'impianto di cementeria che la Cementi « Coro » ha commesso all'Ansaldo e che è in costruzione nello Stabilimento Carpenteria (ex Cerusa).

GRUPPI ELETTROGENI DIESEL

Tre gruppi elettrogeni con motori Ansaldo-Maybach e con alternatore da 500 kVA a 1200 giri al 1' per il C. T. « Indomito » (Cantiere di Livorno);

tre gruppi elettrogeni con motori Ansaldo-Maybach e alternatore da 500 kVA per il C. T. « Impetuoso » (Cantiere di Riva Trigoso);

tre gruppi elettrogeni con motori Ansaldo-Maybach e con alternatore da 250 kVA a 1200 giri al 1', per l'A. S. « Centauro » (Cantiere di Livorno);

tre gruppi elettrogeni con motori Ansaldo-Maybach e alternatore da 250 kVA per A.S. « Canopo » (Cantieri di Taranto);

tre gruppi elettrogeni con motori Ansaldo-Maybach e alternatore da 250 kVA per A.S. dei Cantieri di Taranto.

Cinque Diesel alternatori da 700 kW. ciascuno e un Diesel alternatore da 150 kW. per la Motonave « Gripsholm ».

VARIE

Caldaie per 25 locomotive ordinate dall'India. Le venticinque locomotive sono in costruzione presso lo Stabilimento Ferroviario.

Ai lavori sopra indicati si deve aggiungere la costruzione dei motori Diesel di tipo normale e relativi ricambi costruiti a fondo magazzeno e destinati ai Motopescherecci e gruppi elettrogeni vari, oltre ai lavori di riparazioni navali, ecc.

Il totale carico di lavoro del Meccanico, di cui abbiamo descritto la parte fondamentale, implica lo sviluppo di oltre 5 milioni di ore di lavoro (mano d'opera diretta) ancora da svolgere. Si noti che lo Stabilimento Meccanico ha sviluppato negli ultimi anni, da 3,8 a 4 milioni di ore di lavoro all'anno: sicchè il carico attuale assicura lavoro per circa 15 mesi medi.

Le accidentali e provvisorie deficienze di lavoro in qualche reparto saranno in parte compensate con spostamenti di personale, e in parte sanate da nuove acquisizioni di lavoro per le quali le trattative commerciali, molto attive, sono in corso.

LA SITUAZIONE NEI CANTIERI

In questa occasione abbiamo voluto estendere l'indagine anche per il carico di lavoro dei Cantieri Navali, ed abbiamo il piacere di segnalare qui di seguito le principali commesse in corso, o di recente acquisizione, per ciascuno dei tre Cantieri, di alcune delle quali parliamo in altra parte del giornale.

A GENOVA - SESTRI

Costruzione n. 1494 - T/c. « Argea » da 31.500 T.D.W. per l'Armatore Cameli;

costruzione n. 1499 - T/c. da 31.500 T.D.W. per la « Miraflores » di Panama;

costruzione n. 1500 - Transatlantico di 24.000 tonn. « Gripsholm » per la Soc. Svenska Amerika Linjen.

AL MUGGIANO

Costruzione n. 1495 - Rimorchiatore per l'Argentina da 2400 Cav.;

Turbonave « Vesuvio » - nave da carico per la Marina Militare Italiana, in trasformazione;

costruzioni n. 1501 - 1502 - Due navi da carico secco da 15.800 T.D.W. per la Soc. Carbosider di Genova (Armatore Bibolini);

Costruzioni n. 1503 - 1504 - due navi da carico secco c.s. per la Soc. Carbogas di Genova (Armatore Bibolini).

A LIVORNO

Costruzione n. 1479 - C. T. « Indomito » per la Marina Militare Italiana;

costruzione n. 1482 - Avviso Scorta « Centauro » per la Marina Militare Italiana;

costruzione n. 1489 - Posareti « Alicudi » per la Marina Militare Italiana;

costruzione n. 1490 - Posareti « Filicudi » per la Marina Militare Italiana;

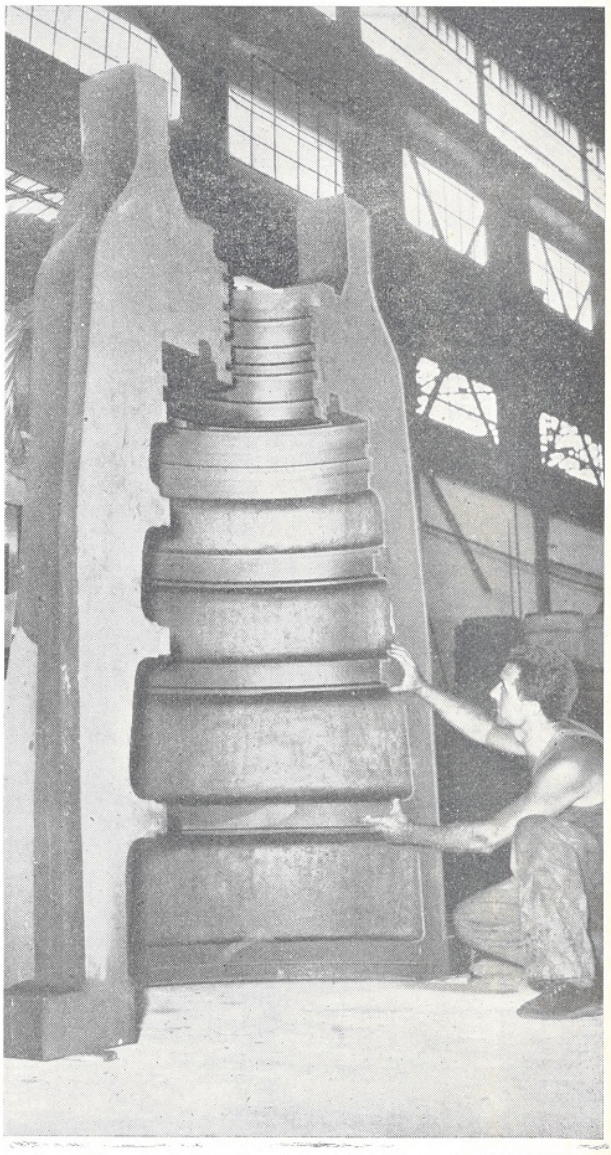
costruzioni n. 1491 - 1492 - 1493 - 1496 - 1497 - 1498 - n. 6 AA. SS. da 1.300 tonn. per il Governo del Venezuela;

costruzioni n. 1505 - 1506 - n. 2 Corvette da 950 tonn. per l'Indonesia;

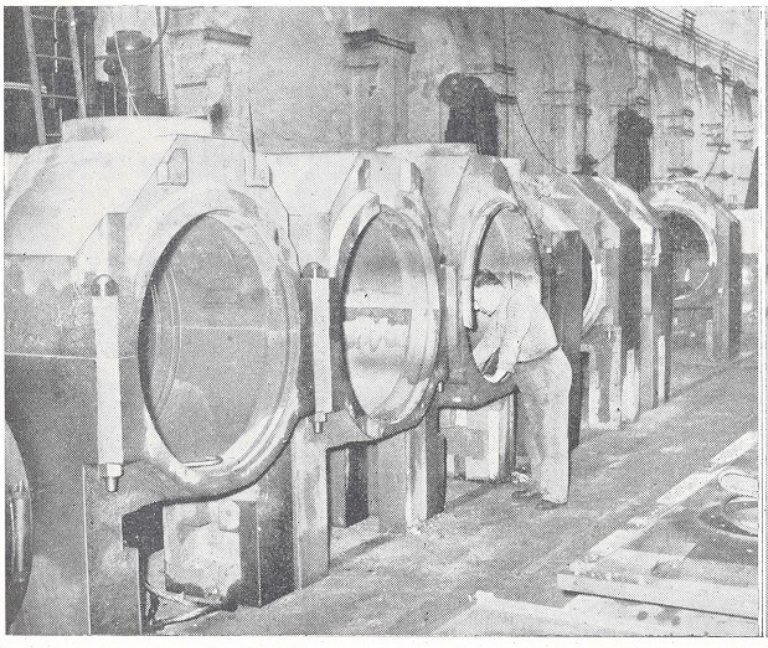
costruzioni n. 1507 - 1508 - n. 2 AA. SS. da 1.300 tonn. per l'Indonesia.

In totale, quindi, 23 navi, fra militari e mercantili. Anche per il Cantiere di Sestri che ha attualmente in sospensione circa 2.000 operai, con la recente acquisizione della commessa del noto transatlantico svedese e con altre unità di prossima acquisizione, il prossimo avvenire si prospetta più brillante.

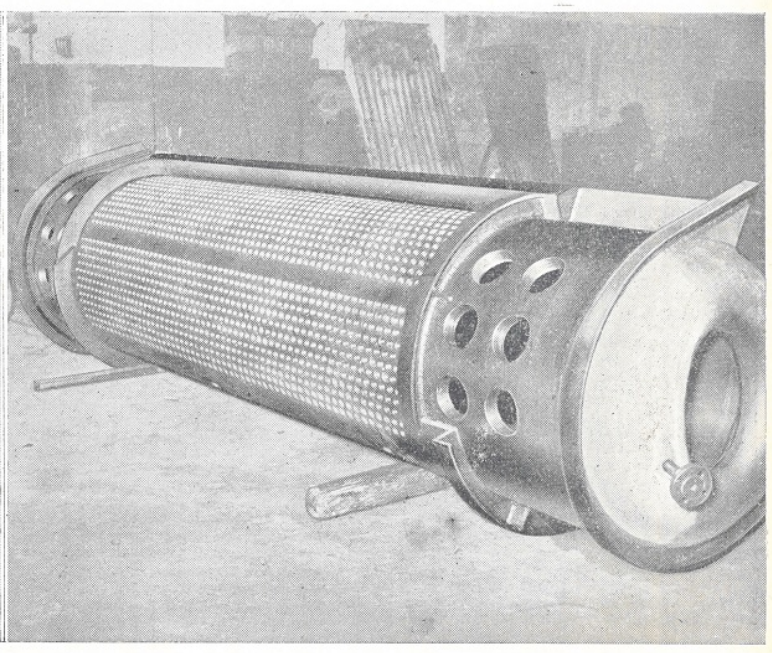
Al momento di andare in macchina, veniamo informati, in via confidenziale, che è prossima la conclusione di un contratto per un'altra petroliera da 31.000 tonn. da costruirsi a Sestri.



Coperchio cassa turbina A.P. del gruppo da 60.000 kW.



Sopporti cuscinetti per laminatoio costruiti per la Società « Cornigliano ».



Un collettore acqua per le caldaie degli AA.SS. venezuelani

PANORAMA

MECCANICO

Parte dalla nuova Caldereria il condensatore per Chivasso

Dopo un lungo, accurato ed anche difficoltoso lavoro, svoltosi nella Caldereria del Meccanico e durato alcuni mesi, è stato assiemato, e poi ultimato di lavorazione nella Grande Meccanica, l'involucro del condensatore per il gruppo turboalternatore da 60.000 kW. destinato alla Centrale di Chivasso.

Si tratta di uno dei pezzi più complessi e voluminosi al tempo stesso che siano stati finora lavorati al Meccanico. E' lungo m. 11, alto m. 7,50 e largo m. 6. In realtà detto involucro è composto di 4 pezzi lavorati ed assiemati. Sono stati fatti arrivare dall'America due travi a doppio T lunghi 8 metri ed alti 800 mm. perchè non approvvigionabili in Italia.

Per evidenti necessità di trasporto, dati l'ingombro ed il considerevole peso del condensatore (dopo ultimato peserà circa 175 Tonn.), non si provvederà al montaggio definitivo in officina.

In questi giorni l'involucro, opportunamente smontato, parte per Chivasso dove ne sarà fatto il montaggio e dove nel suo interno verranno montati ben 7879 tubi di lega di rame lunghi circa 8 metri, leggermente convessi verso l'alto.

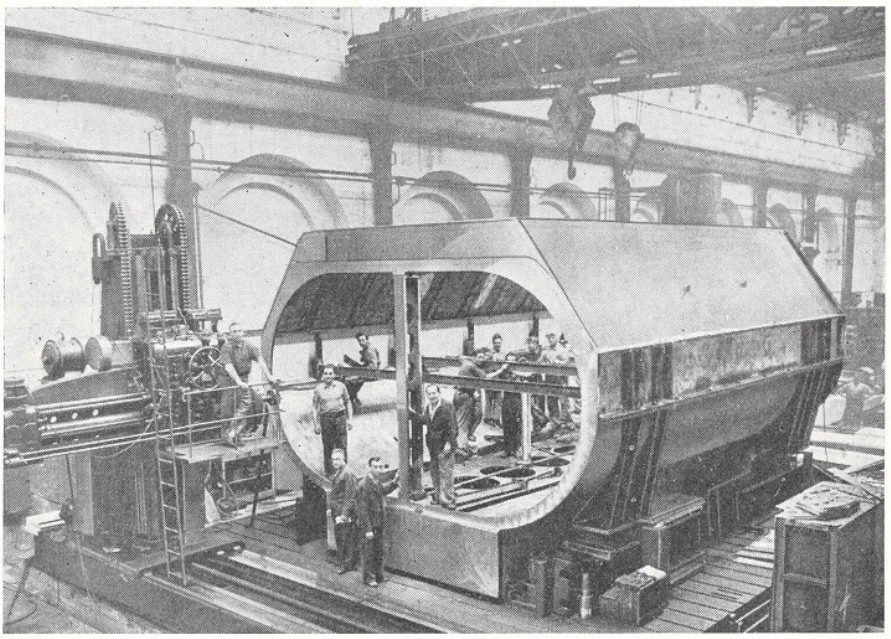
Il condensatore è a due percorsi con una superficie di mq. 4400 circa ed è atto a condensare circa 183 Tonn. di vapore all'ora.

