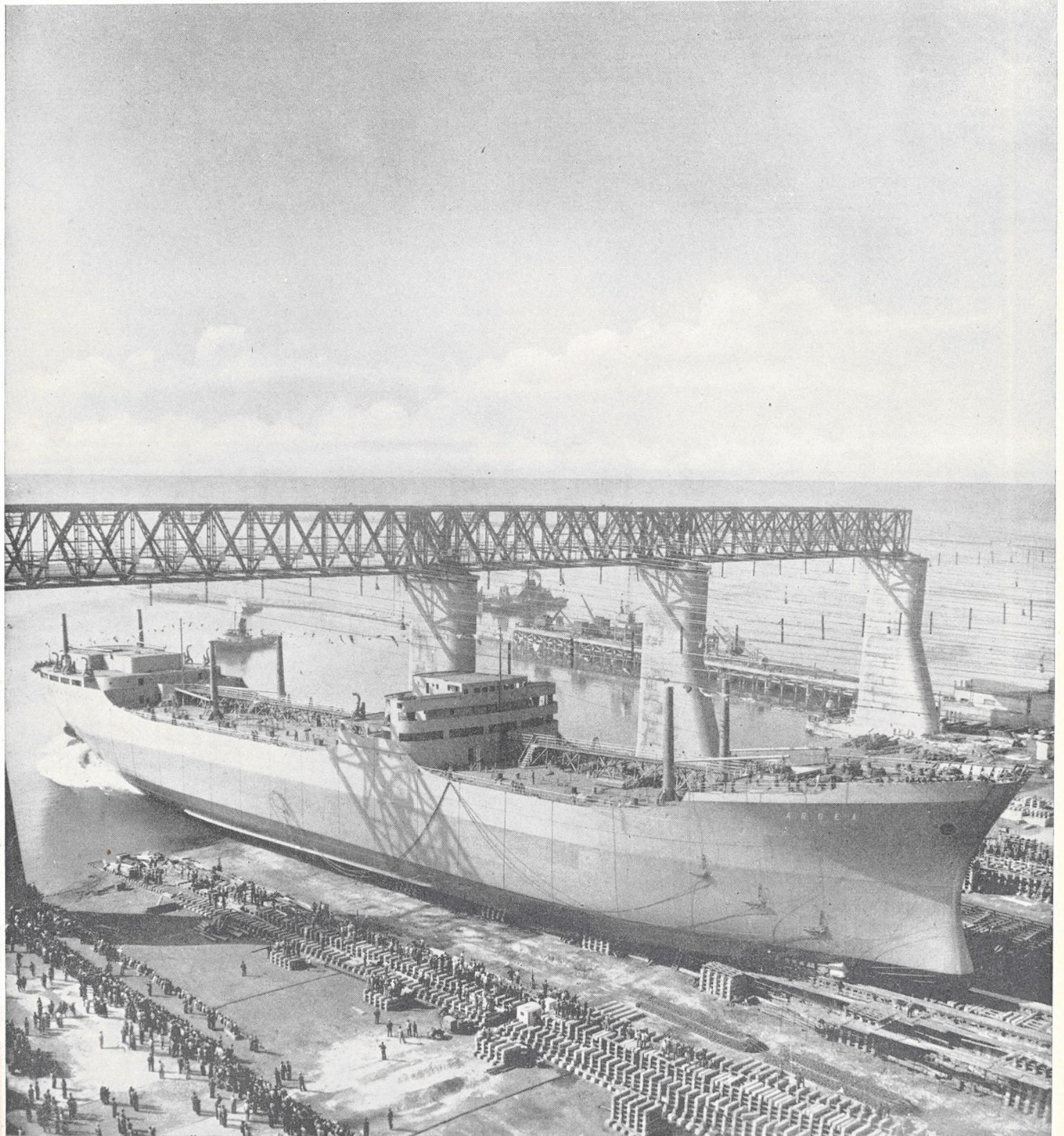


L'ANSALDO

ANNO I - NUMERO 10
Abb. gratuito ai dipendenti - Prezzo di
vendita al pubblico L. 30

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

GENOVA, 1 NOVEMBRE 1954
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo Secondo



16 ottobre: la turbocisterna « Argea » di 31.500 T.D.W. scende in mare a Sestri

IL VARO DELL' "ARGEA"

tutto per la tutela dei mezzi di lavoro e per la massima efficienza produttiva. Ma occorre unità, collaborazione e fiducia da parte di tutti. Il lavoro moderno è difficile e soprattutto i suoi metodi non sono statici come nell'artigianato di una volta, ma in continuo progresso.

I piccoli capi devono essere in grado di capire e di seguire questo progresso. Bisogna ottenere la loro collaborazione anche nei problemi direttivi, non soltanto dare degli ordini. Bisogna spiegare, insegnare, convincere ed anche saper ascoltare.

La funzione dei Dirigenti nell'organizzazione è e deve rimanere quella del controllo e della guida. Ed il controllo è già funzione di grave e continua occupazione, poiché ogni membro dell'organizzazione che è sottoposto al dirigente è prima di tutto uomo con tutte le virtù relative, ma anche con tutte le sue debolezze. La spinta interiore ad assumersi con immediatezza le responsabilità gradite che la organizzazione assegna e rifuggire da quelle sgradite è cosa naturale ed umana; così una organizzazione teorica modello può

Continua a pag. 9 **Alberto Tomasi**

Quando la mattina del 16 ottobre mi sono recato al Cantiere di Sestri per assistere al varo della turbocisterna « Argea », costruita per conto della Società di navigazione « Argea » di Palermo, non era la prima volta che vedevo varare una nave. Era però la prima volta che avevo ricavarne un articolo, e questo ha modificato alquanto il mio modo di « vedere » un varo.

Entro in Cantiere poco prima delle dieci. In una saletta attigua all'ingresso è alloggiato, per l'occasione, il nostro Servizio Stampa, disimpegnato dall'amico Merlano, corrispondente de « l'Ansaldo » dal Cantiere. Nell'interno, dislocati nei punti strategici, alcuni operai ed impiegati — barbe rasate di fresco e coccarde tricolori all'occhiello — accolgono il pubblico con gentilezza e ne indirizzano l'afflusso alle tribune.

Manca un'ora al varo e vado in giro a curiosare. Sulla tribuna d'onore, ancora deserta, tutto è pronto per la cerimonia. Mi trovo proprio sotto al bulbo prodiero dell'« Argea »: alla mia sinistra c'è l'altare per il rito religioso e il palchetto riservato alla madrina, dietro sventolano quattro bandiere (nazionale, comunale, ansaldina e della Società armatrice). Guardo ancora la nave: di lì ne vedo solo una parte e il grande bulbo, così in primo piano, ne deforma l'estetica. Intorno allo scafo uomini che sembrano piccoli come gnomi si danno da fare.

Improvvisamente — sono le 10,05 — l'altoparlante annuncia: « Attenzione! attenzione! prepararsi per la demolizione della fila esterna dei puntelli! ». Le operazioni di varo sono dunque già a buon punto e gli ordini si susseguono da questo momento, ritmati e solenni. Scendo dalla tribuna e vado di fianco alla nave, un po' lontano, per osservarla meglio. Ora il bulbo di prora, che mi sembrava mostruoso, si inserisce armoniosamente nella linea dell'« Argea » e diventa una piccola parte di essa. L'« Argea » mostra veramente le sue non comuni dimensioni: essa è infatti la più grande nave cisterna finora costruita a Sestri, la seconda da 31.500 T.D.W. costruita dall'Ansaldo. Intanto mi pongo una domanda: Perché lo scafo non è tutto dipinto di minio rosso come gli altri che avevo visto varare? Infatti l'« Argea » presenta tre strisce longitudinali di diverso colore. La risposta me la darà l'ing. Pizzocaro con ricchezza di particolari. Per la pitturazione dello scafo si è adottato un criterio nuovo, poiché anche in questo campo si fanno continui progressi. Anzitutto la parte esterna dello scafo è stata sabbiata per asportare la calamina, che è l'ossido di laminazione. Dopo la sabbiatura, la superficie delle lamiere ha ricevuto una mano di preparato fosfatante e due mani di antiruggine sintetica di color verde grigiastro per la striscia superiore e di color cenerino nella parte inferiore.

dalla linea di galleggiamento a pieno carico in giù. Infine la carena, fino alla linea di galleggiamento a nave vuota, è stata pitturata ancora con un antivegetativo di color rosso bruno.

Ora mi accosto alla fiancata. Ogni tanto l'altoparlante dà gli ordini. Ore 10,20: « Attenzione! attenzione! incomincia la demolizione delle tacche laterali numero uno! ». Le tacche sono sei per parte e vengono demolite con lo stesso sistema con cui i guerrieri romani, spingendo l'« ariete », percuotevano le mura nemiche per aprirvi una breccia. Quando si demoliscono le tacche numero tre, l'ing. Bruno, vista la mia curiosità per questa operazione, mi fa notare, tra gli altri operai, un tipo caratteristico dal cappello di feltro a larga tesa: è alto e massiccio e certamente il suo contributo alla manovra dell'« ariete » deve essere piuttosto notevole.

Ora c'è anche il Direttore Generale ing. Lombardi che sta parlando con l'ing. Carnevale, Direttore del Cantiere. I dirigenti e i tecnici del varo sono di buon umore: evidentemente è previsto un varo perfetto. Mi accosto intanto a due operai in servizio presso un disco di segnalazione. Uno dei due mi spiega il funzionamento del meccanismo che entrerà in azione per sganciare la nave quando la madrina avrà tagliato con la scure d'argento un sottile cavetto, ultimo tenue legame della nave allo scafo. Saranno tolte le « spine » e mostrate, braccio teso in alto, al Direttore del varo. I dischi pure saranno alzati, da una parte e dall'altra della nave, per indicare che le « castagne » sono sbloccate. A questo punto il Direttore del varo darà il « taglia! » e si abasseranno automaticamente le leve di ritenuta. Questo mi dice uno dei due operai e, nel timore che io non abbia capito, mi fa uno schizzo sul terreno.

Risalgo sulla tribuna. Sono quasi le 11. Il palco e gremito di personalità e si notano: il dr. Forcignano, Direttore Generale del Ministero della Marina Mercantile in rappresentanza del Ministro Tambroni; il V. Prefetto di Genova dr. Gibilaro, in rappresentanza del Prefetto; il dr. Angelo Costa, Presidente della Confindustria, con la consorte signora Pinuccia, madrina della nuova unità; il Generale Ruffini, Presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova; il Generale Almici per il Comiliter; il Generale Federici, Comandante del Porto; i fratelli Filippo e Carlo Camelli, armatori dell'« Argea »; il Presidente dell'Ansaldo avv. De Barbieri; il V. Presidente Comm. Gennaro; l'Amministratore Delegato ing. Rosini; l'ing. Boyer, Capo compartimento delle FF.SS. e molti altri. Il Cardinale Siri benedice la nave, la madrina taglia il cavetto con la scure d'argento e l'« Argea » scivola silenziosa verso il mare salutata dalle sirene e dai battimari dei presenti. Qualcuno dice: « E' sempre un momento in cui si rimane con l'animo sospeso »; la stessa emozione è dipinta sul volto di tutti.

Intanto l'« Argea », frenata da enormi mazzi di catene striscianti sulla spiaggia, si è

fermata e due rimorchiatori l'accostano alla banchina dove sarà allestita. Vado a cercare l'ing. Boero, che sovrintende allo studio ed alla realizzazione dei vari, e chiedo notizie inerenti al varo di oggi. Assai gentilmente l'ing. Boero mi chiarisce con molti particolari i problemi statici e dinamici che si sono dovuti affrontare in questa occasione. Infatti ogni varo è diverso da un altro e richiede uno studio particolare, in relazione alla natura dello scafo, alle caratteristiche della nave, alla configurazione del fondo marino antistante lo scafo, ecc. Nel caso specifico dell'« Argea » la costruzione è stata effettuata più vicino al mare che per altre navi. Ciò ha permesso di diminuire il « percorso a secco » della massa in movimento sullo scafo e conseguentemente di contenere la velocità della nave entro limiti tali da assicurare minori sollecitazioni sullo scafo, sull'invasatura e sulla nave stessa, rispetto ad altre unità impostate più a monte. La costruzione vicino al mare ha però spostato la poppa della nave fuori del raggio d'azione dell'impianto di sollevamento delle teleferiche. A questo inconveniente si è ovviato facilmente con l'impiego di due pontoni galleggianti in dotazione al Cantiere, che hanno provveduto al carico delle parti costituenti la poppa. L'ing. Boero accenna poi ad altre caratteristiche di questo varo che hanno richiesto soluzioni speciali. Mi accorgo, dall'espressione del suo viso, che egli è soddisfatto, che tutto è andato bene: infatti i calcoli effettuati sono risultati aderenti alla pratica del varo. Vorrei trattenermi ancora con l'ing. Boero, ma egli ha già altro da fare e ormai si è fatto tardi.

Tutti sfollano lentamente, quasi con rincrescimento. Tra poco la nave resterà sola, in paziente attesa degli altri lavori che la renderanno libera e indipendente sul mare.

Ed ecco ora le principali caratteristiche dell'« Argea »: lunghezza fuori tutto: mt. 200; lunghezza fra le perpendicolari: mt. 188,80; larghezza massima fuori ossatura: mt. 26,20; altezza di costruzione: mt. 13,90; immersione a pieno carico: mt. 10,30; portata lorda corrispondente: tonn. 31.500; stazza lorda: tonn. 20.000; potenza massima dell'apparato motore C.A. 16.000; capacità massima delle cisterne: mc. 42.000; velocità a pieno carico: nodi 16,10. L'apparato motore comprende: un gruppo turboriduttore di propulsione Ansaldo ad ingranaggi, composto di una turbina di alta pressione e di una di bassa pressione; tre caldaie, sistemate a proravia del locale turbine, del tipo Ansaldo-Foster Wheeler a tubi d'acqua; un condensatore principale, direttamente collegato alla turbina di bassa pressione; due gruppi turbodinamo, ciascuno da 500 kW., 220 Volt; un gruppo Diesel-dinamo da 120 kW., 220 Volt; macchinari ausiliari. La sistemazione dell'equipaggio composto di 18 ufficiali, 12 sottufficiali e 30 marinai, sarà conforme a quanto disposto dalle vigenti condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo.

