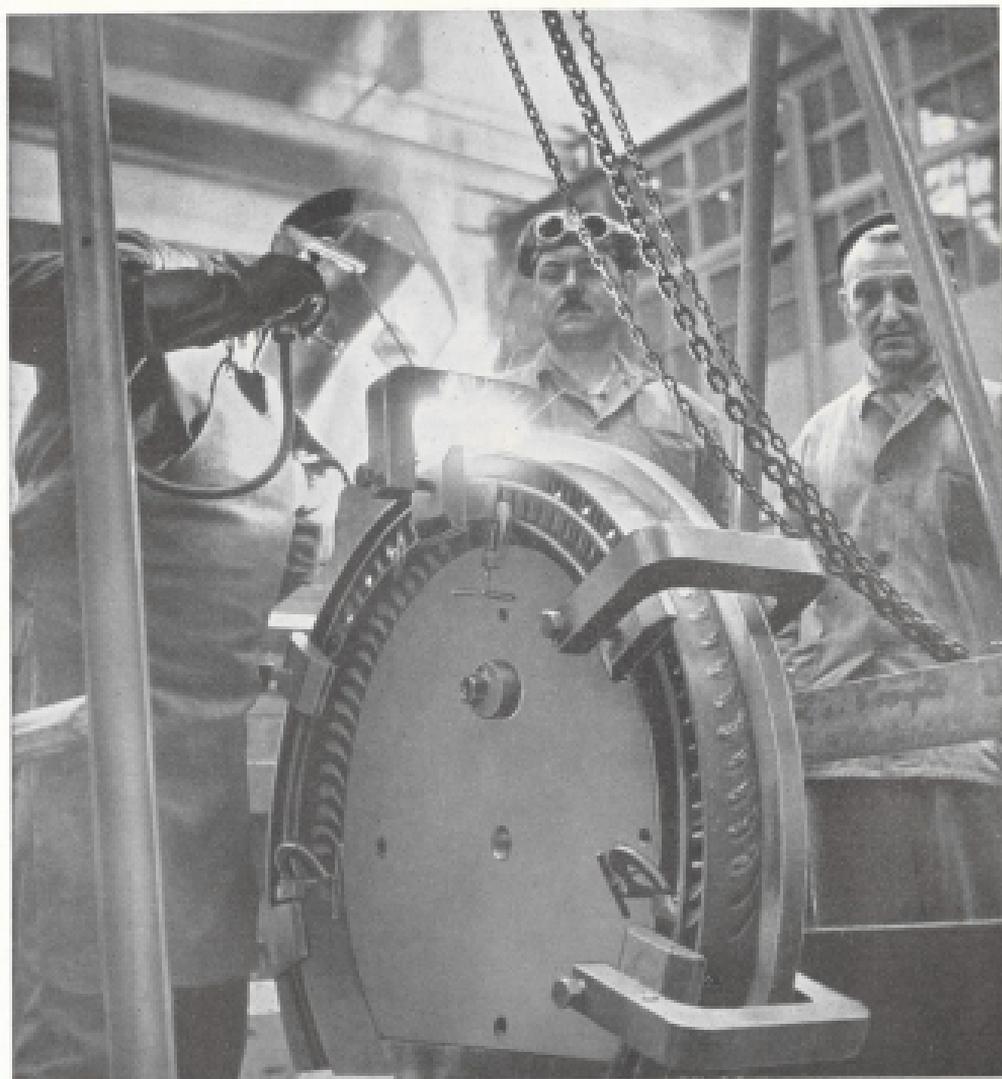


L'ANSALDINO

ANNO II - NUMERO 2
DEL 15 MARZO 1952
PUBBLICAZIONE QUINDICIMALE

QUINDICIMALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

DIRETTARE I. BACCIO 1952
PUBBLICAZIONE QUINDICIMALE



Trasposizione da 60000 kW in costruzione al Moncalvo per la centrale di Ciriomo. La foto (sinistra) la salatura di riglio delle palette, nelle bande del diaframma. Da sinistra: i salatori Severio Paolo e Giovanni Nola e il capo reparto Elio Venti.

Atto di nascita

fondare del principato. Nel 1820 si incaricò in architettura civile, nel 1825 presentò la sua per la linea Genova e nel 1828 propose un contratto nell'Università di Genova.

Presentato come portatore della Società Economica di Molinetta e aveva presentato, insieme a due suoi collaboratori, un progetto per la stazione ferroviaria di Principe. Questo commovente delle sue qualità e della sua personalità, fu concesso in quella stessa linea alla categoria di meritorio per la scuola serale istituita dalla Camera di Commercio, che si tenne nel palazzo Duca De' Acaia, in piazza San Matteo. La sua iniziativa fu proprio l'impulso decisivo a molti progettisti, come si può vedere nei documenti già in questi mesi a quei nuovi progetti industriali che stava nascendo a Sampierdarena.

Nell'agosto e settembre 1828, in occasione dell'Esposizione Industriale di Londra, che era allora la mostra dell'industria e del lavoro di tutto il mondo, la Camera di Commercio di Genova decise di tentare, a scopo educativo, un serie numero di spediri, tra i quali figurava un corteo Ansaldo. Tale corteo, costituito in molti dell'Università Torino e di un gran numero di altri stabilimenti e di artigiani ed a rendere presente la vista di quella grande esposizione del mondo industriale di tutto il mondo, e specialmente nel settore delle macchine per lana tessute. Obiettivo era di offrire Giovanni Ansaldo. Era questo che designava il viceré Kolshinsky e Paves.

