NUMERO SPECIALE

l'ANSALDINO

ANNO I - NUMERO 13-14
Abb. gratuito ai dipendenti - Prezzo di vendita al pubblico L. 30

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

GENOVA, 25 DICEMBRE 1954
Spedizione in abbonamento postale Gruppo Secondo

Poesia della Natività in un presepe genovese di Anton Maria Maragliano.

Auguri e propositi

Ci siamo tenuti in serbo quest'angolino del giornale per poter dire a tutti voi, lettori e amici, una parola d'augurio. Buon Natale, dunque; e vi sia benevolo il 1955. Che possano prosperare in serenità le vostre famiglie, che i ragazzi vi crescano sani e buoni, che vi sia lieve il peso delle preoccupazioni e dei sacrifici. Che si parli sempre meno di odio e di guerre e sempre più di lavoro e di tranquillità. Che si possa tornare, tutti quanti, a considerare senza patemi d'animo il presente e senza incubi l'avvenire. E che tra un anno, a questa stessa data, possiamo ritrovarci un pochino più vecchi, ma anche un poco più contenti e fiduciosi.

Buon Natale a voi tutti, amici!

E, per quei due o tre minuti che ci restano perchè s'arrivi insieme in fondo alla colonna, facciamoci, adesso, due chiacchiere alla buona. Per esempio, che ne pensate (in coscienza) di questo vostro giornale? Vi pare davvero che meriti - come parecchi tra voi pensavano o temevano in principio - l'appellativo di "voce del padrone"? Saremo forse troppo ottimisti, ma abbiamo l'impressione che pregiudizi e sospetti siano ormai caduti, nel vostro animo; e che, in fin dei conti, tutti abbiate ormai capito che non nascondevamo alcun asso nella manica quando, nel primo numero, vi esponemmo, con tutta semplicità, il nostro programma. Ch'era poi, tutto sommato, l'uovo di Colombo; perchè - se non vuol essere un inutile passatempo dopolavoristico - che altro può fare, un giornale come questo, se non informare i dipendenti di tutto ciò che di importante accade nell'ambito dell'azienda e promuovere un dialogo aperto, leale e permanente fra chi amministra e dirige e chi esegue e produce?

Vi abbiamo, fin dal principio, informato con scrupolosa obiettività sull'andamento delle faccende aziendali (e voi vi accorgete adesso che non vi abbiamo spacciato delle frottole nemmeno quando, contro tutte le apparenze e anche contro la dura realtà delle sospensioni, vi abbiamo data per certa e imminente una "ripresa" al Cantiere di Sestri). E, quanto al dialogo, esso è avviato e sta ora a voi nutrirlo sempre più di temi e di variazioni.

Nel primo numero vi abbiamo detto: "l'Ansaldino è vostro" Intendevamo dire che deve servire soprattutto a voi e deve alimentarsi di idee vostre e di vostre critiche, proposte, mugugni. Molti di voi l'hanno capito, e infatti le idee, le proposte, i mugugni non sono mancati. Quando l'avranno capito tutti, allora il giornale sarà veramente quello che deve essere, quello che noi vogliamo che sia: uno strumento di progresso per la azienda, e quindi un bene comune da coltivare e da tutelare con cura e con amore.

Non siamo lontani da questa meta; speriamo di arrivarci presto. Anche questo è un augurio che rivolgiamo a voi, e stavolta, anche a noi stessi.

« l'Ansaldino » non uscirà alla data del 1.o gennaio 1955 e riprenderà le pubblicazioni il 15 gennaio.

UN'ALTRA SUPERCISTERNA ORDINATA AL CANTIERE

Nei giorni scorsi è stata confermata l'ordinazione di una nuova supercisterna da 31.500 tonnellate da parte di una Società Petrolifera che già ha ordinata una analoga nave all'Ansaldo il mese scorso.

Questa nuova unità verrà costruita nel Cantiere Navale di Sestri, che viene così ad avere già ordinate, per effetto della Legge Tambroni, quattro grandi unità e precisamente:

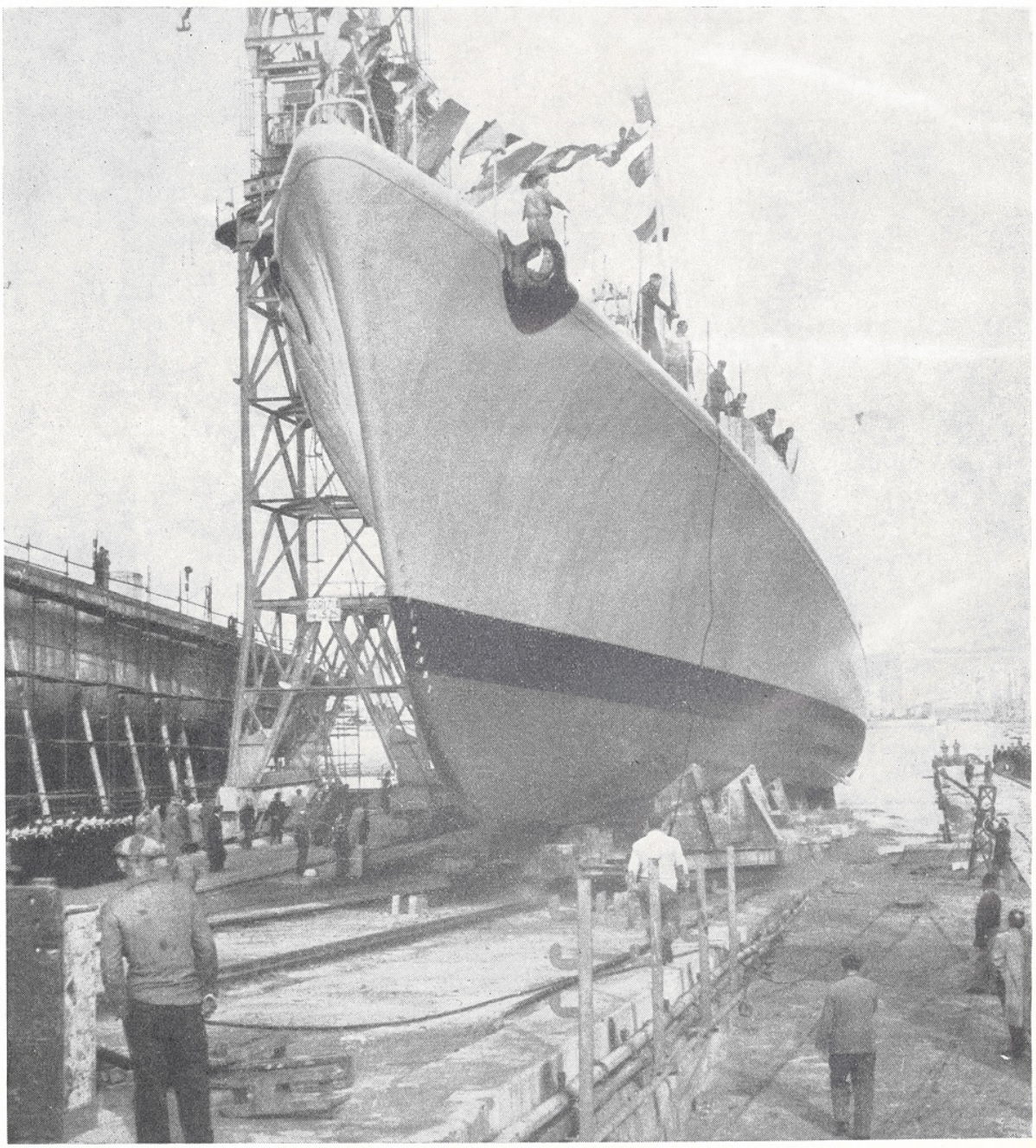
tre supercisterne da 31.500 tonnellate;
un transatlantico da 24.000 tonnellate.

Le caratteristiche principali di questa nuova supercisterna sono le seguenti:

lunghezza fuori tutto: metri 200; lunghezza fra le perpendicolari: metri 188,80; larghezza massima fuori ossatura: metri 26,20; altezza di costruzione: metri 13,9; immersione a pieno carico: metri 10,30; portata lorda corrispondente: tonn. 31.500; stazza lorda: tonn. 20.000; potenza massima dell'apparato motore: C.A. 16.0000; capacità massima delle cisterne: mc. 42.000; velocità a pieno carico: nodi 16,10.

La nave, a un'elica, sarà costruita con il sistema a due paratie longitudinali gemelle, con castelli, tughe in più ordini e cassero poppiero.

In settembre, annunciandovi il doloroso provvedimento delle sospensioni, vi avevamo detto che la crisi si sarebbe rapidamente risolta. Or ecco che, con questa nuova ordinazione, il Cantiere ha già assicurato un volume di lavoro quale raramente ha avuto in passato. E non è più azzardato dire che ci si avvia verso un lungo periodo di pieno impiego; talchè scompare ogni ombra di preoccupazione per i sospesi. L'anno nuovo si apre con prospettive veramente consolanti per tutti.



Il cacciatorpediniere « Almirante Clemente » scende in mare dallo scalo Messina del Cantiere di Livorno

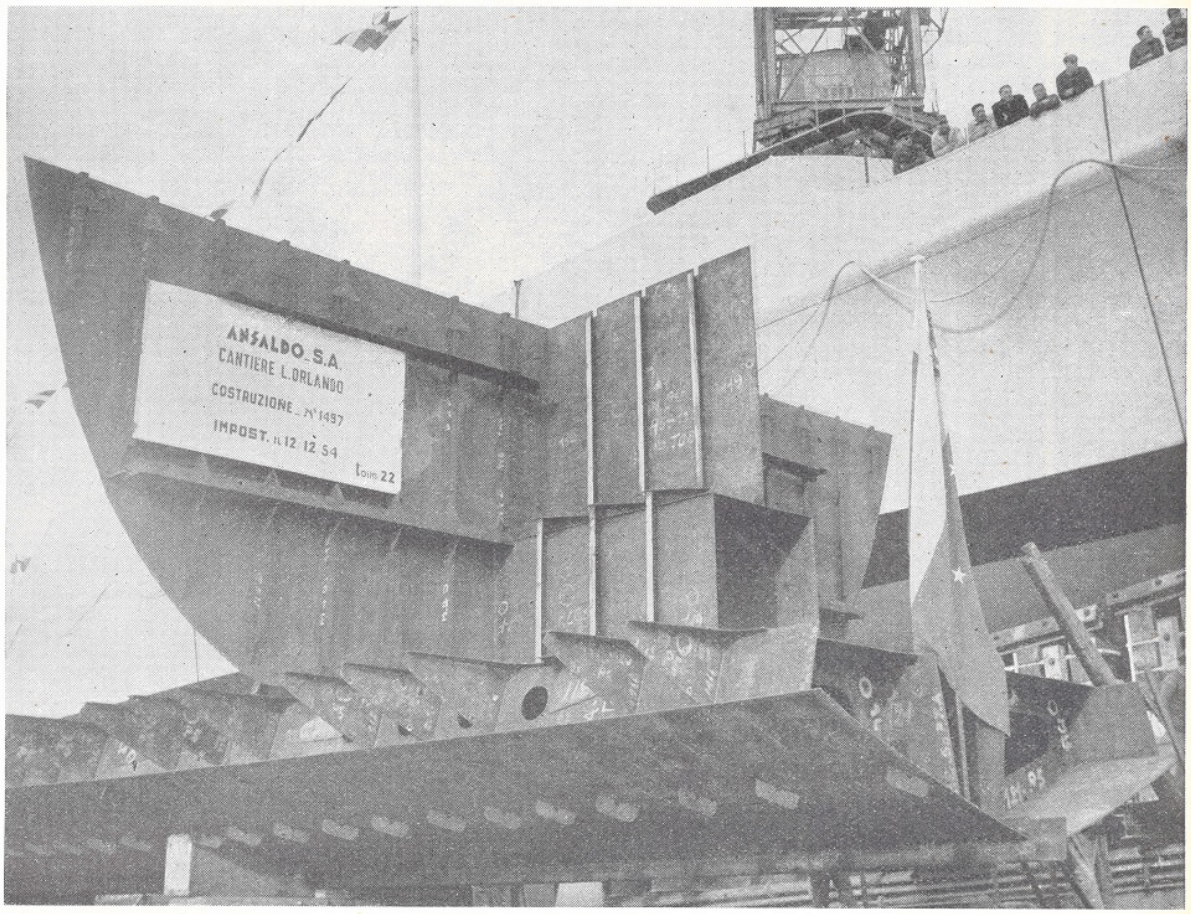
VARATI A LIVORNO DUE CACCIA VENEZUELANI

L' impostazione di altre tre unità dello stesso tipo

La giornata del 12 dicembre 1954 rimarrà, per il Cantiere di Livorno, come una data di particolare importanza nella sua lunga e avventurosa storia perchè segna, insieme a quelle del varo della turbonave « Achilleus » di 5.310 T.S.L., avvenuto nel 1951, e di altre navi costruite nel dopoguerra, il ritorno di un glorioso prestigio di abilità tecnico-costruttiva in uno stabilimento che i bombardamenti della seconda guerra mondiale avevano ridotto in condizioni disastrose. Giornata di festa, perchè oltre al varo dei cacciatorpediniere venezuelani « Juan Josè Flores » e « Almirante Clemente », sono stati impostati altri tre caccia dello stesso tipo, sempre per il Venezuela, che rappresentano altro lavoro per le nostre abili maestranze. Non si è trattato dunque di una cerimonia di « ordinaria amministrazione », chè due vari e tre impostazioni nello stesso giorno non capitano spesso. Tutta Livorno lo sapeva, anche coloro che non hanno nulla a che fare con le costruzioni navali, e una folla numerosissima, proprio da grandi occasioni, si era riversata al Cantiere « Luigi Orlando ».

Entriamo dall'ingresso principale e ci rechiamo nell'ufficio del dott. Moriconi, capo personale e corrispondente de « l'Ansaldino » da Livorno. Dalle finestre si scorge l'« Almirante Clemente », tutto lindo nella sua vernice nuova e col gran pavese multicolore alla brezza del mattino. La giornata è luminosa, e la temperatura mite. Ci affrettiamo perciò ad uscire all'aperto per recarci allo scalo Morosini, dove avrà luogo il primo varo, quello del «Juan Josè Flores». Sono le 10,30 e le tribune sono gremite di autorità, invitati e pubblico. Un'animazione vivacissima regna intorno allo scalo. Bandiere venezuelane e italiane in gran numero e un affluire continuo alle tribune.

Dietro al « Juan Josè Flores », sullo stesso scalo, c'è un altro caccia gemello, in avanzata costruzione: il « Josè Moran ». Le sue lamiere ancora rugginose contrastano singolarmente con i vivaci colori delle bandiere e quelli degli abiti delle signore e delle divise dei militari. Non ci si può ancora fare una idea precisa di queste unità, perchè ovviamente non si varano completamente finite, ma solo gli scafi delle navi pressochè vuoti. Un'occhiata al comunicato del nostro servizio stampa ci servirà per completare la nostra immaginazione. Esso riporta le caratteristiche principali. Eccole: dislocamento tonn. 1300; potenza dell'apparato motore Cav. 24000; velocità contrattuale alle prove nodi 32; lunghezza massima m. 97,60; larghezza massima m. 10,80; altezza di costruzione m. 5,70; immersione alle prove m. 2,60; autonomia, a 18 nodi, miglia 2800; autonomia, a 15 nodi, miglia 4000. L'armamento è composto di due impianti binati navali e antiaerei da 102 mm., due impianti binati antiaerei da 40 mm., quattro mitragliatrici binate da 20 mm., un impianto triplo di tubi di lancio da 533 mm , due porcospini antisommergibili, quattro mortai e una tramoggia per cariche di profondità.



Il primo blocco prefabbricato, del peso di 22 tonn., impostato simbolicamente

Alle 11 si iniziano le operazioni del varo. Il Vescovo di Livorno mons. Giovanni Piccioni benedice la nave, mentre una squadra di operai toglie allo scafo gli ultimi puntelli. Poi la madrina della nave, la signora Rosa De Arvelo Torrealba, consorte dell'ambasciatore venezuelano a Roma, preme un pulsante e la tradizionale bottiglia si infrange sulle lamiere d'acciaio della prora. A questo punto assistiamo ad una operazione per noi nuova. Infatti un operaio sta tagliando qualcosa con la fiamma ossidrica, sotto la prora. Chiediamo di cosa si tratta e ci viene spiegato che invece delle solite « bozze di ritenuta » o delle « castagne » che una volta sbloccate lasciano scivolare la nave sullo scalo, è stata usata una lamiera preventivamente forata per trattenere l'estremità a monte dell'invasatura al traversone. Tagliando con la fiamma lungo la linea dei fori si diminuisce sempre più tale collegamento e all'ultimo foro probabilmente la nave stessa strapperà il restante pezzo di lamiera e comincerà la sua discesa. Così avviene infatti e il « Juan Josè Flores » scende in mare lentamente, salutato dai battimani di tutti i presenti e dalle sirene delle navi in porto, mentre la banda militare intona gli inni dei due Paesi.

Terminata la cerimonia del varo ha avuto luogo la simbolica impostazione di altri tre caccia commissionati dal Venezuela al nostro Cantiere. Le prime strutture prefabbricate di essi sono già pronte, due a lato dello scalo Morosini e una a lato dello scalo Messina. Ciascuna struttura pesa 22 tonnellate. La prima è tenuta a battesimo dallo stesso ambasciatore venezuelano, dott. Alberto Arvelo Torrealba, il quale ha battuto con un martelletto d'argento le lamiere della « costruzione 1497 ». La seconda (costruzione 1498) è stata impostata con la stessa cerimonia simbolica dal capitano di fregata Daniel Gomez Calcaño, addetto navale venezuelano a Londra. Analoga cerimonia si è svolta infine per la « costruzione 1496 », a lato dello scalo Messina. Infatti le autorità e il pubblico si sono portati presso quest'altro scalo, dove avrà luogo il varo dell'« Almirante Clemente ». E' una sfilata che sembra incessante e ora si possono distinguere bene i principali intervenuti: il sottosegretario alla Difesa on. Virgilio Bertinelli, l'ammiraglio di squadra Ruta, il Prefetto di Livorno dott. Gaetano Marfisa, l'ammiraglio Mimbelli, comandante dell'Accademia Navale, il generale Domenico Micnelotti, comandante del Presidio, l'ing. Rinaldo De Giacomi, presidente dell' Associazione industriali, l'ing. Raffaele Ferravante, direttore del R.I.Na., e numerosissimi altri. Dell'Ansaldo abbiamo visto il Presidente avv. De Barbieri, l'Amministratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il V. Direttore Generale ing. De Vito, il Direttore commerciale navale ing. Casaccia, il Direttore di Livorno ing. Rovetto, il V. Direttore dott. Scalari, l'ing. Di Pietrantony ed altri.

Ci colpiscono, per la foggia delle divise e per il colore scuro del viso, due giovani ufficiali, probabilmente dell'esercito venezuelano. Accentuano la nota di colore esotico di questa cerimonia, forse allo stesso modo che, esattamente sessant'anni fa qui a Livorno, fece qualche ufficiale o funzionario marocchino al varo della cannoniera « Bascir ».

Madrina dell' « Almirante Clemente » è la signora Helena De Gomez Calcaño, moglie dell'addetto navale a Londra. Anche questa volta varo per noi insolito. La nave infatti non ha invasatura essendo stata impostata su carrelli che scorrono su apposite rotaie che si prolungano in mare. Lo scafo pesa 470 tonn., comprese 70 tonn. di acqua zavorra necessarie per la stabilità, a differenza del « Juan Josè Flores » che al varo pesava circa 800 tonn., di cui 300 di acqua zavorra necessaria a provocare una determinata pressione sullo scalo.

Dopo il varo dell'« Almirante Clemente » il Presidente della nostra Società, avv. De Barbieri, ha pronunciato un breve discorso, al quale ha risposto l'ambasciatore venezuelano, che ha ringraziato la Direzione, i tecnici e le maestranze del Cantiere. Ha parlato poi, a nome del suo Governo, l'addetto navale venezuelano, esprimendo la simpatia del suo Paese per l'Italia e la stima in cui è tenuta nel Venezuela l'industria italiana e l'Ansaldo in particolare. Lunghi battimani hanno salutato le nobili parole dell'addetto navale venezuelano e quindi, mentre i fotografi scattano le ultime istantanee e i tamburi degli allievi dell'Accademia Navale rullano, la folla comincia a lasciare lentamente il Cantiere. Ce ne andiamo a consumare una rapida colazione e quindi eccoci di nuovo alla stazione ferroviaria ad aspettare il treno per Genova. Durante la nostra attesa passano due treni e si fermano brevemente. Sui locomotori c'è un nome: « Ansaldo ».

D. J.

CENTODUE

Cosa porterà il 1955 a ciascuno di noi? Inutile domanda. Gli avvenimenti, buoni o cattivi che siano, ci piovono sul groppone.

Ogni anno che passa lascia in noi un segno, con tutto il bene ed il male che ha portato con sè.

Questo è il destino degli uomini mai quieti! Anzi ci auguriamo tutti che la quiete, quella eterna, arrivi il più tardi possibile.

Chi appartiene alla famiglia lavorativa Ansaldina, può augurarsi, senza tema di essere di poche pretese, una vita lunga quanto quella di questa nostra Azienda.

L'anno che sta per cominciare segna, fra l'altro, il compimento del centoduesimo anno di vita dell'Ansaldo. Il dialetto della parte occidentale di Genova da tempo ormai, si è arricchito di una imprecazione minore: « Poscito quetâ tanto comme i mobili dell'Ansaldo ».

Nella nostra bella Italia ogni dialetto annovera due generi di imprecazioni che gli uomini rivolgono ai propri simili, una maggiore, irrevocabile, contenente sempre un augurio di mala morte, quali il « va sulla forca » dei piemontesi, ed una serie di minori che si limitano ad augurare una molestia alla persona cui vengono indirizzate, delle quali le più notevoli son fiorite dalla sempre fervida fantasia dei napoletani.

Non mi risulta però che in nessun dialetto italiano un'azienda, come è accaduto all'Ansaldo, sia entrata a far parte di locuzioni popolari. Questo modo di dire mi sembra una delle prove più suadenti dell'importanza dell'Ansaldo nella vita genovese, di quanto cioè questa azienda sia diventata un patrimonio comune, una istituzione radicata nell'animo dei cittadini. I quali seguono le sue vicende fino al punto da notare i movimenti, derivanti sempre dalla continua necessità di adeguamento organizzativo, che si verificano nei suoi stabilimenti e di cui i mobili sono l'immagine più diretta.

Riandando i cento anni di storia patria, chiaro appare che l'Ansaldo, in pace e in guerra, è sempre stata un valido strumento al servizio del Paese. Come appare che le crisi economiche cicliche e le vicende più liete e meno liete della nostra tormentata e viva storia si sono ripercosse sull'Azienda.

Da più di un quarto di secolo la Società è passata, da interprete della storia, a strumento in mano di più grandi protagonisti. E questo coincide con il processo di evoluzione di nuovi mezzi tecnici e di comunicazioni, con il conseguente concentramento industriale di super organismi, in holding, di Stato o private, verificatosi nel mondo.

Anche a questo secondo ruolo la tenace centenaria si è adattata benissimo. Tanto da diventare l'Azienda che si prende ad esempio, non sempre a proposito, quando si parla del processo di nazionalizzazione in Italia.

Ma ci accorgiamo, forse per deformazione professionale, che questo scritto si appesantisce e noi, almeno quando scriviamo sui giornali, desideriamo essere aerei. Perchè è il carattere, è il segno del nostro tempo.

« Han saldo il core e con Ansaldo vanno », è un motto dimenticato, uno *slogan* dell'ing. Brezzi, dannunziano e direttore generale per le costruzioni aeronautiche, ai tempi dei Perrone, coniato per gli S.V.A., quei meravigliosi apparecchi che, in quei tempi, dai Cantieri di Borzoli, di Bolzaneto, di Cadimare, davano ancora al pilota la sensazione di rivivere il mito di Icaro.

Malinconia delle vecchie cose!

Ho sott'occhio un opuscoletto pubblicitario, redatto dall'Ansaldo, notevole esempio, per quegli anni, di intelligente pubblicità di avanguardia, tutto dedicato alla propaganda aeronautica. E, a chiusura, nell'ultima pagina, mi colpiscono un titolo e delle fotografie. « I voli di Ida Rubinstein ». Queste cose oggi paiono del tutto naturali ma per il 1920 era certamente una trovata rilevante.

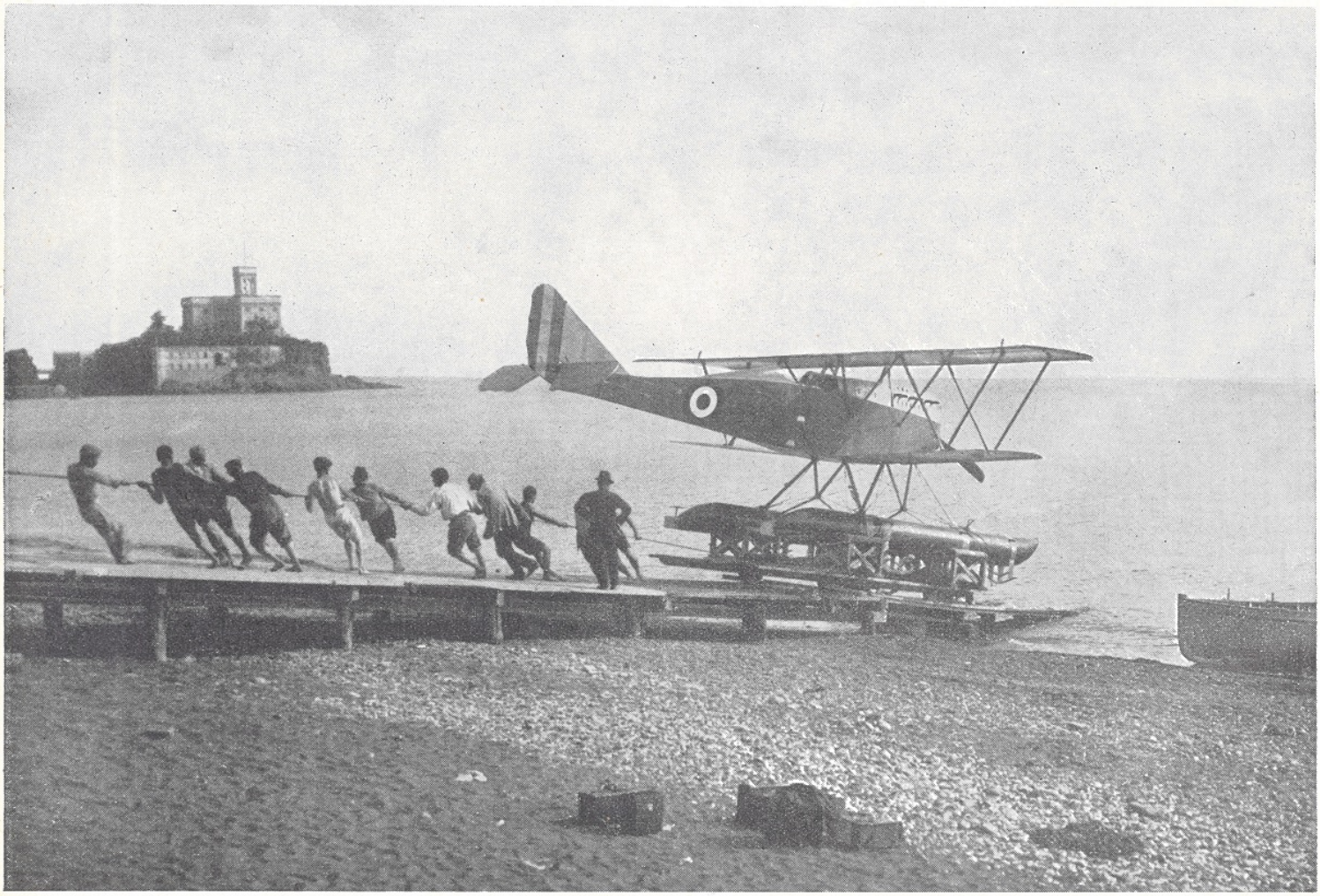
Nella prima metà della pagina una fotografia delle sorvolate Alpi e, in un fotomontaggio rudimentale, da una parte la figura dell'artista in costume di Salomè, dall'altra la danzatrice ed il pilota vicini al loro « Ansaldo ». Ed ecco il testo:

« L'interprete dei capola-
« vori di D'Annunzio, "La
« Pisanella" e il "San Se-
« bastiano", la celebre dan-
« zatrice Ida Rubinstein, at-
« tratta dal fascino del volo,
« a bordo di un aeroplano
« Ansaldo, guidato dal ten.
« Barberis, volò da Torino
« a Venezia e dopo qualche
« tempo attraversò due vol-
« te le Alpi, volando da To-
« rino a Parigi e ritorno.

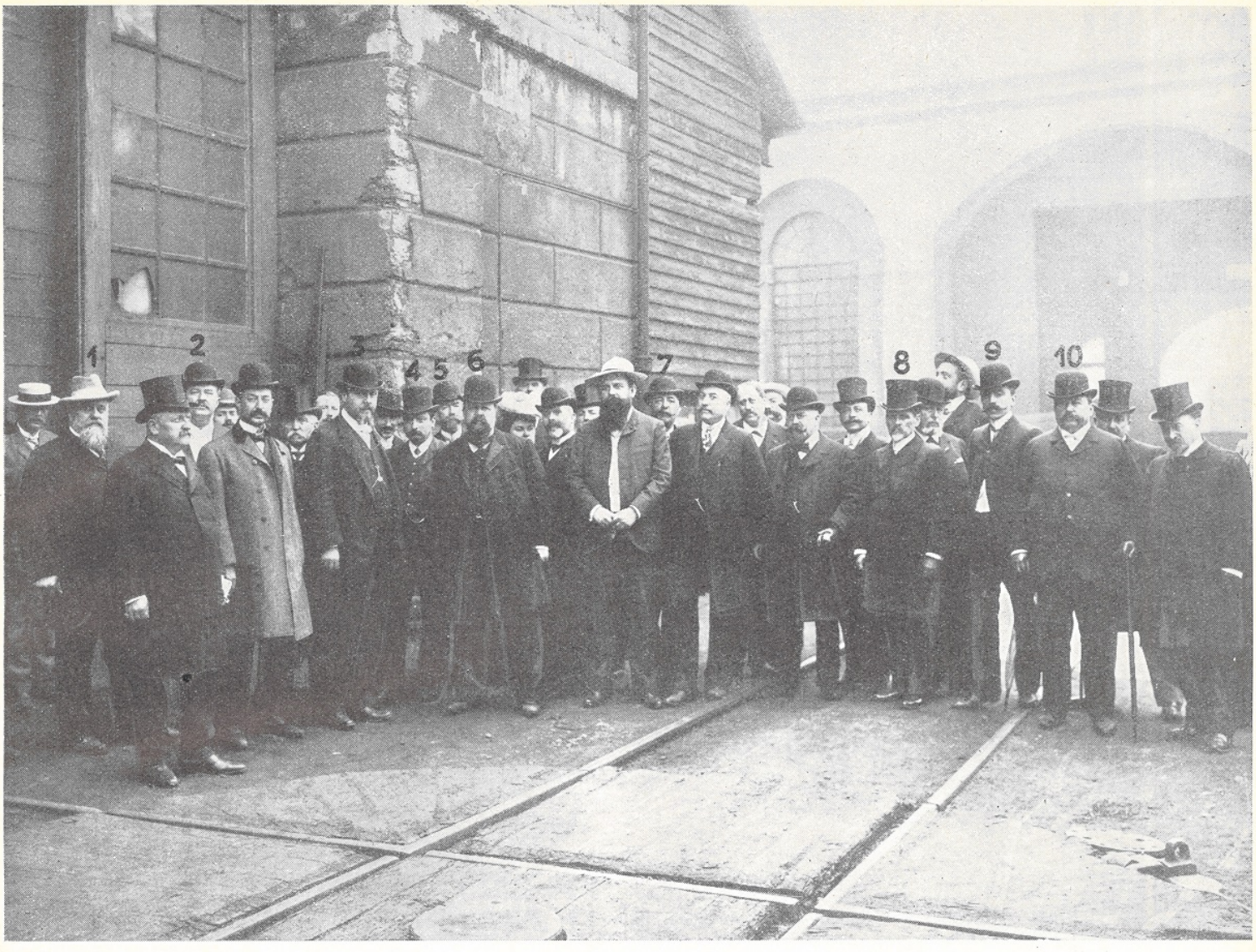
« Ultimamente si è fatto
« costruire uno speciale ap-
« parecchio col quale tente-
« rà nuove imprese *venendo*
« *a realizzare l'idea dell'a-*
« *viazione usata come mezzo*
« *di trasporto comodo e ra-*
« *pidissimo* ».

Sciolto di sento a parlare di queste cose perchè l'Ansaldo, da allora, non produce più aeroplani ed automobili. Non può quindi sorgere il sospetto, ad un lettore malizioso, che tiri l'acqua al mulino.

Mi piace ricordare quello che in una storia non può



L'idrovolante « SVA » costruito all'Ansaldo al tempo della prima guerra mondiale. Sullo sfondo, il castello Raggio, oggi scomparso.



Una rara fotografia scattata al Meccanico oltre cinquant'anni fa. 1. Il Capo tecnico Zancani - 2. L'ing. Canfora, dello Stabilimento Locomotive - 3. L'ing. Omati, Direttore del Meccanico - 4. L'ing. Molle - 5. Il Capo Ufficio Bistonsi - 6. L'ing. Serra - 7. Il Capo tecnico Pestalozza della Fonderia - 8. L'ing. Vallino - 9. Uno dei Bombrini - 10. L'ing. Nabor Soliani, Direttore del Cantiere.

essere ricordato ma che ha il suo peso umano. La paglietta leggendaria dello scienziato, del costruttore di navi di fama mondiale. L'ing. Nabor Soliani, Direttore del Cantiere, l'estate in quei begli anni ai primi di questo tormentoso secolo, arrivava allo stabilimento in calessino con la paglietta nella quale aveva aperto anteriormente, come sul fianco di una nave, uno sportello, per aerarla. E quando il caldo era eccessivo, nell'apertura, e forse dentro, metteva alcune foglie di tenera lattuga. E malgrado le sue stravaganze, questo tecnico era amato, stimato e rispettato dai dipendenti.

Mi torna alla memoria un altro Direttore di Stabilimento, del Meccanico, l'ing. Antonio Omati, evidentemente anche egli dannunziano, che volle essere sepolto, accompagnato da tutti i dipendenti, su un carro di terza classe, con una sola rosa sulla bara!

E a proposito di significati simbolici bisogna rammentare la pomposa partenza da Genova dell'incrociatore « Cristobal Colon », costruito nel 1897 a Sestri per la Spagna. Voleva quel Governo, nell'imminenza della disastrosa guerra con gli Stati Uniti, dare una prova di potenza all'opinione pubblica mondiale. Gli occorreva mettere anticipatamente in mostra quel nuovo e velocissimo modello di nave. Ma i cannoni non erano pronti. I comandanti dell'*armada* pregarono l'Ansaldo di fare partire la nave con cannoni di legno, perchè facesse bella figura. Quelli di acciaio, nei termini stabiliti, furono spediti in Spagna per ferrovia, a grande velocità.