Dante Jannone

per l'anno 1954-55

concorso sulla base dei risultati degli esami di maturità classica o scientifica le cui medie generali dovranno essere non inferiori agli 8/10 per il 1.º grado con un minimo di 7/10 per ogni voto parziale, ed ai 7/10 per il 2.º grado con un minimo di 6/10 per ogni voto parziale.

b) Borse di studio per Liceo Classico, Scientifico e Artistico - Istituto Professionale Industriale - Istituto Tecnico Nautico - Istituto Tecnico Commerciale per Ragionieri - Istituto per Geometri e Istituto Magistrale.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo S. A. mette a concorso per l'anno scolastico 1954-55 le seguenti borse di studio:

LICEO CLASSICO E SCIENTIFICO:
2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000

10 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

ISTITUTO PROFESSIONALE E ISTITUTO NAUTICO:

2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000

10 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000

ISTITUTO TECNICO COMMERCIALE PER RAGIONIERI E ISTITUTO TECNICO PER GEOMETRI:

2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000

4 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

ISTITUTO MAGISTRALE E LICEO ARTISTICO:

2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000

6 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

2. - Le borse di 1.º grado (Lire 50.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che nello scrutinio finale dell'anno scolastico precedente abbiano riportato una me-

dia non inferiore agli 8/10 sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 7/10.

Quelle di 2.º grado (L. 25.000) fra tutti quei giovani che abbiano riportato una media non inferiore ai 7/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 6/10.

3. - I vincitori delle borse di studio sono tenuti alla frequenza continuativa e completa di tutti i corsi ed esercitazioni dei rispettivi ordini di studio. Essi sono tenuti a presentare alla Commissione l'esito scolastico alla fine del 2.º e 3.º trimestre. La Commissione si riserva di sospendere o revocare la corresponsione delle rate di borsa, qualora le votazioni risultanti dalla pagella siano inferiori ai 7/10 per il 1.º grado e ai 6/10 per il 2.º grado nelle singole materie.

Il conseguimento delle votazioni richieste dalle presenti norme, successivo alla sospensione del versamento rateale, non implica la corresponsione delle rate sospese.

c) Borse di studio per Scuola Media.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo S. A. mette a concorso per l'anno scolastico 1954-55 le seguenti borse di studio:

4 borse di studio di 1.º grado da L. 24.000

18 borse di studio di 2.º grado da L. 12.000.

2. - Le borse di 1.º grado (Lire 24.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che abbiano riportato allo scrutinio finale dell'anno precedente una media non inferiore agli 8/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 7/10.

Quelle di 2.º grado (L. 12.000), fra tutti quei giovani che abbiano riportato una media non inferiore ai 7/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 6/10.

3. - I vincitori delle borse di studio sono tenuti alla frequenza continuativa e completa di tutti i corsi ed esercitazioni delle rispettive scuole. Essi sono tenuti a presen-

tare alla Commissione la pagella scolastica alla fine del 2.º e 3.º trimestre. La Commissione si riserva di sospendere o revocare la corresponsione delle rate di borsa, qualora le votazioni risultanti dalla pagella siano inferiori ai 7/10 per il 1.º grado e ai 6/10 per il 2.º grado nelle singole materie.

Il conseguimento delle votazioni richieste dalle presenti norme, successivo alla sospensione del versamento rateale, non implica la corresponsione delle rate sospese.

d) Scuola di Avviamento Professionale Industriale.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo S. A. mette a concorso per l'anno scolastico 1954-55 le seguenti borse di studio:

1 borsa di studio di 1.º grado da L. 24.000

7 borse di studio di 2.º grado da L. 12.000.

2. - Le borse di 1.º grado (Lire 24.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che abbiano riportato allo scrutinio finale dell'anno precedente una media non inferiore agli 8/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 7/10.

Quelle di 2.º grado (L. 12.000) fra tutti quei giovani che abbiano riportato una media non inferiore ai 7/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 6/10.

3. - I vincitori delle borse di studio sono tenuti alla frequenza continuativa e completa di tutti i corsi ed esercitazioni delle rispettive scuole. Essi sono tenuti a presentare alla Commissione la pagella scolastica alla fine del 2.º e 3.º trimestre. La Commissione si riserva di sospendere o revocare la corresponsione delle rate di borsa, qualora le votazioni risultanti dalla pagella siano inferiori ai 7/10 per il 1.º grado e ai 6/10 per il 2.º grado nelle singole materie.

Il conseguimento delle votazioni richieste dalle presenti norme, successivo alla sospensione del versamento rateale, non implica la corresponsione delle rate sospese.

Come si comanda

In un numero precedente de «l'Ansaldo» ci siamo interessati con una breve nota di alcuni concetti generali delle relazioni con il personale relativamente alla funzione di capo.

Vediamo ora di distinguere due lati particolari del problema: come si comanda in alto e come si comanda in basso. Oggi limitiamoci ad alcuni concetti su come si comanda in alto.

In alto come in basso esistono figure tipiche di capi. Figure che si possono incontrare in tutte le aziende e a tutti i livelli.

Esiste talvolta il capo tutto fare, uomo in genere di molta esperienza e che conosce tutto e tutti; carta, disegni, prospetti, cartellini di permesso, prelievo di cancelleria, ogni cosa affluisce sulla sua scrivania e per essere utilizzata deve portare bene in evidenza un suo visto. Non avviene nulla nel suo Settore senza il tocco magico della sua «esperienza». Ha opinioni precise su ogni cosa e sa bene come dare rimproveri o distribuire elogi. Scavalca quasi sempre i capi che dipendono da lui, non per cattiva intenzione s'intende, ma perchè pensa che nonostante la buona volontà non potrebbero mai fare tanto presto e tanto bene quanto lui. E' veramente insostituibile e perciò non può ammalarsi, nè prendersi le ferie, salvo il periodo di chiusura totale. Un solo inconveniente lo infastidisce: il tempo. Esso è veramente insufficiente per fare ogni cosa.

Esiste anche il Capo cosiddetto comprensivo, l'uomo buono della situazione. Ha sempre una parola buona per tutti, specie per i dipendenti un po' indisciplinati. Distribuisce di persona tutti gli aumenti, ed accuratamente rigetta sulla Direzione le responsabilità di provvedimenti spiacevoli o chiama in causa i capi diretti, solo allora rispettando l'ordine gerarchico. E' uomo che tutti confondono con il Capo particolarmente preparato al problema delle relazioni con il personale.

Di esempi come questi, volendo cercarne, se ne possono trovare in tutte le organizzazioni industriali. Costoro sono Capi così occupati a pensare o al loro problema, strettamente le-

gato soltanto al Settore, oppure a problemi così connessi al momento presente che non dedicano alcuna parte del loro tempo all'azienda in generale e al domani di essa in particolare. Ciò è un punto comune a molte figure di Capi.

Comandare gli altri invece è responsabilità che trascende i doveri del momento e guarda al futuro dell'Azienda e della collettività.

Dobbiamo rivedere completamente i concetti che i Capi come quelli descritti più sopra hanno sempre applicato nella loro vita di comando.

Il Capo ha oggi delle responsabilità che evadono dal ristretto campo del suo lavoro produttivo e lo mettono di fronte a precisi doveri verso la collettività, doveri di fronte ai quali la sua persona, il suo volersi mostrare occupatissimo, il suo volersi mostrare buono anziché cattivo, il suo improvvisare oggi questo, domani quello, impiccioliscono come preoccupazioni di nessun conto e nessuna sostanza.

Non solo. Risolvere soltanto i problemi tecnici non è affatto sufficiente, i Dirigenti tecnici sono, sì, i veri creatori dell'industria, perchè ad essi si devono i nuovi ritrovati ed i rinnovamenti della produzione; tuttavia, di fronte all'evoluzione politica ed economica, un Dirigente non può più limitarsi alla sola sua funzione tecnica ma deve anche preoccuparsi della sua funzione sociale intesa nel senso di rapporti umani sia verso i collaboratori che verso il consorzio civile.

I Dirigenti rappresentano i quadri del lavoro e quindi sono gli elementi su cui il Paese deve contare. Essi però non sono soltanto i responsabili della produzione ma anche dell'ambiente e dei riflessi sociali che ne derivano. Ogni azione di un Dirigente ha sempre dei riflessi sociali; ogni parola, ogni gesto, ogni comportamento nella vita di lavoro e privata ha sempre un effetto sociale perchè viene guardato e osservato. Non si può fare i sordi di fronte a questi problemi. Tentare di evitarli o nascondere la testa tra i problemi tecnici per non affrontare gli altri vuol dire non rendersi conto dell'evoluzione delle cose e degli eventi, e ve-

nir meno alla propria responsabilità e non solo verso l'Azienda.

Per poter fronteggiare tutto questo occorre che il Dirigente si prepari, abbia tempo per studiare se stesso e il suo operato nei riflessi aziendali e sociali. Occorre che si prepari (e non a caso diciamo «prepari»), perchè è proprio soprattutto una questione di autoaddestramento ed autodisciplina.

Troppo comodo cercare l'unica causa dei nostri mali come spesso noi facciamo, nella mancanza di materie prime.

Esiste anche e soprattutto una mancanza nella materia umana.

Abbiamo visto dunque come nei rapporti sociali ogni Dirigente ha delle precise responsabilità. Tocchiamo quindi il punto dolente dei rapporti col personale all'interno delle Aziende e di come l'Azienda si aspetti che noi si risolvano i problemi del nostro Settore.

Parliamo della linea gerarchica e dell'organizzazione in genere.

La linea gerarchica si aspetta dai Dirigenti forza e guida per comandare e non esautorazione. Comandare in alto significa creare le circostanze di organizzazione e di ambiente che permettano a tutti i capi minori di comandare. La funzione del Dirigente si esplica soprattutto attraverso una chiara e precisa delega di responsabilità. Occorre naturalmente avere uomini preparati ad assumersi queste responsabilità.

Troppo giusto! Problema questo però da affrontarsi e non da evitare. La insufficienza di un capo di basso grado non è scusa all'accentramento che lo esaurisce.

Occorre prepararlo, se è possibile, se no, decisamente porsi il problema della sua sostituzione. Molti invece credono di risolvere il problema delegando responsabilità senza pari autorità. Il comando quindi si accentra ancora una volta nelle mani di chi meno è in diretto contatto con il problema stesso. La funzionalità della linea ge-

rarchica diventa una chimera e l'equivoco alligna ovunque prosperando.

Si deve comandare in alto spalleggiando e sostenendo chi del comando ha la parte più spicciola e diretta.

L'altro aspetto segnalato, cioè quello organizzativo, è anche un aspetto di rapporti umani, poichè le relazioni con il personale sono a volte una questione di ordine organizzativo. Ma in questo campo noi dobbiamo prima di tutto convincerci che non risolveremo mai i problemi di organizzazione se anziché subire con scetticismo i nuovi metodi non si saprà accettarli con fiducia o addirittura con slancio, con passione e con vivo interesse.

La preparazione psicologica ai problemi di organizzazione ha quindi importanza di primo piano. Il Dirigente deve superare in se stesso e far superare ai dipendenti tutte le difficoltà determinate dallo scetticismo e dalla critica ad ogni costo che sono nel nostro carattere.

Il Dirigente deve comportarsi con la mentalità del padrone dell'azienda che direttamente rappresenta. E ciò non per profitto personale ma sopra-

Le borse di studio

1. - NORME GENERALI.

1. - ISTITUZIONE DI BORSE DI STUDIO. — Per l'anno scolastico 1954-55 l'Ansaldo S. A. mette a concorso le seguenti borse di studio allo scopo di offrire ai più meritevoli figli dei dipendenti della Azienda la possibilità di fruire di un tangibile aiuto per frequentare i corsi d'istruzione media e superiore dei seguenti ordini di scuola: Scuola di Avviamento Professionale Industriale - Scuola Media; Liceo Classico e Scientifico - Liceo Artistico; Istituto Tecnico Commerciale per Ragionieri - Istituto per Geometri - Istituto Magistrale; Istituto Tecnico Industriale - Istituto Tecnico Nautico; Università (Facoltà d'Ingegneria e ogni altra Facoltà).

2. - PERSONE AMMESSE A CONCORRERE. — Potranno concorrere i figli (maschi e femmine) di coloro che siano alle dipendenze dell'Ansaldo da non meno di due anni.

3. - NATURA DELLE BORSE. — Le borse messe a concorso per l'anno scolastico 1954-55 sono di due tipi: borse di 1.0 grado e borse di 2.0 grado. Qualora non risultassero assegnate borse di 1.0 grado, l'ammontare di esse potrà essere devoluto a costituire borse di 2.0 grado per lo stesso ordine di studi ed in numero adeguato alla somma disponibile. Se le borse destinate ad un certo ordine di studi non venissero assegnate, i relativi importi potranno essere destinati, a giudizio della Commissione a borse supplementari per gli altri ordini di studi.

4. - COMMISSIONE GIUDICATRICE. — L'assegnazione delle borse sarà fatta in seguito alle decisioni di una Commissione presieduta da un dirigente dell'Ansaldo S. A. e sarà basata sui meriti scolastici dei concorrenti. A parità di meriti saranno presi in considerazione lo stato di famiglia del dipendente e la sua anzianità di servizio. Qualora il numero dei concorrenti alle borse di 1.0 grado superi quello delle

borse messe a concorso, gli eventuali esclusi avranno la precedenza nell'assegnazione delle borse di 2.0 grado.

