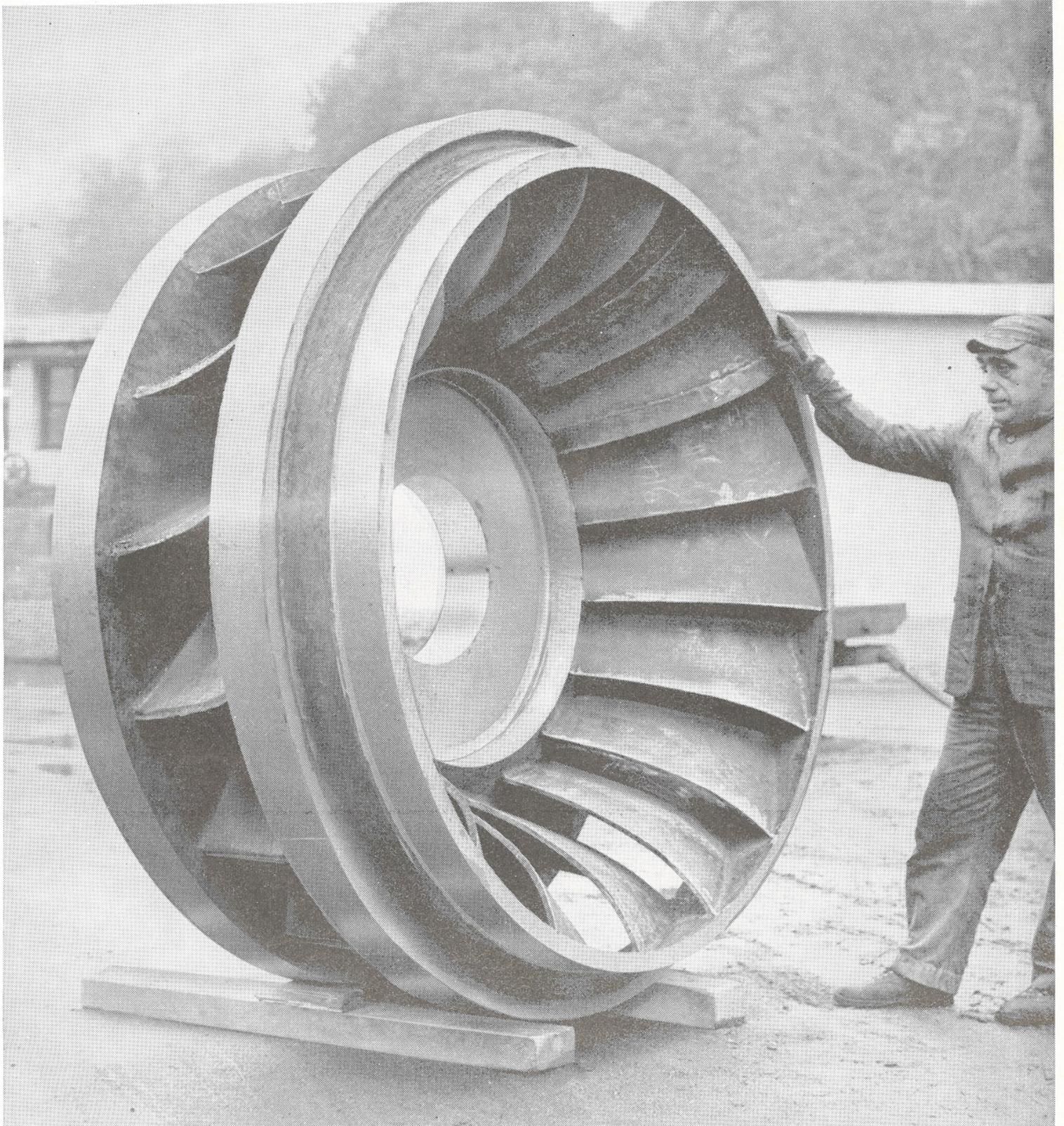


L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 2
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

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

GENOVA, 1° FEBBRAIO 1956
Spediziona in abbonamento postale
Gruppo secondo



Girante di bronzo al manganese del peso di 4386 Kg., per turbina «Francis». Il pezzo, fuso dalla nostra Fonderia, è destinato alla Società «Riva - Costruzioni Meccaniche» di Milano. A destra l'operaio Lorenzo Bozzano.

Borse di studio e assistenza scolastica

Borse di studio

Norme generali

1. - Istituzione di Borse di Studio. — Per l'anno scolastico 1955-1956 l'Ansaldo S. A. mette a concorso le seguenti borse di studio allo scopo di offrire ai più meritevoli figli dei dipendenti dell'Azienda la possibilità di fruire di un tangibile aiuto per frequentare i corsi d'istruzione media e superiore dei seguenti ordini di scuola:

— Scuola di avviamento Professionale Industriale e Commerciale - Scuola Media,
— Liceo Classico e Scientifico - Liceo Artistico,
— Istituto Commerciale per Ragionieri - Istituti per Geometri - Istituto Magistrale,
— Istituto Tecnico Industriale - Istituto Tecnico Nautico,
— Università (Facoltà d'Ingegneria e ogni altra Facoltà).

2. - Persone ammesse a concorrere. — Potranno concorrere i figli (maschi e femmine) di coloro che siano alle dipendenze dell'Ansaldo da non meno di due anni.

3. - Natura delle borse. — Le borse messe a concorso per l'anno scolastico 1955-1956 sono di due tipi: borse di 1.º grado e borse di 2.º grado. Qualora non risultassero assegnate borse di 1.º grado, l'ammontare di esse potrà essere devoluto a costituire borse di 2.º grado per lo stesso ordine di studi ed in numero adeguato alla somma disponibile. Se le borse destinate ad un certo ordine di studi non venissero assegnate, i relativi importi potranno essere destinati, a giudizio della Commissione, a borse supplementari per gli altri ordini di studi.

4. - Commissione Giudicatrice. — L'assegnazione delle borse sarà fatta in seguito alle decisioni di una Commissione presieduta da un Dirigente dell'Ansaldo S. A. e sarà basata sui meriti scolastici dei concorrenti. A parità di meriti saranno presi in considerazione lo stato di famiglia del dipendente e la sua anzianità di servizio. Qualora il numero dei concorrenti alle borse di 1.º grado superi quello delle borse messe a concorso, gli eventuali esclusi avranno la precedenza nell'assegnazione delle borse di 2.º grado.

5. - Pagamento delle Borse. — Il pagamento delle borse verrà effettuato ai dipendenti dell'Ansaldo S. A., genitori dei beneficiari in data da stabilirsi.

6. - Presentazione delle domande. — Le domande, redatte sugli appositi moduli a disposizione degli interessati presso le Assistenti Sociali di Stabilimento, dovranno essere inviate entro il 15 Febbraio 1956 all'Ufficio S. A. - Direzione Generale, Ufficio ASA - Genova - corredate dello stato di famiglia (in carta libera) del richiedente, e del certificato scolastico richiesto per il tipo di borsa a cui il concorrente aspira, dal quale risultino le votazioni ottenute nello scrutinio finale o negli esami di ammissione dell'anno scolastico 1954-55 e del certificato d'iscrizione della Scuola frequentata dal concorrente nell'anno 1955-56.

7. - Disposizioni finali. — Gli ordini di dipendenti, deceduti da non oltre due anni e che al momento della morte avevano un'anzianità di servizio non inferiore ad anni 10, saranno ammessi a concorrere alle borse, alle stesse condizioni e con parità di trattamento con i figli dei dipendenti viventi.

Per tutte le questioni di interpretazione delle presenti norme e per qualsiasi questione che da tali norme non sia contemplata, deciderà la suddetta Commissione.

Norme particolari

a) Borse di studio per la Facoltà di Ingegneria e ogni altra Facoltà.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo S. A. mette a concorso per l'anno accademico 1955-1956 le seguenti borse di studio:

Ingegneria: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 100.000; 2 borse di studio di 2.º grado da L. 50.000. Altre Facoltà: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 100.000; 5 borse di studio di 2.º grado da L. 50.000.

2. - Le borse di studio di 1.º grado (L. 100.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che non siano mai stati e non siano fuori corso, e abbiano sostenuti tutti gli esami prescritti per il corso che hanno frequentato nell'anno scolastico precedente entro le sessioni previste dai regolamenti riportando una classifica media generale non inferiore al 27/30, con un minimo di 24/30, per ciascuna materia.

Quelli di 2.º grado (L. 50.000), fra tutti coloro che nelle stesse condizioni abbiano riportato una classifica media generale non inferiore al 24/30, con un minimo di 21/30 per ciascuna materia.

per l'anno 1955 - 1956

Per gli iscritti al 1.º anno alle Facoltà, le borse verranno messe a concorso sulla base dei risultati degli esami di maturità classica o scientifica le cui medie generali dovranno essere non inferiori agli 8/10 per il 1.º grado con un minimo di 7/10 per ogni voto parziale ed ai 7/10 per il 2.º grado con un minimo di 6/10 per ogni voto parziale.

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

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo S. A. mette a concorso per l'anno scolastico 1955-1956 le seguenti borse di studio:

Liceo Classico e Scientifico: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000; 10 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

Istituto Professionale e Istituto Nautico: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000; 10 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

Istituto Tecnico Commerciale per Ragionieri e Istituto Tecnico per Geometri: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000; 4 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

Istituto Magistrale e Liceo Artistico: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000; 6 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

2. - Le borse di 1.º grado (L. 50.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che nello scrutinio finale dell'anno scolastico precedente abbiano riportato una media non inferiore agli 8/10 sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 7/10.

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

c) Borse di studio per Scuola Media.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo S. A. mette a concorso per

l'anno scolastico 1955-1956 le seguenti borse di studio:

4 borse di studio di 1.º grado da L. 24.000; 18 borse di studio di 2.º grado da L. 12.000.

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

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

d) Scuola di Avviamento Professionale Industriale e Commerciale.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo S. A. mette a concorso per l'anno scolastico 1955-1956 le seguenti borse di studio:

1 borsa di studio di 1.º grado da L. 24.000; 7 borse di studio di 2.º grado da L. 12.000.

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

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

Assistenza scolastica

Norme generali

1) Istituzione. — Per l'anno scolastico 1955-1956 l'Ansaldo S. A. allo scopo di fornire un aiuto tangibile ai dipendenti studenti istituisce la presente forma di assistenza scolastica.

2) Persone che hanno diritto a tale assistenza. — Saranno ammessi a tale assistenza i dipendenti dell'Ansaldo i quali dimostrino a fine di ciascun anno scolastico, di aver

seguito con profitto gli studi nei sottoidicati ordini di scuola.

a) Università. — Facoltà di Ingegneria - Scienze Economiche e Commerciali.

b) Scuole Medie. — Scuola media unica - Avviamento al lavoro - Ginnasio - Liceo classico e scientifico - Istituto Tecnico per Periti Industriali - Istituto Tecnico per Ragionieri - Istituto Nautico.

c) Corsi per il conseguimento dell'attestato di comptometrista - Disegnatore costruttore e meccanico - Corsi di lingue straniere.

3) Modalità di pagamento. — Il pagamento delle quote della presente forma di assistenza viene effettuato arretratamente agli interessati da DIG/ASA dietro presentazione del certificato di promozione, conseguito anche in due sessioni.

Se l'interessato avrà frequentato un corso regolare di studio la quota annuale di assistenza potrà essere erogata ratealmente alla fine di ogni trimestre purché lo studente abbia conseguito nel trimestre tutte le sufficenze e ne faccia espressa domanda. E' ovvio che lo studente il quale alla fine di ogni trimestre non avrà ottenuto le sufficenze e pertanto non avrà potuto godere dei ratei, avrà diritto all'intero ammontare della quota annuale purché tali sufficenze abbia ottenuto a fine d'anno anche in due sessioni di esami.

4) Sospensione del beneficio. — Gli studenti respinti alla fine dell'anno non avranno diritto alla presente assistenza. Qualora gli stessi in qualità di ripetenti, abbiano ottenuto la promozione, potranno ugualmente percepire la quota annuale di assistenza.

Nell'eventualità in cui l'anno prima avessero già percepito, a termini dell'art. 3 (comma 2), uno o più ratei trimestrali, tali ratei, naturalmente saranno detratti dall'ammontare della quota annuale loro corrisposta a promozione ottenuta.

5) Non cumulabilità delle quote. — Le quote di assistenza previste per ogni anno scolastico non sono cumulabili.

In conseguenza anche quegli studenti, che effettuando studi accelerati, in un solo anno, abbiano compiuto due o più anni di studio, ottenendone la relativa promozione, avranno diritto esclusivo alla quota di assistenza prevista per un solo anno scolastico regolare.

6) Presentazione domande. — Le domande redatte sugli appositi moduli a disposizione degli interessati presso le Assistenti Sociali di STA dovranno essere inviate all'Ansaldo S. p. A. - Direzione Generale - Ufficio ASA - Genova.

Norme particolari

Subordinatamente alle norme generali sopra indicate e limitatamente ai tipi di scuola specificati nelle norme generali, l'Ansaldo S. A. erogherà le seguenti cifre: Università:

L. 40.000 pagabili alla fine di ogni anno accademico a quegli studenti che abbiano superato entro le due sessioni ordinarie (ed eventuali sessioni o appelli straordinari) dell'anno medesimo — in ogni caso non oltre il 15 Marzo — almeno 5 esami fra cui non più di uno complementare fra quelli consigliati dai rispettivi ordinamenti. Scuole Medie:

1.º Anno: L. 15.000 a promozione ottenuta.

Tale cifra è pagabile anche a rate trimestrali purché lo studente abbia conseguito nel trimestre tutte le sufficenze.

I dipendenti studenti che hanno diritto alla presente assistenza sono tenuti a presentare a DIG/ASA le documentazioni relative.

2.º e 3.º Anno: come sopra.

4.º Anno: L. 20.000 a promozione ottenuta.

Tale cifra è pagabile anche a rate trimestrali purché lo studente abbia conseguito nel trimestre tutte le sufficenze.

I dipendenti studenti che hanno diritto alla presente assistenza sono tenuti a presentare a DIG/ASA le documentazioni relative.

5.º Anno: come sopra.

6.º Anno: L. 25.000 a promozione ottenuta.

Tale cifra è pagabile anche a rate trimestrali purché lo studente abbia conseguito nel trimestre tutte le sufficenze.

I dipendenti studenti che hanno diritto alla presente assistenza sono tenuti a presentare a DIG/ASA le documentazioni relative.

7.º e 8.º Anno: come sopra.

Limitatamente ai dipendenti studenti che frequentano l'Istituto Tecnico per Periti Industriali e l'Istituto Nautico per Periti Navali e Macchinisti Navali le quote dal 4.º all'8.º anno verranno maggiorate di L. 5.000 (cinquemila) annuali.

I dipendenti che nell'anno 1955-1956 abbiano frequentato con esito positivo corsi di cui al punto c) dell'art. 2) avranno diritto ad una quota di assistenza di L. 10.000 (diecimila) alla fine di ogni anno se il corso ha la durata di più anni o alla fine del corso se ha la durata di un solo anno.

Tale cifra è pagabile dietro presentazione a DIG/ASA dei relativi documenti.

L'Ansaldo si riserva l'esclusivo diritto di giudicare ogni caso controverso.

I tecnici dell'automobile

si riuniranno a congresso

dal 3 al 6 maggio a Roma

Sotto l'alto Patronato del Ministero dei Trasporti e del Consiglio Nazionale delle Ricerche, dal 3 al 6 maggio 1956 si svolgerà a Roma il VI Congresso tecnico internazionale della FISITA (Federazione Internazionale tecnici dell'Automobile).

Come tema da trattare e discutere nelle riunioni tecniche è stato scelto il seguente argomento: « Ricerche per far progredire la sicurezza e l'economia dei trasporti meccanizzati su strada ».

Alle giornate di studio del Congresso, cui sono invitati tutti i membri delle Associazioni federate alla FISITA, seguiranno escursioni e visite alle più importanti fabbriche italiane dell'industria dell'automobile e del motociclo.

IL LAVORO NEI TEMPI

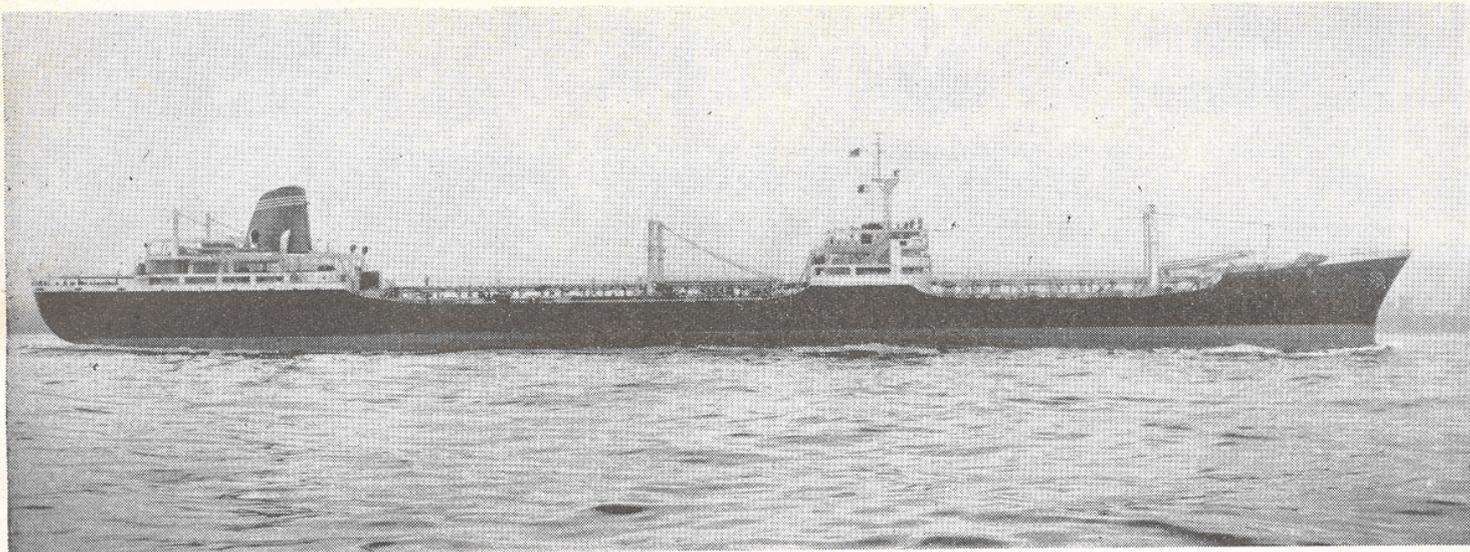
Nel V secolo a. C., nel periodo della democrazia ateniese di Pericle, abbiamo il pieno splendore dell'arte greca classica, col Partenone, col Tempio di Olimpia, con Fidia. E' il culto della bellezza pura, idealizzata, che esalta soprattutto le scene della mitologia, delle leggendarie imprese achee, dei sacrifici religiosi e delle guerre. Si farà quindi difficile trovare, in quello che ce ne è restato, una valida documentazione del lavoro manuale, rappresentato realisticamente.