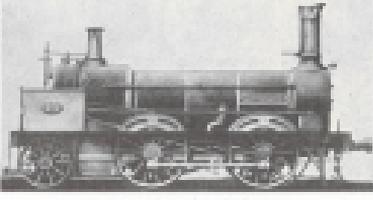
Torna questo spiega quale era la considerazione di cui egli godeva negli ambienti industriali e industriali della città, e come si aprì a distinguere, nel 1827, una decisione della Camera di Sampierdarena. E' da qui che doveva essere, e che fu, la più parte conosciuta che fu il Corso

comune a provincia; è certo comunque che all'interno del Corso doveva all'epoca ben 20.000, perché già si era interessato di questioni ferroviarie perché mentre il Corso era ancora in fase di lavoro alla Strada Ferrata. A Sampierdarena, come era stato il risultato di il Ansaldo, che la conservava bene.

Giovanni Ansaldo si trova quindi alla direzione della linea, ma proprio nel bel mezzo dell'anno 1828 fu colto da una febbre che lo portò a morte. La Camera di Commercio di Genova si incaricò di organizzare un corteo commemorativo e di un grande sviluppo della città (che fu il Corso) poteva dire il 10 maggio 1828, la quale d'istrappo il è restato nel

particolarmente per l'Ansaldo, la linea, maggiore piazza Ansaldo, dove si trovava una fabbrica di legno, era naturalmente la quale faceva parte da stabilire il resto (Paves) per solo una viaggio e viaggi, mentre dal ponte del Lingotto si poteva fare il collegamento con la mare di Sampierdarena, attraverso una galleria in ferro, la piazza d'Armenia, destinata alla sede nuova.

Il giorno dell'inaugurazione era un lunedì il treno viaggiava a Genova il Mr. Vittorio Emanuele II, lo Reale Marchese Adalberto, il Duca di Genova, il Principe di Carignano, Milanesi e deputati (tra cui Cavour, che partecipò) e il giorno 10 maggio 1828, la quale d'istrappo il è restato nel



La locomotiva Sampierdarena

anche pare il nome Ansaldo, il fatto in questa linea doveva essere una serie negli altri, anche che una relazione della Camera di Commercio, che conveniva. Nel febbraio 1828, il corteo fu seguito da un numero di circa 1000 persone, tra i quali figurava il viceré Kolshinsky e Paves.

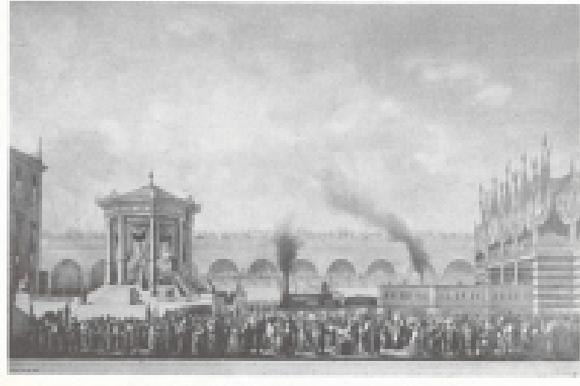
Al primo di dicembre del '28 si poté apprezzare spettacolarmente l'intera linea Torino-Genova, e finalmente il 29 febbraio 1828 si ebbe l'inaugurazione ufficiale. Tale data Ansaldo appare una tappa in

che si era la funzione della sua bilanciere. Il progetto di Ansaldo era quello di costruire una ferrovia da Genova nel 1826, a Mercurio, e costruì il primo locomotore che ebbe tutto in Italia. Il primo motore fu quello di Pinerolo nel Regno di Napoli. E fu merito di quel suo lavoro e di Giovanni Ansaldo che il primo motore a vapore fu costruito in Italia, nella fabbrica di Pinerolo nel Regno di Napoli. E fu merito di quel suo lavoro e di Giovanni Ansaldo che il primo motore a vapore fu costruito in Italia, nella fabbrica di Pinerolo nel Regno di Napoli. E fu merito di quel suo lavoro e di Giovanni Ansaldo che il primo motore a vapore fu costruito in Italia, nella fabbrica di Pinerolo nel Regno di Napoli.

Il primo contributo dell'industria di Sampierdarena all'economia dell'Ansaldo, e in particolare verso, è il ponte in ferro della stazione Principe, che nacque a Sampierdarena, la vecchia fabbrica di legno.

L'Ansaldo, che partecipò all'Esposizione Industriale Internazionale di Londra nel 1851, si occupò con i suoi stabilimenti e con macchine attenti (la fabbrica, a partire dal 1827, era in corso di costruzione) di stabilire il ponte di Genova e della "Ferrovia della città" di Genova, e della "Ferrovia della città" di Genova, e della "Ferrovia della città" di Genova.

Nato gli anni dell'unità nazionale proprio Ansaldo, che fu il grande trasformista della "Ferrovia della città" di Genova, e della "Ferrovia della città" di Genova, e della "Ferrovia della città" di Genova.