5. - PAGAMENTO DELLE BORSE. — Il pagamento delle borse verrà effettuato ai dipendenti dell'Ansaldo S. A., genitori dei beneficiari in rate trimestrali posticipate, a mezzo assegno bancario che sarà inviato a domicilio dell'interessato. La 1.ª rata verrà liquidata dopo la presentazione del certificato di iscrizione. Gli studenti ammessi alla borsa di 1.0 grado, i quali nei trimestri successivi, otterranno votazioni inferiori al 7/10 ma non inferiori al 6/10, perderanno il diritto alla borsa di 1.0 grado. Agli stessi verranno invece pagate le rate successive in ragione delle quote stabilite per le borse di 2.0 grado. La Commissione si riserva di sospendere o revocare il versamento delle rate di borsa qualora le votazioni trimestrali risultino inferiori ai decimi prescritti per il 1.0 e 2.0 grado nelle singole materie.

6. - DECADENZA DEL BENEFICIO. — Gli aggiudicatari perderanno il diritto alla borsa conseguita qualora dovessero interrompere gli studi per qualsivoglia motivo.

7. - PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE. — Le domande, redatte sugli appositi moduli a disposizione degli interessati presso le Assistenti Sociali di Stabilimento, dovranno essere inviate entro il 30 Novembre 1954 all'ANSALDO S. A. - DIREZIONE GENERALE - Ufficio ASA - GENOVA, corredate dello stato di famiglia (in carta libera) del richiedente, e del certificato scolastico richiesto per il tipo di borsa a cui il concorrente aspira, dal quale risultino le votazioni ottenute nello scrutinio finale o negli esami di ammissione.

8. - DISPOSIZIONI FINALI. — Gli orfani di dipendenti, deceduti da non oltre due anni e che al momento della morte avevano una anzianità di servizio non inferiore ad anni 10, saranno ammessi a concorrere alle borse, alle stesse condizioni e con parità di trattamento

con i figli dei dipendenti viventi. Nel caso in cui successivamente all'assegnazione delle borse di studio, il dipendente non possa più prestare servizio presso l'Ansaldo S. A. per ragioni indipendenti dalla sua volontà (morte, malattia, invalidità) il figlio beneficiario di una borsa di studio ne continuerà a godere alle condizioni previste dal presente bando e comunque non oltre il limite di tempo precisato nel caso precedente. Per tutte le questioni di interpretazione delle presenti norme e per qualsiasi questione che da tali norme non sia contemplata, deciderà la suddetta Commissione.

2. - NORME PARTICOLARI.

a) Borsa di studio per Facoltà di Ingegneria e ogni altra Facoltà.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo S. A. mette a concorso per l'anno accademico 1954-55 le seguenti borse di studio:

INGEGNERIA:

1 borsa di studio di 1.0 grado da L. 100.000

2 borse di studio di 2.0 grado da L. 50.000.

ALTRE FACOLTA':

1 borsa di studio di 1.0 grado da L. 100.000

3 borse di studio di 2.0 grado da L. 50.000.

2. - Le borse di studio di 1.0 grado (L. 100.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che non siano mai stati e non siano fuori corso, e abbiano superato tutti gli esami prescritti per il corso che hanno frequentato nell'anno scolastico precedente entro le sessioni previste dai regolamenti riportando una classifica media generale non inferiore al 24/30, con un minimo di 24/30 per ciascuna materia.

Quelle di 2.0 grado (L. 50.000), fra tutti coloro che nelle stesse condizioni abbiano riportato una classifica media generale non inferiore al 24/30, con un minimo di 21/30 per ciascuna materia. Per gli iscritti al 1.0 anno alle Facoltà, le borse verranno messe a



PANORAMA

SEDE

COMMESSE

E' stata definita la fornitura alla Società Rasiom di Milano dei seguenti serbatoi destinati alla Raffineria d'Augusta:

Un serbatoio cilindrico ad asse verticale con fondo piano e tetto galleggiante tipo « Horton Pontoon » della capacità di circa mc. 20.000.

Due serbatoi cilindrici ad asse verticale, con fondo piano e tetto fisso conico, capacità di ciascun serbatoio mc. 500.

Quattro serbatoi cilindrici ad asse verticale con fondo piano e tetto fisso conico, capacità di ciascun serbatoio mc. 250.

La fornitura, il cui importo si avvicina ai 100 milioni di lire, costituisce un apporto di circa 18.000 ore lavorative per lo Stabilimento Carpenteria.

E' stata inoltre assunta la ordinazione di quaranta carrelli tipo B. 3 M. destinati a 20 vetture tranviarie automatiche tipo « All Electric » che verranno costruite per l'ATAG di Roma dalla Compagnia Generale d'Eletricità di Milano.

L'importo della fornitura ammonta ad oltre 100 milioni di lire.

Un motore marino acquistato in Jugoslavia

E' stato venduto ad una Società Jugoslava il gruppo marino tipo 2131/4 sovralimentato, da noi esposto alla Fiera di Zagabria. Questa fornitura di non rilevante importanza in sé stessa, assume un particolare rilievo come ulteriore conferma del vivo interessamento suscitato dalla nostra partecipazione a tale Fiera e delle possibilità che si presentano di una favorevole ripresa nel collocamento dei nostri motori diesel sul mercato jugoslavo ove essi sono stati sempre favorevolmente apprezzati.

La vendita in Liguria della nostra utensileria

E' stata definita una nuova sistemazione dell'agenzia per la vendita della nostra utensileria in Liguria: in base a tale sistemazione il sig. A. Sconfienza di Genova ha assunto l'agenzia per le provincie di Savona, Imperia e La Spezia, nonché presso la grossa clientela della provincia di Genova; il deposito e la minuta clientela della provincia di Genova restano invece attribuiti alla Società UTMA di Genova.

VISITE

E' stato recentemente ospite dell'Ansaldo l'Amm. Emilio Ferreri, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare. Il giorno 5 ottobre l'Amm. Ferreri, accompagnato dal Gen. Ignazio Alfano, Presidente del Mariconavarmi, dall'Amm. De Pace, Comandante dell'Alto Tirreno e da alcuni alti uf-

ficiali della Marina Italiana, si è recato al Cantiere di Livorno.

Nei due giorni successivi l'Amm. Ferreri ha visitato lo Stabilimento Meccanico, insieme col Gen. Alfano, l'Amm. De Pace, il Col. Alberto Alfano, Direttore del Navalmarmi di Genova, e alcuni alti ufficiali della Marina. Il giorno 6 gli illustri ospiti, ricevuti dal V.D.G. ing. De Vito, dal Direttore ing. Cominetti e da altri dirigenti dello Stabilimento, si sono recati in tutte le officine, con particolare riguardo a quella modernissima delle grandi dentatrici. Il giorno 7 il programma è stato completato con la visita al laboratorio ed alla stazione raggi. In tale occasione si sono intrattenuti con gli ospiti anche l'A. D. ing. Rosini e il D. G. ing. Lombardi. Al termine della visita l'Amm. Ferreri ha espresso il suo vivo compiacimento per la potenzialità e le attrezzature dello stabilimento e circa l'andamento dei lavori di interesse della Marina Militare.

*

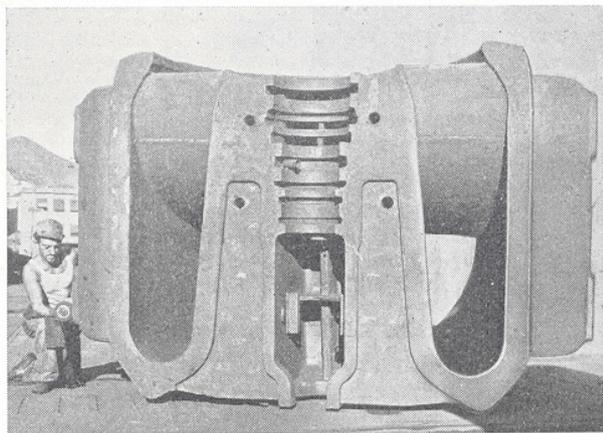
Il giorno 12 ottobre ha visitato la nostra Società S. E. Mario Montero Schmidt, Mi-

nistro cileno per la Colonizzazione. Egli ha visitato il Cantiere Navale e lo Stabilimento Meccanico esprimendo quindi la sua soddisfazione per l'accoglienza, ed ammirazione per la potenzialità e modernità degli impianti. Il Ministro, che è poi partito per Larderello per visitare le centrali elettriche da noi costruite per l'utilizzazione delle forze endogene locali, si è dimostrato particolarmente interessato ai problemi relativi a tale utilizzazione, data la sua intenzione di realizzare un programma di valorizzazione delle risorse endogene cilene.

*

Nei giorni scorsi ha visitato la nostra Società S. E. Mubarak Zarroug, Ministro delle Comunicazioni e Presidente del Parlamento del Sudan. Il Ministro, dopo aver visitato lo Stabilimento Meccanico e lo Stabilimento Costruzioni Meccaniche e Ferroviarie, si è intrattenuto con i Dirigenti della Società sulle prospettive di collaborazione per forniture di materiale ferroviario.

FONDERIA



L'Ansaldo ha ormai una lunga tradizione nella costruzione delle turbine a vapore, e gruppi di ogni potenza, da essa costruiti, funzionano in ogni parte del mondo.

Attualmente lo Stabilimento Meccanico ha in costruzione, tra l'altro, due gruppi di turboalternatori ciascuno da 12.500 kVA per la Soc. Larderello, e nella nostra fonderia si stanno terminando le fusioni dei getti in ghisa relativi.

Nella fotografia è illustrata la parte inferiore, lato scarico, di uno dei due gruppi in fase di finitura prima della spedizione. E' un getto del peso di 7500 Kg. (dimensioni d'ingombro circa 3000 x 2000 x 1500), che rappresenta per il fonditore un lavoro di grande impegno, non tanto per la sua mole, quanto per la necessità di raggiungere determinate caratteristiche meccaniche del metallo e di rimanere entro ristrette tolleranze

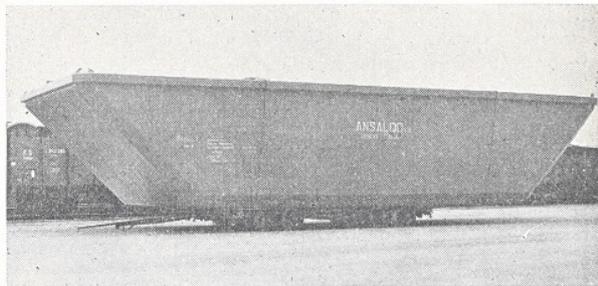
dimensionali del getto, anche là dove, come per esempio sul cuscinetto, il numero, le dimensioni e la complicazione delle anime rendono più difficile e delicato il lavoro del formatore.

Conferenze tecniche

Sono state riprese recentemente le periodiche conferenze tecniche. Il Capo Fonderia ing. Vincenzo Zagnoli ha illustrato la relazione dal titolo « La produzione di eliche marine particolarmente per quanto ha attinenza alla fonderia » presentata al recente 21° Congresso Internazionale di Fonderia a Firenze dal Sig. M. J. Langham, Direttore Tecnico della Società « J. Stone & Co. » di Londra. Terminata l'esposizione è seguita una vivace ed ampia discussione, cui hanno preso parte tutti i tecnici presenti.

CARPENTERIA

PER IL TRASPORTO SABBIA DELLA «CEMENTOS CORO»



Tre chiatte per trasporto sabbia, destinate alla società veneziana « Cementos Coro », sono state costruite dalla nostra Carpenteria e trasportate da Voltri al Bacino di Sampierdarena con i mezzi dei nostri Servizi Ausiliari. Le chiatte hanno le seguenti caratteristiche: lunghezza fuori tutto: m. 15,80; larghezza massima: m. 6,10; puntale: m. 3,05; stazza tonn. 178.

MUGGIANO

Nell'articolo « Prospettive del Muggiano » comparso nel primo numero de « l'Ansaldo » si esprimeva la speranza che il Cantiere spezzino, fra l'altro, potesse acquisire definitivamente, le riparazioni e trasformazioni delle due unità iraniane « Babr » e « Palang », della motonave argentina « Rio de la Plata » della « Flota Mercante del Estado » e del piroscalo « Ardea ».

Ora siamo in grado di poter informare che in questi giorni — conclusi i lavori delle navi iraniane — il « Rio de la Plata » dopo una sosta di circa una settimana a Genova per la discarica delle merci, giungerà a Muggiano dove sono previsti grandi lavori di trasformazione che dureranno per circa quattro mesi.

Entro il mese di novembre dovrà giungere anche il piroscalo « Ardea » del tipo Liberty, di proprietà di un armatore napoletano, per subire lavori di trasformazione comprendenti lo sbarco di tutto l'apparato motore a vapore esistente che dovrà essere sostituito da un nuovo apparato fornito dall'Ansaldo-Meccanico. Si tratta in sostanza di una trasformazione molto simile a quella realizzata al Muggiano, tempo addietro, per il piroscalo « Belfri ». Questi lavori occuperanno un certo numero di maestranze per tre mesi.

Intanto sono stati iniziati sullo scalo i lavori di allestimento del rimorchiatore argentino che, impostato l'11 settembre scorso, sarà varato pressoché ultimato. Ciò è stato possibile per il fatto che esso è stato in gran parte prefabbricato a terra.

Il « Vesuvio » — superate le ultime difficoltà — è ormai in

fase di approntamento ed è stato già programmato di poter iniziare i collaudi in questi giorni e le prove in mare nella seconda decade di novembre.

Inoltre possiamo aggiungere che nei prossimi giorni saranno messe in lavorazione le prime due delle quattro motonavi per trasporto carico alla rinfusa della « Carbosider » e della « Carbogas ».