Esso viene spesso rappresentato in forme idealizzate e riferite a miti leggendari.

La scultura, comunque, ci fornisce la più valida testimonianza della civiltà dell'epoca. Ma in essa bisogna distinguere tra il rilievo e la statuaria, perchè il loro sviluppo è del tutto differente. Ambedue le arti progrediscono di pari passo, soltanto che lo sviluppo del rilievo per la difficoltà del lavoro in pietra o in metallo è alquanto più inceppato. Anche il rilievo, come la pittura, risale già all'epoca egea; alla sua applicazione in opere d'arte industriale accennano spesso i poemi omerici nelle loro parti più recenti, specialmente nella decorazione di armi. Anche se lo scudo di Achille, forgiato dallo stesso dio Vulcano, con la sua ricca rappresentazione di scene di tutta la vita umana, non è che una semplice fantasia artistica, esso si appoggia tuttavia a creazioni reali dell'arte egea oppure dell'arte orientale, importate nel mondo greco dai fenici. Sidone e Cipro erano vantate come centro d'esportazione di tali antiche opere in metallo. Qui vediamo appunto una scultura che rappresenta l'officina del dio Vulcano mentre si prepara il famoso scudo di Achille. Indubbiamente, anche se la scena è mitologica, essa si rifà ad esempi reali della metallurgia del tempo.



Esso viene spesso rappresentato in forme idealizzate e riferite a miti leggendari.



Le prove della "Miraflores"

Diciassette gennaio 1956. Dalla zona orientale del Porto, la « Miraflores » si accinge ad iniziare le prove ufficiali che la inseriranno tra le più moderne turvocisterne

al V. Direttore ing. Boero; il Condirettore del Meccanico ing. Zanetti, l'ing. Bozzo, molti altri tecnici e l'onnipresente sig. Emanuelli, capo della se- greteria del Cantiere.

de quella praticità e comforts che ne fanno una moderna espressione della tecnica italiana e che le consentono di portare con orgoglio il nome dei costruttori oltre i confini della Patria ».

La parola al Comandante Beretta, che ha guidato l'unità in queste sue prime uscite: « La velocità è superiore a quella dell'« Argea » e il funzionamento di tutto il complesso è più che soddisfacente. La « Miraflores » ha soprattutto ottime qualità sia tecniche che manovriere ».

Il cap. Caorsi, che ha diretto il montaggio dell'apparato motore: « L'apparato in argomento è a tre caldaie del tipo Foster Wheeler che danno vapore ad una turbina di alta e ad una di bassa pressione con marcia indietro incorporata per una potenza di 15.000 cav. a circa 110 giri. Questa è la terza unità uscita dai Cantieri di Sestri con l'apparato motore di questo tipo, e per ognuna sono stati fatti passi da gigante nei risultati, attraverso la più razionale disposizione, che l'esperienza consiglia necessaria in fase di mon-

taggio, di ogni singolo elemento dell'apparato motore ».

L'ing. Girioaldi si interessa particolarmente degli evaporatori. Malgrado l'infornale rumore che regna sovrano in sala, ci spiega che questi, J. Weir, funzionano con vapore spillato dalla turbina di bassa pressione, e danno una produzione superiore al previsto, anche se più ingombranti di quelli installati sulle precedenti unità ».

La parola all'ing. Bozzo: « Zavorrata, la « Miraflores » raggiunge una velocità di circa 17,35-17,40 miglia orarie, velocità notevolmente superiore alle clausole contrattuali. Il consumo di nafta è di circa 250 grammi per cav/h, abbassando il precedente limite stabilito dall'« Argea ».

Radiotelegrafisti: « Questa stazione radio è stata installata dalla « Compagnia Generale Telemar » e le apparecchiature consentono un costante collegamento con tutti i Paesi del mondo. La stazione dispone di un trasmettitore e di un ricevitore costruiti dalla Magneti Marelli su licenza della Telemar. Ambedue sono la più moderna espres-

sione tecnica per consentire un continuo contatto radio in pratica con l'intero globo. Miglioramenti tecnici? Lievi, ma sensibili. La « Telemar » ha ancora sistemato a bordo il radar (tipo Decca di Londra) e l'ecometro, il primo consente una distanza minima di 0,5 e massima di 45 miglia. Il secondo consente di registrare profondità fino a 1.350 metri ».

Il medico di bordo ci informa che sulla nave è installata una completa attrezzatura medico-chirurgica, di cui, fortunatamente, nessuno abbisogna mai. Nemmeno la distribuzione delle pillole anti-nausea raggiunge, in questa come in altre occasioni, cifre consistenti. « Un po' — spiega — perché le occupazioni di varia natura distraggono e molto perché la stabilità delle navi è il più sicuro antidoto ».

E' notte ormai. Ore 21. I rimorchiatori riprendono in consegna l'unità. Genova brilla dalle sue colline, mentre si spegne l'ultima scia lasciata dall'elica della « Miraflores » che domattina scriverà la prima parola sul libro bianco del suo destino.

Emiddio Loscalzo



Il quadro di manovra della « Miraflores »

della flotta petrolifera mondiale.

Il cielo è plumbeo; il mare assolutamente calmo. Usciamo dal porto con l'aiuto di quattro potenti rimorchiatori, che ci lasciano augurandoci buona navigazione. Mentre ci dirigiamo verso la base di Portofino - Casaspina e Punta Chiappa - Villa Raggio, incrociamo il « Lykes Lines » e la « Cristoforo Colombo », nata sugli stessi scali della « Miraflores ». Entrambe ci salutano, abbassando la bandiera. Noi rispondiamo, traendo dall'incontro i migliori auspici.

A bordo notiamo: l'agente dell'armatore, dr. Filippo Cameli, il conte Paolo Gerli, il senatore Pasetti, il Comandante Antola, che l'indomani prenderà in consegna la nave; il comm. Ugo Fassio. Insieme agli altri funzionari, è presente il dr. ing. Erasmo Di Marco, ispettore superiore del « Registro Italiano Navale »; l'ing. Verner dell'« American Bureau of Shipping »; Mr. John Alexander Mavor del « Lloyd's Register of Shipping ». Per l'Ansaldo sono presenti l'Amministratore Delegato, ing. Rosini; il Direttore Generale, ing. Federico Lombardi; i Direttori Centrali, ingg. Carnevale e Rougier; il Direttore del Cantiere Navale di Sestri, ing. Franco Cristofori insieme

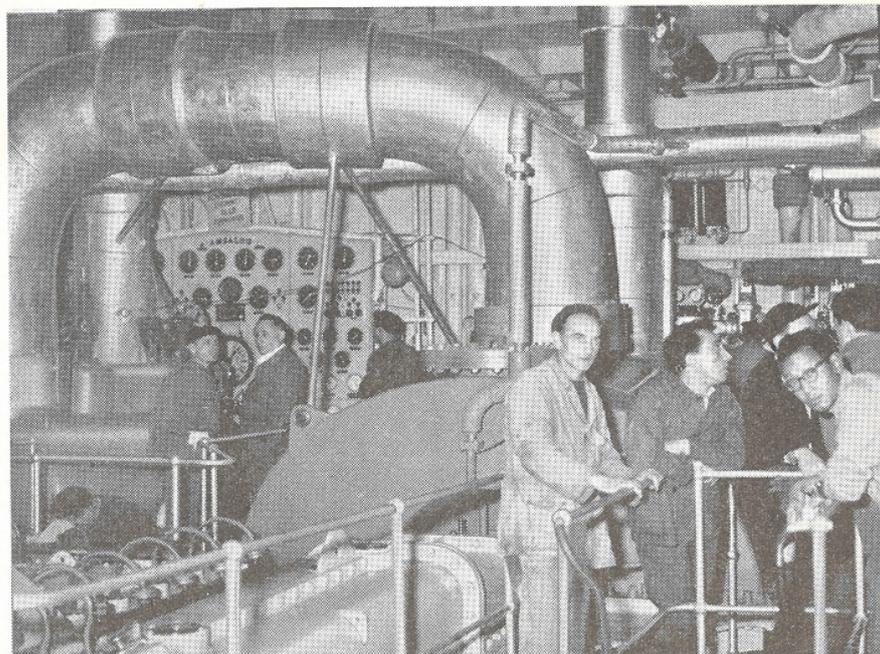
Cominciano subito le prove di velocità sulla base. Il Comandante Beretta ripete l'ordine di controllare i tempi. La « Miraflores », docile, ubbidisce, impeccabilmente eseguendo le manovre e lascia dietro di sé una larga scia che fa ondeggiare le poche barche di pescatori avventurate al largo.

Tutto si svolge con una regolarità che impressiona i profani, che vedono manovrare questo nuovo colosso dei mari con la leggerezza di un gabbiano.

I risultati sono brillanti. La velocità a mezzo carico supera le clausole contrattuali e raggiunge i 17,26 nodi.

Mentre stiamo per rientrare, abbiamo voluto chiedere ai presenti le impressioni lasciate dalla « Miraflores ». Cominciamo coll'Agente dell'armatore, che ci sembra soddisfatto. Non ci inganniamo; infatti ci dichiara: « Le impressioni? magnifiche. La nave è perfetta, completa sotto tutti i punti di vista, malgrado l'anticipata consegna. Gli armatori sono assolutamente soddisfatti ».

Il Comandante Antola, che domani porterà la nave in tutti i mari: « Sono molto soddisfatto; la nave risponde perfettamente ai requisiti contrattuali. Non solo: ma possie-



In sala macchine. A destra: gli operai M. Orsi e S. Arena e l'ing. indonesiano Sutopo

Gli ingranaggi dei riduttori marini

Uno dei problemi più importanti e delicati che occorre risolvere nella progettazione e nella lavorazione degli apparati motori navali a vapore è indubbiamente quello degli ingranaggi che costituiscono il riduttore. E' un problema che era attuale il giorno in cui s'iniziò la costruzione dei turboriduttori, ed è attuale oggi, più che mai, anche se sotto aspetti diversi.

Se si dice che nelle svariate lavorazioni meccaniche caratteristiche dell'Ansaldo, quella relativa agli ingranaggi per riduttori marini è la più delicata ed esigente, si afferma una verità incontestabile. Per farvi fronte l'Ansaldo ha provveduto, com'è noto, ad installare nello Stabilimento Meccanico una Officina ad aria termoregolata, corredata del più moderno macchinario che oggi esiste nel mondo.

E' un'Officina unica ed è la migliore in Europa, che ha messo il nostro Paese in condizioni di non essere più tributario dell'estero, non solo, ma di porsi all'avanguardia delle Nazioni più qualificate nel campo delle costruzioni navali.

Ma la tecnica è in una fase d'evoluzione e d'affinamento veramente assai rapida e l'attenzione dei costruttori deve essere quindi rivolta al domani, per essere pronti a rispondere a richieste sempre più esigenti.

Le turbine a vapore che oggi si progettano vengono spinte verso numero di giri al l' sempre maggiori, così come si tende continuamente ad aumentare le pressioni specifiche sui denti degli ingranaggi. Concomitanza, quindi, di due fattori importanti per gli ingranaggi: velocità periferiche elevate e carichi specifici sempre crescenti.

Nel considerare le possibilità d'incrementare la potenza che un riduttore può trasmettere a forti velocità periferiche, risultano preminenti: la precisione con la quale si realizzano le dentature e le caratteristiche degli acciai impiegati.

Mentre i pignoni, essendo di piccole dimensioni, possono essere costruiti di un solo pezzo e di acciai legati pregiati e pertanto non presentano gravi difficoltà tecnologiche, le ruote lente costituiscono un organo nella cui difficile esecuzione giocano seri problemi metallurgici e di lavorazione.

D'altra parte il carico (potenza) che un riduttore può trasmettere dipende (a parte eventuali inconvenienti derivanti dal disegno e dalla lavorazione delle casse) dalla pressione specifica che i denti possono sopportare. La presente specifica a sua volta è legata alle caratteristiche dell'acciaio di minore resistenza della coppia di dentature, acciaio che è sempre quello del le ruote.

Parlare d'aumentare la potenza che un riduttore può trasmettere equivale dunque a parlare di costruire ruote con corone di acciai di caratteristiche più elevate.

Nella costruzione delle ruote ha oggi prevalenza indiscussa il metodo saldato, di cui si distinguono due varietà: quella in cui le corone dentate sono calettate forzate (a caldo) sulla struttura portante saldata, e quella in cui le corone dentate fanno parte in-

tegrante della struttura saldata della ruota stessa.

La prima soluzione ha preceduto l'altra, in ordine di tempo, e va gradatamente scomparendo tanto che oggi poche sono le Ditte che la praticano. Essa può essere considerata come una costruzione di transizione fra il vecchio sistema con corpo di ghisa e corone di acciaio (Aq. 50) e quello, oggi prevalente, di corone direttamente saldate alla struttura portante.

Mentre per il passato il limite nelle caratteristiche meccaniche dell'acciaio delle corone era dettato dalle necessità della saldatura, oggi si riesce a costruire ruote con corone di acciai legati bonificati, ed il nuovo limite è definito dalle possibilità di taglio degli utensili (creatori).

Il metodo di taglio della dentatura di gran lunga preferito è quello continuo con creatore, per il quale le macchine dentatrici sono giunte ad un grado di precisione veramente notevole.

Qualche costruttore ricorre al taglio con utensili stozzatori, ma questo metodo è generalmente giudicato meno buono, per la presenza di movimenti alterni ed a scatti.

Le caratteristiche meccaniche dei materiali da tagliare dipendono come si è detto, dalle caratteristiche dei creatori che fresano la dentatura, in quanto occorre garantire che l'utensile riesca a portare a termine l'operazione senza interruzione e senza usurarsi apprezzabilmente in modo da non provocare variazioni nei denti tagliati.

Siccome anche i migliori acciai per utensili non sono in grado di garantire quest'ultima condizione oltre un certo limite nelle caratteristiche degli acciai da tagliare, gli americani per primi introdussero la pratica di far subire un'ulteriore lavorazione di finitura ai denti a mezzo della rasatura. La perfezione della dentatura viene in tale caso realizzata, quanto a precisione di passo ed angolo della spirale, dalla dentatrice, e quanto ad esattezza di profilo, uniformità della superficie ed estensione del contatto dalla rasatrice.

Le ruote di grandi diametri, che una volta si costruivano con acciai di 50-60 kg/mm² di resistenza, grazie alla rasatura oggi si possono fare con acciai aventi carichi di rottura di

70 ÷ 80 kg/mm², passando contemporaneamente con le pressioni specifiche da 25 ÷ 26 kg/mm² a 29 ÷ 30 kg/mm², ciò che porta ad una riduzione di peso nei riduttori fino al 25 per cento.

Si è cercato anche d'impiegare acciai a caratteristiche iniziali più basse, sottoponendo i denti, dopo il taglio, ad un trattamento termico inteso ad aumentare le caratteristiche superficiali, per ultimari poi di lavorazione a mezzo della rasatura.

Il primo metodo di trattamento superficiale fu quello della flammatura, ma nonostante i grandi progressi fatti da questo metodo, i risultati non danno quell'assoluta uniformità che è tassativa per questo tipo d'ingranaggi.

S'introdusse successivamente la tempera superficiale a induzione, che dà risultati migliori e più uniformi. Per i pignoni dei riduttori per turbine si potrebbe senz'altro adottare la tempera a induzione, ma ciò non porterebbe alcun vantaggio se contemporaneamente non si potessero elevare le caratteristiche meccaniche superficiali dei denti delle ruote lente.

La tempera ad induzione dei denti delle ruote lente di grande diametro è stata tentata, ma da quanto risulta finora, con esito negativo. Tale tempera dei denti provoca tensioni interne nelle corone, che possono essere pericolose in funzionamento e che occorrerebbe eliminare con un trattamento di rinvenimento e di distensione, trattamento che a sua volta annullerebbe la precisione della dentatura.

Anche la sola tempera ad induzione, in se stessa, provoca deformazioni permanenti nelle corone che, pur essendo di piccola entità, sono sempre tali da distruggere la precisione della dentatura (anche se di grado B).

Gli errori prodotti dalla tempera ad induzione risultano inoltre di grandezza tale da non poter essere corretti con la susseguente rasatura.

Per superare questo ostacolo sono stati fatti all'estero tentativi di ricorrere ad altri procedimenti di lavorazione, i quali permetterebbero addirittura d'impiegare acciai di caratteristiche ancor più elevate di quelle lavorabili con la rasatrice.

Questi tentativi si sono di-

RITRATTI I VERNICIATORI



I verniciatori di Stabilimento non seguono, nel loro lavoro, criteri di scuola post-impressionista, e non hanno, quindi, privati ammiratori o critici ufficiali. Hanno, bensì, un grande pubblico, quello dei vari e una parte degli applausi alla nave scintillante di minio che scende in mare è anche per loro. Poi ci sarà l'altro pubblico, quello che viaggia a bordo, il quale si sentirà a suo agio se tutto ciò che lo circonda è verniciato, smaltato e stuccato a puntino.

I verniciatori hanno anche loro un critico spietato, il mare, che corode, intacca la tela d'acciaio sulla quale è spalmato il colore. Ma essi lavorano sereni, ché conoscono il segreto del minio dell'antivegetativo, dell'anticorrosivo, conoscono cioè il tempo di durata, sulle carene, d'ogni tipo di colore.

Uno scafo pitturato a caldo con antimoravia, dal vago riflesso verdolino, spennellato a liscia di pesce a 1000°, potrà infischiarne della critica... marina per cinque anni!