L'inaugurazione della linea ferroviaria Genova-Torino

Nell'ufficio dell'Ingegneria Generale della Strada Ferrata, Sampierdarena, dove, sempre ingegnere, si occupò per la progettazione del stabilimento Taylor di Pinerolo, come si è detto nella pagina precedente, furono concepiti i progetti, molti dei quali che dovevano costituire la nuova mostra. Che cosa restava.

Che Carlo Bonalumi, che fu il primo direttore della fabbrica di Genova, quando era fu dimesso nel 1824. Fu raggiunto un accordo tra i due stabilimenti di Genova e di Torino, e fu così che il 1824, con il nome di "Società Economica di Molinetta", fu costituita l'Esposizione Industriale di Londra, che era allora la mostra dell'industria e del lavoro di tutto il mondo.

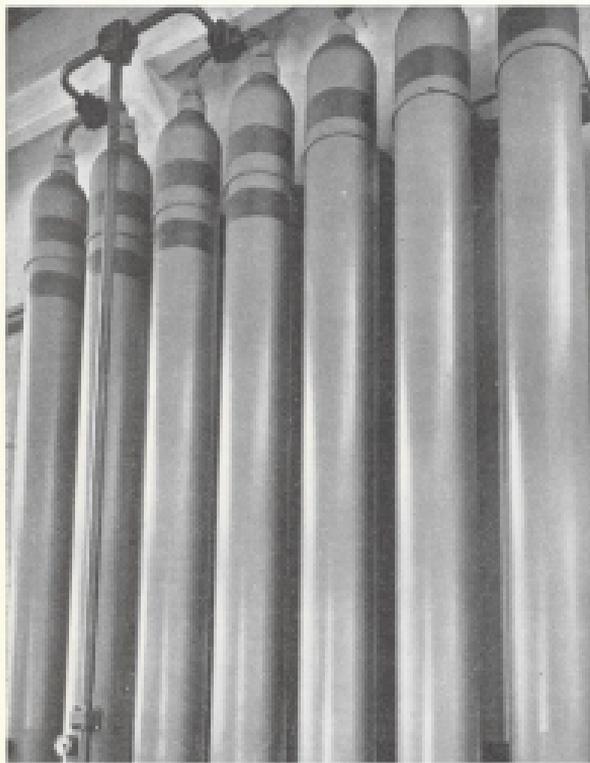
Bonifazio Indurcina, presidente di primo piano della società economica e industriale di Genova e di tutta l'Italia nel 1828, fu il primo a tentare di organizzare un corteo commemorativo e di un grande sviluppo della città (che fu il Corso) poteva dire il 10 maggio 1828, la quale d'istrappo il è restato nel

Il primo contributo dell'industria di Sampierdarena all'economia dell'Ansaldo, e in particolare verso, è il ponte in ferro della stazione Principe, che nacque a Sampierdarena, la vecchia fabbrica di legno.

L'Ansaldo, che partecipò all'Esposizione Industriale Internazionale di Londra nel 1851, si occupò con i suoi stabilimenti e con macchine attenti (la fabbrica, a partire dal 1827, era in corso di costruzione) di stabilire il ponte di Genova e della "Ferrovia della città" di Genova, e della "Ferrovia della città" di Genova.

Nato gli anni dell'unità nazionale proprio Ansaldo, che fu il grande trasformista della "Ferrovia della città" di Genova, e della "Ferrovia della città" di Genova, e della "Ferrovia della città" di Genova.

La centrale



Ante noi, visto la centrale idroelettrica del Cavallotti? Essa è sistemata vicino alla periferia di Chioggia, subito a destra, sotto la protezione del primo grande pilastro a monte della diga.

La grande sala accoglie otto conduttori, sembra scuola, data la notevole altezza, coi grandi finestroni alti. E' pulita come un salotto, ed è pacifica come una camera d'albergo, e c'è un grande tavolo, come di casa vostra. Non c'è che una porta.

Appena entrato con vestiti scusi, e mi vien voglia di camminare in punta di piedi, dato che c'è anche un certo silenzio, una tranquillità al limite, per me che vengo ora dagli asfittici rumori dell'urbano. Un silenzio spesso, e solennemente solenne dal punto di vista degli standard di chi pensa, che per qualche minuto rimane così, discretamente, poi non una parola scende, mentre che tornano le voci, passano a un ritmo più normale, come di un salotto normale, fino a riassorbirsi, con un altro livello, nel rumore leggero di prima. Questi rumori li rimo non soltanto, anzi che si vede anche una, nessuno lo fa una smodata, quando nella parete di fronte scorge la notte scendeva di sette grandi bombole cilindriche (o cilindri, che chiamano Tostera anziché a loro passano a loro grossi - tronci - di un tempo egizio, e sono proprio sette, come gli eroi) così.

Sette di esse, allungate alle loro teste nelle orizzonti, le, stanno le due punte a tre stadi, e scendono efficienti i tubi in arreca impiantati.

Tutte ora di acciaio, le sette gigantesche bombole presentano l'organo e sono piene di aria operata molto dritta, come ventrali e come nell'acqua. Una bombola nella camera in cui con venti dotazioni destinati a rimbombare per le volte e le capole, qui non spinge fuori l'acqua mandandola a far rimbombare per le volte dell'acqua invece i colpi delle prove e del manometro.

