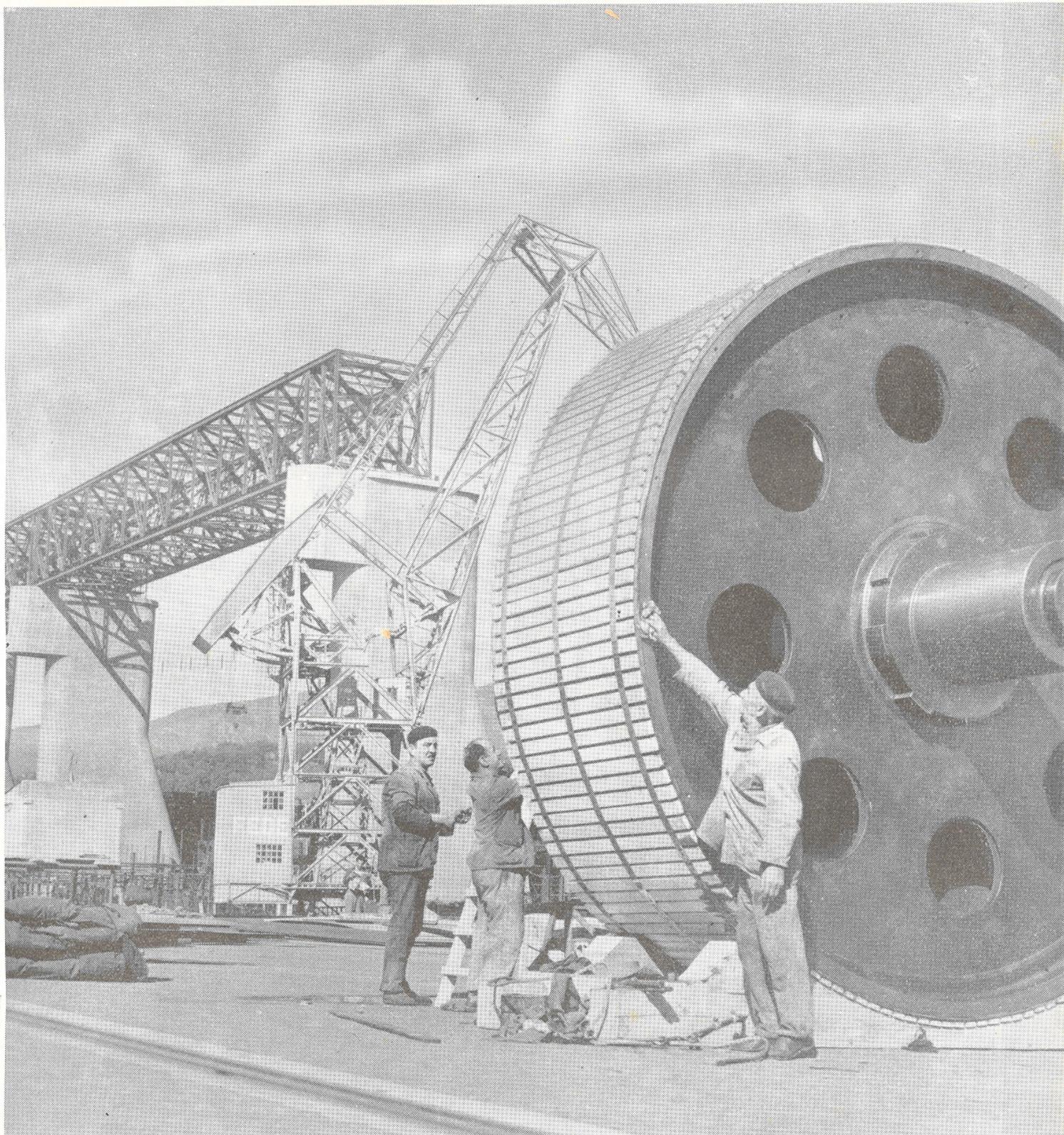


L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 3
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

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

GENOVA, 15 FEBBRAIO 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo



Ruota lenta di riduzione per l'apparato motore di una turbocisterna da 31.500 T.D.W. in attesa d'imbarco al Cantiere di Sestri. Da sinistra: il motorista Eugenio Sterlocchi, l'aggiustatore Emanuele Scotto, l'ingrassatore Giovanni Bottaro.

Attività della Sezione Commerciale Meccanica

Se l'attività produttiva costituisce l'esplicazione pratica della vita di una azienda industriale, l'attività commerciale ne costituisce la linfa vitale; è infatti tramite l'azione commerciale che una azienda può seguire gli orientamenti del mercato, adeguarsi alle sue esigenze e raggiungere infine lo scopo essenziale della sua attività e cioè la vendita dei propri prodotti.

Può essere pertanto interessante conoscere per sommi capi l'organizzazione e l'attività svolta dalla Sezione Commerciale Meccanica della Direzione Generale, che, delle due Sezioni Commerciali esistenti nella nostra Società, è quella che per genere e varietà di tipi e di dimensioni dei prodotti trattati, si trova a dovere svolgere un'attività commerciale più rispondente all'idea che generalmente tutti hanno dell'attività stessa.

La Sezione Commerciale Meccanica si articola nei seguenti Uffici:

a) **Ufficio Vendite Meccanica Termica** che si occupa delle vendite di tutti i prodotti dello Stabilimento Meccanico e quindi di un complesso di vendite veramente imponente, che comporta un'emissione di offerte per circa 60-80 miliardi all'anno.

b) **Ufficio Vendite Materie Ferroviario e Carpenteria** che si occupa della vendita dei prodotti dei due Stabilimenti MEF e CAR, con la esclusione della parte impianti industriali, con un ammontare di offerte oscillante sui 20-30 miliardi annui.

c) **Ufficio Vendite Impianti Industriali** che segue le trattative relative a forniture di impianti per l'industria chimica, del petrolio, del cemento, siderurgica, ecc., trattative che rappresentano un ammontare d'offerte molto variabile, valutabile mediamente in 30-50 miliardi annui.

d) **Ispettorato Commercio Estero** che ha per compito il coordinamento dell'attività all'estero dei tre Uffici Vendite mediante studio e prospezioni di mercato, esami di accordi commerciali e questioni doganali, contatti e missioni all'estero.

e) **Segreteria** con compiti sia di carattere generale sia specifico, come rapporti con uffici staccati ed agenti, sia in Italia che all'estero, convenzioni di licenza e di consulenza, brevetti, relazioni con associazioni e Camere di Commercio, contatti con l'Ufficio Propaganda, ecc.

Per dare un'idea del lavoro che viene svolto negli uffici della Sezione può essere interessante riportare alcuni dati statistici che risultano assai significativi:

— la corrispondenza svolta ammonta in un anno a circa 30.000 lettere e 4.000 telegrammi con una media quindi di 115 lettere e 15 telegrammi per giornata lavorativa; circa un terzo di tale corrispondenza viene svolta in lingua estera, mentre molte delle lettere considerate sono costituite da 10 fino a 100 e talvolta anche più, pagine (è recente il caso di un'offerta all'estero per una centrale termoelettrica il cui peso complessivo superava i cinque chili);

— in un anno vengono effettuate circa 25.000 copie fotografiche di documenti, capi-

tolati, ecc. con una media quindi di circa 100 per giornata lavorativa;

— l'archivio aumenta, sempre ogni anno, di circa 1.000 pratiche;

— a parte le trattative ed i contatti che esse comportano, vengono seguite le pratiche per circa 40 convenzioni di licenza, 60 associazioni e Camere di Commercio, 80 contratti di agenzia e consulenza

per l'interno e per l'estero.

Dipendono inoltre dalla Sezione Commerciale Meccanica, per quanto riguarda il loro impiego, i due Uffici esterni che trattano la vendita per l'Italia dei cosiddetti prodotti di serie e cioè l'Ufficio Vendita Motori Diesel, e l'Ufficio Vendita Utensileria.

Tali Uffici, che per le particolari caratteristiche della loro attività sono stati tenuti,

staccati sia dalla Direzione Generale che dai rispettivi Stabilimenti, prendono dalla Sezione le direttive generali per l'impostazione della loro politica commerciale.

Naturalmente occorre alla fine vedere quali siano i risultati di questo lavoro, anche se nell'attività commerciale non vi è un'esatta ed immediata rispondenza fra l'azione svolta ed i risultati consegu-

ti. Come ognuno può comprendere, il lavoro di penetrazione commerciale, prima del nome e poi effettiva del prodotto, è lungo e faticoso, ed i risultati non possono essere improvvisati da un momento all'altro. Guardando indietro a quanto è stato fatto in questi anni dalla fine della guerra ad oggi, partendo praticamente da una modestissima organizzazione, in quanto fino ad allora le ordinazioni statali avevano rappresentato almeno l'80% degli ordini assunti dalla Società, non si può non compiacersi dei risultati raggiunti; molto tuttavia resta da fare per raggiungere in ogni campo le posizioni che la concorrenza, specie straniera, ha potuto acquisire in decenni o addirittura in secoli di tenace e costante attività.

In ogni modo ogni anno di lavoro costituisce un nuovo passo in avanti per l'affermazione dell'Ansaldo, non soltanto come Industria navale, bensì anche come industria meccanica di valore mondiale; per riferirci solo all'anno recentemente trascorso possiamo dire che il 1955 ha costituito il consolidamento di tale nostra affermazione in tre settori di primaria importanza:

— delle grandi centrali termoelettriche, con l'assunzione di ordinazioni di un gruppo turboalternatore da 30.000 kW per la STES, di una sezione completa da 125.000 kW per la Società Termoelettrica Tirrena e di una centrale completa su due sezioni da 60.000 kW per la SME, e con il favorevole avviamento di altre importanti trattative sia in Italia che all'estero;

— degli impianti per la produzione di fertilizzanti azotati, con l'assunzione dell'ordinazione per la fornitura di un impianto completo alla Sindri Chemical and Fertilizers Ltd. di Sindri (India);

— degli impianti per l'industria del cemento, con l'assunzione, fra l'altro, della fornitura di quattro ceneriterie complete, di cui una per la Colombia.

Si tratta di risultati notevolissimi e che abbiamo citato in quanto non sono fine a se stessi, ma costituiscono l'avvio per una sempre più proficua attività in settori che, se sono tradizionali per l'attività aziendale, stanno però assumendo caratteristiche ed importanza completamente nuove.

La preparazione di questi risultati è cominciata molti anni fa con l'esame delle tendenze di mercato e dei suoi prevedibili futuri orientamenti; si sono dovuti poi studiare, trattare e stipulare i necessari accordi di collaborazione tecnica per permetterci di usufruire delle più avanzate esperienze tecniche al riguardo e quindi, mentre gli uffici tecnici mettevano a profitto tali esperienze, si è iniziato e sviluppato il normale lavoro commerciale che, dopo i primi saltuari risultati, ha portato col tempo alle affermazioni che sopra abbiamo citate.

Il lavoro commerciale oltre a richiedere estro, iniziativa e tempestività è dunque anche un lavoro d'organizzazione, metodicità e costanza, un lavoro difficile che richiede lunga preparazione di mezzi.

Arrigo Angiolini

IL LAVORO NEI TEMPI



L'arte greca dopo i primi anni del V° sec. a.C. sale rapidamente al massimo della perfezione, ed oltre a ciò si diffonde in larghezza. La lotta contro i Persiani aveva messo a dura prova la virtù ed il valore delle città greche; la vittoria gloriosa accrebbe il senso della vita e fece apparire l'esistenza doppiamente preziosa e degna di essere allietata e adornata.

Da qui uno sviluppo florido, in qualità e quantità, di tutte le arti, ed un periodo di intenso lavoro per architetti, pittori e scultori. Gli stessi Dei dell'Olimpo, come gli eroi delle battaglie omeriche, diventano il simbolo delle lotte contemporanee contro i Persiani. Sono dunque molte, ad esempio nella statuaria, le raffigurazioni di gruppi di eroi combattenti. Una parte importante è riservata alla fusione in bronzo; per influenza peloponnesiaca il bronzo sostituisce il marmo, la figura maschile nuda sostituisce la graziosa donna ionica vestita, i guerrieri scacciano le figure di genere, la severità dorica prende il posto della serenità ionica. I vertici di questa produzione statuaria in bronzo portano nomi famosi, come Antenor, Mirone, Fidia. Ma la produzione era molto diffusa come dicevamo, anche in laboratori "artigiani" sparsi ovunque.

Quella che presentiamo è appunto una coppa attica, che svolge in tondo (con un sistema che potremmo chiamare del « fumetto ») una scena di fusione di un gruppo in bronzo. La scena parte dal forno, che si vede con la bocca aperta, dove con apposite molle sta frugando l'operaio addetto al fuoco. Egli porta in testa il caratteristico copricapo dei « fuochisti », che infatti nella nostra foto precedente si vede in testa al Dio Vulcano, dio del fuoco. Dietro al forno si vede spuntare un altro operaio, addetto al mantice. In alto contro la parete ci sono due corna, con appese delle maschere. Chi dice si tratti di amuleti propiziatori, chi invece sostiene trattarsi di corna per appendervi appunto i modelli di teste e altre parti da gettare. Più avanti, sempre sulla parete, si vedono degli utensili: martelli, seghe, ampolle per l'olio, spatole a uncino. Il gruppo cui si sta lavorando consta di due guerrieri: uno vinto e l'altro vincitore. La prima figura ci mostra infatti la statua coricata del guerriero vinto, che ha perduto le armi, e che leva in alto le mani come per difendersi o per implorare pietà. La testa che veniva messa dopo, si vede posata per terra. Un operaio sta lavorando col martello alzato. La figura seguente è quella dell'eroe vittorioso, con elmo, scudo e lancia. Essa è rizzata in piedi sotto una specie di tettoia in legno. Alla trave venivano appoggiate delle scale, mediante le quali gli operai potevano lavorare sulla statua. Si vedono appunto due operai (a terra, però) che lavorano con quelle spatole a uncino cui abbiamo già accennato. Pare che l'operaio della figura distesa « sgrossi » col martello la statua, togliendo il « grezzo » di fusione, e che gli ultimi due invece rifiniscano la statua con le spatole.

In piedi, in atteggiamento di osservatore, con ricche vesti e sandali, sta un signore, che potrebbe essere il proprietario del laboratorio, l'artista che ha modellato la statua oppure il ricco committente.

IMPOSTATA

una turbocisterna

da 31.500 T.D.W.

Ancora aria di festa al Cantiere, l'8 febbraio: il sole, finalmente ricomparso dopo diversi giorni, ci accoglie abbagliandoci all'ingresso.

Sullo stesso scalo ove, 24 giorni prima, era stata varata la « Purfina Italia », si imposta una nave dello stesso tipo, la turbocisterna n. 1521 da 31.500 TPL da costruirsi per conto della Società di Navigazione « Compagnia Internazionale di Genova ».

A destra dello scalo si erge la mole possente della « Fina Canada », ormai quasi pronta per il varo previsto per il 19 p. v., ed a sinistra ha assunto già una sua fisionomia la costruzione 1511, una delle motonavi da carico impostate il 1° settembre scorso per la Società di Navigazione Mercantile « Villain & Fassio ».

Mancano pochi minuti alle 11 quando giungono gli ospiti: il Cav. del Lavoro Ernesto Fassio con la sua gentile Signora e i figli, dr. Giorgio e dr. Alberto; il prof. Tucci e l'avv. Bianchi, il Com.te Pezolo, l'ing. Donini, il Com.te Selvatici. Erano ad attenderli il Presidente dell'Ansaldo, avv. Federico De Barbieri; il

Direttore Generale, ing. Federico Lombardi; il Direttore Centrale ing. Amedeo Casaccia; il Direttore del Cantiere di Sestri, ing. Franco Cristofori ed il V. Direttore ing. Boero.

Subito dopo l'arrivo degli ospiti, le teleferiche hanno sollevato il primo paramazza, posandolo sullo scalo: sono le 11,07. L'operazione si ripete ancora due volte, sempre salutata dagli applausi cordiali dei presenti.

Il Cav. Ernesto Fassio, ad impostazione appena ultimata, si è congratolato col nostro Presidente e col Direttore Generale, estendendo le sue felicitazioni ai tecnici ed agli operai dell'Ansaldo.

Ecco le caratteristiche principali della nave: lunghezza fuori tutto m. 200; lunghezza fra le perpendicolari m. 183,80; larghezza massima fuori ossatura m. 26,20; immersione a pieno carico m. 10,30; portata lorda corrispondente tonn. 31.500; capacità delle cisterne da carico al 100% di capienza mc. 42.000 ca.; potenza normale dell'apparato motore cav. asse 14.500; velocità a pieno carico nodi 16,10.

e. l.



Il corso d'addestramento sulla prevenzione degli infortuni

Da tre mesi è in pieno svolgimento nei nostri stabilimenti il « Quarto corso di addestramento per capi » che ha per tema la « sicurezza e prevenzione infortuni ».

Nei Cantieri di Livorno e di Muggiano il ciclo di istruzione è già stato portato a termine; al Cantiere di Genova-Sestri, alla Fonderia e alla Carpentaria le riunioni proseguono ogni giorno; al Meccanico e al Ferroviario l'inizio è imminente.

