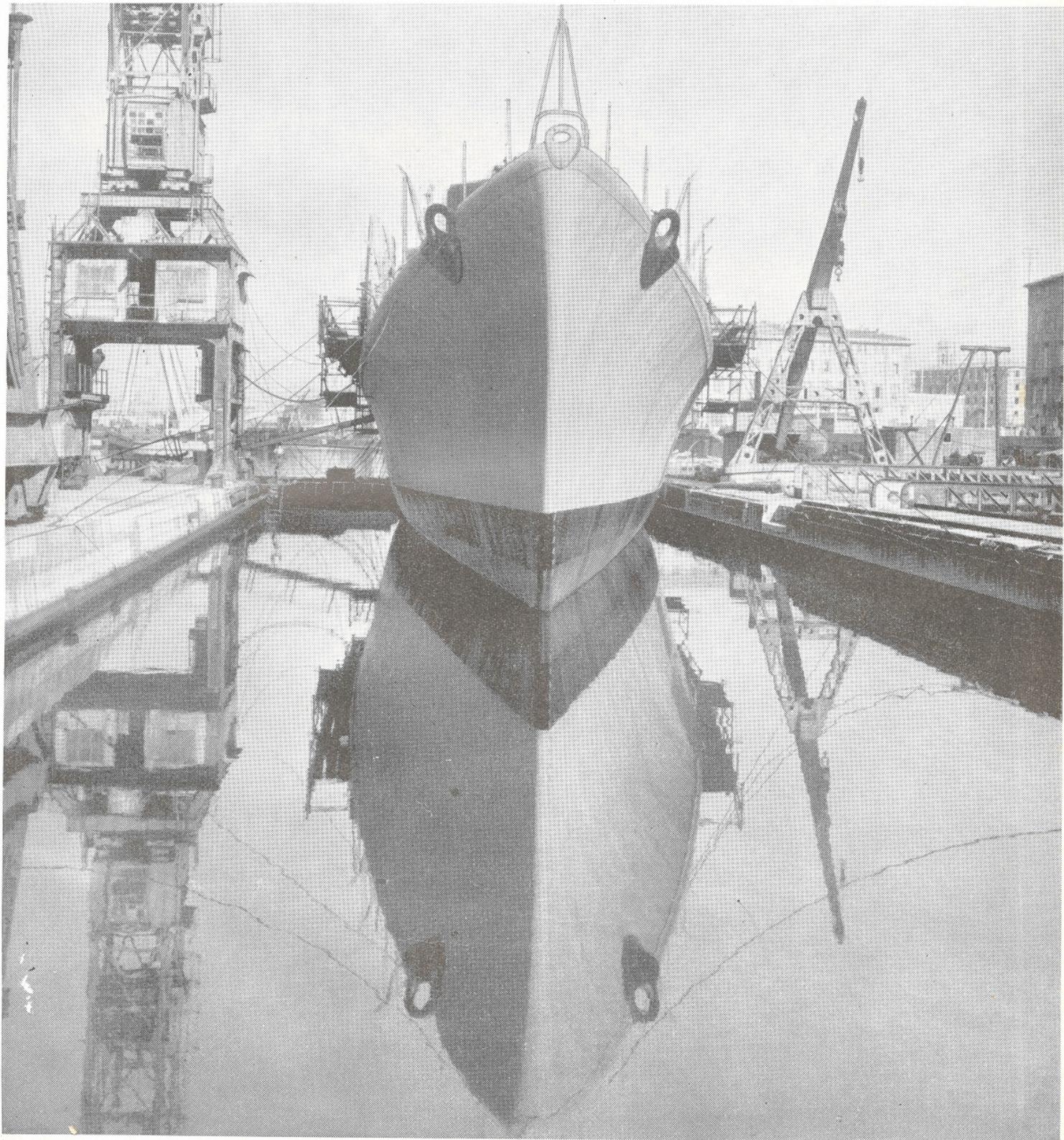


L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 1
Abb. gratuito ai dipendenti - Prezzo di
vendita al pubblico L. 90

★ QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.



Uno dei cacciatorpediniere venezuelani in allestimento al Cantiere di Livorno.

Le 4 navi indonesiane impostate a Livorno

Domenica 8 gennaio, alla presenza di alte personalità indonesiane e italiane e delle autorità civili e militari cittadine, ha avuto luogo al Cantiere «Luigi Orlando» di Livorno l'impostazione di due avvisi scorta e di due corvette per la Marina Militare di Indonesia.

La cerimonia si è svolta secondo la vecchia tradizione: l'ambasciatore indonesiano S. E. Sutan Mhamad Rasjid e il maggiore R. E. Martadinata, comandante della missione indonesiana in Italia, hanno dato il simbolico colpo di martello sui quattro pannelli che sono stati poi deposti con la grossa gru «Gorizia» da venticinque tonnellate sugli scali Umbria e Messina. I quattro grossi pezzi d'acciaio sono stati benedetti da S. E. il Vescovo monsignor Giovanni Piccioni.

Alla suggestiva cerimonia erano presenti l'onorevole Giuseppe Togni, i funzionari del Ministero degli Esteri dott. Giulio Vicarelli e dott. G. Paolucci; i componenti della Commissione indonesiana in Italia capitano Umarjadi, capitano F. Salim, capitano Soecarno, ingegner C. B. Tauran, maggiore Utojo, capitano Djoko Sarwoko, ing. Primus Saleh, ing. H. Rehder, tenente R. Sobardi, tenente R. D. Soenardi; i componenti della Commissione indonesiana a Livorno tenente Indra Suhari, tenente Soedarsono e Signora, tenente Rekadi e Signora; il sindaco professor Nicola Badaloni; il prefetto dottor Gaetano Marfisa, il procuratore della Repubblica commendatore Giovanni Leone, il questore dottor Michele Cappelli e Signora, l'ammiraglio Med. d'Oro Francesco Mimbelli comandante dell'Accademia Navale, il generale Montesoro comandante del presidio militare, l'ammiraglio Tagliamonte direttore della Scuola di guerra marittima con la Signora; per la Società Ansaldo erano presenti il Presidente avv. Federico De Barbieri e Signora, il Direttore Generale ing. Federico Lombardi, il Direttore Commerciale Navale ing. Amedeo Casaccia, il Direttore ing. Giuseppe Carnevale della Direzione Generale; del Cantiere Orlando erano presenti il Direttore ing. Francesco Rovetto, il condirettore dott. Guglielmo Sculari, i vice direttori ingg. Giancarlo Grillo e Ettore Pietrantony, gli ingg. Enrico Pizzocaro e Rocchi; il direttore

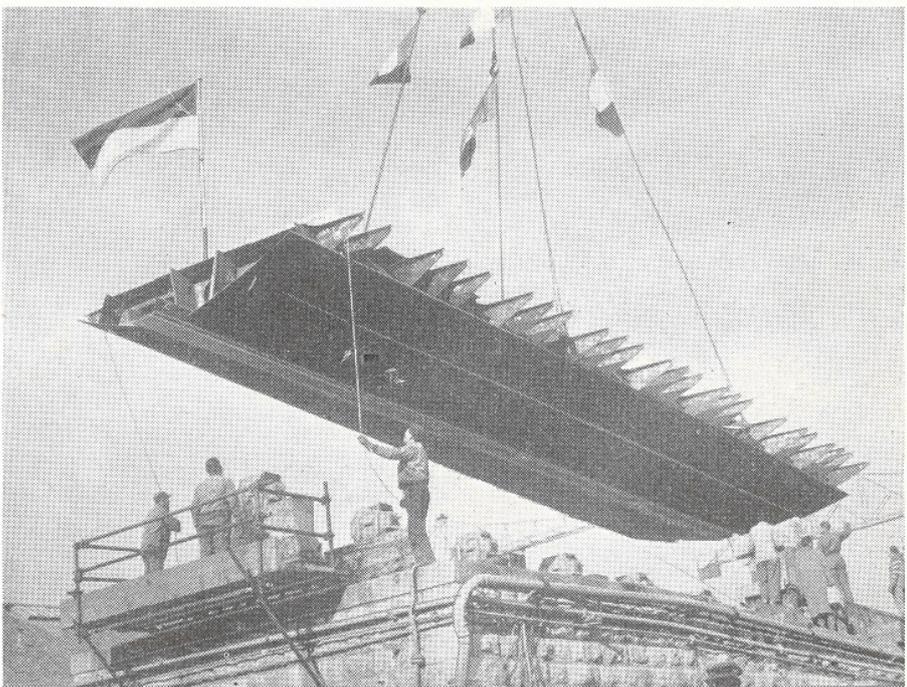
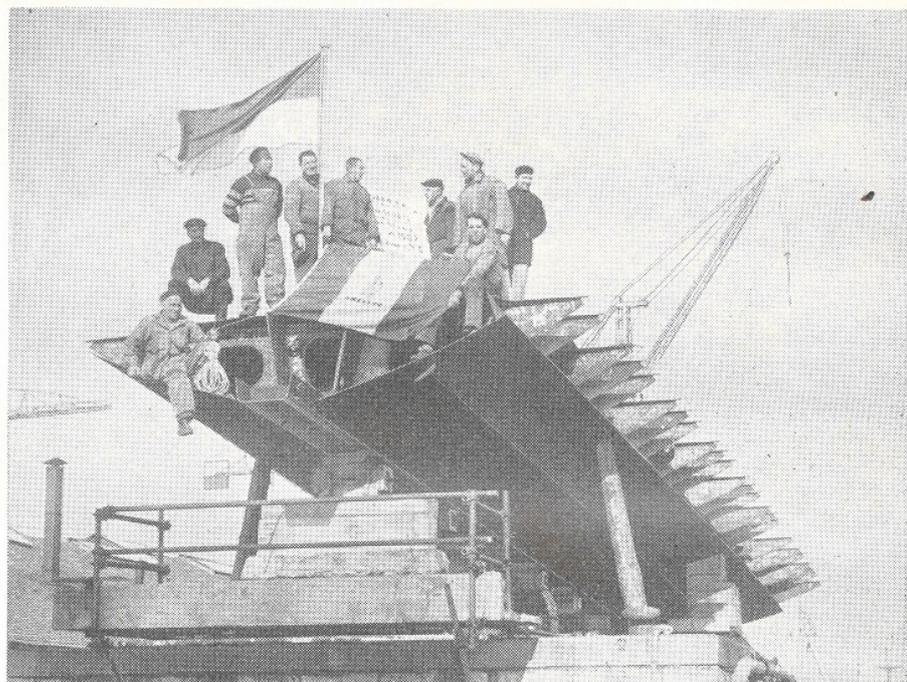
del Navalgenio Colonnello Giuseppe Gazzo; il comandante della Legione Carabinieri colonnello Federico Gabriele con i capitani De Julio comandante della Compagnia e Radice comandante della Tenenza e il tenente Di Grado; il comandante della Capitaneria di Porto colonnello Capodanno e Signora; il maggiore Stanzani Comandante del Circolo Guardia di Finanza; il vice direttore dell'UTGN colonnello Mario Conti; l'assessore provinciale avvocato Cocchella; il colonnello Rastrelli dell'8.º Reggimento artiglieria; la Medaglia d'Oro Ciardi; il Direttore dell'Ospedale Militare colonnello Ingria; il Presidente della Camera di Commercio comm. Gino Graziani; l'avv. Alberto Berti; il tenente Silvestri in rappresentanza del comandante del Corpo dei Vigili del fuoco maggiore Clio Falaschini; il consigliere comunale avv. Gianfrancesco Gabba; i componenti della commissione venezuelana a Livorno comandante Antonio Jesus Ferrer e Signora, capitano di fregata Jesus Miguel Hernandez e Signora; il ragionier Cesi; la signora Martadinata; la signora Sobardi; la signora Suhari; la signorina Mastrantony, la signorina Bilanci, ed altri.

Al termine della breve, suggestiva cerimonia, la Società ha offerto un ricevimento agli ospiti all'albergo Palazzo.

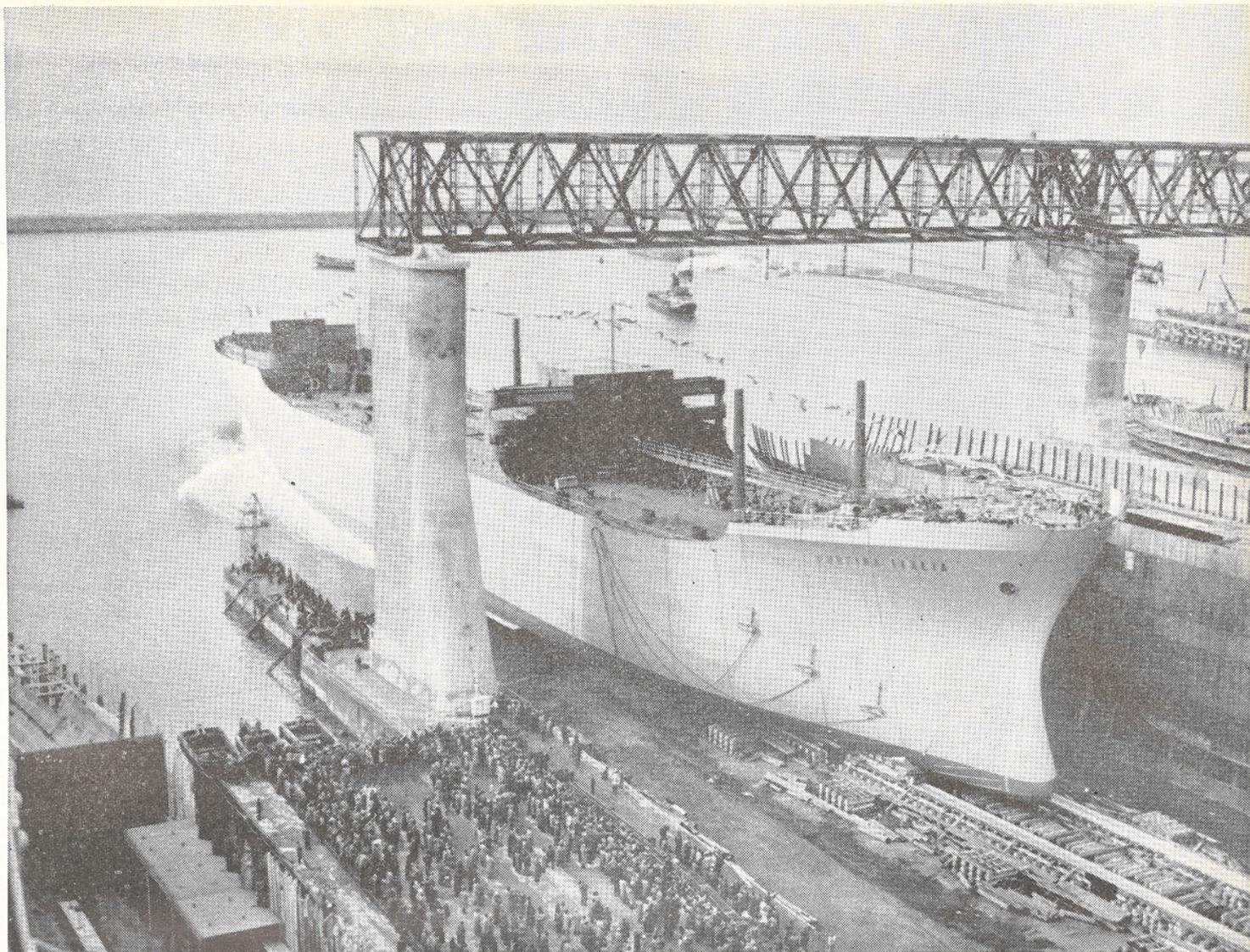
Ecco le caratteristiche delle quattro unità:

Avvisi scorta: dislocamento tonn. 1300; potenza dell'apparato motore, cav. 24.000; velocità contrattuale alle prove, nodi 31,5; lunghezza massima m. 97,60; larghezza massima m. 10,92. L'armamento è composto di due impianti binati navali e antiaerei da 102 mm., tre impianti binati antiaerei da 30 mm., tre 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.

Corvette: dislocamento, tonnellate 950; potenza dell'apparato motore, cav. 6900; velocità contrattuale alle prove, nodi 21,5; lunghezza massima m. 82,37; larghezza massima m. 10,30. L'armamento è composto di due impianti singoli navali e antiaerei da 76 mm., due impianti binati antiaerei da 30 mm., due porcospini antisommergibili, quattro mortai e una tramoggia per cariche di profondità.



Dall'alto in basso: l'on. Togni, il Prefetto dott. Marfisa e S. E. l'Ambasciatore indonesiano Sutan Mhamad Rasjid passano in rassegna il picchetto d'onore - Un gruppo di operai posa per il fotografo dopo l'impostazione - Scende sullo scalo il primo elemento di chiglia di uno dei due avvisi scorta, sospeso ad una gru da banchina e guidato mediante cavi.



IL VARO DELLA "PURFINA ITALIA"

Abbiamo già detto altre volte che ogni varo, pur essendo nelle grandi linee generali simile agli altri vari, specialmente agli occhi di chi ha avuto la ventura di vederne molti, pure ha qualcosa di particolare, che lo differenzia dagli altri e che resta impresso nella memoria per lungo tempo. Ciò è dimostrato dal fatto che i veterani dei cantieri navali ricordano a distanza di anni lo speciale carattere, sia tecnico che ambientale, di ciascun varo, allo stesso modo che il padre di una prole numerosa ricorda ogni minima circostanza che si riferisce alla nascita dei figli.