L'acqua di circolazione viene fornita da due pompe aventi ciascuna la portata di 5000 Tonn. all'ora.

La foto a fianco mostra la operazione di sfacciatura della flangia di attacco delle piastre tubiere, eseguita su una delle più grandi alesatrici di cui dispone il Meccanico, nel mentre all'interno, numerosi operai della Caldereria, procedono al montaggio dei diaframmi, dei gocciolatoi, ecc.

E' un chiaro ed incoraggiante esempio di quanto può, per il raggiungimento dei fini dell'Azienda e del lavoro umano, il coordinamento e l'armonia degli sforzi cui sono chiamati uomini e macchine.

N. G.



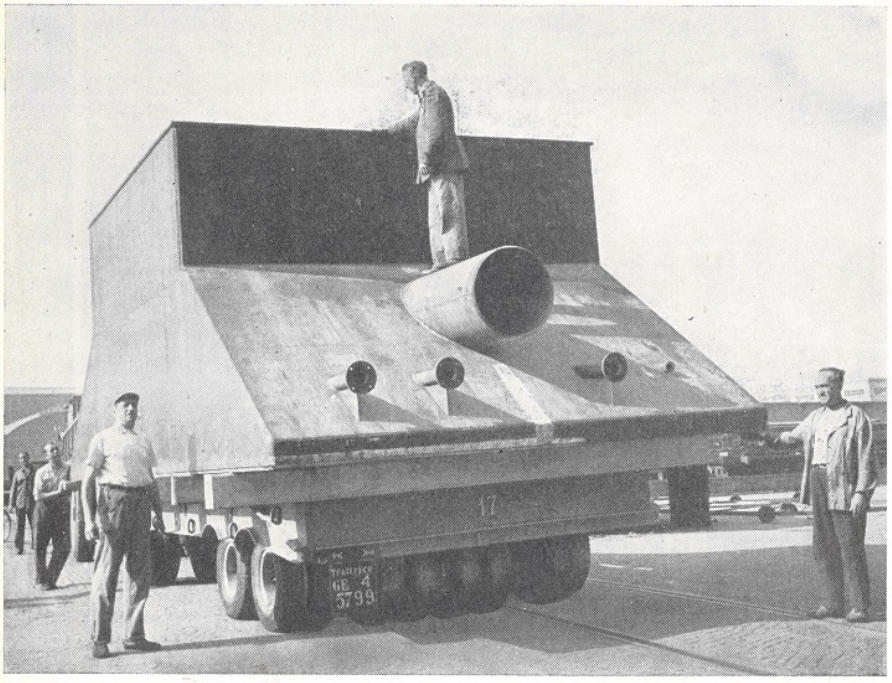
I lavori elettrici eseguiti durante le ferie

E' giunta in redazione una lettera, in data 15 settembre, del S. Capo Officina Luigi Spriano del Meccanico, il quale, avendo rilevato che nel n. 6 de l'« Ansaldino » non è stata pubblicata la relazione dei lavori svolti dalla manutenzione elettrica durante la chiusura per le ferie, ci fornisce un elenco di detti lavori eseguiti da un gruppo di volenterosi ed abilissimi operai, a nome dei quali chiede la pubblicazione di quanto scrive.

Il desiderio del sig. Spriano e degli operai della manutenzione elettrica del Meccanico è più che giusto e siamo lieti di dare atto a questi provetti lavoratori dell'importanza dell'opera svolta. A suo tempo il signor Barbin, capo della manutenzione, ci aveva inviato una dettagliata relazione sull'attività svolta durante le ferie da tutti i reparti di questo indispensabile servizio; solo la mancanza di spazio ci impedì di pubblicarla per intero, come pure ci impedì di pubblicare altre relazioni dettagliate e difficilmente riassumibili in poche righe.

In questo numero de l'« Ansaldino », con quattro pagine in più, lo spazio lo abbiamo trovato e quindi con piacere pubblichiamo quanto richiesto.

Manutenzione ordinaria e carica batterie ai carrelli elettrici 34; lavori eseguiti per le gru 94154, 94194, 94163, 94165, 90209, 94187, 94240, 94193, 94343, 94168, 94181, 94124, 94166, 94115, 94175 (cambio di ruote motrici, pignoni trasmissione, perni, bronzine, assi di traslazione, settori contatti di rame, quadri principali, motori di azionamento carrelli, bulloni; riordini e riparazioni di controllers, manovre comando da terra, prese di corrente, carrelli, rotori, lamelle di collettori, motori di trasmissione, cavi); lavori vari di minore importanza alle gru; revisione delle apparecchiature elettriche di 12 motori; sostituzione del gruppo dinamo per macchine calcolatrici; sostituzione dell'impianto elettrico a 3 fresatrici, installazione di linee per pompe ed allacciamenti per saldatrici elettriche; lavori vari di montaggi di apparecchiature alla stagione raggi; sostituzione di convertitrici; revisione di linee, interruttori e comandi vari di macchine utensili; sistemazione di cavi e linee di derivazione al reparto bilanciamenti.



La parte alta del condensatore partita nei giorni scorsi per Chivasso. Gli operai in primo piano sono (da sinistra): Giuseppe Bollea, Antonio Martini e Catullo Tagliaferri

Nuova Direzione d'Officina

A seguito del trasferimento in atto del Condirettore dr. ing. Luigi Palumbo, che lascia la Direzione d'Officina dello Stabilimento Meccanico per assumere la funzione di Vice Capo della Sezione Commerciale del Settore Meccanico della Direzione Generale, l'inquadramento organico della Direzione d'Officina dello Stabilimento Meccanico viene, a far data dal 1.o settembre 1954, così modificato:

Direzione d'Officina: Vice Direttore dr. ing. Michele Russo, avente alle sue dipendenze: *Ufficio Produzione:* dirigente dr. ing. Pietro Parisi. *Settore Collaudo e Laboratorio:* dirigente dr. ing. Giorgio Rappini. *Settore Caldereria:* dirigente dr. ing. Giuseppe Basile. *Settore Grande Meccanica:* dirigente dr. ing. G. B. Gamondi. *Settore Media e Piccola Meccanica:* dirigente dr ing. Franco Sonnino.

COMMESSE

Durante il periodo dal 1° al 25 settembre sono state acquisite le seguenti principali commesse:

Parte vapore e varie.

Una centrale termoelettrica da 6.000 kW. per la Soc. Combustibles Solidos Minerales (E.N.D.E.) di Buenos Aires - Argentina.

Motori e complementi A.M.

Fornitura dei complementi per apparato motore Diesel 2 x 7300 B.H.P. destinato alla motorizzazione della nave « Gripsholm », che sarà costruita dal Cantiere Navale di Sestri Ponente:

cinque gruppi Diesel alternatori ciascuno da 700 kW. - 440 V. 257 giri 60 Hz. con motori Diesel-Ansaldo tipo 460/6;

un gruppo Diesel alternatore da 150 kW. 440 V 450 giri al 1' 60 Hz. con motore Diesel-Ansaldo tipo 265/4;

due linee d'alberi con eliche;

macchinari ausiliari;

impianto vapore formato da n. 2 caldaie a gas tipo La Mont, n. 2 caldaie cilindriche, n. 1 condensatore atmosferico e macchinari per detti.

Un Gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo Q. 370/6R della potenza di 600 cav. eff. a 275 giri al 1', destinato alla Società Genepesca di Livorno.

Un Gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/3 - Fratelli Curreri - per M/p. « Sciacca ».

Un Gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/3 - Fratelli Pennino - per M/p. « Sciacca ».

I due motori hanno potenza normale di 80 cav. eff. a 390 giri al 1'.

VISITE

Il dr. Nicolas Vamvacas, Direttore del Servizio Chimico dello Stato ellenico, ha visitato il Laboratorio dello Stabilimento Meccanico il giorno 16 settembre.

SEDE

ORDINAZIONI

E' stata conclusa la trattativa per la fornitura alla Società Cementeria del Matese di Roma dei macchinari e delle apparecchiature costituenti una cementeria da 200 tonn/giorno - via umida - da installarsi a Guardiaregia. La fornitura, di un importo di parecchie centinaia di milioni, costituisce per lo Stabilimento Carpenteria un apporto di circa 75.000 ore lavorative.

Il convegno nazionale del motore per la pesca

Nel quadro delle iniziative assunte dal Ministero della Marina Mercantile per favorire al massimo grado lo sviluppo della motorizzazione dei pescherecci va messa in particolare rilievo la convocazione del 1.o Convegno per « Il motore italiano per la pesca », che si è tenuto a Napoli nei giorni 18 e 19 settembre u.s.

Infatti per la prima volta si è trattato specificatamente delle possibilità di impiego di motori nazionali in rapporto al sistema di pesca, delle opportunità offerte nella pesca dai motori veloci o sovralimentati, della convenienza di sostituzione dei motori a benzina con motori a ciclo diesel, ecc.: problemi di grande attualità e di carattere eminentemente pratico.

Sono intervenuti, oltre i delegati del Ministero, ed i dirigenti ed i tecnici delle aziende costruttrici di motori, tutti i maggiori interessati ai problemi della pesca: i rappresentanti delle Associazioni Armatoriali della Motopesca, i rappresentanti delle Cooperative della Piccola Pesca, il personale delle Scuole Professionali Marittime, i rappresentanti di alcuni Consorzi Regionali di Pescatori, ecc. Il convegno ha svolto i suoi lavori sulla base del seguente programma:

1ª parte - Relazione sui motori per la pesca di altura;

2ª parte - Relazione sul rapporto tra potenza del motore e stazza del natante;

3ª parte - Impiego del motore in rapporto al sistema di cattura del pesce;

4ª parte - Necessità della sostituzione dei motori a benzina con motori diesel nella piccola pesca;

5ª parte - Preparazione professionale degli addetti alla conduzione dei motori.

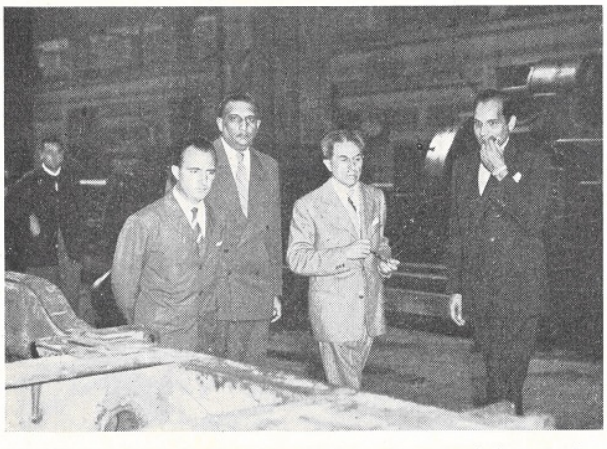
L'Ansaldo, come sempre direttamente e vivamente interessata a contribuire con la sua specifica esperienza alla trattazione e risoluzione dei problemi relativi alla motorizzazione del naviglio per la pesca, ha attivamente partecipato al Convegno con l'ing. Gherardo Gherardi che ha presentato una memoria su « Motori sovralimentati per la pesca di altura » e col dr. Giuseppe Castaldi estensore di una relazione su « La preparazione professionale degli addetti alla conduzione dei motori Diesel ».

VISITE

E' stato in visita alla nostra Società il dr. Mohammed Abou Nosseir, Vice Ministro Egiziano dell'economia. Il dr. Nosseir che era accompagnato da alcune alte personalità del mondo finanziario ed industriale egiziano, dopo una breve visita al Cantiere Navale di Sestri, durante la quale è stato fra l'altro accompagnato da uno dei titolari della nostra Agente in Egitto, ing. F. Kher, è stato ricevuto alla Direzione Generale dall'Amministratore Delegato ing. Rosini e da altri alti Dirigenti della Società con i quali si è intrattenuto sulle possibilità di una partecipazione dell'Ansaldo ai programmi di industrializzazione in corso di realizzazione in Egitto.

Lo scopo della missione egiziana in Italia era infatti quello di prendere contatto con le nostre principali industrie al fine di gettare le basi di una maggiore collaborazione italo-egiziana nel campo sia tecnico che finanziario, per la installazione in Egitto di numerosi nuovi complessi industriali.

Si sono recati allo Stabilimento Meccanico Mr. Avison, Direttore Generale del settore ingranaggi della Società « David Brown » di Huddersfield e Mr. Oliver, Direttore dello Stabilimento di Manchester della stessa Società. Scopo della visita era di prendere atto del completamento e rimodernamento del Reparto Grandi Dentatrici del Meccanico, dove sono state ricondizionate due macchine dalla « David Brown », con la nostra collaborazione, e installate altre tre, oltre a quello di gettare le basi per continuare la cordiale collaborazione tra la Società « David Brown » e la nostra.