Naturalmente le sedute sono riservate ai capi del settore tecnico che hanno un effettivo ed urgente interesse per i problemi della sicurezza sul lavoro, i quali, si può ben dire, costituiscono la chiave di volta per una produzione costante in un ambiente di rapporti umani sereno ed affiatato.

Le esperienze che si presentano ogni giorno ai nostri animatori ci indicano l'interesse con cui i capi di ogni livello seguono le discussioni e recano ad esse il contributo della loro capacità e della loro applicazione sul lavoro.

Il corso è stato orientato in modo da dare ad ogni partecipante la possibilità effettiva di inserirsi in quel dialogo con i colleghi, talvolta di preparazione e di inquadramento mentale diverso, che queste riunioni tendono a sviluppare, a perfezionare e a rendere in ultima analisi, proficuo sia per il

singolo, sia per l'Azienda vista nel suo concetto e nel suo complesso di comunità.

In particolare i capi sono invitati ad esprimere i problemi in materia di Sicurezza e di Prevenzione Infortuni che per la loro complessità e la loro importanza ritengono possano portare un utile contributo per la attività di tutti.

Spesso si tratta di questioni ancora insolite o che sono state impostate in modo che gli interessati non ritengono soddisfacente ed allora tutto il gruppo è chiamato a rispondere e a suggerire la soluzione adatta

che scaturisce da un'approfondita discussione a cui ognuno reca il contributo della propria esperienza nel lavoro e nella conduzione degli uomini.

Gli ottimi risultati di questa impostazione dei corsi di addestramento, ha suggerito l'idea di proseguire su questa strada anche per i prossimi cicli di riunioni che verranno quindi studiati nel senso di alternare una parte tecnica ad una di discussione in modo che i risultati convergano nello scambio di idee e di opinioni che oggi, giustamente, è considerato come l'elemento conduttore per

tonificare ed inquadrare nella dinamica economica moderna l'industria italiana.

I capi dell'Ansaldo hanno dimostrato ampiamente di comprendere e condividere questi postulati ed è ben certo che,

superato il necessario, anche se lungo, periodo di « rodaggio » non mancheranno risultati largamente positivi per la nostra Azienda e di conseguenza per tutti coloro che di essa fanno parte.

Documentari sull'Ansaldo

Il mattino dell'8 corrente ha avuto luogo, al Cinema Fiammetta di Roma, la proiezione dei cortometraggi: « Alta Meccanica », « Un milione di Volts », « L'Ansaldo costruisce per le Forze Navali Venezuelane » (edizione in lingua spagnola).

Erano presenti alla proiezione molte personalità fra cui: il Presidente e il Direttore Generale della Finmeccanica, ing. Lojaco e dr. Luraghi, il nostro Amministratore Delegato ing. Rosini, l'Ambasciatore del Venezuela presso la Santa Sede prof. Gonzales Diaz, l'Ambasciatore dell'India Thyvi, l'Ambasciatore dell'Indonesia Rasjidi, il Ministro di Costa Rica Coto Garbanzo, l'Ambasciatore d'Haiti Laraque, l'Incaricato d'Affari del Venezuela presso il Quirinale Campbell, gli Addetti Navali spagnolo e francese, numerosi Ufficiali della Marina Militare e Funzionari dei Ministeri degli Affari Esteri, della Marina Mercantile e dell'Industria e Commercio.

All'inizio della manifesta-

zione il Comandante Ventura Messia de Prado Dirigente del nostro Ufficio di Roma, ha ringraziato, con brevi parole, gli intervenuti.

I documentari hanno riscosso il maggiore interesse da parte degli illustri spettatori i quali hanno tenuto a manifestare la loro ammirazione per l'efficienza delle attrezzature e delle produzioni dell'Ansaldo.

FACILITAZIONI AGLI ANSALDINI PER L'ACQUISTO DELLA «VESPA»,

La Soc. Piaggio ha stabilito di concedere a tutti i dipendenti dell'Ansaldo che acquisteranno il motocicco Vespa 125 cc. mod. 1956 e 150 cc. mod. 1956 uno speciale sconto del 5 per cento sul prezzo di listino franco fabbrica.

Oltre che per contanti i dipendenti dell'Ansaldo potranno anche effettuare l'acquisto ratealmente con condizioni di pagamento a 6 - 12 - 16 - 20 e 24 mesi.

Gli interessati dovranno rivolgersi:
— per Genova: alla S.A.R. P.I. - V.le Brigate Partigiane, 92 r. tel. 580641-42-43;
— per La Spezia: alla ditta Dr. F. A. Gabbio - Via Rattazzi, 4 bis. tel. 22685;
— per Livorno: alla ditta U. Romel - Via I. Nievo, 4-6 tel. 22062.



SEIMILA ANSALDINI visitano l'Andrea Doria

L'«Andrea Doria» è per gli ansaldini qualcosa di più che un prodotto della quotidiana fatica; per la squisita cortesia del suo Stato Maggiore e dell'equipaggio tutto, ha per noi il valore di un'amica sincera. E' la terza volta, ormai, che saliamo i capaci scalandroni, accolti con simpatia spontanea, con cordialità viva dall'equipaggio e dagli ufficiali che salutiamo adesso come vecchi amici, amici di tanti ansaldini che, lungi dal lasciarsi sfuggire l'occasione, sommergono i tavoli della nostra redazione di richieste di visita, ogni qualvolta la Società «Italia» ci consente di andarla a vedere, questa superba unità.

Visita di eccezione quella del 29 gennaio. D'eccezione perchè, tra ansaldini grandi e piccoli, gli intervenuti erano oltre 6.000.

Seimila! Un numero che direbbe poco, se non li avessimo visti sfilare tutti, lungo gli scalandroni e a bordo. Chi li ha osservati mentre interrogavano, ammiravano, circolavano per i corridoi, i saloni, i ponti; chi ha visto i bambini rincorrersi e scorrazzare felici, ne avrà senz'altro avuto un'idea ben difficile a dimenticare.

Quante foto sono state scattate durante tutto l'arco della visita che, tra mattina e pomeriggio, è stato di sei ore? Impossibile tentare un conteggio. Abbiamo notato anziani signori con la «Zeiss» e dinamiche ragazze fornite di torce elettroniche, telemetri, esposimetri; intravisto volti

atteggiati a sorpresa e volti veramente sorpresi dinanzi all'obiettivo. Un turbinio continuo di colori e di voci, soprattutto in coperta, malgrado il grigio del cielo e la temperatura alquanto bassa.

Gli ansaldini di turno la mattina hanno potuto assistere alle ultime operazioni di scarico, seguendo attenti le evoluzioni della gru dalle piscine di 1.a classe. Abbiamo intanto intervistato la signorina Teresa Napolano, il cui padre lavora alla Fonderia. E' stato molto difficile far comprendere alla simpatica, sorridente Teresa che chi doveva rivolgere le domande eravamo noi, non lei. Finalmente si è dichiarata sorpresa della bellezza della nave. «Se fosse mia» ha continuato «non sposterei uno spillo. Vorrei solo viaggiarci, tanto. Per sei mesi almeno. Magari lavorando. Ecco, facendo la fotografa».

Luigi Gazzano — invece — ha visto nascere, come per tante altre unità, le eliche della «Doria». E' di queste che ci parla specialmente, e della estetica della nave. Le figliuole sono proclivi, piuttosto, a guardarla dal lato dell'importanza sociale che essa assume; vogliono, cioè, dire che è un mezzo ed un frutto della moderna civiltà, degli attuali contatti internazionali: poi un elegante sistema per trascorrere le vacanze.

Al pomeriggio una lieta sorpresa: sulla nave troviamo, intenti a discutere di correnti

ascensionali, due dipendenti del Cantiere di Livorno, venuti a Genova solo e proprio per visitare l'«Andrea Doria». Si tratta di Emo e Roberto Frasali con le rispettive consorti. Cediamo subito la parola a Roberto: «Supera la mia immaginazione. Mi spiace proprio non poter visitare la sala macchine. Navi come questa sono un vanto per l'Ansaldo. Ho notato con attenzione particolare le rifiniture: perfette. La bellezza dei saloni è... quella che è».

Un ultimo colloquio ci piace riferire, mentre il sole, ormai al tramonto, allunga le ombre degli ultimi ritardatari. E' un operaio del Cantiere di Sestri che parla alla moglie ed al figlio del lavoro compiuto quando l'«Andrea Doria» era ancora sugli scali. Ammirati, essi guardano rispettivamente il marito ed il padre con negli occhi una luce nuova, piena insieme di immaginazione e di rispetto. Quella luce, il montatore non l'aveva forse mai vista negli occhi dei suoi.

Sì, cari amici ansaldini, questa è proprio una delle ragioni che ci ha spinto ad organizzare le visite alle navi da voi costruite. Tutto il mondo sa di che cosa siete capaci, non c'è chi non vi ammiri, ma probabilmente proprio i vostri più cari congiunti lo ignoravano. Ora sanno. Ora anche essi hanno visto, notato, ammirato il frutto del vostro lavoro. Siatene orgogliosi!

Emiddio Loscalzo



O rmai sappiamo tutti che quando si esamina la storia di qualche realizzazione del secolo scorso, almeno nel Nord Italia, ci si imbatte, ora con semplici intuizioni programmatiche, ora con progetti, ora con concrete opere, nei nomi di Napoleone e di Cavour.

Ciò vale anche per La Spezia. Napoleone, col suo occhio abituato a queste cose, l'aveva vista subito come base navale ideale: in quel golfo profondo e riparato, con tutte quelle irregolari insenature, avrebbe potuto preparare una flotta che al momento buono l'avrebbe forse liberato dalla incomoda pressione della flotta inglese. L'Impero cadde prima del previsto, e quella di Napoleone restò allo stadio di intenzione.

Ma Cavour doveva riprenderla circa quarant'anni dopo, per fare veramente della Spezia la capitale dell'armata navale del Re di Sardegna. Nel 1857 il suo governo sottopose il progetto al Parlamento Subalpino, che lo approvò dopo animatissime discussioni. La opposizione principale veniva da Genova, dove allora avevano sede l'arsenale e il dipartimento militare che stavano nel bel mezzo del porto commerciale, e ne impedivano la necessaria espansione e la necessaria libertà di movimento. Le ragioni dunque c'erano, per trasferire il dipartimento militare alla Spezia, ma come sempre non furono comprese subito, e a Genova si ebbero manifestazioni popolari e incidenti, al grido sedizioso di « Abbasso Cavour! ». Del resto le stesse scene sarebbero avvenute a Torino otto anni dopo, quando si trasferì la capitale a Firenze.

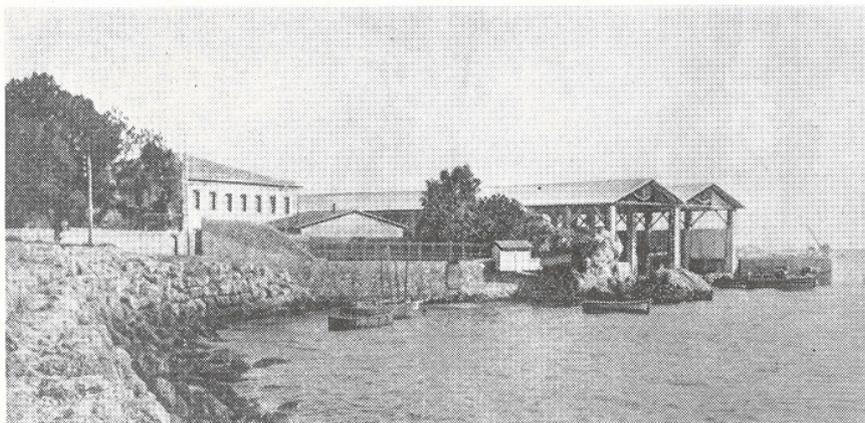
Comunque il progetto era passato e alla Spezia si cominciarono i lavori.

Quello che ci interessa ai fini di questa storia è il cantiere di S. Bartolomeo, che sorse in una zona a levante della città, tra un acquitrino allora esistente, che si chiamava « Stagnone », e San Terenzo. Cavour doveva aver pensato a quanto aveva visto a Tolone, dove a oriente della città sorgeva la « Société des forges et chantiers de la Méditerranée » che poteva lavorare per la marina militare francese e anche per quelle straniere. Fu proprio là, del resto, che furono costruite le nostre prime corazzate, la « Terribile » e la « Formidabile ». Cavour dunque pensava di dare in affitto il cantiere di S. Bartolomeo a qualche intraprendente ingegnere, magari forestiero come era nell'uso del tempo, che vi facesse qualcosa di simile al « Chantier des Forges ».

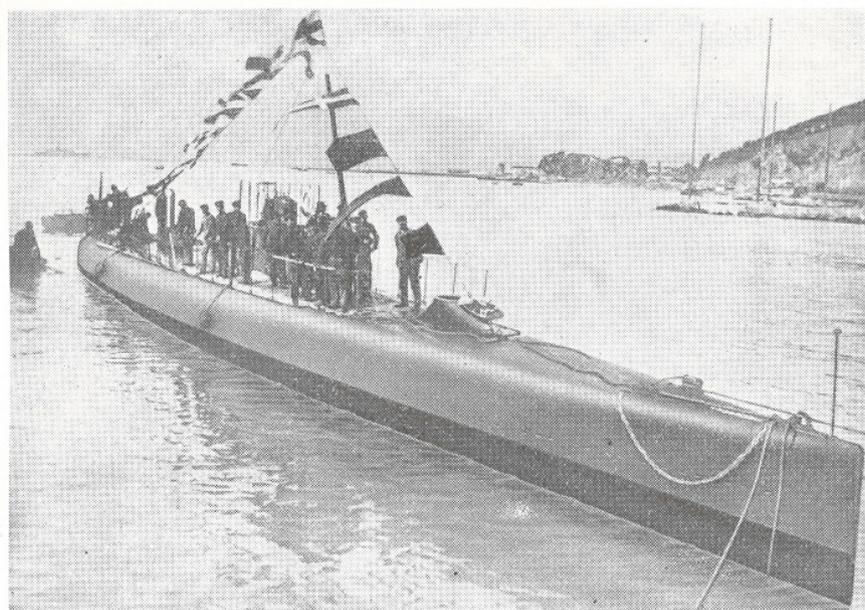
Parveva anche che avesse trovato il suo uomo in un certo William Webb di New York, che dopo aver ottenuto la cittadinanza italiana era stato onorato del titolo di conte e nominato senatore, ma quando tutto fu concordato e si stava per iniziare il lavoro Cavour morì, e Webb tornò in America.

San Bartolomeo rimase una appendice dell'Arsenale della Spezia. Subito a levante sorgeva una spiaggetta tra due gole di collina, chiamata Muggiano a causa del torrente che vi scendeva, e la sua prima destinazione fu quella di bali-

Le origini



Una veduta del Cantiere di Muggiano nel 1906



Il sommergibile « Hwalen », costruito per la Svezia nel 1908



Copertina di un opuscolo stampato in occasione del viaggio del sommergibile svedese « Hwalen » dal Muggiano a Stoccolma

pedio, dove si provarono tra il 1873 e il 1878 i famosi cannoni da 100 tonnellate, che a quell'epoca fecero davvero... colpo.

Fratanto la città andava sviluppandosi attorno alla base navale, che era stata realizzata — modificando ed ampliando il primo progetto dell'ing. Randel, venuto espressamente dall'Inghilterra — dal generale Domenico Chiodo. La Spezia non era più soltanto una base navale d'appoggio e di vettovagliamento, ma anche un sonante cantiere di costruzioni e di riparazioni. Il 2 ottobre 1871, infatti, i cantieri dello Stato vi varavano la corazzata « Palestro » di 6.274 tonnellate.

Tutto questo fervore era tale da attirare l'attenzione su questo golfo dal perimetro così vasto e tranquillo, dove si sarebbe potuto varare in acque calme e al coperto da ogni minaccia nemica, in caso di guerra. Per un decennio, comunque, tutta l'attività industriale fu assorbita dagli Stabilimenti governativi, poi fu proprio nella località del Muggiano che sorse il primo cantiere navale privato. Il terreno non costò molto, e fu acquistato dalla Mensa Vescovile di Sarzana: nel 1885 si vararono i primi due piroscafi da carico, « Maratea » e « Cornigliano » ordinati dalla « A. Piaggio ». Poi si costruì un altro piroscalo da carico, il « P. Boselli » per la ditta « Sturlese » e quindi nove velieri, per i quali si incontrano tra i committenti i nomi di Accame, Raggio e Schiaffino.

L'iniziatore fu l'ing. Manaira, che si costituì in società con l'ing. Hofer. Manaira era uno degli ingegneri navali al servizio regio e godeva fama di maestro; Hofer era persona importante nella Società di Navigazione Italiana. Si formò così la « Hofer Manaira & Co. » con sottotitolo « Cantiere Navale di Muggiano (Per tusola) ». Pare anche che non fosse estraneo un certo apporto di capitale piemontese, specie da parte di Luigi Cappuccio che aveva una società armatrice, per il trasporto del cotone americano per le nascenti fabbriche tessili del Piemonte.

Nel 1899 si ebbe il varo del piroscalo « Giuseppe Accame » di 3.586 tonnellate, ai seguirono il « Sicilia », il « Mongibello » e la « Dinnamare » per la « Beckers » e per la « P. Brothers ». Ma il principale committente è la « Soc. Nav. Alta Italia » del già citato Luigi Cappuccio, che ordina il « Piemonte », il « Dora Baltea », il « Superga », il « Monviso », il « Principessa Letizia ».