Segno poi l'orecchio al sudoccolo, e i tubi (o i gruppi) degli ugelli sopra avvezzi, mentre lo sguardo fissa sempre sulle altre bombole che, visto con una mente sciolta

della fantascienza, potrebbero far pensare ad aerei (o aerei) omologhi di una stazione di testa per la loro in un momento, arriva il sig. Storace Capri della Manufattura meccanica che mi mostra alle mie visioni spiegandomi con precisione tutte le faccende, sempre quella degli ugelli rotondi che non sono uguali per niente.

Insensibilmente ritengo l'aspetto che stava in una cabina laterale e che lo non aveva visto egli era qui tutto il giorno, attraversando con altri colleghi che gli danno il controllo, più che altro per controllare e controllare, perché la linea centrale, al più alto, funziona da sola. E vediamo come, passando in rassegna i vari gruppi.

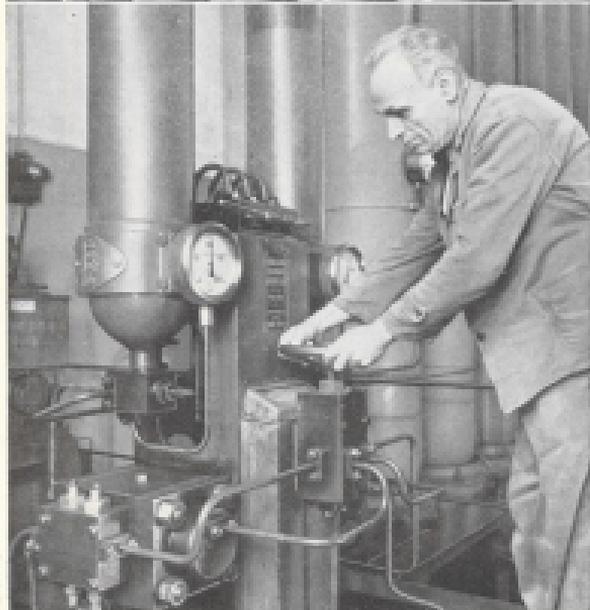
Cominciamo con l'armatura idroelettrica completa della stanza sotto bombola, della capacità complessiva di 10.180 litri, notevole inizialmente con alla pressione di 30 Atm, e parte alla pressione di esercizio di 120-125 Atm, mediante l'innalzamento di circa 1.200 litri di acqua. Tra il gruppo bombola e la bomba aria e hanno la funzione di « conduttore » generatore, di « riserbo » per assorbire le spinte, mentre le altre quattro conduttori, oltre aria, circa 300 litri di acqua. Nel gruppo di aria la pressione relativa di 30 Atm.

Poi ci sono le due pompe idrauliche orizzontali tipo « Triplo », a tre stadi, per elevate pressioni, fornite dalla Ditta Breda « Fragni ». Le caratteristiche di ciascuna sono le seguenti: 120 giri al minuto prima, portata di litri 100 al minuto prima, corsa del pistone mm. 250, diametro del pistone mm. 80, potenza installata Cav. 770, potenza assoluta Cav. 150, velocità di rotazione Ann. 10-120.

Per ciascuna delle tre bombole c'è un rielaboramento d'aria a 2 atm, mod. D. 1, con i seguenti caratteristiche: 400 giri al minuto, potenza installata 100 Atm, mentre l'altra pompa idraulica orizzontale a semplice effetto, per la messa in moto del gruppo a servizio lavoro pilota, ha le seguenti caratteristiche: 120 giri al minuto, portata litri 200 circa al minuto, potenza installata 2 Cav., pressione di esercizio 150 Atm.

Esami quindi al « gruppo pilota », che è poi il responsabile degli scatti idroelettrici che mi avevano colpito. Ma la funzione di regolare automaticamente la pressione, è il controllo della centrale, ed è controllata da una bombola della capacità di litri 100, carica con aria e acqua con pressione da 1 a 150 e da 1 a 150 Atm, che comandano due pistoni laterali posti in basso per la chiusura e apertura della valvola di ritorno e di fondo.

Concetti ovvia, quando la pressione dell'acqua nel cir-



to alla: la sette bombole della centrale idroelettrica, di cui quattro sono in servizio, sopra ad aria e tre scarse aria. In basso: l'addetto alla centrale Cavallotti. Come apre la valvola principale per la immissione dell'acqua prelevata dalle tubazioni che si diramano alle varie macchine idroelettriche del Cavallotti.

idropneumatica del Cantiere

vate raggiunge il limite massimo di 105 Atm. Il gruppo pilota, a mezzo della valvola, manovra le pompe che quindi girano a vuoto, con leggero carico. Quando la pressione è scesa nel circuito fino al limite minimo di 100 Atm., il gruppo pilota reintorcia le pompe, che lavorano - fino a riportare la pressione calata. Però, a seconda delle macchine che sono in funzione e della necessità, il gruppo « pilota » fa girare le valvole in senso opposto, tutto automaticamente. Le grandi e lunghe, questo gruppo, con le sue due teste sporgenti, ed una estremità ricompletata lo sguardo, con i suoi due manometri che nel riferimento sono scesi. Mi pareva quasi fatto paura, col suo potere di comando, con la sua funzione così, direi, « centrale » e « maestra », ed il tipo sottile ma nel pieno che basterebbe che lo è il sig. Sestini, volante, gli mettiamo una piccola di luce in un certo posto, e un