Il varo della turbocisterna « Purфина Italia », avvenuto al Cantiere di Sestri domenica 15 gennaio, forse sarà classificato, negli archivi mnemonici, come uno dei più fortunati per la regolarità cronometrica di ogni sua fase e per il fatto che il cielo, rabbuiato e piovoso da due settimane, si è presentato invece, nel giorno fatidico, con la faccia più chiara e serena, permettendo un imponente afflusso di folla.

Lo scafo della « Purфина Italia » è sceso in mare alle 10,30 precise nell'ampia cornice scenografica del nostro massimo cantiere, questa volta ancora più preziosa perché sulla massa grigia della folla non sovrastavano solo la mole ele-

gante della nave pronta al varo, la tribuna d'onore con l'altare e gli alti pennoni delle bandiere nazionale, comunale, ansaldina e della Società armatrice, la geometria funzionale delle teleferiche e delle tre gru a bandiera, ma anche gli scafi rosso-bruni di altre quattro navi in costruzione. Mentre la nuova unità percorreva il breve tragitto dello scalo per tuffarsi nelle acque che fra qualche mese scriveranno la sua storia con le interminabili scie di spuma di tutti gli oceani, l'urlo delle sirene e l'applauso frenetico dei presenti rompeva improvvisamente il sommesso brusio di poco prima, che era rotto soltanto, di quando in quando, dagli ordini che pervenivano dagli altoparlanti agli operai addetti alla preparazione del varo e dal tonfo della taccate e dei puntelli abbattuti.

La « Purфина Italia » veniva quindi accostata, da due rimorchiatori, alla banchina della darsena di allestimento, lasciando libero lo scalo che presto vedrà l'impostazione di un'altra delle numerose navi commesse all'Ansaldo ed aprendo una serie di altri vari che si susseguiranno nei prossimi mesi.

Alla cerimonia del varo hanno assistito numerose personalità e autorità civili e militari, tra cui il Ministro dei Trasporti on. Angelini, il Di-

rettore Generale del Ministero della Marina Mercantile dott. comm. Campailla, il Prefetto di Genova dott. Vicari, il Sindaco avv. Pertusio col V. Sindaco prof. De André, il Presidente del Consorzio del Porto gen. Ruffini, il Comandante Militare Territoriale gen. Magliano, il Questore dott. Lo Castro, il Cavaliere del Lavoro Ernesto Fassio, gli armatori Cameli, il barone Selys de Longchamps in rappresentanza dell'Ambasciatore del Belgio, alti esponenti della Società «Petrofina» di Bruxelles tra cui il Direttore Gen. Mr. Bonnami e il Commodoro Verrè, esponenti della « Purфина Italiana » fra cui gli amministratori conti Giuseppe e Orlando Miani; per la « Compagnia Marittima Palermitana » di Palermo, armatrice della nave, erano presenti gli Amministratori conte Tagliavia, dott. Ortoleva, conte Carrobbio, prof. Catinella; rappresentavano l'Ansaldo il Presidente avv. De Barbieri, l'Amministratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, i Direttori Centrali ingg. Casaccia, Astengo e Rougier, il Direttore ing. Carnevale, il Direttore del Cantiere di Sestri ing. Cristofori col V. Direttore ing. Boero ed altri dirigenti; simpaticamente notati la Commissione indonesiana presso l'Ansaldo e l'ing. Ku-

mar che segue la lavorazione delle locomotive indiane al Ferroviario.

Madrina della nave, che è stata benedetta dal Vescovo Ausiliare Mons. Chiocca, è stata la Signora Angelini, consorte del Ministro dei Trasporti.

Dopo il varo ha preso la parola il Ministro Angelini, il quale, porgendo ai dirigenti, ai tecnici ed alle maestranze dell'Ansaldo il saluto e l'elogio del Governo, ha detto — fra l'altro — che la Marina Mercantile, uscita dalla guerra quasi completamente distrutta, essendosi ridotta a non più di 350.000 tonnellate, attraverso le leggi votate dal Parlamento ha oggi superato l'anteguerra superando 4 milioni e mezzo di tonnellate.

Ed ecco ora le principali caratteristiche della « Purфина Italia »: lunghezza fuori tutto, m. 200; lunghezza fra le perpendicolari, m. 188,80; larghezza massima fuori ossatura, m. 26,20; altezza di costruzione, m. 13,90; immersione a pieno carico, m. 10,40; portata lorda corrispondente, tonn. 31.500; potenza normale dell'apparato motore, C.A. 14.500; velocità corrispondente a pieno carico, nodi 16,4. L'apparato motore a turbina sarà fornito completamente dal nostro stabilimento Meccanico. La nave sarà dotata dei più

moderni strumenti di navigazione tra cui: girobussola e pilota automatico con ripetitori e registratori di rotta, scandaglio elettrico, radar e solcometro.

Per coloro che amano conoscere anche qualche particolare intorno ai problemi tecnici che si sono dovuti affrontare per la preparazione del varo, diremo che, oltre allo studio effettuato in relazione alla natura dello scalo, alle caratteristiche della nave, alla configurazione del fondo marino antistante lo scalo, la costruzione dello scafo è stata effettuata molto vicino al mare. Ciò ha permesso di diminuire il « percorso a secco » della massa in movimento sullo scalo e conseguentemente di contenere la velocità della nave entro limiti tali da assicurare minori sollecitazioni sullo scalo, sull'invasatura e sulla nave stessa, rispetto ad altre unità impostate più a monte. La costruzione vicino al mare ha però spostato la poppa della nave fuori del raggio d'azione dell'impianto di sollevamento delle teleferiche, ma a questo inconveniente si è ovviato facilmente con l'impiego di due pontoni galleggianti in dotazione al Cantiere, che hanno provveduto al carico delle parti prefabbricate costituenti la poppa della turbocisterna.

Dante Jannone

Sindacati e riforme sociali

Su l'Unità del 16 dicembre scorso Ezio Mantero ha replicato — per verità con un certo ritardo — ad alcuni articoli da noi pubblicati nel passato autunno sulla natura e sui compiti del sindacato moderno.

Seguendo una moda diffusa quanto deplorabile, il nostro contraddittore ci fa dire cose che non abbiamo detto né pensato mai. Ad esempio, noi avremmo tentato di far credere ai lavoratori « che solo dalla collaborazione di classe... essi potranno evolversi verso forme di civiltà superiori ». Ora, chi ha letto i nostri articoli sa che, parlando di collaborazione attiva fra maestranza e direzione, noi non ci siamo mai riferiti alla collaborazione di classe (concetto politico-sociale d'ordine generale, che abbiamo accuratamente mantenuto estraneo al nostro discorso), ma sempre e soltanto ad una collaborazione tra i vari fattori produttivi nell'ambito aziendale: ch'è cosa essenzialmente diversa.

Così, noi pretenderemmo, nientemeno, di ridurre l'attività sindacale alle « contrattazioni su gratifiche » e ai « problemi assistenziali interni ». Ma dove ha letto, il Mantero, siffatte ridicolaggini? E come mai gli è sfuggita questa nostra frase, piuttosto chiara: « sarebbe assurdo pensare che i sindacati non debbano seguire una linea generale in fatto di politica economica »?

Tanto è disattento lettore il Mantero, altrettanto noi siamo attenti e di buona memoria. Sicché, quand'egli asserisce, sicuro del fatto suo, che per la Direzione dell'Ansaldo — e per il padronato italiano in generale — « un sindacato di tipo tradeunionista sarebbe l'ideale », non possiamo non rammentare, con divertito stu-

pore, come pochissimo tempo prima e sulla stessa Unità, un altro sindacalista comunista, il Parodi, abbia perentoriamente affermato che il padronato tende con tutte le sue forze a dividere i lavoratori e ad aprire la via ad « equivoche formazioni sindacali di comodo ».

Diavolo d'un padronato! Vuole oggi il contrario di quel che voleva due mesi fa oppure, con mirabile coerenza, vagheggia insieme due « ideali » perfettamente antitetici, la scissione e l'unità sindacale, il sindacato sminuzzato e debole e quello unitario e fortissimo?

Il fatto è che l'Unità è dominata da un'idea fissa: convincere gli Ansaldo che noi — qualunque cosa si dica — siamo i portavoce qualificati e ufficiali della Direzione e, dunque, dei « padroni ». E poiché noi, discorrendo di sindacati, abbiamo portato a modello di efficienza le Trade Unions inglesi, eccola cacciarsi in trappola e smentire ciò che sempre aveva affermato, eccola inventare, addirittura, un « padronato tradeunionista ». Se un giorno o l'altro ci venisse in mente di far l'elogio dell'anarchia, state sicuri che l'Unità non tarderebbe a scoprire che l'attentato dinamitaro è l'« ideale » del padronato.

Così l'idea fissa è salva. Ma l'intelligenza?

L'intelligenza no, non si salva. Tant'è vero che, dopo aver definito « di tipo tradeunionista » il sindacato illustrato da noi, l'Unità non si perita di dichiarare che « un tale sindacato si ridurrebbe ad una organizzazione corporativa chiusa nella morsa della politica padronale capace di annullare qualsiasi successo par-

ziale dei lavoratori ». Ora, chiunque conosca anche solo per sentito dire i sindacati inglesi, è difficile che resista alla tentazione di scoppiare in un'omericata risata. Prigioniere della politica padronale, le Trade Unions? Incapaci di portare i lavoratori al successo? Evvia! La CGIL vorrebbe avere una metà della forza e del prestigio di cui godono in Inghilterra quelle... « organizzazioni corporative »; e toccherebbe il cielo col dito!

Non così, non con simili battute burlesche si può utilmente discutere su di un tema serio e complesso qual'è quello sindacale. Mantero e l'Unità sono liberissimi di proclamare che il miglior sindacato del mondo è quello politicizzato al cento per cento; ma se, per dimostrarlo, non trovano di meglio che trattare da vermicciattoli quei grandi sindacati stranieri i quali — proprio per aver saputo percorrere una via diversa da quella battuta dai partiti politici — hanno ottenuto unanimità di consensi e successi decisivi e di storica portata, allora è meglio che abbandonino l'impresa. Finirebbero, se no, per fare un grave torto a se stessi e soprattutto ai propri lettori.

Dove ci porterebbero — si chiede il Mantero — le « teorie del padronato »? E risponde: « E' chiaro che un tale sindacato dovrebbe accettare come immutabile la struttura sociale italiana con le sue contraddizioni e con le sue tare tradizionali... ».

Tale ipotesi gli fa orrore. Egli non dubita un solo istante che il vero obiettivo del sindacato sia quello di mutare la struttura sociale del Paese. Ma se noi gli chiedessimo quali sono — in concreto e non a

chiacchiere — i mezzi leciti e normali di cui il sindacato dispone per raggiungere quel fine, egli sarebbe maledettamente imbarazzato a rispondere.

In realtà, anche in questo campo il sindacato ha un compito importante e insostituibile, poichè nessuno meglio dei sindacalisti (seri) — i quali operano nel vivo del tessuto sociale-economico nazionale — è in grado di sapere quali siano le riforme veramente utili alla società, e come e in quale momento e fino a quale limite sia opportuno attuarle; talchè si potrebbe dire che il sindacato è, per sua natura e vocazione, l'ufficio studi delle riforme sociali.

Ma se l'organizzazione sindacale può antivedere, suggerire, preparare (nella coscienza propria e nell'altrui) le grandi riforme strutturali, deve tuttavia lasciare ai partiti politici il compito di propugnarle e attuarle. Poichè lo studio dei problemi è una cosa, e altra e diversissima cosa è l'azione pratica per risolverli. I partiti sono nati per l'azione politica — che crea le riforme — e dispongono degli strumenti necessari a svilupparla; i sindacati sono nati invece per tutelare gli interessi economici e morali dei lavoratori nell'ordinamento sociale esistente e le loro armi sono adatte a questo scopo e soltanto a questo. Se non si vuol credere alle parole, si creda almeno ai fatti: una lunga esperienza insegna che, tutte le volte che un sindacato è sceso all'azione politica, ha fatto la figura (e la fine) di colui il quale va a cacciare l'elefante col fucile caricato a pallini.

A ciascuno il suo mestiere. Il sindacato può ispirare e pungolare i partiti politici; ma non può sostituirli o confondersi con essi — e tanto meno servirli — senza snaturare se stesso, senza indebolirsi e vacillare, finendo per perdere dal tappo e dalla spina.

Ma dunque — dice Mantero — dovremo accettare « come immutabile » l'attuale situazione sociale?

Frottole! Niente, che sia umano, è immutabile. E proprio in Inghilterra — dove i sindacati si sono sempre rigorosamente astenuti da ogni iniziativa di natura politica — proprio in Inghilterra si è operata una delle più profonde e radicali rivoluzioni sociali del nostro tempo.

Non si tratta di accettare alcunchè « come immutabile ». Si tratta di prendere realisticamente atto della situazione esistente e di sfruttarla, intanto, quanto più e meglio sia possibile a vantaggio dei lavoratori, in attesa che i partiti, se e quando gli riesca, provvedano a mutarla.

Così hanno sempre fatto le Trade Unions e i sindacati nordamericani, per citare le due più potenti organizzazioni del mondo. Certo si sarebbero comportate in modo ben diverso, se Mantero fosse stato alla loro testa. Ma pare che i lavoratori inglesi e americani non lo rimpiangano affatto.



Ansaldo

per Mercerie - Calze
Filati - Maglierie
Telerie - Forniture
per Bustaie - Biancheria per la Casa

Rivolgetevi da:

FILIPPO
ANSALDO
— fu P.

Via Cenneto il Lungo, 64 r.

LANE ROSSI: le preferite

CONTE ANTONIO
FU LAZZARO

Confezioni
Tessuti
Impermeabili
Maglierie Telerie

GE-SESTRI
VIA SESTRI, 98 - 100 R. - TEL. 40.177
BUONI ENAL

CONTRO LE
MALATTIE
DEL FEGATO

Insufficienza epatica
deficiente secrezione biliare
stitichezza, obesità

NEOSOLEPAR
VITAMINICO

Prescritto dai medici

LABORATORIO FARMACEUTICO
Dott. ENZO GIOVANARDI
GENOVA

Aut. A. C. I. S. 8083

IL LAVORO NEI TEMPI

Eccoci giunti alla Grecia, all'Ellade gloriosa, regina e madre dell'arte classica. Ma non è a pensare che quella perfetta civiltà sortisse alla luce magicamente e improvvisamente, come Minerva dal cervello di Zeus.

Fu, come tutte le cose umane, il frutto di una conquista lunga e faticosa. Non mancano testimonianze di un'arte arcaica, nell'arcipelago aperto a tutti i contatti con l'evoluto mondo orientale, che fu seguita da quella civiltà micenea che ebbe i suoi centri presso le sedi principesche achee di Micene e Tirinto, Atene e Thorikos, Tebe e Orcomeno. L'arte micenea segnò già verso il 1000 a. C. il passaggio ad un'espressione autonoma e vigorosa, fino a raggiungere un vivo naturalismo, come nei coppieri delle famose pitture parietali di Cnosso. La tecnica veniva certamente dall'Egitto contemporaneo alla XVIII dinastia, col quale erano frequenti i rapporti. Ma i risultati furono ben diversi, come dicevamo. Con la discesa dei greci nella penisola vera e propria, cioè con l'invasione dorica, si ha il brusco passaggio all'arte ellenica, che abbandona il naturalismo maturo del periodo egeo e cretese per cominciare con uno stile geometrico e lineare. Ma ancora verso l'ottavo secolo a. C. le terrecotte protocorinzie risentivano del naturalismo tipico dell'arte egea. Si trattava di piccoli vasi a colori vivaci, con scene mitiche o di battaglie o di caccia: la loro origine è da ricercarsi nel Peloponneso. Come continuazione stilistica vanno ricercate le terrecotte fabbricate in Corinto, nelle quali da un fondo d'argilla giallastro, risaltano figure bruno o nere. Ma la pittura ceramica corinzia successiva, attorno al VI secolo a. C., raggiunge una maggior ricchezza di colori e sviluppa una maniera narrativa più chiara, come si vede nella scena di miniera che presentiamo: un minatore scava il minerale con il piccone, quello sotto la lanterna lo raccoglie in apposito recipiente che il terzo porge all'uomo soprastante che lo porterà alla superficie. Si tratta di una tavoletta d'argilla proveniente da un santuario corinzio nei pressi di Poseidonia.