Con l'apporto di capitali vi si accennò, il cantiere assunse allora la denominazione sociale di « Cantieri Navali Riuniti ».

Bisogna ricordare, a questo punto, che il nostro Cantiere attuale, così come noi lo conosciamo, ha origine in fondo dalla fusione di due cantieri. Uno è il cantiere mercantile di cui abbiamo parlato finora, l'altro un cantiere nato di fianco per la costruzione di sommergibili e natanti militari, di cui parleremo nella prossima puntata.

FERROVIARIO

COMMESSE

Recentemente sono state acquisite le seguenti principali commesse:

— Lavorazione di una ruota lenta, composizione di tre casse per turbogeneratori e costruzione di un vibrografo

e di un torsigrafo per il nostro stabilimento Meccanico.

— Lavorazione meccanica di dieci supporti per linee d'asse per la « F.I.A.T. Grandi Motori » di Torino.

— Lavorazione interna di due camiche di bronzo per assi port'elica per il nostro sta-

bilimento Fonderia.

— Due locomotive Diesel idrauliche da 1600 HP per le Ferrovie dello Stato.

Inoltre la Società « Basalti » di Verona ha acquistato un escavatore AM 10/106 2.a serie munito di motore elettrico da 51,5 kW - 220 V - 50 Hz.

Le forniture di cui sopra comportano circa 100.000 ore lavorative.

CONSEGNE

Sono stati consegnati recentemente i seguenti materiali:

Dodici carrelli tipo 27 A (del peso complessivo di 65 tonn.), con telaio interamente saldato, per vetture passeggeri Cz, per le Ferrovie dello Stato. (Il carrello tipo 27 A è il più moderno carrello per vetture passeggeri realizzato fino ad oggi, in quanto consente, per la sua struttura, il massimo smorzamento delle vibrazioni); una semicabina A del peso di 12 tonn. costituente la parte meccanica anteriore di un locomotore E636 per le Ferrovie dello Stato, alla Società « Ansaldo - S. Giorgio » di Genova per il completamento della parte elettrica; due guarniture, del peso di 13 tonn., per cilindri di laminazione del treno a caldo e due coppie di carrelli, del peso di 16 tonn., per carri trasporto lingottiere, alla Società « Cornigliano »; due vetture letto di seconda classe tipo P, del peso di 85 tonn., alla C.I.W.L. di Parigi. (Su una di queste vetture è stata applicata una speciale apparecchiatura che regola il flusso dell'aria circolante nella caldaia addetta al riscaldamento, consentendo di mantenere costante la temperatura interna della vettura nonostante le variazioni della temperatura esterna. Detta apparecchiatura, realizzata dai tecnici Luigi Repetto e Giorgio Bisacchi del Ferroviario, ha superato, nella corsa di prova effettuata dalla vettura, ogni aspettativa con piena soddisfazione dei funzionari della C.I.W.L.).

— Una torre di spruzzatura detergente per la Società « Palmolive », Stabilimento di Anzio (Roma).

— Un gasometro idraulico a tre levate, della capacità di 30.000 mc., per l'Azienda del gas di Bologna.

— Un mantello per mulino da cemento per la « Cementeria Rossi » di Piacenza.

— Una gru a ponte, della portata di 10 tonn., per il nostro stabilimento Meccanico.

— Un mantello per forno da cemento, per la « Cemente-

ria Merone » di Merone (Como).

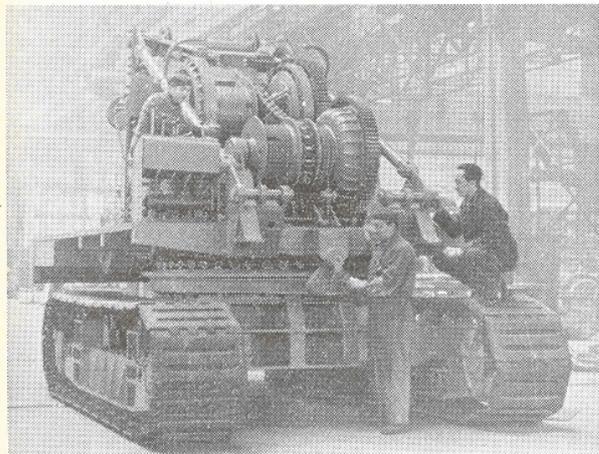
— Una torre di spruzzatura detergente per la Società « Palmolive », Stabilimento di Anzio (Roma).

— Un gasometro idraulico a tre levate, della capacità di 30.000 mc., per l'Azienda del gas di Bologna.

— Un mantello per mulino da cemento per la « Cementeria Rossi » di Piacenza.

— Una gru a ponte, della portata di 10 tonn., per il nostro stabilimento Meccanico.

— Un mantello per forno da cemento, per la « Cemente-



Escavatore A. M. 10 in costruzione. Da sinistra: i montatori Mario Pasini e Pietro Pastorino e il capo reparto Cesare Pietrini

CARPENTERIA

COMMESSE

Recentemente sono state acquisite le seguenti principali commesse:

— Tredici serbatoi di capacità varia e per usi diversi, per il nostro stabilimento Ferroviario e destinati all'impianto chimico di Sindri (India).

— Quattordici serbatoi per aria compressa, dodici della capacità da 3 a 4,5 mc. ciascuno e due della capacità di 10 mc. ciascuno, per il nostro stabilimento Meccanico.

— Un mantello per forno da cemento, per la « Cemente-

ria Merone » di Merone (Como).

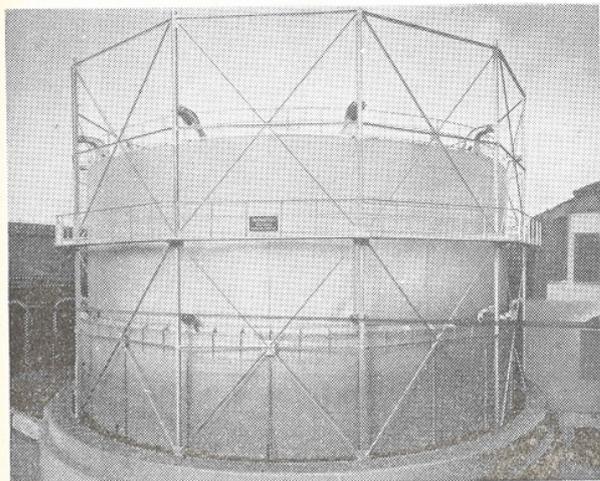
— Una torre di spruzzatura detergente per la Società « Palmolive », Stabilimento di Anzio (Roma).

— Un gasometro idraulico a tre levate, della capacità di 30.000 mc., per l'Azienda del gas di Bologna.

— Un mantello per mulino da cemento per la « Cementeria Rossi » di Piacenza.

— Una gru a ponte, della portata di 10 tonn., per il nostro stabilimento Meccanico.

— Un mantello per forno da cemento, per la « Cemente-



Gasometro idraulico da 7000 mc. costruito e sistemato in opera per l'Azienda del gas di Catania

alle cose. A questi coraggiosi ansaldini vada l'encomio del nostro giornale per l'alto senso del dovere dimostrato.

Provata in officina la 1.^a locomotiva indiana

Domenica 29 gennaio è stata effettuata la prova d'officina della prima locomotiva 2-8-2 « WG » facente parte della commessa di 25 locomotive di questo tipo, per conto delle Ferrovie Indiane.

La prova è avvenuta su un

tratto di binario, appositamente costruito nella VI zona, con lo scartamento largo, di mm. 1676.

Dato l'esito favorevole della prova d'officina, la locomotiva è stata presentata agli Ispettori indiani, per le prove finali ed ufficiali.

La caldaia, come è noto, è stata costruita dal Meccanico; le parti meccaniche del movimento e della distribuzione, il telaio, il rodiggio e tutte le parti del tender sono state invece costruite dal Ferroviario, che ha pure eseguito tutti i montaggi.

FONDERIA

COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite nel mese di gennaio:

— Lingottiere di ghisa, tipo L 4, per la Società « Cornigliano » di Genova.

— Lingottiere di vario tipo, di ghisa, per la « F.I.A.T. » di Torino.

— Un'elica di bronzo al manganese per la Società « Franco Tosi » di Legnano.

— Un'elica di bronzo al manganese per la « F.I.A.T. » di Torino.

— Dette forniture comportano circa 75.000 ore lavorative.

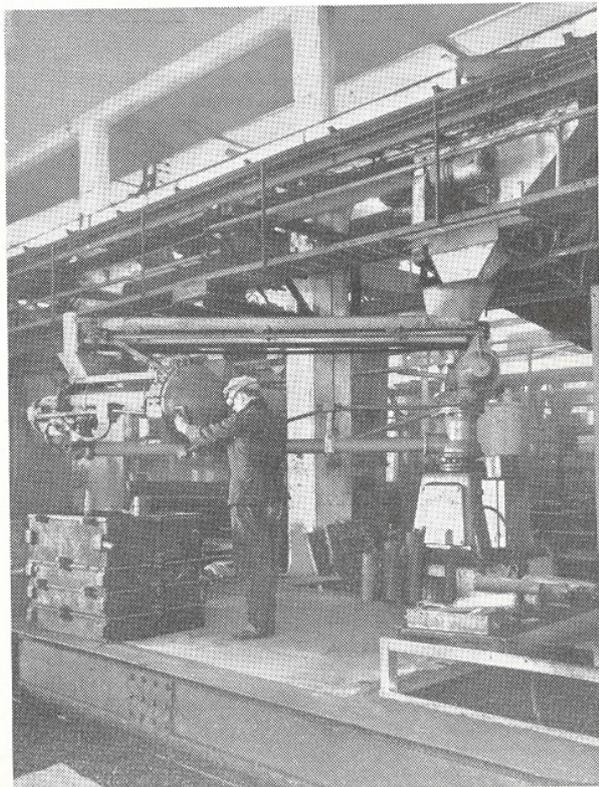
CONSEGNE

Le consegne effettuate nel mese di gennaio sono le seguenti:

— Due eliche di bronzo al manganese a quattro pale, ai « Cantieri Navali Riuniti » di Genova, destinate alla costru-

zione 239 del Cantiere di Ancona; un centro ruota riduttore del peso di 12 tonn., alla « S.I.A.C. » di Genova; 230 tonn. di getti di ghisa e bronzo per motori Diesel e Doxford, al nostro stabilimento Meccanico; 19 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie, ai nostri stabilimenti Cantiere di Sestri, Carpenteria e Ferroviario; due tonn. di getti di ghisa e bronzo, all'« Ansaldo - S. Giorgio » di Genova; 13 tonn. di getti di bronzo alla Società « Ansaldo-Fossati »; 174 tonn. di lingottiere di vario tipo, alle Società « S.I.A.C. » di Genova,

« F.I.A.T. » di Torino e « Cornigliano » di Genova; 24 tonn. di ceppi e soole di ghisa, alle Ferrovie dello Stato e alla « C.I.W.L. »; 131 tonn. di getti meccanici di ghisa per costruzioni automobilistiche, all'« Alfa Romeo » di Milano; 94 tonn. di getti meccanici di ghisa e bronzo, a clienti vari.



Nuova macchina « Sandsinger » recentemente sistemata nella Officina piccoli pezzi della Fonderia

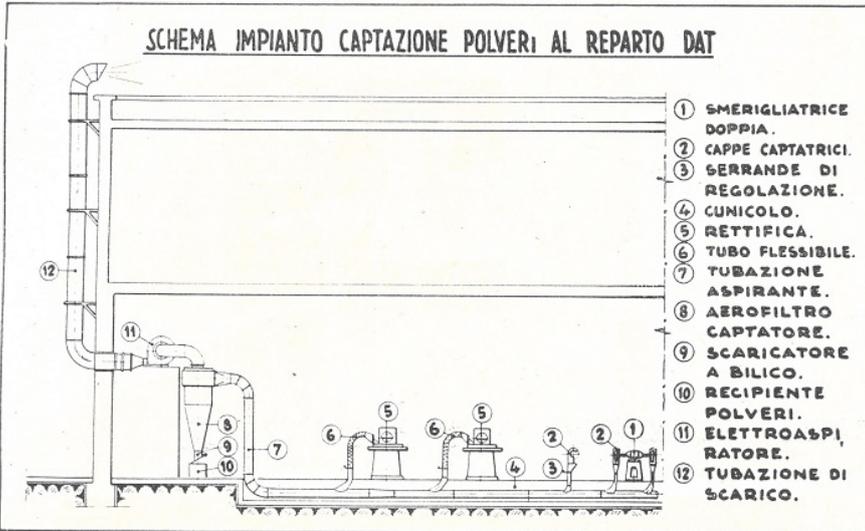
L'opera di soccorso per uno scoppio nei pressi dello stabilimento

Nella mattinata di sabato 31 dicembre nelle immediate vicinanze dello stabilimento Ferroviario si è verificato uno scoppio che ha danneggiato gli impianti di una raffineria di petrolio ed ha causato un incendio. Densissime cortine di fumo nerastro hanno invaso le officine, costringendo le maestranze ad un esodo in massa, che si è svolto tuttavia con encomiabile ordine.

In questa circostanza un gruppo di animosi operai e gli addetti al servizio antincendi e alla vigilanza, accortisi che le fiamme minacciavano la linea ad alta tensione ed il capannone della falegnameria, si prodigavano con tutti i mezzi a loro disposizione per circoscrivere il fuoco e scongiurare maggiori danni

MECCANICO

NUOVO IMPIANTO CAPTAZIONE POLVERI



Nella nostra Azienda le condizioni igieniche degli ambienti nei quali si svolge il lavoro sono sottoposte a particolare attenzione. Il senso della protezione e della difesa dell'organismo umano dalle insidie del lavoro nocivo si può dire che sta trovando sempre più comprensione. Riteniamo che un nemico da tenere sotto assiduo controllo e da combattere, sia il pulviscolo che si sprigiona in certe lavorazioni nonostante le misure precauzionali adottate.

Nello Stabilimento Meccanico, con la collaborazione del medico di fabbrica, sono stati studiati minutamente tutti gli ambienti di lavoro e si è provveduto dovunque si è scorta la possibilità di qualche disagio.

Da tempo si è tenuto sotto esame il reparto della dispensa attrezzi centrale dove viene eseguita l'affilatura degli utensili. Macchine moderne sono adoperate allo scopo, ma per sicurezza la Direzione ha ritenuto opportuno dotare il reparto stesso di un impianto per l'aspirazione della polvere impalpabile.

Perciò ad ogni mola affilatrice è stata applicata una bocca di aspirazione della polvere, raccordata da un tubo metallico flessibile, che immette in un collettore di aspirazione posto sul pavimento e che convoglia la polvere e l'aria aspirata ad un adeguato ciclone aerofiltro avente il compito di trattenere la polvere, la quale viene, di mano in mano, scaricata in un sottostante recipiente di raccolta.

Il sistema di trattenuta della polvere è del tipo statico, cioè senza alcun corpo in movimento e quindi oltre a non richiedere alcuna manutenzione, risulta di lunghissima durata e di pressochè immutata efficacia di trattenuta.

A valle dell'aerofiltro è posto il gruppo elettroaspiratore per lo scarico nell'atmosfera dell'aria depolverizzata.

L'impianto, che è stato realizzato da una ditta specializzata, è stato definitivamente messo in esercizio in questi

giorni ed un accurato collaudo fatto ne ha accertata la regolare efficienza.

G. B. GAMONDI

Impianti di riscaldamento

Su questo nostro giornale, a più riprese, si è parlato e si parlerà dell'ammodernamento e dello sviluppo degli impianti del Meccanico. E' logico che in tale ammodernamento si sia seguito un piano di graduale evoluzione, passando dalle cose di estrema urgenza a quelle anch'esse necessarie ma che potevano essere, con minore danno, protratte nel tempo.

Fra i problemi che la Direzione conosce bene e che sa di dover risolvere integralmente come uno dei più importanti, perchè legato strettamente al benessere del personale e al rendimento della produzione, è quello del riscaldamento delle officine.

Già in alcune officine, sia pure con sistemi diversi, si è provveduto, ed i risultati sono stati soddisfacenti.

Considerata la vastità dei locali e il loro immenso volume sembrava che per la Grande Meccanica e la Sala Prove non si riuscisse a trovare un adeguato e ragionevole sistema di riscaldamento. Invece dopo molti studi, anche per queste importanti officine è in corso, affidato ad una ditta specializzata, l'esecuzione di un impianto a pannelli radianti aerei, tipo « Crittal Sunstrip », che funzionerà nell'inverno 1956-1957 e del quale illustreremo, in una prossima occasione, il funzionamento.

Intanto in questi giorni si è provveduto al collaudo definitivo dell'impianto di riscaldamento degli edifici della Direzione, dei Servizi Amministrativi, dei Servizi collaudo e degli Uffici del Magazzino generale, del Personale e della Mano d'opera.

Si tratta di un impianto che è venuto ampliandosi di anno

l'interno dei locali, quando all'esterno la temperatura è a 0° C.