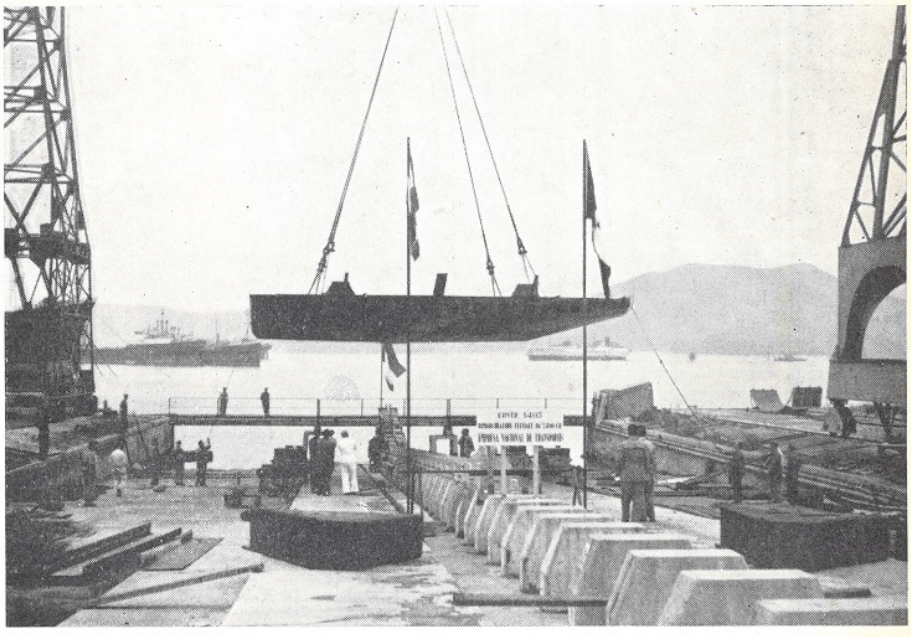


Alti funzionari delle Ferrovie Indiane hanno visitato nei giorni scorsi il Meccanico e il Ferroviario. Da sinistra in primo piano: il Sig. Pellegrino (interprete), Mr. Da Costa, l'Ing. Arnaldi (Direttore del Ferroviario) e Mr. Kumar

MUGGIANO

L'impostazione di un rimorchiatore

Il giorno 11 settembre è stato impostato, sullo scalo n. 6 del Cantiere del Muggiano, il blocco del fondo centrale di un rimorchiatore fluviale della « Empresa Nacional de Trasportes », che risponderà alle seguenti caratteristiche tecniche: lunghezza m. 52; larghezza m. 11; altezza m. 3,60; potenza dell'apparato motore 2.400 HP; velocità 22 Km. all'ora. La cerimonia ha avuto inizio alle ore 11,10 alla presenza dei seguenti signori: ing. Du Jardin, Direttore del Cantiere; rag. Traversa, V. Direttore amministrativo; sen. G. B. Bibolini; ing. Mori, Capo dell'ufficio studi; ing. Fusillo; ing. Bertolotti; com.te Beretta; ing. Ottino, per conto della « Empresa Nacional de Trasportes ».



La posa del fondo del rimorchiatore

LIVORNO

IL VARO DELLA "FILICUDI,,

Alle ore 11,55 di domenica 26 settembre, tra l'ululare delle sirene e i battimani degli invitati, è scesa felicemente in mare al Cantiere « Luigi Orlando » di Livorno la posareti « Filicudi », gemella della « Alicudi », varata l'11 luglio scorso.

Madrina dell'unità è stata la signora Marina Rosaria Muti, vedova della Medaglia d'oro Com.te Vittorio Giannattasio. Ha benedetto la « Filicudi » il Vicario Generale Militare Mons. Trossi.

L'operazione del varo è avvenuta in due tempi, in quanto la nave era impostata nella fossa a monte della barcaporta antistante lo scalo «Messina» ed è stato necessario prima dare acqua alla fossa stessa e togliere la barcaporta.

Erano presenti il Prefetto di Livorno dr. Gaetano Marfisa, l'avv. Cocchella per la Provincia, il V. Sindaco Bartorelli, il Contrammiraglio Tagliamonte per il Comandante dell'Accademia Navale e molte altre autorità civili e militari.

Le caratteristiche della nave sono le stesse della « Alicudi ».

Erano a ricevere le autorità il Direttore Centrale ing. Casaccia, l'ing. Arra della Finmeccanica, il Condirettore del Cantiere di Livorno dr. Scalari, i V. Direttori ingg. Grillo e Di Pietrantony, il Colonnello del Genio Navale ing. Gazzo.

VISITE

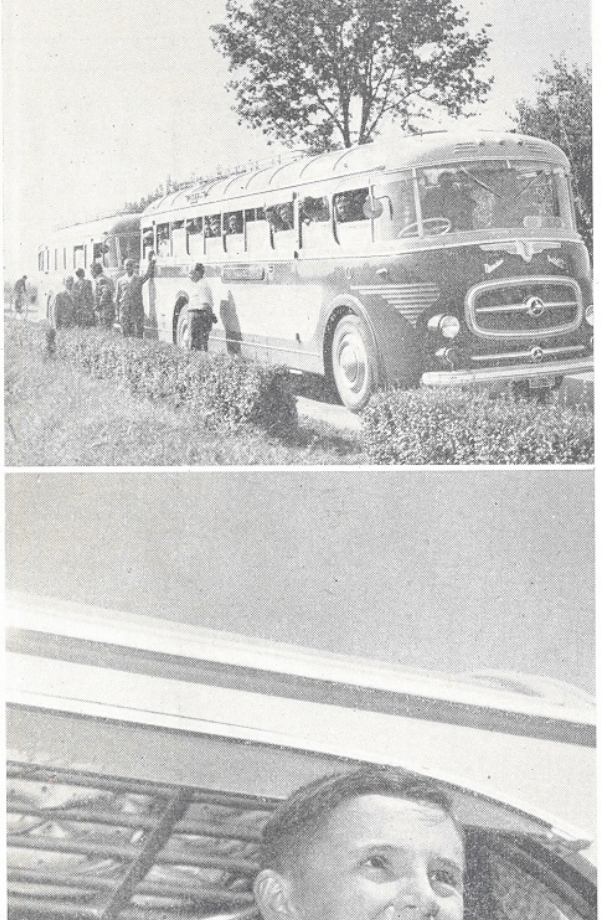
Ha visitato il Cantiere di Livorno: il Cap. di Fregata Zvi Kenan, addetto navale della Legazione israeliana a Roma, accompagnato dal Ten. di Vascello S. Reis.

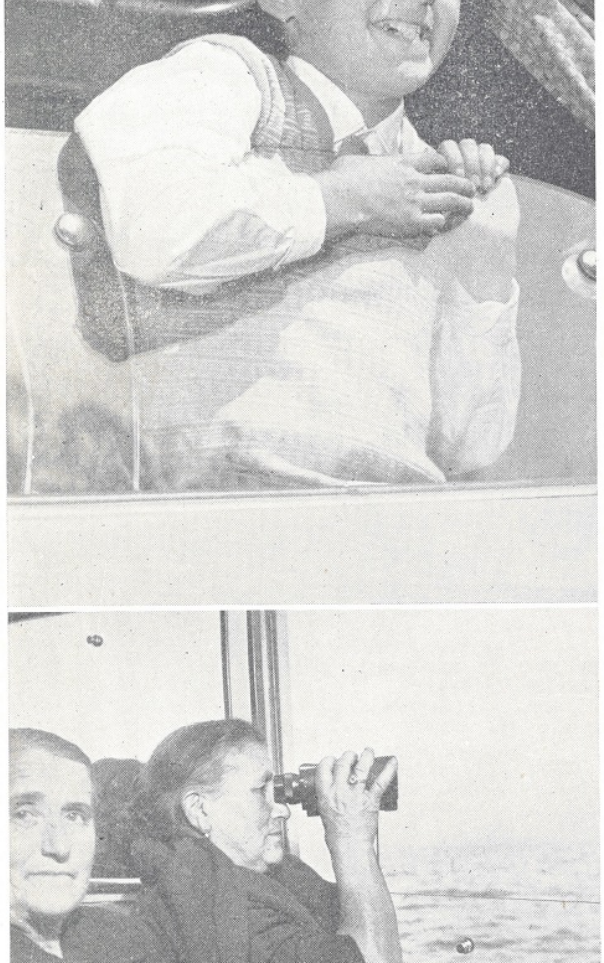
FONDERIA

COMMESSE

Dopo lunghe trattative è stato felicemente conclusa, in questi giorni, l'acquisizione di una importante fornitura di eliche dai Cantieri Navali Riuniti di Genova. L'ordinazione consiste in quattro eliche a quattro pale in bronzo al manganese, del peso di 9 tonn. caduna, destinate alle costruzioni 205 Palermo e 238 Ancona. L'importo della fornitura si aggira sui 30 milioni di lire e rappresenta per il nostro reparto eliche circa 6.000 ore lavorative.

Durante i mesi di luglio e agosto sono state ultimate importanti forniture di eliche, getti di ghisa e bronzo, tra le quali possiamo segnalare: 4 eliche a quattro pale in bronzo al manganese di cui una di circa 22 tonn. per la Soc. « Argea, due di 17 tonn. cad. per i Cantieri Navali Riuniti e una pure di 17 tonn. per la T/n. « Conte Biancamano » della Società Italia.





La prima gita

(Cronaca di

Diciamo la verità, la notte di sabato non si è dormito tranquillamente, ma si è stati con l'orecchio teso al rumore della pioggia, e qualcuno si sarà anche alzato per controllare meglio: « Piove, non piove; se piove ci rovina la giornata ».

Finalmente alle 5,30 ci si è trovati tutti al concentramento di Sampierdarena, avvolti ancora dal buio e anche da un certo freddolino che aveva facilmente ragione del nostro vestito ancora estivo. Solita atmosfera delle comitive in partenza di buon mattino, visi ancora assonnati, chi ha dimenticato il fazzoletto, chi il portacipria.

« C'è anche la signorina del Meccanico! ». « Ma voi del Cantiere dormite sempre! ». « Non cominciamo a fare scherzi! ». « Ma si passa da Milano? », frasi che sembrano cadere dal buio ed il cui suono ci giunge come attraverso una nebbia, la nebbia del nostro sonno. I pullman si allineano con ordine, hanno fatto toeletta e la carrozzeria riflette le luci della strada; ogni pullman ha un cartello con la scritta « Ansaldo » e un altro col proprio numero d'ordine, da 1 a 6.

Ognuno prende posto, e si parte. Strada facendo si caricherà ancora qualcuno a Rivarolo e a Bolzaneto, dove si imbocca la camionale. Qui la lunga colonna azzurra (i pullman si mostrano ora, con la sorgente luce del giorno, nel loro colore azzurro, come la bandiera dell'Ansaldo), assume la linea di marcia che conserverà per tutto il viaggio, col pullman n. 1 in testa e via via gli altri, sotto la direzione del proteiforme Pollastro, che è l'indaffarato capo convoglio, il compito « maitre » del servizio di ristoro assicurato con prestazioni volanti a tutti i partecipanti, il capo del servizio di pronto soccorso che per fortuna è rimasto inoperoso, lo « speaker » che ci informerà via via delle varie disposizioni, l'amico dei bimbi ai quali distribuirà doni e, naturalmente, il capro espiatorio per quei piccoli inconvenienti che sono inevitabili in iniziative così complesse.

L'autocolonna si snoda attraverso le curve che risalgono l'Appennino verso il passo dei Giovi e il paesaggio si sveglia lentamente attorno a noi, segnato dal verde cangiante e dai profili irregolari di queste nostre colline di Liguria e dal serpeggiare pigro della Scrivia: ma è un risveglio immusonito, chè il tempo resta grigio. Anche dopo la galleria dei Giovi il tempo ci tiene il broncio e le colline hanno tutte il cappuccio calato sugli occhi. Ma Novi, forse per solidarietà industriale, ci saluta con un vivo raggio di sole, che viene accolto con viva gioia, anche se di breve durata. A scaldare l'ambiente ci pensa Pollastro con l'estrazione dei doni che l'« Ansaldino » offre ai partecipanti, abbinandola al numero della cartella di viaggio.

Un portacenere di cristallo alla signora che sta davanti a me è accolto con fanciullesco piacere: è proprio vero che in gita si è tutti bambini. Ma i bambini autentici non mancano, e si divertono un mondo con le bambole e le trombette nuove. Vicino a me ce ne sono due particolarmente vispi, e formano davvero una bella coppietta: si tratta di Rinuccia Sacco di poco più di 2 anni con uno spavaldo berretto rosso con lo stemma di Locarno, e Giuseppino Bruzzone, quasi coetaneo, il suo cavaliere.

Aggirata Alessandria attraverso la circonvallazione saliamo per le ultime colline del Monferrato, e nelle piazze dei paesi affollate di contadini che vanno a messa e parlano dell'uva che « è in ritardo » suscitiamo evidentemente la curiosità di tutti, con la nostra colonna azzurra rombante sulla strada. Un gruppo si volta, e mi prende la curiosità di sapere che cosa mai si dirà di noi. E quella ragazza vestita a festa, ferma sull'angolo e che mi ha guardato a lungo attraverso il cristallo del finestrino, che cosa penserà mai?

Ma il paese è già lontano, e la strada scende verso Casale.