Quanti pittori, di monotipi astratti, possono garantire i loro effetti per altrettanto tempo?

Opera, questa dei verniciatori di Stabilimento, veramente mirabile, dove tutto vibra in vaste proporzioni, dal consumo della pittura che non si calcola in tubetti ma in tonnellate, al tempo, che macina col bicocco, rosso, celeste, verde o nero, per migliaia di ore, remote fantasie d'altri destini, sigillati in un sogno, che la nave porterà, con altre cose, lontano, al di là dell'orizzonte.

EFFEGI

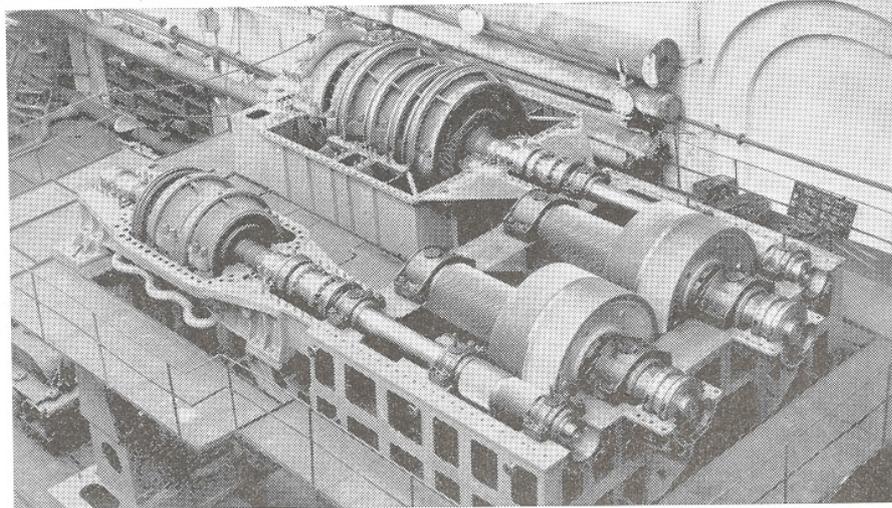
mostrati però poco pratici, ed in ogni caso non sono riusciti ad imporsi in modo decisivo, soppiantando il taglio con creatore.

In conclusione, benché si parli molto di aumentare i carichi dei riduttori e siano sta-

ti fatti esperimenti pratici in diverse direzioni, allo stato attuale della tecnica si può dire che miglioramenti concreti siano stati ottenuti col procedimento della rasatura, ma sempre su acciai ancora lavorabili col creatore.

Per questa serie di considerazioni e per eseguire più che è possibile, da vicino, i progressi della tecnica in questo importante campo, l'Ansaldo ha deciso di arricchire la sua Officina grandi dentatrici di una nuova macchina (la MH. 100) per il taglio e la rasatura dei denti delle ruote fino a tre metri di diametro. Questa dentatrice metterà in condizione lo Stabilimento Meccanico non solo di fare fronte al carico di lavoro che segna un'insistente punta proprio nella zona dei diametri fino a circa tre metri, ma di adoperare altresì, per le fasce delle ruote lente, acciai legati bonificati di caratteristiche superiori e le cui superfici allo stato attuale degli acciai da utensili, possono essere finite con tutta tranquillità solo mediante l'operazione di rasatura.

Dino Conti Barbaran



Riduttore per gruppi di propulsione fino a 16.000 cav. in corso di montaggio al MEC

Gli Orlando erano ormai talmente sicuri di sé e delle proprie maestranze che nel 1910 costruirono un incrociatore corazzato da 11 mila 500 tonnellate, sicuri che qualcuno l'avrebbe comprato. Infatti si fece avanti la Grecia, dato che i Balcani andavano a fuoco, e la nave prese il nome di «Averoff».

Nel 1912 fu costruito il sommergibile «Espadarte» per la marina portoghese, mentre la Marina Italiana ebbe, da allora fino alla fine della prima guerra mondiale, i sommergibili «Fisalia» e «Zoea»; nel '13 quattro caccia tipo «Audace» muniti del nuovo tipo di turbine «Zoelly-Orlando», nel '16 quattro sommergibili tipo «F», dal '16 al '18 sei caccia costieri, due torpediniere a turbina, ventotto mas, una nuova cannoniera «Cappellini». Da notare che qui furono costruiti i famosi Mas della beffa di Buccari. Frattanto erano stati varati nel 1913 il piroscafo «Zar Ferdinando» per la Bulgaria e nel '14 lo yacht «Makooh» per il Kedivè d'Egitto.

Nel dopoguerra furono costruiti quattro caccia del tipo «Palestro» e quattro del tipo «Curtatone» con apparato motore da 24.000 Cv., e il piroscafo «Crispi» per la Soc. F.lli Orlando & C. Va segnalata, nel 1926, la costruzione dello yacht «Flying Cloud» di 1.800 tonnellate, per il Duca di Westminster, che fu costruito in ferro riproducendo esattamente il vecchio yacht in legno...

Durante gli anni del primo conflitto lavorava in cantiere quell'ing. Wissiak di Sestri Levante che doveva poi impiantare la prima fabbrica di modelli navali.

Nel 1925 il cantiere vinse il concorso per la costruzione dei grandi incrociatori da 10.000 tonnellate detti del tipo «Washington» che avevano un apparato motore di oltre 150.000 Cv.

Il «Trento» fu la prima nave impostata sul nuovo scalo che era sorto fuori della darsena, verso levante, e che si chiamò «scalo Morosini», e fu varato nel 1927, costituendo per i nuovi tempi giusto motivo di orgoglio, come la «Lepanto» l'aveva costituito nei tempi vecchi. Il «Trento» alle prove sorpassò i trentotto nodi; il suo gemello «Trieste» fu costruito su disegni livornesi nei cantieri San Marco di Trieste. Nel '30 e nel '31 furono varati altri incrociatori gemelli, il «Gorizia» e il «Pola» e le tre sagome troneggiano giustamente nella grande bacheca centrale del Museo Navale del Cantiere.

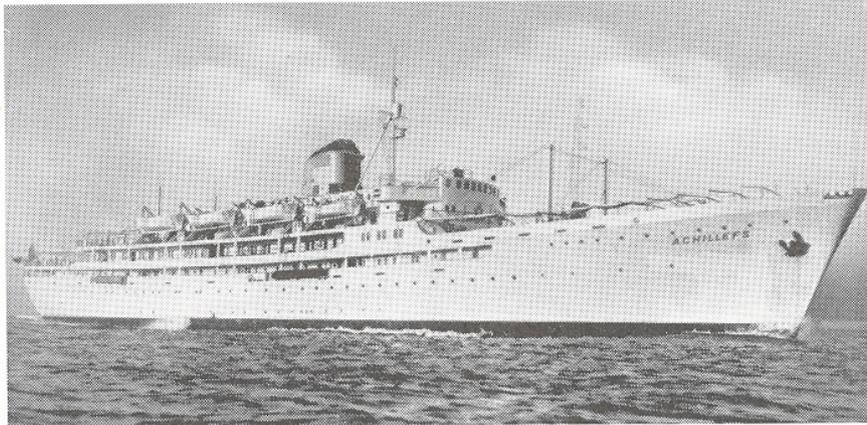
Il «Pola» fu realizzato in soli venti mesi e consegnato con otto mesi di anticipo sul termine stabilito. Subito dopo fu varato l'incrociatore «Emanuele Filiberto» di 7.400 tonnellate.

Il merito della progettazione del «Trento» va riconosciuto all'ing. Rougier, che è attualmente Direttore Centrale alla nostra Sede.

Va ricordato che, alla partenza di Giuseppe Orlando, gli successe come direttore il figlio ing. Luigi e Amministratore Delegato fu l'ing. Deodato Figari, che proveniva dai cantieri Odero della Foce.

Poi, subentrata l'OTO (Odero - Terni - Orlando che dove-

Dalla distruzione alla rinascita

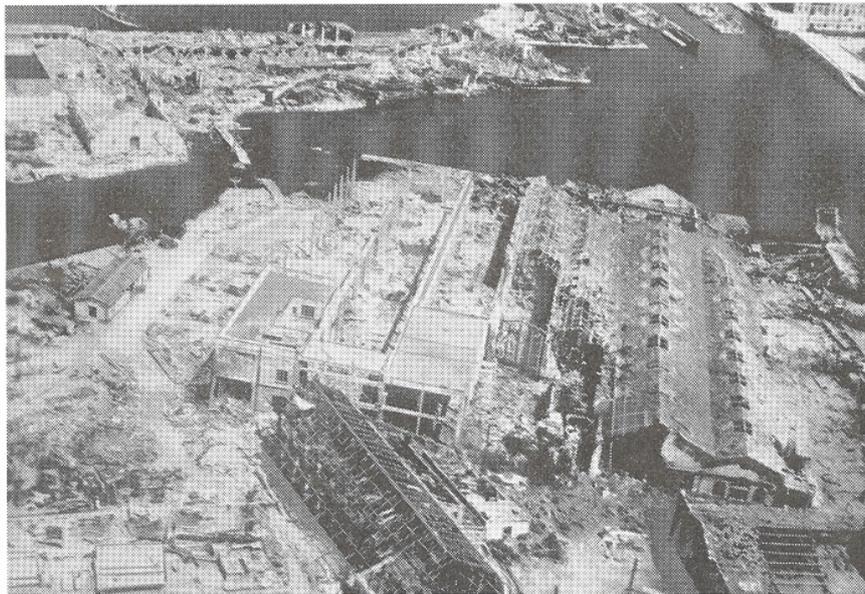


La turbonave «Achillefs» varata nel 1952

va rimanere la denominazione del cantiere fino al '49) fu direttore l'ing. Serra, sostituito poi dallo stesso ing. Rougier.

Mayo» per la marina argentina, da 8.700 tonnellate con apparato motore da 110.000 Cv.

tratto richiedeva nodi 42,5 ma alle prove si ottennero nodi 44,3. I Russi vollero ripetere la prova nel Mar Nero, e là,



Così si presentava il Cantiere di Livorno alla fine dell'ultimo conflitto

I tradizionali successi del cantiere presso le Marine estere continuavano, e nel '29 infatti fu varato il bellissimo incrociatore corazzato «25 de

Ma i grandi successi non erano finiti. Nel 1937 fu varato per la Russia l'incrociatore leggero «Taskent», la nave più veloce del mondo. Il con-

davanti alla storica base di Sebastopoli, il «Taskent» raggiunse i nodi 45,3.

Nel '36-'37 il cantiere costruì i famosi caccia tipo «Oriani»



L'incrociatore corazzato argentino «25 de Mayo» varato nel 1929

e durante il periodo della seconda guerra mondiale, oltre a una decina di detti caccia, ebbe l'ordinazione di 4 incrociatori leggeri tipo «Attilio Regolo» dei quali due furono consegnati mentre per gli altri due venne sospesa la costruzione. Gli furono ordinate anche 9 corvette delle quali tre consegnate, le altre ancora sullo scalo all'8 settembre. Furono inoltre costruiti due piroscafi da carico ed eseguite estese riparazioni a circa 40 unità.

Il cantiere fu ripetutamente danneggiato da massicce incursioni aeree ed infine spogliato dai tedeschi di tutti i materiali ricchi e di parte del macchinario. Nel momento della ritirata da Livorno, nel luglio '44, i tedeschi fecero saltare colle mine le gru degli scali e delle banchine di allestimento, danneggiando pure gli scali e i bacini di carenaggio.

Il cantiere era ridotto come un colabrodo: basta pensare che su 60.000 mq. di area, 50.000 erano distrutti; 2/3 degli edifici a terra; su 748 macchine, 435 erano state asportate, 200 distrutte e 113 danneggiate. Tutte le centrali di produzione e trasformazione annientate, un terzo delle gru perdute.

La ricostruzione toccò qui le proprie punte più drammatiche e commoventi, ed i risultati più lusinghieri. Sono stati ripristinati e potenziati gli scali di costruzione, le banchine e il bacino, e le attrezzature sono più moderne e di maggior potenzialità delle preesistenti. Sono aumentati i mezzi di sollevamento, e si sono installate due gru scorrevoli da 35 tonnellate e una da 25 che consentono di montare in blocco le intere strutture pre-fabbricate. Tutti gli impianti sono stati completamente ripristinati, e si sono compiuti ingenti e difficili lavori, come il ricupero e il ripristino di cinque piroscafi e di tre motonavi che giacevano sul fondo, lo stesso per due grandi pontoni e tre rimorchiatori, oltre a due grandi pescherecci oceanici. Sono state costruite, oltre a due speciali motochiatte fluviali per l'Argentina e al peschereccio d'alto mare «Santa Mafalda» per il Portogallo, le lussuose navi passeggeri «Karaiskakis» e «Achillefs» per la Grecia, le motonavi «Udine» e «Enotria» per l'Adriatica e la turbocisterna «Mina D'Amico» per la soc. «Lilibeo», da 31.500 tonnellate.

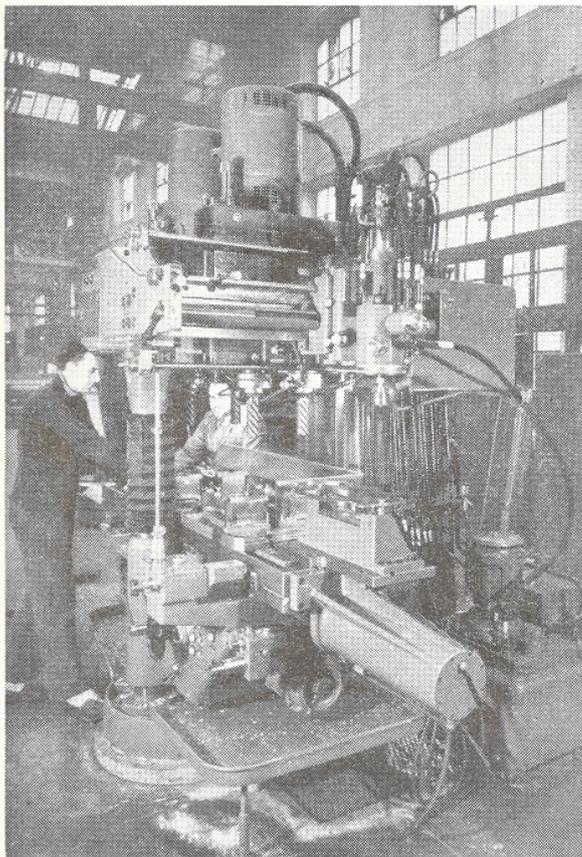
Ma questa è cronaca di oggi che sapete tutti, come sapete che col 1.º novembre 1949 il cantiere entrò a far parte del Gruppo Ansaldo in seguito al riordinamento dei diversi settori della Finmeccanica.

Ora il cantiere ferve di lavoro e di opere, e la darsena di allestimento è letteralmente «invasa»: caccia e avviso scorta per la Marina Italiana, cacciatorpediniere per il Venezuela, corvette e avvisi per l'Indonesia.

Le gru che si stagliano nel cielo e si muovono operose sembrano bandiere agitate a festa: il tempo delle distruzioni è ormai lontano, ed evidentemente il sole sorge ancora.

MECCANICO

Nuova fresatrice multipla idrocopia



La nuova fresatrice in funzione. A sinistra: il fresatore Gino Reggiani del Meccanico; a destra: il montatore Gino Cappelletti della Casa costruttrice della macchina.

La costruzione dei motori Ansaldo - Maybach al Meccanico ha richiesto, attraverso alcuni anni di preparazione, un programma di acquisto di macchinari e attrezzature che è in piena fase di realizzazione. Lo Stabilimento Meccanico è certamente dotato di mezzi importantissimi e di prim'ordine, ma con ciò non si vuol dire che sia in grado di eseguire qualsiasi lavorazione e in condizioni di economia favorevoli. Oggi per riuscire a produrre nella qualità desiderata e al tempo stesso economicamente, occorrono macchine e mezzi appositamente studiati e organizzati, specie poi quando si tratta di motori del tipo veloce, come è il Maybach, che ha delle caratteristiche di prestazione molto spinte e quindi richiede una lavorazione precisa ed accurata.

Nel mettere a punto il ciclo di lavorazione di questi motori, l'attenzione non poteva non essere posta, fra le altre cose, sulle bielle che sono un organo di vitale importanza e che ricorrono in numero piuttosto rilevante.

Una nuova fresatrice, « La Rigide » tipo KA 200/4, è stata appositamente acquistata e destinata principalmente alla

lavorazione di tali bielle. La settimana scorsa è entrata in regolare produzione dopo una rapida messa a punto.

Caratteristica principale della macchina è la possibilità di fresare ben quattro bielle contemporaneamente. I quattro mandrini porta-frese, sistemati in posizione reciproca fissa, sono mossi da due motori della potenza di 10 HP ciascuno, il che consente di eseguire fresature con forti profondità di passata.

La macchina è inoltre dotata di un dispositivo idrocopia universale, vale a dire secondo i tre assi coordinati, in modo che, attrezzata con frese di forma appropriata, può eseguire la fresatura di superficie di forma qualunque.

La precisione della macchina è tale che, durante il collaudo, nella fresatura con idrocopia, di un disco, ha dato un errore su: diametro di mm. 0,1, valore ottimo se si tiene conto del rigore di questa prova, ove gli avanzamenti longitudinale e trasversale sono simultanei e variano continuamente.

Naturalmente, esiste la possibilità di fresare sia col metodo bidirezionale che unidirezionale, ed ancora, in previsione di lavori particolari, la ta-

vola può essere mossa meccanicamente.

Con questa nuova macchina i lunghi tempi di fresatura delle bielle risultano estremamente ridotti e soprattutto risultano minime le differenze fra biella e biella: ciò è di estrema importanza in quanto, come è noto, per la particolare funzione di questi organi, la differenza di peso ammessa fra di essi è di pochi grammi.

Naturalmente su questa nuova macchina che segna realmente un importante passo avanti nei nostri mezzi di produzione, potranno essere eseguite altre lavorazioni come quella delle camme ed in genere tutte quelle di fresatura di numerosi pezzi piccoli e particolarmente delicati.