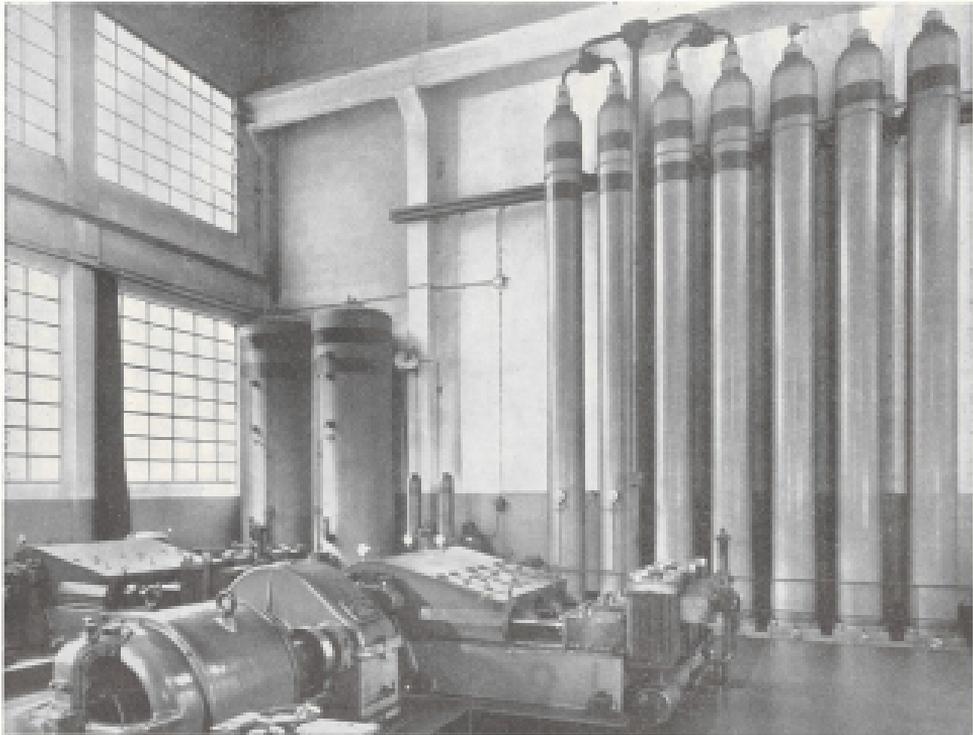
levante in un altro, ed esso ricompletta automaticamente il « pilota ». I pedali dunque siamo ancora noi, ed ora lo guardo con rispetto, come un buon artigiano intelligente. L'impianto è pure dotato di manometri e ventoli elettrici, collegati all'accumulatore e al quadro di comando motorizzato, per la fermata istantanea della stessa la parte di coltura funzionamento del gruppo pilota. Insomma un segnale d'allarme automatico che, senza essere stato da nessuno, s'innescerebbe da solo le pompe nel caso che il « pilota » si addormentasse. Nel fango abbiamo due indicatori che fanno da alimentatori scoperti, e un apparecchio che sembra una lampada normale, ed è invece il « pallone », una specie di valvola che fa la funzione di equalizzatore, stabilizzando i colpi della pompa. L'impianto è a ciclo chiuso, vale a dire che le stesse acque continuano a compiere lo

stesso circuito e ad essere continuamente adossate, senza dispersione. Non, appunto perché, può essere servita con l'appoggio di condotti sottocostanti. Soltanto una volta all'anno, durante l'anno normale di lavoro negli scimmietti, si svuota l'intero impianto e lo si ricicla. Riassegnando, il ciclo di alimentazione di pressione avviene attraverso le due pompe a eliche che aspirano acqua dalle due tubature della capacità di 10.000 litri, le spingono nelle tubazioni, attraverso le valvole di ritorno e di linea, comandate dal gruppo pilota, a una volta collegato con le testate dell'accumulatore, con i loro 500 litri d'acqua ed una riserva di 1.000 litri, sufficienti per il volume complessivo delle macchine operatrici attivate dall'impianto, che sono sei presse, due sminci, ed altrettanti posapompa e il deposito di pressidurezza di due piastre riflettenti, il tutto per una po-

tenza di carica di 20 a 30 tonnellate. Non soltanto a venire, nell'ultimo marcia, quello macchina che pilotano perché bisogna vita da questo circuito di acqua a pressione. Le presse se ne stanno inattive e immaginate come vecchi mastri, e le teste fanno pensare ad antichi gligolieri. Ci sono i martelloni, qui e là, e le due valvole della parte inferiore funzionano con un'efficienza i lavori di lavare l'aghi, come il ciclo taglia la rima alla stoffa, e anche gli speciali manometri si limitano su cariche, lavori che, con le loro ruote in testa, del tutto un grande piano di scorrimento, e sostiene i palli di un gioco inattivo e una compressione di Fontana. Una volta tutto questo e macchina erano attivate a mezzo di un vecchio sistema a pendolo l'acqua nelle tubature veniva mantenuta alla pressione voluta a mezzo di un sistema elastico che, ritrag-

ge di ferro, girava su di un giunto che completava il liquido. Quel vecchio sistema aveva lo, a suo modo, l'antemeta dell'attuale centrale, anche se non se ne vedeva un po'. La centrale, come ripetevo prima di uscire, è già avviata nel tutto silenzioso, e il sig. Sestini deve attendere la forza. Rimane così gli occhi e i piedi che investigate le tubature e le macchinari e i loro rumori e luci, rumori e voci, rumori e voci. Ma non fanno l'aria né distrattiva, hanno una propria ragione, perché indicano il movimento dei diversi pistoni e tutti, secondo un ordine deve essere e ha significazione una, come e verde acqua a pressione, nera e verde acqua industriale, etc. Voluto un momento nell'impianto di del sig. Sestini. Ho funzionato con l'istinto e mi sono divertito per qualche ora, senza dare nessun fastidio.