Il passaggio sul Po suscita entusiastici commenti, specie tra i piccoli, e poi... la nebbia padana ci assorbe. Essa è fittissima, come sa esserlo da quelle parti, e serra dappresso la nostra vettura tanto da sconderci parzialmente la sta degli infiniti campi di so, che fiancheggiano la str fino a Novara. A Vercelli siamo velocissimi e intrav diamo di sfuggita le cus famose di S. Andrea, poi liamo verso il nord. Improv samente, nel centro di un terminabile rettilineo, il p man si ferma. « Cosa c'è? I

Un gruppo di gitant

chè siamo fermi? ». Mi Ma il piccolo Giuseppino citato, è sceso dalla mac e si è allontanato tra i pi. Capito?

Il fotografo approfitt fare alcune foto della c na in sosta, poi si riparte oltrepassa Novara, men molto notata e comment cupola di S. Gaudenzio, profilo ci accompagna un zo. Divoriamo gli ultimi metri di risaia e le montuosità del terreno vertono che stiamo avvic dosi ormai alla meta. Ri il sole, che ci accompa festosamente per tutta la nata.

Ad un tratto tutti u E' lui! E' lui! Ma sì, il ha fatto capolino alla destra tra il verde delle te più diverse, preannun una flora... mediterranea ci riporta un po' alla Liguria.

Passiamo tra i paesi de go lago: Arona, Lesa, Be te, ma tutti gli occhi son lui, il lago, anche quell le nostre ragazze che se no assorbirne tutta la (Non è vero signorina I suoi occhi che erano sti opachi come la risa

Nelle foto dall'alto:

Una sosta dell'autocolonna - Bernardino Castellaro - Maria Rosa Olivieri osserva il panorama.

SALDO SUL VERBANO

degli Ansaldini

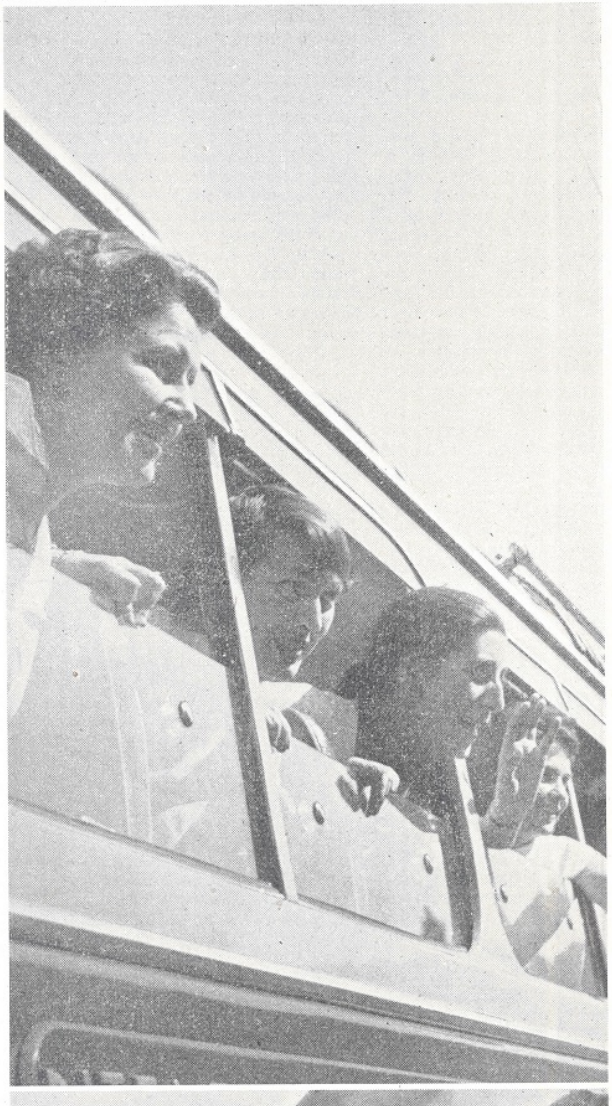
cio Bozzano)

no qui « illuminati di lago » me direbbe Ungaretti).
Arriviamo a Stresa e sostia- o per mezz'ora. Purtroppo si fatto tardi e dobbiamo rag- ungere il battello a Baveno, rciò la sosta è breve.
Il lungolago è addirittura ssureggiante di piante, di ri e di alberghi. Ma è il lito cliché di una stazione ternazionale di villeggiatu- va pensato anche a quella di far garrire la bandiera dell'Ansaldo sulle acque del Verbano. Col suo pavese multicolore issato sullo scafo bianco e dominato dalla grossa bandiera sociale, il battello ha un dolce nome: Fior d'arancio. Sarà parso un gentile augurio del caso alle coppie di fidanzati che sono con noi, e non sono poche. C'è una bella coppia alta, dall'aria un po' sostenuta: ad un certo momento lui si toglie la giacca per riparare lei dal vento della

rticciolo dell'Isola Bella

a: infatti i nostri dicono che embra Sanremo, con l'Hotel Regina Palace al posto del Casinò. Ed è vero, e sembra anhe Nizza, e Venezia Lido, e Riccione e forse Miami (io on ci sono mai stato). Lo pettacolo d'insieme, naturalnente, è affascinante: la natura sembra ritagliata su saienti disegni, e ha rubato i olori al Tiziano. Mille tinte tupende, in mille sfumature. Fiori sgargianti nelle aiuole uratissime contrastano con il rigio tenero dei monti lontani e l'azzurro intenso del lago coi suoi cento natanti si tempera con l'architettura, prevalentemente chiara. E il iallo carico della suggestiva rettura della ferrovia per il Mottarone, ferma nella piazza di fronte all'imbarcadero e atorniata da cento macchine di utte le nazionalità, completa l quadro.
Ripartiamo per Baveno dove la numerosa comitiva, fornita di un appetito stimolato dalla lunga corsa, si appresta a dare l'assalto alle cucine locali
Quello del battello costituisce il capitolo di centro, come è facile intuire. Il dinamico Pollastro, fra le sorprese, avecorsa. Un'altra coppia sta un po' in disparte, costituita da un simpatico giovane con una graziosa brunetta. Lui è un aggiustatore del Meccanico, Franco Barotti, lei non è della nostra famiglia, ma entrerà presto a farne parte. Auguri!
Scendiamo nel reparto macchine a curiosare. Lieta sorpresa: motore Ansaldo a 6 cilindri con invertitore! Ma in coperta non si hanno abbastanza occhi per guardarsi attorno, si vorrebbe vedere tutto, non perdere nulla. La gioia di tutti è al colmo, l'entusiasmo indescrivibile. Figuratevi i bambini: è tutto nuovo, imprevisto, tutto dà il piacere della scoperta. Il passaggio di un battello a ruote porta i bimbi allo zenith dell'emozione.
Sergio Marini, di tredici anni, si è attaccato alla ringhiera di poppa, e non si muove. E' stato portato in gita perchè è stato promosso alla 3ª media. Contento? « Moltissimo. Non credevo che fosse così bello! Mi piace più della gita che ho fatto a Milano ». E' un ragazzo acuto: « Che cosa ti ha impressionato di più durante il viaggio? ». « La nebbia ».

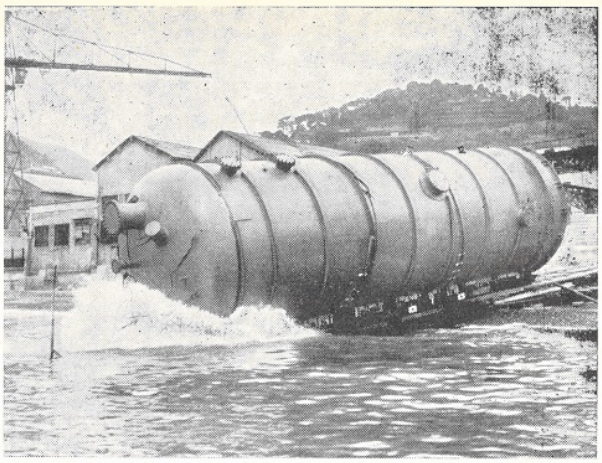
Il vaporetto corre a tutta macchina, qualcuno dice di stare attenti a non cadere « in mare »: è la forza dell'abitudine! Le Isole Borromee sembrano danzare intorno a noi. ecco laggiù l'Isola Bella, con la bianca architettura della Villa famosa; là l'isola dei pescatori col suo pittoresco villaggio vegliato dal rosso campanile; laggiù l'Isola Madre con la sua lussureggiante vegetazione; e Stresa su quel litorale lontano, con le banali cupole degli alberghi; e la punta della Castagnola presso la quale Pallanza si annuncia da lontano con la mole imponente della sua torre campanaria. Puntiamo appunto su Pallanza, e vi sostiamo un'ora. Da qui la vista sul lago e sulle isole è stupenda, e magnifica la passeggiata del lungolago.
Tornati a bordo, parliamo col nostro Bernardino, il ragazzo che voleva andare a Firenze. Non aveva mai viaggiato, perchè quand'era più piccolo era sofferente. L'« Ansaldino » ha soddisfatto un suo desiderio. Contento? Molto, molto contento e impressionato di tutto. Il lago gli piace moltissimo, e soprattutto le imbarcazioni perchè ha una vera passione per la nautica. Riconosce un motoscafo che sta passando e dice che è dello stesso tipo di quello che vinse recentemente le gare di Pegli. La sera ci confermerà, anche con gli occhi raggianti, di essere pienamente soddisfatto, anche se non è stato in treno.
Rifatto scalo a Baveno ci portiamo all'Isola Bella, la più caratteristica, la più storica, la più fotografata delle isole Borromee. La visita alla famosa villa secentesca e agli ancor più famosi giardini è necessariamente rapida, ma quanto mai suggestiva. Ce n'è per tutti: ricca architettura, giochi di mosaici e di fiori, affreschi, quadri, letto dove dormì Napoleone, magnifici giardini disposti su dieci terrazzi, piante esotiche venute dai luoghi più lontani.
« E' già l'ora del ritorno? » « Purtroppo sì ». Il battello ci riporta a Stresa dove ci attendono i pullman. E' sceso il buio e la blanda luce che scende dal tetto dei pullman concilia il sonno. Chissà se visioni colorate e smaglianti verranno a rallegrare i nostri sogni? Per ora ci vengono incontro, attraverso i finestrini, soltanto gli alberi illuminati dai fari e fuggono velocemente, come spettri.



Nelle foto dall'alto:
La bandiera dell'Ansaldo sventola sul « Fior d'arancio » - Alcune gitanti (da sinistra): Bruna Cavicchini, Mariella Beccaro, Egle Gasparino e Ines Bozzano - Bimbi felici sul battello: Wanda Tommasini, William Campanari, Carla Cilengo, Bernardino Castellaro e Lorenzo Cilengo.

UN VARO SINGOLARE ALLA CARPENTERIA

Da Voltri a Napoli via mare un "reattore" di 57 tonnellate



Incontro col mare

Il lungo nastro delle case e delle strade serpeggianti lungo il mare va ad intanarsi in una conca chiusa dalle colline circostanti, e qui Voltri si presenta con quattro strutture verticali esili e slanciate: tre sono le gru dell'ex cantiere Cerusa, una è il campanile di S. Erasmo.

Scendo dal tram e mi avvio allo stabilimento « Ansaldo Carpenteria » installato appunto nei locali dell'ex cantiere Cerusa, così chiamato dal nome di un torrente locale. Il vecchio cantiere ebbe una sua parte nella storia delle costruzioni navali del passato, sia pure nel limite massimo dei suoi scali, che era di quasi 120 metri. Ancora durante l'ultima guerra vide scendere in mare alcune pirocorvette, poi, nel dopoguerra, una nuova attrezzatura, una nuova produzione. « Addio vari! Addio comunione dei figli miei col mare! » deve aver pensato il vecchio cantiere, immusonito e nostalgico di fronte alla nuova produzione di terraferma, come un vecchio capitano camoglino costretto a fare il piazzista. Ma io oggi non sono venuto qui proprio per un varo? Vedremo.

Mi riceve il sig. Piardi, dell'ufficio tecnico, nella saletta dove sono allineate le foto delle produzioni più grandiose della nostra Carpenteria, e sembra di vedere un album illustrato De Agostini: grandiosi serbatoi, due sono a Cornigliano, uno a Figline Valdarno, un altro a Roma Porta San Paolo; poderosi ponti ferroviari, uno è quello di Piacenza, uno di Borgo Taro, un altro è un ponte stradale in Albania; numerosi carri-ponte per lo sbarco del carbone nel porto di Genova, un altro per l'Ansaldo Coke; e teorie di mancine oggi allineate sulle banchine di Buenos Aires.

Ma il sig. Piardi mi strappa al mio viaggio e mi conduce in riva al mare, dove su un normale scalo per vari poggia la rossa mole di un battello che non è un battello, ma un apparecchio per una raffineria di petrolio.

E qui mi spiega finalmente come si sia potuto restituire a questo vecchio cantiere la gioia di un varo, e come mai un apparecchio che col mare non dovrebbe aver nulla a che fare si disponga invece a scendere in mare come la più classica delle navi, ed a farsi un bel viaggio marino, al traino di un rimorchiatore.

L'Ansaldo sta costruendo un modernissimo impianto per una raffineria di petrolio della Socony Vacuum Italiana a Napoli. Di tale impianto fa parte questo « reattore », costituito da un grande serbatoio cilindrico ad asse verticale con due fondi bombati a sezione elittica, nel quale complesse apparecchiature, con vari giochi di fluidi, provocheranno le necessarie reazioni chimiche, al fine di trasformare i residui di nafta in benzina.