Ma nella storia umana di questa Azienda, la storia che a noi piace di più, si tramanda il ricordo non solo di capi o di dirigenti, ma anche quello più intimo ed affettuoso di figure di dipendenti. E' tutta una umanità che passa e rimane con i suoi slanci, con le sue debolezze, con tutto quel patrimonio di sentimenti che formano la persona umana.

E, in questa successione di ricordi, i vivi e i morti, sono uniti da un vincolo. Non è soltanto l'unione dell'identità del lavoro, ma è il vincolo della continuità di una tradizione.

Ed ecco apparire la figura del modellista Flaviano Comincini, dalle enormi mani, che, enfiatesi negli ultimi anni di lavoro, parevano ancora più gigantesche, come quelle di certe figure del periodo neoclassico di Picasso. Suscitava meraviglia la bravura con cui questo artigiano rifiniva nel più piccolo dettaglio, con la minuzia di un fiammingo, i modellini di navi in scala 1/500 assai più piccoli delle sue dita.

Come è rimasta la memoria del rilegatore Felice Mora, affetto da una sordità imponente, tale, per farsi intendere, da doversi accostare gridandogli all'orecchio, che pur aveva la civetteria e la delicatezza di non entrare in una stanza, per discrezione, quando un compagno di lavoro parlava al telefono.

Già leggendaria è diventata l'impresa di uomini della nostra generazione. L'ing. Guido Bisacchi, G. B. Venzano, Remo Mondo, Annibale Roncallo ed Orazio Rossi che, nel marzo 1945, sotto l'occupazione tedesca, volando come acrobati da un pilone all'altro del Cantiere, procedevano ad individuare le mine messe nei punti più delicati ed impraticabili di quelle imponenti strutture entrate ormai a caratterizzare il panorama di Sestri.

In cento anni di attività, attorno all'Ansaldo si è creato un alone di un complesso prestigio, dovuto, in parte, alla lunga durata ed alla molteplicità delle produzioni realizzate nel corso del tempo a seconda delle esigenze della congiuntura.

Dalle isole Canarie, le Isole Fortunate, tempo fa arrivava questa lettera: « Muy distinguidos señores: Desearia saber si estàn ustedes actualmente en condiciones de vender sus célebres coches (automobili) para el mercado exterior. Por los años 1925-27, estado yò asociado con el señor Gonzales Pérez de la Orotava, adquirimos de ustedes un Ansaldo, tipo turismo, 7 plazas, que diò un magnifico resultado ».

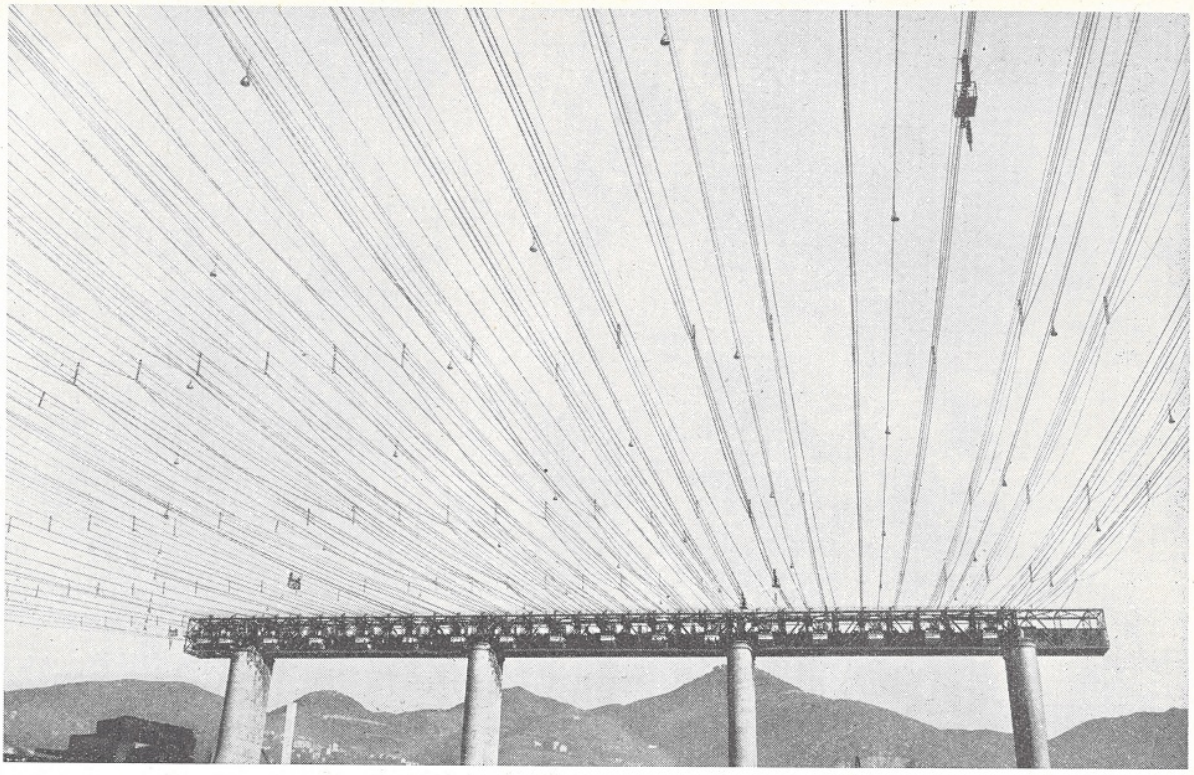
Passano gli anni, tutto muta, si accumulano i ricordi.

Ma come si può, parlando dell'Ansaldo, non accennare alla signorina Angela Pagliano che, dal 1917 ad oggi, con una continuità ed un riserbo monumentali, è stata sempre apprezzata segretaria dei capi dell'Azienda ed ancor oggi è segretaria del Presidente? E' uno degli archivi mnemonici di cui la Società dispone. Molte cose ricorda e non ama, per un naturale riserbo, che va oltre quello di ufficio, parlarne. Ricorda, fra l'altro, interessanti particolari del brusco esonero del Generale Cavallero, Presidente dell'Ansaldo, defenestrato da Mussolini.

I successori di questo intelligente militare che, prigioniero dei tedeschi, doveva chiudere la sua brillante ed avventurosa vita con una tragica fine, non si sa, se per amor di novità o per scaramanzia, non vollero più sedersi allo scrittoio *chippendale* che era servito all'acuto casalese per dirigere le operazioni di governo dell'Azienda.

Per una serie di vicende, che qui non mette conto di narrare, su quel tavolo oggi lavoro io. Mah!... speriamo bene.

Fausto Bima



Aspetti del Cantiere Navale di Sestri

LE TELEFERICHE

Per la caratterizzazione simbolica di una città si ricorre ormai comunemente, al di fuori degli stemmi araldici, ad una costruzione architettonica caratteristica, sia essa di natura decorativa o funzionale. Gli esempi sono universali: la torre di Pisa, la ruota del « Prater » di Vienna, la statua della libertà, la torre Eiffel, la cupola di S. Pietro.

A Sestri si dovrebbe ricorrere (e l'abbiamo già visto in una moderna cartolina) ai piloni della rete di gru a teleferica del cantiere, che sono divenuti un elemento del paesaggio conferendogli una caratteristica e inconfondibile fisionomia, che ne dominano e condizionano l'architettura e assurgono a degno simbolo della sua nobiltà, che è una nobiltà di lavoro.

Guardando da lontano, e da qualunque punto, si resta colpiti da queste moli gigantesche, bianche come ossi di seppia, in contrasto col color grigio e ruggine del cantiere, col colore degli scafi, con l'azzurro del mare, col verde delle colline retrostanti. Agli orticoltori delle pacifiche colline di Borzoli devono apparire nel piano come ciclopi famelici di una antica leggenda e contemporaneamente simboli di quella civiltà industriale e fumosa che ha ucciso il loro mondo georgico.

Visti da vicino invece sembrano elementi di una avveniristica architettura espressionista.

Questo moderno impianto è venuto a sostituire le vecchie gru « a bandiera » slanciate nella loro mole a traliccio, leggiadre nel braccio girevole appuntito, romantiche come una locomotiva a vapore. Ne sono rimaste tre, in un settore d'angolo, quasi a testimoni di una specie scomparsa, e paion tre cicogne che discutono con le gru galleggianti, piegate ad ascoltare come curiosi pellicani. Probabilmente racconteranno sempre la stessa storia, di quando hanno dovuto fare fardello, all'inizio dell'ultimo conflitto, quando il prevalere della tecnica costruttiva più avanzata, basata sulla saldatura elettrica e sui blocchi pre-fabbricati, ha richiesto nuovi e più potenti mezzi di sollevamento.

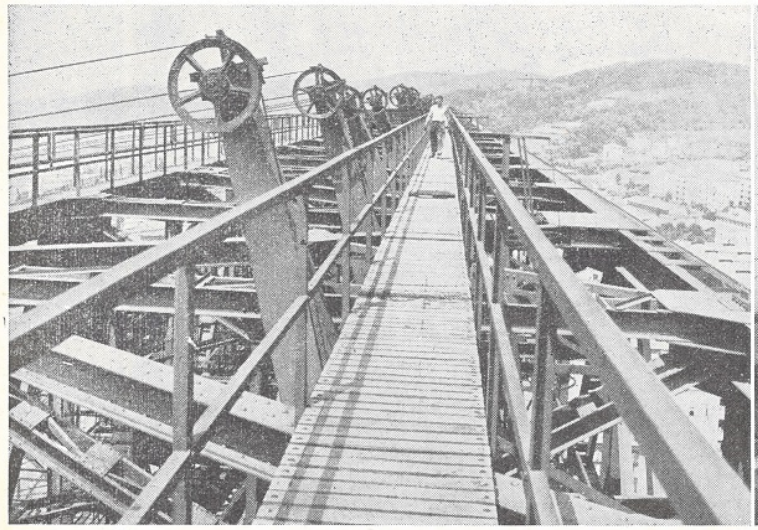
Nacquero allora gli otto colossali piloni di cemento armato, quattro sulla fronte a monte (alti 54 metri) e quattro su quella a mare (alti 44) che sopportano il peso enorme di due massicce travate di ferro, simili a due ponti ferroviari, di 220 metri: fanno una certa impressione, sospese lassù, ad una cinquantina di metri dal suolo. Da una travata all'altra, per tutta la lunghezza del piazzale del cantiere, che è di ben 230 metri, corrono i cavi coi relativi carrelli, 33 in tutto, costituenti la vera e propria rete teleferica, che copre tutto lo spazio degli scali di costruzione e dei banchi di pre-fabbricazione.

In uno dei piloni a monte è sistemato un ascensore che in pochi secondi ci ha portati sulla travata coperta: questo ascensore, che è poi propriamente un montacarichi, dovrebbe avere un posto ben definito nella storia del cantiere, perchè è un po' l'anticamera di rappresentanza dello stabilimento, per il quale sono passate tutte le missioni e tutti i personaggi illustri in visita, condotti lassù dai nostri dirigenti con la sicurezza di un padrone di casa che ha in serbo una sorpresa di sicuro effetto per l'ospite. Ci fu De Nicola, quando era Capo dello Stato, trascinato da spontaneo entusiasmo, ci fu il poeta Ungaretti, che ne fu vivamente impressionato, ci furono decine di personaggi. Solo De Chirigo non volle salire, perchè ebbe paura di soffrir di vertigini.

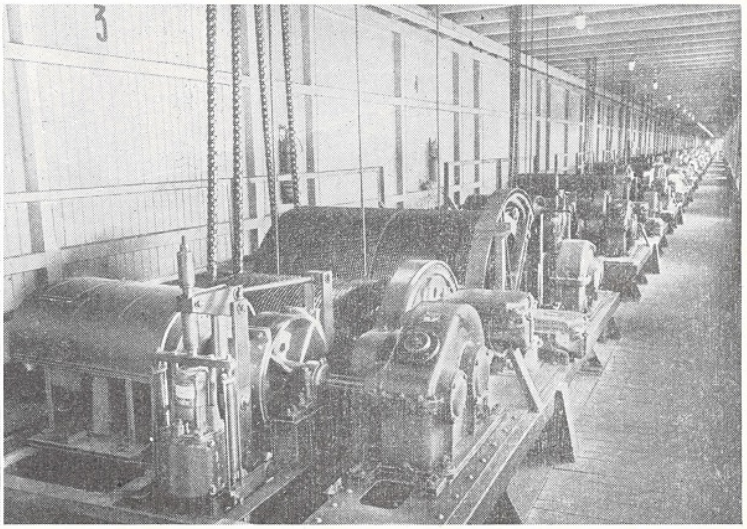
Come si arriva in cima la travata si presenta come un lungo tunnel ingombro di motori elettrici e di grossi rocchetti sui quali si avvolgono i cavi di acciaio che comandano il carrello e il gancio di sollevamento. I cavi, di 40 mm. di sezione, appaiono come incatramati, a causa della soluzione adoperata per lubrificarli. Questo tunnel fa pensare ai locali di macchina di una nave, ma se ci affacciamo ad una cabina ci coglie un surrealistico cambio di scena: siamo all'altezza di 60 metri, il cantiere è laggiù, sembra un plastico. Davanti a noi la fuga dei cavi ha la carica emotiva di una pittura prospettica, e la precisione geometrica di un teorema: rette parallele che sembrano congiungersi davvero laggiù, nell'infinito. Anche il cantiere, sotto di noi, ha un aspetto severamente geometrico, con i quadrati dei banchi di pre-fabbricazione, costituiti da angolari affogati nel cemento e simili a enormi graticole; o i rettangoli stretti dei residui banchi a pilastrini che sembrano primitive palafitte, e gli uomini come formiche si muovono attorno ad uno scafo in costruzione che, coi suoi costoloni levati al cielo, sembra uno scheletro di balena buttato su una spiaggia equatoriale.

Le cabine sono 17 e ospitano due gruisti che comandano una gru ciascuno (una cabina è singola) e gli uomini che lavorano quassù al comando del capo-squadra Roncallo, stanno seduti tra i due controllers (uno per il carrello e uno per il gancio) che manovrano a mezzo di una leva e sembrano piloti intenti a difficili manovre di decollo e di atterraggio. Anche qui, infatti, si tratta di posare qualcosa dell'alto, con esattezza ed in uno spazio determinato, che data la distanza appare piccolissimo. Si tratta di posare un peso che può andare fino a 4 tonnellate (quando non si ha l'allacciamento di più gru) e a volte si tratta di posare dentro i fianchi di una nave, allora la manovra avviene « al buio » seguendo i segnali degli uomini a terra. Del resto il gruista lavora sempre sui segnali da terra, fatti a mezzo di una paletta.

Da terra si chiama il gruista alzando la paletta (dalla parte rossa o bianca, a seconda della gru che si vuol chia-



La passerella sulla sommità della travata a monte



Verricelli per i cavi di traslazione e sollevamento

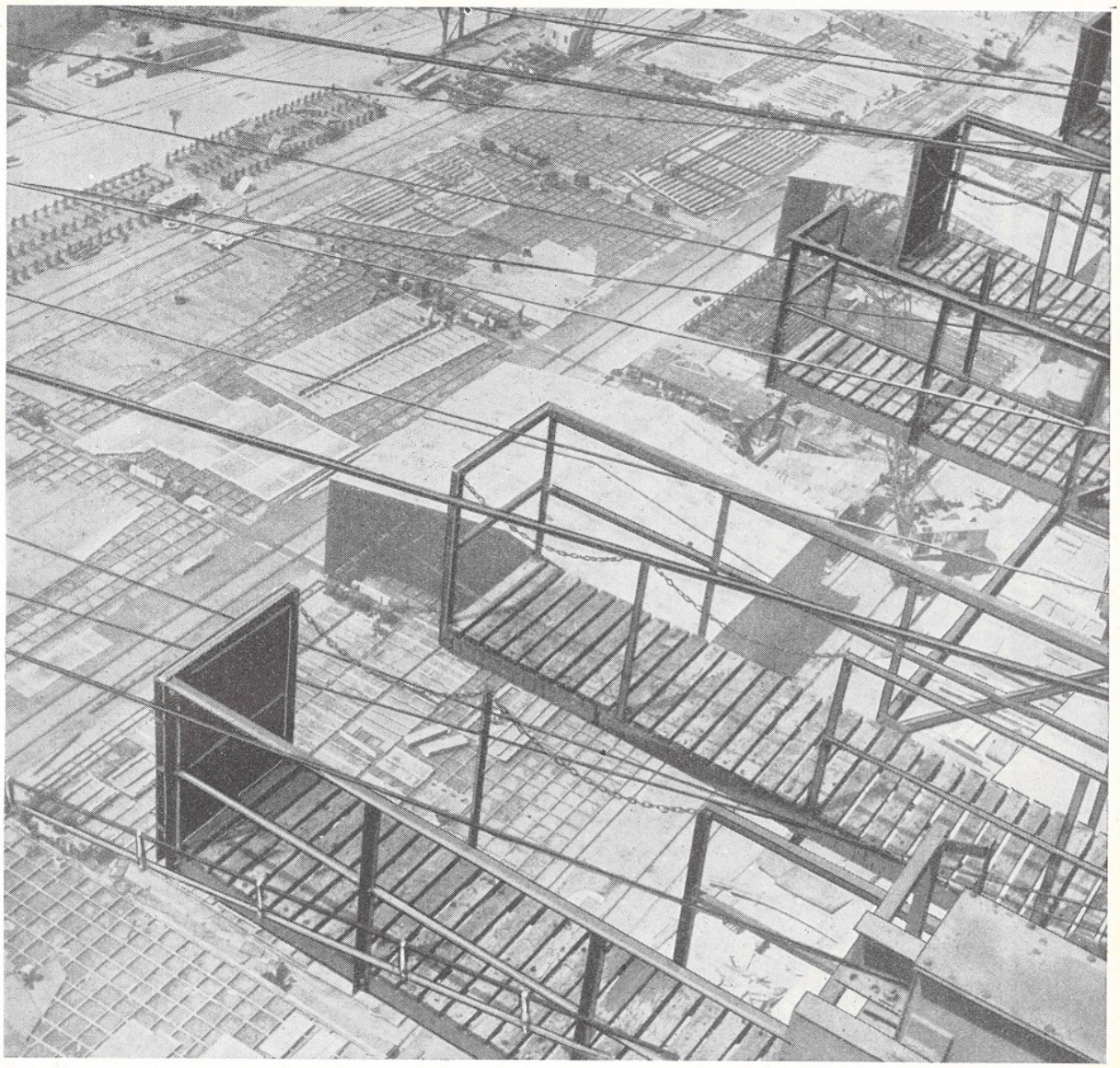
mare) e il gruista con le sue leve fa partire il carrello e scendere il gancio. Solleva quindi il pezzo voluto e lo trasporta con una velocità di 35 metri al minuto per il sollevamento e 130 per la traslazione. Poi lo posa al punto giusto, e qui i segnali con la paletta sono molteplici; orizzontale a levante o a ponente significa spostare a mare o a monte; verticale verso l'alto significa sollevare; oscillazione verso il basso significa calare, lentamente se l'oscillazione è lenta, velocemente se è veloce. E' un codice nato qui, per le esigenze di questo lavoro, e dimostratosi efficacissimo.

Il gruista può calare di tutto: una singola lamiera, un blocco pre-fabbricato di decine di tollennate, un operatore della T. V. che gira una emozionante carrellata verticale sperimentando il miracolismo della macchina da presa, e ci fa pensare ad un vero macchinista di teatro, che può calare una quinta trasportando gli spettatori lontano nel tempo e nello spazio, o il solito « deus ex machina » che risolve le situazioni più intricate.

Ma qui siamo sul palcoscenico della vita, e la cosa è veramente seria e difficile: l'altezza, ad esempio, altera il senso della distanza e della posizione. A noi il gancio che dondola all'altezza di venti metri sembrava dovesse urtare il tetto di un capannone e il fatto che poi passasse sopra un gruppo di operai che non hanno nemmeno alzato la testa mentre a noi pareva dovesse colpirli, ci ha causato una emozionante « suspense ». Veramente il gruista ha sul « cruscotto » un indicatore di distanza e di altezza, ma più che altro si serve dell'occhio ormai esercitato e non ricorre all'indicatore che in casi particolari.

Egli sa ad esempio che il tale binario è a tanti metri, il tale scalo inizia a metri tanti, etc.: insomma la topografia del cantiere gli è familiare come quella di casa sua e questo gli dà la sicurezza che ci ha tanto sorpresi. Egli ci ha confessato, però, di aver provato nei primi tempi un po' della nostra emozione, e anche un po' della nostra paura. Tanto è vero che mentre su una gru normale si impara subito, qui occorre lavorare un mese e più sotto la guida di un compagno esperto, prima di poter fare da sè.

La manovra, dicevamo, non è uno scherzo: pensate che a volte, per manovrare e porre a bordo un blocco pre-fabbri-



Queste passerelle si affacciano sul Cantiere da 60 metri d'altezza

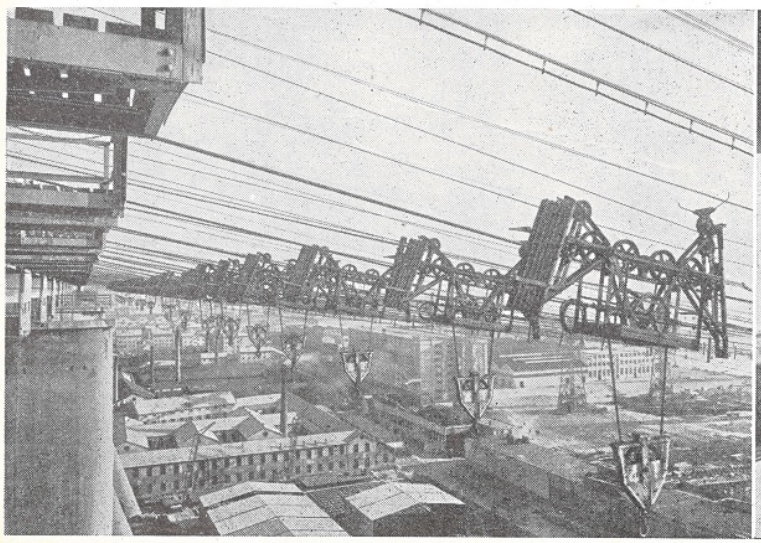
cato del peso di venti tonnellate e oltre, si collegano tra loro fino a 8 gru, che sollevano il blocco a mezzo di un bilanciere che ha il compito di distribuire esattamente il peso sulle varie funi portanti. In questo caso il comando è assunto dal capo-squadra posto nella cabina di centro (i vetri laterali consentono la intervisibilità) proprio come avviene per una squadriglia in volo. Egli solo riceve le segnalazioni dal basso, mentre gli altri guardano a lui che trasmette gli ordini con le mani, perchè siano immediatamente eseguiti sulle leve: ciò per assicurare la necessaria simultaneità dei movimenti.

Naturalmente bisogna aggiungere, anche per le manovre singole, l'oscillazione del pesante carico quando la gru si ferma: il carico continuerebbe ad oscillare in maniera paurosa, con pericolo e perdita di tempo. Si ricorre allora al doppio colpo di leva (abbiamo pensato al doppio colpo di frizione degli automobilisti) per cui il carrello viene arrestato alcuni metri prima del punto fissato, poi rinviato a raggiungere il peso che avrà intanto oscillato fino al punto voluto. Così il pezzo viene « piantato » al posto giusto con precisione e immobilità sorprendenti, come per una « bocciata » di classe. Qui non ci sono regole scientifiche: è tutta questione di colpo d'occhio, polso, di rapidità di riflessi, di « arte ».

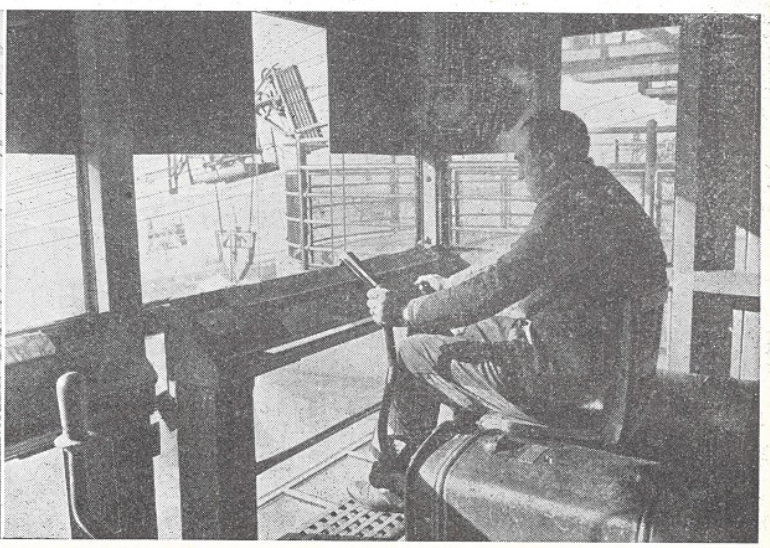
Interviene a volte il gioco del vento, quando soffia traversalmente al cantiere, e fa il ruolo suo, e il povero gruista nella cabina deve lavorarselo come può. Non ha gli strumenti che consentono al pilota di valutare scientificamente il vento e sfruttarlo secondo le regole: ha imparato a combatterlo empiricamente, con l'esperienza, e lo fa egregiamente. Dobbiamo dire che abbiamo lasciato questi uomini con profonda ammirazione.

Quando siamo scesi a terra, i piloni, avvolti nelle prime ombre della sera, sembravano « menhir ». Al pensiero di tali architetture preistoriche ci sono mulinate in testa considerazioni sull'evoluzione e la decadenza delle cose umane, sull'inarrestabilità del progresso, sul futuro della civiltà. Su quale questi piloni hanno già un posto sicuro.

L. B.



L'allineamento dei carrelli quando non si fa servizio



Il teleferista Adriano Dassori nella sua cabina di manovra

La produzione del Meccanico

Sono tempi di continue ansie e di sempre nuove preoccupazioni i nostri; e, nell'ansia, il desiderio di sapere e di veder chiaro si fa sempre più vivo.

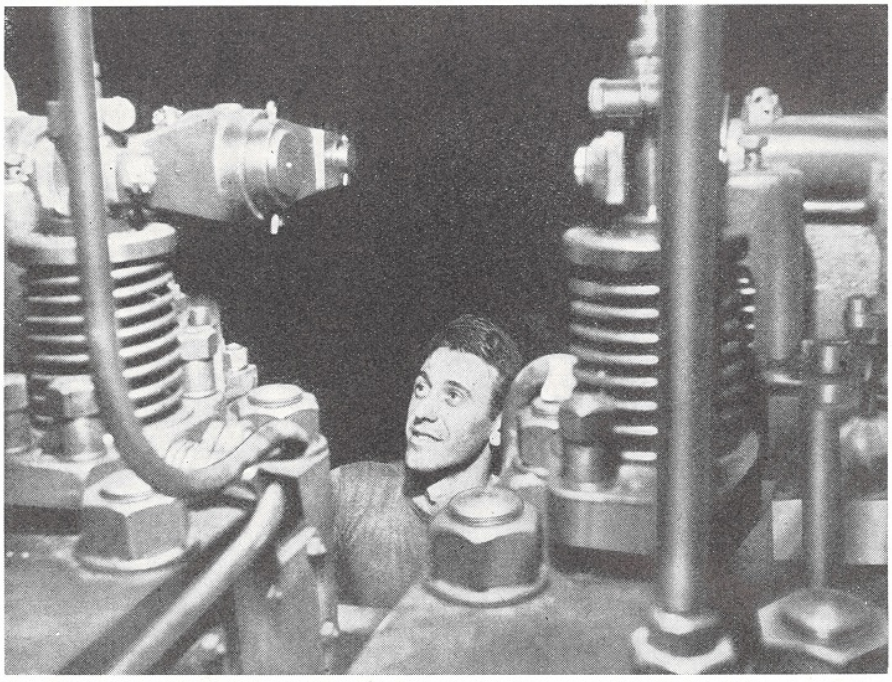
Non è superfluo dare un'occhiata panoramica allo Stabilimento Meccanico, guardandolo sotto un particolare aspetto, e cioè con l'intento di scorgervi, se vi sono, quei germi di vita da cui nasce il sano avvenire del lavoro, il quale è poi la più genuina e sicura fonte dell'umana serenità.

Una secolare pianta, quella del Meccanico, sulla quale hanno germogliato varie e vitali attività, di cui alcune trapiantate altrove. Tre rigogliosi tronchi sono ancora lì a continuare con fervore di vita una tradizione di lavoro mai interrotta: *Turbine a vapore; Caldaie a vapore; Motori Diesel.*

Le tre attività sono esse alimentate da sicura, perenne linfa? Alcuni fatti possono costituire essi stessi una risposta.

La sorte delle Turbine a vapore sembrò incerta nei primissimi anni del dopoguerra. La nostra industria aveva perduti i contatti con le industrie delle altre Nazioni. Fu immediatamente percepita la necessità di riprendere i contatti e di ricuperare il tempo perduto.

I nostri Ingegneri e i nostri Tecnici varcarono l'Oceano e i confini europei per consentirci di riprendere il cammino per così lungo tempo interrotto. Fu ripresa la collaborazione con la Ljungström di Stoccolma (specializzata nella progettazione delle più moderne turbine a flusso radiale) e furono gettate le basi dell'importante accordo con la « General Electric Company » americana, la quale è fra le più potenti case costruttrici di gruppi turbogeneratori del mondo. Si constatò che vi erano da noi elementi sicuri di ripresa. La fiducia tornò negli animi e nacquero la « Centrale Termoelettrica di Catania » e l'importantissimo turboalternatore da 22.000 kW. per la Montecatini di S. Giuseppe di Cairo.



L'aggiustatore Giuliano Nati registra le punterie di un motore Q 370/9

Ma un particolare e delicatissimo argomento avrebbe potuto compromettere qualsiasi sforzo e ogni ardita iniziativa se non fosse stato tempestivamente curato e portato all'altezza dei tempi: il taglio di stretta precisione degli ingranaggi per i grandi riduttori marini.

Fu iniziata subito una approfondita inchiesta fra tutti i fabbricanti di grandi macchine per ingranaggi del mondo e fu deciso un totale, coraggioso rinnovamento della Officina Grandi Dentatrici. L'opera è stata compiuta e rappresenta un formidabile mezzo di lavoro, unico in Italia e forse in Europa, veramente degno della nostra Azienda.

Nacquero quindi gli apparati motori per le quattro turbonavi turche, quelli per le due turbonavi greche, quello per l'Andrea Doria, i numerosi altri per le grandi turbocisterne ed infine quello per la Cristoforo Colombo, con risultati veramente lusinghieri e che possono sfidare il confronto della tecnica più progredita.

Fra non molto la nuova Sezione della Centrale di Chivasso della SIP, da 60.000 kW., porterà l'Ansaldo e con essa l'Italia, alla avanguardia delle competizioni internazionali nel campo delle grandi Centrali termoelettriche.

Le Caldaie a vapore — il nucleo intorno al quale si è sviluppata inizialmente la vita del Meccanico — soffrivano anch'esse dello stesso disagio. Nonostante ciò furono affrontate ardite costruzioni. La Centrale termica per la Società Cornigliano fu una brillantissima prova che « l'antico valor non era ancor morto! ».

Gli accordi con la « Foster Wheeler » e con la « Babcock & Wilcox » (le due più potenti ditte costruttrici di caldaie del mondo) segnarono un notevole passo avanti. Gli alti rendimenti ottenuti nelle caldaie dell'Andrea Doria, della Cristoforo Colombo, delle turbocisterne e di numerosi altri impianti confermano che la tecnica della progettazione e della costruzione delle caldaie al Meccanico è in linea.

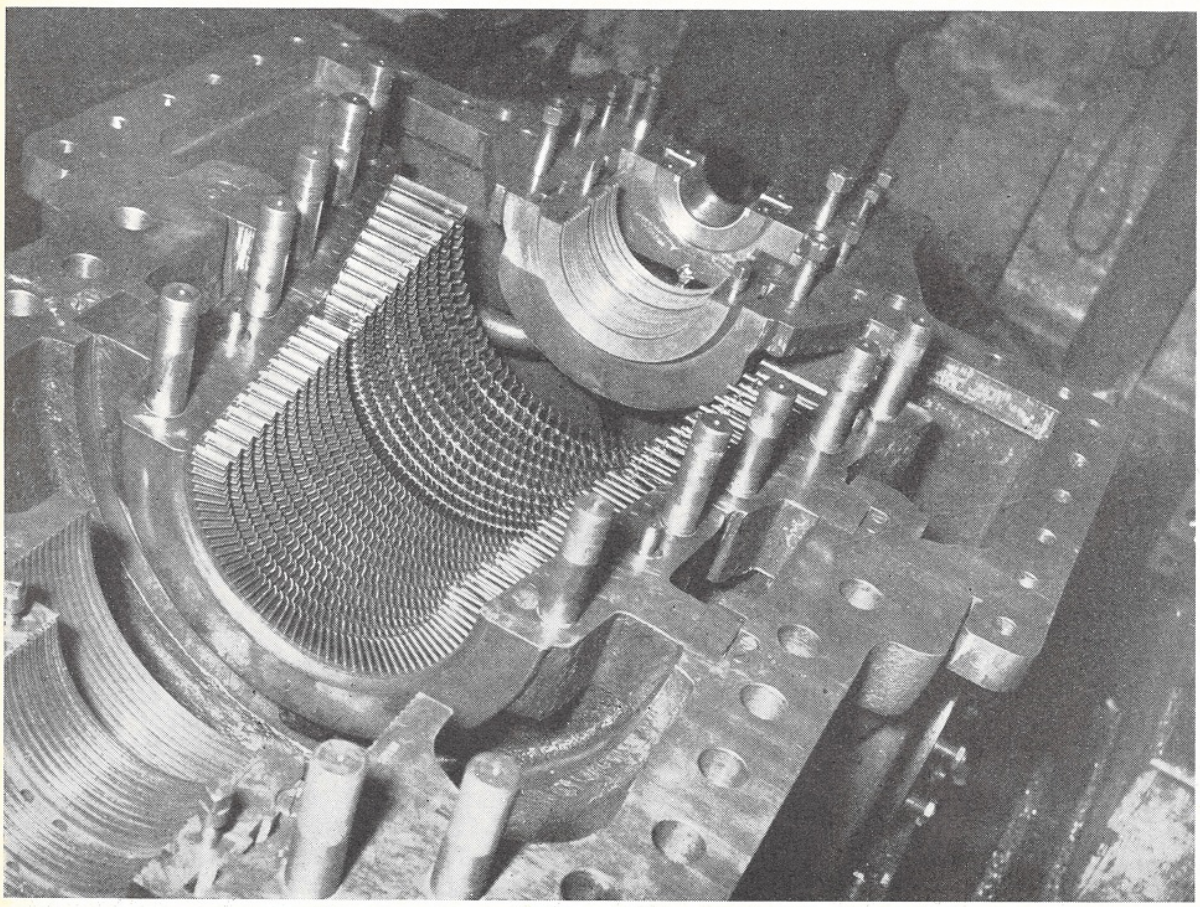
I Motori Diesel di media potenza, nella carenza di energia elettrica dell'immediato dopoguerra, ebbero un notevole impulso; però si trattava di una situazione di congiuntura. Occorreva guardare più lontano, occorreva rimettersi in gara con gli altri costruttori italiani e stranieri per partecipare alla vita del lavoro di domani.