Il passaggio ad un'espressione autonoma e vigorosa, fino a raggiungere un vivo naturalismo, come nei coppieri delle famose pitture parietali di Cnosso. La tecnica veniva certamente dall'Egitto contemporaneo alla XVIII dinastia, col quale erano frequenti i rapporti. Ma i risultati furono ben diversi, come dicevamo. Con la discesa dei greci nella penisola vera e propria, cioè con l'invasione dorica, si ha il brusco passaggio all'arte ellenica, che abbandona il naturalismo maturo del periodo egeo e cretese per cominciare con uno stile geometrico e lineare. Ma ancora verso l'ottavo secolo a. C. le terrecotte protocorinzie risentivano del naturalismo tipico dell'arte egea. Si trattava di piccoli vasi a colori vivaci, con scene mitiche o di battaglie o di caccia: la loro origine è da ricercarsi nel Peloponneso. Come continuazione stilistica vanno ricercate le terrecotte fabbricate in Corinto, nelle quali da un fondo d'argilla giallastro, risaltano figure bruno o nere. Ma la pittura ceramica corinzia successiva, attorno al VI secolo a. C., raggiunge una maggior ricchezza di colori e sviluppa una maniera narrativa più chiara, come si vede nella scena di miniera che presentiamo: un minatore scava il minerale con il piccone, quello sotto la lanterna lo raccoglie in apposito recipiente che il terzo porge all'uomo soprastante che lo porterà alla superficie. Si tratta di una tavoletta d'argilla proveniente da un santuario corinzio nei pressi di Poseidonia.

BRILLANTI ORO GIOIE
Compra massimo prezzo
BRUZZONE VIA XXV APRILE, 2 p. p. (rimp. Teatro) - Tel. 26.373

Dalla "Lepanto" al "Pisa"

Prima di iniziare questo capitolo glorioso val la pena di ricordare un periodo difficile che gli Orlando attraversarono intorno al 1874-75, quando, sia per le difficili condizioni dell'appalto, sia per il fallimento di una barca, la « Trinacria », si trovarono un po' a corto, ed ebbero un amichevole prestito, non richiesto, di 100.000 lire da Giuseppe Garibaldi. Ben presto però il denaro fu restituito e le condizioni del cantiere rinvigorite.

Il 17 marzo 1883 fu una data fondamentale per gli Orlando, per il Cantiere, per la Marina Italiana e per la tecnica mondiale. Dei livornesi, non ne parliamo: c'erano tutti, vecchi e giovani, grandi e piccoli, malgrado la neve che, come in un romanzo ottocentesco, cadeva a larghe falde. Ho trovato, appesa ad una parete fumosa, come una reliquia, nel reparto calafati, una vecchia foto eseguita dal fotografo Bettini, dove si vede il cantiere pavesato a festa, con tutte le tribune gremite come se fossimo all'Ardenza, e le signore con l'ombrello aperto, e la mole gigantesca della corazzata sullo scalo, con la sua prua a sperone. Anche dalla foto si arguiscono le difficoltà del varo, perché la nave sembra più lunga della darsena, e ci mancava poco. Purtroppo il documento è irripetibile, ma se andate a Livorno andate a vederlo, nell'officina dei calderai: è il documento di una epoca.

Naturalmente c'era il Re Umberto con la Regina Margherita, e il nostro Chiellini mi dice che « una festa come quella non si vide mai ».

La « Lepanto » dislocava 15.000 tonnellate, era la più potente corazzata del mondo, con apparato motore di 11.400 Cv, e l'affidarla a Livorno fu oggetto di grande perplessità. Luigi Orlando volle tentare, e fu un'impresa che da sola bastò a segnare il destino futuro del cantiere.

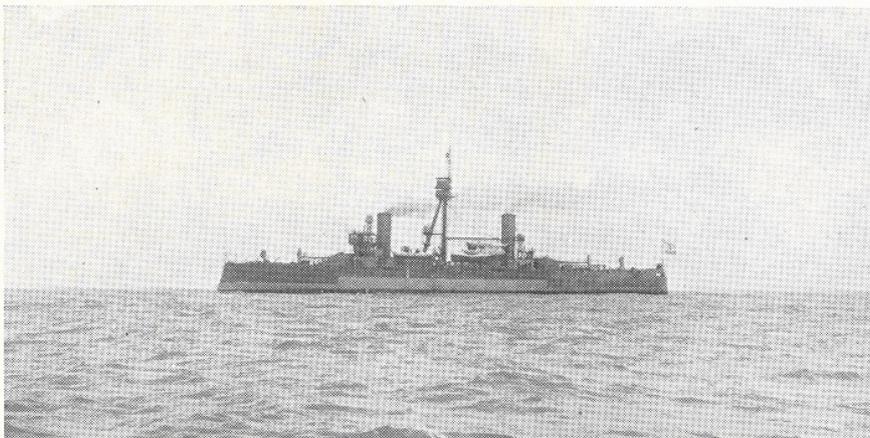
Alla costruzione della « Lepanto » si applicarono per la prima volta i figli di Luigi: Luigi, Giuseppe e Salvatore, appena laureati ingegneri. Il dritto di poppa, la ruota di prora, il telaio del timone e altre parti in ferro fucinato furono costruiti al Meccanico di Sampierdarena.

Il varo rappresentava una difficoltà da molti ritenuta insormontabile, perché lo scalo è chiuso in un braccio di mare angusto, e la nave avrebbe potuto urtare sulla gettata di fronte, e anche risalirla. L'ingegner Giuseppe studiò un sistema particolare, che ebbe allora un luminoso battesimo. Davanti alla nave fu sistemata una cintura perimetrale di canapa, che sorreggeva un sistema di gomene trasversali successive, di robustezza crescente, sicché la nave scendendo le avrebbe spezzate una dopo l'altra e si sarebbe fermata in conseguenza della crescente resistenza incontrata. Ancora oggi, a Livorno, si vara così.

Tutto andò bene, la nave andò a fermarsi nel bel mezzo della darsena, e se ne parlò in tutto il mondo.

Genova inviò una medaglia di bronzo ai capi-mastri e una d'oro al F.lli Orlando, il consiglio comunale di Palermo inviò un voto di plauso, su artistica pergamena.

Il cantiere costruì allora le prime torpediniere, e si specializzò nella costruzione, in quel tempo nuovissima, degli incrociatori. Nell'89-'90 furo-



L'incrociatore « General Belgrano »

no varati il « Vesuvio » e il « Fieramosca », nel '93-'94 lo « Etruria » e l'« Umbria ».

Luigi Orlando aveva compiuto la sua opera, e in quello stesso cantiere da lui ritornato a nuova vita, si spegneva in un brutto giorno del 1896. Due giorni prima, aveva chiesto al figlio: « Come sono andate le prove del « Florio »? Quante miglia ha filato? ». Ai funerali c'erano quasi 15.000 persone, personalità nazionali ed estere, lo amico Crispi. I giornali riferirono: « Gli fu messa la veste nera e le decorazioni, moltissime, la fascia di 33 e il distintivo del Grand'Oriente, e al braccio il nastro della Società Volontaria di Soccorso ».

Il Municipio di Livorno pubblicò un manifesto, dove si affermava « Il grave lutto che ha colpito la famiglia Orlando è lutto della nostra città ».

La moglie, la « sora Maria » era genovese, e, a quanto si ricorda, un puro esempio di gentile bellezza. Il fratello, il « Sor Giuseppe » morì poco dopo nella villa a Montenero, chiamata « alle 4 palle ».

I numerosi figli si divisero, e al cantiere rimase Giuseppe

coi figli Paolo e Luigi, e il cugino Giuseppe. Il primo, che continuò a dirigere il cantiere, aveva un neo sulla fronte, e perciò fu subito chiamato « Peppe neo » mentre il cugino fu chiamato « Peppinuzzo » ed è quello al quale, per scherzo, legarono un asino nell'ufficio.

L'ing. Giuseppe era un forte lavoratore; quando da Genova si recava a Roma convocava alla stazione i capi di cui aveva bisogno e dava disposizioni durante la scsta del treno. Egli stesso doveva poi creare la « Vickers Terni » e il Silurificio di Fiume.

Per questo secondo periodo i ricordi più preziosi diventano quelli di un altro anziano lavoratore del cantiere, Clotilde Di Donna, già più volte citato sul nostro giornale.

Di Donna ricorda che per la ricostruzione di una cannoniera per il Marocco, la « Baschir », c'erano qui due ufficiali marocchini che tra l'altro avevano studiato all'Accademia Navale della città, e si chiamavano Mohamed Aben Selime e Mohamed Aben Tuya. La cannoniera, sulla quale c'erano i « bagni di vapore » che il Chiellini

chiamava « alla russa », fu consegnata nel porto della Spezia.

Nel 1896 il cantiere « Orlando » fu il primo in Italia a costruire una nave da guerra per un paese straniero: lo incrociatore « Adamastor » per la Marina Portoghese, e ciò doveva segnare l'inizio di una lunga e gloriosa tradizione.

L'anno seguente furono costruiti gli incrociatori corazzati « General San Martin » e « General Belgrano » per la Marina Argentina, da 7.100 tonnellate con apparato motore da 13.000 Cv, e dello stesso tipo fu poi l'incrociatore « Varese » varato per la Marina Italiana nel 1899. Soltanto che la prima aveva torri singole da 253, la seconda torri binate da 203 e la terza infine, fondendo le due esperienze, una torre singola a prora e una binata a poppa.

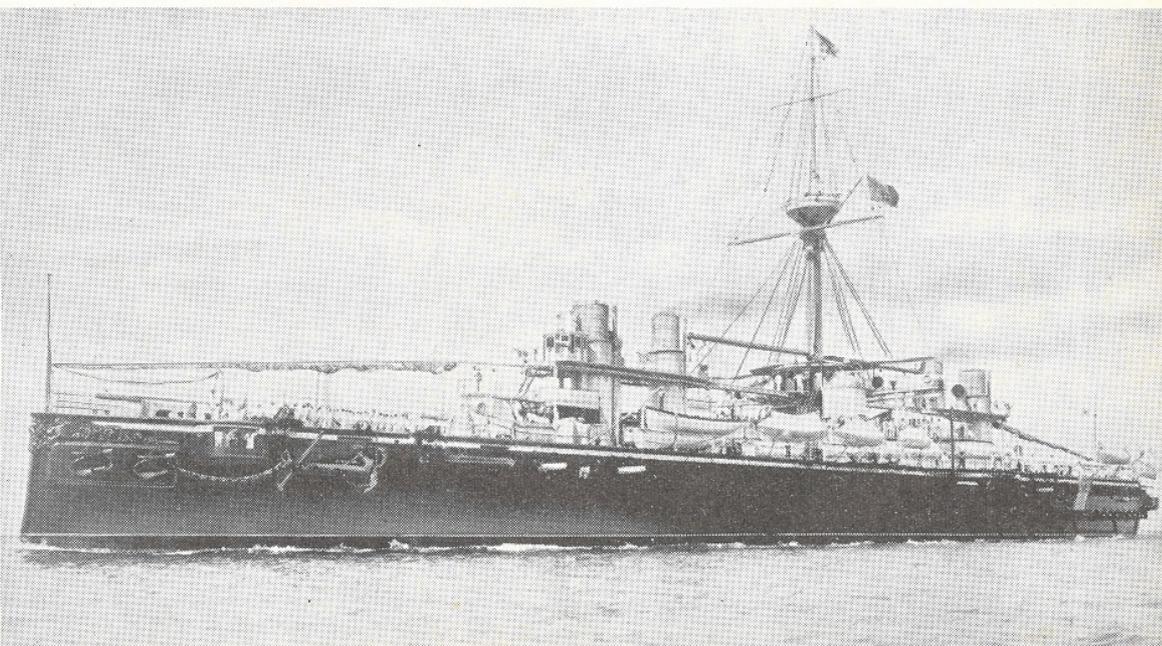
Ciò non impedì naturalmente di lavorare anche per la marina mercantile, con notevolissimi successi, a cominciare dal « Principessa Maria » varato nel 1895 per la Romania, e venire al « Juno » varato nel 1900 per la Soc. Raggio, e ai due piroscafi per la Na-

vigazione Generale, da 5.600 tonnellate, fino al famoso « Umbria » di 7.600 tonnellate con apparato motore da 4.000 Cv. Per questa nave appunto l'ing. Salvatore Orlando studiò le macchine a quadrupliche espansione, con cassetta di espansione di uno dei cilindri posta lateralmente, con notevole risparmio di spazio. Notevole fu pure la costruzione della macchina a triplice espansione e a 4 cilindri per la « Vittorio Emanuele », che segnò il punto massimo raggiunto prima dell'avvento dei motori a turbina.

Dei fratelli Orlando, che andavano d'accordo... come i fratelli Orlando, vi ha già parlato su queste colonne Fausto Bima, come vi ha già raccontato delle loro sedute all'ombra di una quercia centenaria. Quello che io posso aggiungere è che se il più stimato in cantiere era indubbiamente, dopo il compianto Luigi, il « Peppe neo », il più popolare in Livorno era invece Rosolino Orlando, che fu sindaco, presidente del locale ospedale e inoltre fu l'uomo che volle ed ottenne contro tutte le opposizioni la costruzione delle prime case popolari, prima sempre promesse e mai realizzate.

Dopo le navi sussidiarie « Bronte » e « Sterope » di 10.000 tonnellate, per la marina militare italiana, e dopo il piroscafo « Argentina » della « Veloce », un altro grande successo fu ottenuto con l'incrociatore corazzato « Pisa », varato per la marina italiana nel 1907. Dislocava 11.500 tonnellate e aveva un apparato motore di 19.000 Cv.: costò allora 24 milioni di lire. In occasione del varo si fece una artistica cartella con gli stemmi di Pisa e di Livorno, e il nostro Di Donna disegnò sul retro una sezione longitudinale e una pianta su scala 1:1000.

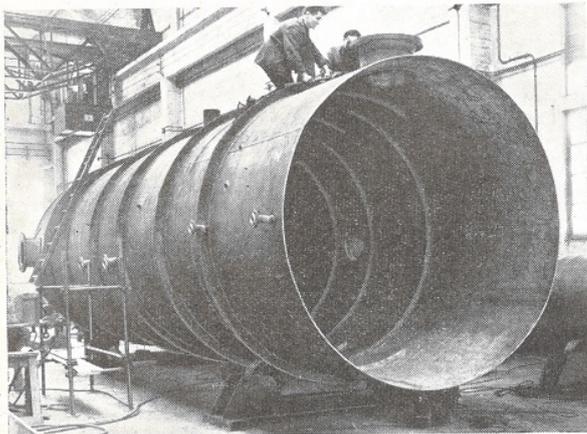
Un anno prima era stato costruito il lungo caseggiato per gli uffici, dove si trova tuttora, e il 19 marzo, San Giuseppe, in occasione del trecentesimo anniversario della città, fu offerto nella sala disegno un brindisi agli impiegati e ai rappresentanti degli operai, con regali ai meritevoli, l'ing. Giuseppe vi intervenne con una vettura a due cavalli, e un'altra delle numerosi navi cocchiere in serpa.



La corazzata « Lepanto » varata nel 1883

MECCANICO

COMMESSE PER 900.000 ORE



Torre di « topping », per l'oleodotto Suez-Cairo, costruita in acciaio placcato dalla nostra Carpenteria e destinata alla Raffineria di Mostorod (Cairo).



Il 2 di gennaio è stato inaugurato al Cantiere di Muggiano il nuovo locale della mensa impiegati, dotato di sedie e tavoli metallici, rinnovato nei servizi e arricchito di moderne attrezzature, tra cui una grande macchina lavastoviglie. La nuova sistemazione della mensa, che risponde in pieno ai desideri dei frequentatori, è stata accolta da tutti con viva soddisfazione.



Una fase dell'allestimento della T/c « Miraflores » di 31.500 T.D.W., ormai pronta per le prove ufficiali, al Cantiere di Sestri: l'imbarco del fumaio saldato e prefabbricato a terra.

Ecco le commesse più importanti acquisite dall'8 novembre al 7 gennaio:

— Tre apparati motori a turbina da 14.000 C. A. a 105 giri al 1' dal nostro Cantiere di Sestri per tre turbocisterne da 35.000 T.D.W. della « Petroleum Steamship ».

— Dentatura di ruotismi di seconda riduzione per riduttore marino destinato alla costruz. 1824, dentatura di ruotismi di prima e seconda riduzione per riduttori marini destinati alle T/c « Prora I » e « Prora II », dentatura ruotismi di prima e seconda riduzione per riduttori marini destinati a due navi da carico, quattro desurriscaldatori esterni del vapore e complesso di valvole di manovra dai « Cantieri Riuniti dell'Adriatico » di Trieste.

— Rodaggio di ruotismi di prima e seconda riduzione destinati al C.T. « Impetuoso » dai « Cantieri del Tirreno » di Genova.

— Due gruppi industriali Diesel Ansaldo, il primo con motore tipo 2131/4 S sovralimentato da 185 cav. eff. a 500 giri al 1', e il secondo con motore tipo Q 150/2 da 31,2 cav. a 750 giri al 1', dall'Ansaldo - S. Giorgio di Genova e destinati al Comune di Recanati.

— Un gruppo industriale con motore Diesel Ansaldo tipo Q 265/4 da 200 cav. eff. a 360 giri al 1' e dinamo da 125 kW, 220 Volta, dalla « Sudan Navigation Co. Ltd. » di Genova.

— Un gruppo Diesel alternatore con motore Ansaldo tipo 2131/4 da 130 cav. eff. a 500 giri al 1' e alternatore da 105 kVA, 380-220 Volta, 50 periodi, dalla Ditta « Denna e Cia - Industrial Textil F.C.N. » di Martinez (Argentina).