Si sarebbe potuto eseguire il trasporto del reattore in più parti e comporle a piè d'opera a Napoli, ma le delicate operazioni di controllo, richiedenti speciali apparecchiature delle quali son soltanto muniti i nostri Stabilimenti, hanno consigliato di ultimare il reattore stesso in officina, e risolvere il problema del trasporto.

Peso e dimensioni dell'apparecchio (diametro esterno del cilindro mt. 4,977; lunghezza totale mt. 17,400; peso circa 57 tonnellate) rendevano disagevole il trasporto via terra, e si è quindi deciso di varare il reattore vuoto, quindi rimorchiarlo nel porto di Genova dove, a mezzo di un pontone galleggiante a suo tempo costruito dall'Ansaldo, lo si sarebbe caricato su una chiatta di speciali dimensioni che avrebbe ospitato anche tutte le apparecchiature da sistemarsi nell'interno, e lo si sarebbe quindi rimorchiato fino a Napoli. Quivi, staccato il fondo superiore che è stato fissato in modo provvisorio si sistemeranno tutte le apparecchiature interne e si chiuderà nuovamente, sigillando in modo definitivo.

Avendo appreso tutto questo, ma trovandomi in forte anticipo sull'ora del varo, me ne esco fuori a fare un giro, e il primo incontro è con la chiesa di S. Erasmo, che si affaccia proprio sulla portineria, con la sua architettura seicentesca veramente notevole, tanto da giustificare l'attribuzione del disegno al Bernini. Sul fianco c'è una strana meridiana, sormontata dallo stemma di Voltri e sottolineata dai seguenti che Bartolomeo D'Albertis scrisse nel 1916:

« Voltri l'illustre dove il vento regna - dell'Europa central l'ora ti segna ».

Salgo anche fino alla Villa Brignole Sale Galliera, che conserva le strutture delle belle scalinate barocche ed il classico giardino delle ville genovesi, e penso a quello che doveva essere questo borgo campestre in riva al mare, prima che le fabbriche lo raggiungessero. Il verde è vivo l'ombra fonda, il panorama bellissimo, dalla lanterna di Genova fino a Capo Noli. Guardo in basso e dalla monotonia dei tetti pigiati uno contro l'altro, balzano le quattro strutture che mi avevano colpito all'arrivo e che sembrano davvero le padrone di casa. Mi avvio verso l'officina perchè siamo prossimi al varo. In paese avvicino due vecchi e chiedo se sanno niente del varo. « E che cosa dovrebbero varare? Se non varano la chiesa di S. Erasmo! ». Anzi, hanno detto « S. Esmô » con la classica cadenza voltrese, e non sapevano niente del reattore.

Un altro gruppo, invece, discute sulla porta di un bar. « Buttano in mare il reattore, oggi ». Raggiungo la spiaggia e vedo che molte persone si sono date convegno per assistere al varo. Parlo con un vecchio che ricorda i tempi del varo di piroscafi « veri » come dice lui, e mi cita il « Mincio » e il « Val Cerusa » poi, vedendo che prendo appunti, mi chiede se sono giornalista e quando rispondo che sono dell'« Ansaldino », dice « Lo conosco. Lo riceve mio genero che lavora all'Ansaldo ». In un altro gruppo si discute animatamente, e molto si rievoca: evidentemente il varo ha interessato la popolazione locale non solo come fatto produttivo ma come il ritorno di un vecchio rito, quasi per magica riesumazione. Un operaio osserva « C'è anche la televisione! Così vedranno tutti cosa sappiamo fare! ». Sotto lo scalo alcuni tecnici discutono animatamente. C'è l'ing. Amilcare Barbieri, direttore dello stabilimento; c'è il sig. Mario Ferrari, tecnico dei vari ai cantieri di Sestri, il quale mi spiega che c'è sempre un margine di imponderabile in queste cose, sia che si tratti del « Rex » o di una bettolina o di un reattore come questo.

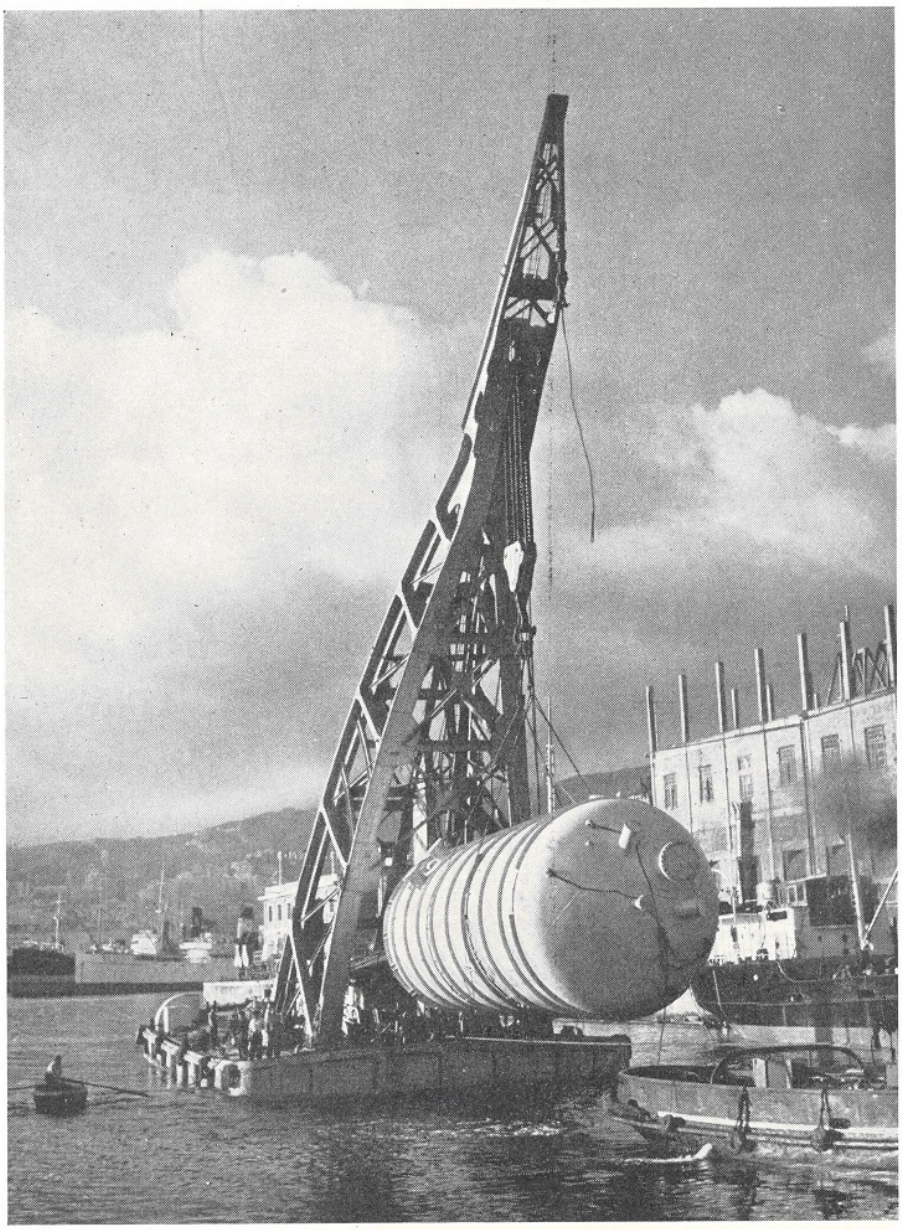
La mole rossa che ci sovrasta, che da Villa Brignole Sale sembrava un'aragosta che stesse inerpicandosi sulla spiaggia, sembra ora, vista di fianco, una balena addormentata. Di fronte, invece, presenta un grosso occhio centrale e mi fa pensare a Polifemo.

Ma ormai è giunto il momento. Si avverte la tensione di tutti, il silenzio è perfetto, la mole rossa scende senza la minima oscillazione, sempre più veloce, si tuffa in mare, galleggia sicura mentre tutti battono le mani, e ruota su sè stessa, prima in un senso, poi nell'altro.

I tecnici sono soddisfatti, tutto è andato secondo i loro calcoli, « esattamente come a tavolino ». Non ci sono bardature coreografiche, nè cerimonie. Operai che si muovono per lo scalo rimasto vuoto, l'operatore della televisione che gira gli ultimi fotogrammi, fotografi che se ne vanno, mentre la RAI intervista l'ing. Barbieri.

Si rompe l'atmosfera un po' strana nella quale mi sono aggirato in queste ore, dovuta forse al campanile che fa famiglia con le gru, al vecchio cantiere che ha rivisto un varo, o al reattore che se ne va per mare.

L. B.



Nel porto di Genova il pontone inizia la manovra per il carico su chiatta

"L' ANSALDINO" RISPONDE

Mio figlio studia in Seminario e l'anno scorso, in prima media, ha avuto la media del nove. Quest'anno promette nuovamente bene ed io mi sacrifico come tutti i padri che hanno figli da far studiare. Potrebbe mio figlio concorrere alla borsa di studio?

GIUSEPPE SOLARI.

I concorsi per le borse di studio per i figli dei dipendenti della nostra Società erano riservati in un primo tempo agli studenti che frequentavano certi Istituti che consentivano una preparazione specifica che avrebbe potuto, una volta ultimata, dare luogo all'utilizzazione dei diplomati e dei laureati presso la nostra Società. Esempio: ingegneri, ragionieri, chimici industriali, dottori in scienze economiche e commerciali, capitani e macchinisti navali ecc.

In un secondo tempo, pure restando fermo il suddetto principio, il beneficio in parola fu esteso a qualche altro Istituto scolastico che tuttavia doveva rientrare tra gli Istituti governativi di istruzione pubblica.

Furono e sono perciò esclusi gli Istituti privati e comunque quelli che hanno particolari finalità quali ad esempio gli Istituti musicali, religiosi, di educazione fisica, ecc.

Se in avvenire le norme dovessero subire delle varianti, Ella potrà averne conoscenza attraverso i manifesti che ogni anno vengono affissi negli stabilimenti.

* * *

Abbiamo ricevuto una lettera firmata « un gruppo di operaie del Fossati », in cui ci si chiede di istituire una rubrica culinaria che possa servire come guida per le gentili lettrici che passano una buona parte della loro giornata tra i fornelli.

Ci fa molto piacere che il nostro giornale venga letto anche dalle operaie di uno Stabilimento che dal 1949 non fa più parte della nostra Società: segno che esso suscita un interesse che ci spinge a far sempre meglio.

Faremo il possibile per accontentare, nei prossimi numeri, le gentili lettrici del Fossati che hanno interpretato il desiderio di molte ansaldine.

* * *

Un gruppo di impiegati del Meccanico chiede per quale motivo la Direzione non ripristina negli stabilimenti l'orario anteguerra, concedendo due ore per mangiare (come hanno tutti i lavoratori di questo mondo) pur mantenendo le mense con l'orario attuale, ed avere così una ripresa del lavoro pomeridiano molto più riposati e con maggior rendimento. Chiedendo questo crede di interpretare il desiderio del 90% dei dipendenti.

Proprio i dipendenti, in grande maggioranza, hanno fatto sapere a suo tempo, attraverso le commissioni interne, che non gradivano l'intervallo di due ore.

Presso il Ferroviario, esiste uno spaccio dove si trovano in vendita diversi generi, bottiglie di liquori, salumi, ecc. allo stesso prezzo dei negozi.

Domandiamo: non si potrebbero tenere generi di prima necessità ad un prezzo molto basso, agevolati dal fatto che la Direzione offre i locali, la luce, ecc.?

A che fondo va a finire il guadagno dello spaccio?

SERGIO e MARIO FERRARI

Gli spacci esistenti presso taluni degli Stabilimenti della nostra Società non sono spacci aziendali, nel senso che essi non sono gestiti dall'Ansaldo, bensì direttamente dai lavoratori generalmente in forma cooperativistica, a quanto almeno ci risulta. Pertanto la Società si limita ad agevolare il funzionamento di tali spacci concedendo loro gratuitamente i locali ed effettuando, per conto dell'amministrazione degli spacci stessi, le trattenute sulle competenze per le merci acquistate, ma non interferisce per nulla in merito alla gestione degli spacci. Alle osservazioni quindi sul funzionamento degli stessi, non siamo in condizioni, per evidenti motivi, di poter rispondere.

* * *

Desidero fare un appunto al giornale, che pur portando dei dati e scritti piacevoli, non menziona per niente il quadro reale oggi esistente nel complesso Ansaldo.

ATTILIO BARLETTI.

La Sua lettera è stata scritta l'8 di giugno e noi di proposito abbiamo tardato a risponderLe in quanto dal primo numero del giornale Lei non poteva certo avere un quadro completo di ciò che succede nel complesso Ansaldo. Pensiamo di aver fatto il possibile per accontentare tutte le legittime richieste e cercheremo di far meglio in seguito. Ad ogni modo, poichè la Sua domanda era generica, La invitiamo, ora che anche Lei ha più elementi per giudicare, a volerci indicare dettagliatamente quali sono le questioni che destano il Suo interesse.

Nella nostra Amministrazione vi è un forte scambio di telegrammi con l'estero. Il costo di detti telegrammi si aggira sulle 242 lire a parola (per quanto riguarda telegrammi inviati negli U.S.A.) e a L. 44 ca. per l'Europa. Non si potrebbero usare i codici di uso più comune (Bentley's, International)? Si realizzerebbe così un notevole risparmio sia di tempo che di denaro.