Tuttavia le riserve di vitalità non erano esaurite. Furono costruiti su licenza Fiat i grandi motori per le motonavi norvegesi e argentine, per le Centrali argentine, per la Mn. Europa, per la Mn. Città di Tunisi, per due delle cinque nuove motonavi della Tirrenia, per le motonavi greche, per le navi Liberty ecc. Tutti questi motori hanno avuto ottimo esito.

E furono costruiti a centinaia motori dei tipi Ansaldo da 50 a 600 cav. ciascuno; si affermò in questo periodo il motore Ansaldo di 100 cav. per cilindro.

Ma le richieste del mercato si fecero insistenti per motori aventi altre caratteristiche e per altri tipi di motori; ancora per soddisfare la più ampia gamma di richieste, nacquero gli accordi con la Società inglese Doxford, per i grandi motori marini, e successivamente gli accordi con la Società tedesca Maybach per i motori veloci.

Ebbero frattanto notevole impulso i perfezionamenti dei



Parte inferiore di una cassa turbina di alta pressione per turbocisterna

tipi di motori Ansaldo, gli studi e le esperienze sulla sovralimentazione; e inoltre si ebbe la creazione di qualche nuovo tipo di motore Ansaldo studiato per particolari campi di applicazione.

I lusinghieri risultati ottenuti nella costruzione dei primi due motori Ansaldo-Doxford, rispettivamente di 6.800 e di 5.700 cav., ci confermano che lo Stabilimento è sulla buona via; ed ha la certezza di far valere la qualità del suo prodotto sulle grandi motonavi italiane e straniere, sia che vengano scelti i tipi Fiat o i tipi Doxford.

I risultati conseguiti nelle più svariate applicazioni dei motori di progetto e costruzione Ansaldo, da quelle relative alla propulsione dei pescherecci grandi e piccoli, a quelle riguardanti la propulsione delle navi dei laghi, a quelle infine destinate al comando dei gruppi elettrogeni di bordo e di terra, hanno continuato ad essere molto soddisfacenti.

Si tratta di applicazioni che dal 1946 ad oggi si contano a migliaia. Fra esse non possiamo tacere il motore di propulsione da 900 cav. sovralimentato, installato sul motopeschereccio atlantico portoghese Allan Villiers, che tanta propaganda ha fatto al nome Ansaldo; e i motori per i gruppi elettrogeni da 750 kW. installati sull'Andrea Doria e sulla Cristoforo Colombo.

La tecnica dei motori veloci, che moltissime, via via crescenti applicazioni avrà in avvenire, ha conseguito il più radicale rinnovamento con il nuovo attrezzamento per la costruzione dei motori Ansaldo-Maybach. Si tratta di un tipo di motore di prestazioni elevate, particolarmente interessante per svariati campi di applicazione.

La situazione e le prospettive stanno evolvendo così, non certo per naturale svolgimento di eventi, ma per calcolata oculalatezza, per volontà di chi, in alto e in basso, al vertice della piramide ed ai più modesti posti di lavoro, compie appassionatamente il proprio dovere.

I mezzi di lavoro con i quali si affronta la quotidiana impresa sono adeguati?

I Tecnici che hanno avuto la fortuna di visitare ed esaminare industrie affini alla nostra, in Italia ed all'estero, non hanno dubbio alcuno sulle larghe possibilità degli impianti del Meccanico. Chi vive nello Stabilimento vede con i propri occhi il fervore di opere, anche per ciò che riguarda le nuove macchine e il rinnovo degli impianti. Non demolizioni se non per dare maggior luce di vita agli ambienti, non alienazioni se non per sostituire più perfetti impianti a quelli sorpassati dagli eventi e dalla tecnica.

Per dare un'idea di ciò che dal 1946 si è fatto per il potenziamento dei mezzi di lavoro, basta riferirsi agli interessanti dati esposti dal Direttore del Meccanico, nella sua relazione pubblicata su « l'Ansaldino », relazione che si può riassumere così:

investimenti per acquisto macchine, lire 1,5 miliardi circa;

investimenti per la costruzione di impianti, lire 2,5 miliardi circa.

Una industria non di serie com'è la nostra, deve continuamente affrontare notevoli difficoltà nel funzionamento dell'organizzazione e dei servizi ad essa collegati, e non lievi sono le difficoltà che sorgono per tempestivamente adeguare l'organizzazione stessa e i servizi alle situazioni via via modificantisi.

A tali argomenti è rivolta l'attenzione costante, non soltanto della Direzione dello Stabilimento, bensì anche dei quadri più elevati dell'intera Azienda.

Se si esaminano i fatti, le vicende, le difficoltà che la produzione presenta, i risultati sin qui ottenuti sono incoraggianti. I risultati si giudicano alla luce della qualità, della tempestività e dell'economia. E le linee che rappresentano tali risultati hanno un andamento di ascesa, anche se non hanno raggiunto ancora l'optimum al quale abbiamo la ferma intenzione di arrivare.

La rapidissima e sintetica rassegna fatta, è sotto ogni aspetto rassicurante; dice, in complesso, che esistono solide basi per uno sviluppo costante: esistono cioè le premesse per affrontare la dura lotta del domani.

Occorre però *vendere* sempre di più, a mano a mano che, come è nostro compito, riusciamo a produrre di più. E' questo il più assillante problema di tutte le industrie, in tutte le Nazioni.

Noi che viviamo negli Stabilimenti, presi tutti dalle quotidiane vicende della produzione, sottovalutiamo tale fattore, che è invece importantissimo. Ci sembra, confessiamolo, un problema che interessi altri settori, un problema di cui si debbano preoccupare altre persone.

Invece non è così. E' sempre dove si produce, cioè nello Stabilimento, che si fa, anche in questo argomento, il bello e cattivo tempo, perchè è nella fucina della produzione, cioè alla macchina, al banco di aggiustaggio, al posto di lavoro insomma, *che si determinano i costi del prodotto.*

Gli sforzi che si stanno facendo nel campo commerciale sono veramente eccezionali; ma non è soltanto la ben nota agguerrita abilità delle nostre persone che si occupano di mercato che può, nelle trattative, mutare a nostro favore la situazione, se il costo dei manufatti non fosse in concorrenza con i costi delle migliori industrie estere.

E allora, l'avvenire della nostra Azienda, e in particolare del nostro Stabilimento, sta proprio in questo fondamentale elemento che a noi, e forse a molti, sfugge, quasi abbia dell'imponderabile, mentre invece è di una concreta durissima realtà; è quello cioè che riassume tutti gli sforzi, riunisce tutti gli elementi, raccoglie tutti i risultati.

Sagaci, larghe iniziative, tecnica eccellente e di avanguardia, organizzazione rispondente alle esigenze, impianti adeguati e moderni sono i mezzi che l'Azienda deve dare per ottenere il successo. E li ha dati e li dà.

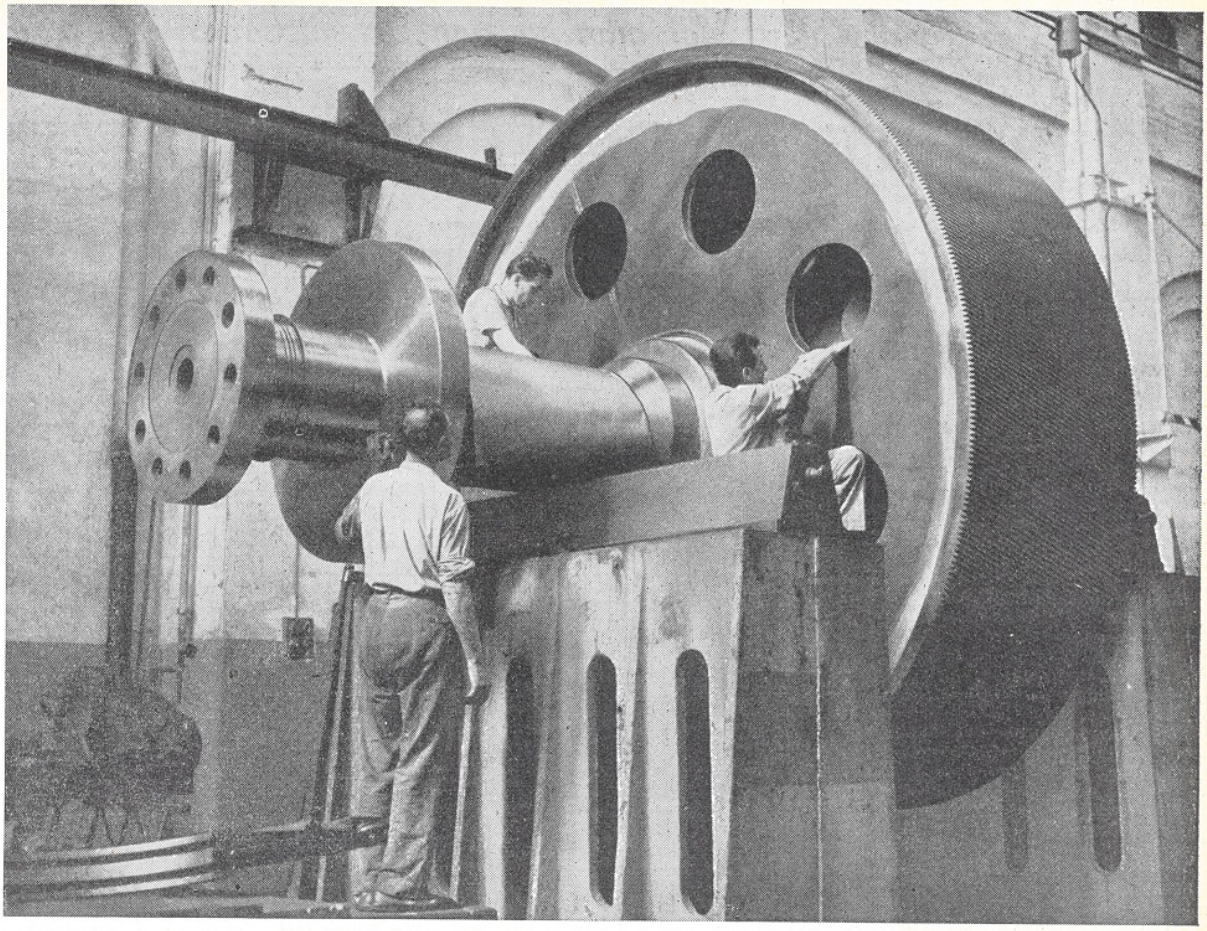
Il resto, l'elemento che stabilisce l'equilibrio, che determina le vittorie, è e deve essere in ciascuno di noi.

Il senso dell'economia, lo spirito d'intraprendente collaborazione, la coscienza di non lasciar disperdere sane energie, bensì di utilizzarle tutte agli scopi di una buona ed economica produzione, sono doti e sforzi che l'Azienda si aspetta da noi tutti, che ha diritto di pretendere da ciascuno di noi.

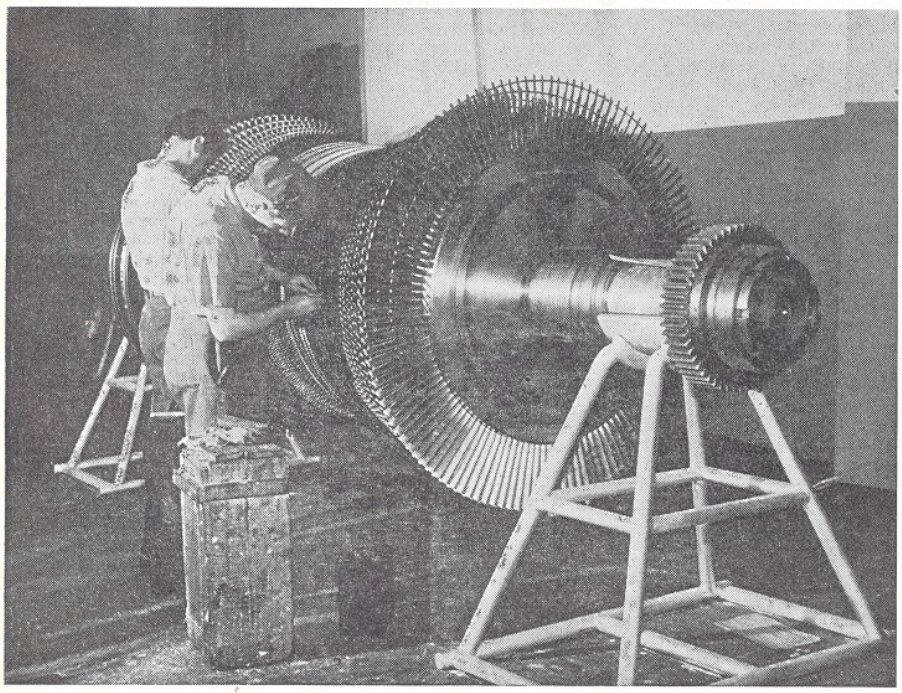
Tali doti sono e debbono essere nella nostra mente, nella nostra volontà, nella nostra coscienza, nelle nostre braccia.

Sono queste le doti che portano alla vittoria; ricordiamocene ogni giorno.

Luigi Palumbo



Operazione di bilanciamento statico di una ruota lenta per riduttore. Da sinistra si vedono gli operai Ettore Guazzotti, Aldo Casanova e Antonio Pastorino.



Palettatura di un rotore. Da sinistra gli operai Angelo Visani e Vincenzo Masoero

"Cronaca nera" di quarant' anni fa al Cantiere di Muggiano

Il sommergibile rubato

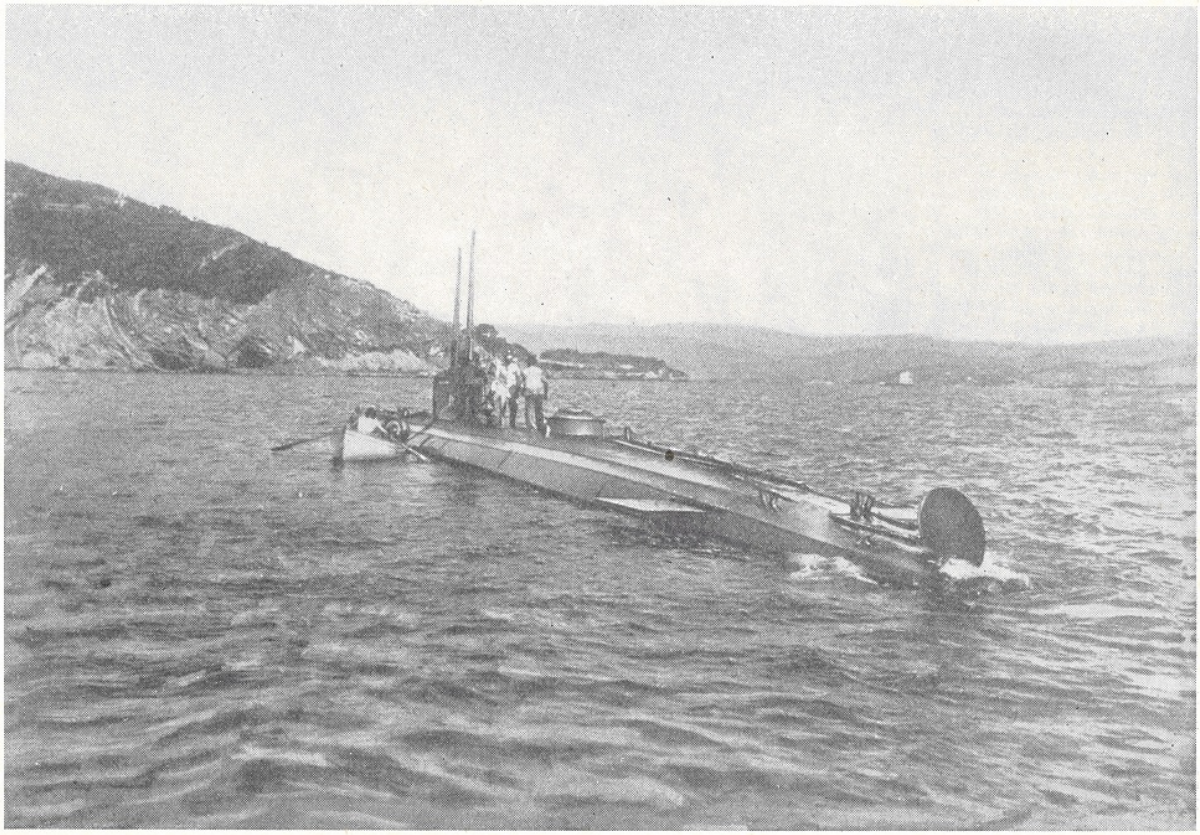
Quarant'anni or sono e, precisamente il 3 ottobre 1914, al Muggiano accadde un fatto che destò un enorme clamore per la sua singolarità: un sommergibile costruito per una Potenza straniera venne «rubato». Nell'autunno del 1914 nel Cantiere di Muggiano — quando già sui fronti d'Europa divampava quella che poi fu definita la prima guerra mondiale — era in via di ultimazione, sebbene disarmato, un sommergibile di 250 tonn. di dislocamento, lungo 43 metri e capace di sviluppare una velocità di 12 miglia orarie in emersione e 8 in immersione, costruito su ordinazione della Russia, ma che non poteva essere consegnato alla Potenza ordinatrice a causa dello stato di neutralità dichiarato dall'Italia.

La direzione del Cantiere aveva affidato le prove del sottomarino ad un giovane colto ex ufficiale di marina, il sottotenente di vascello Angelo Belloni. La mattina del 3 ottobre verso le 7,30, dopo aver imbarcato una gran quantità di nafta il sommergibile «43», al comando del tenente Belloni, con un equipaggio di 15 persone fra cui l'Ing. Carlo Rocchi, il C.T. Barenghi, gli elettricisti Pascu, Opiz, il radiotelegrafista Vassallo e gli operai Franzini, Gambini, Petrilli, Rovai, Esposito, Torella, Deria, Passalacqua, Lavarello, Obiti, De Micheli e Chiesa, lasciava il Cantiere per eseguire alcune prove alla R.T. di bordo. All'ora stabilita per il ritorno il «43» però non fece la sua ricomparsa e ciò mise, naturalmente, in allarme i dirigenti del Cantiere che, dopo qualche ora, informarono dell'accaduto le autorità locali e il Ministero della Marina.

In città la notizia si diffuse la sera stessa del 3 ottobre, ma tanto sembrava straordinaria che non trovò, sul momento, alcun credito. Fu solo il giorno 5 che comparve sui giornali un comunicato in data 4 ottobre a rendere noto l'avvenimento in questi termini che non ammettevano dubbi: «La Ditta Fiat S. Giorgio di Muggiano ha ieri alle ore 17 informato il Comando in capo di Spezia che un sommergibile che trovavasi in allestimento nei Cantieri, è ieri stesso improvvisamente partito per ignota destinazione approfittando di una uscita per alcune prove della R. T. Il sommergibile, completamente sprovvisto di armi, sarebbe al comando di un impiegato della Ditta stessa e con un equipaggio costituito da 15 persone della Fiat S. Giorgio».

E' evidente che le autorità governative non volevano prendere alcuna responsabilità nel fatto e, nel frattempo, avevano inviato alla Spezia l'Ammiraglio Nicastro per compiere un'inchiesta. Il giorno seguente in tutta Italia non si parla che del «colpo di testa» del Ten. Belloni e l'Ambasciata russa a Roma, a sua volta, declina ogni sua partecipazione alla vicenda, anzi, precisa che «non entra assolutamente nel fatto del rapimento».

La Direzione Generale della Società, mentre si sta attivamente interessando per sapere dove sia andato a finire il «43», in un telegramma al Ministero della Marina si dichiara «vivamente addolorato per l'accaduto il quale, dai documenti sinora posseduti, non può venire attribuito che alla improvvisa alienazione mentale di chi comandava il sottomarino».



Un sommergibile gemello di quello «rubato» dal tenente Belloni

Nessuno, come è evidente, vuol assumersi responsabilità dirette e indirette nel clamoroso fatto: chi se le prende, e completamente, è il Ten. Belloni il quale, prima della partenza, aveva disposto che una sua lettera venisse consegnata dopo le ore 17 del 3 ottobre al Direttore Amministrativo del Cantiere, Comm. Boselli. Nella lettera, fra l'altro, pregava i Direttori di voler «sospendere per breve tempo il loro definitivo giudizio» e di non considerarlo impazzito, nè d'accordo con l'equipaggio, al buio d'ogni cosa, né con qualsiasi altra persona o autorità estera o nazionale». Il Belloni, viene intanto denunciato alla Procura e alla Pretura per furto e per violazione della neutralità italiana.

Finalmente il 7 si ha notizia che il «43» è giunto ad Ajaccio in Corsica; nel frattempo al Comm. Boselli era giunto un telegramma dello Ing. Rocchi da Bastia, nel quale annunciava il suo imminente arrivo alla Spezia. Infatti l'ingegnere insieme al radiotelegrafista Vassallo giunge a Livorno con un piroscafo e ambedue vengono subito accompagnati in Questura, dove subiscono un lungo interrogatorio. Dalle dichiarazioni dell'ing. Rocchi si potè apprendere che il sommergibile, compiute le prescritte prove, con le macchine a tutta forza, puntò verso ponente. Ad un certo momento il Ten. Belloni comunicò all'equipaggio che aveva ricevuto l'ordine di consegnare il sommergibile in Corsica in pieno segreto: dati i precedenti, la cosa non era inverosimile e navigarono tutto il giorno. Dopo aver pernottato a Isola Rossa in Corsica il giorno seguente si diressero ad Ajaccio dove giunsero alle 10,30. All'ingresso del porto furono fatti fermare da una torpediniera francese, dopo un lungo colloquio fra il Belloni e il Comandante della torpediniera, il «43» potè entrare in porto. Quì il comandante del sommergibile informò l'equipaggio che, non essendo giunte le istruzioni della Ditta, dovevano proseguire per l'Albania. A questo punto l'ing. Rocchi fece presente al Belloni che era inesplicabile che la ditta esponesse un sommergibile del valore di 1.800.000 lire e 16 persone ad un viaggio non preparato, ma il Belloni gli rispose che era sua intenzione raggiungere Malta e l'Albania per unirsi alla squadra che doveva compiere un'azione guerresca contro la flotta austriaca. Conosciuta la situazione, l'ing. Rocchi non volle più associare la sua responsabilità a quella del Belloni e fece presente all'equipaggio come stavano in realtà le cose. Il Ten. Belloni allora accettò di lasciare libero l'equipaggio al quale rivolse parole rassicuranti circa la loro posizione, dichiarando che la responsabilità del fatto era unicamente sua e aggiungendo: «Io tornerò col tempo: sarà allora sfatata la leggenda che io sia stato un pazzo e il sentimento che ha ispirato la mia azione sarà chiamato con un più nobile nome».

Nonostante che ormai fosse stato possibile stabilire che la responsabilità del «rapimento» era esclusivamente del Ten. Belloni, i fastidi per la Direzione del Cantiere non finirono: infatti il Direttore Amministrativo, in base allo art. 23 del C.P. concernente le rappresaglie possibili in seguito alle rotture di rapporti fra il governo italiano e quelli esteri, fu sottoposto a procedimento giudiziario, e tutti i membri della Direzione, per la loro qualità di ufficiali appartenenti alla riserva navale, vennero messi sotto inchiesta da un Consiglio disciplinare della Marina Militare.

Si ha nello stesso tempo notizia che Belloni è giunto in un porto della Francia meridionale, e da parte della direzione del Cantiere vengono iniziate pratiche per la restituzione del sommergibile che la Francia non aveva voluto accettare. Dopo varie difficoltà, il giorno 24 ottobre, alle ore 13,45, il «43», sulla scia del rimorchiatore «Italia», approda al Varignano e viene posto sotto sequestro con la vigilanza di un reparto di marinai armati.

La straordinaria avventura del sommergibile «rubato» era finita.

Il suo protagonista, tornato in Italia dopo circa due mesi, fu fermato e denunciato per violazione del Decreto che vietava l'esportazione di «veicoli» allestero (il «43» era da considerarsi un veicolo perchè disarmato), ma in seguito assolto con formula piena.

Fu, quella del Comandante Belloni, l'azione di un pazzo? Non crediamo. Bisogna tener presente che egli era un ardente interventista e che, all'epoca in cui mise in atto il «rapimento», la Francia era in guerra con gli Imperi Centrali, il Belgio era stato invaso, Anversa stava per capitolare e, da Arcachon, D'Annunzio mandava i suoi impetuosi messaggi interventisti: c'era insomma tutta un'atmosfera di esasperata esaltazione che non poteva non influire sull'animo del giovane ufficiale. Del resto anche l'Ing. Rocchi, al suo ritorno da Ajaccio, ebbe a dichiarare che il Belloni «si era lasciato trascinare dal suo ardente amor di patria in una avventura eccezionale» e che riteneva il Belloni stesso, «dominato in quel momento dal dolore di non essere riuscito in ciò che nella sua immaginazione egli credeva utile per il suo Paese».

Anche la lettera che il tenente Belloni aveva indirizzato alla madre poco prima di partire conferma il giudizio del Rocchi. In essa, dopo aver dichiarato che intendeva compiere un'azione di guerra contro l'Austria, diceva: «Cara mamma, sii forte e stammi a sentire: io spero che se non riuscirò a compiere incolume la strage che mi propongo. Dio vorrà seppelirmi in un buon fondo di acqua adriatica dove già ci sono tante ossa di padri nostri. Questo è il mio sogno da quando ho cominciato a ragionare».

Il suo gesto fu dunque consapevole, anche se improvvisato; comunque, non fu frutto di un cervello sconvolto, perchè in seguito Angelo Belloni dimostrò, con le sue invenzioni addottate dalla Marina, di essere in effetti un uomo di grande ingegno, innamorato della sua Patria.

Aldo Galli

Bozzetti natalizi

di LUCIO BOZZANO

« Impossibile arrivare per Natale stop. Auguri vivissimi stop. Baci a tutti. Ariodante ». Passato il modulo attraverso lo sportello, versato l'ammontare e intascata la ricevuta, Ariodante esce in piazza San Silvestro con un'alta considerazione di sè stesso. Non è vero che non possa tornare per Natale, le sue faccende le ha sistemate completamente: è che il solito Natale in famiglia, con le solite gioie della mensa e il solito panettone, col solito pomeriggio allungato come una fisarmonica, l'ha seccato. Romperà l'atmosfera ovattata dell'allegria a tutti i costi, la lacrimosa fraternità a orario, la finta nostalgia di tempi che hanno l'unico pregio di essere lontani, e resterà solo con sè stesso, uomo libero da ogni convenzione nel giorno più convenzionale dell'anno, unico tra milioni di saltellanti burattini.

Ha deciso che non andrà al ristorante, dove la preoccupazione di tutti è di trasformare il salone in un focolare domestico, di fare come se fossero in famiglia: tavoli ravvicinati e persone sconosciute che fraternizzano, il presepe o l'albero ben visibile contro la parete di fondo, « buon natale!, buon natale! », e rami di olivo sposesi sul tavolo, e i cibi convenzionali, gli agnolotti, il cappone o il tacchino e il panettone, e il « passito » offerto dalla padrona che si sente « mater familias » e rievoca il passato, e il solito giovanotto brillante che fa lo spiritoso come quel fannullone di suo nipote Adalberto, e si sente autorizzato a raccontare una barzelletta, così «tra noi».

Farà qualcosa di straordinario, in quel giorno casalingo; prenderà il treno, e mangerà alla carrozza-ristorante!

La stazione Termini è deserta, magica nella sua geometrica architettura disabitata, e Ariodante pensa alle « piazze d'Italia » di De Chirico. Gli piace pensare a De Chirico mentre passa davanti ai pochi inservienti dall'aria assente, in un giorno in cui tutti pensano a un'altra cosa, e gli piace pensare alla ressa che doveva aver animato la stazione fino a qualche ora prima, quando tutti cercavano di partire con l'ultimo treno utile per essere a casa « in tempo ».

Sul marciapiede 9 non c'è nessuno, e il treno guarda smarrito dalle occhiaie vuote dei finestrini: carrozza di terza classe completamente vuota, passerella, altra carrozza di terza, vuota, passerella, carrozza di seconda classe, vuota, altra carrozza di seconda, con un uomo in un angolo. Ariodante ha uno sguardo stizzito e interrogativo, che l'altro interpreta come un invito alla conversazione, e gli spiega che è un commesso viaggiatore, in giocattoli, già, sono stati giorni di lavoro, questi, è stato nel Sud, ha fatto tardi, ma spera di farcela a Civitavecchia, ad agguantare la corriera per Tolfa, per arrivare in tempo per il cappone.

Ariodante ha un sospiro di sollievo e, con uno sguardo di compatimento, passa oltre. Passerella, carozza di prima classe con un uomo e due donne che parlano una strana lingua, poi la carrozza ristorante e, oltre, una carrozza di seconda classe che arriva appunto a Genova Brignole. Anche questa è vuota, e Ariodante siede mollemente in un angolo, e guarda fuori, ai marciapiedi vuoti. Il fischio, la partenza, la fuga dei binari, la gente già in faccende attorno alle bancarelle di Porta Maggiore, l'aspetto casalingo della stazione Trastevere, tutto osserva con distacco e sente di poter tutto valutare da uomo libero, mentre il treno, con la sua corsa veloce, sembra incitare i pensieri più audaci.

Fuggono veloci i pali del telegrafo e gli alberi nudi in mezzo alla campagna, e qualche casolare qua e là manda al cielo buffetti di fumo bianco. Cullato dal ritmo delle ruote, Ariodante si abbandona sullo schienale e pensa ai Natali passati, all'allegria fastidiosa della zia Eleonora, ai pomeriggi in cui si giocava addirittura a tombola, mentre egli fremeva al pensiero di Gabrì che lo aspettava: ma come alzarsi, come osare di uscire? E più indietro ancora, nel tempo, ricorda il rosolio della nonna che non piaceva a nessuno e che tutti lodavano, e le storie di papà sui Natali argentini, mentre lui avrebbe voluto andare al cinema, a vedere Buffalo Bill. Come si chiamava quel dolce a base di castagne che la mamma faceva sempre a Natale? Come si chiamava? Il pensiero di questo nome che non riesce a ricordare lo turba e lo scuote. Debolezze natalizie! Riprende a pensare alle cose che gli altri fanno in questo giorno, e non facendole si sente tanto forte, e non si accorge che è così anch'egli legato a questo giorno, non pensa ch'è in funzione di esso, sia pure a rovescio.

« Serie unica!... Il pranzo è servito!... ». Ariodante si avvia al vagone ristorante, siede ad un tavolo tutto per sè, nel posto vicino al finestrino, ed è servito rapidamente: non ci sono che i tre stranieri, al tavolo d'angolo. Il pasto è come tutti gli altri giorni, al vagone ristorante, e c'è un dolce anonimo, usuale. Neppure una fetta di panettone, nè un torrone, nulla. Arriva la frutta e Ariodante sceglie un mandarino, un bel mandarino pienotto, con la buccia odorosa che sprizza un sugo profumato, e resta con la buccia a mezz'aria, tra il pollice e l'indice. Che strano: aveva pensato per un momento di poterla posare sulla stufa, come faceva a casa, dove si abbrustoliva mandando un aspro profumo per la cucina.

Ecco, sì, aveva mangiato proprio come voleva lui, in tanto giorno, e il cameriere aveva avuto il buon gusto di non dire neppure « buon natale », ed ora osservava, sorseggiando un bicchierino di cognac, le casupole sparse per la campagna, ancora col loro pennacchio bianco, dentro alle quali numerosi omini stavano consumando il pasto abbondantemente innaffiato tra le grida festose dei ragazzi, sotto i rami di olivo appesi alle pareti.

Qui non c'erano neppure i rami di olivo: ma come si chiamava quel dolce a base di castagne che faceva sempre la mamma, a Natale?

Ariodante si sforzava di ricordare, mentre il cognac ingoiato troppo in fretta gli brucia la gola. I contorni delle cose fuori del finestrino non sono già più così nitidi, e la carrozza sembra davvero un po' vuota, ora che gli stranieri se ne sono andati.

Ariodante scorge nel cortile di una casa colonica una vecchia che getta del becchime ai polli, i quali le si stringono attorno e sembrano nascondersi sotto la lunga gonna nera, mentre dal tavolo dietro il paravento, dove si sono seduti gli uomini di servizio, giungono risate altisonanti.

Ariodante si rannicchia nel suo angolino e pensa, come mai si chiamava quel dolce? Come si chiamava?

✡

Sembra di essere in processione, nella stretta strada inondata dalla luce delle vetrine, una processione un po' stretta in cui, più che camminare, ci si lascia portare dalla calca. L'atmosfera non è certo la solita, quando tutti sembrano in ritardo, corrono non si sa dove, non si guardano neppure: oggi invece nessuno ha fretta, tutti si dondolano pigramente davanti alle vetrine, tutti sono felici di guardarti in faccia, ogni sguardo è un saluto, sembra una sagra di paese. Com'è difficile che avvenga ciò, in questa città di 700 mila sconosciuti!

Anche Bartolo è felice là in mezzo, si guarda attorno con una gioia infantile, osserva lungamente le vetrine alle quali solitamente non getta uno sguardo, sono tutte così belle, addobbate a festa, col loro alberello in un angolo e trine e colori! Anche il macellaio ha esposto un albero colossale con le lampadine accese e il suo negozio, che ha sempre fatto rabbrividire Bartolo, ha oggi un aspetto più caldo. Bartolo stabilisce di giudicare la fantasia dei vari commercianti dalle loro vetrine, e si appassiona a questa gara ideale: qui il tabacchino ha costruito un albero appendendovi i pacchetti variopinti delle sigarette, là la fruttivendola ha adornato la vetrina con nastri multicolori, rami di ulivi, aranci e mandarini appesi come palloni frenati la cui navicella è costituita da una noce, il profumiere ha costruito un presepe dove, esclusa la capanna, le figurine sono costituite da boccette di profumo delle forme più diverse. Ma ora Bartolo dimentica di essere giudice e osserva i raggi violenti delle luci che si incrociano e gli paiono spari di mortaretti, mentre in alto, sopra la marea di teste ondeggianti, i colori delle insegne al neon saettano come una musica jazz. Bartolo è felice, ha la gratifica in tasca, può comprare nei vari negozi, e questa coscienza di poter entrare e acquistare gli dà già una gioia quasi pari a quella dell'acquisto stesso. E' perciò che rimanda l'acquisto e continua a fermarsi in vari negozi, e ogni volta prova questa gioia e la rinnova a volontà, dieci, venti, trenta volte. La vita grigia di tutti i giorni è lontana, stasera: domani è Natale. Andrà alla messa di mezzanotte, poi dormirà a lungo domattina, fin che vorrà, e si sveglierà nel giorno santo, e ci saranno i parenti venuti da lontano, e si parlerà di tante cose, e si resterà a lungo a tavola, a lungo.