E ciò perchè, mentre i due gruppi di tre caldaie ciascuno, che sono sistemate nelle rispettive centrali, risultavano proporzionati al fabbisogno, la disposizione generale dell'impianto si presentava irrazionale, specie per quanto riguardava la rete di distribuzione, che aveva un andamento disordinato in parte verticale, in parte orizzontale, con insufficienti sezioni di passaggio e quindi con irrazionale distribuzione di calore e con deficienza, in alcuni locali, di superficie riscaldante.

Nella revisione sono stati conservati tutti i materiali esistenti, quali caldaie, radiatori ed accessori. E' stata però adeguatamente aumentata la superficie dei radiatori in base ad un preciso calcolo delle dispersioni, elaborato secondo l'attuale disposizione dei locali ed è stata anche completamente rifatta la rete di distribuzione, in base alla suddetta verifica.

Per assicurare poi una migliore circolazione, specialmente nei piani superiori, particolarmente esposti al vento, è stata adottata la disposizione a pioggia.

Per gli ingombri esistenti non era possibile disporre l'anello superiore di distribuzione delle mandate a cielo del terzo piano e perciò esso è stato posto a cielo del secondo piano e delle sopraelevazioni. Su due collettori delle mandate sono stati previsti sfianti d'aria libera e su tutte le colonne di discesa, che sono in numero di trentaquattro, sono state disposte le valvole di sfianto, in modo da eliminare qualsiasi difetto di circolazione.

A pavimento del piano terreno sono stati disposti i due anelli collettori di ritorno in caldaia.

E' stata pure completamente rifatta una delle due centrali, aumentando adeguatamente i diametri dei collettori e mettendo in opera anche

le saracinesche di diametro sufficiente, assicurando altresì il carico e lo sfianto diretto della centrale al vaso di espansione.

Il lavoro di revisione, eseguito da una ditta specializzata, è stato definitivamente collaudato.

Pur constatando l'uniformità di temperatura in tutti gli ambienti, non si è proceduto alla lettura della temperatura, in quanto la temperatura esterna era troppo diversa da quella di 0° C. prevista nelle garanzie e la differenza superava quella massima ammessa dalla consuetudine per effettuare i conguagli; si è quindi avanzata la riserva di ripetere il collaudo nelle condizioni volute.

g. b. g.

VISITE

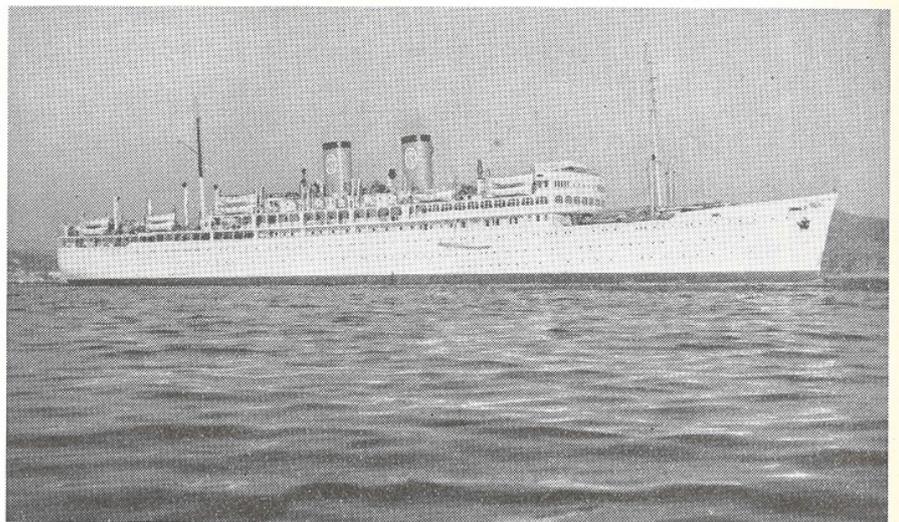
Ultimamente i nostri stabilimenti, in particolare il Meccanico e il Cantiere, sono stati oggetto di numerose visite, tra cui segnaliamo le seguenti:

— Il sig. Leif Belfrage, uno dei massimi esponenti del Ministero degli Esteri di Svezia, accompagnato dal Console di Svezia a Genova, sig. Berg, dal dott. Ferroni funzionario del nostro Ministero del Commercio Estero e dal sig. Morbelli della Direzione Generale Ansaldo.

Al Meccanico il sig. Belfrage è stato ricevuto dal Direttore ing. Cominetti e al Cantiere dall'ing. Anfosso e dai membri della Commissione Svedese. L'ospite ha avuto parole di elogio per la nostra Società e si è particolarmente compiaciuto nell'osservare i lavori di costruzione della motonave « Gripsholm », che sarà la più grande e la più moderna nave passeggeri svedese.

— Il capitano di corvetta Parra e il tenente di vascello Diaz della Marina Militare Colombiana, accompagnati dal maggiore Della Costanza della Marina Militare Italiana.

MUGGIANO



La turbonave « Irpinia » trasformata e rimodernata al Cantiere di Muggiano.

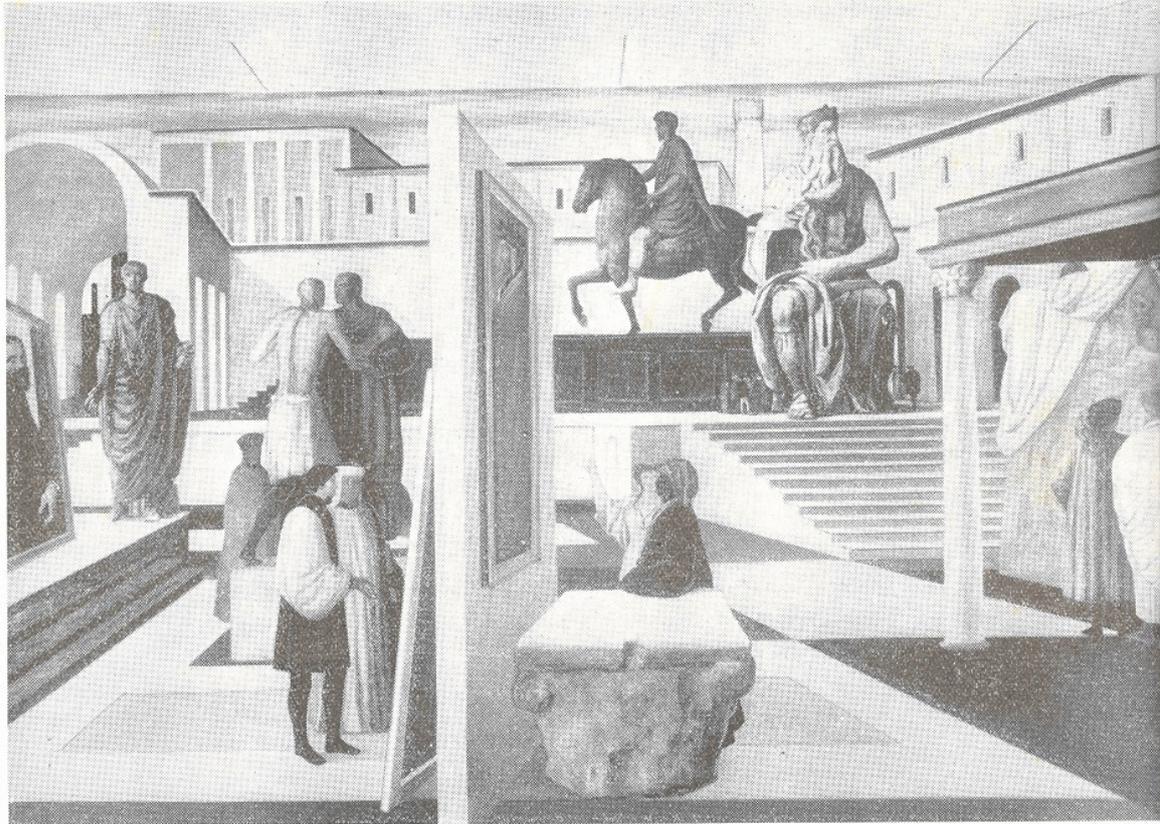
Io ho uno zio che è stato una decina d'anni in America; ora è tornato al paese e tutti lo chiamano « l'americano » ma quando gli chiedono di parlare delle cose più belle che ha visto lui parla sempre del « Duilio » e dei suoi saloni incantati.

Questo per dire dell'impressione che possono lasciare gli ambienti di bordo su chi compie un viaggio.

Si sa bene che un viaggio per mare, una « traversata » è sempre un avvenimento suggestivo, la gente ci pensa su, poi cerca di viverlo intensamente, e quindi lo ricorderà sempre, con una impressione ben maggiore di quella che possono lasciare certe città visitate in fretta per una giornata, percorse rapidamente in tassi, con quella fuga di case e di persone che rende simile tutto il mondo.

Del resto su una nave sono rappresentati tutti gli ambienti che si ha occasione di visitare in una città: l'albergo, il ristorante, il bar, la chiesa, la biblioteca, la sala da gioco, il cinema, la piscina, la passeggiata, la sala concerti e altro ancora. Ma il ristorante non è un locale dove si entra magari una volta sola, ma resta per tutta la durata del viaggio « il nostro ristorante », come la camera o l'appartamento devono diventare un po' la nostra « casa provvisoria » e il bar diventa il « nostro bar » di tutte le sere, dove sappiamo di trovare « Pietro » col suo « shaker » e la tale stampa nell'angolo sinistro, sopra la macchina del caffè.

Insomma il passeggero è prigioniero di un ambiente al quale non può sfuggire e quindi ne subirà interamente l'influenza, positiva o negativa che sia. Questo per dire che una buona architettura interna e una buona decorazione sono importanti come il buon funzionamento delle turbine, o come la buona cucina, perché su una nave che non ha navigato bene o ha avuto ritardo, come su una nave dove si mangiava male, come su una nave dove gli ambienti mettevano a disagio, il passeggero non torna più. E ogni passeggero è un propagandista di forza incalcolabile. Perché di solito si sceglie una nave non



LE ARTI A BORDO

in base ai « depliant » pubblicitari ma in base ai consigli degli amici che ci sono stati.

Perciò se l'architetto o l'artista che decora gli interni lavora male cancella e tradisce il buon lavoro che noi abbiamo fatto in officina, sullo scalo, nell'allestimento e negli apparati motori.

Se lavora bene non solo dà un contributo notevole all'affermazione della nave ma contribuisce ad una valida presentazione della nostra civiltà.

Infatti uno straniero che lascia l'Italia su una nave ita-

liana riceverà su di essa le ultime impressioni della nostra terra, e l'ultima cosa che avrà visto non sarà la torre di Pisa ma il salone delle feste della « Colombo ».

Se si tratta poi di uno che viene in Italia, la nave è una anticamera del nostro paese, il preannuncio, la prima impressione che è quella che conta.

Se lo straniero si serve infine di una nave italiana per recarsi in un altro paese straniero, allora la nave diventa,

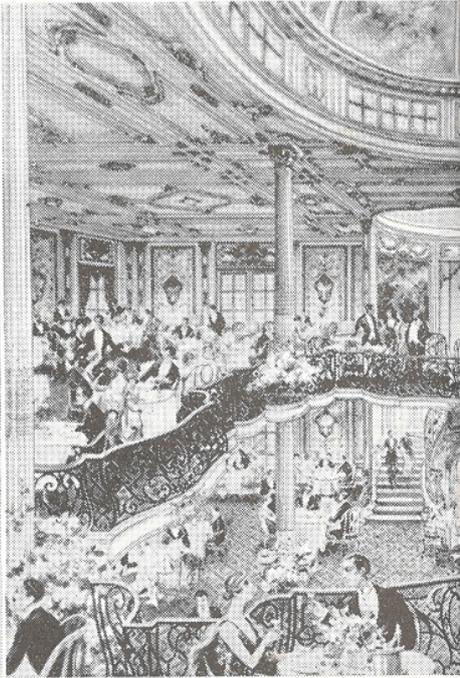
coi suoi ambienti, uno specchio dell'Italia, un pezzo dell'Italia stessa.

Perciò io direi che una nave, più che una « città galleggiante », sia una civiltà galleggiante.

Come si esprime questa civiltà, legata a delle esigenze prevalentemente decorative e, comunque, tutt'affatto particolari?

Una volta si emprimeva in termini inequivocabilmente nazionali, tanto da essere addirittura folcloristici e provin-

ciali. Non si poteva parlare d'arte, ma soprattutto di arredamento e di decorazione: gli italiani avevano ambienti bertini, con suppellettili dell'artigianato piemontese, o veneziano, o ligure. Gli americani avevano degli ambienti che sembravano i « saloni » dei films « western », gli inglesi riproducevano la rigidità etichetta, sia pure commercialmente democratizzata, della « City ». La Francia era sempre la Francia, coi suoi ambienti civettuoli e « bou-



In alto, sopra il titolo: sala di soggiorno dell'« A. Doria ». Sopra, da sinistra: sala delle feste del « Rex » - Sala da pranzo del « Duilio » - Sala di sog-

rdiers» di quando Parigi
e la capitale del mondo.

Poi si comincia ad avere uno
le più internazionale, e do-
la prima guerra mondiale
oppia l'orgia del « liber-
». Ogni carattere nazionale
ompare nel cosmopolitismo
questa « follia collettiva »;
on ci sono più differenze tra
na stazione ferroviaria ame-
cana, una borsa inglese, un
museo di storia naturale olan-
ese, un « casinò » francese,
l'abitazione italiana, un caf-
viennese, un albergo berli-
ese, una stazione della metro-
litana moscovita, un alber-
ungherese e la sede di una
anca di Atene. Nè quindi ci
no più differenze tra un sa-
ne da pranzo e uno delle
este, su un piroscampo ameri-
o inglese o francese o
iliano.

La sala da pranzo del « Dui-
» sembra un tempio del
acere, con le sue colonne
i capitelli pesanti, le balau-
ste contorte, le pareti cari-
e, i ciondoli che penzolano:
un ambiente che fa pensare
un principe russo, alle « abat-
tur » velate di blu, alla « don-
-vipera » e al casinò di Mon-
carlo. E' insomma l'ambien-
da grande albergo interna-
zionale, l'ambiente che rese
mose l'ospitalità italiana e
ancese, l'ambiente che im-
pressionò tanto mio zio « l'ame-
cano ».

Tutti gli ambienti del « Dui-
», allora vero « arber ele-
ntiarum » sui mari, erano
si. E così il gemello « Giulio
cesare ».

Poi venne l'eclettismo, dove
na maggiore sobrietà di li-
e doveva comunque sposar-
ancora ad un gusto tradi-
onale, da « hall » di grande
bergo borghese, con pesanti
opeti e fioriti tendaggi, an-
e se sono scomparsi i capi-
lli corinzi e le balaustre. E'
epoca dello stesso « Rex ».

Di arte in senso ristretto
n si poteva parlare, perchè
on vi erano quasi mai affre-
lli, quadri, sculture, cerami-
e: si trattava sempre di ar-
damenti e decorazioni, che
mostravano abbastanza tut-
via come gli ambienti di
ordo resistessero stranamen-

te alla penetrazione delle no-
vità, del « moderno ».

Tra la prora del « Rex » e
quella del « Duilio » c'è molta
più distanza che non tra i ri-
spettivi saloni. L'architettura
navale faceva passi da gigan-
te, tanto da superare la stessa
architettura « edilizia », men-
tre invece l'ambiente di bordo
restava fermo, molto più arre-
trato di un qualunque am-
biente cittadino.

Con la seconda guerra mon-
diale però l'incantesimo si è
rotto, e a bordo ha fatto il
suo ingresso l'arte nel senso
più specifico, e con espressioni
moderne e nazionali.

Prendiamo ad esempio alcu-
ne delle maggiori navi della
Soc. « Italia » che ci collegano
con l'America: su di esse sono
rappresentate almeno in parte
le correnti più vive dell'arte
contemporanea italiana, ed a
questo riguardo le navi sono
veramente « rappresentative »
della nostra civiltà. Dall'archi-
tettura alle pitture alle scul-
ture ai bronzi e alle cerami-
che figurano i nomi più illu-
stri: Gio. Ponti, Zoncada, Da-
neri, Campigli, Sironi, Savi-
nio, Zigaina, Giuseppe Santo-
maso, Mascherini, Melandri,
Gambone, Romano Rui.

Tutte le esperienze lunga-
mente escluse e contenute
hanno fatto irruzione, e sono
degnamente rappresentate: e-
spressionismo, surrealismo, cu-
bismo, post-cubismo, realismo,
astrattismo.

Nei loro colori vivaci e ag-
gressivi, nelle loro linee decise
e tormentate, queste opere
parlano chiaramente della no-
stra epoca, e sono degne dei
potenti rotori che pulsano giù,
nella sala macchine.