LUCIANO GRASSI

CONSEGNE

Il materiale più importante spedito dal 7 al 21 gennaio è il seguente:

— Caldaia per locomotive indiane al nostro stabilimento Ferroviario; due caldaie principali per il cacciatorpediniere « Indomito » in allestimento per la Marina Militare Italiana e due eliche di bronzo con relativi cappucci per un cacciatorpediniere in allestimento per la Marina Militare Venezuelana, al nostro Cantiere di Livorno; un a-

stuccio per linea d'asse della turbocisterna « Purfina Italia » in allestimento per la « Compagnia Marittima Palermitana » di Palermo, al nostro Cantiere di Sestri,

— Riduttore per gruppo sinistro, turbina di media pressione destra, turbina di media pressione sinistra e turbina di alta pressione destra per tre cacciatorpediniere in allestimento per la Marina Militare Venezuelana, al nostro Cantiere di Livorno; due refrigeranti olio e un refrigerante acqua per la motonave « Gripsholm » in costruzione per la « Svenska Amerika Linien » di Göteborg (Svezia), al nostro Cantiere di Sestri; impianti combustione nafta, cemento e mattoni refrattari per due motonavi in costruzione per la « Carbocoke S. p. A. » di Palermo, al nostro Cantiere di Muggiano.

— Apparato motore principale e relativi ausiliari (inviati al Mec per riparazione, revisione e rimessa in efficienza) per la turbonave « Lucania » della Società « F.lli Grimaldi » di Genova, a bordo della nave stessa in sosta nel porto di Genova; due tronchi albero a manovella (inviati al Mec per riparazione, revisione e rimessa in efficienza) per motore Doxford 67LB5 per la motonave « Kongstank » in riparazione, all'O.A.R.N. di Genova.

— Basamento motore Diesel Ansaldo tipo Q 370/6 RS ed altre parti relative a detto motore e gruppi Diesel-dinamo per una motonave in costruzione, al « Cantiere Navale Cassaro » di Messina; particolari per motore Diesel Ansaldo Fiat tipo 757, un gruppo Diesel-dinamo con motore Ansaldo tipo Q 265/4 da 200 HP e dinamo da 125 kW per la motonave « Giacinto Motta » in allestimento per la

« Carbogas S. p. A. » di Palermo, al nostro Cantiere di Muggiano.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 380 tonnellate.

FERROVIARIO

PER LA « CORNIGLIANO »

TERMINATO IL MONTAGGIO del treno a freddo

Il giorno 12 dicembre 1955 è stata effettuata la consegna ufficiale, con la firma di apposito verbale, dei lavori di montaggio in opera e verniciatura dei macchinari costituenti il laminato a freddo della Cornigliano, affidati al MEF.

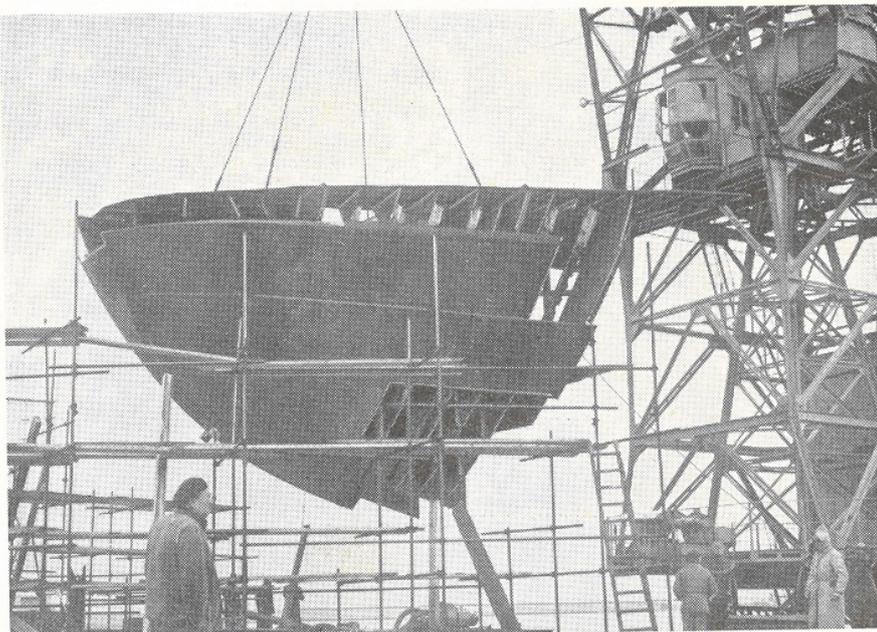
Al montaggio hanno partecipato centinaia di specializzati (aggiustatori, tubisti, montatori, ecc.).

Il peso del macchinario tubazioni ed attrezzature montate, ammonta complessivamente a kg. 4.843.756.

Le ore di manodopera impiegate sono state circa 150 mila.

A seguito dell'esperienza acquisita dal personale del MEF, che in precedenza aveva già effettuato il montaggio del treno a caldo, la Cornigliano ha affidato all'Ansaldo ed in massima parte a MEF, con un apposito contratto fiduciario, le prestazioni, lavorazioni e forniture inerenti la manutenzione del suo Stabilimento.

CANTIERE



Cantiere di Sestri: la poppa prefabbricata di una turbocisterna di 31.500 T.D.W. viene sollevata dai cavi di un pontone galleggiante per essere saldata allo scafo in costruzione

PANORAMA AZIENDALE

NEGLI STABILIMENTI DEL SETTORE MECCANICO

I manufatti consegnati nel 1955

Ecco un consuntivo delle consegne di manufatti effettuate dagli stabilimenti del Settore Meccanico nel 1955:

CARPENTERIA			
Gru a braccio retrattile ed a ponte	tonn.	140	
Gasometri e serbatoi		2950	
Cementerie		4300	
Costruzioni varie di carpenteria	tonn.	1050	
		8440	
FERROVIARIO			
Lavori di meccanica varia	tonn.	650	
Materiale ferroviario e tramviario		3700	
Costruzioni varie		320	
Utensileria	tonn.	55	
		4725	
FONDERIA			
Ghisa	tonn.	7100	
Bronzo		860	
Leghe leggere		15	
	tonn.	7975	
MECCANICO			
Caldaje	marine	tonn.	975
	terrestri		1400
Turbine	marine		750
	terrestri		260
Motori	marini		2400
	terrestri		625
Lavori di meccanica varia		265	
	tonn.	6675	

Complessivamente sono state consegnate, dai quattro stabilimenti del Settore Meccanico, 27815 tonnellate di manufatti.

COMMESSE

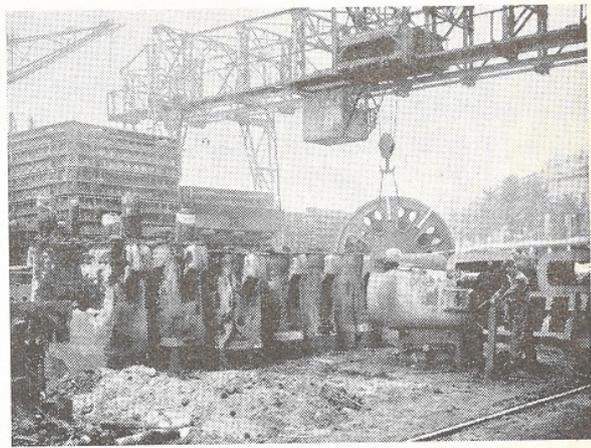
Sono state recentemente concluse le trattative con i « Cantieri Riuniti dell'Adriatico » di Trieste per l'acquisizione di una fornitura riguardante due eliche a quattro pale in bronzo al manganese. Tale fornitura rappresenta un carico di lavoro di circa 4.000 ore per i reparti grandi pezzi ed eliche della Fonderia.

PREVENZIONE INFORTUNI

RIUNIONI PER CAPI

E' stato iniziato presso lo stabilimento Fonderia il programma di riunioni per capi dedicato allo studio dei problemi e delle tecniche della sicurezza e della prevenzione degli infortuni. Alle riunioni che, come il solito, si svolgono durante l'orario di lavoro, partecipano tutti i capi particolarmente interessati al problema.

FONDERIA



Gruppo di lingottiere tipo L4, fuse dalla nostra Fonderia per conto della « Cornigliano S.p.A. », in corso di sbavatura

Premi di anzianità

- MUGGIANO.**
 Dionisio BAUDINELLI - Lorenzo CABANO - Antonio CANESE - Maria CHIAPPINI - Flavio COZZANI - Nunzio DELLA PERUTA - Amilcare ERCOLINI - Beniamino MAGNI - Maria MALONI - Luciano PEONI - Giacomo PRATOLONGO - Giovanni RAVENNA - Bruno TURI - Sergio VARSÌ - Angelo ZAVANI.
- FALLENI** - Dino FERRETTI - Bruno FOLENA - Pietro FONTANA - Luigi GALLI - Vasco GROSSI - Luciano LEONARDI - Alvaro MACERA - Renzo MENCARI - Ascario MORELLI - Cinico PAOLETTI - Mario PARDINI - Firenze POZZI - Arturo SILVESTRINI - Gino SIMONCINI - Renato TOGNOZZI - Mario VACCAI - Ottorino VALENTI.

- FONDERIA.**
 Domenico BALLOTTI - Elio BESAGGIO - Dario DAGNINO - Carlo FERRANDO - Giuseppe GIORDANO - Stefano REPETTO - Giuseppe SANFILIPPO - Gerolamo VALLARINO - Ugo SIRI.
- FERROVIARIO.**
 Antonietta COMIDA - Vittorio CONTI - Luigi DELOVO - Italo LUCARDI - Liborio MUGGIANO - Secondo PA-STORINO.

- MECCANICO.**
 Giovanni ACCORNERO - Polibio ASIOLI - G. B. BABNASCO - Francesco BARZAGHI - Virginio BISIO - Candeloro BONANNO - Egidio BOTTICELLI - Federico BRAGGIO - Luciano BREA - Vincenzo BRUZZESE - Giovanni CARLINI - Domenica CAVALLARI - Giacomo CAZZURINO - Paolo COMITI - Alfonso CRISTOFANI - Emilio FELCE - Bruno FIMOGNARI - Biagio FONSECA - Aldo GATTO - Delio GAVA - Pietro GINOCCHI - Francesco GIORDANO - Emma GREPPI - Pietro ISETTA - Alessandro MARCENARO - Giuseppe MICHELINI - Ennio MORA - Antonio PAFFUMI - Luigi PAMPURI - Mario PATRONE - Eugenio QUAGLIA - Antonio REPETTO - Maria RIDOLFI - Agostino ROVEGNO - Antonio SCAPOLLA - Teofilo SIMONI - Alessandro SOBRERO - Mario SUCCI - Salvatore ZANO.
- CANTIERE.**
 Vittorio AZZI - Alfredo BALLETO - Amleto BARZAGHI - Giuseppe BASSI - Giuseppe BASTIANINI - Arturo BENVENUTO - Primo BERTOLI - Anna BONDANELLI - Eraldo BRUSCHI - Dante CABONA - Ernesto CALVI - Flavio CAMPAGNOLI - Francesco CAPPELLI - Giuseppe CASCISCIA - Osvaldo CELEMBRINI - Stefano CERVETTO - Sincero CHIAPORI - Sara CIABATTI - Ida COLOMBELLI - Tomaso DAL-LOSSO - Antonio DI VACRI - Umberto FERRARI - Luigi FIASCHI - Edelmo GAFFURRI - Bruno GALEOTTI - Valentino GRAFFIONE - Maria LANTERO - Lidia LISBO - Luciano LORENZETTI - Ferruccio MALERBA - Domenico MAZZARELLO - Lea MORSELLI - Egidio OLIVARI - G. B. PASTORINO - Pierino PEDINI - Emilia PILO - Dina RISSO - Ernesto ROBBIANO - Egidio SAVIO - Stefano SERVETTO - Giuseppe SPINA - Mario TASSISTRO - Romeo TONELLI - Luciano TRAVERSO - Giuseppe VERNAZZA.

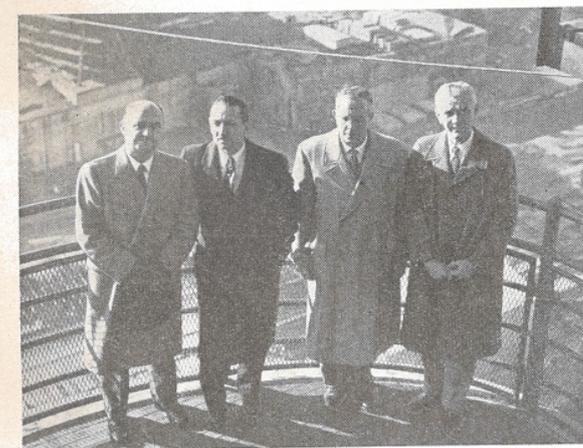
- LIVORNO.**
 Rinaldo BELLANI - Luigi BENEDETTI - Amedeo BENVENUTI - Alberto CANIGLIANI - Ivo CARLESI - Manlio DAL CANTO - Mauro DEL CORSO - Ubaldo DE VANNI - Giuseppe FAVINI - Renato

- SERVIZI AUSILIARI.**
 Guido BONELLI - Antonio LAVIOSA - Luigi ROSSI - Gioacchino TOLLOT.

VISITE AGLI STABILIMENTI



Un gruppo di dipendenti della Società « Alfa Romeo » di Milano nella sala a tracciare del Cantiere di Sestri



L'on. José Pedrosa e l'ing. Almiro Olivera, personalità politiche brasiliane, al Cantiere di Sestri. Da sinistra: il sig. Porcelli della Direzione Generale, l'on. Pedrosa, il capo ufficio segreteria del Cantiere sig. Emanuelli e l'ing. Olivera.

SEDE

CONSEGNA LA "MIRAFLORES"

Il 18 gennaio alle ore 12, presso la Direzione Generale, ha avuto luogo la cerimonia della consegna della turbocisterna « Miraflores » alla « Compania Naviera Panameña » di Panama.

I documenti relativi alla consegna sono stati firmati, per la Compagnia armatrice, dal V. Presidente dott. Vittorio Cornaro e dal Procuratore dott. Bruno Venturini e, per l'Ansaldo, dal Direttore Generale ing. Lombardi e dal Capo dell'Esercizio Navale ing. Carnevale.

Poichè la nave è stata consegnata con dodici giorni di anticipo sul termine convenuto, la nostra Società ha percepito il premio contrattuale, che in questo caso è di 18.000 dollari.

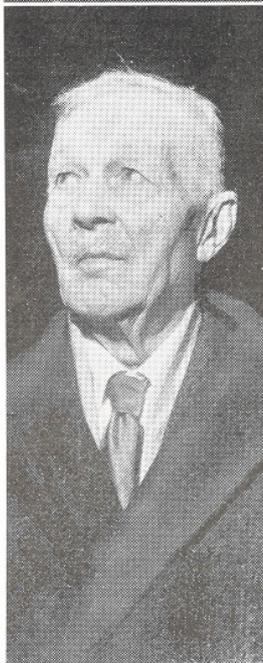


Secoli di lavoro, secoli di instancabile e fervida attività esplicita in ogni settore della vita industriale e commerciale di Genova, erano rappresentati sabato scorso, 28 gennaio, al Teatro Comunale dell'Opera, dai 1007 fedelissimi del lavoro che la Camera di Commercio e Industria di Genova, con l'alto patrocinio del Comune, aveva convocato per consegnare loro la medaglia d'oro e l'attestato di benemerenzza.

Grande manifestazione; autentica celebrazione del lavoro nella sua più alta e nobile espressione. La vasta sala era stata riservata ai premiandi ed era gremita; nelle gallerie, si erano affollati famigliari e invitati; e sul palcoscenico oltre alle Autorità avevano preso posto varie rappresentanze. Il Governo era rappresentato dal Sottosegretario all'Industria on. Micheli. Fra le autorità erano presenti il Prefetto dott. Vicari, il Sindaco di Genova on. Vittorio Pertusio, il Presidente della Provincia avv. Maggio, il Rettore dell'Università, prof. Cereti, Mons. Storace in rappresentanza del Cardinale Siri, l'ing. De Negri per il Consorzio Autonomo del Porto, il gen. Soldani, numerosi parlamentari e le maggiori personalità cittadine. L'Ansaldo era rappresentato dal Direttore Generale ing. Lombardi.

Nella foltissima schiera dei premiandi gli ansaldini, costituivano, naturalmente la rappresentanza più numerosa. Essi, infatti erano 240 e rappresentavano tutti gli stabilimenti del complesso aziendale. Delle 240 medaglie d'oro, 138 sono state consegnate al Meccanico, 61 al Cantiere, 21 al Ferroviario, 7 alla Fonderia, 3 alla Carpenteria 2 ai Servizi ausiliari e 8 alla Direzione Generale. Il più anziano dei nostri, era l'ottantenne Sebastiano Canepa, del Meccanico, con 62 anni di anzianità. Ancor vegeto, nonostante il cospicuo numero di anni, Canepa ha voluto essere presente alla cerimonia e ricevere lui personalmente la medaglia e il diploma. Poiché da parecchi anni ormai, è in pensione, si è ritrovato d'improvviso in mezzo agli antichi compagni di lavoro e tra cordiali e commoventi incontri, ha potuto rivivere gli anni belli e fecondi della sua attività.

Con lui, tutti gli anziani erano presenti. Giobatta Santamaria, che ha lavorato 60 anni al Ferroviario; Marco Carcano che ne ha trascorsi 55 al Meccanico e che rappresentava con i suoi compagni di stabilimento



240 medaglie d'oro

Francesco Gallino, Luigi Ferrarese e Bartolomeo Moreno con 52 anni di anzianità e Luigi Cappellotti, con 50, la pattuglia di punta della nostra famiglia degli anziani. Eppoi, scalando negli anni di anzianità, erano presenti Costante Parodi della Fonderia con 48 anni di anzianità, Cesare Grondona del Meccanico con 47, Abramo Lupi, Basilio Pavan e Luigi Ferrando, del Cantiere, con 46 e ancora del Meccanico Giacomo Pittaluga con la stessa anzianità e, con 45 anni: Aldo Bisi, Edoardo Boero, Giuseppe Ferrando, Pietro Chiappa, Amedeo Orsi, Antonio Scaramuccia, Eugenio Patrone, Giovanni Folco, Giovanni Azzali, Cesare Pugno, Riccardo Rizzo, Rinaldo Montaldo e Gio-

vanni Chiappe. A quota 45 è giunto anche Carlo Sterza del Cantiere.