Rientra tardi, Bartolo, coi suoi acquisti, giusto in tempo per recarsi alla messa nella sua parrocchia. La chiesa è affollata calda, e inondata di luci. Bartolo prega con fervore e poi, sulle note dell'organo, rievoca una nenia popolare di tanti anni fa, che aveva udito dai vecchi di casa sua: « Femmu i maccaruin, cu tuccu de carne e bibìn » e si accorge che anche in italiano può fare un'altra rima « Facciamo i maccheroni, col sugo di carne e capponi ». Tempi in cui i maccheroni erano un lusso di Natale, e non parliamo del sugo di carne! Sua madre gli raccontava che allora il regalo di Natale consisteva in un sacchetto di dolci e frutta (pochi confetti, fichi, mandarini) e una bambolina piccola piccola, che i genitori mettevano sul guanciale mentre i figli dormivano. Sempre così, ogni anno, ma ogni anno era la stessa sorpresa al mattino e la stessa gioia. E poi c'era il pandolce con la letterina sotto, che il più grandicello leggeva ad alta voce; quindi il padre cominciava a tagliare, con fette decrescenti in grandezza. Erano più felici allora, i bimbi, col sacchetto sul guanciale, o adesso con il treno a comando elettrico? E i genitori, erano migliori allora, quando mangiavano la fetta più grossa; o adesso che la fetta più grossa la danno ai figli?

Tornando a casa nel freddo della notte, Bartolo pensa all'emozione che aveva provato quando, tornando appunto dalla messa di mezzanotte coi genitori, aveva scoperto che il Bambino Gesù era già passato da casa sua e gli aveva depositato in camera un magnifico carro con cavallo. Aveva avuto mozzato il respiro, poi s'era messo ad urlare: « E' venuto il Bambino! E' venuto il Bambino! » e di dormire, quella notte, non s'era parlato davvero. E quell'altro Natale in cui, più grandicello, si spese l'intera somma avuta in dono da tutto il parentado, continuando a girare sull'autopista fino a che aveva un centesimo? Aveva diviso il posto col cugino Egidio che non aveva un soldo, è vero, ma questo non lo salvò affatto dalle ire paterne.

Comunque, quella era la gioia del Natale! Ma quante volte Natale era passato da allora?

L'indomani Bortolo non dormirà a lungo come previsto, perchè il gallo del piano di sotto lo sveglierà per tempo, e le donne già affaccendate lo cacceranno dalla cucina, e lui uscirà per recarsi nel solito bar, a trovarvi i soliti amici. L'atmosfera non è la solita, naturalmente, e anche le partite a carte sono giocate con minor mordente, senza interesse. Si beve qualche cosa, come aperitivo, mentre gli sguardi corrono spesso all'orologio appeso alla parete. E' l'orologio, appunto, a dominare la scena e a condurre tutti a casa, con una malcelata fretta. Bartolo trova già seduti a tavola i parenti venuti da lontano, e ascolta un monte di cose, fatti vecchi e nuovi che succedono anche nella sua città, ma raccontati così acquistano un sapore esotico. I ravioli sono accolti da applausi generali, mentre la padrona di casa si scusa: « Veramente ci vorrebbe il brodo, oggi, ma noi li abbiamo fatti lo stesso. Sapete, i bambini! » e così le diverse portate, con complimenti sperticati alle virtù culinarie della vivandiera. Bartolo è già sazio da tempo, ha già mangiato il triplo del normale, ma non vuole fare torto a nessun piatto, e trangugia, e innaffia abbondantemente e già sente molto caldo, e le voci acute dei commensali si confondono stranamente al suo orecchio. Parla anche lui vivacemente, un po' a vanvera, cambiando argomento ad ogni frase, e ora gli sembra di nutrire un grande affetto per il cugino Andrea, che vede sì e no ogni quattro anni. Si resta a lungo seduti a tavola, mentre i bambini si scatenano coi giocattoli vecchi e coi nuovi, e le loro grida sono coperte solo dalla musica della radio. La mamma è andata a prendere il vecchio album di fotografie e lo esamina coi parenti venuti da lontano, e ad ogni foto è una serie di rievocazioni che si perdono nel tempo e nello spazio. Il cugino Andrea sonnecchia, e Bartolo pensa che al cinema accanto proiettano un film giallo, di quelli che piacciono a lui: vi andrà domani. Intanto guarda il disordine delle stoviglie ammonticchiate sul lavandino, e il trinciapolli lo fa pensare alle pinze di officina, e vede la faccia del magazziniere, e pensa: « Che cosa farà il magazziniere in questo momento? ». Una mosca lo distoglie col suo volo e Bartolo la segue con l'occhio, fino a che va a posarsi sulla mensola della radio. Una mosca con questo freddo! Intanto il cugino di Andrea si risveglia ed esclama: « Anche questo Natale è passato! ».

PANORAMA

SEDE

CONGRESSI E MANIFESTAZIONI INTERNAZIONALI

Il successo del 1.o Congresso internazionale dei motori a combustione interna, tenutosi a Parigi nel maggio 1951, ha consigliato la formazione di un Comitato Permanente di carattere internazionale, allo scopo di assicurare il contatto tra i vari gruppi, industrie e persone interessati e di preparare i successivi congressi.

Nel 1953 il Congresso, dedicato all'uso degli olii combustibili pesanti nei motori Diesel di media e grande potenza, è stato tenuto a Milano. Tale convegno al quale parteciparono oltre 450 persone, che in gran parte visitarono poi, come è noto, il nostro Stabilimento Meccanico ed il Cantieré Navale, ha fra l'altro fissato come temi del prossimo congresso che si terrà all'Aja dal 23 al 28 maggio 1955 i seguenti problemi:

1) Possibilità attuali della tecnica del motore Diesel di trazione.

2) Possibilità del motore Diesel per la realizzazione di potenze, per linea d'alberi, superiori a 10.000 Cav., con eventualmente elementi di potenza unitaria non inferiore a 2.500 Cav.

L'Ansaldo che ha sempre partecipato attivamente ai lavori del Congresso (fra l'altro il Vice Direttore Generale ing. De Vito è membro del Comitato Permanente del Congresso), darà il suo attivo contributo anche ai lavori del prossimo anno con la presentazione di una memoria dell'ing. L. Slaghek avente per titolo « Le locomotive con motore a combustione interna secondo l'esperienza Ansaldo ». Proprio in questi giorni è pervenuta la comunicazione da parte del Comitato Permanente dell'avvenuta inclusione di tale memoria nell'ordine del giorno dei lavori.

Il fatto che il Congresso dei motori si terrà pochi giorni prima dell'apertura del IV Congresso Mondiale del Petrolio che, come è noto, si terrà a Roma dal 6 al 15 giugno 1955, permetterà una più vasta partecipazione da parte dei congressisti provenienti dai Paesi d'oltremare.

L'Ansaldo parteciperà naturalmente anche a quest'ultimo Congresso, la cui importanza si preannuncia veramente notevole sia per il numero e la qualificazione dei partecipanti sia per gli argomenti che verranno trattati. Si può anzi aggiungere a questo riguardo che la preparazione della nostra partecipazione a questo Congresso può già considerarsi iniziata con l'invio al Comitato Permanente del Congresso dei Motori di copia della memoria. « Un problema attuale sulla qualità delle nafte per i motori Diesel di grande potenza » presentata dall'ing. Rappini dello Stabilimento Meccanico al Congresso ATI-ATA-AIDA tenutosi a Genova nell'ottobre scorso: l'argomento trattato in tale memoria formerà infatti probabile oggetto di un intervento che il Comitato Permanente in questione si propone di fare al Congresso Mondiale del Petrolio.

Nel quadro della partecipazione della nostra Società ai enti ed associazioni internazionali va segnalato che l'ing. Lo Varco Capo dell'Uff. Studi dello Stabilimento Carpenteria, che già in molte riunioni ha dato un apprezzato contributo ai lavori della Fédération Européenne de la Manutention, è stato recentemente nominato Vice Presidente della 1.a Sezione della Federazione stessa.

Il Convegno per i noli e le costruzioni navali

Il 27 novembre è stato inaugurato a Genova, presso la Camera di Commercio, il Convegno nazionale per i noli e le costruzioni navali.

Al Convegno hanno partecipato, oltre al Ministro della Marina Mercantile on Tambroni, il Prefetto di Genova dott. Vicari, il Sindaco avv. Pertusio, il Presidente del Consorzio del Porto gen. Ruffini, il Comandante del Porto e del Dipartimento marittimo gen. Federici, il Presidente della Confindustria dott. Angelo Costa, il Presidente della Camera di Commercio dott. Trombetta ed altre numerose personalità del mondo industriale, tecnico e armatoriale.

Per l'Ansaldo hanno parlato il Presidente avv. De Barbieri e il gen. De Vito. L'avv. De Barbieri ha rilevato, tra l'altro, come la legge del 17 luglio 1954 abbia tempestivamente e favorevolmente operato nell'acquisizione di nuove commesse e come, in virtù dei contributi governativi di questa legge diminuiscano notevolmente le difficoltà nell'acquisizione di commesse dall'estero, anche se non si è ancora in grado di fronteggiare pienamente la concorrenza internazionale.

Missione nel Medio Oriente

Il 10 novembre è partita dall'aeroporto di Ciampino una Missione economica italiana diretta nel Medio Oriente. La Missione, guidata dall'on. Vedovato, è composta da funzionari del Ministero degli Esteri, dell'Istituto Commercio Estero, della Banca Commerciale, del Banco di Roma, del Banco di Sicilia, del Credito Italiano e della Fiera del Levante. Ne fanno parte anche rappresentanti di alcune importanti aziende, tra cui l'Ansaldo nella persona del V. Direttore Centrale dr. Emanuele Ricci.

AGENZIE ALL'ESTERO

E' stata nominata agente generale esclusiva della nostra Società in Perù la Società Ferreyros Enrique y C.ia di Lima.

Motopeschereccio « Ansaldo » di proprietà del nostro cliente sig. Salvatore Farinato di Molfetta. Sul motopeschereccio è installato un nostro motore Diesel tipo 2131/4 sovralimentato da 165 Cav. Il sig. Farinato ha battezzato col nome ANSALDO la sua nuova unità in segno del suo attaccamento alla nostra Azienda: egli è infatti già armatore di altri motopescherecci muniti di motore Ansaldo.

CARPENTERIA

COMMESSE

Durante il mese di novembre è stata assunta l'ordinazione per dodici serbatoi per aria compressa, della capacità di mc. 10 caduno. Otto di questi serbatoi sono destinati alla Fiat e quattro al nostro Stabilimento Meccanico. Le ore lavorative occorrenti per la costruzione sono 8.500.

Primo Convegno delle costruzioni metalliche

L'ACAI (Associazione fra i costruttori in acciaio italiani) ha indetto durante i giorni dall'11 al 14 novembre il primo « Convegno nazionale della costruzione metallica », tenuto a Milano presso il Museo della Scienza e della Tecnica.

Il Convegno, aperto alla presenza del Ministro Romita, era presieduto dal prof. Giuseppe Albenga del Politecnico di Torino, e dall'ing. Riccardo Badoni. Il Consiglio Nazionale delle Ricerche era rappresentato dal prof. Luigi Stabilini del Politecnico di Milano. Numerosi i partecipanti, appartenenti alle più importanti industrie del ramo, fra le quali l'Ansaldo, rappresentata dall'ing. Marco Oggioni, dello Stabilimento Carpenteria.

I lavori si sono svolti su sei temi sviluppati da venti comunicazioni. L'ing. Marco Oggioni ha riferito sul tema « Possibilità estetiche ed architettoniche delle costruzioni in acciaio » mediante la sua comunicazione « Funzionalità ed estetica delle costruzioni ».

PRESTAZIONI dei Servizi Ausiliari

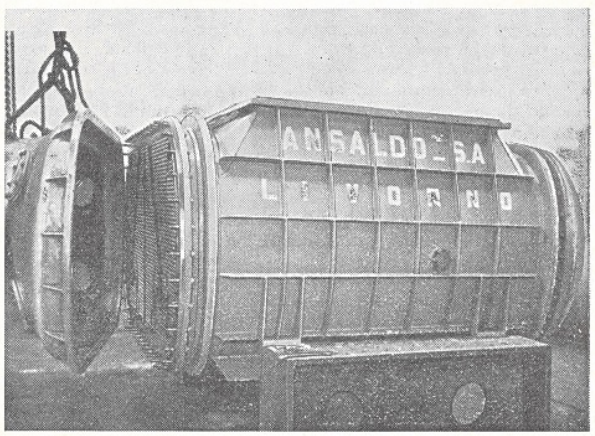
Il trasporto a Napoli, dal Molo Vigliena alla Raffineria della Socony, del reattore costruito dalla Carpenteria, prova l'efficienza dei mezzi e l'alto grado di addestramento tecnico raggiunto dalle maestranze dei Servizi Ausiliari.

Per il passato non era assolutamente pensabile che una attrezzatura del peso di oltre 620 quintali, in un sol pezzo, avente un ingombro di metri 18 di lunghezza per metri 6,6 di diametro, potesse essere trasportato attraverso una zona di porto fra le più attive e attraverso vie tormentate dal traffico e con fondo stradale incerto.

Sono state alzate o spostate reti elettriche, tranviarie e ferroviarie e linee telegrafoniche, sono stati eseguiti, con particolari accorgimenti, lavori per attraversare un tratto di binario delle Ferrovie Stato, è stato abbassato di un metro e venti centimetri il livello stradale, per una lunghezza di m. 45 circa, di un sottopassaggio e i Servizi Ausiliari hanno adempiuto all'impegno assunto. I poderosi automezzi e l'enorme corpo cilindrico hanno attraversato la città tra lo stupore e l'interesse della popolazione e dei competenti e si sono introdotti nella raffineria a soddisfazione della fiduciosa attesa della « Socony » e a sollievo dei dirigenti e dei tecnici della nostra Società che non possono disgiungere la sicurezza del buon esito delle nostre imprese più ardue da un pur minimo timore di imprevisti che li tiene in ansietà sino al loro felice risultato definitivo.

La squadra, che è stata guidata personalmente dal Dirigente dei Servizi Ausiliari sig. Sorzana, era composta dal Capo Reparto sig. Antonio Piccardo e degli autisti e motoristi sigg. Giovanni Arnera, Angelo Consigliere, Nello Guglielmi, Antonio Martino e Giuseppe Sacco.

LIVORNO



Due condensatori principali da mq. 347 sono stati costruiti dal Cantiere di Livorno per i Cantieri Tosi di Taranto I condensatori sono destinati a un apparato motore da 22000 C.A.

AZIENDALE

MECCANICO

COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite dal 22 novembre al 7 dicembre:

Parte vapore e varie.

— Un apparato motore a turbina da 14.500 C.A. 110 giri e potenza massima di 16. mila C.A. 114 giri, per la turbocisterna da 31.500 T.D.W. Costr. 1509 per la Soc. An. « Petrofina » Bruxelles.

— Fornitura alle Ferrovie dello Stato di 18 piastre per inviluppi caldaie locomotiva.

— Fortnitura alla Soc. ILVA di palettatura per turbosoffiante tipo Ansaldo dell'acciaieria Thomas Bagnoli.

Parte motori.

— Otto motori Diesel-Ansaldo tipo Q.265/6, sviluppanti, ciascuno, una potenza varia aggirantesi sui 300 cav. eff., da accoppiarsi a pompe per le stazioni di pompaggio Oleodotto Suez-Cairo e venduti alla Società Dalmine.

— Quattro motori Diesel-Ansaldo-Fiat tipo 487 T, sviluppanti, ciascuno, la potenza normale di 2.100 cav. eff. a 250 giri al 1', venduti alla Società Tirrenia per essere sistemati su di una nave in costruzione.

— Otto gruppi elettrogeni da 200-240 Kw ciascuno, formati con motori Diesel-Ansaldo tipo Q.265/7, sviluppanti, ognuno, 360 cav. a 375 giri al 1', venduti alla Società Tirrenia per essere sistemati su due navi in costruzione.

Le suddette forniture comportano un carico di lavoro ammontante a complessive 476.000 ore di mano d'opera.

Nuovo isotopo radioattivo

Nel luglio ultimo scorso è arrivato dall'Inghilterra un nuovo isotopo radioattivo prodotto dalla pila atomica di Harwell. Si tratta dell'iridio 192. Esso è stato trasportato, nella sua bombola di piombo contenuta in una cassa di legno di facile maneggio, alla Stazione Raggi dello Stabilimento Meccanico.

Come è noto nel febbraio 1952 arrivò all'Ansaldo il primo isotopo radioattivo: la bombola al cobalto 60. La differenza tra i due tipi di isotopi consiste nell'energia in MegaVoltelettrone che in grosso modo per l'iridio 192 è la metà di quella del cobalto 60.

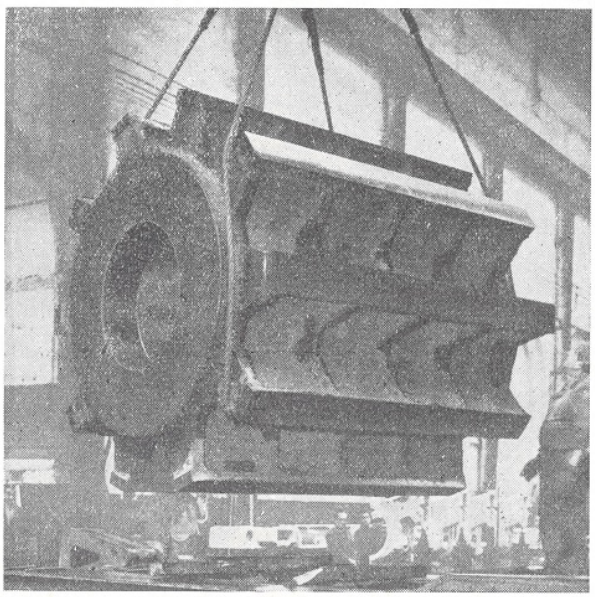
Noi abbiamo iniziato col cobalto 60 per ispezionare i grossi spessori delle strutture, specie se saldate (90-120 mm.), come nel caso dei rotori cavi in acciaio fucinato e saldato per le navi « Andrea Doria », « Cristoforo Colombo », ecc., ed ora con l'iridio 192 si è sviluppato questo metodo di controllo con sostanze radioattive economico e pratico per gli spessori più sottili, come nel caso delle tubazioni saldate a completamento degli apparecchi Raggi X esistenti per dove essi non possono essere adoperati.

Raggiera di alternatore per la "Marelli"

E' stata eseguita, presso il reparto macchine grandi (MAGR) dello Stabilimento Meccanico, la lavorazione di una grossa raggiera di alternatore per conto della « S.A. Marelli » di Milano.

Il pezzo, che pesava greggio di fusione 61 tonn., a lavorazione ultimata presenta le seguenti caratteristiche: mm. 2.800 di diametro, mm. 3.000 di lunghezza, tonn. 50 di peso. Ciò ha causato delle difficoltà per il piazzamento e la lavorazione su tornio verticale « Waldrich ». La esecuzione, tornitura esterna delle razze e del mozzo, è stata laboriosa ed impegnativa perchè essa è avvenuta a taglio interrotto e perchè l'elevato grado di finitura richiesto era difficile ad ottenersi di solo utensile per la sagomatura del pezzo a raggiera.

Da parte degli operatori i quali hanno lavorato accuratamente, si è dovuta prestare la massima attenzione onde contenere nel campo delle tolleranze gli inevitabili errori dovuti sia alle dimensioni del pezzo che a qualche imperfezione della macchina. Il lavoro è riuscito molto bene e ciò accresce la fiducia di cui gode lo Stabilimento presso Ditte italiane ed estere nel campo delle grosse lavorazioni.



FONDERIA

COMMESSE

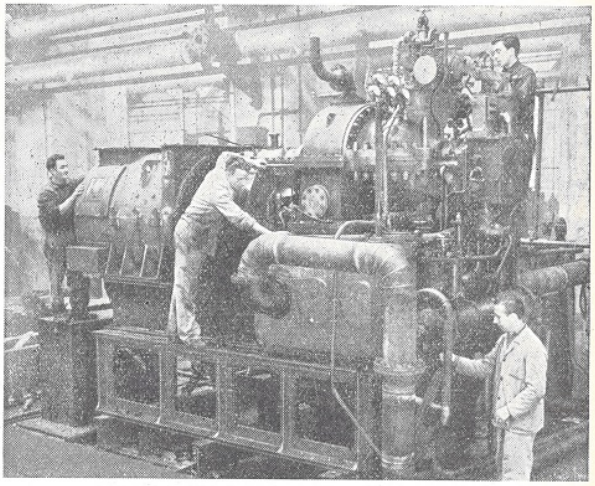
Durante il mese di novembre sono state acquisite ordinazioni per complessive 65.000 ore circa di mano d'opera. Sono degne di maggior rilievo le ordinazioni di puleggie, camme cilindri e anelli per tamburi in ghisa per l'Alfa Romeo, di getti in ghisa e bronzo per l'Ansaldo-Fossati, di camicie in bronzo per la Siac, di lingotti in ghisa Meehanite per la Società Way Assauto di Asti, di griglie e controvalvole in bronzo per la Società Solvay di Rosignano, nonchè le ordinazioni di 3 eliche in bronzo al manganese, di cui due per i Cantieri Navali Riuniti e una per la Società Ligure di Armamento di Genova.

SPEDIZIONI

Sempre nel mese di novembre abbiamo spedito circa 650 tonn. di getti di ghisa e di bronzo ad altri stabilimenti sociali e clienti varii. Specifichiamo, qui di seguito, le spedizioni più importanti:

Un'elica in bronzo al manganese a quattro pale del peso di 10 tonn. per i Cantieri del Mediterraneo; cinque camicie in bronzo per assi port'elica destinate a clienti varii; due centriruote in ghisa del peso di circa 12 tonn. cad. per la Siac; ottanta tonn. lingottiere in ghisa per lamiere di vario tipo per la Siac; novanta tonn. di getti vari in ghisa meccanica per l'Alfa Romeo; sessantacinque tonn. di getti vari in ghisa per clienti varii; cento tonn di ceppi freno in ghisa per le Ferrovie dello Stato; centosettanta tonnellate di getti in ghisa per motori Q.265 - Q.2131 - Q.370 - Q.460 e 757 allo Stabilimento Meccanico.

PROVE UFFICIALI di due gruppi turbodinamo



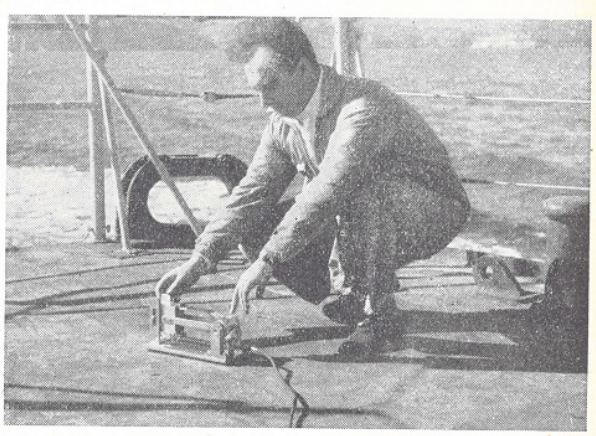
Si sono svolte recentemente nella Sala Prove Turbine dello Stabilimento Meccanico le prove ufficiali dei due gruppi turbodinamo destinati alla T/C « ARGEA » dell'Armatore Cameli. Erano presenti alle prove oltre ai funzionari dei Registri di Classificazione RINa, Lloyd's Register e American Bureau, l'ing. Lombardo per l'Armatore ed il Direttore di macchina della nuova unità. I due gruppi sono costituiti ognuno da una turbina a condensa accoppiata tramite riduttore ad una dinamo della potenza continua di 550 kW. Le caratteristiche della turbina sono: vapore all'ammissione 40 Ata, temperatura 430°C, giri al 1' 8.000. La dinamo eroga la corrente ad una tensione di 420 volts e a 1.500 giri al 1'. Le prove hanno dato ottimo risultato, hanno permesso di seguire il comportamento dei gruppi in tutte le loro condizioni di carico e sovraccarico in conformità alle esigenze di bordo e alle norme prescritte dai Registri di Classificazione.

DEMOLIZIONE di un vecchio capannone

Nel mese di novembre i lavoratori del Meccanico hanno assistito alla demolizione del colossale impianto che un tempo era adibito alla sistemazione delle camicie per i cannoni di lunga gittata.

L'impianto aveva per ben quaranta anni soddisfatto le necessità della Marina Militare; infatti fu costruito nel lontano 1912 con l'ausilio della impresa « G. Stura », e quando fu messo in opera, sia per la sua mole che per le sue attrezzature moderne, era considerato un vero gioiello della tecnica, uno dei migliori d'Europa.

Occupava un'area di 450 mq. con un'altezza di m. 32; alla sua sommità era installata una gru della portata di 150 tonnellate, munita di otto cavi di acciaio con sezione di 40 mm.

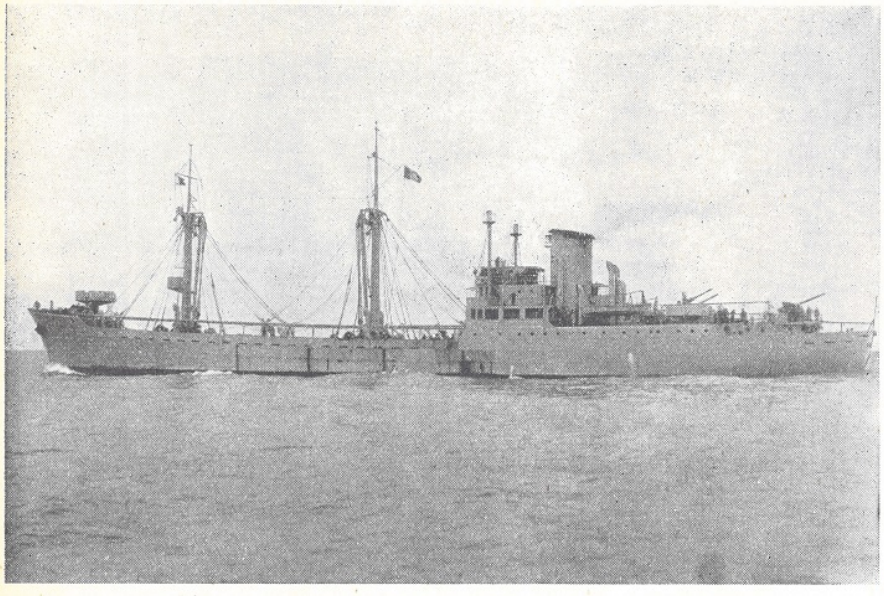


Rilievo delle vibrazioni di scafo a bordo della corvetta « Albatros », munita di motori di propulsione e di gruppi elettrogeni Ansaldo. Il tecnico Bruno Valdi del Meccanico mette a punto l'apparecchio rivelatore.

PANORAMA AZIENDALE

MUGGIANO

PROVE DELLA "VESUVIO"



Il 27 novembre la nave da trasporto « Vesuvio », costruita al Cantiere del Muggiano per conto della Marina Italiana, ha effettuato le prove dei consumi tra le basi di Portovenere e Portofino.

Costruita durante la guerra come nave da trasporto carri armati, la « Vesuvio » è stata successivamente trasformata dall'Ansaldo Muggiano in nave da trasporto carico secco e andrà, ad avvenuta consegna, ad allinearsi tra le unità della nostra flotta militare. Come la gemella « Stromboli », da tempo in dotazione alla Marina, la « Vesuvio » è dotata di un apparato motore composto di due turbine, alta e bassa, con riduttore a 125 giri, capace di sviluppare una potenza in mare di 2.900 Cv. e inoltre di quattro gruppi elettrogeni per i diversi servizi di bordo. Alle prove erano presenti ufficiali della Marina Italiana componenti la Commissione ministeriale di collaudo: capitano di vascello Cianchi, Presidente della Commissione; capitano di vascello Colotto, membro; colonnello Mallardi, direttore dei lavori; capitano di fregata Grion, comandante della nave; capitano di corvetta Ercolesi e capitano Pistilli, direttore di macchina.

La nave, che misura m. 101,84 di lunghezza fuori tutto, m. 14 di larghezza fuori ossatura, con un dislocamento a pieno carico di 6.100 tonn., ha effettuato la prova agli ordini del Comandante Beretta, già Capo di Stato Maggiore della Marina in A. O. (base sommergibili) e oggi apprezzato dirigente dell'Ansaldo, per la quale ha guidato numerose navi, tra cui l'« Andrea Doria » e la « Cristoforo Colombo ». Erano inoltre presenti ingegneri e tecnici del Muggiano. A tutta forza sono state raggiunte le 15 miglia orarie.

RIMORCHIATORE per l'Argentina

Destinato alla navigazione fluviale-costiera, non ha carena adatta per la navigazione in alto mare. Allo scopo di poter permettere la traversata atlantica è stata applicata una falsa prora saldata, che permetterà una navigazione relativamente tranquilla essendo questa falsa prora di forme avviate e nello stesso tempo resistenti agli urti ondosi. In continuazione di questa falsa prora vi sono due impavesate laterali della stessa altezza sostenuti da robusti scalmotti, che si prolungano fino alle sovrastrutture centrali. E' stato provveduto inoltre ad agevolare con facilità (senza venir meno alla robustezza necesaria) lo smontaggio all'arrivo in Patria.

A questo scopo non sono state impiegate paratie interne e la robustezza si è ottenuta a mezzo di tralicci. Il peso di questa struttura è circa 10 tonn.

VISITE

I Cantieri del Muggiano sono stati visitati in data 3 dicembre da alti esponenti dell'IRI e del Gruppo Finmeccanico, convenuti nella nostra città per un congresso tenuto nella sede della « Termomeccanica Italiana » di La Spezia.

Gli illustri ospiti, che erano accompagnati dall'Amministratore Delegato ing. Rosini e dal Direttore Generale ing. Lombardi, hanno effettuato una visita agli impianti del Cantiere, soffermandosi con particolare riguardo nella sala a tracciare, sulla quale gli alti esponenti del mondo industriale italiano hanno espresso il loro apprezzamento.

Nel corso della visita l'ing. Rosini si è anche intrattenuto con la Commissione Interna del Cantiere, visitando la mensa aziendale e interessandosi ai problemi esposti dai rappresentanti delle maestranze. Tra le numerose personalità convenute erano presenti i Direttori Centrali dell'IRI dott. Bracco e Cortesi, il Direttore Generale della Finmeccanica dott. Luraghi, il Presidente della Termomeccanica ing. Pacchiarini, il Direttore Generale della Marconi dott. Pantano e tra i direttori delle aziende locali il Presidente e Direttore Generale della Gestione Società Meccanica della Melara, ing. Giulio Terzaghi e il Direttore della Termomeccanica Italiana ing. Berrini.

ATTO DI ONESTÀ

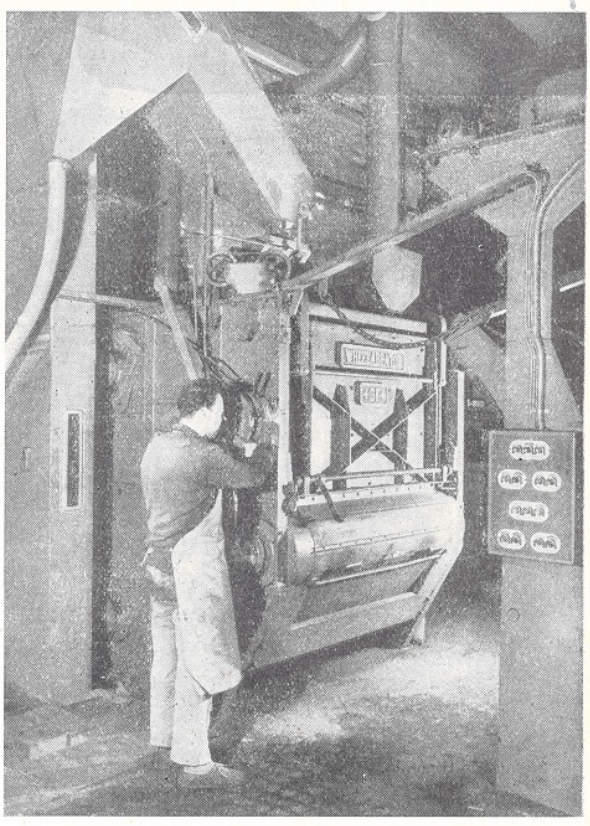
I guardiani Senofonte Caramania e Carmelo Blandino trovato un anello d'oro dimenticato su un lavandino in Arsenale lo hanno restituito al legittimo proprietario.

Addestramento dei Capi

In questi giorni ha avuto inizio il terzo ciclo di riunioni riguardanti il programma « Miglioramento metodi di lavoro » negli stabilimenti di Muggiano, di Livorno, del Cantiere di Sestri, del Meccanico e del Ferroviario.

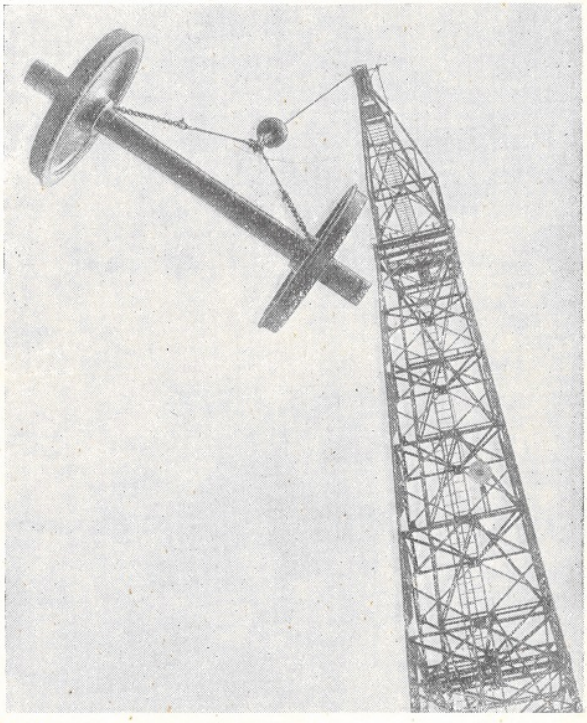
Queste riunioni, che prossimamente avranno inizio anche alla Carpenteria e alla Fonderia, saranno tenute ai capi di ogni livello gerarchico e proseguiranno per circa tre mesi.