Tali lavorazioni vengono iniziate con un ritardo di circa un mese sul programma elaborato dalla Direzione del Cantiere del Muggiano per la differita consegna dei materiali ferrosi da parte delle acciaierie. Nell'intento di rendere più rapide le lavorazioni per tali motonavi, nel frattempo, è stato realizzato un aumento della capacità dei piani di prefabbricazione.

Questa la situazione dell'attività attuale e molto prossima del Cantiere, mentre sono in corso numerose trattative con armatori per riparazioni e trasformazioni di navi mercantili e mentre si spera che con l'inizio dell'anno venturo il Ministero Difesa-Marina dia, infine, disposizioni per incominciare — a somiglianza di quanto avvenne per il « Duca degli Abruzzi » e per il « Montecuccoli » — i lavori di grande trasformazione dell'incrociatore « Giuseppe Garibaldi ».

Movimenti di navi

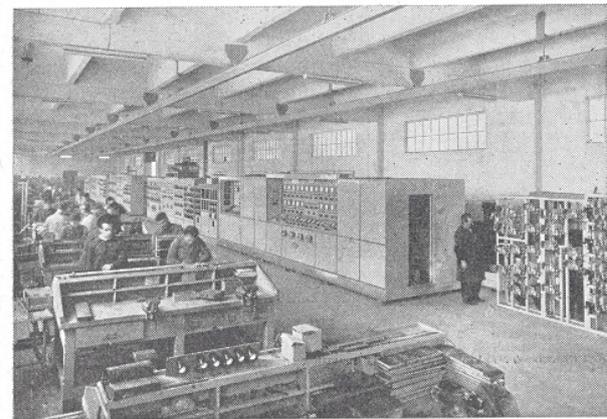
giorno 5 - La Mc. « SAN PABLO » lascia lo stabilimento.

giorno 6 - Il Ct. « BABR » e la Torp. « PALANG » rientrano in Cantiere dal bacino.



CANTIERE

L'OFFICINA DELLA SEZIONE IMPIANTI ELETTRICI DI BORDO



Quadri elettrici in costruzione per tre navi

A levante del piazzale prospiciente la banchina destinata all'ormeggio delle navi in allestimento, è stato costruito nel 1950-51 un moderno caseggio in cemento armato, la cui ala sinistra comprende i locali destinati alla ELET (Sezione Impianti Elettrici di Bordo).

Mentre il piano terreno è stato attrezzato per magazzino cavi ed il secondo piano per magazzino macchinari, apparecchi, ed altri materiali elettrici, il primo è stato destinato all'officina ELET.

L'officina è attrezzata per far fronte alle varie esigenze di tutti gli impianti elettrici di bordo del Cantiere Navale, sia per quanto riguarda la costruzione dei quadri, sott quadri e centralini elettrici, sia per la preparazione degli accessori occorrenti al montaggio dei più moderni impianti di bordo. E' stato anche possibile inserire nella produzione dell'officina ELET la costruzione dei quadri, sott quadri e centralini destinati alle navi dei nostri Cantieri di Livorno e del Muggiano ed in qualche caso per navi costruite da altri cantieri.

L'officina ELET usufruisce delle macchine ed attrezzature delle officine navale e carpenteria leggera, per la costruzione di alcune parti componenti le intelaiature dei quadri, mentre provvede con propri mezzi al completamento, montaggio e verniciatura delle stesse ed alla costruzione delle sbarre ed accessori, nonché alla sistemazione e collegamenti di tutte le apparecchiature e strumenti di misura e segnalazione occorrenti nei quadri elettrici.

L'officina ha inoltre in dotazione le attrezzature e strumenti necessari alle operazioni di collaudo dei quadri ed apparecchiature elettriche che vengono eseguiti da personale ELET in presenza dei delegati degli Enti interessati:

vizio, diretti da vari lustrati dal sig. Alfonso Navarra con la collaborazione del capo reparo Mario Pardini e del capo squadra Germinale Caniato.

I collaudi dei quadri, apparecchiature ed impianti elettrici sono invece eseguiti da operai specializzati sotto la direzione del P. I. Silvio Gasperini, Capo dei Collaudi Impianti di Bordo.

Tra le più recenti lavorazioni della Officina ELET possiamo ricordare i quadri delle turbonavi « Andrea Doria » e « Cristoforo Colombo », comprendenti le apparecchiature, gli strumenti di misura e segnalazione necessari alla distribuzione e controllo dei 6500 kW. prodotti dalle rispettive centrali elettriche. Quelli della motonave « Europa » per 2000 kW. c. a., H.M.Y. « Mahroussa » per kW. 1000 c.a., motocisterna « Giuseppe Giulietti » per kW. 1400 c.a., motonave « Enotria » per kW. 800 c.a., nonché quelli delle cisterne « Volere », « Tenacia », « Coraggio », « Ignazio Bibolini », « Italmotor », « Mina D'Amico », « Frisco », « Punta Spiga », delle motonavi e turbonavi per la Grecia costruite a Livorno ed ai Cantieri del Tirreno, quelli delle posareti « Filicudi » ed « Alicudi » in costruzione a Livorno, nonché quelli delle motonavi « Belfri », « Franca Costa » e « Gennamari », della turbonave « Vesuvio » e del rimorchiatore fluviale per l'Argentina in costruzione al Muggiano.

I CONVEGNI INTERNAZIONALI delle Comunicazioni e della Navigazione

Nel quadro delle celebrazioni colombiane di quest'anno si è tenuto a Genova, dal 7 al 12 ottobre, il 2.º Convegno Internazionale delle Comunicazioni. Al congresso, al quale è intervenuto un notevolissimo numero di personalità e di tecnici italiani e stranieri, l'Ansaldo ha partecipato con il Gen. ing. Eugenio De Vito per il Settore Navale e con gli ingg. Fabrizio Arnaldi e Guido Stegagnini per il Settore Meccanico.

Il Gen. De Vito ha presentato una importante e dettagliata relazione in merito alle nuove costruzioni di navi mercantili nel 1954. In essa sono prese in esame le principali navi di ogni tipo costruite o in costruzione quest'anno in vari cantieri mondiali, sono riportate le caratteristiche delle nuove unità e vengono fatti interessanti raffronti tra di esse. Non ci è stato possibile riportare qui non solo il testo, ma neppure il sunto dello studio del Gen. De Vito. Ci limiteremo a riprodurne la conclusione:

« Tutte le più recenti navi passeggeri elencate sono belle navi in quanto ciascuna di esse raccoglie in sé la maggior parte di ciò che vi è di più progredito della tecnica navale tenendo conto dei perfezionamenti maturati e sicuri. E

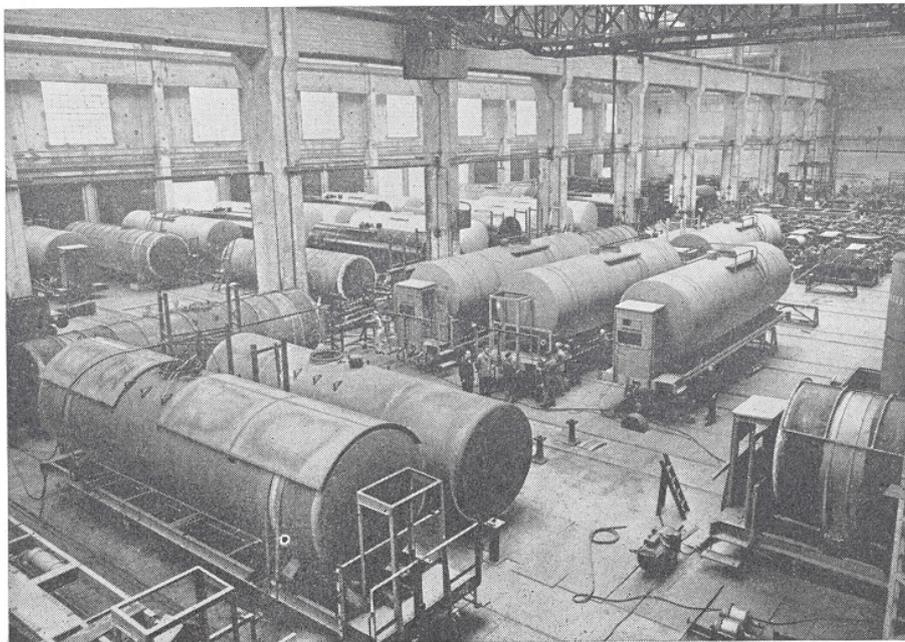
così si è fatto per la turbonave « Cristoforo Colombo » come per l'« Andrea Doria ». Senba un malinteso sentimento di orgoglio nazionale e con il più sincero e impersonale giudizio tecnico si può ritenere che la « Cristoforo Colombo » non è inferiore a nessuna delle numerose ed eccellenti navi estere del 1954, potendo anche vantare un maggiore sviluppo di potenza motrice e di velocità, nonché le ottime e provate qualità marine. Tutti ormai conoscono queste nostre navi e come conferma ai lusinghieri giudizi esteri sia concesso di riportare la seguente frase pubblicata dalla nota Rivista tecnica americana "Marine Engineering" nel suo numero di settembre: "Ambo le navi sono splendidi esempi della tradizionale abilità italiana nelle costruzioni navali" ».

★

Dal 26 settembre al 1.º ottobre ha avuto luogo a Napoli, presso la « Esposizione Internazionale della Navigazione », il « Congresso internazionale di tecnica navale e della navigazione ». Per l'Ansaldo sono state presentate le seguenti memorie: Gen. Ing. Eugenio De Vito: « Carene da 50.000 tonn. e 35 nodi »; Dr. Ing. Tito De Nicola: « Aspetti e problemi delle costruzioni navali saldate »; Dr. Ing. Sergio Marsich: « Sul problema dinamico del varo - Risoluzione della equazione del moto e proporzionamento dei mezzi di frenaggio »; Dr. Ing. Giulio Mori: « Varo delle navi con particolare riguardo ai mezzi idraulici di ritenuta »; Dr. Ing. Ottavio Piazzai: « Strutture di alluminio e saldate e problemi relativi »; Dr. Ing. Leone Varziale: « La sovralimentazione dei motori Diesel a quattro tempi destinati alla propulsione navale »; Dr. Ing. Mario Anfosso: « Problemi connessi con la installazione di moderni impianti di condizionamento »; Dr. Ing. Luigi Brandolin: « La attività unificatrice dell'UNAV nel campo delle costruzioni navali »; Dr. Ing. Vittorio Fanfani: « L'impianto elettrico a corrente alternata della turbonave "Cristoforo Colombo" ».

FERROVIARIO

Carri serbatoio per l'Iran



Ecco un'officina del Ferroviario, dove sono in costruzione i cento carri serbatoio per l'Iran, una parte dei quali sono già stati consegnati. I carri hanno le seguenti caratteristiche: peso a vuoto Kg. 23.300; portata Kg. 36.700; capacità mc. 41,5; lunghezza m. 12.

UN ATTO DI ONESTA'

Da un comunicato della Direzione del Cantiere Navale del Muggiano:

L'operaio Ascanio Cotoneschi, trovato un portafoglio contenente L. 15.517, più 40 franchi francesi di proprietà del sig. Antonio Pellegrinelli, provvedeva a consegnarlo nelle mani del Capo della Vigilanza.

Segnaliamo all'attenzione di tutti il nobile gesto dell'operaio Cotoneschi.

GLI IMPIANTI del Meccanico

— di PIERO COMINETTI —

Nei quotidiani contatti con il personale dello Stabilimento, si trae la convinzione che pochi si rendano conto dell'ordine di grandezza delle spese che sono state necessarie, e che sono in corso, per mettere gli impianti e le macchine nelle condizioni in cui sono e in cui tutti le vedono.

Aggiungiamo che nelle proposte della «Cassetta delle Idee» dello Stabilimento, proposte generalmente compilate con vivo interesse per i problemi del lavoro e talvolta con acuto spirito di osservazione, e attentamente seguite tutte dalla Direzione, ap-

paiono assai frequentemente, com'è logico, i problemi d'impianti. Le pro-

manchi da parte del personale la nozione, la sensibilità delle spese che

Dal 1946 ad oggi sono stati spesi complessivamente quattro miliardi e mezzo per il rinnovamento delle macchine e per il potenziamento degli impianti.

poste di miglioramenti agli impianti sono molte e varie, ma, anche nell'esaminare tali proposte, ci si conferma nella convinzione accennata, ossia che

qualunque modifica o miglioramento agli impianti richiede.

Questa nota ha lo scopo di fornire notizie precise circa le spese fatte e quelle

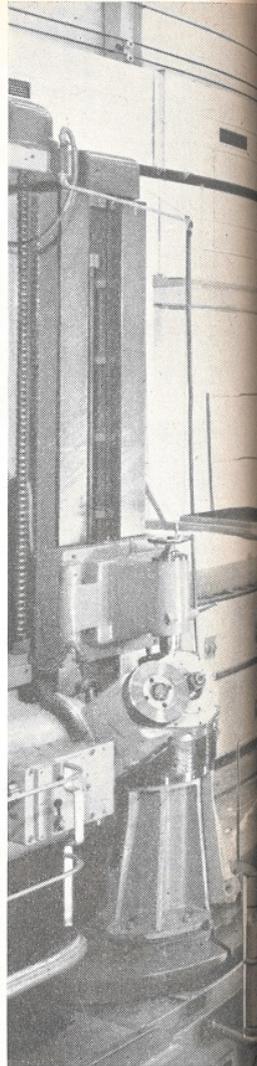
in corso, per macchine e per impianti, in modo da sanare la lacuna accennata. Il periodo considerato è quello dal 1946 ad oggi.