Gli argomenti sono i più di-
versi, ma quasi sempre legati
ad un impegno culturale ed
umano: la « leggenda d'Italia »
di Fiume sull'« Andrea Doria »
o il « mito di Giasone » di Ma-
scherini sul « Conte Bianca-
mano »; le « donne dei pesca-
tori » in attesa, di Campigli,
o il « convito » di Alfieri nella
sala da pranzo ufficiali del
« Giulio Cesare »; l'allegoria
del viaggiare o il mito di Orfe-
o sul « Conte Grande »; la
partenza delle caravelle co-
lombiane di Schenal o le im-
prese di Marco Polo di Rui
sulla « Colombo », tutto un
mondo mitico o lontano, sto-



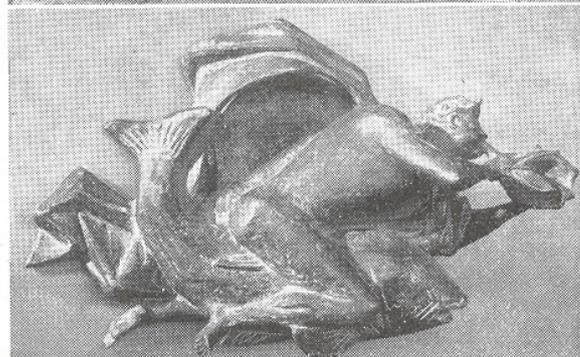
rico o leggendario, accompa-
gna il passeggero in quella
che è già di per sé un'avven-
tura un po' favolosa: il viag-
gio.

E lo introduce nel mondo
artistico del nostro paese, nel-
le sue particolari forme di
espressione, ora con dipinti su
tutta parete, ora con tavole,
ora con sculture o ceramiche
o pannelli in legno intarsiato,
o in rame sbalzato.

Con ciò le nostre navi di
oggi sono più che mai messag-
gere della nostra cultura e
della nostra nobiltà artistica,
sono più che mai « civiltà gal-
leggianti ». E anche a questo
riguardo si può dire davvero
che la « Cristoforo Colombo »
sia la nostra nave più moder-
na.

Pure il fenomeno di artisti
che lavorano per l'industria,
per le comunicazioni, in con-
tatto continuo con il pubblico
attivo, è un fenomeno squisi-
tamente moderno. I loro me-
cenati sono cambiati, e in-
vece di Lorenzo il Magnifico o
Leone X si chiamano oggi
« Ansaldo » o « Italia ».

Lucio Bozzano



no dell'« A. Doria ». A destra, dall'alto: sala delle feste della « C. Colombo » - Sala delle feste della « G. Cesare » - Sala delle feste dell'« Augustus ».

GIUDIZI SVEDESI sul Cantiere di Sestri

Su un grande quotidiano di Stoccolma, l'«Aftonbladet», recentemente comparsa la seguente corrispondenza di Stig Andersson, che riproduciamo integralmente:

«La Svenska Amerika Linien riprenderà le crociere d'anteguerra verso il Capo Nord e Leningrado quando la sua nuova nave ammiraglia «Gripsholm» entrerà in traffico nel prossimo 1957.

Un centinaio di uomini sta attualmente lavorando attorno alla nuova costruzione nel grande cantiere «Ansaldo» di Genova. L'8 aprile prossimo avrà luogo il varo. La Principessa Margaretha sarà la madrina della nave. La «Gripsholm» sarà naturalmente una creazione con tutti i più moderni comforts. Non è stato pubblicato il costo, ma lo si suppone essere una settantina di milioni di corone svedesi (circa otto miliardi e mezzo di lire italiane), una somma immensa che, se si pensa alla durata di una nave passeggeri, non è tuttavia troppo impressionante. L'accanita concorrenza esige che le linee passeggeri atlantiche rinnovino rapidamente le loro flotte. La «Gripsholm» sarà di circa 24.500 Tonn.

La nave, che ospiterà oltre 800 passeggeri, sarà munita di tutte le comodità immaginabili. I Signori della SAL non hanno ancora dato concrete informazioni circa l'arredamento, perché si devono prendere tuttora al riguardo le ultime decisioni ma, comunque, in fatto di comforts la «Gripsholm» non sarà certamente seconda a nessun'altra nave.

L'arredamento delle cabine sarà naturalmente di tipo moderno e di buon gusto se non propriamente lussuoso. Esse, in gran parte, sono munite di bagno, le altre di doccia. Dopo che il servizio della nave sarà stato discusso nella prossima Conferenza dell'Atlantico, la SAL cercherà di evitare che il prezzo dei biglietti di viaggio venga aumentato.

Per quanto concerne la «Gripsholm» si prevede qua-

si sicuramente che i prezzi relativi non supereranno quelli attuali della «Kungsholm» e della «Stockholm» ma che anzi si avrà un maggior vantaggio.

Per la decorazione e l'arredamento della «Gripsholm» la SAL ha dato incarico a Sigvard Bernadotte, il quale si è recato a Genova, accompagnato da alcuni dirigenti della Svenska Amerika Linien, per vedere la costruenda nave. Si può fin d'ora annunciare che l'interno di questa sarà di puro stile svedese, ed avrà caratteristiche che la renderanno superiore a tutte le altre navi passeggeri americane e che, inoltre, le conferiranno un'impronta tutta particolare.

Nella costruzione di questa unità si è presa in particolare considerazione la possibilità di dare all'equipaggio le massime comodità possibili. La «Gripsholm» sarà, per la maggior parte, destinata al servizio di crociera. Tali viaggi avranno una lunga durata, in genere da tre a cinque mesi e quindi, per evitare che la vita diventi monotona per il personale di bordo, sono stati allestiti speciali locali di trattamento nonché una bella piscina sul ponte, per uso esclusivo dell'equipaggio.

La marcia della «Gripsholm» dovrà essere perfettamente regolare. Il mal di mare è un orribile tormento per i passeggeri, ma a bordo di questa nave sarà installato uno speciale apparecchio stabilizzatore, che permetterà una marcia sicura e tranquilla anche con mare agitatissimo.

Che sia proprio possibile debellare del tutto il mal di mare non è cosa proprio certa, ma si nutrono, almeno, le migliori speranze.

La «Gripsholm» è stata impostata nel Cantiere «Ansaldo» sette mesi fa, e fino ad ora la costruzione ha raggiunto il ponte B ossia la quarta parte delle strutture, ma altri sei piani verranno ancora costruiti sopra prima che la nave sia ultimata.

Il Cantiere «Ansaldo» è uno dei più grandi e più moderni cantieri del mondo. Gli

Nel laboratorio delle ricerche il segreto della produzione

Tutti i materiali vengono collaudati con macchine elettroniche — 250 mila prove eseguite in un anno

GENOVA giugno. Quando l'«Ansaldo» riceve l'ordinazione di una nave o, una centrale elettrica non può logicamente come se si trattasse di un automobile costruire un prototipo e su di esso e per tentare nuovi materiali e nuovi sistemi di lavorazione fino a raggiungere i risultati soddisfacenti, ma si deve basare esclusivamente sui progetti o sull'esperienza. Che i progetti appresi tenano la teoria e che questa il più delle volte sia diversa dalla pratica non occorre dirlo e quanto all'esperienza — che senza dubbio non manca all'«Ansaldo» dopo più di cent'anni di attività — non sempre basta e soccorre perché essa purtroppo tiene conto del passato, mentre nel campo delle lavorazioni meccaniche si dovrebbe poter prevedere addirittura il futuro.

Per le conquiste ai successivi collaboratori non potrebbe definire il quotidiano l'«Ansaldo» poi, per allargare le proprie possibilità produttive ha stretto nei dopoguerra rapporti di collaborazione tecnica con le più importanti società industriali del mondo con la Fiat, la Dost, la Magnabacchi per i motori marini la Turbine svedese per le turbine leggere, la General Electric Company americana per turbine a grande potenza, la Babcock & Wilcox inglese per le caldaie a circolazione forzata. Queste collaborazioni hanno permesso la costruzione in Sicilia di tre impianti termoelettrici per una potenza di circa trecento kilowatt.

Per la costruzione di una centrale termica a tre turbine che possono raggiungere le massime temperature di funzionamento in Italia e cioè 500° C. ma l'«Ansaldo» si è trovata, proprio per i motivi detti all'inizio, alle prese con lo studio di nuove soluzioni, in particolare quelle relative ai materiali speciali che dovevano essere resistenti al calore e solidabili (materiali che essendo la prima volta che venivano ordinati in Italia furono fabbricati espressamente per l'«Ansaldo»), e all'introduzione di innovazioni, senza incorrere in incertezze circa i risultati e infatti oggi che non si possono fare esperienze a rischio e spese del cliente.

Per ottenere questo adeguamento alle continue esigenze del progresso, l'«Ansaldo» ha

a sua disposizione un laboratorio specializzato nei mezzi di ricerca e di controllo. Diciamo subito che è da oltre dodici anni che esso è stato impiantato, ma è dal 1945 a oggi che si è sviluppato e attrezzato con i più moderni macchinari tanto da poter essere considerato uno dei più perfetti esistenti in Europa. Molte sono le commissioni estere che vengono a visitarlo e che restano ammirate di fronte a questa realizzazione che quora l'industria e il genio italiano.

Il laboratorio, che è diretto dall'ing. Giorgio Rappini, forse uno degli uomini più esperti d'Europa in questi concetti di controlli e le ricerche relative alle applicazioni dei materiali e specie per la saldatura, è un edificio di recente costruzione le cui pareti interne sono dipinte in colori appositamente studiati per ottenere il massimo rendimento dal personale. Certe sale in cui è necessaria un'attenta concentrazione sono per questo tenute molto ripulite e in cui è di particolare importanza la luminosità sono argentee e in cui, in cui secondo determinate macchine metallografiche sono dipinte in un giallo caldo, e così via. Pure le finestre, i tavoli da lavoro, le sedie, gli scaffali, sono stati realizzati su base a un vero e proprio piano psicologico. Le pareti delle stanze non sono fessate a seconda delle necessità, si può lavorare in una saletta di modeste dimensioni oppure in un vasto salone.

Nel laboratorio si eseguono prove sulle tendoni, le deformazioni e le vibrazioni, prove di fatica, prove di corrosione, di luffificazione, di combustione, si eseguono rilevazioni di difetti nella saldatura con apparecchi a raggi X e raggi gamma con gli ultrasuoni, prove magnetiche e fluoroscopiche, trattamenti termici speciali, prove di saldatura, insomma nel laboratorio ogni materiale da impiegare viene «provato» in tutti i modi possibili e immaginabili.

Quando il metallo è ancora allo stato di studio le prove sono per la massima parte distruttive. Caratteristiche del materiale vengono infatti distrutte per accertare a fondo le qualità e le prerogative. Ma quando il materiale ordinato arriva sotto forma

di pezzi fusi, ingotti, barre rotarie, lamiere, eccetera, le prove logicamente non devono più essere distruttive, ma servono solo a persuadere che il fornitore sia stato attento a tutte le indicazioni dategli. Questo servizio di collaudo «che e lo spausucchio» dei fornitori dell'«Ansaldo» avviene per la massima parte con macchine elettroniche. Con una di esse, ad esempio, detta «Magnalux», attraverso il pezzo che si vuole controllare viene fatto passare un flusso magnetico che nell'interno del pezzo esistono fessure, bolle d'aria o altre imperfezioni, il flusso subirà in quel punto una deviazione che sarà possibile individuare.

Altre rilevazioni di difetti interni vengono con l'apparecchio «Bery» rilevato ultrasuono, oppure con i raggi X o i raggi ultravioletti.

Sono più di duecentocinquanta le prove sui materiali che si compiono in un anno nel laboratorio dell'«Ansaldo Meccanico» ed è interessante notare come quasi tutto il personale addetto al laboratorio è di normale personale tecnico edifica. Sono stati eliminati i tecnici intermediari che, fatte le prove, avrebbero dovuto rendere i risultati delle stesse agli altri. Il capo-officina o il caporeparto che dovrà poi impiegare quel determinato tipo di materiale, viene egli stesso chiamato al laboratorio a compiere tutte le prove in programma.

Grande è questo importantissimo settore l'«Ansaldo» può farcela» tesoro della esperienza del passato che consente sempre di poter operare al presente e guardare al futuro con tranquillità, e dare soprattutto al cliente la garanzia che il prodotto avrà rifiuto secondo i canoni della tecnica più avanzata; ed è certo per questo motivo che le collaborazioni dell'«Ansaldo» si vanno da anni imponendo sui mercati mondiali.

MARIO RONCO

Fac-simile di un articolo del «Messaggero d'Italia» di Buenos Aires sul Laboratorio Materiali del Meccanico

Italiani sono noti ovunque per l'eccellenza delle loro costruzioni navali, e tali quindi da darci pieno affidamento circa l'efficienza e l'estetica della nostra nuova nave.

La mano d'opera italiana è veramente fantastica — ci ha detto il capo dell'Ufficio SAL di Genova, l'ispettore P. O.

Wirén. La SAL ha inviato in Italia 8 dei propri funzionari. Oltre all'ispettore Wirén fanno parte della Commissione Svedese: il Direttore di Macchina K. G. Johanson, l'ing. Navale Eric Rosén, il Segretario della Commissione sig. Sven Bark.

Si trova anche sul posto l'ispettore Evert Segerstedt della Broströms Linjeagenturs dell'Ufficio di New York con tre Vice Ispettori e cioè i Sigg. Ake Svensson, P. Ströberg ed Alf Grönstedt.

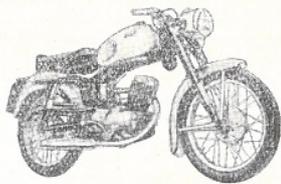
Laggiù nella Riviera italiana tutti i nostri inviati si trovano benissimo. Le prime difficoltà di acclimatazione sono state minime e ben presto superate e di tanto in tanto vi sono perfino dei frequenti incontri fra le squadre di calcio italiane e svedesi.

Il lavoro si svolge assai intensamente, e procede molto bene anche nei più caldi mesi estivi.

L'8 aprile prossimo la nave scenderà in mare.

Le crociere al Capo Nord, che anteguerra rappresentavano il più popolare viaggio di piacere nei mari del Nord, stanno trasformandosi in crociere per il giro del mondo. Il transatlantico porta, attraverso il globo terrestre, gli emblemi del proprio paese e gli accresce rinomanza, propiziandogli il favore degli altri popoli. E, certamente, la «Gripsholm» non tralascierà nulla per raggiungere tale scopo.

MOTO DUCATI



Perfette - Economiche

ASSISTENZA RICAMBI

Ditta E. RICCÒ

VIALE B. BISAGNO, 28 r.

Telefono 54.372

Piccoli annunci

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

VENDO moto «Matchless» bicilindrica 500 cc. Scrivere ad Adelmo Ghiglia, via Pisa 36, Genova.

VENDO circa 600 libri di letteratura, arte e varie. Rivolgersi al sig. Alberti, telefono abitazione n. 451026, telefono interno stabilimento Meccanico n. 261.

VENDESI bicicletta «Dall'Orso» da corsa, seminuova. Rivolgersi Via inferiore Monte Moro 16, Genova.

VENDESI lancia seminuova tipo «dingo», completamente attrezzata, lunga m. 3,30, con vela unica di mq. 7,500. Telefonare al n. 44841 dalle ore 18,30 alle 20.