Tra i numerosi che hanno raggiunto i 44 anni, degno di menzione è Francesco Ferrari che è entrato all'Ansaldo a 16 anni succedendo al padre prematuramente scomparso.

Fra questi che possiamo chiamare gli anzianissimi e i fedelissimi, ne mancava uno che però viveva nel ricordo affettuoso di tutti: Nicolò Olmo, del Meccanico, recentemente scomparso. A ricevere la medaglia e l'attestato di benemerenzza dei suoi 52 anni di lavoro al Meccanico c'era il figlio che ha ricevuto commosso forse il più caro ricordo di suo padre.

Complessivamente le 240 medaglie d'oro dell'Ansaldo rap-

presentano centotré secoli di lavoro e di fedeltà al lavoro. Dopo l'ingresso in teatro del Sottosegretario all'Industria che è stato accolto, da un cordiale applauso, ha avuto inizio la manifestazione.

Il dott. Mariano Trombetta, presidente della Camera di Commercio e Industria ha preso per primo la parola per esprimere ai premiandi il suo vivo compiacimento e il suo cordiale saluto. Ricordando il 150° anniversario della fondazione dell'ente da lui presieduto - e che tanta importanza ha avuto nello sviluppo commerciale e industriale di Genova - il dott. Trombetta ha detto che la ricorrenza contribuiva a conferire maggiore rilievo alla manifestazione, in quanto



: 103 secoli di fedeltà al lavoro

tenacia, lo spirito di sacrificio e la dirittura morale dei benemeriti lavoratori, trovava diretta aderenza nello stesso spirito di alacrità, di tenacia e di sacrificio di coloro che per mezzo della Camera di Commercio tanto hanno contribuito alla fortuna economica di Genova.

Dopo il dott. Trombetta ha parlato il Sindaco di Genova on. Vittorio Pertusio il quale ha esaltato il significato morale e sociale della celebrazione affermando che il lavoro, essendo la ragione della nostra vita, è un diritto imprescindibile dell'individuo in ragione dei suoi obblighi e dei suoi doveri verso la famiglia e verso la società. Ponendo la celebrazione sotto i propri auspici, ha poi

detto il Sindaco di Genova — il Comune ha inteso riconoscere pubblicamente le benemeritenze dei cittadini che per lunghi anni hanno contribuito ad affermare sempre più la tradizionale operosità del popolo genovese.

A nome del Governo, il sottosegretario Micheli, ha salutato i lavoratori genovesi dicendosi lieto di aver potuto partecipare ad un così imponente e significativa sagra del lavoro. Dopo aver rievocati, in una rapida sintesi storica i fatti salienti della vita politica ed economica di Genova, il rappresentante del Governo ha enunciato i problemi che attualmente assillano la vita genovese ed ha assicurato che il Governo, tenendoli nella massima consi-

derazione, troverà i mezzi adeguati per risolverli. Ha concluso rivolgendosi ai « fedelissimi del lavoro » il suo cordiale saluto e dicendosi lieto che le loro benemeritenze siano pubblicamente riconosciute.

I nostri premiati

Ecco i nomi degli ansaldini che hanno ricevuto la medaglia d'oro:

MECCANICO.

CANEPA Sebastiano, fuciatore, anzianità 62 anni e 1 mese - CARCANO Marco, addetto presse, 55 anni e 2 mesi - GALLINO Francesco, sotto capo officina, 52 anni e 7 mesi - FERRARESE Luigi, aggiustatore, 52 anni e 7 mesi - OLMO Nicolò, fuciatore, 52 anni e 4 mesi

- COPPELLOTTI Luigi, tornitore, 50 anni - GRONDONA Cesare, aggiustatore, 47 anni e 4 mesi - PITTALUGA Giacomo, caldaiaio, 46 anni e 5 mesi.

BISI Aldo, fresatore, 45 anni e 11 mesi - BOERO Edoardo, caldaiaio, 45 anni e 9 mesi - FERRANDO Giuseppe, piattatore, e CHIAPPA Pietro, impiegato tecn., 45 anni e 8 mesi - ORSI Amedeo, tubista, 45 anni e 7 mesi - SCARAMUCCIA Antonio, aggiustatore, 45 anni e 6 mesi - PATRONE Eugenio, trapanista, e FOLCO Giovanni, aggiustatore, 45 anni e 5 mesi - AZZALI Giovanni, foratore, PUGNO Cesare, caldaiaio, RISSO Riccardo, aggiustatore, e MONTALDO Rinaldo, aggiustatore, 45 anni e 4 mesi - CHIAPPA Giovanni, collaudatore, 45 anni e 2 mesi.

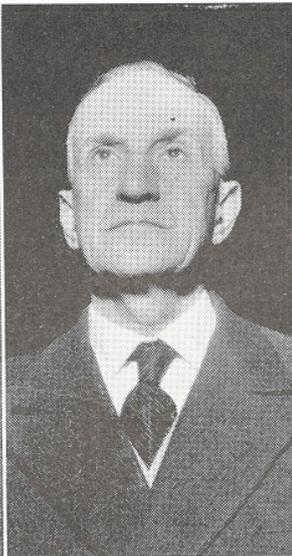
TRAVERSO Antonio, aggiustatore, 44 anni e 5 mesi - CIFARELLI Giuseppe, aggiustatore, e SIDRI Edmondo, trapanista, 44 anni e 4 mesi - GALUPPI Gaetano, capo officina, e SOZZI Giovanni, aggiustatore, 44 anni.

BRUSATI Rinaldo, preventivista

TESTA Giuseppe, tracciatore meccanico, e BRUSATI Edoardo, preventivista, 43 anni e 10 mesi - BIFIGNANDI Aurelio, capo officina, BISIO Gaetano, aggiustatore, PORCILE Carlo, addetto magazzino, e SECCO Luigi, barenatore, 43 anni e 9 mesi - TORIELLI Giovanni, fresatore, 43 anni e 8 mesi - BENZI Ubaldo, operatore, 43 anni e 7 mesi - FANTONI Giacomo, caldaiaio, 43 anni e 5 mesi - BOLDRINI Corrado, tornitore, 43 anni e 4 mesi - DOTTO Emilio, collaudatore, e COLLO Marco, capo reparto, 43 anni e 1 mese - BOTTA Guglielmo, sotto capo officina, e RIFALDI Carlo, piattatore, 43 anni.

ENRIETTO Luigi, aggiustatore, 42 anni e 9 mesi - FOSSATI Pietro, collaudatore, 42 anni e 7 mesi - MARCHIESE Michele, aggiustatore, e RIGHI Carlo, aggiustatore, 42 anni e 6 mesi - MONTESORO Antonio, battimazza, 42 anni e 5 mesi - TRAVERSO Emilio, fresatore, 42 anni e 4 mesi - ZUNINO Giacomo, aggiustatore, MAESTRI Luigi, tecnico, e DALLAVIA Umberto, im-

(continua a pag. 10)



Coppelotti - Natale Marcenaro - Marco Carcano - Giovanni Maretti - Luigi Ferrarese - Antonio Pittaluga - Francesco Ferrari - Giuseppe Olmo.

I nostri premiati

(continuazione da pag. 9)

CONCORSO FOTOGRAFICO

bragatore, 42 anni e 3 mesi - TORIELLI Giuseppe, fresatore, MICHELLI Giovanni, capo gruppo, CASSISA Pietro, collaudatore, CARLINI G. B., fresatore, BALLI Giulio, tecnico, e BALBIANO Giuseppe, caldaiaio, 42 anni.

PORCILE Francesco, trafilettore, PASTORINO Gerolamo, fresatore, CAVALLERO Pietro, fresatore, e RISSO Sirio, montatore, 41 anni e 11 mesi - ALONNI Francesco, agguastatore, 41 anni e 10 mesi - GRESFAN Gaetano, capo squadra, FASCIOLO Attilio, agguastatore, e CEKIVETTO Antonio, agguastatore, 41 anni e 9 mesi - SCALAMBRA Rutlino, capo reparto, 41 anni e 8 mesi - TRAVERSO Tommaso, capo gruppo, e CAMPEOL Giacomo, piattatore, 41 anni e 6 mesi - MANTELLI Paolo, attrezzista, 41 anni e 5 mesi - MARRE Giuseppe, agguastatore; 41 anni e 3 mesi - VARESE Vincenzo, agguastatore, BERTORELLO Emanuele, impiegato tecnico, e ARATA Agostino, tubista, 41 anni e 2 mesi.

CAPMINATI Agostino, addetto magazzino, 40 anni e 11 mesi - BRUSCHI Alfredo, addetto distributore lavoro, 40 anni e 10 mesi - BRISIGOTTI Antonio, capo squadra, 40 anni e 8 mesi - REPETTO Curzio, tornitore, e DAGHETTI Luigi, sotto capo officina, 40 anni e 7 mesi - SACCO Edoardo, tornitore, e FERLENGA Angelo, temperatore, 40 anni e 6 mesi - COPPELLI LOTTI Ettore, tornitore, 40 anni e 5 mesi - BARABINO Luigi, caldaiaio, 40 anni e 4 mesi - BARABINO Franco Luigi, addetto magazzino, e SPIRANO Luigi, sotto capo officina, 40 anni e 3 mesi - SPAZZARINI Secondo, saldatore elettrico, PASTORINO Giulio, contabile, e NARIA Carlo, scalpellatore, 40 anni e 2 mesi - REPETTO Federico, caldaiaio, 40 anni e 1 mese.

COSIA Luigi, capo reparto, GENTILINI Giuseppe, capo commessa, e PITTALUGA Carlo, capo commessa, 39 anni e 11 mesi - CLEMENTI Virgilio, capo sezione, e VANA Stefano, capo squadra, 39 anni e 9 mesi - SANTAMARIA Marcello, ff. capo reparto, 39 anni e 8 mesi - BIANCHI Armando, agguastatore, 39 anni e 6 mesi - DI BARI Francesco, capo commessa, 39 anni e 4 mesi - FELLETTI Mario, tornitore, 39 anni e 3 mesi - SCAZZOLA Eraldo, capo squadra, e SIMONE Giovanni, contabile, 39 anni e 2 mesi - MARETTI Giovanni, impiegato e CAPRA G.B., piattatore, 39 anni e 1 mese - MORENO Serafino, addetto magazzino, e SEGHETTO Pietro, tecnico, 39 anni.

COZZO Adolfo, capo ufficio personale, GIANUZZI Pietro, stozzatore, 38 anni e 10 mesi - TRAVERSO Silvio, impiegato amministrativo, 38 anni e 9 mesi - FERRARIO Augusto, barenatore, 38 anni e 6 mesi - PARODI Agostino, tracciatore, 38 anni e 5 mesi - PESCE Alfonso, capo squadra, REASSO Luigi, capo reparto, e ROLLE Paolo, manovale, 38 anni e 4 mesi - PRONZATO Tommaso, addetto compressori, 38 anni e 3 mesi - GONINO Carlo, tornitore, 38 anni e 1 mese - MONGIARDINO Giuseppe, sotto capo officina, 38 anni.

RONCALLO Antonio, gruista, e DILETTO Maurizio, caldaiaio, 37 anni e 10 mesi - AVVENENTE Ettore Giacomo, ribaditore, CAPPONI Tommaso, saldatore elettrico, GHIARDINO Luigi, caldaiaio, e ORENZO Luigi, operatore, 37 anni e 9 mesi - PALAZZO Amedeo, addetto montacarichi, e SOLIANI Fermo, impiegato amministrativo, 37 anni e 8 mesi - OLMO Giuseppe, agguastatore, 37 anni.

BAIARDI Antonio, impiegato amministrativo, 36 anni e 9 mesi - MONTALDO Giovanni, collaudatore, 36 anni e 6 mesi - MONTORSI Bonfiglio, distributore materiali, 36 anni e 5 mesi - MATTIOLI Eligio, fonditore, 36 anni e 4 mesi - MATTEINI Anselmo, agguastatore ORIONE Ferdinando, agguastatore, e TESSIER Emilio, brasatore, 36 anni e 3 mesi - TADDEI Angelo, operatore, e TRAVI G. B., addetto magazzino, 36 anni e 2 mesi - DE CARO Rocco, agguastatore, 36 anni.

ARECCO Andrea, tubista, e CASTELLO Arturo, manovale, 35 anni e 8 mesi - LOMBARDO Armando, preventivista, 35 anni e 6 mesi - BERTORELLO Emanuele, addetto compressore, e ZAGHI Francesco, agguastatore, 35 anni e 5 mesi - POCCHI Giulio, tornitore, 35 anni e 1 mese.

CANTIERE.

LUPI Abramo, capo reparto, e PAVAN Basilio, impiegato, 46 anni e 11 mesi - FERRANDO Luigi, capo squadra, 46 anni e 4 mesi.

STERZA Carlo, disegnatore costruttore, 45 anni e 7 mesi.

VENTRE Ernesto, capo squadra, MORTARINI Assuero, agguastatore, CHIOCCA Sebastiano, fabbro, 44 anni e 11 mesi - ARDUINO Lazzaro, impiegato tecnico, 43 anni e 7 mesi - ONETO Giacomo, capo squadra, 43 anni e 5 mesi.

VIGNOLO Michele, fabbro, 42 anni e 8 mesi - PAVANELLO Lamberto,

capo sezione, 42 anni e 4 mesi.

SALVI Carlo, impiegato, 41 anni e 5 mesi.

PESCE Giacinto, carpentiere in ferro, 40 anni e 11 mesi - ALEMANNI Giovanni, manovale, 40 anni e 9 mesi - DAMONTE Bartolomeo, tracciatore, 40 anni e 5 mesi - STROPPIANA Giovanni, montatore, - CANEPA Casimiro, capo officina, e CASALBONI Edmondo, tecnico, 40 anni e 2 mesi - MERELLO Francesco, v. capo ufficio - CHIOZZA Pietro, disegnatore, e CACITTI Alfredo, montatore, 40 anni e 1 mese - LUGGETTI Francesco, ingegnere, 40 anni.

GRAFFIGNA Angelo, caldaiaio, 39 anni e 11 mesi - MARCENARO Natale, distributore, 39 anni e 10 mesi - PIERINI Mireno, impiegato, e PENERO G. B., impiegato, 39 anni e 10 mesi - PISANO G. B., capo squadra, 39 anni e 8 mesi - CANEPA Carlo, guardiano, e LANCELLA Giuseppe, agguastatore, 39 anni e 5 mesi - PITTALUGA Antonio, addetto macchine legno - PRINI Giuseppe, capo gruppo - RAZORE Giuseppe, impiegato tecnico, e VALDARCHI Ermelindo, agguastatore, 39 anni e 3 mesi - CHIOZZA Ignazio, falegname, 39 anni e 1 mese - BRUNO Giovanni, agguastatore, 39 anni.

SIRI Giulio, montatore, 38 anni e 11 mesi - LANZA Edoardo, manovale, 38 anni e 9 mesi - CASELLA Amedeo, capo squadra - ANDREOTTI Federico, distributore, e MALFETTI Michele, capo reparto, 38 anni e 8 mesi - GHIO Giovanni, caldaiaio, 38 anni e 2 mesi - AMEGLIO Teobaldo, capo fattorino, 38 anni.

BRUZZONE G. B., carradore GRAFFIONE Giovanni, impiegato, e MICHELINI Alceste, agguastatore, 37 anni e 11 mesi - GALLIANO Carlo, criccatore, 37 anni e 10 mesi - RIVANO Attilio, manovale, 37 anni.

DUGINI Alfredo, agguastatore, 36 anni e 11 mesi - MARTINENGO Secondo, montatore, 36 anni e 9 mesi - RICCARDI Virgilio, capo reparto, RAMASSA Domenico, addetto macchine e COSMELLI Domenico, fabbro, 36 anni.

FERRANDO Giuseppe, calafato, 35 anni e 10 mesi - BRUZZONE Giuseppe, caldaiaio, e MAGLIANO Attilio, fuocinatoro, 35 anni e 6 mesi - OLIVIERI Giacomo, addetto macchine, e PICCARDO Francesco, capo officina, 35 anni e 4 mesi - PARODI Mario, montatore, e RATTI Giacomo, impiegato tecnico, 35 anni e 3 mesi - LIMBERTI Giovanni, carpentiere, e ROCCA Amedeo, montat., 35 anni.

FERROVIARIO.

SANTAMARIA G. B., tornitore, 60 anni e 10 mesi - GAGGERO Raffaele, tracciatore, 45 anni e 3 mesi - CAPPANERA Mario, sotto capo officina, 43 anni e 2 mesi - DODI Pietro, capo sezione, 42 anni e 5 mesi - PIU' Stefano, fuocinatoro, 42 anni e 4 mesi - VISMARA Angelo, vice capo ufficio, 41 anni e 7 mesi - CATTONI Luigi, temperatore, BIONI Angelo, fuocinatoro, e VETRANO Angelo, capo officina, 41 anni e 4 mesi - COMPAGNONI Mario, sotto capo officina, 41 anni e 4 mesi - DELLA CIANA Alfredo, capo ufficio, 39 anni - BIANCHI Giovanni, capo reparto, BRUNO Oliviero, disegnatore progettista, e TESTA Aldo, capo reparto, 38 anni e 9 mesi - MUTTI Carlo, fattorino, 38 anni e 6 mesi - TIMONE Mario, agguastatore, 37 anni e 5 mesi - BOTTAZZI Teresio, tornitore, 37 anni e 1 mese - FERRINANDO Pasquale, piattatore, 36 anni e 5 mesi - LOZZA Carlo, agguastatore, 36 anni e 2 mesi - CIACCI Dante, impiegato, e RAPALLO Attilio, impiegato, 35 anni.

FONDERIA.

MORENO Bartolomeo, modellista, 52 anni e 2 mesi - PARODI Costante, impiegato, 48 anni - LUPANO Pietro, tecnico, 43 anni e 9 mesi - PORCILE Luigi, formatore, 39 anni e 4 mesi - TRAVERSO Beniamino, ramolatore, 37 anni e 1 mese - BIGNONE Edoardo, tornitore, 36 anni e 11 mesi - FERRANDO Luigi, formatore, 35 anni e 8 mesi.