UNA NUOVA SABBIATRICE

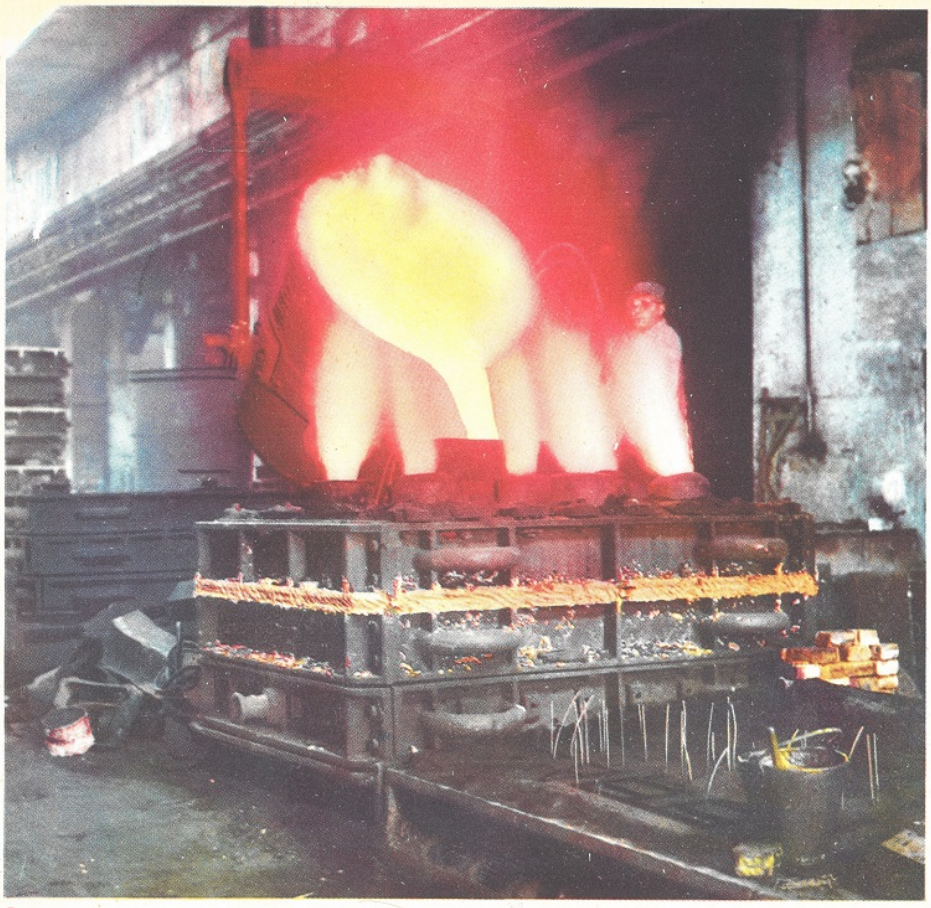


Una nuova sabbiatrice a tamburo, mod. W.S. 3 fornita dalla Ditta « G. Fischer » di Sciaffusa, è stata sistemata recentemente alla nostra Fonderia. Vicino alla macchina si vede l'operaio Paolo Pastorino.

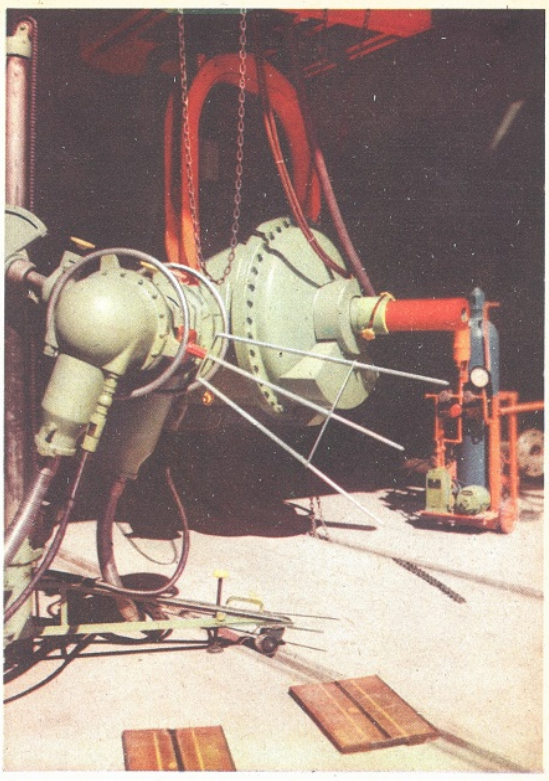
GRU A PONTE ERITREA



Ecco il braccio di una delle tre gru a caprazoppa costruite dalla nostra Carpenteria e installate recentemente nel Porto di Genova, al ponte Eritrea ponente. Le gru hanno le seguenti caratteristiche principali: portata tonn. 1.5÷3; scaramento orizzontale del portale m. 20,10; braccio minimo m. 8; braccio massimo m. 22 altezza del gancio dal piano di calata m. 22

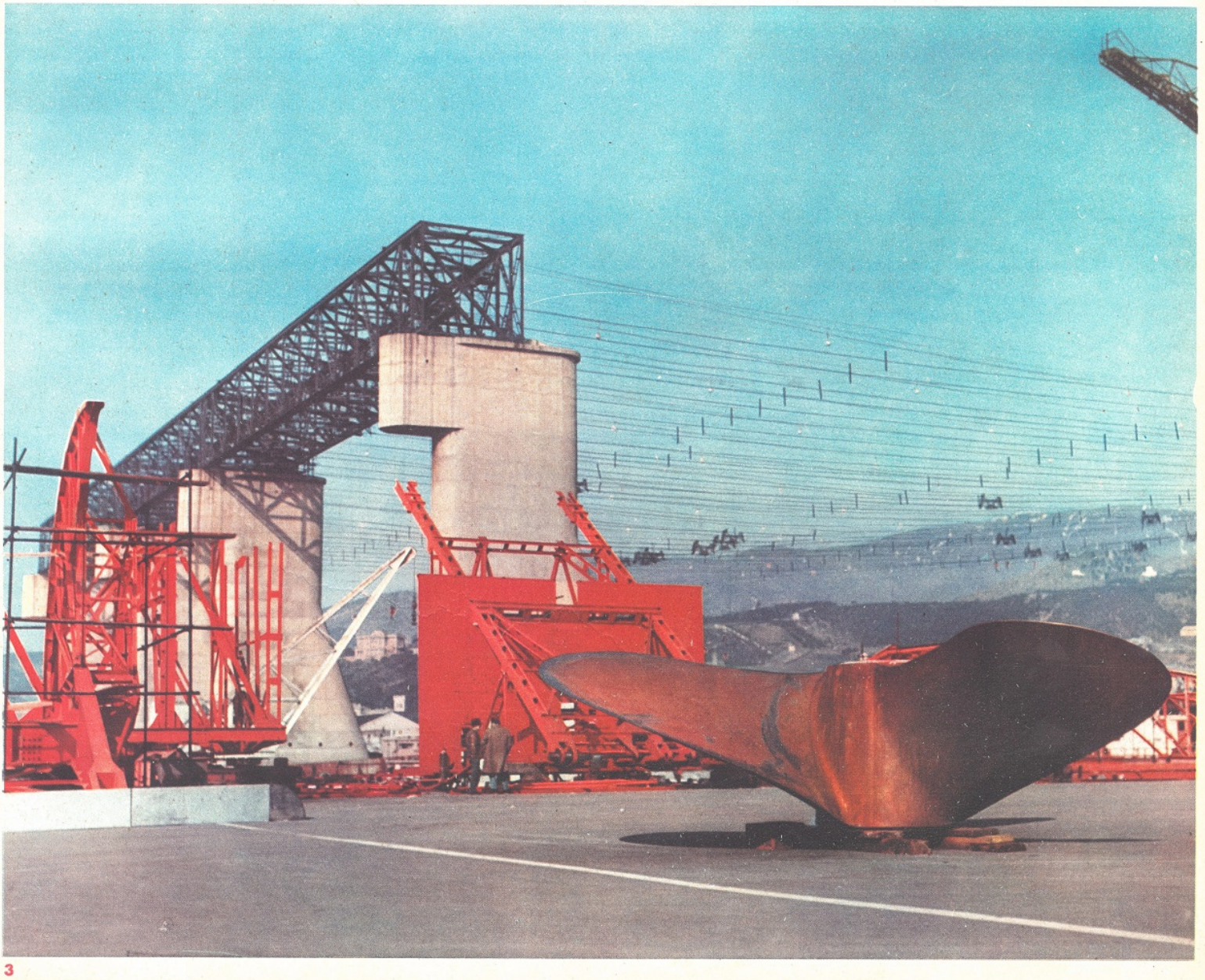


1

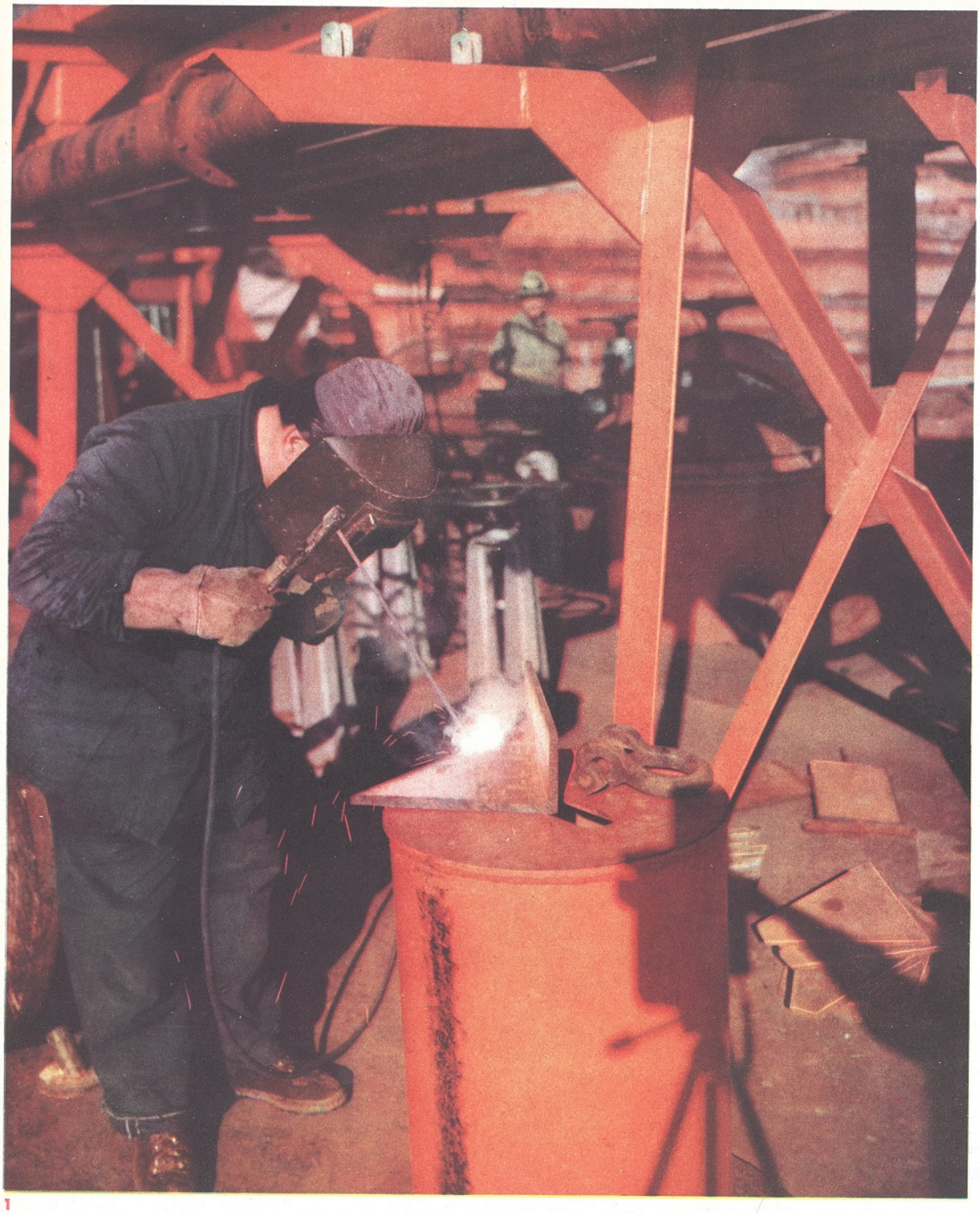


2

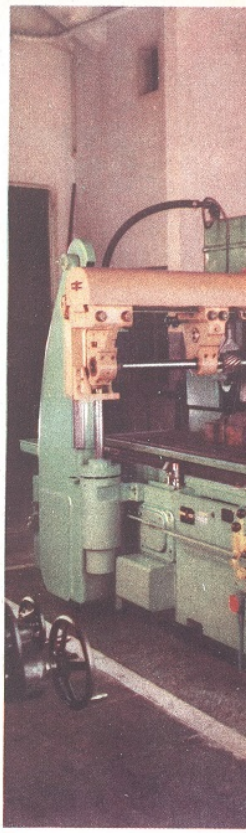
1 - Colata di ghisa sferoidale per una cassa turbina alla Fonderia.
2 - Stazione Raggi del Meccanico: il Maxitron 1000 a un milione di Volts.
3 - Elica e strutture per gru su una banchina del Cantiere di Sestri.



3



1



2

5

4

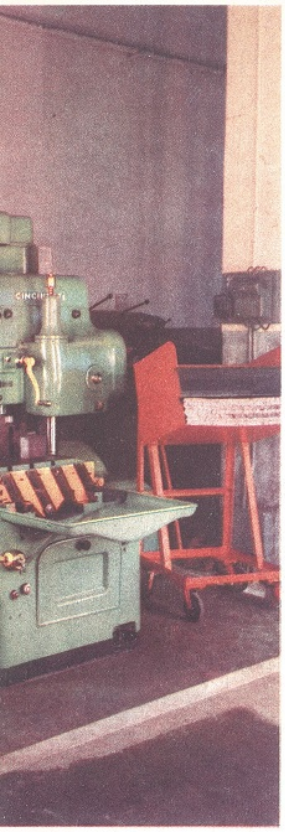
1 - Saldatura elettrica a bordo di una nave cisterna in costruzione al Cantiere Navale di Sestri.

2 - Fresatrice "Cincinnati„ all' officina "Pale„ del Meccanico.

3 - I marinai Giuseppe Mongiardino (a sinistra) e Giacomo Madanita del cantiere di Sestri fasciano l' impiombatura di un cavo di acciaio adibito ai vari frenati.

4 - Carro serbatoio a carrelli costruito allo Stabilimento Ferroviario.

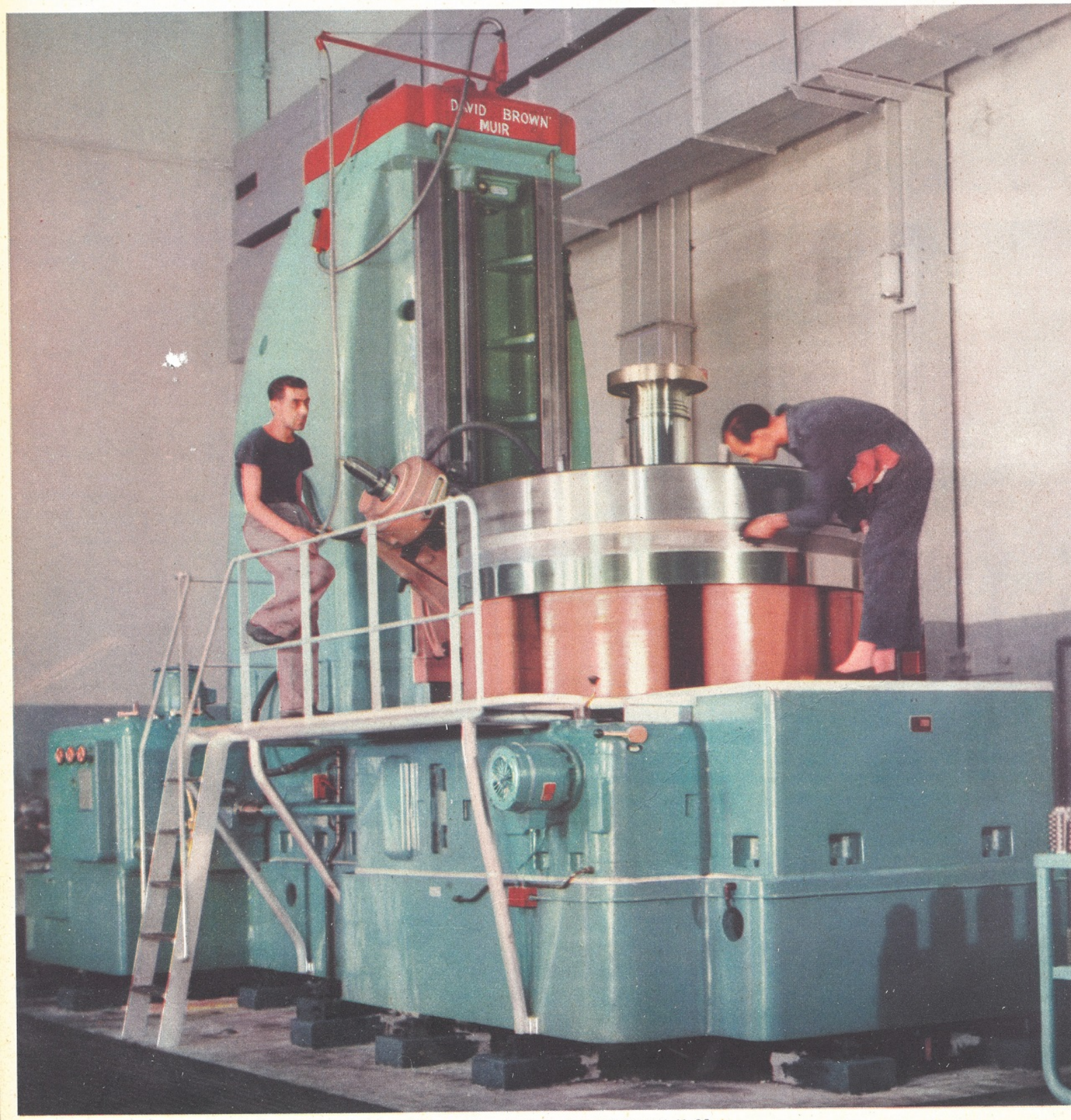
5 - La turbocisterna "Punta Spiga„ costruita al Cantiere del Muggiano, vista durante le prove.



3

Strutture di chiglia prefabbricate al Cantiere di Sestri.

Escavatori universali costruiti al Ferroviario.



I fresatori Giovanni Montersino (a sinistra) e Umberto Franzone alla macchina dentatrice "David Brown M. H. 80,,.

RISULTATI DEL CONCORSO PER I BAMBINI

La partecipazione dei piccoli ansaldini al concorso natalizio è stata imponente. Possiamo affermare che la nostra iniziativa ha raggiunto un pieno consenso.

Migliaia di piccoli ansaldini ci hanno inviato il tagliandino tanto che abbiamo ritenuto tutti meritevoli di un premio di consolazione, anche questo offerto dalla Direzione Generale.

I più fortunati sono quei bambini di cui qui in appresso diamo l'elenco nominativo con il numero prescelto ed il simbolo del gruppo di giocattoli abbinato.

I piccoli Ansaldini che la sorte ha favorito, sono pertanto invitati il giorno dell'Epifania — 6 gennaio — al Cinema Corallo in Piazza Carignano alle ore 9, a partecipare alla festa della premiazione per loro organizzata.

Sono naturalmente invitati alla festicciola, fino alla capienza massima del locale, anche i bambini ai quali è toccato soltanto il premio di consolazione, premio che verrà loro inviato direttamente, non essendo possibile dato il numero dei concorrenti, consegnarlo nella occasione della premiazione.

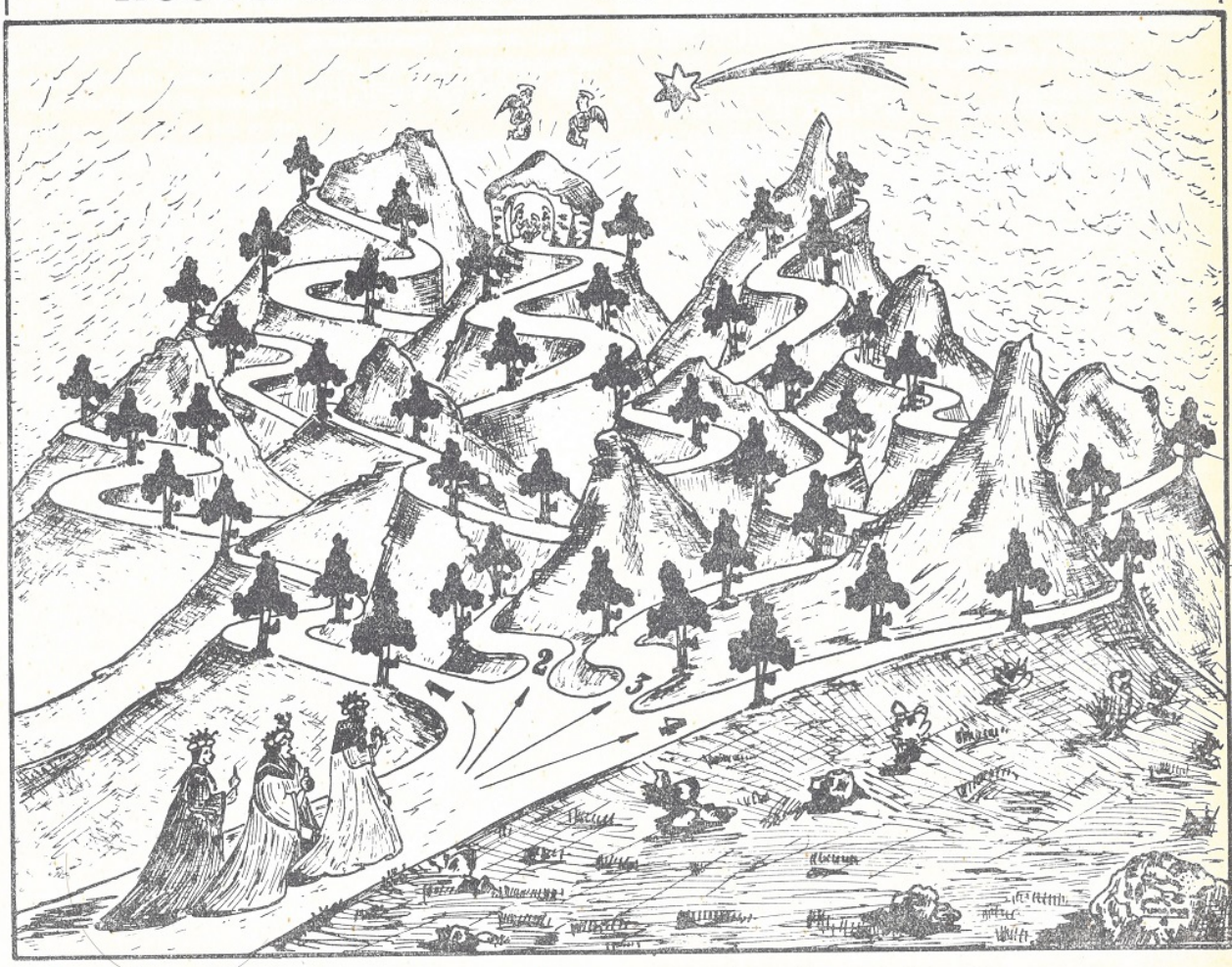
Per i sorteggiati del Muggiano e di Livorno provvederemo noi per tempo per l'assegnazione dei balocchi e li invieremo con la dovuta urgenza agli Stabilimenti affinchè vengano consegnati ai destinatari.

Ed ecco ora i nominativi dei 265 fortunati:

n. 1 - Gruppo Tombolina - Guala Maura di Aduriano CAN: Bonaldi Paola di Fulvio MUG; Domenici Liliana di Umberto LIV; Montaldo Giuliana op. 46075 MEC; Lugli Eura di Ermete CAN. - n. 2 - Gruppo Orazio - Rebagliati Alessandro di Piano Liliana DIC; Leveratto Franco di G. B. CAN; Molinari Giuseppina di Agostino MEC; Manara Carlo di Maurizio FON; Di Giuseppe Alberto di Gerardo CAN. - n. 3 - Gruppo Ombretta - Macci Francesca di Carlo MEC; Fantino Olga Gioia di Francesco MEF; Chiappini Graziella di Annibale MUG; Minardi Maria di Giuseppe MEC; Nuccia Lanletta di Francesco MEF. n. 4 Gruppo Dotto - Consalvi Enrico di Roberto MUG; Bertolo Marco di Angelo MEF; Poggi Renzo di Tomaso MEF/UTEN; Camoirano Paolo di Giovanni CARP; Zilioli Gabriele di Fabio MUG. - n. 5 - Gruppo Rosaspina - Tellini Rita di Franco MUG; Raffo Sandra di Febo CAN; Begliomini Ivana di Aldo MEC; Destri Anna di Mario MUG; Chiozza Maria di Benedetto CAN. - n. 6 - Gruppo Mammolo - Bertolotto Gino di Amedeo FON; Rovegno Stefano di Agostino MEC; Ferrando Giorgio di Livio MEC; Lucchesi Alberto di Vittorio CAN; Benincasa Ernestino di Ferdinando MUG. - n. 7 - Gruppo Coccodè - Scotti Cristina di Dalio MEC; Buschiazzo Luisa di Lorenzo CAN; Schiano Daniela di Piero LIV; Bologna Rosanna di Irio MUG; Zambelli Maria di Emilio MEC. - n. 8 - Gruppo Bonaventura - Pierattini Mauro di Rolando LIV; Arpia Aniello di Francesco MEC; Roccatagliata G. B. di op. 73005 CARP; Rubba Eugenio di Attilio MEF; Vallarino Ennio di Giuseppe MEF. - n. 9 - Gruppo Pampuria - Muzio Maria Luisa di Pietro MUG; Forma Gloria di Aldo MUG; Guido Rosanna di Giovanni CARP; Remaggi Luciana di Agostino CAN; Malinconico Nicoletta DIG. - n. 10 - Gruppo Bambi - Montefiori Marco di Pietro MEC; Binelli Gianni di Mario MEC; Pozzolo Mafalda di Antonio MEF; Civera Giuseppe di Natale MUG; Rolla Elio di Angelo MUG. - n. 11 - Gruppo Fatina - Martinetti Melania di Fulvio MEC; Grillo Bruna di Bruno CAN; Mozzachiodi Giuliana di Nello MUG; Giovanetti Ivana di Giovanni FON; Durante Lucia di Donato MEF. - n. 12 - Gruppo Pampurio - Zamorra Mario di Nicolino MEC; Folchi Mario di Giuseppe DIG; Rudari Mauro di Aldo MEF; Osi Mario di Ettore CAN; Dellepiane Sergio di Luigi CAN. - n. 13 - Gruppo Clarabella - Fiori Fioralba di Renato LIV; Rolla Bruna di Angelo MUG; Vitale Carla di Vittorio LIV; Mortara Enrica di Otello CAR; Orlandi Angela di Dino Mug. - n. 14 - Gruppo Bibò - Rovetta Carlo di Gervasio MEC; Gemignani Fulvio di VinicioM EC; Icardi Daniele di Giovanni MEF; Bianchi Peppino di Angelo FON; Savio Gianni di Egidio CAN. - n. 15 - Gruppo Cenerentola - Bommara Ivana di Giuseppe MEF; Bartolomeoni Gilda di Cesare MUG; Bovo Annamaria di Secondo MEC; Cavanna Giuseppina di G. B. MEF; Pittaluga Mirella di Francesco MEC. n. 16 - Gruppo Pinocchio - Poggi Mauro di Pietro MEC; Martini Maurizio di Nino MEC; Lombardi Riccardo di Vincenzo DIC/SAU; Tomasetti Pierangelo di Mario FON; Armandi Maurizio di Gino MEF. - n. 17 - Gruppo Chiarastella - Gualtieri Elio di Urbano MEC; Luzzi Laura di Ettore CAN; Mondini Wanda di Santo MEF; Zuccarino Enrica di Aldo MEC; Ceratto Gianna di Giulio MEC. - n. 18 - Gruppo Cecè - Traverso Roberto di Armando FON; Tanese Silvano di Natale CAN; Scapri Angelo di Pietro op. 79233 MUG; Pietrini Graziano di Limberto MUG; Morabito Giuseppe di Giuseppe URO. - n. 19 - Gruppo Vispa Teresa Barbato Maria di Vincenzo FON; Spagarino Graziella di Filippo CAN; Volpi M. Luisa di Mario CAN; Raiteri Laura di Sergio MEF; Santamaria Renzo di Mario CAN. - n. 20 - Gruppo Dumbo - Esposito Alfredo di Ciro MEC; Bertolotto Gian Filippo di Giuseppe MEC; Barli Renzo di Dino MUG; Garau Silvio di Francesco MEC; Bianchi Ennio di Isidoro FON. - n. 21 - Gruppo Cosetta - Torti Simonella di Sirio LIV; Somovigo Flavia di Giuseppe MUG; Priano Maura di Francesco CAN; Ferrari Mariarosa CAN; Gardella Gherardina di Ettore MEC. - n. 22 - Gruppo Peter Pan - Montaldo Alessandro di op. 46075 MEC; Croce Sergio di Giuseppe Mug; Puddu Carla di Ignazio CAN; Novelli Gianfranco di Arnaldo CAN; De Carlo Licio di Domenico MUG. - n. 23 - Gruppo Biancaneve - Vergani Sandra di Dario CAN; Delli Paola di Duilio LIV; Tasso Alba di Franceschino CAN; Colombi Enea di Egidio MEC; Casali Liviana di Amilcare MEC. - n. 24 - Gruppo Brontolo - Picchioni Giampiero di Tito MEF; Bruzzo Pier Luigi di Enrico MEF; Simoncini Roberto di Gino LIV; Cotugno Tommaso di Carmine CAN; Anselmo G. B. di Bartolomeo FON. - n. 25 - Gruppo Cicogna - Merli Daria di Pierino CAN; Aldano Maria Assunta di Primo CAN; Armano Gabriella di Carlo MEC; Peragallo Teresa di Giulio CAR; Vigo Maria di Gerolamo SAU. - n. 26 - Gruppo Pluto - Bongiovanni Mauro di Ferruccio CAN; Ottaviani Elio di Lucio CAN; Ferrari Virginio di Giovanni FON; Pisi Lorenzo di Giuseppe MUG; Tonelli Fabrizio di Sergio MUG. - n. 27 - Gruppo Lola - Barisone Edy di Agostino CAN; Robotti Loredana di Diva FON; Novelli Rita di Piero LIV; Giani Alberto di Italo MEC; Taccagni Adriana di Domenico CAN. - n. 28 - Gruppo Mio Mao - Roncallo Agostino di Lorenzo Mec; Dagnino Maurizio di Luigi DIG; Merello Lorenzo Domenico di Francesco MEC; Olivieri Ottavio di Natale CAN; Del Bo Carlo di Roberto CAN. - n. 29 - Gruppo Fragolina - Cerrato Marina di Giovanni DIG; Rombolini Rita di Mario LIV; Dagnino Rita di Onorio CAN; Trabalzini Luisella di Terzo CAN; Dreini A. Maria di Ivo LIV. - n. 30 - Gruppo Paperino - Parodi Mauro di Giuseppe MEC; Pietrapiana Eros di Noris UVM; Carlini Adriano di Pietro SAU; Calcagno Mario di Giuseppe FON; Parodi Marco di Angelo CAN. - n. 31 - Gruppo Alice - Cardosi Raffaella di Veraldo MUG; Giusti Clara di Pietro LIV; Caorsi Rosella di Armando MEC; Lubrano Carla di Gino LIV; Boccacci Donatella di Guerrazzo LIV. - n. 32 - Gruppo Eolo - Macciò Giacomo di Giuseppe MEC; Mezzatesta Gianfranco di Giuseppe; Morabito Raffaele di Giuseppe URO; Lagomarsini Carlo di Delio MUG; Granieri Walter di Donato DIG. - n. 33 - Gruppo Nonna Papera - Pavolini Paola di Arduino LIV; Parodi Patrizia di Alberto CAN; Minervini Antonietta di Ciro FON; Membrotti Denise di Carlo MUG; Romoli Caludia di Renato op. 80112. - n. 34 - Gruppo Gongolo - Mari Sergio di Aldo DIG; Marù Riccardo di Giovine MEC; Torrielli Fernando di Giuseppe MEC; Capello Ferdinando di Natalino MEF; Casanova Luigi di Giuseppe MEF. - n. 35 - Gruppo Pastorella - Grosso Lorenzina di Marcello CAN; Orsi Rosanna di Gaetano MEF; Purpura Giovanni di Nunzio CAN; Carlini Sara di Walter MUG; Astori Nadia di Carlo FON. - n. 36 - Gruppo Cucciolo - Vottero Giuseppe di Giulio COKE; Bassetti Mauro di Ersilio CAN; Bisacchi Aldo di Giorgio MEF; Razzauti Giovanni di Amerigo LIV; Orlandini Francesco di Giuseppe LIV. - n. 37 - Gruppo Checca - Sobrero Maria Paola di Eraldo CAR; Gigliotti Carmen di Salvatore CAN; Caroglio Tiziana di Giorgio MEC; Malquori Franca di Duilio LIV; Bongiovanni Andreina di dipendente CAN. - n. 38 - Gruppo Fortunello - Barberotti Giovanni di Mario MUG; Costi Sandro di Albano MUG; Gentile Egidio di Amedeo COKE; Calcagno Giuseppe di Settimo CAN; Bonafini Luciano di Germano MEF. - n. 39 - Gruppo Paperina - Gastaldi Angela di Francesco MEC; Forconi M. Angela di Emilio MEC; Fontana Serenella di Bruno LIV; Pasquinelli Osvalda di Gaetano CAN; Traverso Vilma di Luigi MEF. - n. 40 - Gruppo Topolino - Toso Roberto di Gastone LIV; Dagnino Giuseppe di Giacomo MEF; Molinari Giovanni di Agostino MEC; Banchetti Alberto di Aldo MUG; Soroga Paolo di Bruno LIV. - n. 41 - Gruppo Zelinda - Giannoni Daniela di Eugenio DIG; Mocellin Maria Luisa di Ferruccio CAN; Cini Patrizia di Cino LIV; Minaglia Maura di Aldo MEF; Longo Rosalba di Nicola MEC. - n. 42 - Gruppo Bibi - Bonini Corrado di Renato MEC; Martinengo Alessandro di Enrico MUG; Leopardi Walter di Andorni MUG; Fornari Pasqualino di Giuseppe MEF; Zucchiatti Roberto di Ernesto CAN. - n. 43 - Gruppo Tordella - Bonfiglio Rinalda di Antonio CAN; Zerbino Liliana di Dario CAN; Indelicato Patrizia di Vittorio MEC; Polidori Marisa di Pietro MEC; Scali Giuditta di Rocco CAN; n. 44 - Gruppo Ciccio - Minetti Giancarlo di Luigi Paolo CAN; Cresti Livio di Mario CAN; Bruzzone Giancarlo di Costantino CAN; Callà Giuseppe di Domenico CAN; Bignone Antonio di Edoardo FON. - n. 45 - Gruppo Sorcetta - Gaggero Aurelia di Santo CAN; Mezzalira Luigina di Giuseppe MEC; Peruzzo Annamaria di Giovanni CAN; Priano Marisa di Francesco MEC; Negrini Angela di Mario FON. - n. 46 - Gruppo Cocoricò - Callà Salvatore di Domenico CAN; Zampetti Stefano di Anita URO; Malaspina Luigi di Fermo MUG; Marenco Aristide di Egidio MEF; Brondi Giacomo di Emanuele CAN. - n. 47 - Gruppo Gelsomina - Puliti Elisabetta di Ottorino LIV; Arrigoni Alfredina di Bruno LIV; Grasso Graziana di Carlo MEF; Mele Alessandra di Giuseppe MEC; Brondi Armando di Danilo LIV. - n. 48 - Gruppo Cirillo - Aprile Pietro di Umberto CAN; Cupellini Mario di Luigi CAN; Bernardini Dario di Flavio MUG; Rinaldi Alberto di Domenico MEC; Rossi G. Carlo di Mario URO. - n. 49 - Gruppo Petronilla - Turolla Mariangela di Fortunato MEC; Malagoli Nicoletta di Giovanni MUG; Repetto Lorenza di Luigi MEF; Carnesecchi Carla di Osvaldo MUG; Bavazzano Maura di Luigi MEC. - n 50 - Gruppo Pisolo - Tedeschi Fabio di Giovanni LIV; Comotto Attilio di Bruno DIG; Di Bella Salvatore di Francesco FON; Leonardi Enrico di Luciano LIV; Nardi Roberto di Nello MUG. - n. 51 - Gruppo Minni - Bré Gabriella di Virgilio DIG; Guglielmino Maria di Giovanni CAN; Mantero Linda di G. B. CAN; Pittaluga Gabriella di Giuseppe CAN; Inglese Livia di Giovanni MEF. - n. 52 - Gruppo Lucignolo - Faè Paolo di Giacomo MEC; Chiossone Mauro di Enrico MEC; Alloisio Riccardo di Gildo CAN; Miroglio Giovanni di Giacomo CAN; Guidi Fulvio di Francesco MEC. - n. 53 - Gruppo Befana - Lombardi Vittoria di Amerigo MEC; Cordazzo Alba di Giovanni MEC; Brunello M. Grazia di Umberto MEC; Nardelli Elena di Mario CAN; Bruzzone Andreina di G. B. CAN.