CONTRO LE
**MALATTIE
DEL FEGATO**

Insufficienza epatica
deficiente secrezione biliare
silitichezza, obesità

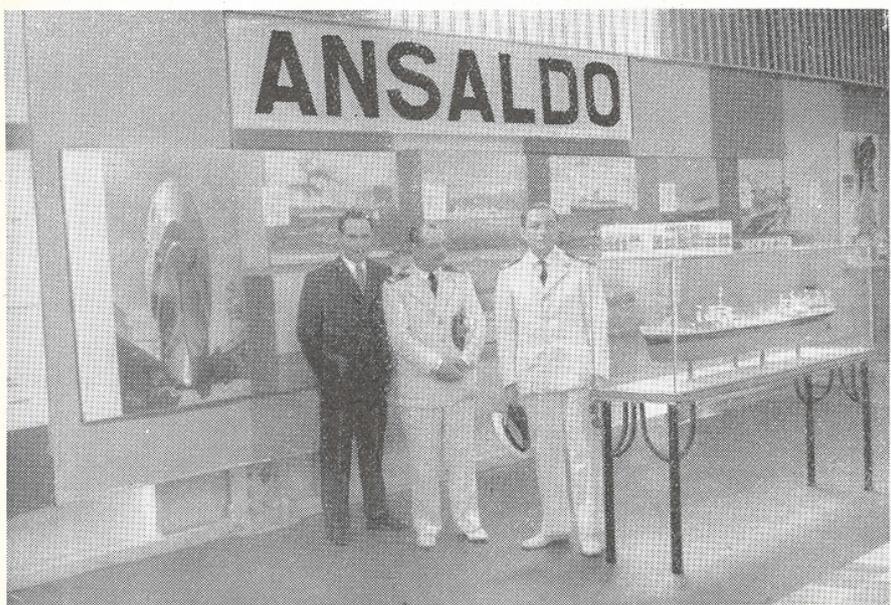
NEOSOLEPAR
VITAMINICO

Prescritto dai medici

LABORATORIO FARMACEUTICO
Dott. ENZO GIOVANARDI
GENOVA

Aut. A. C. I. S. 8083

Lo stand dell'Ansaldo alla Fiera di Ciudad Trujillo



F.LLI GRADINO

FABBRICA

OREFICERIA - GIOIELLERIA

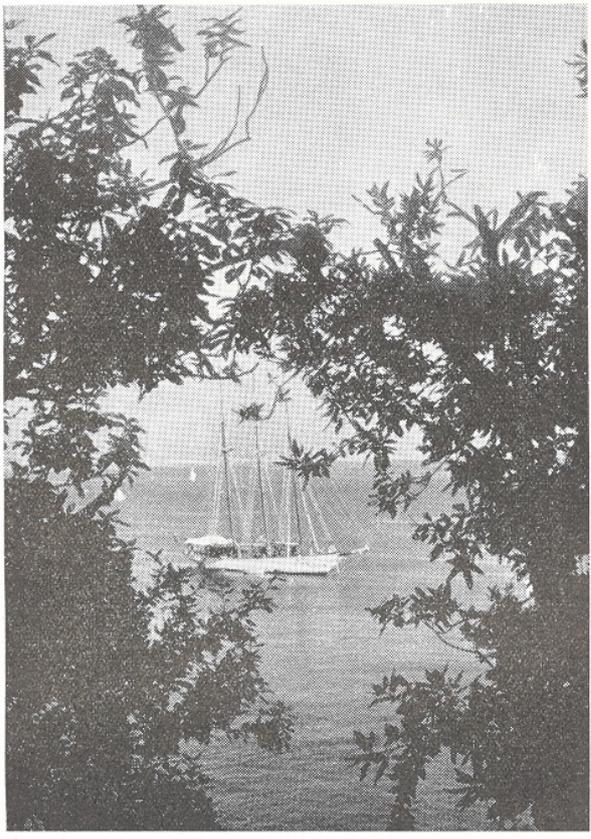
ARGENTERIA

OROLOGERIA

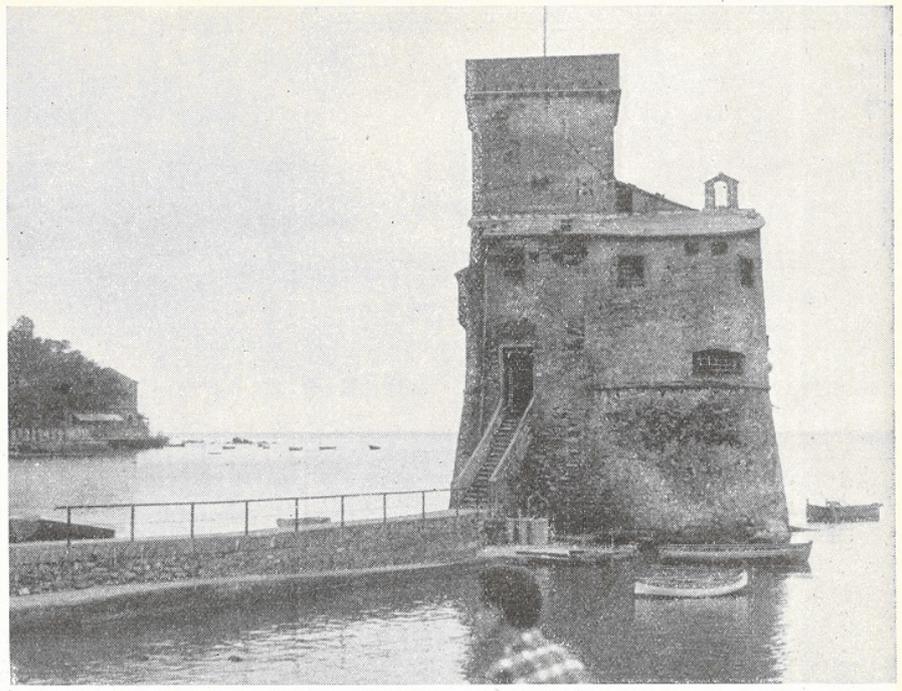
GENOVA

Piazza VIGNE, 6-3 - Tel. 22.273

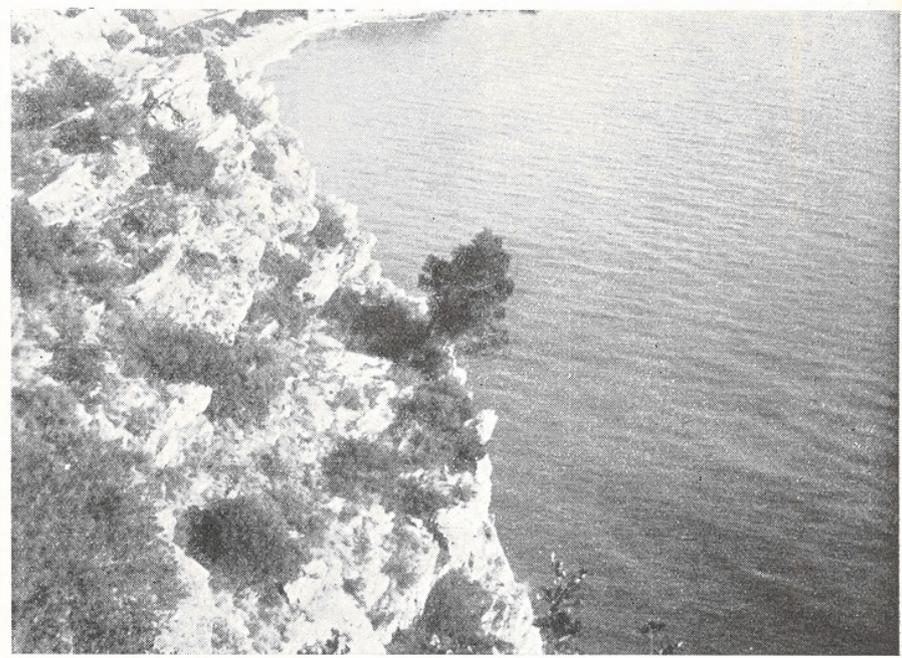
IL CONCORSO FOTOGRAFICO



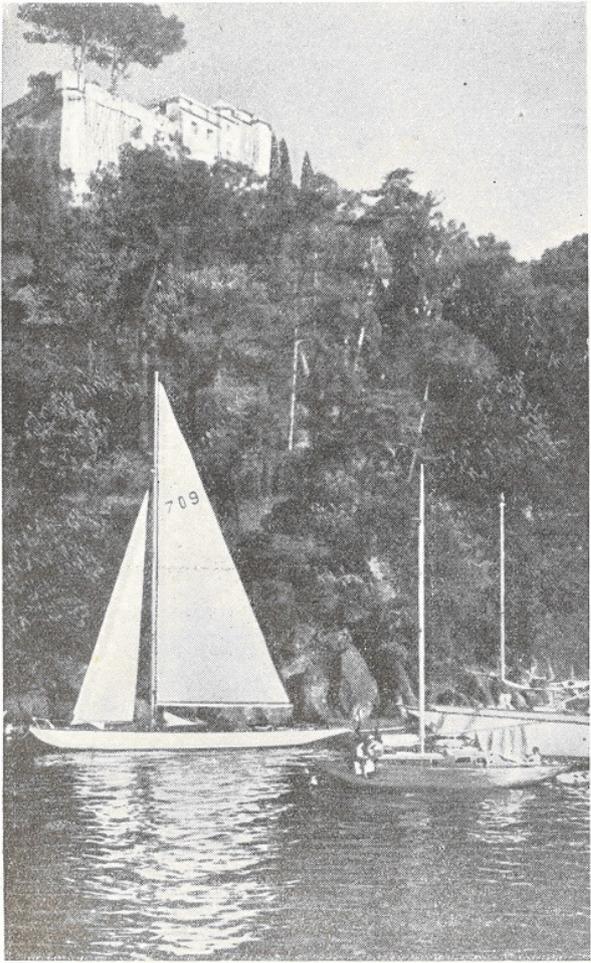
GIUSEPPE POLI (Can): « Panfilo a Portofino ».



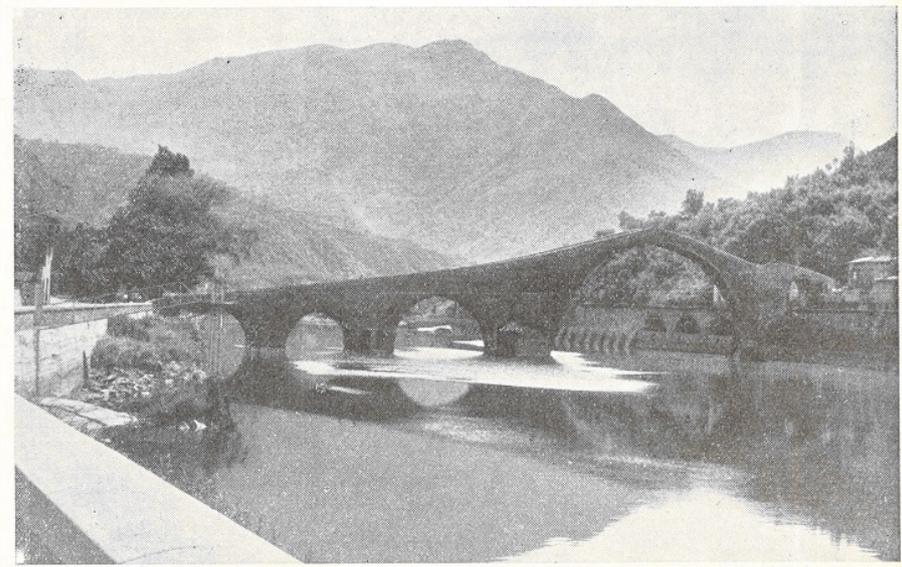
A. BORDONE (Sau): « Il castello di Rapallo »



LUCIANO PIERI (Mec): « Scogliera di Alassio »



VITO R. CALOGERO (Mec): « Riflessi a Portofino »



BRUNO FONTANA (Liv): « Il ponte del diavolo »

CRAL

Un po' di letizia offerta ai ricoverati del S. Raffaele



Domenica 29 gennaio il « Complesso popolare dei canti e balli genovesi » del CRAL Ansaldo, diretto da Ezio D'Oria, ha offerto uno spettacolo a beneficio dei ricoverati dell'ospedale di S. Raffaele di Cornigliano (Coronata), in collaborazione con « l'Ansaldo ». Lo spettacolo, vivamente applaudito e riuscito, è stato presentato da Sergio Bruno Franceschi e scrografato da Enzo Croce ed è stato interpretato, oltre che dal brillante Ezio D'Oria, dagli attori dilettanti Franco

Marchese, Sergio Biagi, Vittorio Biagi, Vittoria Crespi, Liliana Crespi, Pina De Ambrosio, Rosa D'Oria, Vittore Gorini, Federico Merlo, Rosa Pastorino, Milvia Parmigiani, Giorgio Robotti, Mimmo Ottonello. Erano presenti il dirigente della Sezione spettacolo del CRAL rag. Ottavio Ottonello e il sig. Jannone de « l'Ansaldo », che ha portato ai vecchi ricoverati il saluto dell'Ansaldo e del nostro periodico, distribuendo poi dolciumi, sigari e giornali illustrati.



SEZ. SPETTACOLO

Domenica 26 febbraio, alle ore 21, i gruppi « Arte varia » e « Danze Popolari » del CRAL Ansaldo, diretti da Sergio Bruno Franceschi ed Ezio D'Oria, rappresenteranno nel locale sociale di via Achille Stenno a Sampierdarena, lo spettacolo comico - musicale « Alla maniera degli antichi ».

Lo spettacolo è a beneficio dell'AVIS (Associazione Volontari Italiani del Sangue).

Domenica 26 febbraio, alle ore 15, il « Gruppo dialettale genovese » del CRAL Ansaldo, diretto da Umberto Vaudo-

gnotto, rappresenterà all'ospedale di S. Raffaele di Cornigliano (Coronata) la commedia « Vogliamo lo scudetto », tre atti comico-sportivi in dialetto genovese, di Franco Zaccaro.

PREMIO «ALMANACCO»

Nei prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, il premio di febbraio abbinato ad un numero dell'« Almanacco 1956 », consistente in un ferro elettrico, automatico e graduabile da stiro, offerto dalla Ditta « Bertorello Radio » di Sampierdarena.

VITA DI CASA

Ogni donna, tra le innumerevoli cose che deve conoscere per ben governare la casa, deve anche sapere come si illumina l'appartamento.

La lampada è un po' la compagna fedele di quanti sono costretti a farne uso per molte ore, sia in quelle di lavoro che di studio e ricordate che è meglio avere nelle stanze poche lampade di forte intensità che molte deboli.

CINESELEZIONE

Tempo d'estate

Ci duole dover dire che alcuni critici dei quotidiani non hanno capito bene questo film. Forse si sono lasciati distrarre dalle affascinanti inquadrature di Venezia, una magnifica città fotografata magnificamente, che col technicolor acquista veramente un volto fiabesco. Ma non si tratta di ciò. Ciò semmai non costituisce che la cornice del quadro (ma una cornice raffinata, ed è ben merito del regista quello di aver saputo lavorare con un materiale così abusato e pericoloso come Venezia senza cadere nel cartolineesco, anzi!) che è comunque essenziale e di alta classe. Solo Visconti ha saputo fotografare Venezia altrettanto bene. E David Lean è riuscito a far parlare i leoni secenteschi dei rii, le scalette dei ponti, le deserte calli notturne, le fontane, la lancia dei vigili del fuoco.

In questa cornice David Lean ha dipinto il quadro della vicenda, con arte raffinata, dandoci nella più ampia prospettiva una serie di piccole pennellate tutte essenziali, tutte illuminanti, e disegnando le figure con la ben nota delicatezza psicologica di « Breve incontro ».

Io invito lo spettatore a fare attenzione ad ogni sfumatura, perchè i drammi più profondi dell'animo umano (almeno in relazione al sentimento principe, che è l'amore) sono qui di volta in volta accennati da un batter di ciglia, da un gesto della mano, dall'angolazione della macchina da presa, da un rumore fuori campo. Con questi piccoli tocchi noi viviamo l'emozione, l'entusiasmo, la paura, la lotta, la gioia, l'amore, la rinuncia e il dolore della protagonista.

Li viviamo tanto più in quanto siamo aiutati dalla interpretazione superba di Katharine Hepburn, che ha vissuto il personaggio con una sicurezza inarrivabile, e lo ha reso vivo, palpitante, commovente.

Ma è tale la sicurezza della mano del regista che anche Rossano Brazzi non ha qui più nulla di « fumetistico », e diventa interprete convincente, credibile, umano.

Insomma, questo film conferma la delicata sensibilità e la sicura capacità del regista di « Breve incontro », e resta nel suo genere un capolavoro.

IL PORTOGHESE

Per la cucina ne basterà una di 30 candele. Attualmente però sono molto in uso i tubi fluorescenti, principalmente indicati per la cucina, i corridoi e per tutti quei locali nei quali non è necessario accendere e spegnere la luce continuamente.

A titolo indicativo dirò che, per una cucina normale, occorre un tubo lungo 40 cm. I tubi fluorescenti sviluppano una luce chiara, senza ombre, ed evitano di disporre, oltre a quella centrale, altre lampade supplementari. Esistono in commercio due tipi di lampade fluorescenti (tubolare diritto e circolare) a più colori (bianco, sole, rosè, ecc.). Il colore più adatto per la casa è il bianco.

Il vantaggio di questi tubi dipende dal fatto che essi emanano una luce di 2/3 più intensa di quella delle normali lampade ad incandescenza. La loro durata è calcolata press'a poco in 8.000 ore.

Per una sala di media grandezza sarà necessaria una lampada da 50 Watt, o due da 25. Per leggere o per scrivere converrà avere vicino una lampada portatile da 25 candele. Inoltre potranno essere disposte abat-jours che, se piccole, rappresenteranno graziosamente soprammobili, e se grandi, poste vicino ad una poltrona o ad un tavolino, concorreranno a formare un piccolo angolo intimo in cui l'illuminazione circoscritta, ma chiara, non richiederà l'accensio-

ne del lampadario centrale.

L'argomento è vasto e se qualche lettrice ci vorrà sottoporre i suoi problemi, saremo ben lieti di rispondere e di contribuire a chiarire gli eventuali dubbi.

Anche i colori delle pareti, o gli eventuali disegni delle carte da parato, dovranno essere scelti con particolare riguardo alla funzionalità dell'ambiente cui sono destinati. Per esempio alla camera da letto si addicono le tinte riposanti, come il verde chiaro o l'azzurro nelle sue gradazioni; nella sala da pranzo molto moderne sono le tinte neutre, il grigio perla e il granaio damascato.

Per la cucina, sia questa piastrellata o meno, una buona mano di calce, opportunamente applicata ogni tanto, sarà sempre la più igienica soluzione contro il fumo che annerisce le pareti e la rende più chiara ed accogliente.

LILIANA

LA DONNA IN CUCINA

Liquore di latte (ricetta rchiesta). Occorrono un litro di latte, 750 gr. di zucchero, 500 gr. di alcool a 90°, un bastoncino di vaniglia, un limone verde tagliato a fette. Far bollire per mezz'ora il latte con lo zucchero, toglierlo dal fuoco e rimastarlo finché sia quasi raffreddato, affinché non affiori la panna. Quando sarà freddo aggiungere l'alcool, il limone e la vaniglia tagliata a metà nel senso della lunghezza e poi a pezzetti. Lasciare in fusione per 15 giorni, rimastando due volte al giorno, poi filtrare. Questo liquore migliora invecchiando.