CARPENTERIA.

SCOTTI Giuseppe, cassiere, 41 anni e 7 mesi - DELLEPIANE Federico, spedizioniere, 41 anni e 5 mesi - DURANTE Enrico, capo gruppo, 35 anni e 7 mesi.

SERVIZI AUSILIARI.

DALL'ACQUA Francesco, muratore, 35 anni e 7 mesi - BENZI Francesco, ponteggiatore, 35 anni e 5 mesi.

DIREZIONE GENERALE

FERRARI Francesco, capo ufficio, 45 anni e 5 mesi - SCOTTO Antonio, disegnatore progettista, 44 anni e 2 mesi - GREGOTTI Carlo, istruttore, 43 anni e 3 mesi - LAVAGNINO Angelo, istruttore, 42 anni e 5 mesi - MAGNONE Pietro, capo ufficio, 40 anni e 8 mesi - RIGAMONTI Onorio, capo ispettore amministrativo, 38 anni e 8 mesi - LATTES Manlio, impiegato, 37 anni - NEGRI Giuseppe, impiegato, 35 anni e 2 mesi.



GIUSEPPE CHIAROTTI (Can): « Barche »



DINO BARBIERI (Can): « Danza campestre »

ALBUM DI FAMIGLIA

Figlia di un ansaldino la prima donna palombara

Gli operai italiani, inutile dirlo, hanno non poco da spremersi le meningi per far bastare il modesto salario alle esigenze della vita familiare. Facile immaginare, quindi, con quanto sollievo il signor Francesco Sereno, operaio del nostro Stabilimento Ferroviario e da poco in pensione, accolse, una sera di due anni fa, la grande notizia che sua figlia Lilliana gli portava, raggianti di gioia e di emozione: « Papà, ho trovato un lavoro! ». Ma quale non fu la sua sorpresa e il suo comprensibile e costernato stupore, quando, chiesto alla figlia ventenne di che lavoro si trattasse, si sentì candidamente rispondere: « La palombara ».

Quel che successe dopo ve lo lasciamo immaginare. Una scena simile accadde solo, forse, in casa di quel tale che, avendo vagheggiato ardentemente per anni che il suo figliolo si sarebbe fatto sacrestano, venne invece a sapere improvvisamente che il suo candido « pupo » aveva già fatto la prima prova come domatore di belve.

Ripresisi dalla « mazzata » con l'aiuto di qualche bicchierino di « brandy », i non più sereni componenti della famiglia Sereno — padre, madre e un fratello di Lilliana — si misero a ponzare sullo strano caso che la sorte aveva riservato proprio a loro, gente normale e con la testa sul collo. I tentativi per dissuadere la giovane dall'intraprendere una così « pazzesca » carriera furono condotti con tutti i mezzi forniti dalla « patria potestas » e dalla tecnica della controrivoluzione; ma Lilliana aveva già preparato con cura il suo « colpo di Stato » e fu irremovibile. D'altra parte suo padre, ricordandosi di aver fatto anche lui per qualche tempo il palombaro quando era militare in Marina e considerato che, dopo tutto, non c'è nessun ragionevole motivo perché a una donna sia inibito questo mestiere, accettò il fatto compiuto e le acque si calmarono.

Quando venne l'idea, a Lilliana Sereno, di diventare palombara? Fu un giorno che, esercitandosi alla pesca subacquea, ebbe occasione di osservare il lavoro di alcuni palombari all'imboccatura del porto di Genova e volle provare ad immergersi con lo scafandro. Ci si trovò benissimo e riprovò ancora con entusiasmo. Capi che avrebbe potuto, se fosse diventata palombara, soddisfare la sua curiosità per i vaghi misteri del mare; capi, soprattutto, che con quel lavoro duro e rischioso avrebbe potuto compiere imprese di grande utilità. E prese la grande decisione.

Abbiamo avuto occasione di vedere all'opera la signorina Sereno al cantiere di Sestri, per la preparazione dell'avanscalo sommerso della turbocisterna « Purfina Italia ». Era la prima volta che si occupava di un lavoro del genere, e vi collaborava sia pure modestamente, ma con tutte le sue forze e con la più grande naturalezza, agli ordini del suo maestro e capo palombaro Mario Ferrando, ben noto all'Ansaldo per essersi occupato con eccezionale perizia di preparare gli avanscali di quasi tutte le navi varate dal 1928 in poi a Sestri, e conosciuto in tutta Italia come

uno dei palombari di più sicuro affidamento.

Lilliana Sereno è una simpatica e modesta ragazza che prende molto sul serio il suo lavoro, rifuggendo da ogni forma di esibizionismo. Per quanto abbia già compiuto circa 200 immersioni, rimanendo sott'acqua anche fino ad un'ora e mezza per volta, non si ritiene affatto un'eroina, e tanto meno superiore agli altri palombari dai quali ancora ha molto da imparare; a questo proposito ella ha tenuto a precisare che troppi elogi le sono stati elargiti e troppe esagerazioni e notizie inesatte sono state pubblicate dalla stampa sui casi accorsi durante due anni di attività. D'accordo che chi va a curiosare sul fondo del mare, sia pure per compierci un lavoro necessario, può dare sui nervi a certi tipi che si chiamano polipi e pescecani; ma che poi un polipo di 10 kg. sia diventato una piovra mostruosa in virtù della magica lente di ingrandimento posseduta da qualche giornalista, questo Lilliana Sereno non lo trova simpatico. In quanto ai pescecani, poi, è risaputo che essi esprimono il loro malumore girando alla larga da

quella specie di marziani sottomarini, senza molestarli.

Abbiamo chiesto alla « palombara » altri particolari inerenti alla sua attività, ma la ragazza — sia pure rispondendo assai gentilmente — ha mostrato un certo riserbo, qualità non disprezzabile in una donna che, suo malgrado, è entrata nell'atmosfera dorata della notorietà. Ad ogni modo tutti sanno che i palombari che lavorano in proprio, come Mario Ferrando e la sua allieva Lilliana, si occupano dei più svariati lavori, che vanno dalle operazioni di recupero alle riparazioni navali, ai controlli subacquei, ecc.

Su un altro argomento la « palombara » è stata più loquace: le sue aspirazioni e i suoi desideri di donna. Ciò del resto si spiega facilmente perché questa giovane genovese ha un concetto assai dignitoso del suo mestiere, che le impone una disciplina durissima e non le permette di anteporre le parole ai fatti. Sembra infatti che la prudenza estrema che da questi lavoratori si richiede si rifletta inconsciamente sulle loro parole quando parlano di lavoro.

Nella vita privata la signorina Lilliana è una ragazza co-



me tante altre; essa sa cucire e cucinare, ama la musica e soprattutto le piace la danza, di cui è una entusiasta tifosa. Non è difficile infatti, che a qualche ora dall'aver deposto il pesante scafandro e le scarpe di piombo, la « palombara » indossi un leggero abito da se-

ra e le scarpe con il tacco a spillo e si rechi, tornata fragile e gentile, in una « music-hall », dove i suoi sogni lungamente rinchiusi nel silenzio grigio dei fondi marini, possono liberamente vagare al ritmo appassionante di un valzer

Dante Jannone

LA RUBRICA DEL MEDICO

Senescenza e lavoro

La senescenza, questa fase conclusiva della vita umana, che pone tanti importanti e gravi problemi di natura sociale, è essenzialmente caratterizzata da una più o meno rapida involuzione di tutte le funzioni organiche, e si manifesta in modo assai variabile nei diversi soggetti, anche perché le modificazioni che l'accompagnano sono spesso mascherate da alterazioni di chiaro significato patologico, quasi sempre in modo più evidente a carico del circolo, ed in primo luogo fra queste dall'arteriosclerosi.

Nella senescenza possono osservarsi interessanti modificazioni riguardanti la sfera neuropsichica, caratterizzate da indebolimento mentale con diminuzione della capacità di lavoro, da diminuzione della memoria, ora per fatti vicini, ora per quelli remoti. Possono aversi difficoltà nella rievocazione dei ricordi, mutamenti nel carattere con facile irascibilità, talvolta intolleranza per la compagnia dei bambini, anche se affezionatissimi; le più piccole avversità assumono importanza grandissima, negli affari si nota talvolta l'abbandono della abituale prudenza, e nella vita familiare, professionale e sociale un perenne disaccordo con le persone più giovani nella valutazione di uomini e fatti.

Ma fortunatamente questi fenomeni soltanto in singoli rari casi assumono una entità preoccupante, essendo soggetti a variazioni molto sensibili da

individuo a individuo; essi inoltre non sembrano avere alcun preciso e tassativo riferimento con l'età reale.

Non è quindi l'età cronologica, che indica la vera efficienza fisica e la vera attitudine lavorativa. Questi attributi infatti debbono essere considerati come fenomeni di natura squisitamente individuale, presentando essi le più ampie variazioni nei diversi soggetti, onde molto più propriamente ci si dovrebbe sempre riferire negli apprezzamenti clinici o medico-sociali all'età cosiddetta « biologica » o « fisiologica », piuttosto che all'età « cronologica »; la prima di queste considerata espressione dei variabilissimi ed indeterminabili fattori biologici individuali, ereditari ed acquisiti, la seconda invece regolata dal rigido, ben determinato ed immutabile volgere del tempo.

La durata della vita umana col migliorare delle condizioni igienico sociali delle popolazioni è andata sensibilmente prolungandosi. Basti ricordare a questo proposito che nel nostro Paese la durata media della vita era nel 1900 intorno ai 43 anni, mentre nel 1937 aveva già raggiunto i 57 anni e mezzo, ed oggi è di poco inferiore ai 66 anni.

In altri Paesi sono stati raggiunti limiti anche più elevati: ad esempio in Svezia ed in Norvegia la durata media della vita ha attualmente superato i 70 anni, negli Stati Uniti ed in Inghilterra i 68 anni.

Tale importante constatazione è generalmente attribuita ai progressi della medicina, che hanno consentito di evitare molti mali, di renderne altri meno gravi e quindi di diminuire la mortalità provocata da diverse forme morbose, sia

combattendo gli agenti esterni delle malattie, sia provvedendo con adatte misure e con cure opportune a rendere meno vulnerabile l'organismo umano.

Tuttavia non si può affermare che questo sia il fattore determinante unico ed esclusivo: è infatti molto probabile che anche altri fattori contribuiscono a determinare questo prolungamento della vita umana, e soprattutto fra questi i progressi di ordine sociale ed economico, per la conseguente elevazione del tenore di vita presso vaste collettività con migliori condizioni di ambiente, alimentazione, sicurezza, ecc.

Ma vien fatto qui di porsi la domanda se questo movimento ascensionale verso una più tarda vecchiezza sia

da considerarsi come un fenomeno continuo e costante. Volendoci basare sul noto rapporto fra la durata dello sviluppo corporeo e la durata totale della vita, quale si osserva in molti animali, l'uomo, fisicamente maturo all'età di 25 anni, dovrebbe avere una vita probabile di ben 150 anni. Ma un simile traguardo, almeno nelle condizioni di vita attuali, appare assolutamente utopistico; si può tuttavia ritenere probabile, d'accordo con studiosi moderni, un graduale ulteriore allungamento della durata media della vita anche sino a 80 anni, limite questo, che, secondo Steg, potrebbe essere raggiunto abbastanza rapidamente.

prof. Francesco Molino

Nuova organizzazione vendite rateali a favore di impiegati e lavoratori

LA S.M.I.T. SOCIETÀ MANIFATTURE ITALIANE TESSILI

con sede in Via San Lorenzo, 12 int. 2 p. t. - Genova in cooperazione con importanti fabbricanti — eliminando così ogni maggiorazione intermedia 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 perché 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 ugualmente il fido.



SEZIONE PALLAVOLO

Brillante successo della nostra squadra

Nei giorni 3 e 4 dicembre 1955 si è svolto a Parma il Campionato Italiano di pallavolo e la squadra del CRAL Ansaldo ha ottenuto un meritissimo terzo posto battendosi con animosità contro le agguerrite squadre di altre tredici regioni.

Se si pensa che la nostra Sezione ha un anno o poco più di vita, si potrà comprendere con quanta buona volontà i

Nel numero scorso abbiamo pubblicato una comunicazione del CRAL in cui si diceva che la quota mensile di associazione è di lire 25. Il CRAL precisa ora che la quota è, invece, di lire 20, come negli anni precedenti.

nostri ragazzi si sono preparati per questo duro campionato. Con un pizzico di fortuna in più ed un errore madornale in meno commesso dall'arbitro a nostro danno, il secondo posto sarebbe stato senz'altro conquistato. Ad ogni modo vada un plauso a questi giovani che con grande ardore tengono alto il nome dell'Ansaldo nello sport e portano spesso i colori sociali alla vittoria.

SEZ. ESCURSIONISMO

La « Sezione escursionismo » organizza, tutte le domeniche, gite in autotrasporto verso centri sciistici, a prezzi ridottissimi.

I programmi saranno stabiliti di volta in volta, in relazione alla presenza di neve sciabile in località vicine.

Per informazioni e prenotazioni gli interessati devono rivolgersi alla « Sezione escursionismo » del CRAL (Genova Sampierdarena, via Achille Stennio 5/1, tel. 41959) il martedì o il venerdì dalle ore 21 alle 22,30.

Presso la Sezione è anche possibile effettuare il noleggio di sci al prezzo di lire 300.

Riduzioni al «Togni»

Per tutti i giorni della settimana, con l'esclusione del sabato e della domenica e per i due spettacoli giornalieri (pomeridiano ore 16,15; serale ore 21,15), il Circo Togni, dietro presentazione della tessera ENAL ai botteghini, concederà le seguenti riduzioni:

Primi posti lire 1100, anziché lire 1300; sedie di platea lire 900, anziché 1100; prima tribuna lire 600, anziché 800; seconda tribuna lire 400, anziché 600; terza tribuna lire 300, anziché 400.

Gita a Viareggio per il Carnevale

In occasione del « Carnevale di Viareggio » è stata organizzata, per domenica 12 febbraio, una gita turistica in autotrasporto da gran turismo; muniti di impianto di riscaldamento, L'orario è il seguente:

Andata: partenza ore 7,30 da Genova Sestri (piazza Poch); ore 7,40 da Sampierdarena (piazza Montano); ore 7,50 da piazza Principe; ore 8 da piazza Brignole.

Ritorno: partenza da Viareggio ore 20; arrivo a Genova ore 24.

Le quote di partecipazione sono di lire 800 per i soci del CRAL e loro famigliari; di lire 1200 per i non soci. Verranno forniti a richiesta, per assistere alle manifestazioni carnevalesche, i biglietti al prezzo speciale di lire 400.

Le iscrizioni si ricevono presso i delegati di stabilimento e presso la segreteria del CRAL (Genova Sampierdarena, via Achille Stennio 5/1, tel. 41959) e si chiuderanno improvvisamente venerdì 10 febbraio.

Riduzioni speciali per il Carnevale di Savona

Per il « Carnevale di Savona » sono in vendita, presso la segreteria del CRAL, i biglietti di ingresso ai corsi carnevaleschi del 5, 12, 14 febbraio, al prezzo di lire 170 anziché lire 300. Prenotarsi subito!

VITA DI CASA

Carissime, l'inverno vi parrà certamente lungo e grigio. Guardando con un po' di nostalgia le vostre piante sul balcone, leggermente ingiallite, non potrete fare a meno però di pensare con gioia alla prossima primavera in cui tutto si risveglierà. Ma quale risveglio più bello, meraviglioso, di quello della natura nelle sue molteplici manifestazioni?

Ogni donna, nella sua innata gentilezza, non può mancare di avere una particolare disposizione nella cura di piante e fiori. Questo è appunto l'argomento che voglio trattare questa volta.

Prima di passare ad alcuni consigli, che qui voglio darvi sui diversi tipi ornamentali per la casa, voglio rammentarvi le fondamentali regole necessarie per il buon governo delle piante:

La terra dei vasi deve essere morbida per consentire la penetrazione dell'acqua e ben concimata.

Le piante debbono godere di aria e luce in abbondanza.

Le innaffiature devono essere periodiche usando lo spruzzatore e mai innaffiare a getto.

I vasi devono essere porosi, non verniciati e proporzionati alle radici che devono contenere.

Non dimenticate di porre in fondo al vaso un sassolino o un coccioc che regolerà l'uscita dell'acqua.

Il trapianto da un vaso all'altro deve avvenire gradatamente dal più piccolo a quello più grande, via via che la pianta cresce e sempre prima che inizi la vegetazione.

Ricoprire bene le radici di terra dopo eseguito il trapianto e innaffiare abbondantemente.

Concimando il terreno abbiate l'avvertenza di non mettere il concime a contatto con le radici.

Per le poggiate, oltre ai gerani di svariate tinte e qua-

siano immerse. Tenete il vaso preferibilmente al buio finché il germoglio sarà alto 6 cm. e cambiate spesso l'acqua. A fine fioritura però il bulbo non servirà più per il prossimo anno.

Queste piante, sistemate nei vasi, daranno alla vostra casa una nota allegra ed elegante e per voi, brave massaie, costituirà un piacevole svago tra le innumerevoli faccende che la stessa richiede.

LILIANA

Il premio «Almanacco»

Come è noto, gli almanacchi 1956 offerti da «l'Ansaldo» sono numerati e ogni mese sarà sorteggiato un premio abbinato al numero di un almanacco. Il numero sorteggiato per il mese di gennaio è 6157

e il premio consiste in un rasoio elettrico «Philips» a due teste.

Il vincitore potrà ritirare il premio in Redazione entro il 29 febbraio, presentando l'almanacco completo della pagina numerata. Non presentandosi entro tale data, non avrà più diritto al premio.

lità: semplici e doppi, che sono facili a coltivarsi, belli sono i garofani, i gelsomini, le petunie che resistono al freddo e adornano molto, l'edera verde e quella striata, le felci, le azalee, i rododendri, le cappuccine e le campanelle nelle loro tinte delicate, le rose, comprese quelle rampicanti, sempre assai belle e le portulache che crescono rigogliose in terreno piuttosto sabbioso e anche con una certa trascuratezza.

Per l'ornamento della casa invece, in tutte le stagioni sono consigliabili le piante grasse nelle loro svariate qualità.