Aspettiamo dunque all'appuntamento del 6 gennaio al Cinema Corallo i piccoli ansaldini favoriti dalla sorte ed i loro genitori ed a tutti indistintamente i partecipanti al concorso inviamo le espressioni fervide e cordiali della nostra simpatia, formulando per loro e le famiglie l'augurio di ogni bene e di serena felicità.

NUOVO CONCORSO "LA VIA DEI RE MAGI"



Nel disegno qui sopra riprodotto sono raffigurati i tre Re Magi perplessi sulla strada da seguire per arrivare alla capanna del Bambin Gesù. Non sarà difficile per gli ansaldini aiutarli a scegliere la giusta strada. Tra tutti coloro che ci invieranno l'esatta soluzione entro il 12 Gennaio 1955 verranno sorteggiati i seguenti doni: 1) Un servizio di piatti per 6 persone. 2) Una batteria da cucina. 3) Due impermeabili per bambine offerti dalla Ditta Impermeabili S. Giorgio.

I QUATTRO più giovani

L'operaia Rosa Zebolino

Nel numero passato abbiamo parlato dei 72 benemeriti veterani dell'Ansaldo che il mese scorso hanno ricevuto il premio della fedeltà al lavoro insieme ad altri 300 e più dipendenti di altre Aziende genovesi.

Ora è la volta dei giovani, ma non potendo parlare di tutti (e poi a che punto termina la categoria dei giovani?) abbiamo pensato di andare a scartabellare lo schedario generale per cavarne fuori i nomi di quattro « alfieri » (una operaia ed una impiegata, un operaio ed un impiegato) da presentare ai nostri lettori. Hanno 66 anni in quattro e quindi non raggiungono, fra tutti, l'età dell'ansaldino più anziano e ciascuno di essi è il più giovane della categoria che rappresenta.

Pubblicando qualche nota biografica su questi simpatici « pivelli » siamo certi di far cosa gradita a tutti, perchè avvicinarsi ai giovani è come ritrovare un sorriso.

Cominciamo da Rosa Zebolino, che è la più giovane operaia dell'Ansaldo. Non ha ancora 16 anni, essendo nata il 14 febbraio 1939, e lavora allo Stabilimento Meccanico come addetta al Laboratorio di controllo e ricerca dei materiali, presso la Sezione lubrificanti, combustibili e acque. E' stata assunta nella nostra Società il 19 luglio di quest'anno dopo la morte del padre, anch'egli operaio del Meccanico.

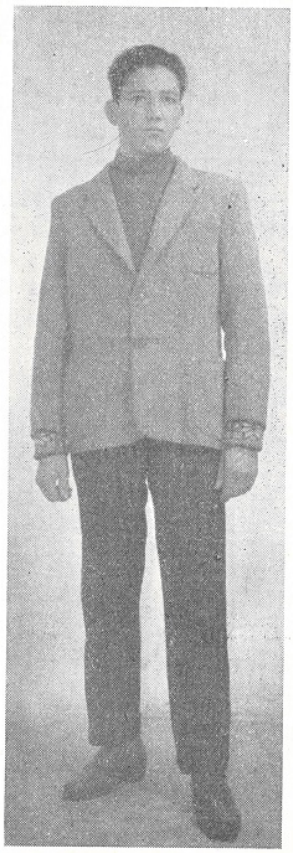
Rosa Zebolino prima di entrare all'Ansaldo era apprendista sarta e, come era logico, i primi giorni si è trovata piuttosto disorientata. Ora comincia ad imparare il suo nuovo lavoro, che trova interessante e di suo pieno gradimento, in special modo il controllo della viscosità degli olii e quello delle acque. Le sue aspirazioni immediate? Perfezionarsi il più presto e il meglio possibile per poter un giorno avere una buona qualificazione professionale. Le sarà così possibile aiutare maggiormente la famiglia, composta della madre, di una sorella di 18 anni e di un fratello di 12.

L'impiegata più giovane della nostra Società è Gina Calcagno, nata il 21 giugno 1936, dattilografa presso il Settore Navale della Direzione Generale. E' una ragazza in gamba, che ha superato brillantemente la prova sostenuta per la ammissione nell'aprile di quest'anno. Ha frequentato la scuola media unica e un corso di stenodattilografa conseguendo il relativo diploma. Ha pure un diploma in lingua inglese e attualmente sta studiando lo spagnolo. La signorina Calcagno è al suo primo impiego e il lavoro ha cambiato le sue abitudini, imponendole un sacrificio maggiore dello studio. Essa però non se ne duole perchè, come ci ha dichiarato, lavora con vera passione, cosa del resto che dimostra col suo frequente sorriso. Le piacerebbe diventare una brava traduttrice, e noi siamo certi che ci riuscirà.

Tocca ora ai rappresentanti del sesso maschile, ambedue del Cantiere di Livorno.

Il più giovane operaio è Gianfranco Scardigli, nato il 24 dicembre 1940, quindi quattordicenne solo da un giorno. La Direzione di Livorno, tenuto conto della grave situazione in cui era venuta a trovarsi la famiglia del ragazzo dopo la morte del padre, ottimo operaio verniciatore del Cantiere, si interessò presso gli Uffici competenti per fargli rilasciare il libretto di lavoro e il nulla-osta per la assunzione. Così Gianfranco il 1° ottobre di quest'anno entrò a far parte della nostra grande famiglia, portando in seno alle maestranze, con la sua figura di adolescente attivo e volenteroso, una nota di gaiezza e attirandosi la simpatia e l'ammirazione dei più anziani compagni di lavoro che vedono in lui un piccolo ma degno capo famiglia.

L'impiegata Gina Calcagno



Gianfranco Scardigli

Giancarlo Jacoponi è l'alfiere dei giovani impiegati ansaldini. E' nato il 18 marzo 1935 e anch'egli è stato assunto in seguito alla morte del padre, dipendente del Cantiere di Livorno. Il giovane Giancarlo è il maggiore di tre fratelli tutti studenti ed ha conseguito il diploma di geometra con ottima votazione. La Direzione di Livorno, tenuto conto della sua delicata situazione di capo famiglia, lo ha assunto il 1° agosto di quest'anno, affidandogli il posto già occupato dal padre alla Sezione Montaggio, e Giancarlo, come seppe affermarsi da studente vincendo diverse borse di studio, così sta dimostrando ora le stesse doti di serietà e capacità già riscontrate nel genitore scomparso.

Queste, in breve, le caratteristiche delle quattro « matricole » ansaldine. Ad esse formuliamo gli auguri più fervidi di buona fortuna e sereno avvenire. La loro presenza tra noi, considerata da tutti con cordiale simpatia, rappresenta nel tempo la continuità dell'Azienda, vecchia ma sempre giovane. Raccolgano questi giovani l'insegnamento degli anziani, al cui sacrificio ed alla cui capacità è dovuto lo sviluppo dell'Azienda e facciano tesoro dei nuovi moderni sistemi di lavorazione, frutto di una esperienza centenaria. I vecchi ansaldini saranno certamente compiaciuti se il seme da essi gettato avrà dato buoni frutti.

Giancarlo Jacoponi

SALDATORI AL CANTIERE

Un allievo saldatore mentre esegue una prova impegnativa

Lo sviluppo della saldatura nella costruzione navale è tale che pure il progresso delle macchine e degli elettrodi ha dovuto essere in relazione alle nuove esigenze.

Così, in relazione alla maggiore estensione delle saldature ed alle migliorate qualità di macchine ed elettrodi, non poteva non sentirsi la necessità di adeguare e perfezionare la mano d'opera ad una tecnica di lavoro del tutto particolare.

Gli enti adetti alla sorveglianza delle costruzioni, per garantire la perfetta esecuzione dei lavori, richiedono personale autorizzato ai lavori di saldatura, e questo personale è stato suddiviso in due categorie, cioè saldatori di prima classe e saldatori di seconda classe.

Appartengono alla prima coloro che sono autorizzati a saldare in qualsiasi posizione e senza limitazioni; alla seconda coloro che possono essere utilizzati per saldatura in piano, verticale e posizione intermedia, ma non possono essere impiegati in lavori sullo scalo.

Per il saldatore che supera le prove prescritte viene rilasciato, allo Stabilimento o Ente al quale il saldatore appartiene, un documento di autorizzazione, valido per due anni, nel quale è indicata la classe che gli è attribuita.

La rinnovazione richiede in linea principale la ripetizione delle prove in programma, che possono anche essere ridotte od omesse se il saldatore, nel periodo intercorso, ha sempre lavorato soddisfacendo ai controlli dei Funzionari Ispettori.

Potrà invece essere ritirata l'autorizzazione a coloro che non abbiano dato soddisfacenti risultati nei lavori eseguiti.

Come si arguisce, il problema da risolvere è avere personale scelto perchè i lavori svolti da questi saldatori avvengono prevalentemente a bordo di navi sullo scalo e comprendono parti vitali, come fasciame esterno ed interno, doppi fondi, intercapedini, gavoni, pozzetti stagni, Kingston, coperte, paratie stagne. ecc. L'esecuzione è svolta per circa il 70 % in posizione scomoda, a volte addirittura con disagio, sia per ristrettezza di spazio, sia perchè fatta su impalcature e nelle posizioni verticali sopratesta, e l'operatore è costretto a lavorare supino o bocconi.

Nonostante queste difficoltà, i lavori debbono soddisfare i requisiti di estetica e di integrità rilevabile a mezzo assaggi o radiografie.

Da qui la necessità di istruire in modo completo il personale da adibirsi alle saldature; e per questo la Direzione del CAN, ha potenziato la scuola, con gruppi a c.c. e trasformatori a c.a. situati in un ampio locale ove possono esercitarsi contemporaneamente 30 allievi. Ciascun posto è provvisto di apparecchiatura per l'esercitazione di posizione, sia verticale che sopratesta, od a 45°; vi è pure sistemata una cappa con l'impianto per l'aspirazione del fumo. In questa scuola è stata istruita gran parte dei saldatori del Cantiere, provenienti senza distinzione dai vari reparti.

Gli allievi, generalmente in numero di 30 e di età fino a 35 anni, sono prima sottoposti a visita medica per riscontrarne l'idoneità fisica.

Infatti, per quanto siano adottate le previdenze per l'aspirazione del fumo, è ovvio che parte delle esalazioni il saldatore dovrà aspirarle; quindi è necessario che il suo apparato respiratorio sia costituzionalmente robusto e resistente. Inoltre egli deve avere vista buona, perchè attraverso un vetro scuro si attenua il bagliore dell'arco e il saldatore deve distinguere il metallo fuso dalle scorie che colano dagli elettrodi in fusione; infine deve avere il polso fermo, perchè la mano, con tecnica speciale a seconda delle posizioni di saldatura, deve far eseguire all'elettrodo in fusione un determinato tracciato e, se la mano è tremolante, la saldatura risulta difettosa ed antiestetica.

Soddisfatti questi requisiti l'allievo viene provato a scuola, su esercizi di innesco d'arco, sulla messa in moto dei gruppi o attacchi dei trasformatori, su saldature d'angolo in piano. Dopo una settimana al massimo si può cominciare la prima selezione, perchè se un allievo in tale periodo non riesce ad innescare agevolmente l'arco e non esegue un cordone d'angolo, oppure non distingue tra scorie e metallo, cioò significa che non ha attitudine.

La seconda selezione si fa dopo un mese circa, quando già da una decina di giorni sono in corso le esercitazioni d'angolo, ma in verticale ascendente. Se alla prova di rottura risultano incollature od inclusioni di scorie, c'è poco da fare, e l'operaio ritorna al reparto di origine.

Da questa seconda selezione in poi, quasi sempre l'operaio riesce a superare le ulteriori difficoltà, essendosi ormai abituato ai movimenti della pinza ed alla tecnica diversa a seconda della posizione.

Dopo due mesi di esercitazioni al corso, gli allievi vengono smistati nelle varie sezioni, e sono costantemente controllati ed assistiti dai capi di terra o di bordo.

Dopo sei mesi, se non sono ancora operai qualificati, vengono equiparati ad essi.

Nel contempo la scuola rimane attiva, sia per le prove degli eventuali nuovi tipi di elettrodi, sia per il perfezionamento di un qualsiasi operaio saldatore che trovasse difficoltà nella buona esecuzione di un lavoro speciale.

Bisogna ritornare a quanto s'è detto in merito alla particolarità della mano d'opera per lavori delicati di bordo; così, quando i programmi di lavoro lo hanno richiesto — e potranno ancora esigerlo — dopo le ore di lavoro gli operai saldatori scelti per la preparazione agli esami di brevetto di prima o di seconda classe ed in numero di 20 circa vengono addestrati giornalmente per due ore nel perfezionamento richiesto dagli enti addetti alla sorveglianza della costruzione, e la durata del corso è di un mese.

I primi esperimenti di saldatura in Cantiere sono stati fatti nel 1920 e poi la saldatura fu usata per lavori interni di manutenzione o riparazioni macchinario. Solo nel 1927 fu per la prima volta applicata la saldatura su strutture navali saldando una paratia stagna dell'«Ausonia». Nel 1929 ebbe inizio il primo corso di saldatura in considerazione dei lavori da farsi sui *Condottieri:* « Giussano », « Da Barbiano » e « Colleoni », è successivamente un altro corso fu fatto nel 1931 in previsione delle maggiori prestazioni da farsi sul « Bolzano » (ossature-basamenti, macchine, casse, ecc.). Sul « REX » la saldatura elettrica fu usata solo per il fissaggio delle mascherine ed angolari basamenti macchine.

I corsi di saldatura si eseguirono regolarmente dal 1934 al 1939 per i lavori delle navi « Littorio » ed « Impero » (circa 350.000 metri di saldatura per ogni nave) e ne furono fatti complessivamente 12. Altri quattro si susseguirono nel 1940 con personale mandato da Cogefag e nel 1942 ebbero inizio due corsi femminili che diedero buoni risultati.

Attualmente in Cantiere vi sono ancora undici operaie saldatrici.

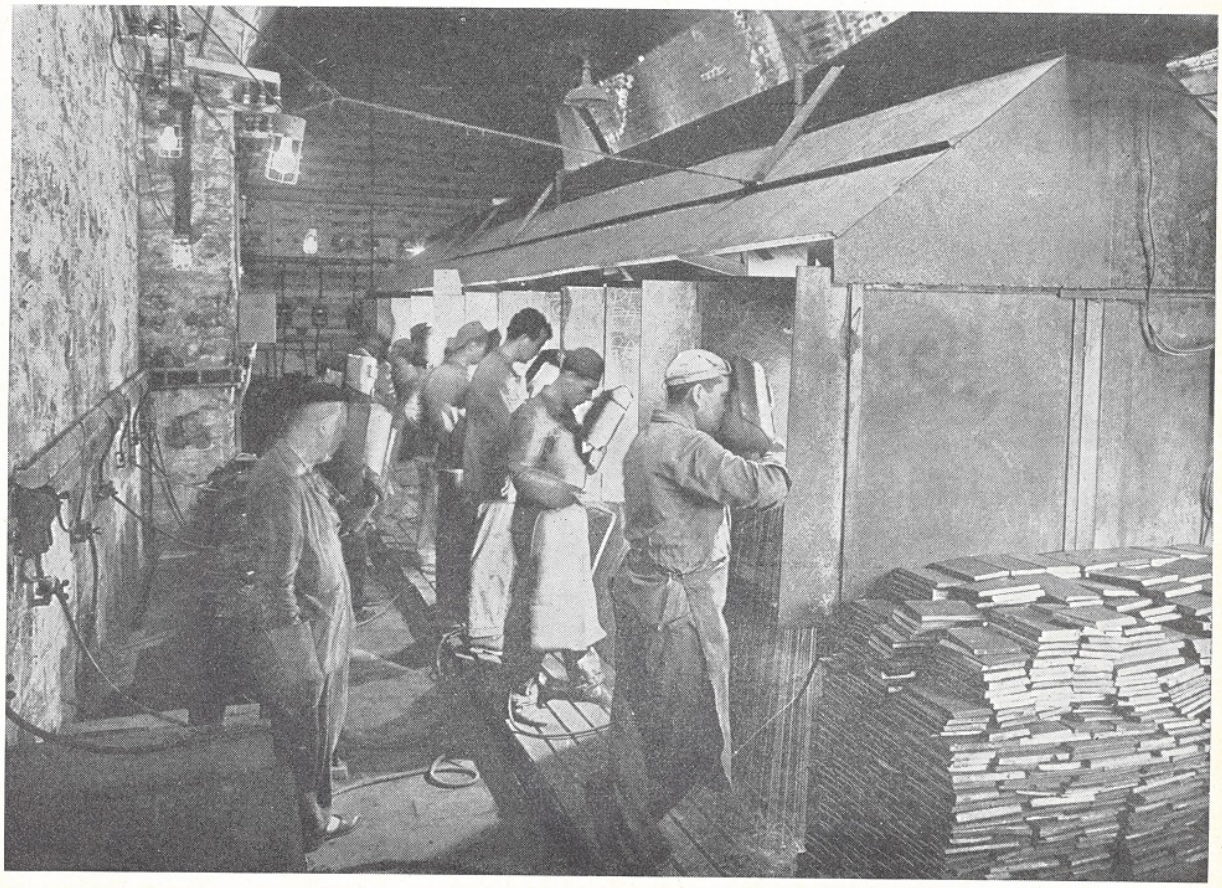
Gli ultimi due corsi sono stati fatti nel 1953 con personale del CAN, così complessivamente i corsi di apprendistato sono stati 20 con un numero di circa 600 allievi.

I corsi di perfezionamento sono stati annuali a datare dal 1935 e a tutt'oggi sono stati rilasciati al Cantiere 273 brevetti RINa di cui 229 di prima classe e 44 di seconda; attualmente il Cantiere ha complessivamente 157 brevettati.

Dei 600 saldatori istruiti, 285 sono rimasti nel Cantiere; gli altri sono in officine del porto e in vari cantieri italiani ed esteri. La scuola ha altresì istruito un centinaio di aiutanti montatori nel maneggio della pinza, in modo che i montatori possono fare i loro lavori senza l'aiuto del saldatore che altrimenti non avrebbe lavoro continuo.

All'istruzione degli allievi sovrintendono il Capo Officina sig. Zunini, il Sotto Capo Officina sig. Consavela, tre Capi Reparto, sei Capi Squadra e cinque Preventivisti.

Lamberto Pavanello



Un gruppo di allievi del corso di saldatura, assistiti dall'istruttore

VITA DI CASA

Arriva il Santo Natale! « Natale » è la parola più cristiana, più umana, più universale del vocabolario, con un carica emotiva e sentimentale senza pari.

Per noi donne ha un significato particolare, non solo perchè è la festa della Natività, non solo perchè è la gioia dei bimbi, ma perchè è la festa più « familiare », quella che al di là e al di sopra del mutare dei tempi e dei costumi, al di là dell'evoluzione delle abitudini, che tendono sempre più a portare la vita spesso lontana dalla casa, riconduce la gente a riunirsi attorno al focolare domestico, nell'unità della famiglia, come nella più lontana notte dei tempi.

« Natale con i tuoi e Pasqua con chi vuoi» non è un detto vano, ma trova la sua ragione proprio nella caratteristica di questo giorno, che è giorno di valorizzazione della « casa » come nucleo centrale della società, della « domus » antica come della « home » anglo-sassone.

La donna ha in questa festa un ruolo insostituibile, come vera « domina » cioè « signora » della casa, ed intorno a lei come perno centrale ruota la solennizzazione di questo giorno.

Lei ha pensato a un monte di cose, tutte parimenti indispensabili e riguardate in questa festa come « naturali », come « dovute », mentre sono il frutto sudato di lunghe preoccupazioni e di difficili miracolismi, quali solo una madre o una sposa sanno fare. Nei ritagli di tempo ha guardato le vetrine, ha girato cento negozi alla ricerca del meglio al minor prezzo, facendo funzionare il cervello come una calcolatrice elettronica, nello sforzo di quadrare cifre ininquadrabili; ha sofferto e sperato in silenzio, pensando alla gioia di tutti. (Veramente la fantasia ha corso da par suo, davanti a tante vetrine, trascinata dal desiderio, che non è peccato, di offrire alla gioia dei propri cari tutto il meglio! Ha fatto balenare anche la speranza ingenua della Sisal, questa beata fantasia, ma poi la ragione l'ha ricondotta al guinzaglio).

Ha pensato a tutti, naturalmente: qualcosa che, soddisfacendo vecchi desideri, rechi il calore di un ricordo affettuoso. La cravatta, o il portafoglio, per il marito, il « pullover » per il fratello, la borsetta per la nipote, la sciarpa per la vecchia mamma e, perchè no?, quella scatola rossa di fine tabacco da pipa per il vecchio papà.

Per i bambini è tutto un discorso a parte, non è vero? Anche se oggi essi sono più smaliziati che mai, e la consegna dei doni non ha più la fresca e mistica suggestione di un tempo, i doni di Natale restano per i bimbi l'avvenimento più importante dell'anno. Bisogna sceglierli con cura, questi giocattoli, che davvero non mancano nelle fornitissime vetrine, e sarebbe inutile tirar fuori la vecchia storia che ai nostri tempi ci si divertiva con stracci arrotolati che chiamavamo bambola, o colla scopa inforcata come un focoso destriero. I tempi sono mutati, e non per colpa dei nostri figli, e noi abbiamo il dovere di procurare loro giochi al livello del loro spirito e della loro mentalità attuale. E non è detto che non ci siano vantaggi, se sapremo scegliere: ci sono giochi istruttivi, come giocattoli meccanici ed elettrici, che possono sviluppare il loro senso e le loro conoscenze tecniche, o tavole di vario genere che aumentano le conoscenze geografiche o storiche, pur divertendo. Ricorriamo a questi, e per i più piccoli ci sono orsacchiotti e scimmie a volontà, magari contorcibili nelle maniere più buffe. Lasciamo stare, per l'amor di Dio, le armi e gli strumenti di guerra, e certe bambole esotiche che piacciono a noi ma non ai bimbi: i giocattoli devono servire a loro!

Naturalmente la nostra massaia ha pensato anche al Presepe, che porta nel Natale la nota più commovente e più soave. Anche se modesto, esso sarà sempre bello, e sarà dolce anche prepararlo, con le casine di sughero arrampicate sul monte, la neve di farina bianca, i fiumi di carta argentata, il cielo di carta da zucchero cosparso di stelline dorate, la stalla col Bambino raggiante. Qui i nostri uomini devono venirci in aiuto, sistemando quelle piccole lampadine collegate ad una normale presa di corrente o ad una comune pila, che conferiscono al tutto una particolare suggestione.

Si è diffuso anche l'uso dell'albero, usanza nordica meno suggestiva ma egualmente festosa, che la nostra donna adornerà di palloncini variopinti, di luci, di giocattoli, di dolci.

Ma quando il gran giorno arriva, dopo che tutti hanno fatto la scoperta dei doni, con gioia sempre nuova, e mentre i bimbi e gli uomini sono a messa, lei è ancora in faccende, a preparare il famoso pranzo di Natale. Gli uomini non conoscono questo « arrière » della facciata, quando la cucina è ingombra in ogni angolo, i fornelli sono insufficienti, e si deve scalmanarsi, per far presto, per essere pronte, perchè tutto vada bene. Quando tutti saranno seduti chi si accorgerà, tra i fumi della zuppiera, che lei è ancora arrossata dalla fatica? Ma i complimenti ai vari piatti saranno il suo premio, modesto ma pur gradito. Poi, più tardi (a volte già con le prime ombre, perchè a Natale si resta a lungo con i piedi sotto il tavolo) gli uomini usciranno, forse anche i bimbi con la zia, qualcuno sarà uscito anche prima (si sa, c'è il cinema, c'è la partita, c'è la televisione!) e lei resterà sola, con la tavola da sparecchiare, coi piatti da lavare, con un sacco di lavoro! Forse verrà anche un attimo di tristezza, ma il pensiero che tutti siano contenti, che i bimbi siano felici, che un altro Natale sia passato con la famiglia riunita, basterà ad illuminare la giornata anche a lei, la grande artefice.

Ma loro, gli altri, hanno pensato a LEI come dovrebbero?

LILIANA

la donna in cucina

Per soddisfare il desiderio delle massaie che hanno chiesto consigli per poter cucinare bene e con economia, inizio da oggi una rubrica che spero potrà appagarle. Non solo farò conoscere come confezionare buone vivande, ma insegnerò anche a rifornire la dispensa di buone marmellate, sciroppi, conserve, ecc. Ricorrendo la festa del Natale indicherò un pranzetto proprio squisito che sarà anche di buon auspicio.

Agnolotti alla vicentina. - Impastare 400 gr. di farina con quattro uova e un uovo intero di acqua. Lavorare bene, farne uno o due panini e lasciar riposare sotto ad una scodella. Intanto preparare il ripieno con 400 gr. di magro di vitello rosolato nel burro (l'arrosto avanzato può servire), due uova 250 gr. di pasta di salciccia, 100 gr. di parmigiano grattugiato, sale quanto basta, 300 gr. spinaci lavati, lessati, spremuti, tritati e passati nel burro. Tritare il vitello, mescolare bene ogni cosa. Tirare la sfoglia sottilissima, tagliarla a quadrati di cinque o sei cm. di lato, mettere su ognuno un poco di ripieno, ripiegarli facendo combaciare due punte opposte e far aderire bene i bordi. Ottimi in brodo o lessati e conditi con burro o ragù e formaggio.

Tacchino al forno - Mettere il tacchino (dopo sei o sette giorni di frollatura) in tegame con burro e sale e infornarlo a calore dolce. A metà cottura versarvi sopra man mano il succo di un limone unito a mezzo cucchiaino di pepe e bagnarlo pure con il sugo che si formerà nel tegame. Può cuocersi anche in casseruola coperta o sotto campana, sempre a fuoco basso.

Pandolce alla genovese - Occorrono un chilo di farina, 150 gr. di burro, 280 gr. di zucchero, mezzo bicchiere di latte, un bicchierino di marsala, un bicchierino e mezzo di acqua di fior d'arancio, 35 gr. di lievito di birra, 100 gr. di cedro candito, 150 gr. di pinoli, 150 gr. di uvetta. Sciogliere il lievito in acqua tiepida, impastarlo con metà farina in modo da ottenere una pasta assai morbida e lasciar crescere il doppio in luogo tiepido. Impastare la rimanente farina con l'acqua di fior d'arancio, il latte, il marsala, il burro fuso con lo zucchero, il tutto tiepido. Aggiungere il lievito, un pizzico di sale e lavorare molto la pasta. Aggiungere poi il cedro tagliuzzato, i pinoli (meglio se un po' tostati), l'uvetta ben lavata e asciutta e lavorare ancora l'impasto per circa un quarto d'ora. Anche la frutta va messa tiepida. Lasciar lievitare per più ore. Al momento di infornare fare sulla sommità tre tagli a guisa di triangolo. Cottura a forno dolce. Questo pandolce fatto in casa costa la metà di quello acquistato nei negozi.

NINA

PICCOLA GALLERIA

SILVANA PAMPANINI

Visto? Anche lei legge «l'Ansaldino»! Il nostro corrispondente romano Mario Fossati è riuscito a « pescarla » proprio mentre ammira il nostro numero a colori, dedicato alla « Colombo », nella sede romana della RAI dove sta registrando la rubrica « Il contagoccie ».

Silvana Pampanini è sempre al lavoro con entusiasmo perchè veramente le piace il suo ruolo di attrice e vi si dedica con sincera passione: del resto è sempre con lei il buon padre, un ex tipografo, parimenti entusiasta della settima arte.

Non è sposata e dice di non pensare ancora al matrimonio. si dice che abbia fatto soffrire il noto attore comico Totò, che le avrebbe dedicato una canzone divenuta popolarissima.

Silvana, romana autentica, ha iniziato con una particina nel modestissimo film « Bellezze in bicicletta », poi a Genova ha lavorato ne « La tratta delle bianche » ed è stata diretta da due registi genovesi: da Germi, nella commedia francese « La Presidentessa » e da Gora ne « L'adorabile nemica ».

E' stata la protagonista di due film impegnativi: « Processo alla città » con Amedeo Nazzari, nel quale il regista Zampa ha riesumato il famoso processo contro la camorra napoletana, e « Un marito per Anna Zaccheo » con Girotti, in cui il regista De Santi ha voluto dipingere le difficoltà, i disagi, i pericoli della vita di una bella ragazza.

E' apparsa al fianco di Gino Cervi nel film « OK Nerone », quindi in « Noi cannibali » e nel film a colori « Orient Express ». Ancora a colori nel fim attualmente sugli schermi « L'allegro squadrone » con De Sica, Alberto Sordi, Pavese e Daniel Gelin. Ha terminato in Francia « La torre del piacere » e in Spagna « La principessa delle Canarie » nonchè « Il letto » film a episodi diretti da diversi registi: questi tre film li vedremo quanto prima nelle sale italiane.

Il nostro corrispondente le ha infine promesso un invito per il prossimo varo, e Silvana ha promesso di essere presente, se sarà ritornata dal suo viaggio nel Venezuela, dove lavorerà per la televisione di Caracas.

Auguri, Silvana, e arrivederci.

Nel quinto centenario della nascita

AMERIGO VESPUCCI

Nel 1507, quando Cristoforo Colombo era morto da alcuni mesi, il cartografo tedesco Martino Waldseemüller, pubblicando un trattato di cosmografia, accennò alle scoperte di Amerigo Vespucci e propose di chiamare le terre da questo trovate, che si rivelavano ormai nettamente come una nuova parte del mondo, cioè la massa meridionale, col nome di *terre di Americo* o *America*.

Questo nome fece fortuna, si estese anche alle terre settentrionali e così il fiorentino Vespucci, partito dal Borgognissanti come giovane funzionario di una azienda commerciale e divenuto *piloto mayor* della flotta spagnola, legò a sua insaputa il proprio nome ad un intero continente.

Lunghe e appassionate furono fino a qualche tempo fa le discussioni e le polemiche sul valore delle imprese e sulla figura morale di Amerigo Vespucci. Il tempo ha fatto, come sempre, giustizia e il valoroso navigatore è oggi universalmente riconosciuto, a cinquecento anni dalla nascita, come il più grande ed il più degno fra i continuatori di Colombo. Diremo poi, in breve, i motivi che originarono tante controversie.

Amerigo Vespucci nacque a Firenze nel 1454 ed ebbe una buona istruzione classica. Ancor giovanissimo entrò nell'azienda commerciale del banchiere Lorenzo di Pier Francesco de' Medici, che come altre grandi case di Firenze aveva stretti rapporti con aziende pure fiorentine stabilite a Siviglia e a Lisbona, le quali provvedevano, fra l'altro, all'allestimento delle spedizioni d'oltremare spagnole e portoghesi. Col Medici rimase dieci anni e nel 1492, anno della scoperta di Colombo, fu mandato a Siviglia presso la casa del fiorentino Giannotto Berardi, dove rimase fino alla morte di questo, avvenuta nel 1495, come impiegato e di cui tenne in seguito la gestione per quattro anni. E poichè il Berardi si era assunto il compito di armare la terza spedizione di Colombo, che avvenne poi nel 1498, dopo la di lui morte tale incarico passò al Vespucci, che ebbe così modo di stabilire rapporti con il grande Genovese.

Non sappiamo come si vennero preparando e maturando le disposizioni del Vespucci alla sua carriera marittima, divenuta in seguito così gloriosa, come del resto si ignora per Giovanni Caboto e Ferdinando Magellano. Ad ogni modo, il fatto è che il 18 maggio 1499 partiva da Cadice una flotta di quattro navi armata e comandata dall'avventuriero Alonzo de Ojeda e che Amerigo Vespucci ne faceva parte con funzioni di *piloto* (meglio ancora, forse, di cosmografo). Scopo del viaggio era quello di proseguire la scoperta di quelle terre intraviste da Colombo a 10° di latitudine nord durante il terzo viaggio, molto più meridionali di quelle sin qui trovate La flotta, raggiunta l'odierna Guiana francese, si divise: due navi con Ojeda e Juan de la Casa si diressero a nord e due, con a capo Vespucci, verso sud.

In questo viaggio memorando Vespucci scoprì il Rio delle Amazzoni che risalì per diecine di miglia e, dopo aver tagliato per primo l'equatore ad occidente, si spinse sin oltre il 6° di latitudine sud, scoprendo perciò effettivamente il Brasile qualche mese prima di Alvarez Cabral. Tornato indietro e raggiunto l'Ojeda a S. Domingo, ritornò in Spagna nel giugno del 1500, convinto, secondo le idee colombiane, di aver scoperto terra asiatica. Aveva però capito che la terra si estendeva verso est in modo che la sua parte orientale veniva a trovarsi nella zona che il trattato di Tordesillas del 1494 assegnava al Portogallo. E' noto infatti che quando i portoghesi ebbero notizia che Colombo era arrivato alle « Indie » per la via marittima dell'occidente, preoccupati di perdere il frutto delle loro faticose ricerche di una strada che li portasse in breve ai paesi delle spezie, intavolarono trattative con la Spagna per determinare le zone riservate a ciascuno dei due popoli. Papa Alessandro VI, chiamato arbitro fra i contendenti nel 1493, tracciò sulla carta una linea *(raya)* da sud a nord, cento leghe a ponente delle Azzorre, dividendo la terra in due emisferi di cui quello orientale era riservato ai portoghesi, quello occidentale agli spagnoli. Questa linea fu poi, nel trattato di Tordesillas, spostata di altre 270 leghe verso occidente, onde ai portoghesi rimase di pieno diritto anche il Brasile.