— Tre serie di completamenti per motonavi, ciascuna serie composta di una caldaia Ansaldo - Clarkson e di una centrale elettrica costituita da quattro gruppi Diesel dinamo da 125 kW, 220 Volta, con motori Ansaldo tipo Q 265/4 da 200 cav. a 360 giri al 1', dalla « Finsider » di Roma.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/4 S, sovralimentato, da 300 cav. eff. a 360 giri al 1', dall'armatore Stefano Vaccara di Mazara del Vallo per un peschereccio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, da 165 cav. eff. a 390 giri al 1', dall'armatore Alessandro Del Tevere di Viareggio per un peschereccio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, da 165 cav. eff. a 390 giri al 1', dagli armatori Michele Salvemini di Manfredonia per un peschereccio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, da 165 cav. eff. a 390 giri al 1', dall'armatore Bernardino Bausani di Porto S. Stefano per un peschereccio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, da 165 cav. eff. a 390 giri al 1', dagli armatori « Bruno e Aurelio Andreani & C. » di Giulianova, per un peschereccio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, da 165 cav. eff. a 390 giri al 1', dall'armatore S. Stefano per un peschereccio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 da 110 cav. eff. a 390 giri al 1', dall'armatore Aldo Paci di Porto

S. Giorgio per un peschereccio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, da 165 cav. eff. a 390 giri al 1', dagli armatori Angelo e Luigi Romano di Molfetta per un peschereccio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, da 165 cav. eff. a 390 giri al 1', dall'armatore Giovanni Tumbiolo di Mazara del Vallo per un peschereccio.

Le suddette forniture e lavorazioni comportano circa 900.000 ore lavorative.

CONSEGNATE
600 tonnellate di materiale

Il materiale più importante spedito dal 7 al 22 dicembre è il seguente:

— Caldaia per locomotive indiane, intelaiatura (inviata al MEC per la ricottura) per locomotori tipo E 636 al nostro stabilimento Ferroviario; tubi per apparecchio osservazione fumi, raccordi per vapore principale surriscaldato, guarnimenti esterni caldaie, apparecchio osservazione fumi, lampada spia cassa polverizzatori, maneggi per indicatore livello caldaia al nostro Cantiere di Livorno per due avvisi scorta in costruzione per la Marina Militare Indonesiana; impianto combustione nafta « Todd » al nostro Cantiere di Sestri per la turbocisterna « Miraflores » in allestimento.

— Guarniture complete di base e cappello al nostro stabilimento Ferroviario; due testate per mulino da cemento al nostro stabilimento Carpenteria; turbina di bassa pressione e turbina di media pressione per il cacciatorpediniere « Almirante Brion » in allestimento per la Marina Militare Venezuelana e albero di trasmissione e torsionmetro per il cacciatorpediniere « Indomito » in allestimento per la Marina Militare Italiana, al nostro Cantiere di Livorno; quattro refrigeranti acqua per la motonave « Gripsholm » in costruzione per la Svezia, due gruppi turbodinamo da 550 kW per la turbocisterna « Miraflores » in allestimento per il Panama, prese e scarichi a mare per le costruzioni 1509, 1510 e 1521, al nostro Cantiere di Sestri.

— Due gruppi Diesel dinamo con motori Ansaldo tipo Q 265/4 da 200 HP, accoppiati a dinamo da 125 kW, al nostro Cantiere di Muggiano per la motonave « Giacinto Motta » in allestimento; un motore marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 da 110 HP alla Ditta « Dieneçilik Bankasi T.A.C. » di Ankara (Turchia); bombole, accessori e ricambi, sottobase, astuccio con albero port'elica e albero intermedio al « Cantiere navale Rondolini Guidi » di Pesaro per un motopeschereccio in costruzione per conto del sig. Ugo Biondi

di Anzio; un gruppo marino con motore Diesel Ansaldo tipo Q 370/6 da 600 HP alla Società « Navalmeccanica » di Senigaglia per una motonave in costruzione per conto della « Impresa Cesare Davanzali » di Ancona; un gruppo Diesel dinamo con motore Ansaldo tipo 1620/3 da 75 HP, accoppiato a una dinamo da 50 kW, al cantiere navale di Castellammare di Stabia della « Navalmeccanica » per una motocisterna in costruzione per la Marina Militare Italiana.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 325 tonnellate

Il materiale più importante spedito dal 23 dicembre al 6 gennaio è il seguente:

— Rivestimento collettore vapore ed acqua per quattro caldaie del C.T. « Indomito » in allestimento per la Marina Militare Italiana e due caldaie Ansaldo Foster Wheeler complete di surriscaldatore, due condensatori completi, due eliche di bronzo per due caccia venezuelani, al nostro Cantiere di Livorno.

— Incastellatura (inviata al MEC per la ricottura) per carrelli locomotori al nostro stabilimento Ferroviario; un albero flangiato in acciaio (inviato al MEC per la lavorazione) alla SIAC; un albero intermedio (inviato al MEC per la taratura) ai Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso.

— Cuscinetti reggispinta al nostro Cantiere di Livorno per due caccia venezuelani; prese e scarichi a mare per la costruzione 1509 e pompe aspirazione e scarico per la turbocisterna « Miraflores » al nostro Cantiere di Sestri.

— Motore marino Diesel Ansaldo tipo Q 370/6 RS da 900 HP al Cantiere navale Cassaro di Messina per la costruzione 108; due tronchi basamento per motore Doxford tipo 67 LB 5 (inviati al MEC per essere rimessi in efficienza) all'O.A.R.N. per la motonave « Kongstank » in riparazione.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 282 tonnellate.

PANORAMA AZIENDALE

CARPENTERIA

COMMESSE

Recentemente sono state acquisite le seguenti principali commesse:

— Due serbatoi da 10 mc. ciascuno per aria compressa per il nostro Cantiere di Livorno.

— Un impianto di cottura per cementeria, della potenza di 250 tonn./24 h., per la Cementeria di Ozzano Monferrato (Alessandria).

— Un impianto di cottura per cementeria, della potenza di 200 tonn./24 ore, per la Cementeria di Livorno.

— Un essiccatore rotante per cemento per la Cementeria di Segni (Roma).

— Quattro serbatoi per ammoniaca per la « Sindri Fertilizers » di Sindri (India).

— Macchinari vari per impianto di una cementeria per la « Cementos Boyoca » di Bogotà (Columbia).

Le forniture di cui sopra comportano cinque mesi di lavoro.

FERROVIARIO

COMMESSE

Recentemente sono state acquisite le seguenti principali commesse:

— Sette carri autoscaricatori « Talbot » per trasporto minerale e carbone per conto della Società « Ilva » di Genova (i carri hanno una capacità di 30 mc., sono muniti di sei portelle, garitta metallica, freno a mano su un solo carrello, manovra a mano e pneumatica delle portelle; altre caratteristiche sono: scaricamento, mm. 1435; peso, kg. 26800; portata media, kg. 38200; limite di carico, kg. 50000).

— Un locomotore di linea da 1600 HP per le Ferrovie dello Stato.

— Applicazione della manovra pneumatica per l'apertura delle portelle a dieci carri autoscaricatori « Talbot » per la Società « Cornigliano » di Genova.

— Parti di ricambio (del peso complessivo di 8 tonn.) per il treno di laminazione a caldo della Società « Cornigliano ».

Dette forniture comportano circa 60.000 ore lavorative.

CONSEGNE

Sono stati consegnati recentemente i seguenti materiali:

22 carrelli tipo 27 A per carrozze ferroviarie (peso complessivo 120 tonn.) alle Ferrovie dello Stato; sei carrelli portanti per vetture elettriche destinate alla linea suburbana di Madras (India) alla Società « Breda », due semicabine A-B (peso complessivo 24 tonn.) costituenti la parte meccanica di locomotori tipo E 636 alla « Ansaldo-S. Giorgio » per conto delle

Ferrovie dello Stato; tre carrelli per locomotori tipo E 636 alle Ferrovie dello Stato; undici coppie di carrelli per carri trasporto lingottiere (peso complessivo 88 tonn.) alla Società « Cornigliano »; 2 vetture letto di 2.a classe, tipo P, di acciaio inossidabile alla « C.I.W.L. » di Parigi; sette scambiatori di calore, parte d'acciaio e parte di bronzo (del peso complessivo di 82 tonn.), alla Società « Dalmine » di Milano.

MUGGIANO

CONSEGNA LA «GUIDO DONEGANI»

Il 5 dicembre, nei locali della Direzione del Cantiere di Muggiano, ha avuto luogo la cerimonia, improntata alla massima semplicità, della consegna della motonave « Guido Donegani » alla Società armatrice, la « Carbogas S. p. A. » di Palermo. La nave, come è noto, fu varata il 17 luglio scorso ed è la seconda della serie « Capitani del lavoro ».

Alla cerimonia erano presenti per l'Ansaldo il Direttore commerciale navale ing. Casaccia, il Direttore del Cantiere di Muggiano ing. Palenzona e il V. Direttore amministrativo rag. Traversa, e per la « Carbogas » gli Amministratori Delegati dott. Lolli Ghetti e ing. Telesio.

Il giorno successivo alla consegna la « Guido Donegani » ha lasciato il Cantiere.

FONDERIA

COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite nel mese di dicembre:

— Un'elica di bronzo, destinata alla turbonave « Cristoforo Colombo », per la Società « Italia » di Genova.

— Un'elica di bronzo, per la Società « W. E. Rippon & Sons » di Genova.

— Quattro eliche (due di bronzo e due di ghisa) per la « F.I.A.T. » di Torino.

— Getti di ghisa e di bronzo fra cui: barrotti e camicie di bronzo e leve di ghisa per l'« Ansaldo-Fossati » di Genova Sestri; pattini di bronzo per le « Officine Gennaro » di Genova-Rivarolo; getti di ghisa meccanica per l'« Alfa Romeo » di Milano.

Dette forniture comportano circa 95.000 ore lavorative.

CONSEGNE

Le consegne effettuate nel mese di dicembre sono le seguenti:

241 tonn. di getti di ghisa e bronzo per motori Diesel e Doxford al nostro stabilimento Meccanico; un'elica di bronzo al manganese a 4 pale, di 21 tonn., al nostro stabilimento Meccanico per la costruzione 1509; 21 tonn. di getti di ghisa e bronzo ai nostri stabilimen-

LIVORNO

MOVIMENTO BACINO

— Dal 7 all'8 dicembre ha sostato il piroscalo « Genero » di 1552 T.S.L. dell'armatore Giusto Camalich di Venezia per carenaggio.

— Dal 10 al 13 dicembre ha sostato il piroscalo « Eurimedon » di 7250 T.S.L. della « Compagnia di S. Salvador » di Panama e Pireo per carenaggio e lavori vari.

— Dal 22 al 23 dicembre ha sostato il piroscalo « Genepeca VI » di 702 T.S.L. della Società armatrice « Genepeca » di Livorno per carenaggio.

— Dal 31 dicembre al 9 gennaio ha sostato il piroscalo tipo Liberty « Andover Hill » di 7136 T.S.L. della Società armatrice « Ottawa S. S. Co. Ltd. » di Londra per carenaggio e lavori di riparazione allo scafo.

— Dal 9 all'11 gennaio ha sostato il piroscalo tipo Liberty « Paolina » di 7.000 T.S.L. della Società armatrice « I.N.C.S.A. » di Roma per carenaggio.

RIPARAZIONI

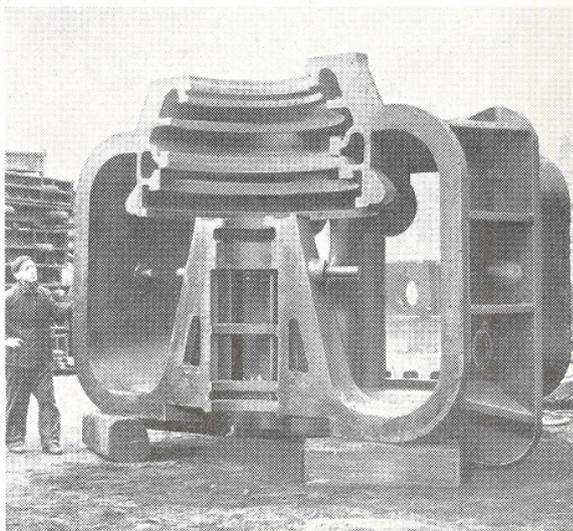
Il 15 dicembre si è ormeggiata al molo curvilineo la motocisterna « Purfina Netherland » della Società Armatrice « Petrofina » di Bruxelles per la revisione totale e manutenzione del motore principale. I lavori, svolti a pieno regime di giorno e di notte, sono durati due settimane.



Il 3 dicembre scorso al Cantiere di Livorno è stato impostato il rimorchiatore d'alto mare « Giuseppe Orlando » della Ditta « Fratelli Neri » di Livorno. Il rimorchiatore, a scafo d'acciaio e ad un'elica, avrà una lunghezza di m. 28,21, un apparato motore di 750 C.A. e una velocità di 12 nodi.



Recentemente al Cantiere di Muggiano una grossa gru è stata spostata dagli scali vecchi al parco profilati nuove costruzioni. La gru è stata rimossa quasi nella sua completa struttura (peso 60 tonn.) e trasferita dal pontone « Atlas ».



Parte inferiore di una cassa per turbina di bassa pressione, del peso di 19 tonn., fusa in ghisa G.22 alla nostra Fonderia e destinata ad un turboalternatore da 30.000 kW ordinato al Meccanico. A sinistra il capo reparto Angelo Sciuotto.

ti Ferroviario, Cantiere di Sestri, Carpenteria e Cantiere di Muggiano; 2 tonn. di getti di ghisa e bronzo all'« Ansaldo - S. Giorgio »; 7 tonn. di getti di ghisa e bronzo alla « Ansaldo - Fossati »; 4 tonn. di getti meccanici di ghisa alla « S.I.A.C. »; 124 tonn. di getti meccanici di ghisa e bronzo per costruzioni automobilistiche all'« Alfa Romeo »; 133 tonn. di lingottiere di vario tipo alle Società « Cornigliano » e « Fiat »; 70 tonn. di getti di ghisa e bronzo a clienti vari; 35 tonn. di ceppi freno di ghisa alla « Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto »; due eliche di bronzo al manganese a quattro pale, del peso di 9 tonn. ciascuna, alla « Fiat » e ai « Cantieri Navali Riuniti ».

ATTO DI ONESTÀ

L'operaio Francesco Sanguineti del Cantiere di Sestri, rinvenuto sopra una panca dello spogliatoio delle Ditte esterne un portafogli contenente lire 16.000, lo consegnava subito al personale di sorveglianza, che ne curava la restituzione al legittimo proprietario.

Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, l'onestà del signor Sanguineti.



LA BEFANA D

Una grande Befana, mai vista, a memoria d'uomo, modernamente attrezzata (pare che avesse rinforzato la sua tradizionale e ormai consumata scopa, con l'ausilio di un paio d'autocarri) si è presentata nella notte fra il 5 e il 6 gennaio, a Sampierdarena ed ha occupato, uno dopo l'altro tre grandi cinematografi: lo « Splendor », il « Massimo » e l'« Astoria ».

Poichè da sola non ce la faceva, la cara vecchia Befana fu aiutata, nella complessa operazione del concentramento e della distribuzione dei doni, da un comitato composto di Luigi Pollastro, Dante Jannone Emiddio Loscalzo e Cleto Vallebona, che già nei giorni precedenti aveva provveduto, con la assidua e valida cooperazione della Signora Egge Gasparino e della Signorina Lucia Diamante, a raccogliere e selezionare i regali e ad organizzare la festa. E il Comitato fu a sua volta aiutato, durante tutta la notte, e fino al termine della festa, da: Graziano Merlano, Renato Mularoni, Armando Buzzoni, Stagnaro, Pero e Parodi che furono dislocati al « Massimo »; dal dott. Vincenzo Colajacono, da Giuliano Stradella, Triestino, Gatto e Sig.ra Canepa cui fu assegnato l'« Astoria »; e da Giuseppe Rovegno, Aurelio Maggiolo, Aldo Fortuna, Giovanni Alesseri, Tomat, la dott. Cuniberti, e Cleto Vallebona che si occuparono dello « Splendor » unitamente alla Signora Gasparino e alla Signorina Diamante.

Intenso fu il lavoro per tutta la notte, ma prima dell'alba i quattromila pacchi erano stati divisi e smistati nei tre cinematografi e tutto era ormai pronto per accogliere i piccoli ansaldini.

E venne il mattino. Sveglia

alle 7. Tutti i piccoli ansaldini si lasciarono lavare il viso senza protestare e partirono verso i tre magici locali. Previdente e sollecita la buona Befana si era anche preoccupata dei trasporti. Considerando che in grande maggioranza gli ansaldini, non abitano a Sampierdarena, aveva provveduto ad organizzare un servizio di autotaxi pullman, che ha funzionato egregiamente consentendo anche ai più lontani di raggiungere rapidamente i tre cinematografi. L'appuntamento era per le 9, ma alle 8 e mezzo tutte le sale erano letteralmente gremite.

Il maggior affollamento è avvenuto al « Massimo » dove si sono contate 3300 persone; lo « Splendor » ne ha ospitate 2600 e l'« Astoria », essendo meno ampio 1.600.