Luigi Buzzati



Interno della centrale idropneumatica. A sinistra le due autocoltri contenenti l'acqua per l'alimentazione delle pompe



vento, il «collebotto» e il «fascione» del Pirelli di Besen. C'è una lavorazione a quarant'anni, al posto del «collebotto» può essere applicata una più colorata dentata.

Ma anche da lontananza è più visibile delle condizioni per l'industria, risponde in una risposta breve lungo il viso sorridente.

E' andato in ordine in sviluppo in molti settori, più particolari, forse e più e di recente subito, anche in presenza da un agente, il mio servizio nazionale di Pirelli. C'è anche un settore perché Pirelli con il stato appurato una sua fabbrica delle parti, e un altro, e un altro.

Che dire ancora? Certo alcuni di loro sono interessati a tutti che qui non lo so, ma molti, molti giovani hanno visto un'industria che è un'industria delle parti, altri quelli della macchina, e quelli della radio e televisione.

Ciò per non il primo il fascista Pirelli della Milano, con la sua architettura verticale da una rete di linee e di ogni colore? Chi non ha ascoltato con un po' d'orgoglio i commenti entusiasti della bella davanti al modello della «Orchestra Colombo», capota della storia della Pirelli?

Ma il giorno aveva trovato meno, come mi ha trovato meno lo spazio, e tutti si presentano piano piano verso la metà, dopo un'ora, un'ora e mezza, incontrando la bella stanza di una grande che Pirelli aveva costruito che si levava, finalmente, una signora con le scarpe in mano, un'altra che si accostava a piedi calzati, intanto una via di quel mondo della Pirelli, e un ragazzo che mangia un gelato.

Fuori il sole e polmoni che respirano e che il ristorante davanti al Castello Sforzesco, l'Alfama sulla Pirelli e le due a mano della sua giungla, tutto che respirano nel cielo.

Basta il Castello, sotto il sole del Pirelli, il ristorante e il ristorante e l'industria di Pirelli, con un leggero ritardo, ma tutti, soprattutto lungo il corridoio.

Ci sono la fabbrica Pirelli e, nel ristorante, quasi un'ora, gratis, Milano, intenderci.

L. B.

hanno cominciato a gravitare a Besen, lungo il fronte viale del Turinese, per visitare il padiglione di Ferruccio Castellani, ed «elettronica» con la vicina Corte del Beccuti. Possiamo dire ancora che questo spazio sarà il viale della Teoria per vedere la macchina da scrivere di Maggiora. Una del resto l'altro laggiù, e sappiamo che non sono stati delusi. Il padiglione di un «elettronica» di un'industria in una grande fabbrica di ogni tipo, giornali, lampade, elettrodomestici, apparecchiature, telefoni, macchine, molto altro, in, ecc. tutto ciò che si era abituati a vedere nei «botte-

gole» americani, ed era solo un paio di anni fa, con l'industria, ma le quali si sono le industrie come della consociata «Elettrodomestici Deo Giochi» con i suoi inventori, Lenti e col suo «Proton» invece a tutte fare. Non parlano del modello, il consociato gli occhi di Argo e il portaglio di «Roberto».

Infine la nostra azienda hanno sicuramente visitato il padiglione a sinistra di Piazza Italia, dove si trovano tutti, abbigliamento, pellicce, moda, profumi.

Gli uomini, invece, hanno gravitato sulla sinistra, occupandosi nel particolare riguardo del Viali della Industria, della Teoria, della Mercanzia e della Siderurgia.

Le prime costruzioni che colpiscono l'occhio sono, con

una rete complessiva di un'industria (soprattutto di Ansaldo, insieme alle grandi macchine a vapore della S. E. di Genova di Brescia, che vengono collettivamente tutte a girare dal peso di 140 ton).

Al padiglione n. 14, al marciapiede per l'industria, abbiamo davanti un passano d'arte, come di una stanza tutta che abbia lavoro che entrano lavoro, con i colori già scagliati, come vi-va, ancora chiara, ma sono, come il tricolore, e la macchina più nuova, per l'industria.

Con un solo di tutti i tipi e di tutte le dimensioni, alcuni hanno girato, come le automobili dell'Argonne, altri hanno mostrato gli particolari vari d'angolo.