Per il Vespucci veniva così a rendersi inutile continuare l'esplorazione al servizio della Spagna. Intanto il re Emanuele di Portogallo, avuta notizia della terra scoperta ancora più a sud da Cabral e ritenuta un'isola, decise di inviare una spedizione allo scopo di trovare un passaggio a sud-ovest per le Molucche. Il comando della spedizione fu affidato al Vespucci nel maggio del 1501 e il navigatore fiorentino, dopo aver raggiunto la costa alla estrema latitudine toccata a sud nel primo viaggio, proseguì lungo il continente per 3.200 miglia fino al 50° di latitudine sud, in prossimità dello stretto scoperto poi da Magellano. Il 22 luglio 1502 era di ritorno a Lisbona.

Questo viaggio è, dopo il primo di Colombo, il più importante tra quelli effettuati prima di Magellano. Da esso risultò la nuova distribuzione delle terre e dei mari con l'inaspettata apparizione di un nuovo mondo. La sorte intanto aveva voluto che nel primo viaggio al servizio della Spagna Vespucci scoprisse una terra spettante al Portogallo e che nel secondo, al servizio del Portogallo, si dovesse dedurre, dal costante arretramento della costa verso sud-ovest, che ad un certo punto la nuova terra veniva a trovarsi di nuovo nella zona spagnola ad ovest della linea del trattato di Tordesillas. Forse per questo il re Emanuele ritenne superfluo proseguire con nuove ricerche a sud-ovest ed allora il Vespucci passò di nuovo in Spagna. Divenuto cittadino spagnolo rese altri servizi alla corte e ottenne la carica di *piloto mayor*, ufficio che lo portava a sovraintendere a tutta la politica marinara e coloniale della Spagna, conservandola fino alla morte, avvenuta a Siviglia nel 1512.

Su Amerigo Vespucci i giudizi furono controversi per secoli. Per alcuni egli era una personalità di prim'ordine, per altri un volgare mistificatore, per i più una figura incerta e sospetta. Gli si addebitò il fatto di aver imposto, o di essersi prestato a lasciare imporre da altri, il proprio nome a una parte del mondo che avrebbe dovuto invece chiamarsi dal suo primo e vero scopritore. Gli furono attribuite operette a stampa in cui egli sosteneva di aver messo piede sulla terra ferma prima di Colombo nel 1497 e di aver effettuato altri viaggi inventati di sana pianta.

In seguito a scrupolose e appassionate ricerche negli archivi queste operette sono risultate apocrife, e sono state ritrovate invece le vere testimonianze sull'opera di Vespucci. E del resto la Spagna non avrebbe certo affidato ad un uomo disonesto e spregevole l'altissima carica di *piloto mayor*. Cadute le accuse che lo hanno oppresso per lungo tempo, il Vespucci ha riacquistato e occupato saldamente il posto che gli compete nella storia delle prime esplorazioni delle terre americane e la sua figura va posta pertanto tra quelle dei più grandi esploratori e navigatori del mondo. Nei reiterati ed accaniti tentativi di giungere ai paesi delle spezie molti furono coloro che si coprirono di gloria: Giovanni da Pian del Carpine nel 1245, Nicolò e Matteo Polo nel 1261-1269, Marco Polo nel 1271-1295, Ugolino e Vadino Vivaldi nel 1291, Bartolomeo Diaz nel 1487, Cristoforo Colombo nel 1492, Vasco de Gama nel 1498, ecc.

Tra questa illustre schiera Amerigo Vespucci occupa un posto di primo piano, non solo per aver scoperto anch'egli nuove terre, ma anche e sopratutto per il contributo che i suoi viaggi portarono alla scienza geografica. Dopo le sue esplorazioni la convinzione che fossero state raggiunte le « Indie » cominciò a vacillare ed in breve il dubbio che si trattasse di un continente nuovo divenne certezza. Spettò ad altri darne la dimostrazione pratica: ma ad Amerigo Vespucci si deve attribuire l'altissimo merito di averne preparato la strada.

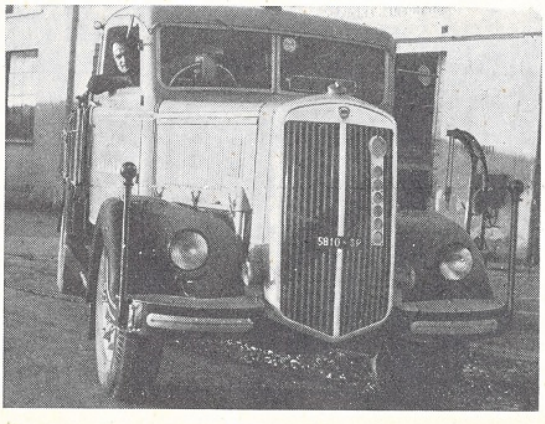
Dante Jannone

RITRATTI

I CAMIONISTI

Gli autisti addetti agli autocarri o, più comunemente, i « camionisti », non bisogna confonderli con quelli addetti alle autovetture. Questi ultimi per il fatto che fanno servizio alle dirette dipendenze di Presidenti, Amministratori Delegati, Direttori Generali, Dirigenti di Azienda e via discorrendo, assumono, talvolta, atteggiamenti particolari per cui si ritengono — a seconda dei casi e dei singoli temperamenti — dei Presidenti, degli Amministratori Delegati, dei Direttori Generali, dei Dirigenti di Azienda, ecc. « in seconda » e, allora, possono sembrare meno simpatici e cordiali di quello che sono in effetti.

I « camionisti » sono invece molto diversi da costoro. Essi vanno in giro con il loro autocarro senza troppe arie, pronti, quando se ne presenti la necessità, a dare « una mano » ai manovali per caricare e scaricare il loro mezzo, senza farsi troppo pregare, senza guardare dall'alto in basso i pedoni. Quasi tutti per la loro macchina hanno un attaccamento spiccato che sfocia, spesso, in una sorta di tenerezza paterna, quando sono in sosta le dedicano le più amorevoli cure, scrutano la verniciatura, controllano il carico delle balestre e l'efficienza del motore e vanno fuori della grazia di Dio, quando un gruista o un manovale sbadato provoca qualche leggero danno al cassone o alla cabina che nell'interno è spesso decorata, in una confusione di sacro e profano, con immagini di San Cristoforo e foto di « pin-up-girls »...



I « camionisti », per i loro « tre assi », i loro « Lancia 3RO » con rimorchio o per i loro « Fiat 42 », hanno lo stesso amore che può avere un figlio di papà per una lussuosa « fuori serie »: con la differenza che la macchina è degli altri e con essa compiono un lavoro molto più utile. Per ciò, anche se si dessero delle arie, sarebbero egualmente simpatici...

ALGA

Atleti Ansaldini

Luigi Dagnino

L'hockey a rotelle non è uno sport popolare come il gioco del calcio, ma non per questo è meno bello, e richiede da chi lo pratica abilità, colpo d'occhio e buona preparazione atletica. Presso la Direzione Generale dell'Ansaldo

c'è un giovane disegnatore, il signor Luigi Dagnino, che si è distinto in maniera eccezionale in questo sport, conseguendo con la nostra squadra nazionale il titolo di campione del mondo. Abbiamo avvicinato il signor Dagnino ed abbiamo avuto il piacere di scambiare con questo valoroso atleta quattro chiacchiere. Abbiamo così saputo che egli ha cominciato a giocare alla età di 14 anni in diverse Società, tra cui il Dopolavoro Ansaldo, facendosi qualche anno dopo notare in campo nazionale. Infatti nel 1948 e 1949 fu chiamato diverse volte per gli allenamenti della squadra nazionale e nel 1950 partecipò come riserva ai campionati del mondo svoltisi a Milano. L'anno seguente Dagnino divenne titolare della squadra nazionale e lo è tutt'ora. Attualmente egli gioca nella « Amatori Modena », in quanto a Genova non esiste una squadra di serie A. Gli abbiamo poi chiesto a quali campionati del mondo ha partecipato e quando ha conquistato il titolo mondiale, ed egli ci ha risposto:

— Ho partecipato ai campionati del mondo negli anni 1951, 1952, 1953 e 1954. Il titolo di campione del mondo l'ho conquistato nel 1953 a Ginevra.

Poi Dagnino ci ha parlato della partita che più volentieri ricorda, quella giocata contro la Spagna ai campionati mondiali dell'anno scorso e vinta per 1 a 0 dopo una gara accanitissima. Invitato a parlarci brevemente dell'attività hockeystica in Italia, il bravo atleta ci ha risposto:

— L'hockey a rotelle è uno sport praticato da dilettanti. Abbiamo 8 squadre di serie A, 8 di serie B ed altre di divisioni inferiori. Penso che meriterebbe una ben maggiore popolarità, in quanto offre uno spettacolo agonistico di destrezza, velocità e bellezza al tempo stesso. Purtroppo in Italia mancano i campi coperti e i fondi messi a disposizione per incrementare questa attività sono assai scarsi. E' un vero peccato, perchè l'hockey a rotelle è una delle più sane attività sportive; infatti chi lo pratica non ha secondi fini: gli bastano la gioia e l'orgoglio di gareggiare soltanto per il trionfo dello Sport, quello con la S maiuscola.

Mario Capio

Anche lo sport della vela annovera, fra gli ansaldini, un valoroso sportivo, affermatosi con una brillante carriera: il campione italiano Mario Capio, timoniere su « derive » di classe nazionale ed internazionale. Mario Capio ha trenta anni e lavora nel reparto Grande Torneria del Meccanico. Appassionato dello sport velico fin da ragazzo, egli mise ben presto in luce le sue doti di audacia e perizia ed a tutt'oggi ha vinto oltre 70 regate, tra cui possiamo ricordare: per la serie « derive » di mt. 4: un campionato ligure; per la classe « U » di m. 5.50: un campionato ligure; due campionati della Versiglia; un campionato toscano; due coppe « Stalder »; due coppe del Presidente del Consiglio dei Ministri; una coppa del Presidente della Repubblica; una coppa « Elah »; il campionato italiano 1952; il campionato italiano

1954 (svoltosi a San Remo con forte vento e mare tempestoso).

Mario Capio ha vinto inoltre, nel 1952, l'eliminatoria nazionale olimpionica per la classe « Fin » ed è stato olimpionico a Helsinki in rappresentanza dell'Italia.

Ottavio Rossi

Ottavio Rossi, impiegato presso l'ufficio *Mate* del Meccanico, è stato un valoroso giocatore di calcio e recentemente ha svolto anche una benemerità attività quale allenatore. Iniziata la sua carriera nella « Primi calci » della « Serenissima » di Venezia e nella « Ulic » di Milano, nel

1938 partecipò ai campionati di *Serie A* con l'A. S. Bari, distinguendosi per il suo attaccamento ai colori sociali e per la sua serietà. Nelle ultime stagioni Ottavio Rossi è stato allenatore, e spesso giocatore, nella Bolzanetese, nel Pontedecimo, nella Sampierdarenese 1946, nella Pegliese, portando quest'ultima alla « promozione ».

Attualmente questo appassionato sportivo sta allenando la squadra « Liberi Sestresi F.B.C. » con l'intento di portare anch'essa alla « promozione ». Abbiamo chiesto a Ottavio Rossi quale è stato l'avvenimento più lieto della sua carriera ed egli ci ha risposto: « Ogni qualvolta sono sceso in campo ed ho potuto dare tutte le mie possibilità. Gradirei che i giovani specialmente interpretassero lo sport sotto questa forma morale, fatta soprattutto di dedizione ai colori sotto i quali militano ».

Manlio Barabino

Manlio Barabino, Capo Magazziniere del Meccanico, è un appassionato sportivo sampierdarenese, ed oltre a far parte della esigua schiera dei cronometristi genovesi, nella quale si è segnalato come uno dei migliori e più attivi, è anche motociclista, nuotatore, pescatore subacqueo.

Non vi è manifestazione sportiva, nella quale occorra il controllo cronometrico, in cui non sia presente Manlio Barabino. Lo si trova sulle torrette nei circuiti motoristici, ai bordi delle piscine durante le gare natatorie, e nelle gare di regolarità è conteso dai migliori piloti che cercano ad ogni costo di averlo quale ottimo e prezioso collaboratore.

Manlio Barabino è un ansaldino estremamente dinamico. Ultimamente ha partecipato, con il suo cronometro, ai campionati nazionali ed europei di nuoto svoltisi a Genova e a Torino.

MAGAZZINI VITTORIA

GENOVA - VIA BRIGATA LIGURIA, 7 r.

SUCCURSALI:

SESTRI PONENTE: Via Ginocchio N. 20

CHIAVARI: Corso Dante N. 7

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

☆

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

LE COMMISSIONI INTERNE SONO PREGATE DI VISITARCI

MANNITE DUFOUR

Il prodotto di fiducia

Il nostro concorso di disegno

CONCLUSIONE

Guido Montarsolo: Operaio.

La pubblicazione dei disegni partecipanti al concorso da noi bandito nel n. 3 de « l'Ansaldino » è terminata. Preghiamo ora i lettori di voler esprimerci, sui disegni pubblicati, il loro giudizio, in base al quale verranno assegnati i premi. Tra coloro che ci invieranno, debitamente riempito, il tagliando, saranno estratti a sorte una penna stilografica « Aurora », un volume sulla Marina mercantile e un portafogli in pelle.

A mio avviso il miglior disegno pubblicato è:

.....

Firma:

CINESELEZIONE

"Giulietta e Romeo,,

Il regista Castellani (quello di « Sotto il sole di Roma » e « Due soldi di speranza ») ha diretto questa produzione italo-inglese, che è stata premiata col « Leone d'oro » alla Mostra di Venezia, pur con manifestazioni di dissenso, ed è stata respinta quasi unanimemente dalla critica inglese.

La leggendaria storia di Giulietta e di Romeo, suicidi per amore, è troppo nota perchè occorra ripeterla: bisogna invece valutare il film avendo presenti le intenzioni del regista.

Castellani ha voluto superare a ritroso la tragedia di Shakespeare e risalire a Masuccio Salernitano, a Luigi da Porto, al Bandello e dare alla tragedia di Giulietta e di Romeo un contenuto più realistico, quindi meno tragico, meno lirico, meno romantico, in ultima analisi.

Romeo (è stato scelto lo squadrato Laurence Harvey) è un po' un capo scarico, condotto dagli impulsi, che vive d'istinto nella propria tragedia più che soffrirla e comprenderla fino in fondo; Giulietta (la giovane Susan Shentall) è veramente una ragazzina di meno di 14 anni, povero fiore in isboccio piegato e travolto dal vento sconosciuto dell'amore; la balia (Flora Robson) è un tipo di benevola e petulante portinaia dei nostri giorni; frate Lorenzo (Mervyn Johns) è la figura più simpatica e più umana, che pensa per tutti quei capi scarichi impazziti, i figli per amore, gli altri per antico odio, e avrebbe forse salvato tutto e preparato un finale rosa se il fraticello inviato a Mantova con la famosa lettera fosse stato un po' più sveglio.

Il Duca di Verona, che giudica e manda, e trae la morale della favola, è interpretato dallo scrittore Elio Vittorini.

E' riuscito Castellani a darci, con una sua poetica opera degna del dramma shakespeariano, è riuscito a realizzare la sua commendevole ambizione?

A voi la risposta. Quello che noi possiamo dire è che è riuscito a farci vedere come si adopera il colore nel film, in funzione espressiva e funzionale, creando e ricreando, col moderno strumento della camera, l'incanto dei fiamminghi e il vigore dei maestri italiani del Rinascimento.

IL PORTOGHESE

il mondo nei francobolli

Non tutti i collezionisti, naturalmente, dedicano la loro attenzione ad uno o più Stati in maniera cronologica; molti si sono dedicati alla « Collezione a soggetto ».

Per questa seconda forma non si ha che da scegliere. Posta Aerea, Animali, Fiori, Uomini Illustri, Navi, Ricorrenze Mondiali e quanto altro possa venire in mente che costituisca oggetto di buon... soggetto. Queste collezioni, in sostanza, sono del tutto personali e, pur avendo una organicità loro propria, non danno tuttavia la completezza che un singolo Stato può dare. Con ciò, specialmente le collezioni di Animali e di Fiori, composte per la maggior parte di francobolli con molti colori, si presentano in maniera oltremodo attrattiva

Altro argomento connesso alle iniziative personali è quello delle varietà, errori ed anormalità. Occorre premettere che, il francobollo essendo stato previsto « giusto » per una data necessità, l'errore od anormalità in genere (date o diciture sbagliate, sovrastampe rovesciate, mancanza di dentellatura) è da considerarsi un «incidente» nella tiratura e perciò, agli effetti filatelici, costa da un minimo di dieci volte ad un massimo imprecisato rispetto al suo esemplare normale.

Collezionare « incidenti » è compito degli specialisti ed in uno Stato è bene considerarla collezione di complemento sia per la difficoltà di trovare i pezzi, sia per poco interesse dimostrato dai filatelici in generale.

Non parliamo poi degli errori creati ad arte a scopo speculativo: esistono già pericolose falsificazioni dei francobolli normali (così simili all'originale che è arduo distinguerle) ed è inutile e dannoso cercare francobolli « sbagliati » sui quali la falsificazione si confonde con l'errore.

Atteniamoci perciò alla normalità che è pur sempre l'aurea via di mezzo.

CERVETTI

PARLA IL MEDICO

Il raffreddore è uno degli argomenti che offrono con maggior frequenza l'occasione di criticare le possibilità dell'arte medica; l'evoluzione della medicina moderna ha vinto la maggior parte delle malattie infettive, ma deve dichiararsi vinta di fronte al comune raffreddore.

In questa situazione paradossale si trova il medico di fronte ad una forma morbosa tanto frequente e diffusa e tuttavia così difficilmente curabile. L'affezione catarrale semplice delle cavità nasali, denominata anche corizza o rinite catarrale acuta ha solitamente un decorso benigno, senza febbre o quasi, e non costringe a letto per cui si potrebbe anche accettare l'ottimismo di un noto medico che a proposito di questa malattia diceva: « non è importante per se e potrebbesi lasciare alla medicina popolare, come fa, il curarla».

Ma l'esperienza quotidiana ci insegna quanta varietà di comportamenti possa essere osservata da caso a caso e quanta facilità sussista al manifestarsi di reazioni abnormi in organi contigui, seni paranasali, orecchio medio, congiuntive oculari, faringe, trachea, bronchi, che trovano nel raffreddore il punto di partenza per complicare in modo repentino la banale forma iniziale.

Non a torto perciò sono state condotte ampie ricerche per giungere ad approfondire la conoscenza intorno al raffreddore; anzitutto bisogna distinguere secondo le cause determinanti: le forme allergiche, dovute cioè essenzialmente alla sensibilizzazione specifica di un soggetto verso particolari sostanze, forme che si manifestano ogni qual volta il soggetto allergizzato viene in contatto con l'antigene responsabile, che è sovente il polline di svariate piante (raffreddore da fieno, pollinosi, rinite allergica) e quelle forme che insorgono con maggior frequenza in questa stagione e sono legate al freddo in quanto la perfrigerazione riducendo le resistenze e difese locali della mucosa nasale favorisce l'impianto e lo sviluppo di una serie di germi.

Il freddo provoca una difficoltosa circolazione sanguigna dei capillari della mucosa nasale con conseguente rallentato ricambio nutritivo di questo tessuto e successivo sviluppo dei germi che comunemente abitano nelle fosse nasali oppure facilita l'impianto dall'esterno di una particolare specie di virus filtrabile che sembra essere il vero responsabile della rinite catarrale acuta.

Anche in questi casi da freddo entrano in gioco fenomeni di tipo allergico con liberazione di sostanze istaminosimili che provocano l'edema per inibizione del tessuto mucoso e vasoparalisi capillare; è questo tra i vari sintomi forse il più molesto: « le narici tappate ». La constatazione che il raffreddore colpisce in prevalenza determinati individui mentre altri sembrano refrattari ha portato ad una ipotesi costituzionalistica secondo la quale i soggetti più sensibili sarebbero i distonici neuro-vegetativi, coloro che facilmente soffrono di mal di mare, mal di montagna, ecc.

Risulta da quanto detto che il problema curativo del raffreddore è assai più complesso di quanto normalmente non si creda ed a prescindere dal terreno individuale che gioca sempre una parte essenziale per lo sviluppo di qualsiasi forma morbosa, sfugge ancora alle nostre conoscenze la vera essenza dei concatenamenti causali delle varie forme sostenute spesso da elementi determinanti diversi.

Ai fini curativi due dati di fatto risultano certi: anzitutto il successo è in stretto rapporto con la precocità della terapia instaurata alla comparsa dei primi sintomi dell'affezione, ed in secondo luogo non si deve ritenere che una sostanza medicamentosa da sola possa costituire il toccasana di tutti i raffreddori.

I risultati più brillanti si ottengono con applicazioni locali, entro le cavità nasali, di sostanze antiallergiche (ad effetto antistaminico) di vaso costrittori (che combattono la vasoparalisi o dilatazione capillare e quindi l'edema o gonfiore delle mucose) di antibiotici (che combattono lo sviluppo dei germi).

L'azione degli antibiotici in loco è più rapida e risolutiva se applicati precocemente, quando i germi non hanno ancora guadagnato zone profonde nei tessuti. L'applicazione di queste varie sostanze, può essere fatta con le comuni instillazioni a gocce o con nebulizzatori a spruzzo o opportunamente con solventi speciali insufflate con apparecchi per aerosol.

Chirone.

Dipendenti del Muggiano dopo la programmazione di films antifortunistici dell'ENPI

CRAL

Sono stato al nostro CRAL una sera, gentilmente invitato dagli organizzatori di una serata per dilettanti.

Dovevo far parte della giuria, come in effetti ho fatto, ed ho quindi dovuto interessarmi quasi esclusivamente delle esibizioni. Non è di esse però che vorrei parlare anche se sono state meritevoli di nota. Vorrei soffermarmi invece a descrivere l'atmosfera della serata, lo spirito della manifestazione che ho sentito tutto attorno a me, vivo e preciso.

Mi ero sorpreso a dire la mattina precedente: « domani debbo andare al CRAL ». « Debbo andare » avevo detto e non « voglio andare » e ciò sembrava definire uno stato d'animo, un atteggiamento mentale, non intendevo dire ciò che in effetti ho detto, ma essermi espresso così mi ha fatto poi ragionare pensando che forse molti altri di noi guardano così alle manifestazioni enalistiche.

Confuso tra il pubblico della serata, rimpiangevo di non avere frequentato già da prima il CRAL e mi riproponevo di tornarci spesso. Noi ci assentiamo continuamente da manifestazioni che avvicinano gli uomini fra loro e li aiutano a comprendersi e questo è male.

In quella piccola sala di teatro vi era il calore di uno spirito semplice e schietto di festività ed il divertimento di tutti era evidente ed immediato, gli applausi schietti e divertiti.

Un pubblico entusiasta insomma che applaudiva dei dilettanti bravi e compresi anche se un poco emozionati. Ma quei battimani non erano solo per le esibizioni, erano anche e sopratutto rivolti alla manifestazione in sè, all'ambiente, allo spirito di cordiale semplicità in cui tutti si divertivano. Io mi sono sentito a mio agio come poche volte mi è dato di esserlo di fronte a delle esibizioni o comunque ad un confronto tra attori e pubblico e mai avrei creduto di trovare tanta appassionata partecipazione.

Uomini che duramente e semplicemente lavorano, briosamente si divertono. Era facile comprendersi, era facile parlare con tutti. Non avrei mai voluto lasciarmi sfuggire questa occasione per scrivere a « l'Ansaldino » e per suggerire a tutti, sopratutto a coloro che possono essere di aiuto anche con la loro sola presenza, a conoscere meglio il CRAL, a visitarlo, a frequentarlo. Nel piccolo ambiente di via Stennio ci si può capire gli uni con gli altri forse meglio di quanto non si sia fatto fino ad oggi sul lavoro. Io sono entusiasta dell'occasione che mi è stata data.

Alberto Tomasi

"Rosso e nero"

Nelle sere di sabato 11 e domenica 12 c. m. ha avuto luogo, presso il Teatro di via Achille Stennio, il concorso di arte varia « Rosso e nero », a cui hanno partecipato dilettanti iscritti al CRAL, come annunciato sul n. 11 de « l'Ansaldino ». Durante la prima serata ha avuto luogo la selezione da cui sono stati scelti, da apposita giuria, cinque dilettanti su undici. Domenica sera ha avuto luogo la finale che ha dato i seguenti risultati: 1. Fernando Bolla (fisarmonica) - 2. Nino Cesari (cantante) - 3. Letterio Cirona (chitarra). 4. Trio « Allegro » (trio vocale) - 5. Pino Bellani (cantante).

La distribuzione dei libri scolastici

Anche quest'anno il CRAL ha effettuato ai propri iscritti la distribuzione dei « Libri Scolastici » a pagamento rateale con il beneficio di uno sconto del 10% sul prezzo di copertina. Complessivamente sono stati distribuiti 5.600 volumi per un importo di lire 4.215.255 così suddiviso:

Cantiere Navale 1754; Carpenteria 224; Direz. Centrale 368; Ferroviario 473; Fonderia 167; Meccanico 388; S.A.U. 88; A.S.G.-Sestri 383; A.S.G.-Campi 497; Coke 39; Delta 176; Fossati 295; O.A.R.N. 200; Ossinitrica 12; CRAL Ansaldo 36.

Brillante vittoria della squadra di pallavolo

Promosso dalla FITAV si è disputato - mercoledì 8 dicembre - a Savona, il Trofeo « 1.a Rete d'Argento ».

Alla gara hanno partecipato 12 Società.

La nostra squadra, superando brillantemente nel girone finale le formazioni del 4.o Reparto Mobile e della Finanza, si è aggiudicata l'ambito Trofeo.

La "caccia al Paperino"

Tra i numerosi cacciatori che hanno individuato l'esatta posizione del « Paperino » nell'isola, da noi pubblicata sul n. 11, la sorte ha favorito il sig. Alberto Vanini del Cantiere Navale « Luigi Orlando » di Livorno. L'esatta posizione « G. 17 » è stata individuata, come abbiamo detto, da numerosi colleghi tra i quali i premi di consolazione sono toccati a: Vittorio Lucchesi del CAN che si è visto assegnare un quadro ad olio; Renzo Frigerio del MEC, tre volumi biografici di pittori italiani: Ester Campagnoli della DIG, un pacco propaganda Sanovatt; Antonino Donato del CAN, un volume sulla marina mercantile; Mario Campanini di LIV, un volume sulla marina mercantile; Francesco Angelini della DIG, un portafogli di vitello e Armando Castello del CAN, un portafoglio di vitello.

Il fortunato vincitore del « Paperino », e tutti i vincitori dei premi di consolazione, sono stati ricevuti dal Direttore Generale, che si è vivamente complimentato con loro

PISONIS

LOANO (SAVONA)

SOPRABITI MAGAZZINI VITTORIA

CAPPOTTI MAGAZZINI VITTORIA

QUEL CHE VOLETE SAPERE

lo abbiamo rilevato da un sondaggio della opinione pubblica aziendale condotto con un moderno e razionale sistema. I fatti che la maggior parte di voi desidera conoscere sono:

1° - La continuità del lavoro.

Questo è l'elemento fondamentale, il punto su cui converge il maggiore interesse di ciascuno e di tutti, poichè esso condiziona il buon andamento e lo sviluppo della Azienda e, per immediato riflesso, il tenor di vita individuale e domestico d'ogni dipendente. La continuità del lavoro dipende da numerosissimi fattori da varia natura: esterni e oggettivi, come la capacità di assorbimento del mercato, il costo delle materie prime e, in genere il livello dei costi di produzione, le possibilità più o meno ampie di esportare i prodotti anche in relazione a particolari condizioni valutarie, la concorrenza, ecc.; interni e soggettivi — cioè riguardanti ogni organismo aziendale e ogni singolo lavoratore — come lo spirito di iniziativa, l'abilità commerciale, la capacità professionale, il raggiunto e il raggiungibile livello di produttività. Su tutti codesti elementi il dipendente vuol essere ragguagliato e trarne poi, a ragion veduta, un fondato giudizio sulle prospettive del proprio lavoro.

2° - Ciò che si fa per garantire la vostra sicurezza sul lavoro.

E' umano e sacrosanto che ogni operaio si preoccupi della propria incolumità personale e sia ansioso di conoscere i nuovi accorgimenti che la tecnica antinfortunistica via via suggerisce e che l'Azienda pone in atto.

3° - Le possibilità di un miglioramento nella carriera e nella rimunerazione.

Nessuno (tranne esseri di eccezione e in eccezionali situazioni) lavora, come si suol dire, « per la gloria ». Avanzare di grado, guadagnare di più, vivere meglio: ecco l'aspirazione di tutti. Così ognuno desidera possedere elementi di giudizio che gli consentano di fare un ragionevole calcolo sulle possibilità di far carriera.

Poichè nei prossimi giorni di festa il tempo non vi mancherà, rileggetevi con un po' d'attenzione queste righe. (Non è la prima volta ch'esse compaiono su « l'Ansaldino »; le abbiamo già pubblicate nel primo numero; ma forse più d'uno fra voi, o non le ha lette, o le ha dimenticate). Esse compendiano il programma del giornale. E i programmi vanno sempre ricordati con esattezza: da chi redige i giornali, per mantenervisi fedeli; da chi li legge, per poter dare coscientemente il necessario apporto di collaborazione e di critica.

4° - Come vengono impiegati i profitti dell'azienda e come si fronteggiano le perdite.

Lavora bene soltanto chi lavora sapendo ciò che fa e perchè lo fa e non solo l'utilità e l'esatto inquadramento del proprio apporto produttivo nell'immenso mosaico aziendale, ma anche l'entità degli eventuali profitti complessivi e l'uso che ne vien fatto. In una parola, come e dove « vada a finire » il suo lavoro e quello di tutti gli altri.

5° - Che cosa si fa per migliorare le vostre capacità tecniche.

Una delle curiosità più legittime è quella che si appunta sulle varie occasioni offerte dall'Azienda, a ciascuno nel proprio campo, per affinare — mediante speciali corsi di studio — qualità, attitudini peculiari, esperienza e istruzione tecnica.

6° - La storia dell'azienda, la sua attuale organizzazione, la composizione dei suoi quadri.

Conoscere la storia dell'Azienda vuol dire sentirsi partecipi — e responsabili continuatori — di una tradizione antica e nobile. Conoscere organizzazione e quadri significa aver sott'occhio l'intera sua struttura produttiva, tecnica, amministrativa, gerarchica; cioè non sentirsi atomi dispersi, ma elementi logicamente inseriti in un grande meccanismo proporzionato e funzionante.

7° - La posizione dell'azienda nel proprio campo industriale e commerciale e la sua importanza sul piano locale, regionale, nazionale.

Chi lavora vuole e deve conoscere l'esatto « peso economico » della propria Azienda. Giusto orgoglio e conseguente senso di responsabilità derivano dal fatto, che si fa parte di un complesso industriale la cui attività essenziale è determinante nel quadro dell'economia nazionale.

8° - Successi ed insuccessi.

Ogni grande industria, quanto più è viva e attiva, tanto più va incontro a vittorie, ma anche, inevitabilmente, a qualche sconfitta. Il lavoratore desidera sapere — ed è giusto e utile — la misura e la ragione dei successi e degli insuccessi; altrimenti vivrebbe con gli occhi bendati; e lavorerebbe come un automa e non come un uomo pensante e responsabile

9° - Difficoltà attuali e difficoltà previste in relazione al mercato, agli approvvigionamenti ecc.

Solo conoscendo con precisione le difficoltà oggettive che l'Azienda incontra sul suo cammino è possibile aiutarla (e con ciò aiutare sè stessi) a superarle. E, quando occorra uno sforzo o un sacrificio, bisogna sapere perchè lo si fa.

10° - I programmi per il futuro.

Poichè non esiste tranquillità di spirito senza fiducia nel domani, ogni dipendente aspira a conoscere ciò che si progetta e si prepara per assicurare lavoro e benessere nel futuro immediato e lontano.

Ci proponiamo di soddisfare il vostro desiderio di approfondita conoscenza dei problemi e dei fatti più interessanti fornendovi una informazione oggettiva, costante e dettagliata e favorendo un dialogo permanente tra la Società e il personale su tutti gli argomenti connessi alla attività dell'Azienda. Così, ciò che desiderate sapere...

LO SAPRETE

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
AL MESE

BERLITZ SCHOOL
GENOVA - Via Roma, 6
TELEFONO 580.042

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
Motofelaio 250 cc. - L. 385.000
LAMBRETTA
D LD 150 C.C.

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

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

TAGLI D'ABITO
STOFFE PREGIATE
MAGAZZINI VITTORIA

La Ruota del Tempo

Sono nati

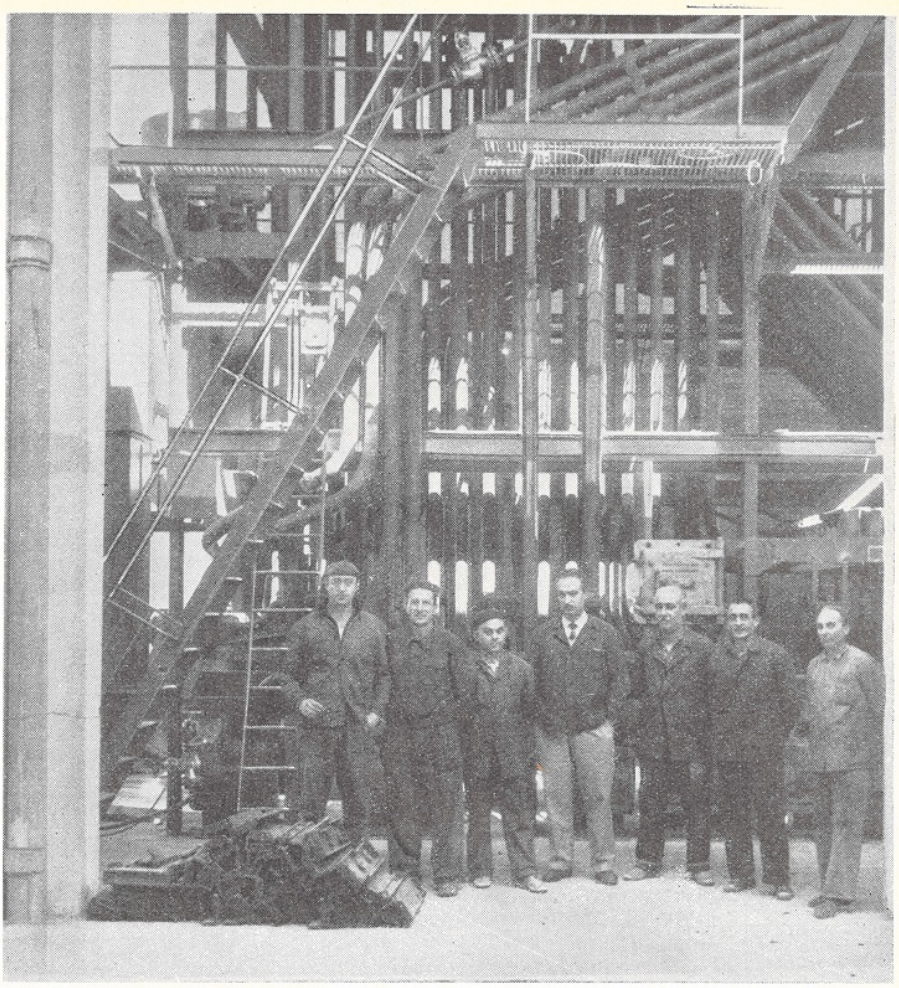
3 ottobre: MAURIZIO, figlio di Cavazzoni ing. Luigi (Mec) — 25 ottobre: PIER GIULIO, figlio di Isola Lauro (Can) — RAFFAELLO, figlio di Bottino ing. Raffaele (Can) — 30 ottobre: ALESSIO, figlio di Pesce Ilario (Can) — 31 ottobre: FIORENZO, figlio di Bonanni Edilio (Mug) — CARLA, figlia di Dagnino Lorenzo (Can) — 4 novembre: GIANNA, figlia di Galletto Mario (Mug) — DINO, figlio di Stefanelli Aristodemo (Mec) — 5 novembre: MARINO, figlio di Signorini Marino (Liv) — 7 novembre: SAVINA, figlia di Ghisi Adriano (Mec) — 10 novembre: GIOVANNI, figlio di Seu Antioco (Can) — GRAZIELLA, figlia di Milani Attila Beniamino (Mec) — 12 novembre: ROSSELLA, figlia di Errani Remo (Can) — 15 novembre: MAURIZIO, figlio di Corrao Alberto (Can) — ERNESTO, figlio di Nardelli Mario (Can) — 17 novembre: GIOVANNI, figlio di Vannucci Emilio (Liv) — 20 novembre: MASSIMO, figlio di Bevegni Epifanio (Mec) — 22 novembre: MARCO, figlio di Catelli Aldo (Liv) — 23 novembre: PATRIZIA, figlia di Molinari Renato (Fon).