Come risulta dal seguito di questa nota, si tratta di spese assai ingenti, per le quali la Società ha esposti a più riprese i suoi studi e proposte e i suoi programmi all'Ente finanziatore (Finmeccanica); siamo lieti di questa occasione per dare atto pubblicamente che l'Ente finanziatore ha coraggiosamente abbracciato il vasto programma di potenziamento del Meccanico e ne ha perfino sollecitate alcune fasi, ed ha autorizzato le relative spese, provvedendo contemporaneamente all'ingente finanziamento necessario. Vorremmo aggiungere che le varie Missioni tecniche e personalità italiane ed estere, estranee alla nostra Azienda, che hanno avuto occasione di visitare lo Stabilimento durante l'ultimo anno, hanno tutte espresso un vivissimo interesse ed un lusinghiero apprezzamento per il potenziamento e lo ammodernamento fatto e in corso per gli impianti e le macchine del Meccanico. Ci sembra, tuttavia, che un adeguato apprezzamento non sia generalmente sentito dal personale che, vivendo e lavorando dentro lo Stabilimento, ha viste le trasformazioni e gli aggiornamenti compiersi giorno per giorno.

Dopo queste considerazioni generali entriamo nel vivo dell'argomento.

Dal 1945 ad oggi molte macchine vecchie sono state sostituite con nuove macchine di concezioni più moderne e quindi più efficienti. Sono state inoltre acquistate nuove macchine in più rispetto a quelle esistenti, per nuove lavorazioni e nuovi procedimenti; e alcune macchine usate ma in ottime condizioni sono state ritirate presso altri Stabilimenti del Gruppo.

Complessivamente nei nove anni dal 1946 al 1954



sono state installate 25 macchine, di cui 158 di nuovo acquisite e 93 prelevate dagli altri stabilimenti.

Nel programma in corso vanno inoltre aggiunte altre 14 macchine nuove in arrivo o in ordinazione.

L'importo complessivo di questi macchinari raggiunge il miliardo e mezzo.

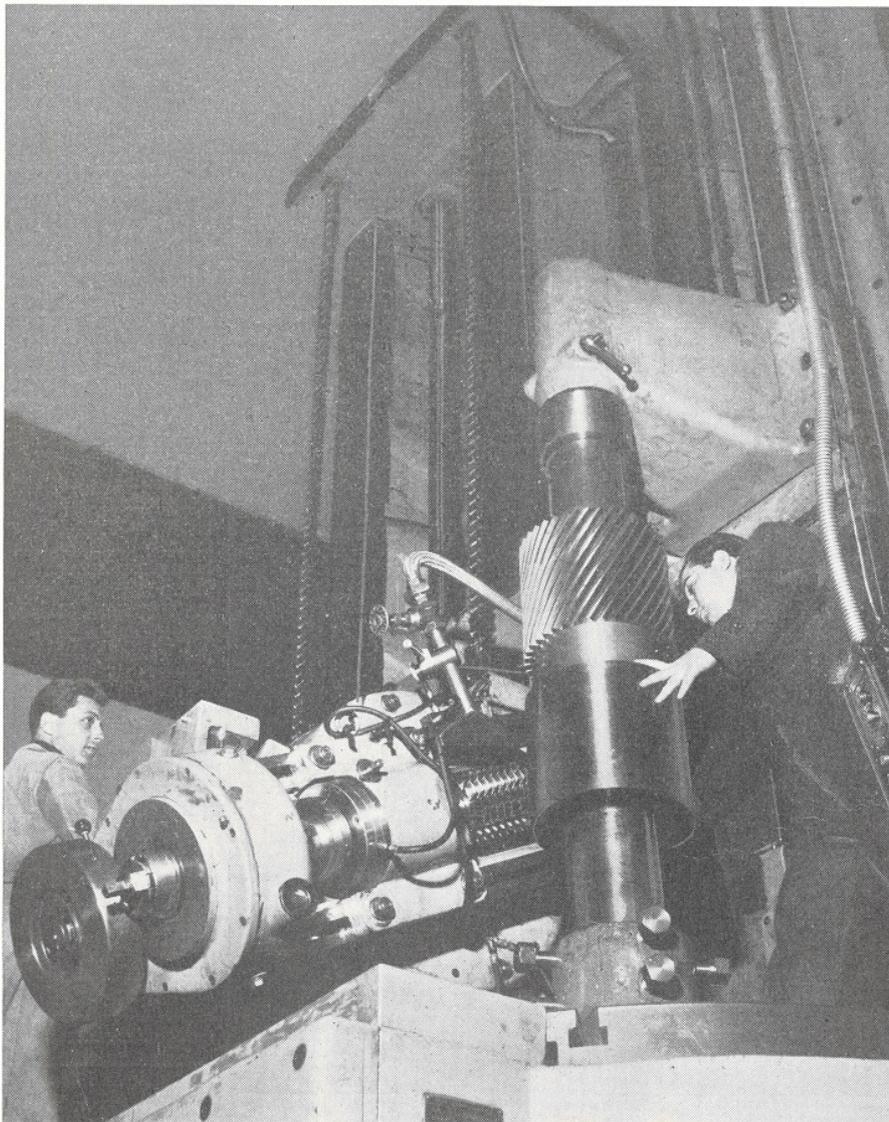
Durante lo stesso periodo sono stati realizzati anche notevoli lavori di impianti, e precisamente:

Allestimento della Centrale Termica per produzione vapore occorrente alla sala prove turbine.

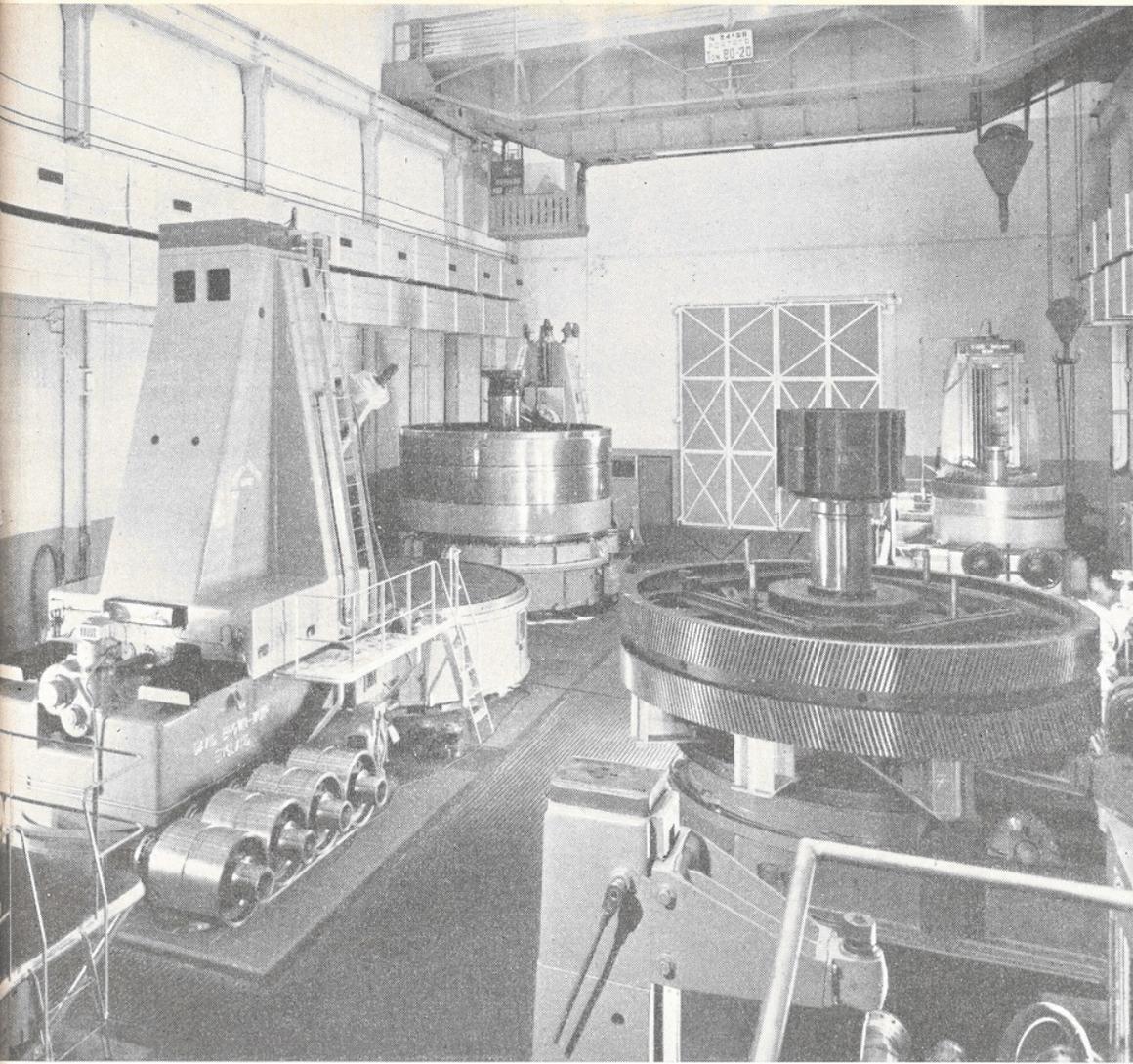
Prolungamento della sala prove grandi motori sistemazione dei relativi servizi.

Allestimento impianto centrale di produzione e distribuzione del gas acetilene.

Sistemazione dell'officina grandi macchine dentatrici, con impianto di aria condizionata e impianti elettrici di riserva con gruppo elettrogeno indipendente e batterie di accumulatori; officina que-



I fresatori Gaetano Parodi (a sinistra) e Mario Zuanazzi (a destra) sistemano su una dentatrice «David Brown» un rochetto per riduttore marino



una veduta parziale della modernissima officina «Grandi dentatrici di precisione»

grandi e attrezzate di
ropa.

Costruzione ed allesti-
mento di una nuova Cabi-
elettrica di trasforma-
e distribuzione ener-

Allestimento di una nuo-
Cabina di trasforma-
al ponte di Cornigliano
trasformatori 60/12
per 8.500 kVA, com-
sivamente.

Costruzione e sistema-
ne di modernissimi im-
nti di controllo materia-
con raggi X, alla tensio-
di 1 milione di volta, e
ggi gamma con isoto-
radioattivi. Costituisce
esto il primo impianto
genere in Italia.

Sistemazione definitiva
grande laboratorio pro-
materiali al piano ter-
o e al primo piano del-
edificio ex UTE, arricch-
delle più moderne at-
zzature per esami e con-
lli di ogni genere, non
luse quelle per i rilievi
cotecnici; è in corso di
allazione al 2° piano
lo stesso edificio un at-
zzatissimo laboratorio
analisi chimiche orga-
che ed inorganiche, at-
chi acidi, analisi stru-
ntali, ecc.

Trasferimento e sistema-
zione nei capannoni ex Al-
lestimento Navi della Se-
zione Caldereria, con gru

di grande portata, costru-
zione di grandi e moderni
forni di ricottura e riscal-
do, nuove presse idrauli-

che alimentate da apposito
impianto idropneumatico,
ecc.

Costruzione ed arreda-

mento del nuovo Magazzi-
no Generale.

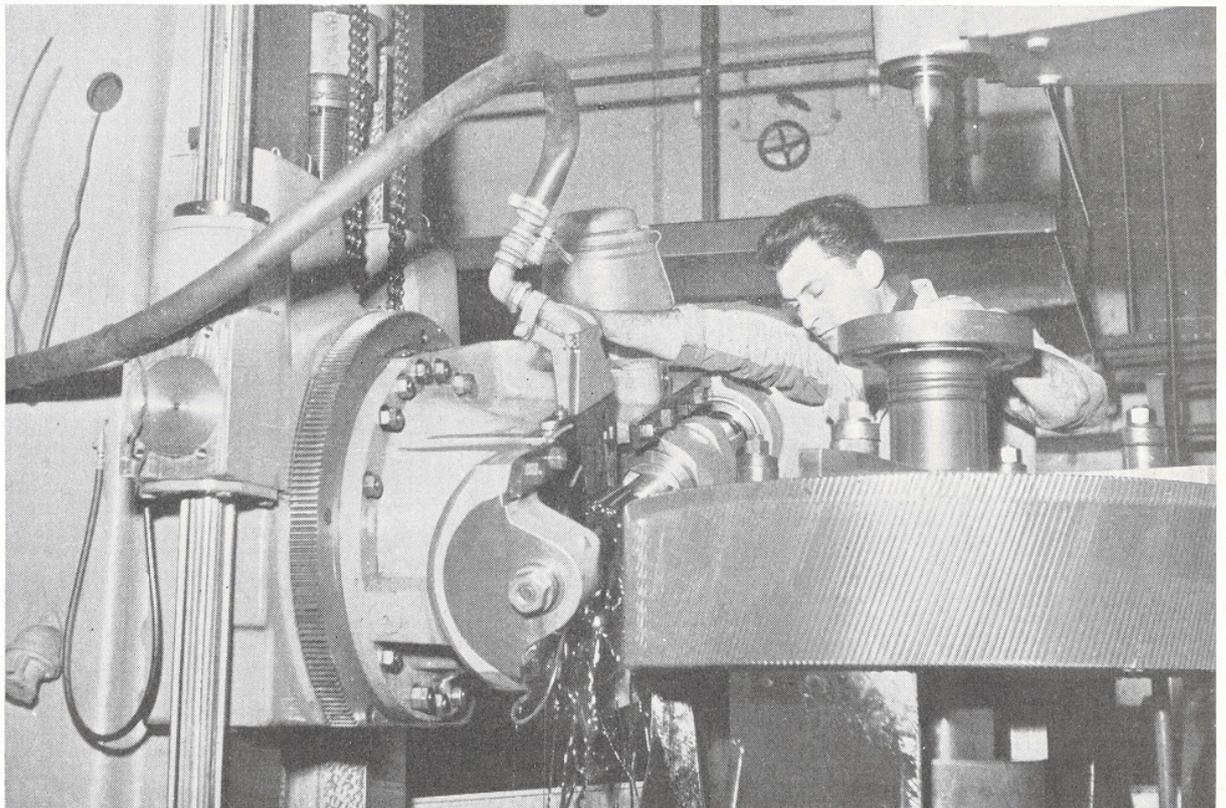
Sistemazione della men-
sa per le maestranze con
relative cucine e refettori;
spogliatoi operai con rela-
tivi servizi di lavandini e
docce.