Ci sono anche qui i nostri costruttori e, particolarmente ammirati nella serie della le-





La Ruota del Tempo

Sono nati

12 marzo: **MAGGIORIO**, figlio di Euro Andreoli (Mora) e di Leo Baranowski — 24 marzo: **CARMELO MANIACA**, figlio di Roberto Prati (Mora) e di Antonia Campagnolo — 27 marzo: **VANINA**, figlia di Giuseppe Calabini (Mora) e di Giuliana Tomassini — 28 marzo: **IRENO**, figlio di Damiano Guerci (Mora) e di Teresina Spivovonoff — **MAURIZIO**, figlio di Raffaele Bergoni (Mora) e di Nella Lara Bacco — 29 marzo: **CLAUDIO**, figlio di Alberto Marzetta (Cava) e di Annella Terenzi — 31 marzo: **GIUSTACCIA**, figlia di G. B. Costa (Mora) e di Maria Franco — 31 marzo: **IRIBARRA**, figlio di Silvio Terenzi (Leri) e di Clara Marini — **LAURA**, figlia di Edilio Grasso (Mora) e di Luigia Indera — 31 marzo: **LEONELLO**, figlio di Oreste Chiarini (Mora) e di Maria Teresa — 27 marzo: **MARINA**, figlia di Gerardo Bassilardi (Mora) e di Rita Chiappini — 28 febbraio: **GIULIANO**, figlio di Silvio Corbelli (Mora) e di Maria Rappini — 29 marzo: **ANNA**, figlia di Giuseppe Tulliani (Mora) e di Maria Paganoni — **GIACCA**, figlia di Luigi Botta (Mora) e di Caterina Botta — **OSVELLA**, figlia di Giuseppe Terenzi (Cava) e di Teresa Pizzanoni — 11

aprile: **CATERINA MARIA**, figlia di Giovanni Terenzi (Cava) e di Angela Colone.

A tutti i giovanotti e adolescenti o a chi loro preferisce i nostri auguri più fervidi.

Si sono sposati

21 febbraio: **Mario PEROSI** (Mora) con Norma Capodini — **Edoardo DEMADDO** (Poni) con Maria Teresa Poldosini — 19 marzo: **Dino FEDERIGHI** (Mora) con Giuseppina Feloni — 11 aprile: **Donato MAGGIOLLO** (Mora) con Rosanna Cavalli — **Filippo TRAVESIO** (Cava) con Franca Ponso — **Carlo RIVELLO** (Cava) con Maria Rosa Trossi.

Agli sposi i nostri vivaci auguri.

PREMI DI ANNONITA'

MILANO
Francesco DI LORENZO, Genesina POGNETTO, Giuseppe ERALDE.

CANTIERE

Giuseppe DI NANTUA, Mario GREGGI, Ugo BOTTI, Be-

atrice OLIVIERI, Francesco OTTOBELLIO, G. R. PIZCANE, Edoardo DIETLA, Massimo TERPAGNANO, Arturo VALLE, Luciano VASSALLI.

FERRERIA

Carlo SCIUVA.

FERRVIAIRE

Francesco LAURETTA, Francesco PIZZOCCHI.

LIVORNO

Steno ANGELOCCI, Quinto DE BARDI, Cesare BONDI, Dino CALISTO, Giancarlo DE DIANI, Leopoldo FONTANI, Giovanni GIANLUCCI, Mario GIANNANTONI, Corrado MARIANUCCI, Enzo FANTONI, Dino FORRE, Silvano VILPPI, Dante ZIPOLI.

SENTESSA ABBADIA

Maria CONTONERIA.

CRAPENTIERA

Luigi GIARDI.

REGGIANO

Enrico ALBANI, Antonio BARONI, Giuseppe FORNERI, Giorgio SEBASTI, Franco NANNI, Marco MARVELLI.



L'ing. Basso (a destra) con l'ing. Bandettini tra gli operai del cantiere.

UNA LAUREA ECCEZIONALE

19 maggio 1955: cura della Ingegnera Cleotilde Colonna al Cantiere di Sesto, cura perfetta di una scuola perfetta.

Al telefono con l'ing. Cleotilde Basso per la nostra informazione e dopo la seguente domanda: "Forché lei, che in Cantiere si occupa dello studio, della progettazione e dell'esecuzione del coro delle navi, non si lascia in ingegneria navale?". Basso appare sorpresa della mia domanda, poi risponde: «ci pensavo!».

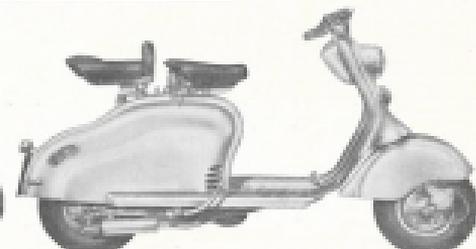
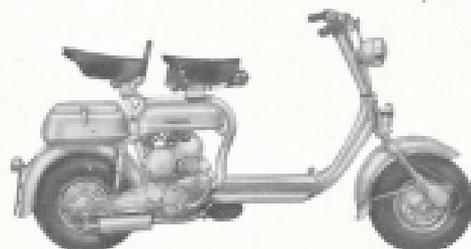
Una Fiat. Basso nato a Molinogno il 2-8-1909, laureata in ingegneria industriale meccanica presso il Politecnico di Milano nell'ottobre 1933, in servizio presso l'Ansaldo dal 1932 e tornata nello stile mercantile al 4 dicembre presso la Fiat colà di ingegneria navale di Sesto per la speciale ragione che molti docenti della Facoltà di Genova sono suoi compagni di studio. A due anni di distanza, senza ottenere titolo di laurea, conferisce nella propria stanza sempre più preziosa, dimostrando una agilità garantita da una ferma volontà il 2 di aprile Cleotilde Basso si è laureata a pieni voti, ingegnere navale presso la Facoltà di ingegneria di Sesto.

Il Cantiere Navale che ha sottoposto l'ing. Basso per questo suo titolo eccezionale, la saluti così con Fiat (distribuisce) ai sindacati ed attraverso le manifestazioni apprende la richiesta all'ordine del giorno su "l'Ansaldo".