FRANCO BEINERO

E' stato riscontrato in passato che, pur possedendo i principali codici d'uso internazionale come il Bentley, l'ABC, il Morse, ecc., non era assolutamente possibile trarre da essi alcun profitto perchè, data la complessità e la varietà delle comunicazioni telegrafiche, non risultava possibile trovare una soddisfacente rispondenza fra le previsioni del codice e le necessità degli utenti: o perlomeno tale rispondenza poteva essere trovata soltanto per alcune singole frasi d'uso più comune per le quali però sono ormai nell'uso corrente abbreviazioni più semplici.

POSTA IN ARRIVO

Ci è giunta, da Santiago del Cile, la seguente lettera:

Ho ricevuti contemporaneamente i numeri 1, 2, 3 del Vostro simpatico quindicinale « l'Ansaldino » e leggendoli tutti e tre da cima a fondo, mi è parso di rivivere gli anni in cui, nei Vostri stabilimenti, stavo in contatto quotidiano con dirigenti, tecnici e lavoratori, nel disimpegno delle mie attribuzioni di Ufficiale del Genio Navale.

Per me che vivo in questo ultimo angolo del mondo con nel cuore la Patria eterna e l'Ansaldo S.A., al servizio delle quali dedico tutta la mia attività, « l'Ansaldino » costituisce il contatto diretto con la Patria e la famiglia Ansaldo S.A., alla quale mi onoro di appartenere.

Nel ringraziarVi sentitamente dell'attenzione che costituisce per me un prezioso regalo, formulo i più fervidi voti per una sempre maggiore affermazione del quindicinale, con l'augurio che la rubrica « Commesse e ordinazioni » sempre più vasta, possa ben presto segnalare importante lavoro anche per il Cile.

Con la più profonda gratitudine un Ansaldino distaccato in Cile, invia a Voi, ai Dirigenti dell'Ansaldo, ed a tutti i collaboratori tecnici ed operai il più cordiale saluto.

Ing. Gioacchino Meli

* * *

Al nostro Settore Meccanico è giunta la seguente lettera dalla « Fibracolor S. A. » di Barcellona:

Barcellona, 3 sett. 1954.

In merito alla stimata Vostra del 26 luglio u. s. ci pregiamo esprimerVi la nostra sincera gratitudine per l'interessamento da Voi dimostrato allo scopo di ottenere che la caldaia a vapore venga installata nel minor tempo possibile.

Nel contempo Vi comunichiamo la nostra ammirazione per la perizia e la solerzia dimostrate dal gruppo di montatori che Voi avete inviati qui agli ordini del signor Giovanni Priotto.

I lavori di montaggio della caldaia sono molto avanzati e noi speriamo che la caldaia possa entrare in funzione alla fine dell'anno in corso conformemente alle Vostre previsioni. Gradite i nostri migliori saluti.

Il Consigliere Delegato

Per dovere di cronaca informiamo i lettori che il gruppo dei montatori di cui si fa cenno nella lettera è formato dai signori: Angelo Ivaldi, Giovanni Villa, Giuseppe Parisella, Mario Pilato.

* * *

All'ing. Guazzi del Meccanico è pervenuta la seguente lettera dal Canadà:

Egregio ingegnere,

da un giornale speditomi da Genova ebbi occasione di vedere il nuovo « Doxford » nato nel vecchio Stabilimento Meccanico. Come ex ansaldino, ma pur sempre ansaldino, di cuore desidero inviare le mie congratulazioni. Ci saranno crucci per le diverse tendenze sia politiche che economiche, ma è pur logico dire che l'operaio italiano è come il soldato italiano: « mugugna », ma se diretto bene persegue la via del successo!

Si ricorda delle famose tabelle regalatemi alla partenza? Ormai le misure inglesi sono diventate più facili.

Avrei piacere di scriverLe più a lungo, tuttavia non dimentico, pur oltre oceano, i giovani dirigenti e amici del Meccanico.

Morando.

Abbiamo ricevuto a suo tempo la seguente lettera, che pubblichiamo con piacere.

« Sono un ragazzo di dieci anni, mi chiamo Bernardo Castellaro e leggendo il caro « Ansaldino » (che io e mio padre aspettiamo con tanta ansietà) ho visto il concorso « un viaggio a Firenze ». Siccome malgrado abbia dieci anni e vada in quarta elementare non sono mai, dico mai, stato sul treno (ed ho un po' di vergogna a confessarlo sia a Voi de l'« Ansaldino » che ai miei amici), pregai mio padre di aiutarmi a risolvere questo concorso (ne è uscita una bellissima littorina) con la speranza di essere sorteggiato per poter finalmente, grazie al caro e indovinato « Ansaldino » ed ai suoi dirigenti, fare un così bellissimo viaggio sul tanto desiderato treno fino a Firenze per vedere la Mostra della Fonderia e passare due giorni di ferie con mio padre, che lavora appunto nella Fonderia Ansaldo e tanto piacere ne avrebbe anche lui.

Nella speranza di essere sorteggiato invio al caro « Ansaldino » tanti saluti aspettando con fiducia ».

Bernardino Castellaro

Purtroppo il nostro caro amico Bernardino non è stato favorito dal sorteggio per il concorso « un viaggio a Firenze » ma noi non abbiamo avuto il coraggio di lasciarlo... a bocca asciutta e gli abbiamo offerto ugualmente la possibilità di fare un bel viaggio. Non è stato in treno, ma in pullman, e il piccolo Bernardino lo ha gradito ugualmente.

Ha preso parte, accompagnato dal padre, come mascotte alla nostra gita a Stresa e si è divertito un mondo. A noi è rimasta la soddisfazione di aver dato un po' di gioia ad un bravo bambino.

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

MONTANARI
VIA BRIGATA LIGURIA 13 r.
Telefono 54 807 - GENOVA
Concessionario
MOTO DEVIL
massime rateazioni
Tipo Turismo 125 cc. - L. 179.000
Sport Lusso 160 cc. - L. 198.000
Tipo Raid 160 cc. - L. 195.000
Motofaio 250 cc. - L. 385.000
LAMBRETTA
tipo ED LD
avviamento elettrico

PICCOLA GALLERIA

SOPHIA LOREN

E' una bellezza meridionale, e si vede. Ha conquistato il campo con sicura baldanza, e il 1953 ha visto la sua affermazione.

Dopo aver debuttato nel film di Comencini « La tratta delle bianche » e aver sostenuto una particina nel film « Maratone di ballo » ha sostenuto parti importanti e di primo piano.

« Africa sotto i mari », « Aida », « Ci troviamo in galleria », « Il paese dei campanelli », « La domenica della buona gente », « Miseria e Nobiltà », « Due notti con Cleopatra » assieme ad Alberto Sordi; « Tempi Nostri » di Blasetti, nel quale faceva l'ultimo sketch assieme a Totò; un episodio del film « Un giorno in pretura » assieme a Walter Chiari.

Ha realizzato recentemente « Carosello Napoletano », film premiato a Cannes che però non abbiamo ancora visto sugli schermi normali. Così come non abbiamo ancora visto « L'oro di Napoli » il film che De Sica ha tratto dal romanzo di Marotta e nel quale la Loren interpreta l'episodio della pizzaiola dei vicoli.

Non c'è dubbio che questo costituisce il maggior impegno per lei: si tratta di un personaggio napoletano del popolo, vicino quindi al suo passato e alla sua esperienza. Si tratta di far vivere un personaggio che la Loren conosce bene, in mezzo al colore di quella Napoli che l'ha vista bambina e che forse ha alimentato i suoi primi sogni ambiziosi. E poi, si tratta di lavorare sotto la direzione del grande De Sica, coadiuvato nella sceneggiatura da Marotta, il poetico creatore di tanto mondo napoletano!

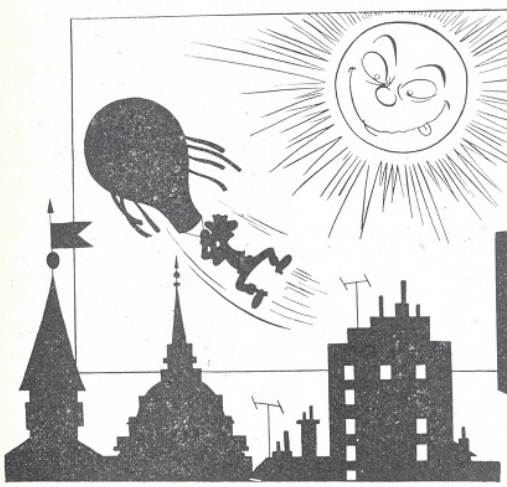
Attualmente la nostra attrice sta lavorando per la Ponti-De Laurentiis al film « La donna del fiume » che dovrebbe essere una specie di « Riso amaro » girato anzichè nelle risaie del vercellese, nelle paludi di Comacchio.

STORIE IN ROSA

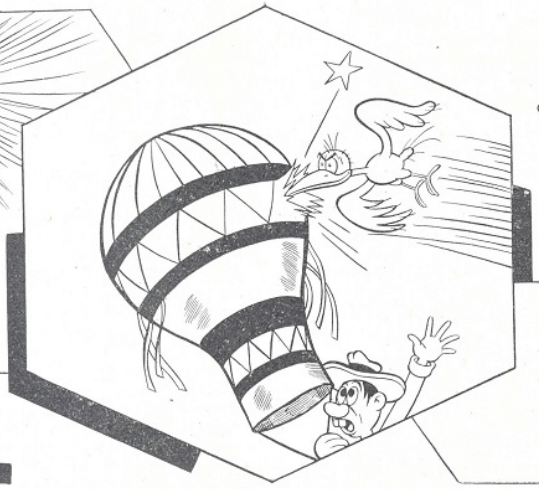
Per la festa della sera
volerà la mongolfiera.

Giacomone, inosservato,
già il suo piano ha preparato

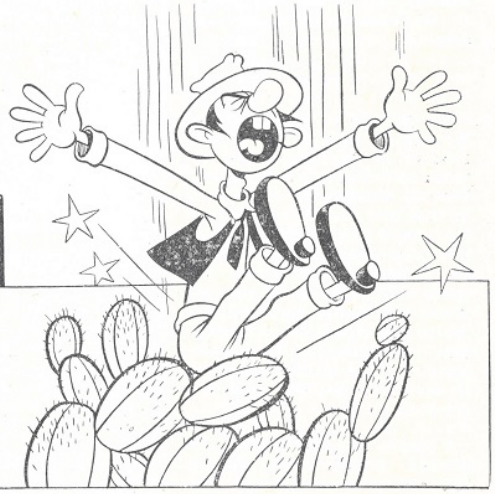
Quando in volo essa si lancia
Giacomon lesto l'aggancia.



Sù lo trae la mongolfiera
(Il maligno si dispera).

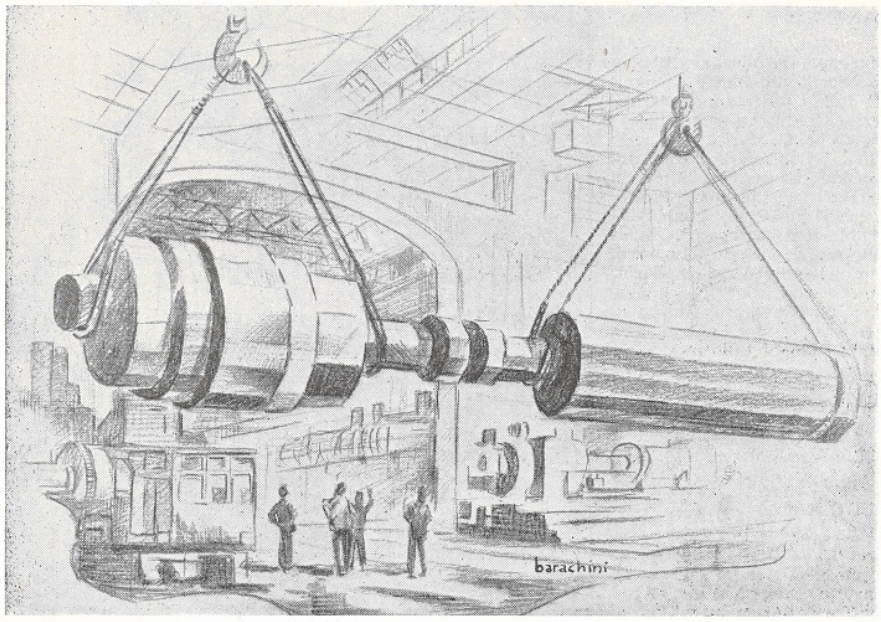


Da un ostacolo pennuto
Giacomon viene abbattuto.



E' punito giustamente
da un terreno assai... pungente.

I DISEGNI DEL NOSTRO CONCORSO



Danilo Barachini: « Impressioni d'officina »

Con il 15 ottobre p. v. sarà chiuso il « Concorso per un disegno » bandito col n. 3 de l'« Ansaldino ». Fino a tale data gli interessati potranno inviare i loro lavori, la cui pubblicazione potrà proseguire fino ad esaurimento totale di quei disegni eseguiti secondo le norme stabilite dal bando.

Dopo di ciò sarà indetto, come ricorderete, un referendum tra i lettori per scegliere le due opere da premiare.