Il terreno di esse deve essere sempre fresco e, ricordate, mescolato a sabbia. Per esse non occorre molta acqua. Basta innaffiarle una volta alla settimana.

Molto belle, eleganti e assai ornamentali, anche se un po' vistose, ma in compenso di lunga durata, sono il « ficus », le « S. Siverie », il « Capelvenere », la begonia poi indicatissima per la bellezza delle sue foglie e per i suoi graziosi fiori nel periodo estivo.

In inverno si prestano molto ad essere coltivate le piante in bulbo: tulipani, narcisi, giacinti, ranuncoli, giunchiglie, iris, ciclamini. Il periodo più indicato per queste coltivazioni va da settembre a febbraio.

I bulbi dello scorso anno, che avete accuratamente conservato in luogo non umido e possibilmente alla stessa temperatura, o che avete comperato in negozio, vanno messi in modo che la punta sia appena alla superficie della terra. Si lasciano per 15-20 giorni all'aria aperta, riparati dalla corrente. Durante questo periodo bisognerà bagnare regolarmente la terra.

A fioritura ultimata tagliate la pianta rasente alla terra, lasciate quindi che la stessa si asciughi, rovesciate il vaso e togliete il bulbo che conserverete.

Gli stessi bulbi possono essere coltivati in vasi di vetro: allora occorrerà mettere l'acqua nel vaso e fare in modo che solo le radici del bulbo

LA DONNA IN CUCINA

Minestra con palline di pane e salsiccia. Mescolare 2 uova con quanto pane grattugiato possono assorbire, unirlo da 50 a 100 gr. di salsiccia sminuzzata e 25 gr. di parmigiano grattugiato. Mescolare bene. Preparare in una pentola del buon brodo bollente, gettare in esso l'impasto a pezzetti, aiutandosi con due cucchiaini e lasciar cuocere pochi minuti.

Merluzzo fritto. Mettere il merluzzo, rammolito, disliscato, strizzato e tagliato a pezzi, nel latte tiepido in modo che ne sia appena ricoperto e lasciarlo per parecchie ore. Sgocciolarlo. Passarlo nell'uovo sbattuto e pangrattato, oppure in una pastella morbida fatta con farina, acqua e, se occorre, sale. Volendo si può anche mettere un uovo nella pastella. Friggerlo in olio.

Pasticcini. Inizierò prossimamente una serie di ricette per pasticcini, biscotti, piccole paste che torneranno tanto utili e opportune per preparare un bel vassoio di squisiti e soprattutto genuini dolci nell'occasione di una festa in famiglia e le brave massaie ansaldine ne avranno soddisfazione e elogi.

Zuppa alla pavese. Far rosolare delle fette di pane raffermo nel burro e far prendere ad esse un bel colore dorato. Mettere una o due fette di pane in ciascuna fondina e su di esse rompere un uovo per persona e cospargere di parmigiano grattugiato. Versarvi sopra brodo caldissimo.

NINA

CINESELEZIONE

Sette mogli per un marito

Ancora una gustosa commedia inglese, presentata con un piacevole colore. Si tratta di una trama paradossale: un uomo perde completamente la memoria, non sa più chi sia, che cosa faccia, da dove venga. Aiutato da uno psichiatra si mette alla ricerca di sé stesso, ma invece di trovarsi con un nome, una professione e magari una moglie, si trova con sette nomi, sette professioni, sette mogli. Sette mogli carine, intraprendenti, ciascuna delle quali lo vuole tutto per sé. Processato per poligamia l'uomo, che si dichiara colpevole ed esige la condanna onde ottenere in carcere silenzio e solitudine, varca le soglie della prigione, ma quando ne esce trova le sette mogli pronte a riabbracciarlo.

Riuscirà a sfuggire loro, ma cadrà nella rete di una ottava donna, l'avvocata che lo aveva difeso.

La vicenda si regge su una serie di situazioni sottili, magari su un particolare, come è nelle tradizioni dell'umorismo britannico, ed è ottimamente interpretata dal simpatico ed abile Rex Harrison.

«The constant husband» girato nel '55 con la regia di Sidney Gilliat è stato presentato all'ultimo festival di Berlino.

IL PORTOGHESE

I NOSTRI CONCORSI LE QUATTRO OPERE



La vignetta rappresenta il bar di uno stabilimento cinematografico dove si stanno riprendendo, contemporaneamente, le scene di quattro opere liriche. Quattro attori, uno per opera, si sono trovati casualmente nel bar e ciascuno di loro pronuncia una frase. In base agli elementi forniti dalla vignetta i lettori, per partecipare al concorso, dovranno sapere dire i titoli delle quattro opere 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 15 febbraio. 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 Muggiano; un volume sulla fisica dell'atomo a Livorno.

"L'ANSALDINO" RISPONDE

Caro Ansaldo,
questa è la voce lontana degli impiegati tecnici ed amministrativi dislocati al MEF che prestano servizio all'USAS, voce lontana che ti preghiamo ascoltare e pubblicare e che riflette la seguente nostra modesta e umana richiesta.

Tu conosci Fegino dove è ubicato il MEF, zona mal servita dai mezzi di trasporto pubblici tale che moltissimi di noi per venire al lavoro e rincasare debbono utilizzare due ed anche tre linee tranviarie così da rendere impossibile all'80% di noi di usufruire delle 2 ore di intervallo dalle 12 alle 14 per recarsi a casa per la colazione.

Il nostro orario di lavoro è così fissato: al mattino 8,30 - 12; al pomeriggio 14 - 18,30.

Molti di noi abitano lontano, altri molto lontano nelle riviere di ponente (Voltri) e levante (Sturla, Quarto) ed al mattino verso le 7 iniziano il viaggio di trasferimento con l'assalto al primo tramvai (primo della serie).

Alla sera alle ore 18,30 viaggio inverso per il ritorno che si conclude alle ore 19,30-20.

Come vedi sono circa 12-13 ore che restiamo lontani da casa per fare 8 ore di lavoro; partiamo a notte fonda, torniamo a notte fonda e vediamo i nostri cari sempre alla luce di... 25 o 50 candele.

Usufruiamo della mensa del MEF e chiediamo una piccola ma per noi grande cosa: perché non concederci di iniziare l'orario di lavoro pomeridiano alle ore 13 anziché alle 14? Questo nuovo orario allevierebbe sensibilmente il nostro attuale disagio permettendoci di rincasare con un'ora di anticipo e di conseguenza ridurre di un'ora la lontananza da casa e la permanenza a Fegino.

Pubblica questa lettera e intercedi per noi presso la DIG; come vedi non chiediamo molto e del poco che riusciremo ad ottenere ne saremo grati a te ed alla nostra Direzione.

(seguono le firme)

Abbiamo passato la lettera degli impiegati che prestano servizio all'U.S.A.S., alla Direzione, la quale, accogliendo le ragioni in essa addotte, ha disposto che, a far data al 1.0 febbraio, gli impiegati dell'U.S.A.S. facciano lo stesso orario degli impiegati amministrativi del MEF, cioè dalle 8 alle 12 e dalle 12,45 alle 16,45.

Siamo due fattorini del Cantiere navale di Sestri con anzianità superiore agli anni 20. Vorremmo sapere il perché non ci viene riconosciuto il passaggio alla categoria R. B., malgrado le nostre mansioni di servizio esterno, che sono inquadrate, appunto, in detta categoria.

A. OLIVIERI E V. MAGNONE (CAN)

Da una indagine effettuata presso i superiori diretti degli interessati, è risultato che il sigg. Angelo Olivieri e Virginio Magnone sono addetti al ritiro ed alla consegna di documenti diversi (corrispondenza, disegni, plichi, ecc.) presso i vari uffici dello Stabilimento; solo eccezionalmente essi si recano presso Stabilimenti confratelli o uffici esterni.

E' evidente che, date queste mansioni, i sigg. Olivieri e

Magnone sono giustamente inquadrati nel raggruppamento C degli operai discontinui, in applicazione di quanto disposto dall'art. 6 delle norme integrative (stipulate il 14-7-50) del Contratto collettivo nazionale di lavoro per l'industria metalmeccanica del 25-6-48. Infatti, ai fini dell'inquadramento nella categoria superiore, il fatto che gli interessati solo in qualche caso svolgono all'esterno il loro servizio non può essere preso in considerazione, in quanto ciò non varia sostanzialmente la natura e l'importanza delle mansioni normalmente svolte all'interno dello stabilimento.

Desidererei sapere perché il Complesso Folkloristico Genovese del CRAL Ansaldo, la cui partecipazione allo spettacolo del 4 dicembre al Palazzo Ducale era già in programma, non si è esibito.

COSTANTINO ANGRISANI

E' stato necessario abolire la parte folkloristica dello spettacolo, dato dalla competente Sezione del CRAL Ansaldo il 4 dicembre al Palazzo Ducale di Genova, perché la Prefettura non ha concesso il necessario permesso per detta parte della rappresentazione.

D'altra parte i dirigenti dell'ente benefico, a favore del quale la nostra «Sezione spettacolo» si produceva, erano stati tempestivamente informati di ciò e si erano dichiarati perfettamente d'accordo, tenuto conto delle ragioni che avevano causato l'abolizione.

Caro Ansaldo.

Io scrivente lavora al Cantiere di Muggiano in qualità di operaio congegnatore di allestimento. Come tu sai, al Muggiano, sul molo dell'allestimento, non esistono officine e ogni qualvolta un operaio ha bisogno di lavorare alla morsa — cosa che succede spesso — deve recarsi in officina oppure al magazzino congegnatori dove esistono due morsa, e non buone.

A me pare che la Direzione dovrebbe far costruire diversi banchi con morsa e farli piazzare a bordo, in modo che quando gli operai si trovano sulle navi abbiano la possibilità di lavorare con risparmio di tempo e denaro.

Ringrazio per l'ospitalità e distintamente saluto.

GIUSEPPE BATTAGLIA (MUG)

Caro Ansaldo,

sono un operaio montatore del Cantiere di Muggiano e chiedo il tuo interessamento affinché ai miei colleghi di reparto ed a me sia concesso un locale dove depositare le casse degli attrezzi di lavoro, che attualmente vengono abbandonate sotto la tettoia Mahroussa con conseguenti e continui spostamenti e rotture.

Grazie e cordiali saluti.

UN OPERAIO (MUG)

Già in passato si era provveduto a sistemare qualche morsa a bordo delle navi in allestimento, ma poi tale provvedimento era caduto in disuso perché presentava alcune difficoltà, quali mancanza di spazio specialmente al coperto, complicazioni per la custodia degli attrezzi, ecc. Ad ogni modo la Direzione del Cantiere di Muggiano ha disposto

per sistemare nuovamente un banco con morsa per uso dei congegnatori su ciascuna delle due carboniere in allestimento, con qualche accorgimento particolare affinché il provvedimento risulti efficace e duraturo.

Per quanto riguarda il deposito per le casse contenenti attrezzi del personale lavorante al molo Mahroussa è stato disposto per adibirvi un apposito locale sotto la tettoia citata dall'anonimo autore della seconda lettera.

Caro Ansaldo, sono un operaio del «Meccanico» ed ho un figlio che studia da perito industriale. Mi rivolgo a te, che già altre volte sei venuto incontro a comprensibili richieste, perché mio figlio ha bisogno di un tavolo da disegno ed io non ho la possibilità economica di procurarglielo facilmente. Sarebbe possibile averne uno, anche usato purché utilizzabile, e addebitarmelo a rate mensili?

Certo del tuo cortese interessamento ti ringrazio e ti saluto cordialmente.

EMILIO BORCHI (MEC)

Passiamo la sua richiesta alla Direzione del Meccanico che certamente la prenderà in esame. Non appena sapremo l'esito sarà nostra premura informarla.

Siamo un gruppo di sorveglianti del Cantiere di Livorno e ci rivolgiamo a «L'Ansaldo» perché si renda interprete, presso chi di competenza, di un nostro desiderio.

In relazione allo svolgimento delle nostre mansioni noi dobbiamo sorvegliare vaste zone e quando, come spesso succede d'inverno, le nottate sono piovose e vi è fango, il nostro servizio si svolge in condizioni assai disagiate, in quanto siamo sprovvisti di impermeabili e stivali di gomma. Sarebbe pertanto opportuno che la Ditta acquistasse, previa prenotazione da parte degli interessati, questi oggetti che ci mancano, addebitandoci magari una parte della spesa. Facendo ciò ci sarebbe il vantaggio di un migliore servizio da parte nostra e nello stesso tempo, con l'uniformità del nostro abbigliamento, faremmo miglior figura.

Anche per quanto riguarda i cappotti desideriamo avanzare una proposta. I nostri cappotti, essendo lunghi, intralciano i nostri movimenti quando dobbiamo salire a bordo delle navi per mezzo di scale a volte assai ripide, o discenderne. Sugeriamo pertanto di sostituirli con giacchettoni di pelle, anche per il fatto che si adattano meglio per il cintura di cui, come sembra, saremo dotati. Inoltre il giacchettono di pelle dura di più del cappotto che ci passa la Ditta, e che deve durare tre anni.

Nel ringraziare per l'interessamento che da parte de «L'Ansaldo» certamente non mancherà, distintamente salutiamo.

UN GUPPO DI SORVEGLIANTI (LIV)

Attualmente ogni Ufficio vigilanza di stabilimento è dotato di un congruo numero di cappotte cerate (al Cantiere di Livorno ve ne sono 12),

che in caso di pioggia possono essere indossate dai sorveglianti che prestano servizio allo scoperto; soltanto i Capi vigilanza ed i Capi turno hanno l'impermeabile in dotazione individuale. Non appena le condizioni finanziarie dell'Azienda saranno più floride e le disponibilità di bilancio lo consentiranno, verrà esaminata la possibilità di estendere la distribuzione di tale indumento anche a tutti i sorveglianti.

Per quanto concerne gli stivali di gomma — calzatura, questa, il cui uso presuppone particolari condizioni di ambiente e di terreno, che solo eccezionalmente potrebbero verificarsi in pochissime zone dei nostri stabilimenti — si ritiene che la ingente spesa necessaria per distribuirli a tutti in dotazione individuale, si dimostrerebbe eccessivamente sproporzionata alla scarsa utilità che i guardiani potrebbero trarne.

L'indumento invernale che meglio ripara dal vento e dal freddo è il pastrano di lana, usato da tutti i Corpi di polizia; soltanto il personale che non può indossare tale indumento — per speciali servizi cui fosse adibito o perché montato su biciclette, motociclette, ecc. — viene dotato di giacchettoni, o giubbe che possano, sia pure parzialmente, ripararlo dai rigori invernali. Il personale di vigilanza che presta servizio negli stabilimenti sociali, in zone costituite nella maggior parte dei casi da portinerie, cancelli, varchi e aree scoperte, è indubbiamente meglio rico-

perto dal pastrano di lana, che non può recare sensibile impaccio nei movimenti a quei pochi sorveglianti che, nei soli Cantieri navali, prestano servizio agli scaladroni e sulla coperta delle navi.

POSTA IN ARRIVO

Caro Ansaldo, con ritardo, ma di vero cuore, ringrazio te ed il tuo rappresentante per le cortesie usatemi in occasione della mia degenza nell'Ospedale di S. Martino.

Anche se non perfettamente guarito ho ripreso il lavoro; ti assicuro che tanto mi fu gradito vedere pubblicata la mia prima lettera.

Non voglio far passare il tempo e pertanto mi affretto ad inviare a voi tutti collaboratori de «L'Ansaldo» i più sinceri auguri.

ENRICO DELLA GATTA

Lo scrivente ha letto con piacere su «L'Ansaldo» del 1.0 dicembre 1955 di essere stato prescelto e premiato (1.0 premio) per la soluzione del concorso «L'errore del regista» e ringrazia sentitamente la Redazione per quanto sopra.

Lo scrivente ha già ricevuto il premio — un rasoio elettrico — ed è soddisfatto perché, fra l'altro, costituiva un ambito desiderio.

Nella speranza di potersi affermare in altri concorsi successivi, ringrazia ancora ed osssequia la Spettabile Direzione.

AUGUSTO FERRETTI

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

gioielleria
storace
VIA OREFICI 43
TEL. 23980
GENOVA
GIOIELLERIE ANTICHE E MODERNE

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



L'OTTIMO!
CALLIFUGO "ALPINO" LIQUIDO
Estirpa calli, duri, occhi di pernice e porri
INDOLORE!

In vendita presso tutte le Farmacie a L. 150
IL CALLIFUGO "ALPINO", è un prodotto del Laboratorio Farmaceutico
Dott. ENZO GIOVANNARDI
GENOVA - Via Sapeto N. 16 - GENOVA
Guardatevi dalle contraffazioni! Brev. Ind. n. 89470

LA RUOTA DEL TEMPO

Si sono sposati

23 ottobre: Pietro GAMBO-LATO (Mec) con Ebe Busoli - 19 novembre: Dionisio PASTORINO (Mec) con Caterina Pastorino - G. B. OLCESE (Mec) con Olga Poggi - 26 dicembre: Giuseppe PUCCIO (Car) con Maria Caterina Farina - Antonio CAMOIRANO (Car) con Gerolama Piccardo - 5 gennaio: Tommaso CAVIGLIA (Can) con Santina Dellepiane - 14 gennaio: Gerolamo DAMONTE (Can) con Maria Delpino - 15 gennaio: Vincenzo RIZZI (Can) con Paola Annaclerio.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Sono nati

4 dicembre: SANDRA, figlia di Gavino Idini (Can) e di Aurora Soffioli - SOFIA, figlia di Goffredo Sautoro (Fon) e di Ernesta Rossi - 11 e 12 di-

cembre: SONIA e STEFANIA, figlie di Arturo Silvestri (Liv) e di Vittoria Cantini - 16 dicembre: SAVERIO, figlio di Domenico Paffumi (Can) e di Ernestina Vitale - ROSSELLA, figlia di Dino Traversi (Liv) e di Giovanna Bo's - 17 dicembre: PATRIZIA, figlia di Giuseppe Cero (Mec) e di

Maria Virdis - 24 dicembre: PAOLA, figlia di Giovanni Ruzza (Mec) e di Germana Fiore - 25 dicembre: RENATA, figlia di Giovanni Bruzzo (Can) e di Luciana Guccino - 27 dicembre: LUCIANO, figlio di Adriano Bavosi (Can) e di Maria Luisa Spinoglio - EURIDICE, figlia di Mario Fos-

sati (Uro) e di Maria Bunari - 28 dicembre: CARLO, figlio di Piero Donati (Liv) e di Vanda Antonelli - 1.o gennaio: PATRIZIA, figlia di Santino Meloncelli (Can) e di Lice Gattòli - 4 gennaio: CLAUDIO, figlio di Michele Mastrovilli (Can) e di Luisa Maggiani - 7 gennaio: SABRINA, figlia di Michele Riggi (Can) e di Maria Montalbano.