Sistemazione d'una nuo-
va ben attrezzata inferme-
ria.

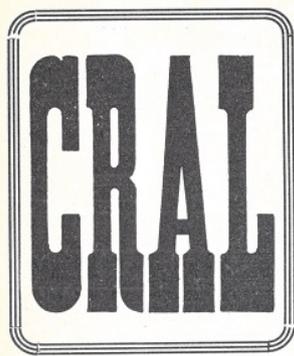
Spostamento di macchi-
nari nelle Officine della
Grande Meccanica per in-
serirle nel giusto ciclo del-
le lavorazioni, utilizzando
le aree liberate col trasfe-
rimento della CALD ecc.

Questi lavori di impianti
hanno comportato una
spesa di circa due miliardi
e mezzo, per cui complessi-
vamente nello Stabili-
mento Meccanico gli investi-
menti per il potenziame-
nto delle macchine e
degli impianti sono costati
circa quattro miliardi e
mezzo.

Con le provvidenze so-
pra esposte la Società ha
inteso di integrare e sor-
reggere con sempre più
adeguati mezzi di lavoro
la riconosciuta capacità
tecnica acquisita dal suo
corpo tecnico e dalle sue
maestranze, per ottenere
una produzione sempre
maggiore di qualità ed a
minori costi. Se il carico
di lavoro dello Stabili-
mento si manterrà soddisfa-
cente, si spera che sarà
possibile continuare con le
stesse larghe vedute, al
rinnovo di altri impianti.



Macchina dentatrice «Gould & Eberhardt». Il fresatore Gaetano Parodi controlla il funzionamento del creatore per la finitura di una ruota dentata.



Il Trofeo de "L'Ansaldo",

RISULTATI E PREMIAZIONE

Nei giorni 10, 17, 24 ottobre si sono svolte le eliminatorie e le finali del torneo a bocce per il trofeo de "L'Ansaldo". Le eliminatorie avevano designato per le finali le seguenti terne: *La Spezia*: Baruzzo, Galuri, Pieri; *Livorno*: Carotti, Guidi, Moriconi; *Genova*: Pinceti, Camandana, Lupi; *Testi*, Caviglione, Piccardo; *Savà*, Banchemo, Traverso (Presidente della Bocciofila); *Ta-bacchi*, Massigli, Vezzoso; *Barisone*, Bruzzo, Ariano; *Gandino*, Cassina, Gazzo. Tutti i componenti delle terne genovesi appartengono al Cantiere Navale di Sestri.

Le finali hanno determinato la seguente graduatoria: *Terna terza classificata*: Tabacchi, Massigli, Vezzoso; *Quarta classificata*: Pinceti, Camandana, Lupi; *Quinta classificata*: Testi, Caviglione, Piccardo; *Sesta classificata*: Barisone, Bruzzo, Ariano; *Settima classificata*: Baruzzo, Galuri, Pieri (Mug); *Ottava classificata*: Carotti, Guidi, Moriconi (Liv).

L'inclemenza del tempo non ha permesso di portare a termine la finalissima per l'assegnazione del trofeo e del primo e secondo posto in classifica, che verranno disputati tra le terne: Savà, Banchemo, Traverso e Gandino, Cassina, Gazzo.

Alle 17 di domenica 24 ottobre nel salone di Villa Maria, il Presidente del CRAL Aziendale avv. Tessitore, ha consegnato, a nome della Direzione dell'Ansaldo, le medaglie d'oro alle terne già classificate congratulandosi con i bocciofilii per l'alto spirito sportivo con il quale hanno disputato il torneo.

DUE GITE

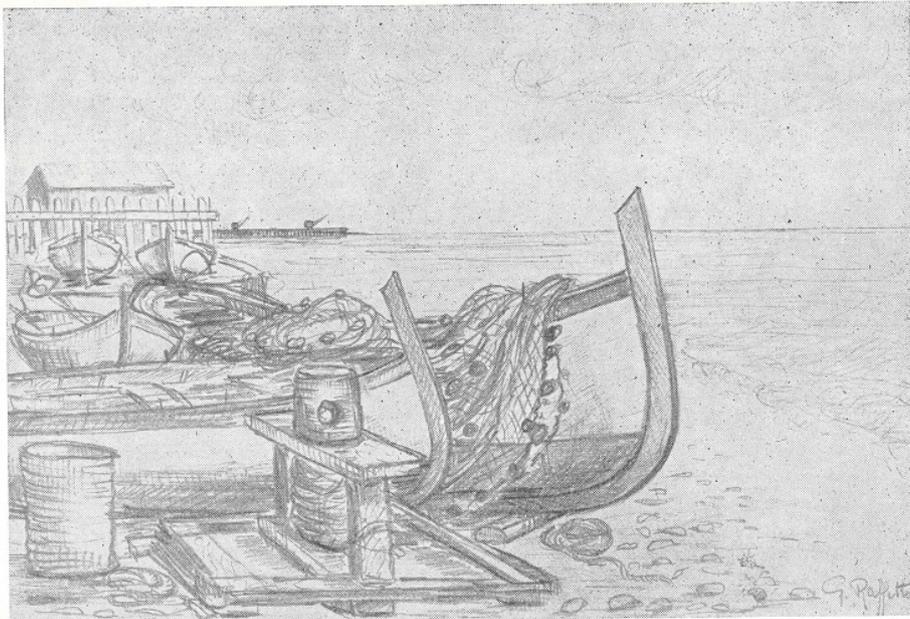
La Sezione Escursionismo comunica che sono state organizzate le seguenti gite per le prossime domeniche:

Domenica 7 Novembre:

GITA ROCCA DI PERTI - FINALE LIGURE.

Ore 6,15: ritrovo alla stazione di Ge-Sampierdarena e partenza con treno diretto delle ore 6,33 per Finale Ligure. Visita al Museo Paleontologico. Proseguimento per Finalborgo, Castel Gavone, Rocca di Perti (m. 400). Colazione al sacco. Ritorno per Perti, Finalborgo, a Finale L. e con treno diretto delle ore 13,51 per Genova. Ore di cammino 3½ circa.

Qualora vi fosse un discreto numero di gitaniti che desiderassero visitare la Grotta di Pollera, che trovasi nei pressi della Rocca dei Perti, sarà or-



I DISEGNI DEL NOSTRO CONCORSO

Gerolamo Raffetto: Barche a Prà

La pensione

Quando, al primo impiego, un lavoratore si sente chiedere dall'Ufficio Personale, se è in possesso del libretto delle marche assicurative, risponde generalmente di no, classificando mentalmente la domanda tra quelle inutili e di poca importanza. Ma in quel momento si inizia per lui un capitolo importante della sua vita: la Previdenza.

Quanti sono infatti coloro che conoscono l'importanza di quelle piccole marche, simili a francobolli, che mensilmente vengono applicate a loro favore su una tessera intestata a loro nome? Meno di quanto si creda.

Poichè ci risulta che numerosi colleghi, operai ed impiegati, desiderano conoscere come si matura e come si determina la pensione per l'invalidità e la vecchiaia, cerchiamo con una semplice formula di mettere in grado, chiunque lo voglia, di calcolare da sé la pensione maturata.

Premettiamo anzitutto che la pensione per la vecchiaia è liquidabile al 60° anno di

età per gli uomini e al 55° anno per le donne, dopo quindici anni d'iscrizione e dopo aver versato almeno 180 contributi mensili o 780 settimanali. Tali contributi sono dovuti interamente dal datore di lavoro e comprendono tra l'altro anche l'assicurazione contro la T.B.C. e la disoccupazione e sono rappresentati da marche dal valore diverso secondo la retribuzione. Ripor-tiamo nella presente tabella i diversi valori:

RETRIBUZIONE MENSILE	Contributo per l'assicurazione invalidità vecchi e superstiti	Valore complessivo della marca
fino a L. 15.600	26	42
oltre L. 15.600	36	54
» » 21.200	44	64
» » 27.300	56	76
» » 33.800	66	92
» » 41.200	78	104
» » 49.400	92	120
» » 58.500	108	136
» » 68.500	126	158
» » 79.300	144	176
» » 91.400	160	196
» » 105.000	178	218
» » 120.000	200	240

(In questa tabella abbiamo ommesso gli altri contributi che compongono il valore della marca).

Qualora si verifichi l'invalidità, la pensione è liquidabile a qualsiasi età del lavoratore, purchè risultino versati a suo favore 60 contributi mensili ovvero 260 settimanali.

Vediamo ora di determinare l'importo della pensione, prendendo ad esempio un lavoratore al cui favore risultassero versati contributi pensionabili per L. 33.120. Si tenga presente che le prime 3.000 lire rendono una cifra uguale per tutti e cioè L. 61.900 se uomini e L. 48.000 se donne, comprensiva del contributo governativo previsto dalla legge.

Procediamo ora con quattro operazioni nel modo seguente:

$$L. 33.120 - L. 3.000 = L. 30.120$$

$$L. 30.120 \times 9,75 (1) = L. 293.660$$

$$L. 293.660 + 61.900 = L. 355.560 \text{ (pensione annua)}$$

$$L. 355.560 : 13 = L. 27.350 \text{ (pensione mensile).}$$

(1) Numero fisso rappresentante il coefficiente dell'ammontare di tredici mensilità.

Lo stesso procedimento serve anche per determinare la pensione delle donne, sostituendo solamente la cifra di L. 61.900 con quella di L. 48.000. Il numero fisso 9,75 serve in entrambi i casi.



IMPERMEABILI
MAGAZZINI VITTORIA

E. BRANDOLINI
L'OTTICO
DI FIDUCIA
GENOVA-SESTRI - Tel. 40.414

Visitate la
mostra permanente
sita nei
vasti locali interni
del

Mobilificio COSTA

TELEFONO 40.234

VIA HERMADA 18 r.
GE - SESTRI

COSTUMI DA RAGAZZO
MAGAZZINI VITTORIA

GLI
Istituti E. MESCHINI

iniziano corsi di:
STENOGRAFIA
DATILOGRAFIA
MATERIE COMMERCIALI

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

MONTANARI
VIA BRIGATA LIGURIA 13 r.
Telefono 54.807 - GENOVA

Concessionario
MOTO DEVIL

massime prestazioni
Tipo Turismo 125 cc. - L. 179.000
Sport Lusso 160 cc. - L. 198.000
Tipo Raid 160 cc. - L. 195.000
Mototelaio 250 cc. - L. 385.000

AMBRETTA
tipo E D LD
avviamento elettrico

E' opportuno, a questo punto, parlare di una importante caratteristica della pensione: la reversibilità per i superstiti, in caso di morte dell'assicurato.

La Legge 4 aprile 1952 n. 218, assegna alla vedova il cinquanta per cento della pensione maturata dal lavoratore defunto, più il 20% per ogni figlio a carico. Naturalmente il totale della pensione di reversibilità, non potrà superare — qualunque sia il numero dei figli — il 100%, cioè l'intero ammontare della pensione calcolata secondo il procedimento che abbiamo prima illustrato.

Altri importanti aspetti presenta la pensione. Ma ci siamo per ora limitati ad illustrare i punti fondamentali, riservandoci di riprendere l'argomento qualora uno o più lettori ce lo richiedano.

'L' ANSALDINO, RISPONDE

Come si comanda

Continuazione da pag. 3

essere dalla pratica di tutti i giorni deturpata.

I capi maggiori hanno però in mano la chiave per il controllo che impedisce tutto ciò assumendosi anche loro la giusta porzione di compiti ingrati, richiamando ogni tentativo di evasione al metodo che si vuole attuare e dando la giusta parte di compiti graditi ad ogni piccolo capo.

I monopolizzatori dei compiti graditi che distribuiscono più che possono agli altri la parte brutta del comando, nonostante tutto ciò che si possa pensare fanno al proprio prestigio ed alle loro relazioni con il personale un disservizio e non un servizio.

Dirigere non è comodo. L'autorità non viene conferita ad un uomo se non perchè egli serva agli altri uomini. Egli quindi deve saper chiedere a se stesso più di quanto non chieda agli altri. Il grado non costituisce privilegio, ma proporzionale aumento dei doveri.

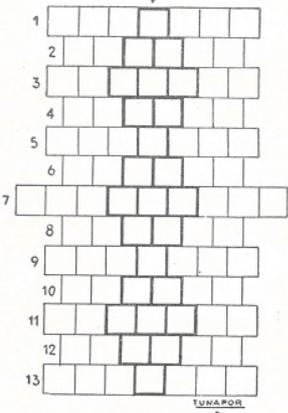
E' ormai noto che in quasi tutti i grandi complessi industriali sono stati creati e si vanno creando «Gruppi Sportivi» suddivisi in varie branche; molti di questi gruppi si sono affermati nelle diverse gare aziendali. E' recentissimo ad esempio il Campionato Italiano per veterani svoltosi a Torino. Coloro i quali seguono molto da vicino lo sport ciclistico sanno che da un paio di anni, organizzato da una Società lombarda, si corre un Giro d'Italia per veterani, e rilevante è stato il numero degli iscritti, tra i quali moltissimi sono stati gli stranieri. Bella mostra di sè hanno fatto le squadre composte da non più di otto elementi, con le sgarigianti e nuovissime maglie multicolori con su le scritte dei gruppi sportivi di appartenenza.

Non potresti tu, caro «Ansaldo», interessarti in merito? Lo sport è giovinezza, lo sport è salute e l'Italia è una nazione sportivissima: gli elementi non mancherebbero (anche fra i veterani) per questo sano sport, a cominciare da me stesso, che ho ricoperto per moltissimi anni la carica di Direttore Tecnico Sportivo. Ringraziando per l'ospitalità.