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

Si sono sposati

18 settembre: RIZZELLI Giovanni (Mef) con Piano Anna — 9 ottobre: CONSONNI Valentino (Mec) con Nozzoli Vittoria — 14 ottobre: CIONI Onorato (Mug) con Toni Luna — 17 ottobre: GHIONE Giuseppe (Mec) con Campo Franca — 23 ottobre: LOMBARDI Bruno (Mug) con Croci Maria — CAPRARO Giuseppe (Mec) con Damonte Ada — 7 novembre: PICCONE Luigi (Mec) con Spigno Aurelia — 21 novembre: NERI Bruno (Liv) con Mattei Loredana — 25 novembre: FADINI Antenore (Car) con Riotti Maria — ANDREUCCIOLI Orlando (Coke) con Robotti Annita.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.



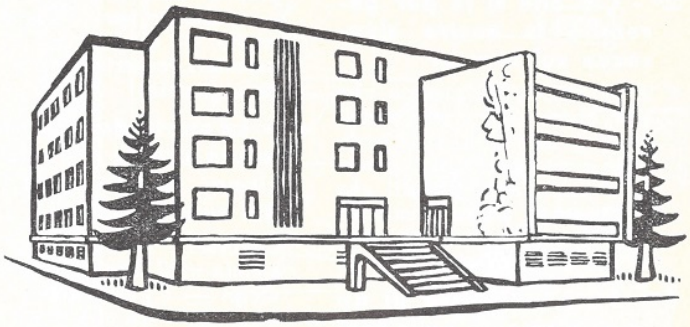
Il gruppo di montatori del Meccanico che hanno provveduto al montaggio della caldaia della Centrale della « Fibracolor » di Tordera (Spagna). Da sinistra: Angelo Ivaldi, Giovanni Villa. Giuseppe Parisiella, il tecnico Giovanni Priotto, Mario Pilato, Nirdo Puppo. Antonio Carbone

La Società Impermeabili San Giorgio

cambia sede al 1° Gennaio da Corso A. Saffi e Via A. Vannucci

a STURLA - Via Chighizola

ANNO NUOVO
VITA NUOVA
CASA NUOVA
IMPIANTI NUOVI
ORGANIZZAZIONE NUOVA
MERCE NUOVA



NUOVO STABILIMENTO

LE RIMANENZE?

SI LIQUIDANO!

da Lunedi 29 Novembre in Corso A. Saffi 47 r.

(di fronte ai Bagni Strega) trams: **24 - 26 - 30 - 31 - 44** - filobus: **89**

Saranno offerte queste occasioni

- IMPERMEABILI DONNA da L. **5.000** a L. **15.000**
- IMPERMEABILI UOMO da L. **7.000** a L. **15.000**
- IMPERMEABILI BAMBINI da L. **3.900** a L **12.000**
- SOPRABITI DONNA da L. **9.800** a L. **19.800**
- SOPRABITI UOMO da L. **13.000** a L. **22.000**
- SOPRABITI BAMBINI da L. **6.000** a L. **15.000**
- GIACCHE SIGNORA da L. **3.000** a L. **7.000**

"L' ANSALDINO" RISPONDE

Nel Cantiere Navale di Ge-Sestri la quasi totalità degli impiegati ha delegato i rappresentanti della Commissione Interna a riprendere contatti con la Direzione, affinchè si addivenga, quanto prima, ad una soluzione equa per quanto concerne l'attribuzione del premio di produzione extra e non extra e in particolar modo perchè la ripartizione venga fatta nella stessa maniera e misura in cui viene distribuito ai dipendenti impiegati dei Cantieri di Livorno e Muggiano.

E' forse un'avventatezza chiedere quali criteri e quale metro vengono adoperati negli stabilimenti confratelli sopracitati?

Per quale motivo non viene istituito un sistema unico e uguale per tutti?

Dopo l'attuale numero di commesse assegnate e il conseguente buon carico di lavoro al nostro Cantiere, è forse ancora giustificabile una tale differenziazione?

UN GRUPPO DI IMPIEGATI

Il sistema di gratificazione quadrimestrale, impropriamente chiamato premio di produzione, esistente tutt'oggi presso i Cantieri di Muggiano e Livorno, era stato istituito presso i due suddetti cantieri allorchè gli stessi facevano parte della Società Odero-Terni-Orlando, ed è stato mantenuto all'atto del loro passaggio all'Ansaldo in via provvisoria, in attesa che le condizioni di sviluppo del carico di lavoro dei suddetti cantieri consentisse ad essi, come d'altra parte era in programma per gli altri stabilimenti sociali dell'ANSALDO, l'istituzione di un vero e proprio premio di produzione che fosse collegato all' attività produttiva dello stabilimento.

Infatti, mentre le varie forme di premio di produzione, successivamente studiate e introdotte nei vari stabilimenti sociali di Genova, sono direttamente collegate con l'andamento della produzione degli stabilimenti, il sistema in atto presso i Cantieri di Muggiano e di Livorno consiste praticamente in una gratifica quadrimestrale che viene distribuita ad esclusivo giudizio della direzione locale ai singoli impiegati in relazione ad una valutazione di merito degli stessi e non ha alcun legame con l'andamento produttivo del Cantiere. — — —

Un tale sistema non può considerarsi razionale e, pertanto, non può certo parlarsi di una sua estensione agli altri stabilimenti sociali, bensì, piuttosto, di una sua sostituzione con un vero e proprio premio di produzione.

Siamo un gruppo di impiegati di 2.a categoria e ci rechiamo a casa a consumare la colazione servendoci del tram. Questa comodità ci costa due biglietti a tariffa normale, poichè le usuali riduzioni, concesse ad altri lavoratori, a noi sono negate. Vorremmo sapere se le disposizioni dell'UITE, circa i tesserini a quattro corse per i lavoratori, sono giuste, dal momento che le suddette riduzioni vengono concesse a tutte le categorie dei lavoratori fra le quali molte con retribuzioni superiori alle nostre. Preghiamo di esaminare la possibilità di concedere anche a noi le normali riduzion tramvarie riservate ai lavoratori.

La questione del rilascio dei tesserini a quattro corse è di competenza dell'UITE. I nostri Uffici del Personale rilasciano ai richiedenti solo una dichiarazione da presentare all'UITE, da cui risulta la qualifica del dipendente. In base a questa dichiarazione l'UITE rilascia, o meno, il tesserino a quattro corse. Ci risulta che detto tesserino viene rilasciato solo ai salariati ed a coloro, tra gli impiegati, che hanno la qualifica di impiegato d'ordine, scritturale, dattilografo.

Sono un operaio del Meccanico e da circa 20 anni lavoro negli Stabilimenti Ansaldo con la qualifica di manovale. Dovrei andare in pensione alla fine del 1955 e vorrei sapere per mezzo de « l'Ansaldino » a quanto ammonterà la mia pensione.

GIUSEPPE DEBILIO

Negli accertamenti da noi fatti ci risulta che Lei ha lavorato precedentemente anche in altre ditte. Pertanto la Sua pensione ammonterà a circa 17.000 lire mensili.

Al Meccanico abbiamo i telefoni che funzionano veramente male. Questo inconveniente desidero sia messo in evidenza, escludendo che sia imputabile alle telefoniste, che anzi si prodigano nel miglior modo possibile onde evitare sfuriate ingiuste per loro, ma purtroppo giustificate da chi deve attendere troppi minuti per poter trasmettere il nominativo dell'ufficio o della persona con cui deve comunicare. Più volte, poi, ci si sente rispondere « occupato » per le comunicazioni interne; quando poi si deve parlare con la Sede, col Cantiere, con la Carpenteria e con la Fonderia, troppe volte si deve attendere molto tempo per aver la comunicazione, e, se ciò non bastasse, una volta in linea, durante la conversazione vi sono rumori sensibili e continue interruzioni, che non si sanno spiegare sebbene sia già stato richiesto più volte l'intervento del personale incaricato. Quando si deve conferire con l'Ansaldo S. Giorgio o con altre ditte esterne, a parte il fatto di trovare « occupato », molto spesso ci si sente rispondere « non ho linea ». Più volte si è sentito parlare di prossimi miglioramenti, di apparecchi automatici, ma purtroppo nessuna realizzazione.

CESARE BELLETTINI

Tutto quanto esposto dal sig. Bellettini corrisponde al vero e i « Servizi Elettrici e Telefonici » si stanno occupando da qualche tempo per arrivare ad una soluzione che consenta al Meccanico di servirsi razionalmente del servizio telefonico. Proprio pochi giorni or sono si è avuta l'autorizzazione per ordinare una nuova centrale automatica per il Meccanico, centrale che sarà funzionante tra un anno circa eliminando così gli inconvenienti lamentati.

Il signor Bellettini ci ha inoltre scritto alcune osservazioni e ha formulato alcune proposte in merito all'uso delle comunicazioni di servizio. Risponderemo in un prossimo numero anche a questa questione.

Gli operai Brolpasino, Ratto, Fammoni, Enrico, Zavattaro e Bruzzo, dello Stabilimento Meccanico, chiedono informazioni sull'inizio di un altro corso per disegnatori e sulle modalità per potervi partecipare.

Attualmente non si prevede l'istituzione di un altro corso allievi disegnatori al Meccanico, in quanto non si sente la necessità di nuovi disegnatori meccanici. Quando il corso verrà istituito ne verrà dato annuncio con opportuni avvisi, in modo che gli interessati aventi il titolo di studio necessario possano fare domanda per essere esaminati.

L'operaio Pietro Leonardini della Fonderia chiede che la ASA, la quale provvede all'assistenza scolastica per i dipendenti studenti, garantisca una quota minima di assistenza per tutti i lavoratori studenti e non soltanto per i migliori.

Abbiamo l'impressione che Lei faccia confusione. L'assistenza scolastica per i dipendenti studenti non è riservata ai migliori, ma a tutti coloro che studiano con un minimo di profitto e che conseguono la promozione anche a ottobre. Se si dovesse accettare quanto Lei chiede, si crcerebbe un assurdo, cioè si darebbe una quota di assistenza a chi non sostiene neppure gli esami e magari non ha neanche frequentanto la scuola, ma si è soltanto iscritto. Ora, lo spirito che anima la provvidenza in questione è quello di aiutare coloro che, dopo il quotidiano lavoro, si sacrificano a studiare e grazie al loro sacrificio traggono quel minimo di profitto che consente loro di essere promossi anche, come abbiamo detto, a ottobre. Si rilegga pertanto il manifesto riguardante l'assistenza scolastica per i dipendenti studenti e non faccia confusione con le borse di studio per i figli dei dipendenti, le quali sono veramente riservate ai migliori.

Non ho mai capito dove si trovi la Sezione filatelica del CRAL Ansaldo. Quanto costa l'iscrizione?

FRANCESCO DI BELLA

Sul primo numero de l'«Ansaldino» e precisamente a pag 15, abbiamo fornito l'indirizzo che lei ci chiede, che tuttavia ripetiamo: Genova Sampierdarena, Via Achille Stennio 5-1. Gli scambi si effettuano al giovedì dalle 17 alle 19 ed alla domenica dalle 10 alle 12. L'iscrizione costa 100 lire.

Chiarimenti sulle pensioni

I contributi versati prima del 1920

Ancora riferendosi all'articolo sulle pensioni da noi pubblicato nel numero del 1° novembre, il sig. Marcello Rizzi, impiegato del Cantiere, a nome di un gruppo di anziani ansaldini, ci scrive:

« Prima del 1920 anno in cui andò in vigore la legge sulla assicurazione obbligatoria, noi già pagavamo un contributo per la Previdenza. Con la legge in parola passammo tutti con il nuovo istituto assicurativo, ed ora, che per parecchi di noi già è giunta, o si sta avvicinando, l'ora della messa in pensione, vorremmo sapere qualche cosa sui contributi versati prima del 1920.

Come potranno coloro che non hanno nessun libretto, o altro documento, dimostrare di avere anch'essi versati quei contributi?

Non può, ai fini dell' accertamento, bastare la dimostrazione che l'interessato apparteneva all'Ansaldo prima del 1920?

Prima del 1920 ed esattamente dal 1.o maggio 1917 al 15 gennaio 1919 vigevano per i lavoratori dell'epoca, le marche ausiliarie quindicinali del valore di L. 3.

Tali marche sono ora rivalutate del 225% ed assumono perciò il valore di L. 6,75 ognuna. Coloro che hanno lavorato dal 1-5-17 al 15-1-19 hanno diritto, al cumulo dei vecchi contributi rivalutati su quelli maturati con l'assicurazione obbligatoria.

Per il periodo 16-1-1919 - 30-6-1920 data di entrata in vigore dell'assicurazione obbligatoria e precedentemente al 1.o maggio 1917 vigeva solamente l'assicurazione facoltativa ed anche i versamenti fatti a tale titolo, vengono accreditati sui contributi pensionabili al momento della liquidazione della pensione.

Occorre pertanto che gli interessati compilando la domanda di pensione rispondano alla precisa richiesta che viene formulata nell'apposito modulo dell'I.N.P.S. La risposta naturalmente dovrà essere documentata dalla dichiarazione del datore di lavoro.

Gli anziani che precedentemente al 1920 lavoravano già alle dipendenze dell'Ansaldo, possono pertanto attendere il momento opportuno. I lavoratori che a quell'epoca lavoravano in ditte diverse sarebbe opportuno che si procurassero, qualora non ne fossero già in possesso, di un documento comprovante il servizio prestato.

* * *

Sempre sullo stesso argomento l'Assistente Sociale del Meccanico ci prega di pubblicare la seguente precisazione:

Vorrei precisare ai vecchi pensionati che in questi giorni si sono recati od intendono recarsi ancora all'Ufficio Assistenza dello Stabilimento Meccanico per chiedere un aumento di pensione, quanto segue: E' nata, non si sa come, la voce di un lascito Perrone che verrebbe ad aumentare la pensione degli anziani che per aver lavorato anche molti anni prima dell'andata in vigore della legge sull'assicurazione obbligatoria contro l'invalidità e la vecchiaia (Luglio 1920) fruiscono di una pensione esigua.

Se tale voce non è assolutamente vera, è invece esatto il fatto che questi vecchi operai furono iscritti nel 1911 dalla S. A. Gio Ansaldo & C. (amministrata dai fratelli Perrone) presso l'allora denominata « Cassa Nazionale di Previdenza per l'invalidità e vecchiaia per gli operai » (ora I.N.P.S.) all'assicurazione facoltativa e fu per essi versata una somma proporzionata agli anni di servizio.

Tale somma, rivalutata secondo l'anno di versamento (400 volte se versata prima del 1915, 300 volte se versata dal 1915 al 1918 e 200 volte se versata fra il 1919 ed il 1922) è stata conteggiata e la relativa costituzione di rendita è stata conglobata alla pensione di Vecchiaia (V) ed alla pensione di Invalidità (Io), se l'assicurato ne ha fatto nella domanda di pensione esplicita richiesta. Nel caso invece in cui l'assicurato, nella domanda di pensione, non abbia denunciato l'esistenza di detti versamenti facoltativi, per averli egli stesso dimenticati, la relativa rendita non è stata conglobata nella pensione.

Non è quindi vero che l'Assistente di Fabbrica possa far avere a tutti gli ex operai della S. A. Gio Ansaldo & C. un aumento della pensione, essa può soltanto informarsi se, presso l'I.N.P.S., esistono versamenti facoltativi dei richiedenti, se sono stati o meno conteggiati, ed in caso negativo può chiedere la ricostituzione della pensione con conseguente aumento.

Collaborazione

Una certa esperienza, derivata da una attività svolta come amministrativo in collaborazione diretta con i tecnici, mi permette di poter esporre alcune osservazioni che ritengo utili ai fini di una sempre maggiore e reciproca fiducia tra il personale dei due importanti servizi della produzione: quello tecnico e quello amministrativo.

Quanto è attuato in merito presso la *Sezione Autonoma Utensileria* del Ferroviario, merita menzione, poichè il risultato ivi raggiunto è veramente notevole. I preventivi ed i prezzi di vendita vengono stabiliti con l'ausilio di elementi contabili, raccolti in precedenza su altre lavorazioni similari. L'ausilio di queste consultazioni è indispensabile per raggiungere un buon risultato economico, particolarmente in questo periodo di spietata concorrenza in cui occorre conoscere, con la maggiore possibile approssimazione, le effettive possibilità di tutto quel personale che concorre al processo produttivo.

Durante la lavorazione il *servizio analisi costo* fornisce le indicazioni che permettono di conoscere se le previsioni si vanno realizzando o meno, onde intervenire presso quei reparti di produzione ove il controllo è più opportuno.

I costi di produzione sono rilevati mediante una organizzazione contabile che ha lo scopo di analizzare, controllare e confrontare col preventivo tutti gli elementi che vi concorrono. La precisione di questo lavoro dipende in gran parte dalla collaborazione dei tecnici addetti alla produzione. E' importante che il materiale pervenga all'operaio nel più breve tempo possibile e che abbia le caratteristiche richieste, ma è altrettanto importante che esso venga regolarmente prelevato con un buono ove sia chiaramente menzionato il numero della commessa e il sottoconto. Il buono è un elemento contabile necessario per la imputazione alla commessa del valore relativo al materiale prelevato, e contribuisce alla immediata determinazione, almeno parziale, del costo di produzione.

E' vitale che un operaio lavori, ma è altrettanto vitale, per l'azienda, che questo lavoro sia esattamente registrato sulla bolla di cottimo relativa alla commessa di produzione, se è produzione. Anche la bolla di cottimo è un documento contabile; il valore relativo costituisce l'elemento più importante, almeno per la nostra amministrazione, del costo di produzione. Inoltre è indispensabile che si controlli sempre la emissione delle bolle per lavori a economia ed a premio. Bisogna distinguere esattamente il lavoro produttivo da quello improduttivo, in modo da imputare il costo alla commessa per cui il lavoro è stato eseguito. Invertire le due distinzioni significa, per il nostro sistema amministrativo, diminuire il numeratore ed aumentare il denominatore.

La ripartizione delle spese generali è un compito molto difficoltoso per un amministrativo. I vari elementi di queste spese raggiungono un totale che grava sul costo di produzione fino ad arrivare, in certi casi, al 60% di esso. E' encomiabile l'opera che svolgono gli uffici *Economia* e *Distribuzione attrezzi* per una parte delle spese generali, però è mia convinzione che mediante una partecipazione più attiva di tutti i tecnici, o meglio con il vaglio di tutte queste spese, fatto a preventivo, da una commissione mista di tecnici ed amministrativi in collaborazione con i suddetti uffici e organizzando magari una vera e propria campagna del risparmio con premi a quei reparti che si sono distinti, si possono raggiungere notevoli risultati, specie in certi prodotti, come utensili, attrezzature meccaniche od apparecchiature elettriche, o in certi consumi.

Infine occorre poter essere certi che: 1) il materiale è costato quanto previsto, ed impiegato senza sprechi; 2) il costo della mano d'opera diretta sia stato controllato e ben attribuito; 3) le spese generali siano contenute nei limiti strettamente indispensabili.

In questo modo il tecnico avrà un'altra soddisfazione altrettanto importante quanto quella che gli darà la qualità del prodotto eseguito o fatto eseguire e potrà inoltre ricavarne quegli elementi di confronto tanto necessari in sede di previsioni per nuove commesse da acquisire.

Mario Vincenzini

IL VOLUME SUL CENTENARIO

L'impiegato L. S. del Meccanico ci scrive chiedendoci di offrire la possibilità ai dipendenti di acquistare il volume del centenario dell'Ansaldo pubblicato lo scorso anno a cura del Servizio Stampa e Propaganda.

Poichè la prima edizione è pressochè esaurita, abbiamo esaminato la possibilità di effettuare una ristampa a condizioni più vantaggiose, aprendo perciò una prenotazione fra tutti i dipendenti alle seguenti condizioni: prezzo del volume lire 5.000, in 5 rate mensili da lire 1.000 Naturalmente una seconda edizione del volume potrà venir stampata solamente se il numero delle prenotazioni lo consentirà e il prezzo è suscettibile di riduzione a seconda del numero delle copie che ci sarà possibile stampare.

Gli interessati dovranno pertanto inviarci debitamente firmato il seguente tagliando entro il 20 gennaio 1955.

Prenotazione volume del Centenario

Il Sig. ..... *dello STA* .....
Cart .....
Med. ..... *viste le condizioni pubblicate su "l'Ansaldino" N.° 13-14 prenota un volume del Centenario dell'Ansaldo al prezzo di L. 5.000 da trattenersi in 5 rate mensili da L. 1.000.*

Firma

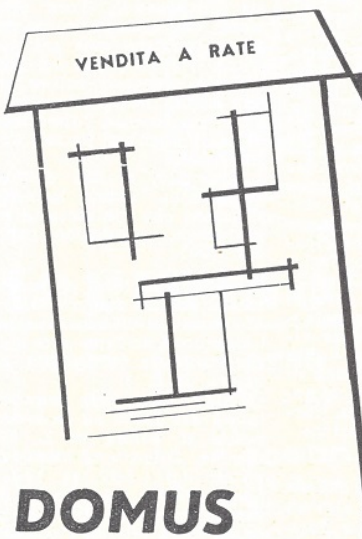
.....

Spedire a "l'Ansaldino" recapito Ansaldo - Genova - entro il 20-1-1955

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

Giovanna, di anni 14, figlia del Capo officina Francesco Vignolo della Fonderia. Ha iniziato la sua attività nel campo del pattinaggio artistico nel 1951, classificandosi subito campione Ligure e Nazionale del Gruppo studentesco. Attualmente appartiene alla seconda categoria.

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

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 7613.

Lamenta che la pressione dell'aria della rete dello STA, che alimenta la turbina della rettifica « Hauser » per interni dell'officina MAPI è troppo bassa, per cui, non potendosi utilizzare in pieno la potenza della macchina, si impiega un notevole tempo in più per rettificare i fori delle boccole, specialmente quelli di diametro maggiore.

RISPOSTA

La segnalazione denota un lodevole senso di economia. Purtroppo la soluzione del problema comporterebbe la sistemazione di serbatoi-polmoni nelle vicinanze delle macchine che lavorano come la rettifica « Hauser ». Tale ditta (Hauser) ed altre costruttrici di speciali macchine utensili, hanno ora sostituito il sistema della turbina ad aria con un elettromandrino, appunto per evitare l'inconveniente lamentato.

Il sig. Sessarego del MAU provvederà a chiedere alla « Hauser » se è possibile modificare in tal senso la nostra macchina.

●

PROPOSTA N. 01411.

Riportiamo per esteso:

« Compilata una distinta base, il Capo commessa l'invia, per gli accertamenti di competenza, all'ufficio schede del magazzino. Il materiale indicato sulla D. B. può risultare esistente od inesistente. Nel primo caso viene scritta la lettera « E » nell'apposito spazio, mentre nel secondo l'ufficio schede provvede alla emissione della richiesta, il cui numero è riportato nello stesso spazio, o sbarra questo, intendendo così che deve provvedere il PRO.

L'esperienza nei casi in cui il materiale risulta inesistente, mi fa avanzare la seguente proposta:

1) All'ufficio schede, oltre la D. B., sia inviata una copia del disegno. Questa agevola gli accertatori, potendo spesso ricavare un pezzo richiesto da materiale di foggia diversa da quella indicata sulla D. B. e sovente, per il servizio cui è destinato il grezzo può essere adottata una qualità diversa, ma esistente. Perciò, se è possibile adoperare del materiale di foggia o di qualità diversa, viene eliminata una richiesta di fornitura (economia di tempo e denaro).

2) In mancanza di materiale adattabile e quindi nella necessità di doverci rivolgere all'esterno, sarebbe bene che la richiesta fosse compilata dal Capo Commessa, anzichè dall'ufficio schede perchè:

a) il Capo Commessa richiede la quantità, qualità e foggia più convenienti;

b) il Capo Commessa segue e sollecita più facilmente l'emissione dell'ordine e poi la fornitura del materiale (cose che son fatte dall'ufficio schede);

c) in caso di difficoltà di approvvigionamento, SME / AME può rivolgersi direttamente al Capo Commessa interessato, anzichè all'ufficio schede, che non è in grado di decidere prontamente;

d) se la richiesta è compilata dal Capo Commessa non si verificherà l'inconveniente dell'ordinazione cumulativa per diverse costruzioni dello stesso materiale, causa di perdita e di disguidi di varia natura.

3) In caso d'inesistenza del materiale, l'ufficio schede apponga a fianco dell'apposito spazio, la dicitura (manoscritta o stampigliata) « NON ESISTE ». Ciò evita che le richieste compilate dai Capi Commessa siano avviate verso l'ufficio schede per un secondo accertamento perchè il primo era già stato effettuato precedentemente, ed evita ancora che lo stesso documento compia l'inutile percorso dal PRO al MAG e viceversa a vantaggio dell'inoltro del foglio a SME/AME per l'ordinazione del materiale che interessa.

Provvederà direttamente il PRO, sulla scorta della accertata inesistenza del materiale, risultante dalla D. B., ad apporre sul foglio di richiesta la dicitura « NULLA A MAG ».

RISPOSTA

La proposta contiene alcune osservazioni giuste. Dato che la materia è complessa, il proponente è invitato a presentarsi al Dirigente del PRO ing. Parisi, per discutere la sua proposta minutamente.

●

PROPOSTA N. 8346.

L'istituzione di premi per gli operai che tengono pulita la propria macchina è senz'altro indovinata ed ha già dato buoni risultati. Tuttavia, affinchè la cosa sia completa, è necessario che venga data la possibilità di ottenere facilmente il necessario per la buona manutenzione della macchina.

Poichè è assai difficile riuscire ad avere sostanze sgrassanti, propongo che presso i distributori di olio sia depositata una piccola quantità delle suddette sostanze, in modo che chi ha buona volontà possa, durante i periodi di sosta, dedicarsi alla pulizia della macchina.

Colgo l'occasione per segnalare che il naftile ha qualità superiori a quelle della petrolina.

RISPOSTA.

Dato che siamo d'avviso di fornire i mezzi necessari per ottenere un'ottima pulizia delle macchine, invitiamo il proponente a presentarsi al Capo Officina Castello (MAN) per discutere con lui a voce il modo più pratico per distribuire, senza sprechi, i materiali necessari.

●

PROPOSTA N. 7999.

Il proponente fa presente che nella 2.a Navata della Grande Torneria, nell'occasione della spianatura di un condensatore si è adoperato un tornio meno adatto rispetto ad un altro tornio più grande il quale avrebbe potuto eseguire lo stesso lavoro con minore spesa.

RISPOSTA.

Prima di iniziare il lavoro sul condensatore i capi interessati avevano considerato anche l'opportunità di usare la macchina più grande citata dal proponente, ma poi hanno concluso che quella sulla quale il lavoro è stato eseguito, era più adatta poichè aveva, rispetto all'altra, maggiori possibilità di lavorare in larghezza.

L'interessato è comunque invitato a rivolgersi al Capo Officina sig. Costa (MAGR) per avere maggiori chiarimenti.

●

PROPOSTA N. 8208.

I tracciatori della Calderería fanno uso frequente, per scrivere sui materiali da loro tracciati, di pittura rossa che custodiscono in appositi secchielli (una ventina in tutto). Essendo però questi privi di coperchio, da un giorno all'altro la pittura secca.

Nell'intento di raggiungere una più economica e razionale utilizzazione, sarebbe consigliabile adottare piccoli recipienti muniti di coperchio.

RISPOSTA:

Il proponente è invitato a presentarsi al Capo Reparto MAN-VER sig. Viglino per chiarimenti.

MEMENTO

Alfonso BARUZZO

di anni 53, dipendente del Muggiano, deceduto il 19-11-1954. Era stato assunto nel 1929. Lascia la moglie e due figli.

Mario FERRARI

di anni 60. dipendente del Cantiere, deceduto il 28-11-1954. Era all'Ansaldo dal 1924 Lascia la moglie.

Renato BIZZOCOLI

di anni 59, dipendente del Cantiere, deceduto il 30-11-1954. Era all'Ansaldo dal 1939. Lascia la moglie.

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

*

LORENZO REBORA
Responsabile

*

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

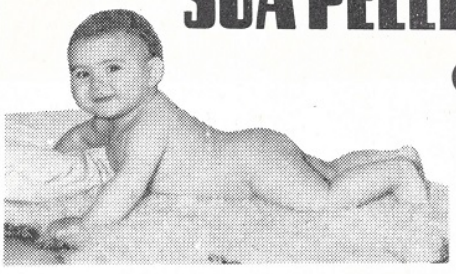
*

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

PROTEGGETE LA SUA PELLE!



Studio SIRA

malgrado la più scrupolosa pulizia i germi prolificano facilmente sulla pelle provocando specie ai neonati le screpolature le irritazioni gli arrossamenti

Basta un leggerissimo velo di Deortalco per evitare in modo assoluto questi inconvenienti
Il Deortalco è un finissimo talco asettico ed è delizioso anche per la toeletta intima degli adulti.

Chiedetelo al Vostro farmacista in bustine o in barattoli.

Deortalco al G.11

BUONI ENAL
MAGAZZINI VITTORIA

PANTALONI
MAGAZZINI VITTORIA

SOP
POLISUM

3 RISPARMI

PELLI

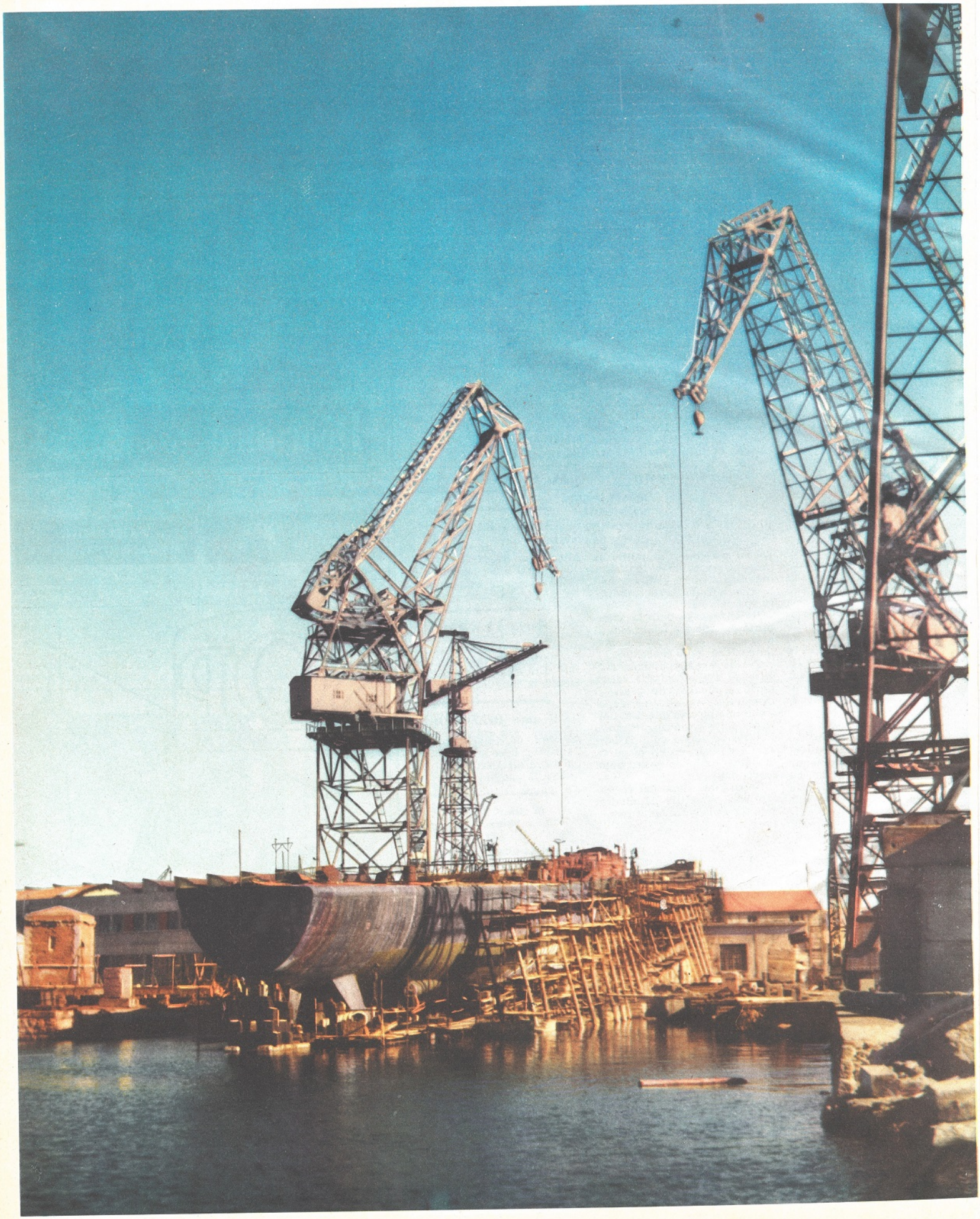
lava meglio e fa risparmiare!

STOVIGLIE - BAGNI - LANA - SETA - RAYON - ecc.

IMPERMEABILI
MAGAZZINI VITTORIA

GIACCHE
MAGAZZINI VITTORIA

l'ANSALDINO



Due cacciatorpediniere venezuelani in costruzione al Cantiere di Livorno sullo stesso scalo.