A tutti i piccolissimi - ansaldini - ed ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.



NOZZE D'ORO



Il cavaliere del lavoro e medaglia d'oro Giovanni Roberti, già capo reparto presso il Cantiere di Livorno ed ora in pensione dopo oltre cinquanta anni di ininterrotto servizio, e la sua gentile signora Enrichetta Brondi hanno recentemente festeggiato le loro nozze d'oro.

Ai fortunati coniugi, da mezzo secolo uniti dall'affetto e da una esemplare vita di lavoro, giungano le più vive felicitazioni de « l'Ansaldo ».

NOZZE D'ARGENTO



Il sig. Luigi Mongiardino, operaio del Cantiere di Sestri, e la sua gentile signora Mafalda Grasso hanno festeggiato le nozze d'argento.

Alla coppia felice, qui fotografata col nipotino Sandro, esprimiamo le nostre congratulazioni più sentite.

volete arrivare riposati



GENOVA - FILIALE S.A.R.P.I. - Via delle Brigate Partigiane, 92 r. - Telef. 580.641-2-3

LA SPEZIA - Ditta Dr. F. A. GABBIO - Via Rattazzi, 14 bis - Telefono 22.685

LIVORNO - Ditta ULRICO ROMEI - Via Ippolito Nievo, 4-6 - Telefono 22.062

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 15400.

Nonostante tutti i divieti e le norme per la prevenzione infortuni, gli operai continuano a lavorare alle mole senza usare gli occhiali.

Propone che le mole siano dotate d'uno schermo di vetro ribaltabile.

RISPOSTA.

Le norme dell'ENPI, che stabiliscono l'uso degli occhiali di protezione per gli operai che lavorano alle mole, sono sufficienti a garantire l'incolumità degli occhi. E gli operai, nel loro stesso interesse, hanno l'obbligo di rispettare tali norme. La proposta pertanto non può essere accettata.

PROPOSTA N. 15448.

Propone che ai magazzini i martelli siano consegnati col manico, per evitare all'operaio di perdere tempo per eseguirne l'applicazione.

RISPOSTA.

Per il futuro saranno ordinati i martelli col manico già innestato.

PROPOSTA N. 15329.

Si verifica che sulle bolle di cottimo un gruppo, come per esempio quello della T/c « Miraflora », viene indicato in modi diversi: T/c Miraflora; T/c 2.a Cameli; T/c 31.500; costr. 1499; T/c Cameli; T/c 31.500 Navimar; costruzione 1499.

Si dovrebbe scegliere una unica denominazione.

RISPOSTA.

L'osservazione è giusta. Sarà provveduto ad indicare la stessa costruzione con un'unica denominazione.

PROPOSTA N. 14589.

Capita spesso che nei disegni di attrezzatura sono elencate viti Umbrako di varie misure.

Siccome il MAG non è provvisto di tutti i tipi e dimensioni di tali viti, bisogna tagliarle e filettarle secondo le quote volute, rovinando lame da seghetto, utensili e filiere, perché queste viti sono molto dure.

Propone che il MAG si provveda di tutti i tipi di vite, oppure che i disegnatori, prima di elencarle, diano uno sguardo alla dispensa.

RISPOSTA.

E' stato consegnato a tutti i Capi disegnatori un elenco delle viti Umbrako esistenti a MAG e sono state date disposizioni di prevedere l'impiego di quelle esistenti.

PROPOSTA N. 15255.

Propone la modifica del modello del coperchio P. D. 64056 pos. 10 in due punti, che indica su uno schizzo, perché occorre sempre riportare su essi del materiale con saldatura.

RISPOSTA.

Non sempre nei pezzi messi in lavorazione sono state necessarie le riparazioni con apporto di saldatura; comunque per avere una maggiore sicu-

rezza, si provvederà a modificare opportunamente il modello.

PROPOSTA N. 15832.

Coll'andata in vigore dei nuovi tempi il reparto MARB ha aumentato la produzione e gli operai cottimisti hanno avuto un sensibile beneficio finanziario. I percentualisti produttivi invece no, pur essendo anche per loro aumentato il lavoro da eseguire.

Propone che siano presi provvedimenti al riguardo.

RISPOSTA.

La Direzione Generale ha allo studio il problema dello aggiornamento delle norme e dei premi da corrispondersi ai salariati che non lavorano a cottimo. Dette norme devono avere un carattere generale per tutti gli stabilimenti Ansaldo e richiedono perciò di essere definite quando si saranno normalizzate le condizioni di lavoro e quando sarà stato raggiunto un sufficiente distacco fra la retribuzione dell'operaio che lavora a cottimo e quella percepita dall'operaio che può essere legato strettamente al ritmo di lavoro dell'operaio cottimista.

PROPOSTA N. 15338.

Propone che alle mazze di legno d'ogni misura siano applicati due cerchi di ferro per evitarne la rottura e prolungarne in tal modo la durata.

RISPOSTA.

La DAT, d'ora in avanti, ordinerà alla ditta fornitrice le mazze con le cerchiature proposte.

PROPOSTA N. 15094.

Propone che alla rudimentale pedana che sorregge il tubo dell'aspiratore della rettificazione piana del MAPI (Churchill 91317) sia sostituito un cavalletto con rullo. (Allega uno schizzo).

RISPOSTA.

La MAN ha avuto disposizioni perché eseguisca quanto proposto.

PROPOSTA N. 14294.

Si verifica che i lavori di manutenzione ordinaria delle macchine operatrici ausiliarie ed impianti in genere vengono eseguiti senza alcun accordo preventivo tra la MAN e l'officina interessata, per quanto riguarda il costo. Propone che per questi lavori venga preparato un preventivo da sottoporre al giudizio del Capo Officina interessato.

Ottenuto il nullaosta, si procederà al lavoro addebitando tutte le spese relative (mano d'opera, materiali) sulla commessa fittizia costituita dal numero di matricola catastale della macchina o dell'impianto, rispettando, per quanto possibile, il preventivo approvato. A lavoro ultimato, la contabilità effettuerà il consuntivo che sarà registrato sulla scheda della macchina o dell'impianto, in modo da poter conoscere il costo effettivo di manutenzione per ogni singola macchina.

Contemporaneamente questo costo verrà segnalato al Capo

dell'officina alla quale la macchina appartiene.

Procedendo in tal modo si potrebbero eliminare molte spese superflue.

RISPOSTA.

Per lavori di manutenzione ordinaria è consuetudine considerare le riparazioni il cui costo è relativamente modesto.

I lavori che richiedono una spesa superiore alle 100.000 lire devono essere considerati di manutenzione straordinaria e per essi è necessario redigere un apposito « Progetto Preventivo » da sottoporre alla approvazione della Direzione Generale. E' giusto il concetto che anche per lavori di minore entità si debba compilare un preventivo che permetterà di avere un termine di paragone per il controllo del costo della riparazione stessa; però tale compilazione richiede del tempo ed in molti casi tale tempo non è disponibile: cioè quando le macchine devono essere riparate con la massima sollecitudine, per non interrompere il ritmo della produzione.

Comunque sarà data disposizione alla MAN perché anche nei casi di modeste riparazioni o di riparazioni urgenti comunichi, nei limiti del possibile, ai Capi responsabili una previsione di massima circa le spese che si dovranno sostenere.

PROPOSTA N. 15344.

Propone per gli addetti alla scappellatura pneumatica l'uso di guanti in pelle che salvaguardino anche l'avambraccio oltre la mano.

RISPOSTA.

La DAT verrà approvvigionata di manicotti in tela olona pesante per la protezione del braccio. Gli scappellatori potranno prelevarli mediante buono firmato dal Capo Officina.

PROPOSTA N. 14383.

Le eliche dei motori prelevate a MAG devono essere ripulite dall'ossido formatosi durante la loro giacenza.

Propone che esse vengano verniciate (prima di essere

versate a MAG) dopo che il collaudo/arrivi le ha accettate.

RISPOSTA.

Per le eliche in arrivo ultimate di lavorazione il MAG/arrivi provvederà ad interessare il reparto verniciatori perché applichi sulle eliche la vernice protettiva. Per le eliche da inviare in officina per la finitura, la verniciatura sarà richiesta dal Capo Officina.

RISULTATI DEL CONCORSO

Il messaggio di Babbo Natale

Il messaggio scritto sulla stoffa di Babbo Natale e in parte ricoperto di neve era il seguente: « Buon Natale a tutti gli ansaldini ed alle loro famiglie ». Il sorteggio tra i numerosi partecipanti che hanno inviato l'esatta soluzione ha dato i seguenti risultati:

a) Premi per gli ansaldini di tutti gli stabilimenti sociali: Emilio Carlevaro della FON (1° premio: una cassetta natalizia); Gerolamo Raffetto della FON; (2° premio: una penna « Aurora 88 » cappuccio oro); Amalia Badini del MEC (3° premio: una borsa di pelle); Clemente Pesce del CAN (4° premio: un sveglia da viaggio); Angelo Cavaglia della FON (5° premio: un portafogli di pelle).

b) Biglietti di poltrona (due per ciascuno dei 100 sorteggiati) per il Piccolo Teatro « Eleonora Duse », riservati agli ansaldini degli stabilimenti genovesi: Tullio Bisio; Giovanni Tomat; Osiride Accornero; Francesco Ferrari; dr. Tullio Musi; Edilio Repetto; Francesco Pademonte; Alberto Cavalli; Pasquale Fabiochi; Elsa Pezzina; Manrico Norci; Plana; Guerrino Costa; Serafino Bertoglio; Antonino Costa; Milvio Puppo; A. Cavallo; Sincero Bassi; Giordano Lucchesi; Carlo Andorno; Fortunato Atesi; Vittoria Giachi; Orlando Lenzi; Giuseppe Carlini; L. Garone; Cesare Clerici; Francesco Delfino; Maria Piccardo; Carlo Ferrando; Luigi Gallia; Giuseppe Cervetto; Giuseppe Gerardo; Amabile Sava; Ireo Conte; Vittorio Ciollini; Adolfo Neri; Vincenzo Milani; Pietro Ottonello; Giacomo Nervi; Osvaldo Martini; Ernesto Cattaneo; Francesco Mazzoni; Maria Cotella; Paolo Bormida; Giovanni Bignone; Paolo Petta; Mario Parodi; Angelo Rocca-tagliata; Pietro Sacco; Renzo Bacchi; Alberto Peruzzi; Viterio Salustro; Ferdinando Molinari; Giuseppe Rovigno; Giovanni Soriano; Francesco Priano; Giuseppe Ragusa; Luigi Bronzo; Antonietta Fornari; Giuseppe Mongiardino; Giuseppe Di Battista; Santino Poggi; Bernardo Tagliafico; Gaetano De Luca; Luigi Mazzarello; Erminia Serracchioli; Pietro Repetto; Rosa Zebollino; Luigi De Menech; Paolo Spallarossa; Amerigo Casassa; Giuseppe Arata; Graziano Ghiglini; Carlo Pini; Luigi Carzino; G. Alliani; Onorato Assandini; Luigi Palotti; Libero Bozzo; Silvia Dente; Primo Curti; Gino Rocca; Sebastiano Tinna; Giulio Penengo; Giuseppe Baratta; Guido Zini; Nello Guglielmi; Angelo Consigliere; Ennio Vigna; Giorgio Cresta; Mario Bizi; Bruno Nervo; Angelo Sciuto; Anna Drago; Angelo Bianchi; Carlo Scazzola; Diva Robotti; Luigi Cetti; Giuseppe Ghiglieri; Maria Luisa Gill.

c) Due libri sulla fisica dell'atomo per gli ansaldini di Muggiano e Livorno: Aldo Galli di MUG e Italia Galletta di LIV.

M E M E N T O

Lorenzo LOMBARDO

di anni 55, dipendente del Meccanico, deceduto il 30-12-1955. Era all'Ansaldo dal 1925. Lascia la moglie e una figlia.

Augusto GRANZAROLO

di anni 41, dipendente dei Servizi Ausiliari, deceduto il 18-12-1955. Era all'Ansaldo dal 1937. Lascia la moglie e un figlio.

Corrado CHELLINI

di anni 60, dipendente del Cantiere di Livorno, deceduto il 13-12-1955. Era stato assunto nel 1936. Lascia la moglie e una sorella.

Alberto CICALÒ

di anni 58, dipendente del Cantiere di Livorno, deceduto il 2-1-1956. Era stato assunto nel 1935. Lascia la moglie e due figli.

Mario BOCCINI

di anni 50, dipendente del Cantiere di Livorno, deceduto il 17-1-1956. Era stato assunto nel 1934. Lascia la moglie e un figlio.

Ai famigliari le commosse condoglianze de 'Ansaldo.

Piccoli annunci

Le inserzioni in questa rubrica sono riservate ai dipendenti dell'Ansaldo e sono gratuite. Rivolgerti ai nostri corrispondenti di stabilimento.

VENDESI moto Guzzi 250 tipo « Airona sport », anno 1949, in ottimo stato. Prezzo L. 300.000 trattabili. Telefonare al numero 453064.

SMARRIMENTI

Sono stati depositati, presso la nostra Redazione, un berretto di lana celeste (smarrito durante la nostra festa della Befana), e un paio di guanti di pelle marron. I proprietari di detti oggetti potranno ritirarli presentandosi personalmente.

CONTE ANTONIO

FU LAZZARO

Confezioni
Tessuti
Impermeabili
Maglierie Telerie

GE-SESTRI

VIA SESTRI, 98 - 100 R. - TEL. 40.177

BUONI ENAL

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

ANSAALDO

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S.A.

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

LORENZO REBORA
Responsabile

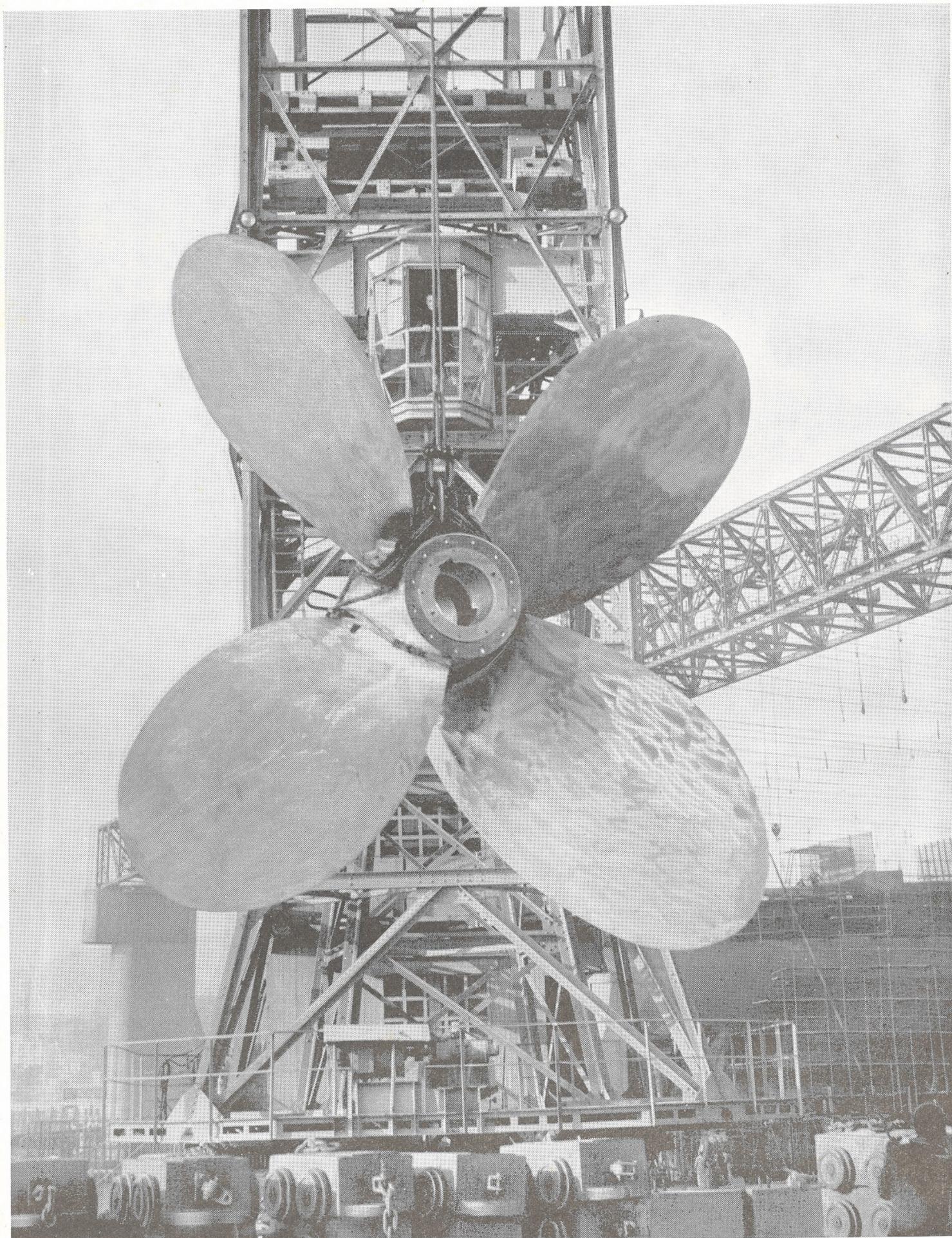
Autorizzazione del Tribunale di
Genova n. 299 - 6 Maggio 1954

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

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



L'ANSALDINO



Imbarco, al Cantiere di Sestri, dell'elica di bronzo al manganese fusa dalla nostra Fonderia per una turbocisterna da 31.500 T.D.W. L'elica pesa 21,300 tonn. ed ha un diametro di 6,300 metri.