NINA

gioielleria
storace
VIA OREFICI 43
TEL. 23980
GENOVA

GIOIELLERIE ANTICHE E MODERNE

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

TORINO - MILANO - GENOVA - PADOVA - PARMA - ROMA - CATANIA

Ansaldini

per le vostre strenne natalizie
per i vostri regali
scegliete un buon libro!

Novità Raccomandate

GEMMA CAVALLERO

Sorrisi di luce e di arte

L. 1.100

Volume illustrato con disegni di A. Ascari e tavole in nero ed a colori con riproduzioni dei migliori capolavori artistici.

ALDO GABRIELLI - GIUSEPPE LATRONICO

Lo scrigno dei brillanti

L. 800

illustrazioni di M. Leone - Biografie dei migliori artisti narrate ai ragazzi.

Presso la Libreria della Società Editrice Internazionale - Via Petrarca 22-24 rosso - Genova, troverete un vasto assortimento di ottimi libri per strenne e regali. Catalogo gratis.

"L'ANSALDINO" RISPONDE

Siamo un gruppo di Capi sala mensa dei Cantieri di Sestri e desideriamo che per mezzo del nostro periodico aziendale venga chiarita la nostra posizione.

Ognuno di noi, da diversi anni, lavora presso l'Ansaldo con le mansioni suddette, che però ci sembrano non corrispondere alla qualifica di operaio dataci a suo tempo, anche se taluni di noi sono operai specializzati e di categoria A, in quanto provenienti da reparti in cui lavoravano con detto trattamento.

Ognuno di noi ha alle sue dipendenze un gruppo di addetti e addetti mensa, cui è affidato il compito di pulire, preparare i tavoli e servire i piatti. Il nostro lavoro consiste nell'organizzare e sorvegliare il servizio, affinché tutto si svolga regolarmente, in modo da non dare adito a lamentele da parte delle migliaia di commensali che ogni giorno usufruiscono della mensa. Ciò non è poco perché è molto difficile conciliare i diversi gusti e per far questo andiamo inevitabilmente incontro a continue discussioni che, se anche pacifiche, comportano una certa dose di pazienza e di « saper fare ». Inoltre dobbiamo prelevare, da apposite cartelle, i dati inerenti alla forza giornaliera per comunicarli al Capo mensa, affinché egli possa avere gli elementi necessari per far preparare i piatti del giorno.

Quanto sopra esposto è soltanto una parte del lavoro che noi svolgiamo e crediamo sia sufficiente per giudicare se le mansioni da noi svolte siano compatibili con la qualifica di operaio. A questo proposito teniamo a precisare che da parte nostra non vi è alcun senso di superiorità nei confronti dell'operaio, ma soltanto desideriamo porre in evidenza che, mentre l'operaio beneficia della maggiorazione di cottimo, noi dobbiamo accontentarci di una ben misera percentuale fissa.

In considerazione di quanto sopra, e del fatto che oggi la mensa, per diversi motivi, è diventata un problema di attualità, chiediamo, per mezzo de « L'Ansaldo », di essere inclusi anche noi nella « categoria speciale », alla quale appartengono già i Capi turno della vigilanza e dei pompieri, i Capi squadra, ecc.

UN GRUPPO DI CAPI SALA MENSA (CAN)

Le mansioni del Capo sala mensa non sono tali da dare diritto, a chi le esplica, al riconoscimento della « categoria speciale » prevista dalla « Regolamentazione nazionale » del 4 aprile 1950. La citata norma contrattuale prevede infatti che hanno diritto all'inquadramento nella « categoria speciale » quei lavoratori che: a) Esplichino mansioni superiori a quelle degli operai classificati nella categoria massima degli operai stessi. b) Abbiano mansioni particolari di fiducia e responsabilità che non siano normalmente attribuite agli operai. c) Guidino e controllino il lavoro di un gruppo di operai con apporto di competenza tecnico-pratica.

E' pertanto fuori dubbio che nelle mansioni svolte dai Capi sala dei nostri Stabilimenti non trovano riscontro quelle caratteristiche di cui ai punti a), b), c) dell'art. 1 della « Regolamentazione nazionale », le

quali sono elementi determinanti per conseguire il diritto al riconoscimento della « categoria speciale ». Infatti le principali e prevalenti attribuzioni dei Capi sala mensa consistono nel guidare e controllare il lavoro svolto da un gruppo di personale salariato il quale svolge delle mansioni molto semplici, che al massimo richiedono un brevissimo periodo di tirocinio, come, ad esempio, servire piatti in tavola, occuparsi di pulizia, ecc.

In merito poi alla precisazione fatta dai lavoratori in questione, i quali motivano la loro richiesta col fatto che mentre gli operai beneficiano di una maggiore percentuale di cottimo, essi debbono accontentarsi di una percentuale fissa molto limitata, facciamo osservare che il guadagno dell'operaio cottimista è sempre commisurato alla quantità di lavoro prodotto, e che quindi ogni eventuale aumento o diminuzione della percentuale di utile è conseguente ad una maggiore o minore quantità di lavoro eseguito. Tale condizione non sussiste invece per il personale della mensa, al quale, per la natura del servizio cui è addetto, è sempre richiesta la stessa quantità di prestazioni.

Siamo un gruppo di dattilografe che viviamo dieci ore al giorno in un ufficio nel quale cinquanta uomini fumano una sigaretta dopo l'altra, qualcuno fuma il sigaro e qualche altro la pipa! Ad un certo momento l'aria è talmente satura di fumo e talmente pesante che è faticoso respirare; allo-

ra si aprono le finestre per cambiare l'aria e così dall'eccessivo caldo si passa all'eccessivo freddo, e si formano correnti d'aria in abbondanza che, oltre ad essere poco piacevoli, ci procurano raffreddori e bronchiti. Tra le scriventi ce n'è una particolarmente soggetta a faringite e il medico della mutua insiste perché eviti ambienti dall'aria malsana. Ma come fare? Ci siamo rivolte al Capo ufficio perché venga incontro alle nostre giuste lamentele, ma questi (fuma anche lui)... nicchia.

Siamo lontane dall'illuderci che la Direzione possa provvedere con un « divieto di fumare » (che non durerebbe neppure un giorno); pensiamo però che essa possa rimediare concedendo una pausa al mattino e una al pomeriggio perché i fumatori possano assentarsi per gustare una sigaretta all'aria aperta.

Vogliate perdonare l'anonimo, del resto ben comprensibile: vogliamo evitarci rappresentazioni e dopo tutto non intendiamo attaccare persona, ma un sistema dannoso alla salute.

Facciamo pertanto vivo appello alla Direzione perché voglia benevolmente esaminare questa situazione, sicure che essa saprà certamente trovare il modo perché la nostra salute non sia messa giornalmente a repentaglio. Ringraziando sentitamente.

SETTE DATTILOGRAFE (CAN)

Abbiamo segnalato quanto scrivono le sette dattilografe alla Direzione del Cantiere di Sestri, la quale ci ha reso noto che il rimedio per l'inconveniente lamentato è già stato

messo in atto. Sono stati acquistati subito degli estrattori e collocati alle finestre dei locali ai quali erano necessari e in tal modo confidiamo che tanto le signorine che i fumatori potranno ritenersi soddisfatti.

POSTA IN ARRIVO

Caro Ansaldo, per prima cosa i ringraziamenti nostri e dei nostri familiari e particolarmente quelli dei figlioli che vedono tornare a casa il loro papà in tempo per sottoporli i loro... quesiti scolastici.

Il 1° febbraio abbiamo iniziato il nuovo orario. La decisione è stata rapida e favorevole, perché la nostra richiesta era giusta.

Si trattava indubbiamente di risolvere e decidere su di una piccolissima questione, ma le piccole cose formano le grandi e come saremmo più felici tutti e meno lotte turberrebbero la nostra travagliata esistenza se i problemi che ci assillano fossero risolti con equità.

Ancora grazie « Ansaldo » e tutta la nostra cordialità.

GLI IMPIEGATI DELL'USAS

RINGRAZIAMENTO



A mezzo de « L'Ansaldo », la piccola Patrizia di tre anni, figlia dell'impiegato Romolo Volpicelli del Cantiere di Sestri, porge i più vivi ringraziamenti al suo medico dott. Angelo Robbiano, per le assidue e amorevoli cure prodigate con grande passione in occasione di una gravissima malattia.

RISULTATI DI DUE CONCORSI

« Gli ospiti della baita »

Le persone entrate nella baita erano quattro. Il sorteggio tra i numerosi partecipanti che hanno inviato l'esatta soluzione ha dato i seguenti risultati:

a) Biglietti di poltrona (due per ciascuno dei 65 sorteggiati) per il Piccolo Teatro « Eleonora Duse », riservati agli ansaldini degli stabilimenti genovesi: Ollindo Perboni - Caterina Rapetti - Cesare Terenzini - E. Olivieri - Luigina Bolentini - Tullio Galuppi - G. Malfetti - Ovidia Busanelli - Giacomo Verrardo - Carolina Torselli - G. Ghione - Luigi Eronzo - Antonio Guido - Agostino Rovegno - Maddalena Canepa - Ettore Rapuzzi - Celestino Bortoli - Edoardo Mori - Emanuele Moretto - Rinaldo Rapetti - Alberto Banchemo - Attilio Pizzimbono - Ireo Conte - Giovanni Ponzetto - Angelo Delfino - Renato Mularoni - Angelo Roccatagliata - Giuseppe Manelli - Aldo Siri - Giuseppe Sciacaluga - Renzo Di Paco - Luigina Patrone - Natalina Argenta - Harro Barchi - Nello Cavanna - Francesco Delfino - Ernesto Zucchiatti - Francesco Frau - Angelo Caviglia - Erminda Agosti - Giuseppe Ghiglieri - Emilio Carlevaro - Elio Vallebona - Tomaso Poggi - Tito Picchioni - Maria Ponzanelli - Armando Quaglia - Eugenio Solimene - Enrico Bruzzo - Armando Belboni - Roberto Cagnoni - Aldo Garassino - Adelmo Daminielli - Giuseppe Vignati - Roberto Bertocchi - Eraldo Colombo - Antonio Piccaro - Dante Tesini - Giovanni Gava - Rosa Caporali - Camillo Bartoli - R. Minetti - F. Reiner - Mario Fabbri - Ettore Montuschi.

b) Premi per gli ansaldini di tutti gli stabilimenti sociali: Antonietta Cavallero del MEF (1.º premio: un orologio da polso); Francesco Puppo del MEC (2.º premio: un portafogli di pelle); Anteo Dodi della FON (3.º premio: un libro sulla fisica dell'atomo).

c) Premi per gli ansaldini dei Cantieri di Muggiano e Livorno:

Giulio Rovali del MUG e Agostino Tinti di LIV (una pentola « Securitas » ciascuno); Umberto Menchini del MUG e Luigi Redi di LIV (un libro sulla fisica dell'atomo ciascuno).

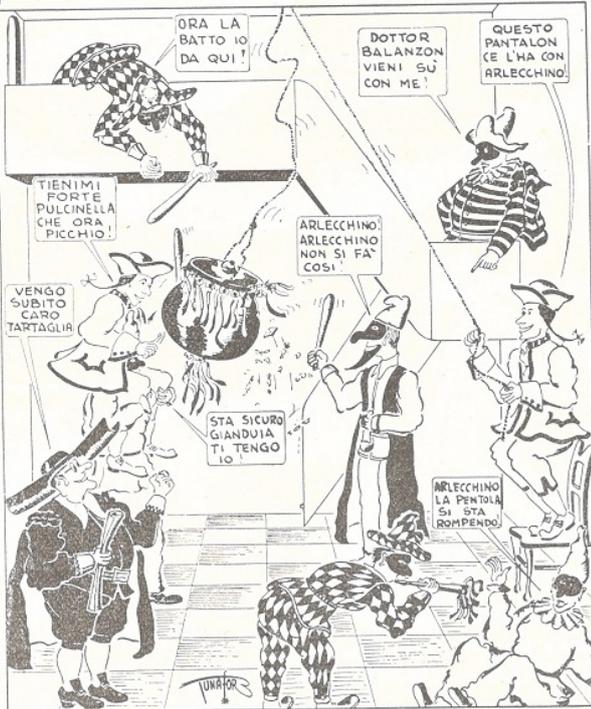
« Il tiro al galletto »

Dagli elementi forniti dalla vignetta si poteva dedurre che la città natale di Carletto è Roma, in quanto la cassetta contrassegnata con il nome di questa città era l'unica per la quale si poteva totalizzare 27 punti tirando tre palline. Il sorteggio tra i numerosi partecipanti che hanno inviato la esatta soluzione ha dato i seguenti risultati:

a) Biglietti di poltrona per il Piccolo Teatro « Eleonora Duse » (due per persona) riservati agli ansaldini degli stabilimenti genovesi: Tosca Carli - Maria Interlizzi - Ezio Conte - Tullio Bisio - Mirella Bizozzi - A. Zuccatosta - R. Pugno - Luciano Lusvardi - Ezio Cadenasso - Iolanda Ortona - R. Di Donna - G. Michelini - E. Santelli - Valeria Veroggio - Settimio Rossi - G. Mangiarotti - Angela Motta - S. Bontà - Emilia Poggi - Umberto Gazzo - G. B. Zitta - Armando Fossati - Attilio Carosio - Fortunato Marini - Liliana Ferroggiaro - Mario Badino - Dario Bavagnoli - Giuseppe Caviglione - Emma Malatesta - Angelo Piccaro - Giorgio Grando - Giulia Canepa - Luigi Bonini - Alberto Gaggero - Lucia Masini - Luigi Parodi - Leonardo Pestosa - Maria Sammartino - Ernesto Cattaneo - Mario Lucchesi - Dolores Padovan - Maria Tarallo - Diva Roberti - Luigina Lupi - Francesco Lorenzetti - A. Zuccatosta - R. Pugno - Luciano Lusvardi - Ezio Cadenasso - A. Boccaccio - L. Boero - Serafino Bertolio - Giovanni Cavallero - Agostino Vercesi - Elbano Balestri - Libero Bozzo - Luigi Oneto - Antonio Musante - A. Traverso - Giacinto Nervo.

b) Due libri sulla fisica dell'atomo per gli ansaldini di Muggiano e Livorno: Cesare Bartolomeoni di MUG e Illo Lubrano di LIV.

I NOSTRI CONCORSI LE NOVE MASCHERE



Durante una festa della pentolaccia si sono ritrovate insieme nove maschere che, però, non rappresentano ciascuna una città d'Italia, in quanto qualche città è rappresentata da più di una maschera. Per partecipare al concorso i lettori dovranno sapere dire quali sono le città rappresentate, inviando le soluzioni in Redazione, oppure consegnandole ai nostri corrispondenti di stabilimento, entro il 29 febbraio. Sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: 1) un servizio di piatti per sei persone; 2) una penna « Aurora 88 » capuccio oro; 3) un servizio da caffè per sei persone; 4) un volume sulla fisica dell'atomo.

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

Genzia generale per l'Italia Ditta **BENVENUTO** - GENOVA - Via Galata, 37 - Telefono 660.562 oppure a FIRENZE - Viale Francesco Redi, 3 - Telefono 481.785

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

LA RUOTA DEL TEMPO

Si sono sposati

7 novembre: ing. Nando GUAZZI (Mec) con Maria Lavagnino - 26 novembre: Giuseppe CARGIOLI (Mug) con Lina Molinari - 8 dicembre: Giuseppe PIETRINI (Mug) con Maria Teresa Rossi - 16 dicembre: Dante GUGLIELMONE (Mug) con Angiolina Stefanelli - 29 dicembre: Baldo BONAMINI (Mug) con Eira Cappellini - 5 gennaio: Edilio REPETTO (Dig) con Lilliana Maria Serafino - 12 gennaio: Nello BARENCO (Mug) con Giuditta Antenna - 14 gennaio: Ferruccio ZAMBONI (Mec) con Paola Riminucci - 22 gennaio: Umberto CONSAVARI (Can) con Santa Grillo - 29 gennaio: Marino RISSO (Can) con Francesca Labina - 31 gennaio: Emanuele MAG-

GIANI (Mug) con Iva Preti.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Sono nati

29 novembre: ANGELO, figlio di Sergio Zanello (Mug) e di Bruna Albertelli - 30 novembre: ALESSANDRO, figlio

di Valdo Nosei (Mug) e di Maddalena Fornelli - 8 dicembre: MARCO, figlio di Salvatore Mercurio (Mec) e di Anna Rizziego - 23 dicembre: DUILIO, figlio di Sirio Cechini (Mug) e di Maria Luigia Fabiano - 24 dicembre: DIEGO, figlio di Giorgio Piccaluga (Can) e di Nella Ze-

rega - 29 dicembre: MAURA, figlia di Teodoro Garrè (Mec) e di Armanda Mogini - PATRIZIA, figlia di Antonio Tata (Mec) e di Maria Marani - 3 gennaio: MICHELE, figlio di Enrico Saturno (Mec) e di Teresa Parodi - FERNANDO e ROSANNA, figli di Lorenzo Milanolo (Mec) e di Livia Favareto - 4 gennaio: IDA, figlia di Giuseppe Esposito (Can) e di Giuseppina Donati - 6 gennaio: MASSIMO, figlio di Giovanni Puglisi (Mec) e di Anna Sergenti - SILVANA, figlia di Dario Belleno (Mec) e di Violentina Ricci -

8 gennaio: ELDA, figlia di Candido Giacobbe (Can) e di Caterina Boccaccio - 9 gennaio: ANGELO, figlio di Giuseppe Ferrari (Fon) e di Maria Traverso - 12 gennaio: DANILO, figlio di Lidio Moretti (Mec) e di Assunta Ferrucci - 15 gennaio: PAOLO, figlio di Pietro Belli (Can) e di Maria Acquarone - 19 gennaio: MIRELLA, figlia di Carlo Garrobbio (Can) e di Esterina Visentini.