I RISULTATI del Concorso "Feriale"

Ecco la soluzione esatta del concorso pubblicato sul n. 6 de l'« Ansaldino »:

Le villeggianti sono dirette:
Ai monti: A C H
Al mare: B D E F I
In campagna: G

Il sorteggio tra i solutori ha favorito i seguenti ansaldini:

Bartoli Elia (DIG): un orologio da polso; Pinceti Mario (DIG): un portafogli in pelle; Rovegno Giovanni (MEC): 12 barattoli di deortalco; Pizzera Renata (DIG): 12 barattoli di deortalco.

Cineselezione

"India favolosa"

Volete fare un viaggio in India? Soltanto con gli occhi, s'intende, e attraverso le immagini stampate sulla pellicola, ma con la estrema capacità di sintesi e di spostamento del cinema? Andate a vedere « India favolosa », un film che potremmo chiamare un taccuino di viaggio scritto per voi dal regista Giulio Marchi, su pellicola Ferraniacolor.

Si tratta di « vedere » le molteplici forme di vita di questo popolo millenario sorto a nazione indipendente da pochi anni; seguire le difficoltà di questa massa di 400 milioni di uomini appartenenti a 200 razze diverse e oggi fusi in un unico destino; assistere alle mille forme di una vita dove passato lontanissimo e modernità si accavallano in un mosaico iridescente e fantasmagorico.

Voi seguirete la vita di un elefante nato in libertà nelle foreste e catturato dagli uomini, quindi « educato » al lavoro in una apposita impresa di sfruttamento del legname, dove gli elefanti sono adoperati come docili ed economici trattori a gru.

Vedrete la vita di Bombay, metropoli favolosa e gigantesca, dove gli autobus a due piani si fanno strada tra le vacche sacre che ruminano per le strade, e che nessuno può toccare.

Vedrete il lavoro in una piantagione di noci di cocco, e la vita in alcune comunità primitive, ed il sorgere invece di un modernissimo villaggio, costruito dagli architetti moderni più famosi nel mondo.

Vivrete la vicenda familiare di Ragan e Kamala e la suocera, a dimostrare che davvero tutto il mondo è paese. Quindi assisterete ad una interessante rappresentazione di un dramma danzato, e penetrerete nella vita dei templi, numerosissimi, antichissimi e no, dedicati a centinaia e migliaia di diverse divinità. E vi renderete conto della importanza mitologica che ha l'acqua in questo paese, « l'acqua che è lo scorrere della vita e l'origine di tutte le cose ». Non c'è fatto nella religione indiana che possa svolgersi senza l'acqua, quella dei fiumi, soprattutto il più importante, il padre Gange.

Assisterete alla cerimonia del lavaggio collettivo nel fiume, e vedrete ogni sorta di santoni, provenienti da villaggi sperduti nell'interno, giunti attraverso viaggi lunghissimi fatti sull'elefante o sul cavallo.

Infine la coloratissima festa religiosa del Kungmela, che cade una volta ogni dodici anni, e alla quale ogni indiano deve prender parte almeno una volta, nella vita.

A questa festa, che si tiene ad Ahlabad, conviene una moltitudine mai vista, una cosa incomprensibile per noi occidentali, la moltitudine più estesa e colorata che abbiate mai potuto immaginare, accampata sulla nuda terra o su barche improvvisate, alla quale fa contrasto, nello sfondo, un grandioso ponte in ferro, modernissimo. Sembra un simbolo della nuova India.

IL PORTOGHESE

SPORT AZIENDALE

Un trofeo dell' "Ansaldino"
per un grande torneo di bocce

L'« Ansaldino » indice e la Bocciofila Ansaldo organizza, per il prossimo 10 ottobre, una gara a terne per categoria, libera a tutti i dipendenti del complesso Ansaldo, per la disputa del Trofeo « Ansaldino » biennale, anche non consecutivo.

La gara avrà svolgimento su tre Settori e cioè:

Per il complesso Ansaldo Genova: campi di gioco: Bocc. Ansaldo Ge-Sestri.

Per il complesso Ansaldo La Spezia: campi di gioco: La Spezia.

Per il complesso Ansaldo Livorno: campi di gioco: Livorno.

Il 24 ottobre si svolgerà sui campi di gioco della Bocciofila Ansaldo Ge-Sestri, la finalissima per la assegnazione del Trofeo, fra le tre finaliste dei Settori di Genova, La Spezia e Livorno.

Le squadre dovranno essere formate dai dipendenti dello stesso stabilimento, vincolate alle formazioni sotto elencate:

Categorie UFIB: A.Pr.Pr. = B.Bb.Pr. = Bb.Bb.Bb.

Categorie FIGB: A.C.C. = B.B.C.

I giocatori non federati ed inferiori saranno considerati nella categoria Propaganda (C).

Le iscrizioni, accompagnate da L. 150 per terna, si ricevono presso gli incaricati di stabilimento, i cui nomi verranno resi noti nei prossimi giorni non oltre l'8 ottobre 1954.

Le gare avranno svolgimento con regolamento internazionale ed avranno inizio alle ore 8 precise.

In caso di cattivo tempo saranno rimandate a data da destinarsi.

Le squadre non in regola con le disposizioni sopra riportate verranno squalificate senza diritto ad alcun premio o rimborso.

Si declina ogni e qualsiasi responsabilità per quanto possa accadere ai giocatori ed a terzi durante lo svolgimento della gara.

Il trofeo « Ansaldino » dovrà essere riconsegnato al Comitato organizzatore, 30 giorni prima dello svolgimento della successiva gara.

PREMI INDIVIDUALI.

Alla 1.a terna classificata: n. 3 med. d'oro mm. 24;
alla 2.a terna classificata: n. 3 med. d'oro mm. 21
alla 3.a terna classificata: n. 3 med. d'oro mm. 18;
alla 4.a terna classificata: n. 3 med. d'oro mm. 15;
dalla 5.a alla 8.a terna: 3 medaglie d'oro mm. 13.

Il Direttore di gara e gli Arbitri designati saranno tempestivamente convocati.

VITA DI CASA

Abbiamo già trattato nella prima puntata di questa rubrica l'arduo problema delle casalinghe, col loro lavoro continuo e misconosciuto. Vorremmo ora permetterci qualche considerazione sul miglior modo per « organizzare » tale lavoro, che è anche l'unico modo per evitare perdite di tempo e dispersione di energie.

Quante volte, infatti, vi è accaduto di giungere alla fine di una giornata e dire « oggi mi sono terribilmente affaticata e non ho combinato niente »? Ciò perchè occorre organizzare le proprie giornate di lavoro, come in qualunque altro ramo dell'attività moderna, e non fare le cose mano a mano che capitano sott'occhio o così come vengono in mente.

Le ore da sfruttare maggiormente sono naturalmente quelle in cui i bimbi dormono o sono a scuola ed i mariti al lavoro: quindi quelle del mattino e del primo pomeriggio. In questo caso possiamo davvero dire « chi ha tempo non aspetti tempo » e non accumuli tutto nelle ultime ore, quando il marito tornerà dal lavoro e ci troverà sudate e scarmigliate.

Organizzazione del lavoro, dicevamo, secondo uno schema fisso, che potrebbe essere il seguente: Lunedì: provviste per la settimana; Martedì: bucato; Mercoledì: aggiustare biancheria di casa e personale; Giovedì: stirare; Venerdì: lavori imprevisti (non mancheranno di certo!); Sabato: pulizia a fondo della casa; Domenica: riposo (nei limiti del possibile).

Questo schema può essere naturalmente variato, ma è consigliabile, una volta stabilito, mantenerlo costantemente. Si tratta, come si vede, dei lavori più grossi, mentre restano tutti gli altri lavori quotidiani inevitabili, come quelli della spesa e della cucina, della pulizia giornaliera, ecc.

E' un errore, ad esempio, pretendere di ripassare il bucato e stirarlo nello stesso giorno. Spesso la donna trascura un rammendo, l'attaccatura di un bottone per affrettarsi a stirare e riporre ogni cosa pensando di provvedere più tardi. Poi o dimentica di farlo o facendolo spiegazza la biancheria già stirata, ovvero stira senza inumidire i panni e perde tempo e calore, o li stira mentre sono troppo di recente inumiditi e il lavoro riesce lento, difficile, incompleto.

Una divisione razionale e costante del proprio lavoro, come noi abbiamo suggerito, oltre a far risparmiare tempo e fatica, si rivelerà la più efficace maniera di provvedere alle pesanti esigenze della casa.

LILIANA.

La Ruota del Tempo

Sono nati

24 aprile: MARCO, figlio di Tesoro Aldo (Mug) - 14 luglio: MATTEO, figlio di Artiaco Vincenzo (Mug) - 18 luglio: FRANCO, figlio di Vassale Armando (Mug) - 19 luglio: GABRIELE, figlio di Mazzoni Giuseppe (Mug) - 20 luglio: NADIA, figlia di Cocconcelli Adriano (Can) - 24 luglio: ALBERTO, figlio di Andreoni Emilio (Mug) - 29 luglio: ROBERTO, figlio di Scotto Manlio (Mug) - 30 luglio: GIULIANA, figlia di Franceschini Vero (Mug) - GIOVANNA, figlia di Venturini Sergio (Mug) - 1.o agosto: ANTONELLA, figlia di Vesco Paolo (Mug) - 4 agosto: MARINA, figlia di Gastaldi Francesco (Mec) - 5 agosto: MARCO, figlio di Repetto Mario (Can) - PIETRO, figlio di Buffa Giuseppe (Mug) - 6 agosto: MAURIZIO, figlio di Assanelli Pasquale (Mec) - 7 agosto: ROSARIA, figlia di Baroni Aurelio (Mug) - 13 agosto: ANGELA, figlia di Orlandi Dino (Mug) - GERMANO, figlio di Pietrapiana Renzo (Mug) - MARCO, figlio di Pivieri Andreino (Mug) - 18 agosto: MIRKO, figlio di Ballostro Oscar (Can) - 21 agosto: EMMA, figlia di Gianazzetti Alcide (Mug) - 26 agosto: BRUNO, figlio di Boscoli Ferruccio (Mec) - 28 agosto: PIER LUIGI, figlio di Vazio Ezio (Can) - 29 agosto: ILVA, figlia di Ferrando Giuseppe (Fon) - 1.o settembre: MARINA, figlia di Tavella Tito (Mec) - 2 settembre: NICOLO', figlio di Fassone Angelo (Can) - 3 settembre: MARIO, figlio di Grassi ing. Luciano (Mec) - MERI, figlia di Conti Aldo (Liv) - MARIA, figlia di Parodi Giuseppe (Can) - 5 settembre: SERGIO, figlio di Farruggia ing. Santo (Mef) - GIAMPAOLO, figlio di Picchi ing. Ferruccio (Liv) - 6 settembre: MARIA, figlia di Michenzi Domenico (Mec) - ROBERTO, figlio di Carbone Giuseppe (Mec) - 7 settembre: SONIA, figlia di Borghini Ivano (Liv) - 8 settembre: ANNA, figlia di Caviglione Giuseppe (Can) - 10 settembre: PIER LUIGI, figlio di Boccardo Eugenio (Mef) - 16 settembre: ANTONELLA, figlia di Babocci Ivo (Can).

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

Si sono sposati

26 luglio: GALLIZZIA Alberado (Mug) con Tosi Maria - 29 luglio: BARSACCHI Renato (Liv) con Manganesi Neda - 7 agosto: SANGUINETI Angelo (Fon) con Oneto Angela - 8 agosto: GRASSI Eraldo (Mug) con Cresci Giuliana - 29 agosto: DIRANI Maria (Can) con Isnardi Bruno - 2 settembre: MAZZOCCHI Luigi (Can) con Pedemonte Maria - 4 settembre: RE Mario (Mef) con Bergonzi Marisa - FOSSATI Mario (Can) con Arena Giovanna - CAMPANA Italo (Can) con Calderoni Rosa - LEVA dr. Giuseppe (Dig) con Linzi prof. Ceciiia - 8 settembre: CALLEA Giovanni (Can) con Cicuttin Orsola - 11 settembre: DRAGONE Antonio (Can) con Cella Clotilde - 12 settembre: BORELLA Giuseppe (Mec) con Villa Gianbruna - BONOMO Luciano (Liv) con Pierotti Piera.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

PREMI DI ANZIANITA'

CANTIERE.

Abbondi Ottavio; Amodei Giuseppe; Andreani Bruno; Badino Silvio; Basile Domenica; Bellotti Ermanno; Berlingeri Alfredo; Canepa Giuseppe; Canovi Maria; Cervetto Dino; Consavari Umberto, Falcone Giuseppe; Farinella Umberto; Giacalone Pietro; Locardi G. Carlo; Lupi Felice; Marino Giuseppe; Marzoli Valentino; Poggio Luciano; Papi Sergio; Piccareta Carlo; Santamaria Mario; Saroglia Ida; Savarese Giuseppe; Sguerri Alfredo; Sobrero Primino; Stanchi Luigi.

CARPENTERIA.

Magnoli Amedeo; Tonini Giuseppe.

FERROVIARIO.

Accorsi Silvia.

MUGGIANO.

Bacci Luigi; Baracchini Cesare; Canali Giuseppe; Canci Lorenzo; Carignani Loris; Gasparotto Elio; Mazzoni Attilio; Torri Enrico.

SEDE.

Gambaro Luigi.

LIVORNO.