ARMANDO PORZIO

La Sua proposta non è la sola del genere che ci giun-

Cruciverba a premio



Disporre orizzontalmente tredici parole secondo le definizioni date. Se la soluzione è esatta nelle caselle in grassetto si leggerà una proposizione programmatica del nostro giornale.

1. La cravatta del... cane -
2. Vi dorme il soldato -
3. Nome di donna -
4. Di sudor pervaso -
5. Verdura ricca di ferro -
6. Abitanti della Croazia -
7. E' generale in ogni nazione per la morte del suo capo -
8. L'appartamento del... cane -
9. Arnese del disegnatore -
10. Sforzar la mente (tr.) -
11. Far intiepidire (tr.) -
12. Parte della gamba... adatta a ricevere calci -
13. Città estera... molto profumata.

Fra i solutori del cruciverba sorteggeremo i seguenti premi: un barometro, un portafogli in pelle e due volumi sulla Marina Mercantile Italiana. (Indirizzare a: «L'Ansaldo» - Recapito Ansaldo - Genova, entro il 15-11-54).

ge per invitarci a promuovere iniziative a carattere sportivo. «L'Ansaldo» ha fatto e farà il possibile per stimolare lo sport aziendale, offrendo premi e trofei, come nel caso del torneo boccistico giocato domenica 24 ottobre, divulgando le cronache sportive aziendali e illustrando le figure degli atleti facenti parte dell'Azienda: ma non possiamo andare oltre in questo campo, che non è di nostra competenza. La invitiamo perciò, e ci rivolgiamo anche ad altri che ci hanno scritto in questo senso, a rivolgere la Sua domanda al Cral Ansaldo, che è l'Ente cui compete organizzare e seguire tutte quelle attività ricreative cui si dedicano i lavoratori.



Ho seguito con interesse la pubblicazione delle interviste concesse dal D.G. sulla materia degli stipendi. E' indiscutibilmente chiaro, nelle parole del D.G., che da parte della Direzione si intenda addvenire ad una razionale normalizzazione del trattamento economico degli impiegati attraverso un scrupoloso esame delle diverse caratteristiche degli stessi. Sin qui, dovremmo essere tutti pienamente d'accordo. Ma c'è un altro aspetto del problema, un aspetto che è alla base del trattamento economico e sul quale non si è ancora parlato: le categorie sindacali. Infatti ci sono impiegati che, pur svolgendo tra di loro le stesse, eguali, identiche mansioni, appartengono ad una diversa categoria (e tralasciamo i confronti di quei casi per i quali la categoria è inversamente proporzionale alle mansioni) con una differenza sul trattamento economico che è rilevante, troppo rilevante. E naturalmente nei confronti degli stessi verrà applicato il parametro della categoria di appartenenza. Ritengo che normalizzando gli stipendi senza prima avere organizzate le categorie non si raggiunge lo scopo di ottenere una equilibrata proporzione fra mansioni e competenze. E viene così ad insorgere il caso in cui, tanto per rifarci ad un passo pubblicato nella prima intervista, «è piuttosto il senso della perequazione e della ingiustizia quello che crea il malcontento ed il disagio quando una aliquota di impiegati, e non sempre i meno meritevoli, sia messa in condizioni di fare dolorosi confronti fra la propria situazione e quella di altri più favoriti a parità di funzioni e di meriti». Forse non è neppure un problema molto vasto quello delle categorie, ma è una base, il punto di partenza al quale dovrà ritornare chi vorrà porsi il compito di risolvere per intero il problema del trattamento economico agli impiegati. Con i più cordiali saluti ed auspici per l'avvenire del nostro «Ansaldo», ringrazio.

LAPO LUNGONELLI

La lettera del signor Lungonelli ripropone un problema che è già stato oggetto di esame e di discussione da parte

GITE SOCIALI

I dipendenti del Muggiano a Genova

Il 4 novembre c. m. sarà effettuata la prima gita sociale degli Ansaldo, dipendenti del Cantiere del Muggiano, che si recheranno a Genova in autopullman. All'arrivo a Genova saranno consegnati ai giunti i premi abbinati ai numeri dei cartellini individuali col programma e sorteggiati durante il viaggio. Gli Ansaldo si recheranno poi a bordo della turbonave «Andrea Doria» per una visita gentilmente concessa dalla Società di Navigazione «Italia». Nel pomeriggio sarà effettuato un giro turistico della città e dopo la cena, offerta, dalla nostra Direzione, i giunti lasceranno Genova per far ritorno a La Spezia.

della Direzione e cioè quello di impiegati che pur svolgendo identiche mansioni sono assegnati a diverse categorie sindacali. I motivi che hanno determinato una simile situazione sono, riteniamo, ormai noti a tutti: sotto l'impero del decaduto Decreto Spinelli sono state effettuate assegnazioni di categoria in base a criteri profondamente diversi rispetto a quelli stabiliti dal contratto 5-8-1937. Riconosciuti da parte delle stesse Organizzazioni Sindacali dei Lavoratori la non validità del Decreto Spinelli e affermatosi il principio che le assegnazioni di categorie sindacali effettuate dalle Aziende dovevano mantenersi esclusiva-

mente «ad personam», si è ritornati nella nostra, come nelle altre Aziende, all'applicazione dei criteri del citato contratto collettivo 5-8-1937. Questo ha evidentemente determinato situazioni di particolare vantaggio per coloro che avevano usufruito della applicazione del Decreto Spinelli i quali, in moltissimi casi, sono venuti a trovarsi assegnati ad una categoria superiore a quella che loro spetterebbe in relazione alle mansioni espletate. Da parte della Direzione Generale però si è cercato di attenuare, quanto meno sotto l'aspetto economico, il disagio derivante da questa anormale situazione. Infatti nella determinazione dei parametri attribuiti alle diverse qualifiche e funzioni esistenti nell'Azienda, si è cercato di fare in modo che il trattamento economico di personale svolgente identiche mansioni, anche se assegnato a diversa categoria sindacale, fosse il più possibile ravvicinato. Se non si è potuto ottenere che detto trattamento coincidesse completamente si è però determinata una situazione per cui lo scarto iniziale esistente tra il minimo contrattuale di una categoria e quello della categoria superiore viene largamente attenuato. Con questo si è cercato proprio di eliminare, quanto meno sotto l'aspetto del trattamento economico, quel senso di sperequazione che, come giustamente osserva il signor Lungonelli, può determinare un certo disagio tra gli impiegati.

Piccoli annunci

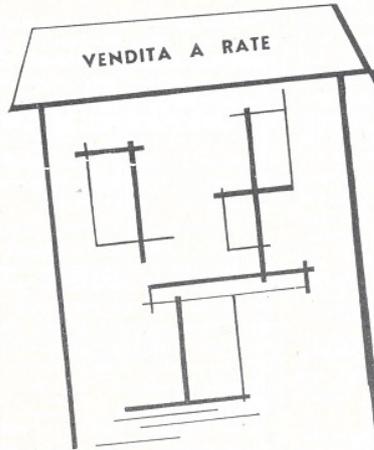
OPPORTUNITA'! Vendo bicicletta Taurus da turismo seminuova. Rivolgersi al sig. Martinuzzi - Reparto MAPI - STAMEC.

BERLITZ SCHOOL
GENOVA - VIA ROMA, 6
TELEFONO 580.042

Lingue estere

inizio corsi per
Corrispondenti commerciali

basta una stretta di mano



DOMUS

NUOVA GESTIONE

SENZA CAMBIALI

agli ANSALDINI senza alcuna maggiorazione di prezzo

**LAMPADARI
CUCINE
FRIGORIFERI
SANITARI
ELETTRODOMESTICI**

concessionaria **PATTONO**

Via XX Settembre 220 rosso (a fianco Cinema Universale)

GRANDIOSO ASSORTIMENTO NEI SALONI SOTTERRANEI - PREZZI DI ASSOLUTA CONCORRENZA



La Ruota del Tempo

Si sono sposati

2 febbraio: D'AGOSTINO ing. Stefano (Mec) con Coriglione Catina - 22 agosto: MASSA Luciano (Mef) con Garbini Maria - 3 ottobre: CONTARDO Sandro (Can) con Pedemonte Edelweys - DE VECCHI Eugenia (Can) con Filipucci Armando - PONTILLO Luigi (Can) con Onelli Anna - DAVICO Adriano (Mec) con Pittaluga Maria - GIAGNONI Romano (Mec) con Berti Armanda - 4 ottobre: CASELLI Guglielmo (Can) con Caselli Gina - 6 ottobre: MACCIO' Arrigo (Mef) con Maia Liliana - 9 ottobre: GARBARINO Giovanni (Can) con Cioncolini Rosalba - MACCIO' Giulio (Mec) con Gaviglio Matilde - 10 ottobre: CARDONE Giovanni (Can) con Marcenaro Maria - DI TERLIZZI Guglielmo (Can) con Puppo Pasqua - DURANTE G. B. (Can) con Bottazzo Chiara - CORRADINO Rinaldo (Can) con Corradino Maria.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Sono nati

21 agosto: LUCIA, figlia di Montaruli Giovanni (Can) - 28 agosto: LOREDANA, figlia di Parodi Luigi (Can) - 8 settembre: MARINA, figlia di Lucarelli Ottorino (Mec) - 12 settembre: ELIO, figlio di Ragno Marco (Mef) - PAOLO figlio di Caviglia Luciano (Can) - ANNAMARIA, figlia di Piras Renato (Car) - 17 settembre: MARIA TERESA, figlia di Pastorino Emilio (Mec) - 18 settembre: PAOLO, figlio di Faè Giacomo (Mec) - 19 settembre: FRANCO, figlio di Traverso ing. Giorgio (Can) - MARGHERITA, figlia di Gargiulo Carmine (Mec) - 21 settembre: FLORIO, figlio di Coiana Angelo (Can) - 22 settembre: MARIA, figlia di Senarega Luigi (Mef) - SERGIO, figlio di Canepa Gerolamo (Can) - 24 settembre: SONIA, figlia di Caci Francesco (Mec) - 25 settembre: ANNAMARIA, figlia di Asse- retto Renato (Mec) - 27 settembre: DANIELA, figlia di Conti Lelio (Mug) - STEFANO, figlio di Lazzini Ovidio (Mug) - 29 settembre: VALERIA, figlia di Amadei Luigi (Mec) - ELIANA, figlia di Feddi Sandro (Mug) - 30 settembre: DIEGO, figlio di Lupi Salvatore (Fon) - MARIO, figlio di Maccari Ermanno (Mug) - 1.o ottobre: GABRIELLA, figlia di Giara Remo Emilio (Mec) - 3 ottobre: LOREDANA, figlia di Zancan Giuseppe (Mec) - ORNELLA, figlia di Botti Florio (Mug) - 6 ottobre: ROBERTO, figlio di Costanzo Umberto (Liv) - EDILIA, figlia di Rolla Francesco (Mug) - 8 ottobre: GIANFRANCO, figlio di Gollisano Francesco (Mef) - FRANCESCO, figlio di Orlandini Giuseppe (Liv) - MASSIMO, figlio di Manna Renzo (Liv) - 13 ottobre: DEMETRIO, figlio di Balzania Mario (Can).

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

Premi di anzianità

FONDERIA.

Becchis Adriano; Gigliotti Antonietta; Noya Angela; Parodi G. B.; Pennese Angela; Rossi Fanny.

LIVORNO.

Ageno Manlio; Bicchielli Giuseppe; Biliotti Mario; Calvani Alberto; Cinquini Dino; Cionini Agostino; Colantoni Michele; Conti Dino; Cremonini Vasco; Gioli Rinaldo; Guetta Augusto; Lugetti Piero; Miniati Vincenzo; Pucci Quinto; Rosellini Alfredo.

FERROVIARIO

Pampolini Ernesta.

SEDE.

Maiglio Teresa.

MECCANICO.

Badi Giuliana; Belvedere Silvia; Bisio Domenica; Borghi Carlo; Cambiaggio Elvira; Frare Guidone; Garavoglia Caterina; Moggi Iole; Pastorino Caterina; Pastorino Ida; Pastorino Lino.

MUGGIANO.

Acerbi Giuseppe; Albero Benvenuto; Andreani Ulisse;

Andreoli Euro; Brusoni Manlio; Cabani Ferruccio; Carro Adelmo; Cattaneo Ino; Cecchinelli Bruno; Ceretti Mario; Lazzoni Neldo; Moruzzo Pietro; Rosaia Domenico.

CANTIERE.

Alemanno Benedetto; Babocci Renato; Bellagamba Giovanni; Bernardi Pietro, Bignone Filotero; Bruzzo Edoardo; Callà Domenico; Campanale Antonio; Campora Angelo; Canepa Antonio; Cavallero Biagio; Celeghini Norma; Cordone Matteo; Di Stefano Cosimo; Foscia Giovanni; Giachi Vittoria; Livraghi Amedeo; Lombardo Angiolina; Monaci Ferruccio; Morfino Andrea; Nocentini Silvio; Novarini Luigi; Onelli Aurelio; Pastorino Paolo; Piccardo Santo; Pisano Natale; Poggi Francesco; Porzio Alfredo; Randò Salvatore; Salomone Giuseppe; Scanu Antonio; Serena Aldo; Squillacioti Agazio; Traverso Luigi; Vandone Aldo; Volpi Lino; Zanito Aldo.

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

Il servizio ambulatoriale ripristinato negli Stabilimenti

Fra la Direzione dell'Ansaldo e la Direzione Provinciale dell'I.N.A.M. è stata stipulata una convenzione, per effetto della quale viene ripristinato presso le infermerie dei principali Stabilimenti della Società il servizio ambulatoriale, determinato sulla durata di un'ora giornaliera per il medico addetto, e di due ore giornaliere per la infermiera.