Dallo « Splendor », data la sua centralità, ha avuto inizio la festa. Poco dopo le 9 è giunto S. E. il Prefetto Angelo Vicari. Erano ad attenderlo il Presidente avv. Federico De Barbieri, l'Amministratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il Direttore Centrale ing. Zirilli, il dott. Enrico presidente del CRAL, e Mons. Poggi, cappellano di fabbrica, in rappresentanza dell'Arcivescovo.

Prima di iniziare la distribuzione dei doni, l'avv. De Barbieri ha rivolto ai presenti un cordiale e affettuoso saluto rievocando il profondo significato poetico della solennità dell'Epifania festa di tutti i bimbi e quindi della semplicità e della purezza. Ai piccoli, e ai grandi che l'accompagnavano, il Presidente ha augurato benessere e felicità in quella grande famiglia ansaldina che, anche in questa circostanza ha dato un'altra chiara dimostrazione



In alto: l'imponente aspetto delle sale dello « Splendor », dell'« Astoria » e del « Massimo ».

A sinistra: il Prefetto di Genova e il Direttore Centrale ing. Zirilli consegnano i doni. Mons. Pangrazio, Vescovo Coadiutore di Livorno partecipa alla distribuzione dei doni ai figli dei dipendenti del Cantiere Orlando.



E "L'ANSALDINO"

del suo cordiale affiatamento e della sua fusione. Calorosi applausi hanno salutato le parole del Presidente.

Anche il Prefetto ha voluto rivolgere il suo saluto ai presenti esprimendo la sua più cordiale simpatia per gli ansaldini e per il grande complesso industriale ch'essi potenziano col loro lavoro, assiduo e tenace. Anche il Prefetto è stato vivamente applaudito.

Si è poi iniziata la distribuzione dei doni che si è svolta tra la più schietta letizia dei bambini, ai quali gli organizzatori hanno anche voluto offrire un breve spettacolo cinematografico basato sui meravigliosi cartoni animati di Walt Disney.

Dopo aver assistito alla prima fase della festa allo Splendor, il Prefetto e i nostri Dirigenti si sono recati al « Massimo » dove l'avv. De Barbieri e il dott. Vicari hanno rivolto ai presenti un caloroso saluto. All'« Astoria » era presente il Direttore Generale ing. Lombardi.

La Befana de l'« Ansaldo » ha fatto pervenire doni speciali alle piccole Vittoria Lombardi e Marta Guinasso, entrambe figlie di Ansaldo genovesi e al bimbo Loris Lambruschi, figlio di un dipendente del Muggiano, che, per le loro condizioni di salute non hanno potuto partecipare alla festa.

A LA SPEZIA

Una giornata, quella del 6 gennaio, che i dipendenti del Cantiere di Muggiano ricorderanno con soddisfazione. Una giornata di festa e di entusiasmo, una partecipazione totale, spontanea di consensi che superando tutte le previsioni, ha fatto di questa Befana dell'« Ansaldo » una simpatica e riuscita festa per grandi e piccini.

Al cinema Cozzani sono convenuti circa tremila ansaldini.

Alle ore 9 giungeva la Direzione del Cantiere al completo il Direttore del Cantiere Ing. Dott. Bruno Palenzona, il V.



Direttore Ing. Avanzini, il V. Direttore Amm.vo Rag. Carlo Traversa, il capo della Sala Studi Ing. Mori, il Comandante Beretta. Erano invitati il Prefetto Dott. Pompeo Gorini, varie autorità civili e militari e S. E. il Vescovo.

Dopo la presentazione fatta dal nostro Galli, ha preso la parola il direttore del Cantiere Ing. Palenzona che ha illustrato il profondo significato della festa, rivolgendo ai piccoli un paterno affettuoso saluto. E' stato molto applaudito.

S. E. il Vescovo Mons. Stella rivolgeva quindi a tutti i presenti un fervido augurio.

Dopo la proiezione di un film si procedeva all'estrazione dei premi e alla consegna dei doni.

A LIVORNO

A Livorno, la festa della Befana si è svolta nella sala centrale del nuovo fabbricato della mensa aziendale, in piazza L. Orlando.

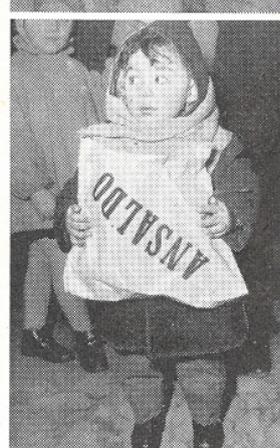
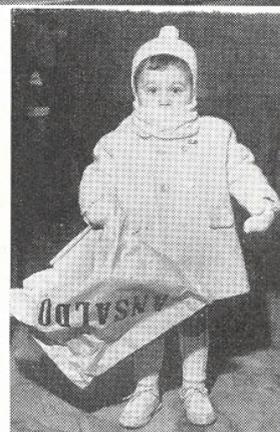
Erano ad attendere i fanciulli e gli invitati il Direttore Ing. Rovetto e Signora, il V. Direttore Stud. Ing. Di Pietrantony e Signora, il Condirettore Dott. Scalfari, il V. Dir. Esere. Ing. Grillo, il Vescovo Coadiutore Monsignor Pangrazio, il V. Prefetto Dott. Ercelli, il Col. Gazzo del genio navale, e numerose personalità.

Dopo le simpatiche e affettuose parole di saluto pronunciate dal Direttore Ing. Rovetto, al quale ha fatto seguito il Vescovo Coadiutore, si è proceduto al sorteggio di 10 bellissimi premi (5 automobili a pedale e 5 bambole giganti).

Subito dopo sono stati consegnati oltre mille pacchi contenenti bellissimi doni.

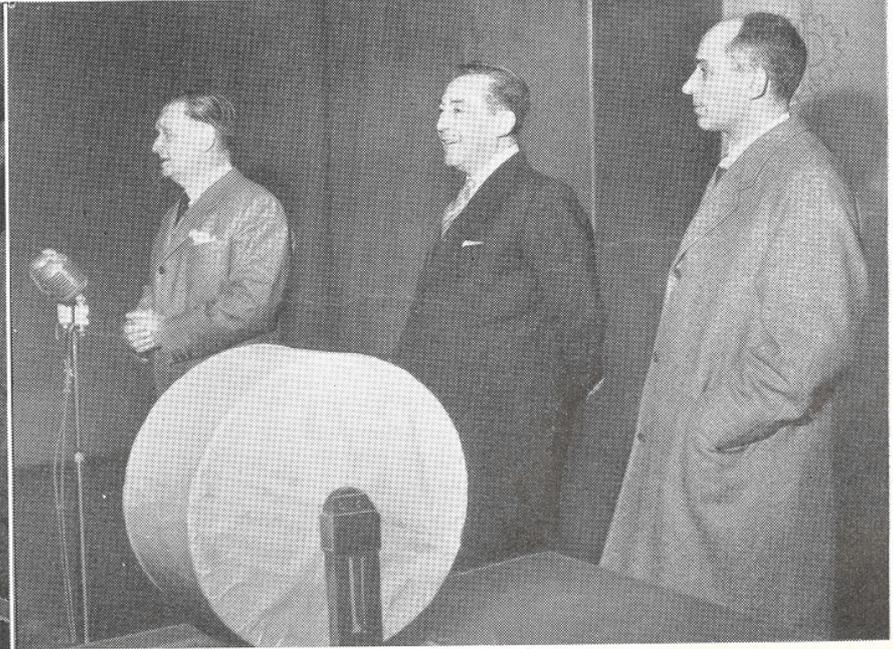
A sinistra: l'ing. Palenzona, Direttore del Cantiere di Muggiano, inizia la distribuzione dei doni durante la festa svoltasi nel Teatro « Cozzani » alla Spezia.

Nelle altre fotografie piccoli protagonisti della festa.





In alto a sinistra: sorteggio dei premi al «Massimo» (accanto al Prefetto, l'Amministratore Delegato ing. Rosini). A sinistra e a destra: scenette durante e dopo la festa al «Massimo» e allo «Splendor». In basso a destra: L'avv. De Barbieri, il Prefetto e il Direttore Centrale ing. Zirilli sul palcoscenico del «Massimo».



LA RUBRICA DEL MEDICO

Medicina e lavoro umano

II

I frutti dell'opera ramazziniana non furono però immediati: le condizioni economiche e sociali di quei tempi non lo potevano consentire.

Per assistere all'affermarsi di questa disciplina in tutti i paesi civili bisognò arrivare al secolo scorso, quando l'enorme sviluppo dell'industria, dei commerci, dei trasporti, i progressi delle scienze applicate e l'utilizzazione di nuove fonti di energia, il sostituirsi di grandi officii ai piccoli laboratori artigianali, crearono condizioni tali che non poterono non attirare l'attenzione dei medici, dei sociologi, degli uomini politici sulla necessità di proteggere la salute dei lavoratori.

E di pari passo con il progredire degli studi medici applicati al lavoro furono emanate in tutti i Paesi civili disposizioni legislative per l'assicurazione degli infortuni e delle malattie professionali; nonché per la loro prevenzione nei più diversi campi del lavoro.

A Luigi Devoto, appartenente alla Scuola Medica Genovese, va il grande merito di aver fondato a Milano nel 1905 la prima Clinica del Lavoro, che nel nostro Paese fu ed è tuttora un centro animatore di studi e di ricerche.

E mentre sorvegliavano in Italia ed in altri Paesi altre istituzioni con analoghe finalità, la Medicina del Lavoro andò assumendo sempre più chiara autonomia con ben definito contenuto, limiti e finalità.

Possiamo affermare che, mentre alcune malattie professionali possiedono precisa individualità clinica, altre invece presentano sintomatologia per molti aspetti simile a quella di malattie cosiddette « comuni », dalle quali però devono essere in ogni caso differenziate ai fini preventivi, clinici, assicurativi ed assistenziali.

Ma indirizzo moderno della Medicina del Lavoro è soprattutto quello di prevenire le malattie direttamente o indirettamente condizionate al lavoro; essa pertanto non deve interessarsi soltanto della diagnosi e della cura delle malattie conclamate, ma dallo studio di queste deve saper trarre i necessari elementi che possono consentire la diagnosi precoce e quindi la rimozione dei rischi inerenti a determinate lavorazioni o, quando ciò non sia possibile, il tempestivo allontanamento dell'operaio dal lavoro risultato nocivo.

La Medicina del Lavoro trova poi largo campo di studio e di applicazione nell'orientamento e nella selezione professionale, attraverso l'esame dell'intera personalità psicofisica del futuro lavoratore e del lavoratore. Tali indagini potranno non solo mettere in rilievo elementi di controindicazione a determinate professioni (e quindi svolgere pure una azione efficace nella prevenzione degli infortuni e delle malattie), ma porre anche in evidenza speciali attitudini che potranno meglio in seguito svilupparsi.

In tal modo sarà possibile contribuire alla realizzazione della indispensabile armonia fra l'uomo e il suo mestiere, tanto importante perché capace

di dare al lavoratore quel senso di soddisfazione nell'esercizio della sua professione, che è elemento essenziale anche per il suo rendimento e per la sua produttività.

La Medicina del Lavoro è poi caratterizzata da un continuo rinnovarsi del suo contenuto: infatti, mentre problemi, già gravi e preoccupanti, possono essere più o meno rapidamente risolti per effetto di razionali misure di prevenzione, il continuo progredire delle scienze applicate pone ogni giorno nuovi problemi di ordine clinico e preventivo.

Da tale constatazione deriva per il medico del lavoro la necessità di un continuo aggiornamento della propria cultura, non solo nel campo fisiopatologico e clinico, ma anche in quello più propriamente tecnologico.

La Medicina del Lavoro deve quindi estendere il suo campo di studi e di osservazione al luogo stesso del lavoro per rilevare condizioni ambientali e strumentali aventi interesse fisiopatologico e clinico al fine di meglio proteggere l'integrità fisica e psichica del lavoratore.

Da quanto esposto in questi due brevi articoli risulta quindi che la Medicina del Lavoro, pur essendo nella sua essenza una disciplina clinica, possiede un proprio campo di azione, propri mezzi di osservazione e di studio per la soluzione di importanti problemi, spesso di vasta portata sociale.

Il medico del lavoro deve quindi essere anzitutto « un medico » nel senso più profondo e completo della parola e deve inoltre possedere conoscenze particolari per poter bene assolvere il delicato compito.

Egli dovrà quindi essere sorretto da una particolare preparazione scientifica, clinica e professionale, e dovrà essere animato nel suo operare da profondo senso di sensibilità sociale e di solidarietà umana. Così soltanto egli potrà possedere quella forza morale e quell'ascendente indispensabile per poter utilmente compiere l'opera sua.

prof. Francesco Molino

ECHI DELLA BEFANA

Ci troviamo nell'assoluta impossibilità di pubblicare tutte le innumerevoli lettere di consenso che gli Ansaldoini piccoli e grandi ci hanno fatto pervenire in occasione della festa della Befana, da noi organizzata. Ringraziamo tutti, di grande cuore.

Riproduciamo in fac-simile due letterine di bimbi, che basterebbero da sole a ripagarci abbondantemente del lavoro compiuto; e, tra quelle degli adulti, ne riportiamo due, la prima delle quali ha il pregio d'una testimonianza obiettiva, l'altra quello d'una critica cordiale e intelligente.

Scrive il signor Mazzantini, di Livorno:

Spett. Redazione de « l'Ansaldo »,

Nel quadro della multiforme attività svolta dalla nostra Direzione per incrementare ogni possibile forma di collaborazione con tutti i dipendenti e di assistenza ai meno abbienti, ho assistito questa mattina, nella ricorrenza dell'Epifania, ad una manifestazione tra le più simpatiche e significative: la distribuzione dei doni ai figli degli ansaldini.

La lieta cerimonia si è svolta nei moderni locali della nuova mensa; nell'ampia sala, affollata da molti bambini, ha regnato per alcune ore una grande animazione ed una vivacità indescrivibile: risate, richiami, scherzi e, soprattutto, gioia, una gioia schietta e semplice che solo possono avere i bambini in un momento di felicità.

Dopo che il signor Direttore ing. Rovetto con buone e comprensive parole ha illustrato ai piccoli ospiti lo scopo della festa, è stato invitato a prendere la parola S. E. il Vescovo della nostra Città, mons. Pangrazio, il quale ha rivolto ai piccoli molte belle e gentili espressioni, complimentandone alcuni più vicini. Successivamente ha avuto inizio la distribuzione dei tanti e bellissimi doni che i piccoli ansaldini hanno ricevuto con gli occhi sfavillanti di gioia e di emozione, stringen-

doli a sé e portandoseli via contenti.

Io non ho usufruito in alcun modo di tale distribuzione, non avendo né figli né nipoti in tenera età; nella manifestazione di oggi ero soltanto una spettatore, ma sento ugualmente il dovere e il desiderio di ringraziare la nostra Direzione per questa nobile iniziativa che ha dato a tanti piccoli la possibilità di essere felici in un gior-

no speciale a parte, fuori dalla cerimonia.

Chiedendo venia di tanta libertà, rinnovo i miei più fervidi ringraziamenti e distintamente saluto.

ENRICO CAZZULINI

L'osservazione circa l'estrazione dei « premi speciali » ci sembra assennata e giusta. Ne terremo conto per l'avvenire.

Le poche lettere qui riprodotte bastano a provare come gli Ansaldoini abbiano ben capito e apprezzato nella giusta misura lo spirito con cui la festa della Befana è stata organizzata.

Una sola nota stonata. La Sezione Sindacale FIOM dello Stabilimento Meccanico ha messo in circolazione un manifesto in cui, tra l'altro, è detto:

« LAVORATORI! La Direzione Ansaldo cerca di far breccia col suo paternalismo grossolano toccandoci negli affetti più cari. Essa si è sempre dimostrata sorda ad ogni miglioramento salariale da noi richiesto; ci ha negato quell'acconto sull'indennità di mensa che ci occorreva per comprare gli indumenti invernali ai nostri bambini e, per contro, ecco che si atteggiava a benefattrice con « la Befana de l'Ansaldo »... »

Siamo abbastanza emancipati da non credere più nella... Befana. Molti nostri compagni di lavoro, come padri di famiglia, hanno sperimentato sulla loro miseria la generosità dell'Ansaldo. Del resto è una generosità a buon mercato, questa dell'Ansaldo: che la Direzione ha stornato il contributo che prima versava alla Befana dell'ENAL per impiegarlo in questa manifestazione di paternalismo. L'Ansaldo non regala niente... Il paternalismo della Direzione è così frustrato dalla nostra convinzione che il « regalo » dell'Ansaldo non è che una piccolissima parte dei nostri diritti... »

no, come questo dell'Epifania, che è dedicato proprio a loro. ed il mio ringraziamento sia inteso anche a nome di tutti, a nome soprattutto di quei bambini resi oggi così felici. Distinti saluti.

TULLIO MAZZANTINI

Dal canto suo, il signor Cazzolini, del Cantiere di Sestri, ci scrive:

Caro Ansaldo,

ho partecipato, con la mia bambina, alla festa della Befana, organizzata dall'Ansaldo, al Teatro Massimo di Sampierdarena. Ho osservato, con piacere, una perfetta organizzazione degna del più vivo elogio ed i bellissimi doni assegnati a tutti i bambini.