Antonelli Vittorio; Boccadolce Gino; Cerretini Palmeride; Costanzo Umberto; Fiori Renato; Gasperini Sirio; Gieroni Botta Giuseppe; Gioli Bruno; Lauretti Ippolito; Lenzi Renzo; Lorenzini Rolando; Morelli Vinicio; Novi Sirio; Papa Michele; Pettinelli Alessandro; Porri Varese; Riccomini Mario; Rossi Tolmino; Tebano Antonio; Ungarelli Leonardo.

MECCANICO.

Canale Dario; Cavalleri Giuseppina; Poppa Stefano; Ravecca Piero; Sillano Cesare.

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

ANSALDINI SUL MAGGIORASCA

Sosta al « Piano della Cipolla » nella gita del 19 settembre

La stagione delle gite autunnali della « Sezione escursionismo » del nostro CRAL aziendale si è aperta ufficialmente il 5 settembre. Per gli appassionati pubblichiamo, in breve, il programma delle prossime escursioni: 3 ottobre: al Santuario di Monte Nero - Campiglia - Portovenere. - 10 ottobre: al Monte Argentea - 17 ott.: al valico Montessoro.

la consiglierà 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. ACIS 7031

MAGAZZINI VITTORIA
GENOVA - VIA BRIGATA LIGURIA, 7 r.
SUCCURSAL:
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 RATEAL (Enal, Salea, Siac, Tranvieri, Eridania, etc.
LE COMMISSIONI INTERNE SONO PREGATE DI VISITARCI

STILE ELEGANZA CONVENIENZA
GRANDIOSO ASSORTIMENTO PREZZI VERAMENTE OTTIMI
DA
GIANETTO
CONFEZIONI
IL NEGOZIO DEL POPOLO!
IMPERMEABILI - SOPRABITI - PALETOTS ABITI - GIACCHE - GIUBETTI PELLE - CALZONI
TUTTO PER
UOMO - DONNA - BAMBINO
GE - SAMPIERDARENA - VIA CANTORE 265 - 265 r.
SAVONA - CORO ITALIA - VIA VEGERIO - VIA N. SAURO
Con questo tagliando sconto speciale

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 5144.

Propone che ogni collaudatore, dopo un periodo di permanenza in un dato reparto, venga trasferito ad altri per consentirgli di arricchire le sue cognizioni e sopratutto di acquisire quelle nozioni pratiche che gli sarebbero di grande vantaggio per le lavorazioni d'officina. Infatti talvolta si potrebbero eliminare certe operazioni che col disegno alla mano sembrerebbero importanti, mentre al montaggio risultano praticamente trascurabili.

RISPOSTA.

Sarebbe certo una buona cosa se i collaudatori potessero avvicendarsi nelle varie officine; ma per i motivi contingenti e di continuità del lavoro, non si è potuto finora attuarla. Comunque si cercherà di rendere possibile detto avvicendamento. D'altra parte i collaudatori devono seguire tutte le indicazioni dei disegni e segnalare ai propri Capi, oltre le eventuali anomalie sui pezzi, anche tutto ciò che di anormale viene notato, sia durante le varie lavorazioni di macchina che durante il montaggio.

●

PROPOSTA N. 5211.

Propone che alla Nuova Caldereria vengano messi dei cestelli per la raccolta del cartone che avvolge gli elettrodi, poichè questo viene abbandonato qua e là per l'officina, dando l'impressione di gran disordine. Ritiene che si potrebbero distribuire gli elettrodi anche senza il cartone.

Risposta.

Molte volte abbiamo fatto appello alla collaborazione dei nostri dipendenti al riguardo, però senza alcun esito positivo. Gli elettrodi non possono essere consegnati sciolti agli operai saldatori, in quanto si ricadrebbe sull'inconveniente opposto, e cioè: ricupero del cartone e consumo eccessivo di elettrodi.

Comunque la MAN ha già in programma la messa in opera, nei luoghi più comuni, di cestelli per la raccolta dei rifiuti.

●

PROPOSTA N. 5621.

Propone di mettere una custodia all'albero del motore che serve ad aprire e chiudere il portone dell'ex Caldereria (Magazzino Centraline Russe).

Risposta.

La custodia suggerita è stata applicata.

●

PROPOSTA N. 5438.

Alla marina, dalla parte levante del parco lamiere, vi sono due binari in notevole pendenza che vanno alla Nuova Caldereria. E' già successo che qualche vagone, durante la manovra, se ne parta solo, o per strappo di cavi o catene, o per rottura del blocco d'arresto che consiste sempre in qualche pezzo di legno; allora nessuno può fermarlo data la velocità che acquista.

Conseguenza di ciò è la rottura di cancelli; ma potrebbe accadere qualche disgrazia se degli operai si trovassero a lavorare nella vicinanza dei cancelli.

Propongo che, per evitare questi pericoli, si mettano sui binari degli arresti mobili di sicurezza, distanti dieci o quindici metri dai cancelli.

RISPOSTA.

Il suggerimento è senz'altro accolto.

MAN procederà all'applicazione di arresti mobili di sicurezza da distribuire lungo i binari.

●

PROPOSTA N. 4202.

Propongo l'adozione di un divisore da me ideato per la lavorazione alla fresa delle cave per chiavette sui rotori delle turbine. Lo schizzo è stato da me consegnato al Capo Officina.

Risposta.

L'idea del prononente è giudicata utilizzabile e sarà tenuta presente nella costruzione delle attrezzature relative.

●

PROPOSTA N. 5579.

Esprime il proprio risentimento per aver letto su una risposta ad una proposta della « Cassetta delle Idee » che piantoni, fattorini e spazzini sono considerati « improduttivi » come se il lavoro da essi eseguito fosse giudicato insufficiente.

Risposta.

Nella nostra organizzazione aziendale si intende quale « improduttivo » quel personale che non è direttamente impiegato alla produzione, senza, per questo, diminuire o svalutare la dignità del suo lavoro, che è pur esso necessario al buon andamento della Azienda.

●

PROPOSTA N. 3772.

Propone che venga adottato un attrezzo ideato per la fresatura radialità della paletta a losanga profilo F. 31.

Farebbe risparmiare 2' sui 5' impiegati attualmente, assicurando lo stesso grado di precisione.

Risposta.

Il disegno dell'apparecchio è stato esaminato ed il giudizio è favorevole.

L'UTO procederà alla costruzione per esperimentarlo e per verificare i risultati del suo impiego.

●

PROPOSTA N. 4999.

Consiglia di pitturare di bianco i ganci e le catene delle gru, per renderli più visibili e diminuire così al massimo le possibilità che si verifichino incidenti.

Risposta.

Generalmente i ganci delle gru vengono pitturati a striscie bianche e rosse. Però le grue delle officine non sempre si possono tenere ferme per la pitturazione. Inoltre purtroppo le parti colorate si anneriscono rapidamente.

Alle catene non è possibile applicare alcuna pittura.

●

PROPOSTA N. 4947.

Propone che ad ogni scaldavivande sia applicato un cartello in cui si avverte che l'ultimo a ritirare il cibo caldo, si assicuri della perfetta chiusura del rubinetto del gas, per evitare fughe e pericoli.

Risposta.

Sono state date disposizioni al MAN perchè prepari i cartelli da applicare ad ogni scalda-vivande.

MEMENTO

Mario ANGELOTTI

di anni 58, dipendente del Muggiano, deceduto il 13-8-54. Era stato assunto nel 1928. Lascia la moglie.

Attilio FERRARO

di anni 39, dipendente del Cantiere, deceduto l'11-9-54. Era all'Ansaldo dal 1947.

Oreste CEPOLLINA

di anni 62, dipendente del Meccanico, deceduto il 3-9-54. Era all'Ansaldo dal 1943. Lascia la moglie e una figlia.

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

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

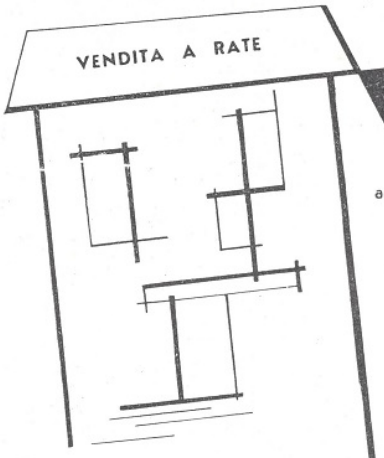
Pubblicità SIRA Concess. Escl.- Genova - Piazza delle Vigne, 6 - Telef. 22.342

LIBRI SCOLASTICI

100 LIRE DI SCONTO PER OGNI LIRE DI SPESA **1.000**

Tutti gli Ansaldini che presentano questo tagliando alla Libreria A. RONCALLO (Ge-S.P.d'Arena, Piazza L. Settembrini) potranno acquistare libri scolastici usufruendo dello sconto del 10 %

basta una stretta di mano



SENZA CAMBIALI

agli ANSALDINI senza alcuna maggiorazione di prezzo

LAMPADARI
CUCINE
FRIGORIFERI
SANITARI
ELETTRODOMESTICI

DOMUS
NUOVA GESTIONE

concessionaria PATTONO
Via XX Settembre 220 rosso (a fianco Cinema Universale)

GRANDIOSO ASSORTIMENTO NEI SALONI SOTTERRANEI · PREZZI DI ASSOLUTA CONCORRENZA

ISTITUTO AUTORIZZATO

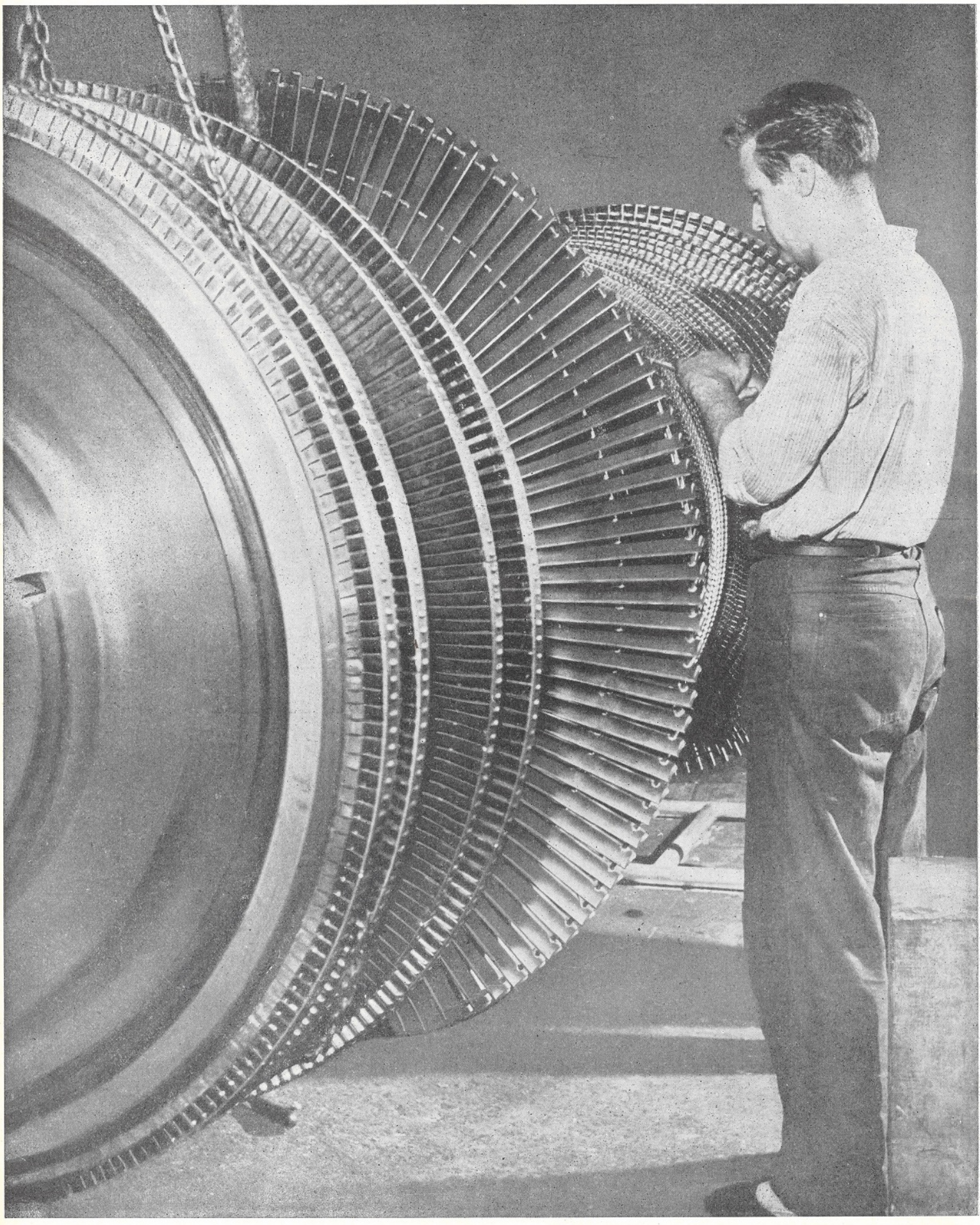
Paolo Toscanelli

S.P.D'ARENA
VIA CARZINO, 2 - Telef. 43.148

... è una Firma della Scuola Privata

Scuola Media - Liceo Scientifico - Istituto Nautico - Istituto Tecnico (Rag. e Geom.) - Doposcuola

CORSI DIURNI E SERALI



Lo specialista in palettatura Angelo Visani del Meccanico mentre lavora ad un rotore di bassa pressione destinato ad una turbocisterna