Il relativo onere è sostenuto dalla Società.

Gli Stabilimenti presso i quali è stato iniziato, a partire dal 18 ottobre, detto servizio ambulatoriale sono: Cantiere Navale di Sestri, Carpenteria di Voltri, Fonderia di Ghisa e Metalli di Sestri. Meccanico di Sampierdarena e Meccanico Ferroviario di Pegino.



Io andavo dicendo da tempo al Direttore: perché non parliamo dei sistemi per togliere le macchie sui vestiti? E' una cosa utile: tutte le donne devono provvedervi spesso. I bambini che giocano nella strada o vanno a scuola e arrivano a casa con gli indumenti... variopinti; i mariti che, tra l'ambiente di lavoro, i tram ed i bar hanno sempre qualche vestito a... frittelle; le stesse donne di casa sia per quanto riguarda la biancheria di casa che per i vestiti.

E lui: ma ormai lo sanno tutte quante come si levano le macchie, lo hanno letto un po' ovunque e poi lo hanno appreso dall'esperienza.

Invece, sono arrivate alcune richieste proprio in questo senso e noi, trionfanti, eccoci a spiegare come si deve procedere, almeno nei casi più frequenti. Ulteriori richieste specifiche, se ci giungeranno, saranno naturalmente esaudite.

Prima di tutto, bisogna conoscere la sostanza che ha prodotto la macchia, perché ogni sostanza vuole un trat-

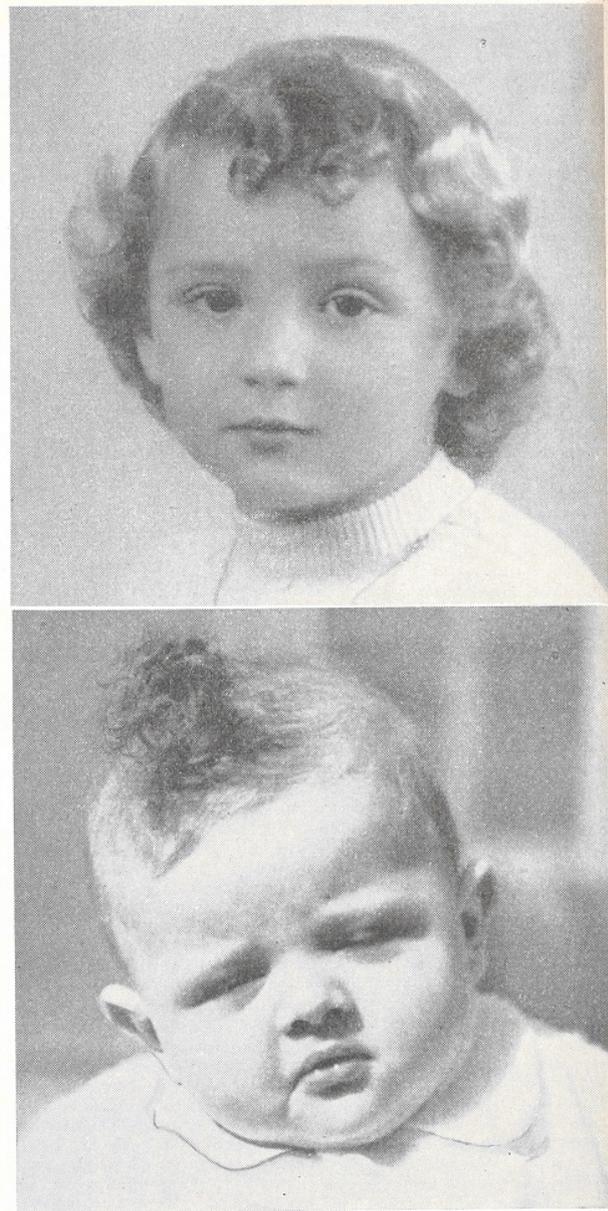
tamento speciale; quindi tener conto del tipo di tessuto da smacchiare. Bisogna avere conoscenza degli ingredienti che si adoperano e dei loro effetti sul tessuto stesso: eventualmente sarà bene provare su un ritaglio della stessa stoffa.

Seguire comunque sempre le seguenti avvertenze:

Se la macchia è fresca, comprimerla con una pezzuola pulita mettendo sotto la macchia un altro pannolino pulito. Comprando più volte la macchia si asporta il più possibile la sostanza macchiante. Sul pannolino posto sotto la macchia spargere un po' di talco.

Non versare mai il liquido smacchiatore sulla stoffa, ma premere e fregare con una pezzuola bagnata nel liquido stesso.

Ricordiamo sempre che prodotti animali come lana e seta non sopportano gli alcali (potassa, soda, ammoniaca) mentre i prodotti vegetali come lino, canapa e cotone si alterano con gli acidi (cloridrico, solforico, ecc.).



Ansaldini in sedicesimo

Sopra: Gabriele, figlio di Roberto Minetti, impiegato della Direzione Generale. Sotto: Osvaldo, figlio di Renato Mularoni, impiegato del Cantiere.

Ed ora, vediamo vari casi particolari:

Macchie di latte, sangue o cioccolata.

Su stoffe di cotone bianco: acqua e sapone di Marsiglia. Prima sciacquare con acqua fredda, poi tiepida.

Su stoffe di lana bianca: lavare con acqua saponata fredda, poi tiepida, quindi strofinare con un cencio bagnato con soluzione di acido solforoso nella misura di un cucchiaino su quattro d'acqua.

Su stoffe varie colorate; usare acqua in cui sia stata bollita radice di saponaria.

Macchie di frutta, vino, caffè, tè.

Su cotone bianco: prima lavare con acqua saponata, poi inzuppare un cencio in una leggera soluzione di candegina o di cloro (calda) e strofinare la macchia, quindi sciacquare più volte.

Su cotone colorato: stesso procedimento, usando invece il permanganato di potassio o acido solforato nella misura di 1 a 4. Risciacquare abbondantemente.

Su lana e altri tessuti: stesso procedimento usando acqua ossigenata.

Macchie di grassi.

Il seguente procedimento vale per qualunque tessuto:

Si pone sotto la macchia un pannolino con boro-talco, quindi si preme la macchia con una pezzuola intinta nella benzina, affinché il grasso, sciogliendosi, venga assorbito dalla polvere di talco sottostante.

Macchie di inchiostro.

Su cotone bianco: si usa acqua e sapone, si risciacqua, poi si bagna la macchia con sale e limone, o sale con latte caldo, fregando con midolla di pane.

Macchie di ruggine.

Su cotone bianco: è consigliabile l'uso di sale di acetosella, secondo il procedimento suggerito per l'inchiostro.

Altro sistema, più lento ed empirico ma sicuro, consiste nello spargere sale e succo di limone sulla macchia ed esporre al sole.

LILIANA

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 7053.

Propone che alla Nuova Caldereria (ex Montaggio Torri) sia installata una mola per evitare agli scalpellatori, che devono affilarsi l'utensile, perdite di tempo per recarsi altrove.

RISPOSTA.

L'osservazione è giusta. E' già stata prevista una mola che sarà piazzata quando il reparto funzionerà in pieno.

PROPOSTA N. 5194.

Per evitare perdite di tempo da parte del compilatore dei cicli di lavorazione, sarebbe necessario che sulla distinta base venisse specificato se i pezzi fucinati o fusi forniti da terzi hanno subito trattamenti, oppure il sovrapprezzo nel caso fossero sgrassati.

RISPOSTA.

Saranno date al PRO le opportune disposizioni affinché la Distinta base comprenda le precisazioni suggerite; pertanto la proposta viene accolta.

PROPOSTA N. 3576.

Propone che la DAT centrale sia collegata telefonicamente alle DAT periferiche illustrando i numerosi vantaggi di cui si beneficerebbe non appena questo collegamento fosse attuato.

RISPOSTA.

La proposta denota un lodevole interessamento. E' in programma il collegamento telefonico delle dispense periferiche con la dispensa centrale in costruzione, il quale funzionerà quando sarà impiantata la nuova centrale telefonica a servizio automatico.

PROPOSTA N. 7136.

Propone l'approvvigionamento di mole a tazza ed a T per ridurre lo spreco di mole normali, che vengono ridotte a forma di T, il consumo del diamante, i pericoli di rotture, le perdite di tempo ed i danni alla macchina ed agli operai, che possono essere provocati dalla polvere della mola.

RISPOSTA.

In generale le mole vengono acquistate nei tipi normalizzati esistenti in commercio e la DAT è quasi sempre provvista di mole di normale consumo. Solo nei casi in cui si tratta di lavori speciali, per eseguire i quali mancano le mole adatte, si provvede alla bisogna modificando qualche mola esistente.

PROPOSTA N. 5941.

Propone che il modulo 29G venga stampato sulle due facciate.

RISPOSTA.

La proposta viene accolta poiché realizza una discreta economia e pertanto si disporrà che il modulo PRO/29G sia stampato sulle due facciate.

PROPOSTA N. 6681.

Propone l'adozione di una elettrocalamita per separare la tornitura dei materiali ferrosi dalla tornitura di bronzo. Unisce un ritaglio di riv-

sta nel quale sono riportati uno schizzo dell'apparecchio e le istruzioni per costruirlo.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il proponente è invitato a segnalare quanto sopra al proprio Capo Sezione il quale darà disposizioni alla MAN per costruire l'elettrocalamita.

PROPOSTA N. 5360.

Propone che nelle officine vengano affissi cartelli figurativi per mettere in guardia gli operai di fronte a certi errori o disattenzioni che possono provocare infortuni e disgrazie.

RISPOSTA.

In sede di Comitato Prevenzione Infortuni, che si riunisce mensilmente nello Sta-

bilimento, è stato deciso già da molto tempo fa l'acquisto di numerosissimi cartelli figurativi che, appena ricevuti, saranno affissi in tutte le officine. Sono pure in corso di studio appositi cartelli che fanno riferimento a casi particolari del nostro Stabilimento.

PROPOSTA N. 6121.

Chiede che nella sala dei compressori al reparto Montaggio Torri venga situato un banco con attrezzatura per aggiustatore. Attualmente, per la mancanza di esso, si perde molto tempo.

RISPOSTA.

Sono state impartite disposizioni alla MAN per l'approntamento del banco proposto.

CINESELEZIONE

Tre soldi nella fontana

Questo film in cinemascope è stato presentato a Venezia con grande apparato pubblicitario, ed è giunto in questi giorni nella nostra città.

La trama è questa: tre ragazze americane lavorano in Italia, e precisamente a Roma, due presso un'agenzia di una ditta americana, una presso uno scrittore americano. Grazie al cambio favorevole, esse possono condurre vita da nababi orientali, in appartamenti favolosi, e la loro preoccupazione principale, oltre quella delle toilettes e dei giri turistici, è di cercare marito. La più anziana è innamorata dello scrittore per cui lavora, la più giovane di un giovane principe dell'aristocrazia romana, e la terza di un collega di ufficio.

Dopo varie peripezie ed incidenti, come la malattia dello scrittore, il licenziamento del «collega» e i pasticci della più piccola delle tre «girls», tutti co-

ronano il proprio sogno davanti alla Fontana di Trevi, la faticosa fontana in cui si getta un soldo, dice la tradizione, se si desidera restare a Roma.

Ma in questo film la trama è quasi il pretesto per portarci a spasso per Roma, mostrandoci il suo panorama, le sue chiese, le sue fontane, le strade, le piazze di Trastevere ed i castelli romani; e anche per Venezia (grazie all'aereo personale del principe) con l'incanto della laguna, il Canal Grande, Piazza San Marco coi suoi colombi. Il tutto sullo schermo gigante del Cinemascope, e con colori che, se sono un po' fastidiosi negli interni, sono invece ricchi e piacevoli negli esterni. Notevole il sistema stereofonico, per cui le voci ed i rumori non hanno una sola provenienza fissa, come normalmente, ma provengono dalla direzione voluta di volta in volta.

IL PORTOGHESE

M E M E N T O

Giuseppe BERNASCONI

di anni 48, dipendente del Cantiere, deceduto il 16-10-54. Era all'Ansaldo dal 1945. Lascia la moglie e un figlio.

Agostino DAGNINO

di anni 61, dipendente del Meccanico, deceduto l'11-10-54. Era all'Ansaldo dal 1917. Lascia la moglie e due figlie.

Dante PIETRINI

di anni 62, dipendente del Muggiano, deceduto l'11-10-54. Era stato assunto nel 1941. Lascia la moglie.

Antonio DI TORO

di anni 49, dipendente del Muggiano, deceduto il 13-10-54. Era stato assunto nel 1942. Lascia la moglie e una figlia.

L'ANSALDINO

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S. A.

*

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

*

LORENZO REBORA
Responsabile

*

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

*

F.HI 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



PISONIS

LOANO (SAVONA)

MAGAZZINI VITTORIA

GENOVA - VIA BRIGATA LIGURIA, 7 r.

SUCCURSALI:

SESTRI PONENTE: Via Ginocchio N. 20

CHIAVARI: Corso Dante N. 7

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



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

LE COMMISSIONI INTERNE SONO PREGATE DI
VISITARCI

Radio Televisori
Frigoriferi - Lavatrici
Macchine per cucire
Foto e cine

FASSIO

VIA LUCCOLI, 5-7 r.
VIA S. LUCA, 84 r.

Rate da L. 1.000 - 1.500 - 2.000
A L M E S E

OTTICA - FOTO

ZINO

SPECIALISTA OTTICO
DIPLOMATO

GE - SAMPIERDARENA

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

ELEGANTI CONFEZIONI
pronte e su misura
MAGAZZINI VITTORIA



L'ANSALDINO



L'operaia Franca Balsamo della Sezione Utensileria del Ferroviario mentre lavora ad una scanalatrice per punte Ambrosi.