Per questo, desidero, anche a nome di diversi ansaldini presenti, rivolgere un ringraziamento alla Direzione dell'Ansaldo e a tutti gli organizzatori di questa riuscitissima e simpaticissima festa.

A tal uopo mi sia concesso di esprimere il mio modesto punto di vista su un particolare, sempre per la perfetta riuscita di dette iniziative: io proporrei di abolire il sorteggio finale dei premi speciali, dato che alla fine ho visto diversi bambini piangere (non la mia bambina che, essendo ancora piccola, non comprende) perché la sorte non li aveva favoriti. Se gli organizzatori vorranno sempre aggiungere detti premi, potranno farlo con altro sistema (ad esempio concorso su l'Ansaldo) consegnando il do-

Il premio « Almanacco »

Come annunciato nel n. 22 de « l'Ansaldo », nei prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, un premio abbinato ad un numero dell'« Almanacco 1956 », consistente in un rasoio elettrico « Philips » a due teste. Il numero estratto sarà reso noto da « l'Ansaldo » del 1.º febbraio.

I donatori di sangue livornesi ringraziano

Il Consiglio Direttivo della « Associazione Livornese Volontari del Sangue » esprime il suo vivo compiacimento e ringrazia tutte le maestranze del Cantiere Ansaldo per aver spontaneamente aderito a versare 10 lire mensili pro-capite a favore dell'Associazione.

Tale gesto sia di sprone alle maestranze degli altri Enti ed Industrie in modo da mettere l'Associazione stessa in condizioni di poter portare un aiuto materiale a coloro che donano il proprio sangue.

Livorno 6 gennaio 1956
Caro Ansaldo
mi chiamo Roberto
primo compianto
a luglio frequentavo la
seconda elementare mi
piace molto il tuo giornale.
Ti ringrazio di cuore
per il dono che mi è stato

offerto dalla tua Befana
che ha proprio indovinato
il mio grande desiderio
(Un bambino)
Salutandoti e ancora
grazie
Roberto Proietto
Via Livornese (C. S.)
Livorno

41.1956
Caro Ansaldo,
in dieci di aver fatto poca cosa
non è vero nella tua brev. indovina
hai fatto molto e bene. Sono entusiasta del
regalo che ho avuto nell'occasione della
Befana, te ne sono molto grata e ti ringrazio
di tutto cuore per avermi fatto sentire le
buone parole del Sig. Direttore del Vescovo
e poi ancora delle continue risate che mi
sono fatte a ridere lui e lui.
Grazie Ansaldo
Lia
Cinzia Bogner



Circoli del cinema

La Direzione Provinciale dell'Enal ha concluso un accordo con il «Centro Universitario Cinematografico», in base al quale il Centro stesso, accoglierà le adesioni degli enalisti e famigliari alle stesse condizioni degli studenti universitari.

Gli spettacoli cinematografici, programmati dal Centro, saranno proiettati ogni vener-

Il «CRAL Ansaldo e Consociate», nel porgere a tutti gli ansaldini i migliori auguri per il nuovo anno, ricorda che è aperto il tesseramento per il 1956.

Il costo della tessera è di lire 425 trattenibili in tre rate e la quota mensile di associazione è di lire 25, anch'essa trattenibile sul foglio paga.

dei mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio, al «Cinema Enal dei Mutilati» (Casa del Mutilato, corso Aurelio Saffi), alle ore 21.

L'abbonamento alle quattro proiezioni mensili costa lire 300, mentre l'abbonamento per l'intero ciclo gennaio-maggio costa lire 1.300; le tessere si ritirano presso l'Ufficio arte e cultura della Direzione Provinciale dell'Enal (Piazza Campetto 10 - Tel. 28.545 - 28.546).

Ecco il programma;

Gennaio - Rassegna personale di Clouzot: «Il Corvo»; «Manon»; «Vite vendute»; «Un marito per mia madre».

Febbraio - 1-15: rassegna di W. Disney: «Biancaneve e i sette nani»; «Fantasia»; «Saludos amigos» - 15-28: rassegna del Risorgimento: «1860»; «Pattuglia sperduta».

Marzo - «Senso»; «Brigante di Tacca del Lupo»; «Mullino sul Po»; «Cronache di poveri amanti».

Aprile - Rassegna di Shakespeare: «Amleto»; «Enrico V»; «Macbeth»; «Giulietta e Romeo»; «Giulio Cesare».

Maggio - Programma scelto dai soci mediante referendum. Verranno inoltre programmati film a passo ridotto (16 mm.) in una sala ancora da destinarsi e precisamente: «Fugiasco»; «Settima croce»; «Ladri di biciclette»; «Bastogne»; «Cartoni animati».

I concerti al Comunale

Al Teatro Comunale dell'Opera si svolgeranno i seguenti concerti:

29 gennaio 17.15: Direttore Franz André - Violoncellista Ottomar Borwitzky.

5 febbraio 17.15: Direttore Fernando Previtali.

12 febbraio 17.15: Rappresentazioni di «Hansel e Gretel» di Humperdinck, operafaba.

Si porta a conoscenza degli associati che la Direzione del «Cral Ansaldo e Consociate» si è trasferita nella sede di Sampierdarena, via Achille Stennio 5-1, tel. 41.959.

CINESELEZIONE

Quando le mogli sono in vacanza

È la prima volta che segnaliamo un film con Marilyn Monroe, e ci spieghiamo subito. Si tratta di una commedia, che risente della sua origine teatrale, tutta girata in interni e basata sull'ottima interpretazione del protagonista, che ha saputo creare un convincente personaggio. Attraverso una sceneggiatura abbastanza vivace e un dialogo colmo di sottintesi, il film contiene più di una punta satirica contro alcuni aspetti della vita moderna americana, come la mentalità «galattica» dei ragazzi, la pubblicità televisiva, la disinvoltura sportiva, i trucchi dell'editoria fumettistica, il rigore dei ristoranti vegetariani etc. Il protagonista è un marito rimasto solo in città sotto la canicola, un marito morigerato e serio, nonché abbastanza timido, almeno tanto timido a fatti quanto sbrigliato nella fantasia.

E Marilyn Monroe che c'entra? C'entra perché ha affittato per l'estate l'appartamento sopra quello del protagonista, e in seguito all'accidentale caduta di un vaso (tutti vedono che è di pomodori, ma il nostro doppiaggio lo ha chiamato «di patate») piomba in casa del marito solo. Ma niente paura, si tratta di una Marilyn Monroe che è una brava ragazza che spedisce il padrone di casa dalla moglie, con ottimi consigli e raccomandazioni, e resta nell'appartamento a realizzare il suo sogno estivo: l'aria condizionata.

IL PORTOGHESE

VITA DI CASA

Care lettrici, le feste sono passate ed in ogni casa, per l'occorrenza, è avvenuto, come dire, un po' di scompiglio: via vai di parenti e amici ed i bimbi approfittando della «loro festa» hanno scorzato, diciamo pure, con una certa libertà.

Ora è ritornata la calma; riposte le statuine del Presepe e conservati per il prossimo anno, i ninnoi lucenti dell'albero di Natale, il vostro sguardo di brave massaie è ritornato alla casa e così, come ogni pittore si rimira il suo dipinto e con un tocco qua e uno là ogni giorno completa la sua opera, anche voi desiderate apportare ora una modifica, ora un rinnovamento per rendere, perché no, un piccolo capolavoro il vostro nido.



Per accontentare alcune delle nostre lettrici, che ci hanno gentilmente scritto, questa volta parleremo dei tendaggi più

indicati e convenienti per la casa.

Per la vostra camera da letto niente tendine ai vetri della finestra, che non sono più di moda, ma grandi tende scorrevoli, lunghe fino a 10 cm, da terra, rifinite o con un «volant» o meglio con tre grandi pieghe di circa 9 cm. ciascuna con uno spazio intermedio di 3 cm. l'una dall'altra. Di queste pieghe potrete sempre scucirne una quando, dopo la prima lavatura, il tessuto si sarà accorciato, e potrete quindi avere ancora la lunghezza necessaria. In alto un «volant» molto arricciato scenderà 30 cm. dal rigolo.

Il tessuto più adatto, per queste tende, è il «rhodia» in tinta crema oppure bianco.

Questo sistema vi consentirà di abbellire anche la più semplice camera e la messa a posto, dopo esservi forniti di tutta l'attrezzatura necessaria (rigolo, cordoncino con due piccole campane da apporre ai capi dello stesso, pinze-gancetti), può essere fatta da voi stesse, magari con l'aiuto di vostro marito.

Più consigliabile poi è il pizzo che va dal più semplice, a poco prezzo, a quello svizzero, più costoso, che è resistente alla lavatura e facile per la stiratura.

Volendo si può fare l'inquadratura della finestra in damasco o tessuto damascato, indicato specialmente per camere da letto, ritornando un po' al drappeggio dell'800, ma più alleggerito.

Per la stanza dei vostri bimbi, sono molto opportune le tende in cretonne scorrevoli, in modo da poterle chiudere completamente per proteggere il loro sonno o, se tenete la finestra aperta, serviranno a proteggerli da improvvise correnti d'aria.

Il cretonne potrete sceglierlo in tinte chiare e di buona qualità per potere essere facilmente lavato senza che si alterino i colori. Dello stesso cretonne potrete fare il copiletto con ampio «volant» arricciato ai lati e le fodere delle seggiole. Oppure, se preferite metete ai vetri ricche tende in rhodia e l'inquadratura della finestra potete ancorla farla in cretonne uguale al copiletto.

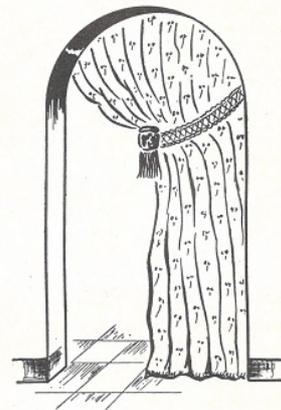
Per la sala da pranzo o tinello, si può fare come per la ca-

mera da letto una grande tenda scorrevole, sempre in tessuto rhodia, «voile» svizzero, «madradas», con inquadrature in damasco o tessuto damascato; se preferite la sola inquadratura metete le tendine ai vetri, come già sopra accennato.

Particolare attenzione dovrete usare nella scelta di questi tessuti: chè, se per le camere sono consigliabili tinte unite e delicate, per la sala invece potrete adottare qualche colore più vivace che renderà più allegro l'ambiente.

Per la cucina usate quei tessuti in colone a fiori o a «pois», che potrete lavare molto spesso e che voi confezionerete con un bel «galletto» alto 3 cm. entro il quale farete passare le moderne bacchette a molla. A seconda del vostro gusto potrete adornarle con un piccolo «volant».

Ricordate che la lunghezza deve essere circa 40 cm. da terra.



In molte case moderne non esiste la porta che dall'ingresso immette nell'intero appartamento: esiste invece un arco aperto che si può chiudere con una tenda scorrevole in velluto o anche in un bel cretonne pesante a tinte sfumate, divisa in due, e trattata ai lati se l'arco è grande, oppure in una tenda unica che, se si desidera più elaborata, si può fare più lunga e drappeggiarla in alto, trattandola con una grande nappa, come potete osservare nel disegno.

LILIANA

I NOSTRI CONCORSI IL TIRO AL GALLETTO

TIRO AL GALLETTO
CHI CON 3 PALLINE NELLA MEDESIMA CITTÀ TOTALIZZA 27 PUNTI VINCE UN GALLETTO

PERBACCO! HA GETTATO DUE PALLINE NELLO STESSO BUCCO!	ROMA	GENOVA	MILANO
5	12	2	20
21	4	5	1
4	8	14	2
8	18	26	17
10	3	7	11

BRAVO CARLETTO HAI TOTALIZZATO 27 PUNTI ED HAI VINTO IL GALLETTO.

HO TIRATO LE 3 PALLINE NELLA MIA CITTÀ NATALE E MI HA PORTATO FORTUNA!

La vignetta rappresenta un baraccone del «Luna Park» dove si può vincere un galletto tirando tre palline nelle buche di una cassetta, a condizione di totalizzare 27 punti. In base agli elementi forniti dalla vignetta i lettori, per partecipare al concorso, dovranno sapere dire qual'è la città natale di Carletto ed inviare le soluzioni (con l'indicazione del nome e cognome, del numero di cartellino e dello stabilimento di appartenenza) in Redazione, oppure consegnarle ai nostri corrispondenti di stabilimento entro il 31 gennaio. Sono in palio, per sorteggio, numerosi premi così suddivisi: 120 biglietti di poltrona per il Piccolo Teatro della Città di Genova «Eleonora Duse» (saranno sorteggiati 60 nomi di ansaldini, a ciascuno dei quali andranno due biglietti, come segue: 36 biglietti al MEC, 36 al CAN, 10 alla FON, 14 al MEF, 8 alla DIG, 8 alla CAR, 8 al SAU e al COKE); un volume sulla fisica dell'atomo al MUG; un volume sulla fisica dell'atomo a I.V.

INFLUENZA.

prima precauzione: subito una vera squisita

ARDUIN

la specialità medicinale che da 28 anni ha prevenuto tanti malanni e contribuito a stroncare sul nascere tante infermità.

Ma... state attenti alle contraffazioni

Esigete bene la vera "ARDUIN",

al Limone, all'Arancio o al Ribes

La trovate ovunque nelle migliori farmacie

"L'ANSALDINO" RISPONDE

Reciproco rispetto

Il rinnovato clima democratico — pur tra divergenze di opinioni e di apprezzamenti — mentre consente di muovere aspre critiche, se del caso, a questo o a quell'individuo, a questa o a quella istituzione, permette anche di procedere a disamine serene ed obiettive di fatti e situazioni, che, o per loro natura, o per contingenze particolari, son ben lungi dal rispondere a quei requisiti che le circostanze richiedono.

Se io pertanto — valendomi di quella libertà di parola che la Costituzione garantisce — mi appresto ad un esame critico d'un complesso di fatti che giudico controproducenti per ambe le parti in causa, non è per amor di critica o perchè pregusti la soddisfazione di poter finalmente dirigere i miei strali verso un qualsiasi obiettivo. Io concepisco la critica in funzione costruttiva: onestamente penso che nessuno dovrebbe godere dei motivi, che eventualmente gli si offrissero, che dessero adito a critiche; chi ne godesse, chi ne abusasse per amor di parte invece di usarne per amor di pace e di equilibrio, costui dico, rinuncerebbe alla sua dignità di uomo e di cittadino.

Stabilite pertanto le disposizioni d'animo con cui intendo procedere, veniamo ai fatti.

E' noto che la vita dell'operaio presenta tre differenti fasi: dapprima si ha l'apprendistato; poscia un periodo di pienezza di forze fisiche e mentali durante il quale, specie se l'apprendimento fu sufficiente e se si è avuto un adeguato esercizio, il lavoro dà buon rendimento; infine vi è il declino del rendimento dovuto al declino delle attitudini conseguente alla vecchiaia. Ognuna di queste fasi reca con sé i propri problemi e le proprie esigenze. Io qui non mi occuperò che della prima fase: come si vede, non prendo le mosse da ragioni di carattere personale, inerenti alla mia categoria. I problemi dell'apprendistato nell'ambito dell'Ansaldo-Meccanico non mi toccano né punto né poco; se me ne occupo, se sto per mettere in evidenza gravi lacune nel processo di formazione degli apprendisti al Meccanico (poichè questo è l'oggetto della presente) si è perchè non mi accontento di lavorare ad occhi chiusi, senza badare a ciò che mi si agita d'intorno; perchè penso che l'armonia delle parti sia necessaria per giungere all'armonia del tutto, poichè è tanto importante il tempo della semina quanto quello della mietitura.

Ho detto più sopra che nel periodo di pienezza delle forze fisiche e mentali dell'operaio il lavoro darà un buon rendimento se si sarà avuto un sufficiente apprendimento ed un adeguato esercizio. Poichè non è conforme a giustizia che le aziende considerino l'operaio solo nel periodo in cui egli è nella pienezza delle forze, in cui le attitudini sono in pieno sviluppo ed esse possono ricavare da lui il massimo rendimento, e lascino che altri provveda — come può e come crede — al periodo di apprendistato. Penso che la formazione di buoni operai sia uno

dei problemi più gravi che i capi delle moderne aziende debbano risolvere. Poichè non basta assegnare questi giovani alle lavorazioni più elementari attendendo che, con l'esercizio e con l'abitudine, grado a grado, acquistino la necessaria abilità per le lavorazioni più difficili e più complesse. Il procedimento sarebbe — oltretutto — antieconomico. Occorrerebbe ancora che essi si trovassero sotto la guida continua e competente d'un operaio anziano, che non avesse altro compito se non quello di assistere questi neofiti e di indirizzarli grado a grado alla conoscenza e al dominio di tutti quei particolari del mestiere che non possono venir appresi altrimenti. Non solo, ma anche altre considerazioni di ordine psicologico ed organizzativo consiglierebbero di non abbandonare a sé stessi questi giovani, bensì di seguirli attentamente nel loro processo di apprendimento, in modo da indovinarne le attitudini e le disposizioni, onde avviarli a forme d'attività adatte a ciascuno di essi. Poichè l'operaio non può venir considerato come l'esecutore meccanico ed uniforme di un compito; il lavoratore è un uomo il quale nell'officina porta la sua personalità, con le sue caratteristiche differenziali; ed anche i suoi affetti, i suoi sentimenti, i suoi pensieri, i suoi ideali, i suoi interessi.