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

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Laura, figlia di Eugenio Cesarini del Meccanico



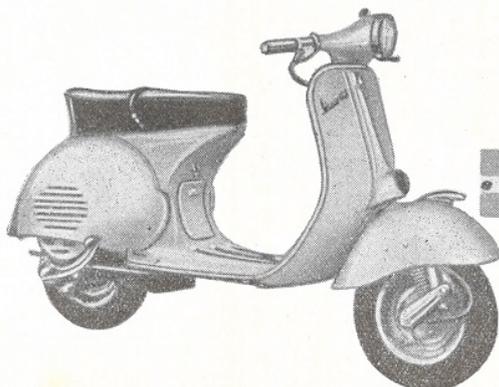
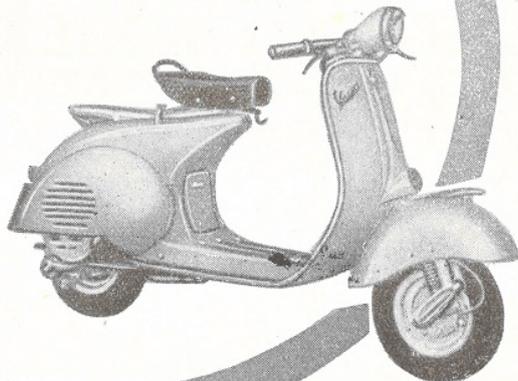
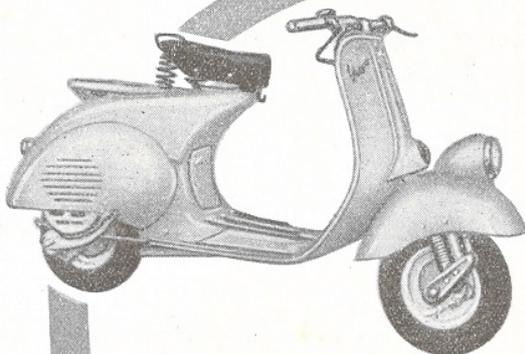
Marco, figlio di Renato Pastorino del Meccanico



Patrizia, figlia di Maria Brandino del Ferroviario



La Piaggio, per l'anno 1956, presenta i nuovi modelli



e l'ormai affermata



Oltre 2500 Filiali Agenzie e Stazioni di Servizio in Italia garantiscono agli utenti un'assistenza pronta ed efficace

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, 4 bis - Telefono 22.685

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

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 15793.

Sul dis. T. 103310 pos. 1 (coperchi per valvole regolatrici) e sul dis. T. 103305 pos. 1 (coperchi valvole d'emergenza) si riscontra che nell'interno di detti coperchi vi è una camera di diam. 38 per i primi e diam. 52 per i secondi, la quale serve per lo scarico vapore.

In corrispondenza di detti diametri il materiale è grezzo, perciò le pareti sono ricoperte dai residui di fonderia che provocano gran perdita di tempo durante il montaggio, per la necessaria pulitura.

Propone quindi che nella operazione 2/8 del ciclo di lavorazione venga aggiunta una lavorazione di macchina a pulimento di dette superficie, o almeno si ricorra ad una pulitura mediante sabbiatura.

RISPOSTA.

E' stata aggiunta l'operazione di sabbiatura per eliminare l'inconveniente lamentato dal proponente.

PROPOSTA N. 14395.

Propone di munire la macchina dentatrice Pfauter RS 4 del DEPI di una tastiera di comando a distanza come quella di cui sono dotate alcune macchine nuove del DEGR, per evitare perdite di tempo durante l'operazione di centratura dei creatori.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. La MAN provvederà al più presto.

PROPOSTA N. 15303.

Propone che alle stozzatrici del tipo G. S. Pensotti che sono le più numerose nello STA, venga praticato un foro calibrato per spina tra il cor-

po macchina e la testata porta slitta della porta utensili in riferimento alla posizione dello zero. Tale foro farebbe risparmiare tempo quando si hanno da stozzare facce inclinate e quindi si deve portare la macchina in posizione « zero ». Inoltre esso garantirebbe la perfetta ortogonalità rispetto al piano base, perchè attualmente nel bloccare i quattro dadi si provocano sempre dei piccoli spostamenti, che però si ripercuotono notevolmente sulle facce dei pezzi da stozzare.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. La MAN provvederà ad eseguire la modifica suggerita.

PROPOSTA N. 15847.

Propone che sulla bolla disegno 090397/2 - Comm. 72626 per costruire un raccordo giravole, venga eliminata l'operazione 2/4 di sabbiatura, perchè la barra dev'essere tornita.

Propone pure che sia eliminata l'operazione 3/4 di controllo resistenza materiale a 70-80 kg/mm² perchè già eseguita all'operazione 1/3 di bonifica.

RISPOSTA.

La proposta è giusta. Il ciclo è stato modificato come suggerito dal proponente.

PROPOSTA N. 15428.

Oggetto: T/c - AA.SS. Venezia. Cuscinetto portante ruota lenta - Dis. T. 103553 pos. 1-2 (Comm. 34047 - Bolla 34354).

Propone la seguente modifica al ciclo di lavorazione: la lavorazione « fresare passaggi per olio » compresa con altre due lavorazioni nell'operazione 22/25 da eseguirsi con fresatrice, sarebbe meglio eseguirla al trapano ed inclusa nell'operazione 21/25, perchè non si tratta altro che di un foro da 10 che ha l'asse sulla mezziera del cuscinetto; quindi se esso viene eseguito con fresa l'operazione viene eseguita in due tempi, mentre col trapano ciò non succede dato che i due mezzi cuscinetti verrebbero accoppiati e tenuti uniti da una morsetta.

RISPOSTA.

Il ciclo è stato modificato come ha suggerito il proponente.

PROPOSTA N. 16505.

Per evitare il pericolo di infortunio all'operaio incaricato di preparare la emulsione di olio chimico presso l'impianto sistemato sul terrazzo della 3.a Sezione, propone che il rudimentale listello di legno adoperato come sostegno per l'apertura dei coperchi venga sostituito da sostegni metallici più razionali.

RISPOSTA.

La proposta viene accettata. Sono state date disposizioni alla MAN perchè costruisca i sostegni come proposto.

PROPOSTA N. 16024.

Propone che l'operazione 9/10 del ciclo di lavorazione del corpo tenditore dei maneggi per valvola (dis. M. 58161) sia eseguita su broccia-

trice con broccia quadra 26 x 26 x 28 n. 480504 esistente alla DAT, anzichè su stozzatrice.

Illustra i vantaggi che si otterrebbero.

RISPOSTA.

E' stato modificato il ciclo come suggerito dal proponente.

PROPOSTA N. 15652.

Oggetto: Leva a forcilla Motore Q. 370/6 Dis. 40182-5-6.

Propone che sul ciclo di lavorazione l'operazione 10/10 venga inserita nella 7/10, poichè la foratura e la lamatura si eseguono meglio quando il pezzo è ancora unito; il taglio a metà dovrebbe essere fatto dopo. Pertanto l'operazione 7/9 (perchè una è stata abolita) dovrà essere indicata come segue:

« Con maschera eseguire i fori d'accoppiamento, lamare i piani d'appoggio bulloni e dadi ».

RISPOSTA.

L'operazione 10/10 verrà annullata e la lamatura inclusa nell'operazione 9/9 e non nell'operazione 7/9; in tal modo dopo sistemati i treni di frese, il tempo di lamatura sarà assorbito in tale operazione.

PROPOSTA N. 14464.

Per la costruzione di sagome di profili di dentature interne, come ad esempio quelle Kerb, propone di rilevare la sagomatura per mezzo di pasta analoga a quella adoperata dai dentisti.

RISPOSTA.

La proposta è interessante e saranno eseguiti esperimenti allo scopo di scegliere la pasta più adatta allo scopo.

PROPOSTA N. 16017.

Propone che il mandrino porta fresa per smerigliare se-

de di valvola dis. A. 18917 per motore Q. 370 sia costruito in due pezzi secondo lo schizzo allegato alla proposta.

In tal modo esso potrà essere usato per diversi tipi di sedi da smerigliare con fori di diametri diversi, cambiando la parte cilindrica lunga alla pos. 1. Inoltre si risparmierà tempo nell'operazione di tornitura, la tornitura stessa risulterà meno difficoltosa e si risparmierà materiale; eventualmente si potrebbe eliminare la fuciratura.

RISPOSTA.

Quando il proponente fa rilevare è attuabile in parte. Sta bene per il mandrino da costruirsi in due pezzi. Non si può uniformare il diametro di centrimento delle frese sul mandrino, in quanto le frese stesse sono di dimensioni tali che non permettono la normalizzazione del foro.

Commemorato a Livorno GIUSEPPE ORLANDO

Nei giorni scorsi al Cantiere di Livorno ha avuto luogo una solenne cerimonia in occasione del trentesimo anniversario della morte del Gr. Uff. ing. Giuseppe Orlando, che per molti anni fu il valente continuatore del padre ing. Luigi, fondatore del Cantiere.

La cerimonia è avvenuta alla presenza delle maggiori autorità cittadine e delle figlie dello Scomparso, contessa Frida Rocco Orlando e marchesa Bianca Mansi. Oratore ufficiale, presentato dal Direttore del Cantiere ing. Rovetto, è stato il rag. Florestano Costella, amico e per lunghi anni collaboratore di Giuseppe Orlando.

Il rag. Costella ha tratteggiato con commose parole la figura e la multiforme opera dello Scomparso, ricordando le più importanti costruzioni navali realizzate sotto la Sua guida e le altre opere nel campo industriale e commerciale, che fecero di Giuseppe Orlando una delle figure più rappresentative dell'Italia del suo tempo. Il discorso del rag. Costella è stato calorosamente applaudito.

MEMENTO

Alessandro CAMPAGNOLI di anni 55, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 2-1-1956. Era stato assunto nel 1942. Lascia la moglie e due figli.

Virginio MAGNONE

di anni 59, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 23-1-1956. Era stato assunto nel 1925. Lascia la moglie e una figlia.

Emanuele PARODI

di anni 57, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 19-1-1956. Era stato assunto nel 1934. Lascia la moglie e una figlia.

Giovanni PARODI

di anni 51, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 14-1-1956. Era stato assunto nel 1938. Lascia la moglie e due figli.

Cesare SILLANO

di anni 55, dipendente del Meccanico, deceduto il 23-1-56. Era stato assunto nel 1944. Lascia la moglie.

Ai famigliari le commose condoglianze de « l'Ansaldoiro ».

L'ANSALDIRO

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. d. A. Via Monticelli, 11 - Genova Telefono 83.825

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



saper

ideare
progettare
calcolare - disegnare
organizzare - costruire

è riservato al tecnico preparato e scelto. A lui va conferito lavoro speciale, responsabilità e fiducia. Egli può pretendere una posizione elevata, bene retribuita, stabile, perchè è sicuro del fatto suo. Come diventare un tecnico preparato e scelto - in poco tempo - con la massima facilità - con poca spesa - conservando il tuo attuale guadagno - restando a casa tua? Ciò ti sarà spiegato nel volantino « LA NUOVA VIA VERSO IL SUCCESSO », che ti sarà inviato gratis, se ritagli questo annuncio e lo spedisce, oggi stesso, indicando professione e indirizzo allo:

ISTITUTO SVIZZ. DI TECNICA - LUINO

Simili possibilità di fare carriera esistono per operai, manovali ed apprendisti in edilizia, metalmeccanica, elettrotecnica, radiotecnica e TV

INDUSTRIA CONFEZIONI

GENOVA - Via Prè, 48 r.

IMPERMEABILI

BLEUMMER

DI PURA SETA

G i indumenti di pura seta sono sempre stati preferiti anche nei tempi più remoti per igiene, eleganza e resistenza

IL BLEUMMER ha saputo creare con un tessuto di purissima seta (marchio di garanzia) un impermeabile pratico, leggero, non ingombrante, resistentissimo A PREZZO ECONOMICO

IL BLEUMMER di purissima seta è confezionato per uomo, signora e giovanetti in 10 tinte di gran moda nei modelli più recenti

SEMPRE PRONTO IN TUTTE LE MISURE

VASTO ASSORTIMENTO

di Impermeabili Makò, Popeline, Gabardine - Soprabiti - Montgomery - Vestiti - Abiti Giacche - Pantaloni - Giacche cuoio - Giubbotti motociclista - Giacche a vento - Articoli sportivi - Articoli da lavoro - Confezioni con tessuti di qualità

A PREZZI SEMPRE ECONOMICI

REPARTO SARTORIA

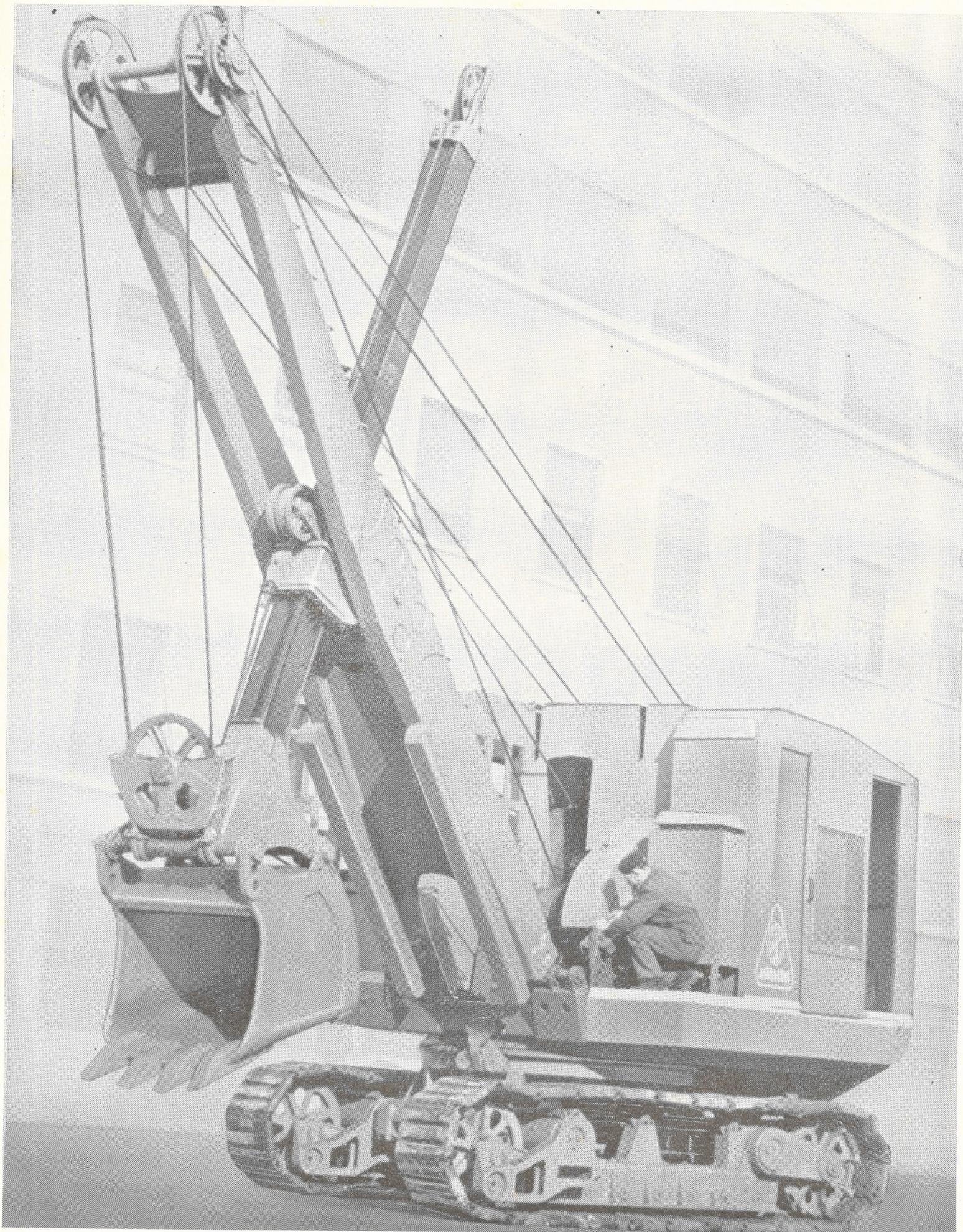
TESSUTI FINISSIMI - ABILI TAGLIATORI
MAESTRANZE SPECIALIZZATE

FACILITAZIONI AI RIVENDITORI

SI ACCETTANO IN PAGAMENTO TUTTI I BUONI RATEALI



L'ANSALDINO



Escavatore AM 10 costruito al Ferroviario ed acquistato dalla Ditta « Combitulit » di Genova Sestri. Questo escavatore è stato equipaggiato, a richiesta, con motore elettrico asincrono da 51,5 kW - 220 V. - 50 Hz.