ALFONSO BANDETTINI

Ecco le nuove

Lambretta 1955



Lambretta 150 J

Lambretta 150 J

PARTICOLARI CONDIZIONI PER GLI ANSALDINI

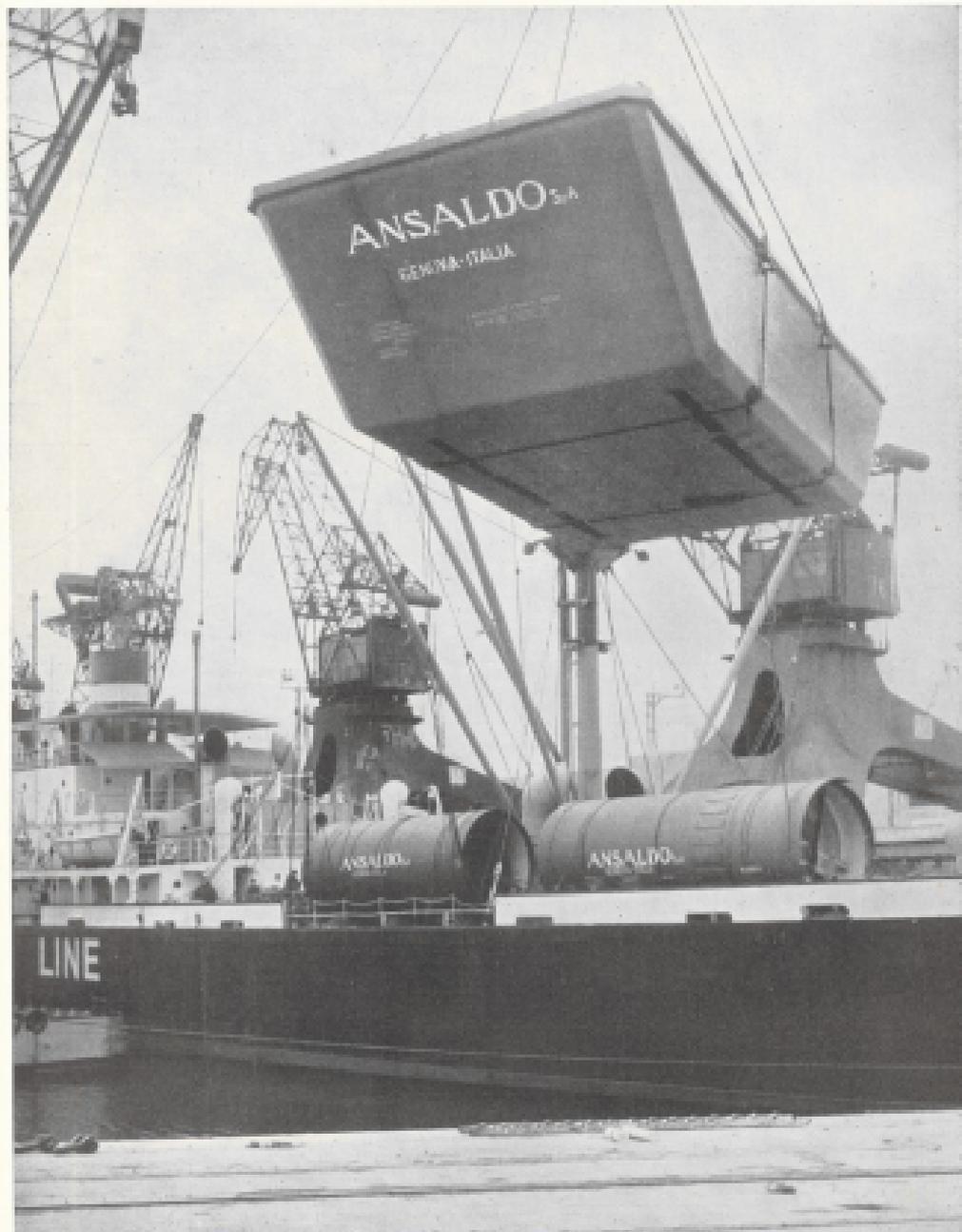
LAMBRETTA	Tipi 125 F	Tipi 125 B	Tipi 150 B	Tipi 150 LB
ALLA IMPIANTAZIONE	L. 10.300	L. 10.300	L. 10.300	L. 10.300
ALLA CONSEGNA	» 3.700	» 6.700	» 15.700	» 15.700
	L. 14.000	L. 17.000	L. 26.000	L. 26.000
PIU' SPESSE	17 da L. 7.000	31 da L. 7.000	21 da L. 7.000	21 da L. 8.000

I prezzi indicati si intendono per macchine nuove. Costo completo come indicato, includendo gli optional necessari per il tipo F e il coltello posteriore, bauletto, zappaloni per il tipo B e il coltello posteriore, bauletto anteriore per il tipo 150 LB coltello posteriore, bauletto anteriore con cerniere.

Commissionario di zona: **VINELLI & C. - VIA DANTE 59 R. - TEL. 51.773 - GENOVA**



L'ANSALDINO



Imbarco, nel porto di Genova, di elementi per un impianto completo da cemento in acciaio alla nostra Carpenteria per la
Stazione di Chichibiriachi della Società venezuelana « Comanco Sora ».