L'operaio non può essere considerato avulso dalla vita che egli vive fuori dell'officina. E' un errore considerare l'operaio solo come esecutore di un'azione che si inserisce nella complessa organizzazione dell'officina; ed è un errore perchè egli non è una macchina fra altre macchine; il suo compito non si riduce a sorvegliare il funzionamento della macchina e a regolarne l'attività; l'uomo — ripeto ed insisto — porta nel suo lavoro tutta la sua personalità e questo si può verificare nel più semplice dei lavori, perfino nei lavori che non richiedono attitudini speciali e che esigono un brevissimo periodo di apprendimento, ma tanto più in quelli che richiedono un non comune patrimonio attitudinale.

La conoscenza del patrimonio attitudinale d'ogni singolo apprendista penso sarebbe di estrema utilità — reciproca utilità — nell'indirizzare ognuno di essi a forme definitive di attività professionale. Di qui l'importanza e la necessità di seguirli nel loro processo di formazione.

Nel nostro caso si verifica invece il fatto increscioso che i giovani apprendisti si trovano ad essere iniziati alla professione in condizioni quanto mai inadeguate: abbandonati pressochè a sé stessi, e in pari tempo costretti a subire le continue e contrastanti interferenze di una folla di « anziani », ognuno dei quali vuol dir la sua, senza che se ne trovino due soli che concordino nelle conclusioni. Non solo. A parte questi inconvenienti di carattere, diciamo così tecnico ed organizzativo, altri ve ne sono, non meno gravi e controproducenti.

Qualunque sia il giudizio che si voglia portare sui motivi oggettivi che la determinano, si deve riconoscere che l'operaio della moderna indu-

stria ha oggi profonda avversione per il suo lavoro e per l'officina ove lavora. Egli è in un permanente stato d'animo di ostilità verso chi lo fa lavorare, sia esso il datore di lavoro o il capo d'industria, od anche verso chi è strumento dell'organizzazione del lavoro e dal quale egli gerarchicamente dipende: il caporeparto, il capofabbrica, l'ingegnere. L'avversione dell'operaio moderno si estende verso l'organizzazione dell'officina e verso il « sistema » economico del quale egli si ritiene vittima.

I motivi soggettivi di questo stato d'animo sono vari. L'operaio della moderna industria constata che il lavoro, per le condizioni in cui si esercita, è una continua minaccia per la integrità della sua personalità fisica e morale; constata anche che con l'avanzare della età le abilità diminuiscono e le attitudini perdono efficacia; sa, almeno per la esperienza dei compagni, che gli pesa sul capo la minaccia dell'infortunio e delle malattie di lavoro; sa anche che le varie provvidenze sociali attuate per difenderlo dall'infortunio, dalle malattie, dalla vecchiaia sono inadeguate; lo spettro della disoccupazione, come realtà sempre possibile e imminente, determina in lui uno stato ansioso. Questo quadro, già di per sé fosco e preoccupante, viene ancor più esacerbato dalle continue ed aspre lotte sindacali che ne derivano.

L'adolescente che, reduce dagli ultimi trastulli, varca per la prima volta le soglie di un'officina, si trova di punto in bianco immerso nel bel mezzo d'un ambiente infocato, nel quale la prima cosa che apprende — al di fuori e prima d'una qualsiasi esperienza personale — è l'irriverenza verso i superiori, il « menefreghismo » in tutti i suoi toni e sfumature e sotto ogni riguardo.

Ripeto che, qualunque sia il giudizio che si voglia dare sui motivi oggettivi di queste avversioni, il fatto non può essere ignorato, e comunque lo si interpreti, esiste ed è una

delle piaghe più dolorose dell'industria moderna, la quale, trasmessa ai giovani, minaccia di perpetuarsi nel campo con grave pregiudizio dell'attività futura.

Per rimediare a questo stato di cose, occorre certo dare un diverso assetto economico alla società; ma, poichè questo non sappiamo se o quando potrà essere una realtà, è necessario frattanto porre in opera ogni mezzo affinché l'operaio riprenda ad amare il suo lavoro, la sua officina, perchè si interessi al lavoro che compie, perchè si riconosca elemento fattivo ed indispensabile della vita del lavoro o almeno superiori e vinca l'attuale stato d'animo di permanente avversione ed ostilità. Per ottenere questo occorre attuare tutte quelle forme dell'ordinamento del lavoro che hanno per presupposto il riconoscimento che il fattore principale del lavoro industriale è il fattore umano.

Una delle vie per le quali — in progresso di tempo — si può pervenire alla realizzazione d'un miglior assetto organizzativo delle aziende e conseguentemente al miglioramento — oltre che della produzione — anche dei rapporti fra le varie categorie aziendali è appunto quella di curare diligentemente la formazione degli apprendisti, indirizzando ciascuno a forme di attività adatte alle disposizioni attitudinali di ognuno di essi.

Non avremo per questa via risolto la questione sociale, ma avremo reso meno grave e meno dolorosa una situazione che conduce fatalmente a conflitti e contrasti; avremo cooperato cioè, se pur in misura modesta, alla pacificazione sociale; quanto meno, se questo non si vorrà riconoscere, avremo compiuto opera di giustizia sociale, di umana solidarietà.

VITO ROMAGNOLI (MEC)

Giriamo questa lettera — a nostro avviso piena d'osservazioni acute e interessanti — alla Direzione che, ne siamo certi, la terrà nella dovuta considerazione.

Il signor Renato Albani del Cantiere « Orlando » di Livorno ci invia il seguente articolo, pienamente condividendone i concetti.

Siamo all'anno nuovo e il desiderio di tutti noi che apparteniamo a questo grande complesso industriale quale è l'Ansaldo è quello di una maggiore affermazione della nostra quotidiana e laboriosa opera, sia questa al servizio del nostro Paese che per l'estero.

Bisogna che ognuno di noi si renda conto di quanto valga la concordia di tutti i lavoratori coscienti di sentirsi qualcuno su questa terra. Mettiamo al bando tutto ciò che può essere motivo di discordia fra noi; pensiamo, più fiduciosi, ad un avvenire sempre migliore, nell'ambito della parola « libertà »; che il rispetto sia reciproco tra gli uomini tutti, dirigenti, tecnici, capi, operai; soprattutto tra capi e operai, che sono quotidianamente a contatto diretto. Quante volte una buona parola, una gentilezza è fonte di un'incalcolabile collaborazione! Purtroppo invece notiamo molta superbia e altrettanta presunzione; questo è un difetto che danneggia moltissimo il buon esito del lavoro e, quel che più conta, incide fortemente sul morale di chi subisce le conseguenze di questo affronto poco civile. Ciò sia di monito a tutti, anche se detto da una umilissima persona. Siamo ancora giovani in tema di democrazia, e per quanto non sia molto facile attuarla, un popolo come il nostro che vanta una millenaria civiltà non può tardare oltre a formarsi su questa via tracciata da Paesi che da noi stessi furono scoperti.

Mi augurio che ciò sia di incitamento a tutti i bravi ed onesti lavoratori dell'Ansaldo, i quali senza dubbio pensano che al di sopra di ogni antagonismo ideologico vi è una cosa sacra, di inestimabile valore, di amore e di passione: la famiglia!

Auguro, ai cari amici e colleghi ed alle loro famiglie un buon anno di prosperità, di lavoro e di pace, che in fondo è il desiderio dell'umanità intera. RENATO ALBANI (LIV)

MANNITE

DUFOR

Il prodotto di fiducia

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

27 settembre: MARIA, figlia dell'ing. Francesco Casaretto (Dig) e di Angelica Rossi - 22 ottobre: CLAUDIO, figlio di Giovanni Tedeschi (Liv) e di Armada Ciompi - 8 novembre: ROBERTA, figlia di Bruno Neri (Liv) e di Loredana Mattei - 11 novembre: SABINO, figlio di Antonio Caradonna (Can) e di Elisa Faletti - GIOVANNA, figlia di Luigi Romano (Mec) e di Wanda Repetto - FRANCESCA, figlia di Giuseppe Caviglio (Fon) e di Angela Calcagno - 13 novembre: CLAUDIO, figlio di Amleto Tantarini (Liv) e di Franca Marucci - 17 novembre: GRAZIELLA, figlia di Francesco Sotgia (Mec) e di Francesca Ruin - 19 novembre: CLAUDIO, figlio di Armando Picchioni (Mef) e di Giuseppina Rosso - 20 novembre: CINZIA, figlia di Giovanni Cordi (Mef) e di Maria Stefanini - 21 novembre: GAETANO, figlio di Serafino Di Giacomo (Can) e di Carmela Borriello - GABRIELLA, figlia di Mario Garbarino (Mec) e di Piera Romano - 22 novembre: PAOLA MICHELA, figlia di Domenico Pampirio (Car) e di Tatiana Ghirelli - 23 novembre: GIAN PAOLO, figlio di Giuseppe Solimano (Mec) e di Maria Adele Borzone - 25 novembre: FRANCA, figlia di Remo Aldinatti (Mec) e di Adele Pagliai - 29 novembre: MARGHERITA, figlia di Giuseppe Repetto (Mef) e di Maria Oliveri - 30 novembre: ELENA, figlia di Renato Casullo (Mec) e di Elsa Tansi - 1° dicembre: PAOLA, figlia di Giuseppe Baldini (Fon) e di Eugenia Gatti - 7 dicembre:

IVO, figlio di Natale Pisano (Can) e di Francesca Arturi - 8 dicembre: GIUSEPPE, figlio di Fortunato Santi (Liv) e di Carla Vanni - 9 dicembre: CATERINA, figlia di Pierino Pieranni (Mec) e di Rosa Vecchio - MAURO, figlio di Alessandro Moccagatta (Can) e di Wanda Borgatta - 11 dicembre: PAOLO, figlio di Luigi Bono (Can) e di Carlotta Olivieri - GABRIELLA, figlia di Tito Armanini (Mec) e di Iolanda Cipollina - 15 dicembre: DANIO, figlio di Pierino Piccolo (Mef) e di Angela Orecchiai - SERGIO, figlio di Gino Rocca (Car) e di Lilia Alberti - LEONARDO, figlio di Bruno Lelli (Liv) e di Maria Cherchi - ANGELO, figlio di Pietro Pavese (Sau) e di Giuseppina Torre - 25 dicembre: MARTA, figlia di Stefano Pizzorni (Mec) e di Maria Pizzorni.

A tutti i piccolissimi «ar-saldini» ed ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.

Si sono sposati

2 giugno: Giorgio CAMERA (Mec) con Amalia Badini - 13 luglio: Arcangela MIGLIETTA (Mec) con Carlo Altichieri - 6 agosto: ing. Sergio VELLA (Mec) con Sara Cadeddu - 24 agosto: Antonio GAGGERO (Mec) con Bartolina Bertoli - 9 ottobre: Leonardo TAGLIAFICO (Fon) con Maria Saule - 21 ottobre: Alfredo BIANCHI (Liv) con Bruna Sambaldi - 13 novembre: Paolo PASTORINO (Fon) con Adelina Blondet - 15 novembre: Nilo PACHETTI (Liv) con Marisa Tosi - 20 novembre: Renzo LENZI (Liv) con Pasquina Filidei - 24 novembre: Erminio COSSO (Mec)

con Adelina Lanza - 26 novembre: Arnaldo NEGRINI (Mec) con Anita Dellepiane - 3 dicembre: Lina NOVELLA (Fon) con Aldo Nadalini - 18 dicembre: Renato CANNEVA (Can) con Elsa Franzil - 26 dicembre: Giuseppe FRANCHINI (Can) con Claudia Garlando - 27 dicembre: Claudio BECUCCI (Mef) con Ernesta Bartolucci.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

PREMI DI ANZIANITA'

CARPENTERIA.

Agostino BRUZZONE - Giuseppe GAGGERO - Mario MAZZARELLO - Mario SGALAMBRO - Angelo RICATTI - Aldo TORSEGGNO.

MUGGIANO.

Adriano ANDREANI - Lavro BACCHIONI - Ilvo BERNABO' (tubisti) - Ilvo BERNABO' (marinai) - Cesare BERTELLA - Severino BERTELLA - Fulvio BERTINI - Bruno CABANO - Ezio CECARELLI - Armido CRESPIANI - Ennio CRESPIANI - Mario FERRI - Fiorentino GALLETTO - Argentina GAZZOLI - Settimo GENTILI - Giglio GERINI - Parmenio MALCONTENTI - Dino MAZZONI - Giuseppe MAZZONI - Giuseppe MESCHI - Eliseo MOCCHI - Demetrio MURGIA - Carlo PADELETTI - Alessandro PAGANO - Ubaldo POLI - Mario POLICI - Adelmo RAITI - Colombo RONCALLO - Gioacchino SARTELLI - Carlo SCALTRITI - Luciano STORTI - Irio TAMBERRI - Elvio UGOLINI - Adriano VENTURINI - Ovidio ZANELLO - Pasquale ZUCCALA.

MECCANICO.

Giuseppe BANDERA - Edoardo CALESINI - Michele CAROZZO - Biagio LAZZARI - Mario MINELLI - Gino REGGIANI.

FONDERIA.

Giovanni AGHETTA - Silvio BARBIERI - Piero BAVASSANO - Romolo BIANCHINI - Agostino BOCCARDO - Cipriano BRENTA - Davide BUCCI - Salvatore FICHERA - Natale GUALA - Michele MACCIO' - Renato MENECHINI - Bartolomeo MERELLO - G. B. PARODI - Aldo PICCARDO - Rosa POGGIO - Giacomo POLESE - Giacomo ROSASCO - Luigi TESTI - Bruno TESTINI.

FERROVIARIO.

Gaetano BRESCIA.

CANTIERE.

Francesco ALEMANNI - Alfredo AMADEI - Giuseppe ANELLI - Luciano BALBI - Alfredo BALDI - Luigi BAZZURRO - Sestino BELLACCI - Armando BENZI - Carlo BOCCARDO - Giuliano BONTEMPI - G. B. BOTTO - Francesco BRUZZONE - Cristiano CAMPAGNOLI - Sergio CAMPAGNOLI - Pietro CASTELLO - Armando CAVALLARI - Luigi DELFINO - Lorenzo DI GIMINIANI - Angelo ERSIMI - Antonio FADDA - Aldo FEASI - Giovanni FERRARI - Giuseppe FERRI - Luigi FRISCIONE - Antonio GALLEANO - Ernesto GAL-



Marina, figlia di Giovanni Tardito della Fonderia.

Nicolino PARCHESE - Natalino PARODI - Carlo PASTORINO - G. B. PASTORINO - Angelo PATTERRI - Vittorina PENDOLA - Giulio PIERGENTILI - Giovanni PITTALUGA - Giuseppe PUPPO - Aldo REBORA - Edoardo REBORA - Vincenzo RICCIO - Armando ROGGERONE - Giordano ROMERO - Aristide SPALLAROSSA - Lorenzo TOSA - Giotto TOSI - Dario VERGANI - Leonardo ZAFFONI - Luigi ZANINI - Andrea ZARA.

SERVIZI AUSILIARI.

Giovanni COSSA - Nesio GARBARINO - Ambrogio GIANNINI - Carla SAVOIA.

DIREZIONE GENERALE.

Pietro NOLI.

LIVORNO.

Ottorino CAROTI - Edoardo CASU - Renato CATASTINI - Arasco CERRAI - Mario CIANTELLI - Renato COLLAVERI - Silvano FRESCHI - Bruno LELLI - Giacinto MELONI - Piero MORELLI - Dino NARDI - Galliano PAOLINI - Armando PENNELLI - Alberto PIACENTINI - Ferdinando SORAVIA - Vincenzo STIAFFINI - Renato TONNOZZI - Solferino VITALI.

Nuova organizzazione vendite rateali a favore di impiegati e lavoratori

LA S.M.I.T. SOCIETA' MANIFATTURE ITALIANE TESSILI con sede in Via San Lorenzo, 12 int. 2 p. t. - Genova in cooperazione con importanti fabbricanti — eliminando così ogni maggiorazione intermediaria di prezzo ha costituito per i Sigg. IMPIEGATI e LAVORATORI di STABILIMENTI INDUSTRIALI, vasti depositi di

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

e tutti gli articoli di abbigliamento maschile e femminile, di ottima qualità, a prezzi eccezionalmente convenienti e con larghe facilitazioni di pagamento. Rivolgersi con fiducia alla S. M. I. T. risparmierete tempo e denaro perchè con un solo impegno di tenue entità, ripartito in dieci, dodici mesi, troverete quanto occorre a voi e alla vostra famiglia e tutti i tessuti per l'arredamento della casa, nell'unico centrale grande magazzino, con libera entrata, allestito appositamente per i lavoratori.

Visitate la S.M.I.T. senza impegno e vi convincerete

I capi famiglia non dipendenti da Enti convenzionati previ accordi, possono ottenere il fido.

La SORDITA' definitivamente eliminata

con il nuovissimo **SONOTONE** apparecchio americano A "TRANSISTOR"

Con i vibratori OSSEA di fama mondiale e con dispositivo per telefono incorporato nell'apparecchio

Una grande meraviglia — Consultateci e Vi convincerete

Agenzia generale per l'Italia Ditta BENVENUTO - GENOVA - Via Galata, 27 - Telefono 580.562 oppure a FIRENZE - Viale Francesco Redi, 3 - Telefono 481.785

gioielleria

storace

VIA OREFICI 43
TEL. 23980

GENOVA

GIOIELLERIE ANTICHE E MODERNE



Nei giorni 22, 23 e 24 dicembre nei locali della Cassa di Assistenza «L. Orlando» tra i dipendenti del Cantiere Ansaldo di Livorno, sono stati distribuiti ai soci i pacchi natalizi ed ai figli e nipoti a carico da uno a 10 anni, i «Buoni Befana» consistenti in buoni spendibili presso negozi convenzionati. La distribuzione rientra nel programma statutario che prevede appunto tali uscite compatibilmente con le disponibilità di cassa. Tali disponibilità hanno permesso quest'anno di distribuire in omaggio, ad ogni socio, un panettone Motta da 3/4 di kg. ed una bottiglia di moscato spumante. Alcuni pacchi sono stati distribuiti anche a dipendenti non soci della Cassa ricoverati in case di cura ed ai bambini di un Istituto di beneficenza.

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 14915.

La grande piastra Waldrich ha recentemente subito un grave ingranamento su una guida piana di scorrimento. Ad evitare che ciò possa ripetersi propongo:

1) Il lavoro di assemmatura dei basamenti (molatura, alesatura ecc.) ora svolto in prossimità della piastra, sia eseguito in altro luogo.

2) La tavola della piastra sia munita di scatole con feltri di protezione delle guide sia piane che a V. Questi feltri dovendo superare la sfera di tenuta olio sui piani fissi nella parte centrale sono sostituiti da una spazzola di crine o meglio di nylon con fili di diam. ca. 1 mm. e molto fissi.

Questo sistema può essere applicato in tutti i casi similari (piastra S. Eustachio ecc.). Allego schizzo.

RISPOSTA.

La DOF ha disposto che la assemmatura nei basamenti sia eseguita altrove. Non si ritiene invece opportuno attuare la proposta per quanto riguarda la protezione delle guide della piastra. La sfera, nel suo movimento, provocherebbe lo strappamento dei fili e li trascinerebbe sotto la guida mobile.

PROPOSTA N. 15304.

Sul disegno A. 19009/172 e vari, è riprodotto un copia per riprese dorso palette, nel quale le sezioni X-X e B-B non corrispondono ai fianchi del copia, ma ne distano di ben 10 mm. per parte. Dato che le quote angolari sono in funzione della distanza dall'asse ne deriva che queste, sui fianchi, hanno valore sensibilmente diverso.

Secondo l'avviso del proponente, al disegnatore non comporterebbe alcuna perdita di tempo se le quote angolari fossero riferite ai fianchi del copia, mentre ciò avvantaggerebbe di molto l'opera del tracciatore, in quanto le superfici su cui egli esegue la tracciatura, sono logicamente quelle esterne e non quelle delle sezioni disegnate.

Si prega di voler modificare

i disegni analoghi che si presenteranno in avvenire.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. In futuro sui disegni del tipo segnalato l'UTO provvederà ad indicare, oltre le sezioni XX e BB, anche le quote corrispondenti all'estremità del tassello.

PROPOSTA N. 5337.

Sono alle dipendenze dell'Ansaldo da oltre 15 anni e non ho mai notato in tutto questo tempo variazioni di profili e di spessori nelle strutture di fusione dei vari motori Ansaldo. Eppure in questi ultimi anni vi sono state novità nel campo degli acciai e delle ghise. Quindi questa mia proposta ha lo scopo di far rivedere i calcoli sulla resistenza dei materiali e di conseguenza vedere se è il caso di ridurre gli spessori, modificare la forma delle basi e carcasse motori. Indubbiamente questa riduzione di materiale apporterebbe nel campo economico commerciale utilità e vantaggi.

RISPOSTA.

Gli spessori dei getti non sono soltanto in funzione della resistenza del materiale, ma nella determinazione di essi entrano in gioco considerazioni di carattere tecnologico di cui una importantissima è quella di facilitare al massimo la buona riuscita dei getti, diminuendo così al minimo la percentuale degli scarti di fonderia; scarti che, quando si verificano, specie per le parti di grandi dimensioni come quelle citate dal proponente, rappresentano un notevole danno. Circa il migliore sfruttamento delle progredite caratteristiche meccaniche dei materiali, si fa notare che le giuste preoccupazioni del proponente non hanno ragione di essere, poiché la potenza erogata dai motori Diesel di nostra costruzione è aumentata gradatamente sino a raggiungere una maggiorazione del 52% senza sovralimentazione e del 128% con sovralimentazione.

Esempio: il motore 2131/4 da 100 cav. a 375 giri/1' si

costruisce, senza cambiare le parti citate dal proponente, per prestazioni continuative fino a potenze di 152 cav. a 600 giri/1' non sovralimentato e fino a 228 cav. a 600 giri/1' con sovralimentazione.

Quanto sopra si è conseguito per tutti i motori Diesel di nostra normale costruzione, evitando le forti spese di nuovi modelli, mantenendo ancora la più vasta utilizzazione degli stessi organi e conseguentemente senza aggravare il magazzino ed il deposito ricambi regionali.

PROPOSTA N. 15441.

Tutte le volte che bisogna filettare mandrini per frese con guida anteriore, dopo aver preparato la macchina, ritirato l'attrezzo e cominciato il lavoro, si deve sospendere perché il calibro non entra nella guida a causa del sovrmetalto.

Per eliminare perdite di tempo propone che la filettatura sia eseguita dopo la rettificata completa.

RISPOSTA.

L'osservazione è giusta. Però, anziché modificare il ciclo di lavorazione per eliminare l'inconveniente lamentato, si è preferito ridurre opportunamente il gambo anteriore del mandrino.

PROPOSTE N. 11361 e 14839.

Propongono che le lamiere dei tetti siano ambiancate con latte di calce, affinché il sole non abbia a riscaldarle troppo durante l'estate rendendo l'aria dei locali sottostanti afosa e irrespirabile.

RISPOSTA.

Quest'anno si è cominciata una graduale sistemazione di sovratetti con aspiratori, per aumentare la circolazione di aria e non si è ritenuto pertanto di provvedere all'imbiancatura delle lamiere con latte di calce il quale accelererebbe la ossidazione e quindi il deterioramento delle lamiere stesse nei punti non sufficientemente protetti dal catrame.

RISULTATI DEL CONCORSO "UN FATTO STORICO"

La vignetta si riferiva alla morte di Attilio Regolo che, come è noto, fu dal cartaginese chiuso in un baite intormentato munita di numerosissime punte di chiodi, fatta poi rotolare per un lungo pendio. In relazione alle norme del concorso sono stati sorteggiati numerosi biglietti di poltrona (ci è stato possibile assegnarne oltre 200) per il Piccolo Teatro «Eleonora Duse», che sono andati, due per ciascuno, ai seguenti ansaldini genovesi: Giovanni Galeotti; Federico Rolli; Paolo Sammartino; dr. Felice Mortillaro; Anna Molle; Giovanna Cassarino; Luciana Santolini; Cleto Vallebona; dr. Antonio Chelini; Ines Bozzano; dr. Vincenzo Casabona; Gloria Vianello; Francisca Bocca; Attilio Strada; Leonido Sperti; Paola Corradini; Ettore Del Torre; Ernesto Bevilacqua; Prospero Senno; Arnaldo Carli; Ettore Luzzi; Ernesto Cattaneo; Cesare Bottaro; Aldo Orsolino; Giuseppe Curasi; rag. Paolo Ciniro; Ugo Santini; Maria Sandiani; Mario Lucchesi; Maria Passagno; Lorenzo Trevisan; Gerolamo Roba; G. B. Bagicalupo; Angelo Olivieri; Francesco Dellino; Caterina Fortuna; Alberto Bancho; Giuseppe Grassi; Guglielmo Castellini; Renato Leva; Sebastiano Chiozza; Angela Ziliani; Emanuele Calcagno; Cesarina Brighenti; Mario Venzano; Rosa Balardo; Andrea Rapetti; Tina Catto Camino; Gastone Bertio; Maria Savalli; Attilio Castellino; Della Savba; M. Bossi; Salvatore Gagliardo; Andrea Odone; C. Sangano; Mario Mancini; Luciano Piana; S. Bonità; Luigi Canavese; Luigi Peloso; Francesco Polidori; P. Iuidi; Giuseppe Benasso; Ferdinando La Fata; Vittorio Rizzo; N. Puppo; Dino Lorenzi; Ada Profumo; Luigi Levrero; Ines Pittaluga; Vittorio Colombo; Giuseppina Faldi; E. Olivieri; Giacomo Musanti; Pasquale Assanelli; Maria Vivado; Ofelia Cossio; Giuseppina Vandoni; Francesco Carlevaro; Oreste Volpi; Pietro Bafo; Vittorio Costa Pisani; Mary Macchitella; Aurelio Maggioni; Luigi Baldini; Renato Colnaghi; Natale Rizzo; Bartolomeo Ceruti; Giuseppe Schelotto; Paolo Curletto; Giuseppe Consigliere; Leandro Bonizzone; Ulisse Ciccone; Luciano Pincetti; Giuseppe Vignati; Silvio Pieropan; Sergio Magnani; Roberto Bertocchi; Francesco Venturi; Flavio Guisso; Fausta Dettori; Antonio Piccaro; Aurelia Modolo; Adolfo Serrano; Silverio Autore; Nello Guglielmi; Pietro Falaschi; Giacomo Della Casa.

Per il Cantiere di Muggiano il sorteggio dei relativi premi ha dato vincenti Archimede Dellagiustina (un orologio da polso) e dr. Giorgio Traverso (un libro sulla fisica dell'atomo); per il Cantiere di Livorno i vincenti sono stati Giovanni Panclulo (un orologio da polso) e Carlo Lubrano (un libro sulla fisica dell'atomo).

Piccoli annunci

VENDESI apparecchio radio «Telefunken» cinque valvole, due gamme d'onda, al prezzo di lire 9.000. Telefonare dalle ore 20 alle 21 al n. 83481.

VENDESI «Vespa» 1953 in ottimo stato, completa di tutti gli accessori. Rivolgersi al sig. Serrini del Cantiere di Livorno (Ufficio COI/MATE).

VERA OCCASIONE! Vende bicicletta in ottimo stato marca «Quadriga», per bambino da 6 a 9 anni. Prezzo lire 6000 irriducibili. Telefonare al n. 450495.

L'ANSALDINO

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

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

LORENZO REBORA
Responsabile

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

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

Publicità SIRA Concess.
Escl. - Genova - Piazza delle
Vigne, 8 - Telef. 22.342

MEMENTO

Il 9 corrente, dopo aver subito un difficile intervento chirurgico, è mancato a Livorno, all'età di 82 anni, l'ing.

Michele BARBONE



Lo scomparso era stato apprezzato Dirigente del Cantiere «Luigi Orlando» per oltre cinquant'anni ed aveva lasciato questo incarico nel marzo 1951, dopo aver diretto per un ventennio con passione e perizia l'Ufficio studi scafo. Fino all'anno scorso aveva però continuato a prestare la Sua opera all'Ansaldo in qualità di consulente.

Ai quattro figli, e in particolare all'ing. Ugo che trovai all'Ansaldo in qualità di Capo sezione scafo, giungano le profonde condoglianze della famiglia ansaldina e del nostro giornale.

Renzo BOTTA



di anni 63, cassiere principale del Cantiere di Livorno, deceduto il 24-12-1955. Era stato assunto il 19 agosto 1912 e nel maggio dello scorso anno era stato insignito della «stella al merito del lavoro». Era un benemerito delle iniziative sociali ed assistenziali ed aveva spesso svolto incarichi di particolare riservatezza ed importanza per l'Azienda.

Gualtiero PERCIVALE

di anni 26, dipendente della Fonderia, deceduto il 25-12-1955. Era all'Ansaldo dal 12-7-1955. Lascia la madre.

Carlo INCONTRI

di anni 55, dipendente del Meccanico, deceduto il 12-12-1955. Era all'Ansaldo dal 1921. Lascia la moglie e tre figli.

Guglielmo BOTTA

di anni 60, dipendente del Meccanico, deceduto il 28-12-1955. Era all'Ansaldo dal 1912. Lascia la moglie.

Ai famigliari le commosse condoglianze de «L'Ansaldo».

Offerta speciale ai lettori de 'l'Ansaldo'

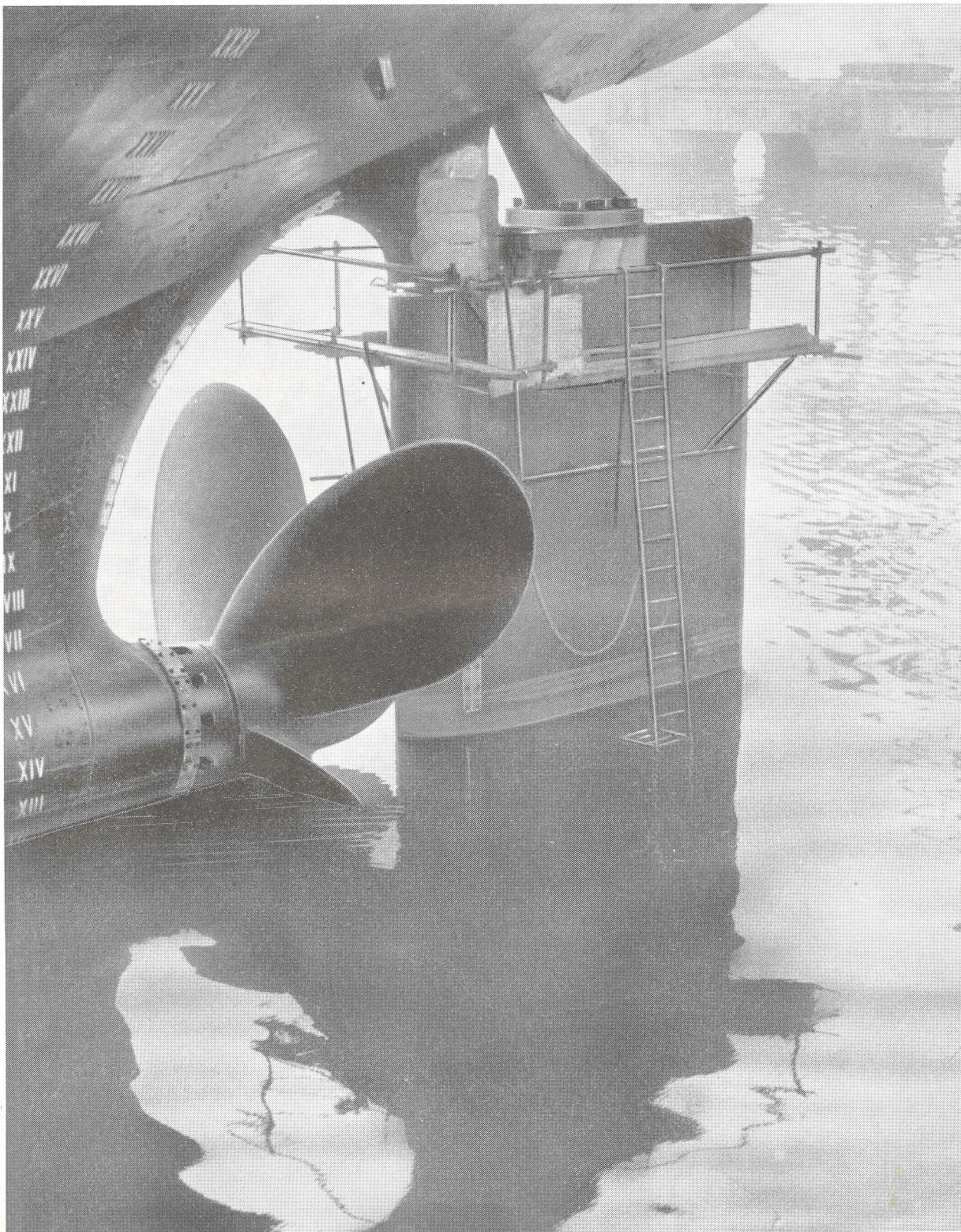
ACCIAIERIE DI BOLZANO

Ecco la vostra lama
**Super
BOLZANO**
e il vostro rasoio

INVIATE L. 1000 a 1/2 C/ postale n. 14-1578 intestato alle Acciaierie di Bolzano o a 1/2 vaglia postale a RICEVERETE 1 rasoio argentato «Super Bolzano», n. 40 lame Super Bolzano, n. 10 lame Bolzano Ottima, n. 1 stick da barba e n. 1 barattolo portalame usate del valore commerciale di L. 1500.



L'ANSALDINO



L'elica e il timone della turbocisterna « Miraflores »

(fotografia del geom. Folco Cungi)