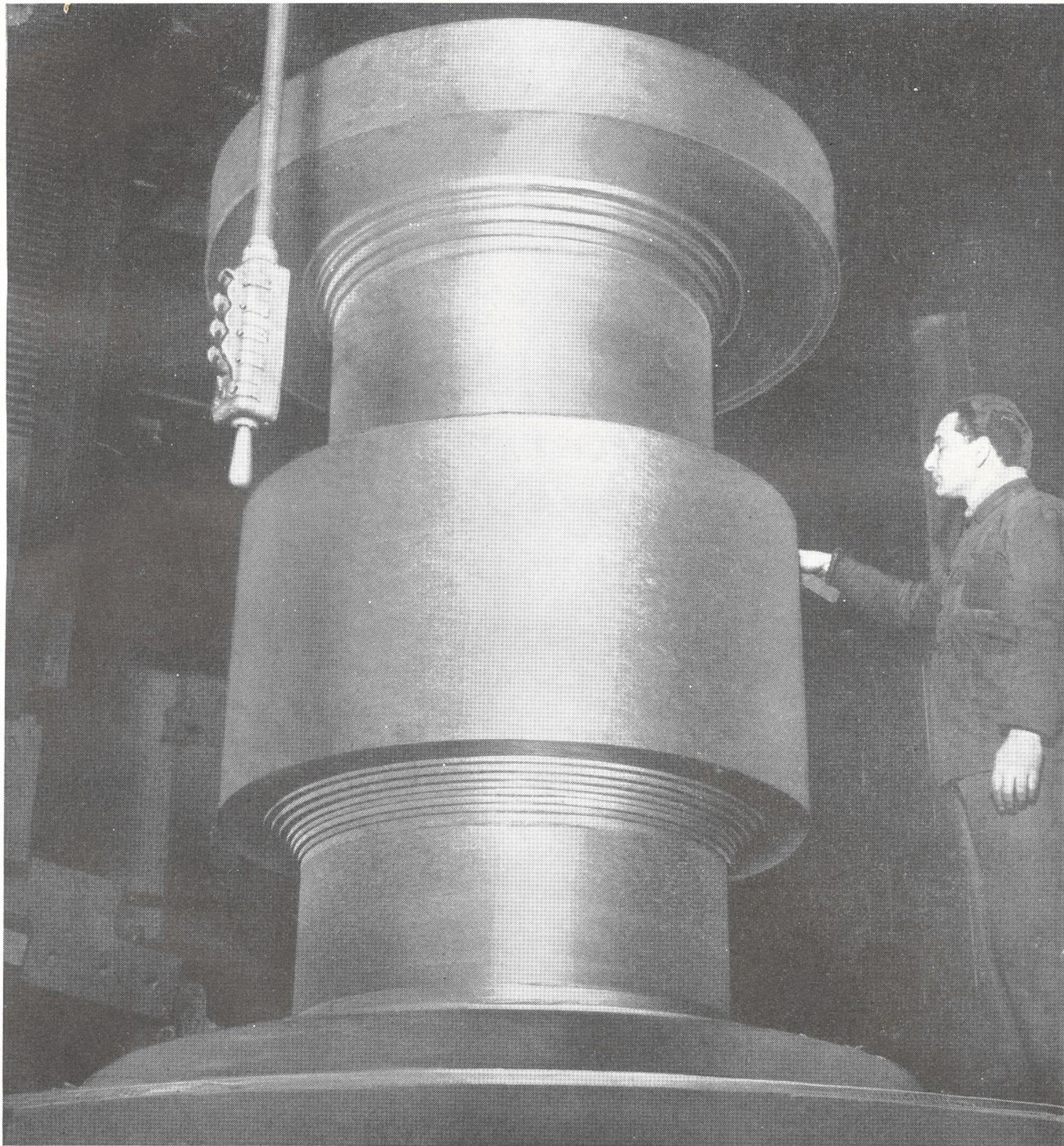


# L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 4  
Abbonamento gratuito ai dipendenti  
ed ai pensionati

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

GENOVA, 1° MARZO 1956  
Sped. 2 lire in abbonamento postale  
Gruppo secondo



Flangia per albero di turbina idraulica in lavorazione su tornio «Waldrich» al Meccanico per conto della «S.I.A.C.». A destra il tornitore Felice Turno.

# A TUTTA FORZA

## l' "Almirante Clemente"

Dalle 7 alle 18 del 15 febbraio sono state effettuate, nelle acque del Golfo di Genova, le prove ufficiali a tutta forza del cacciatorpediniere « Almirante Clemente », il primo dei sei che, come è noto, l'Ansaldo ha costruito e sta costruendo nel suo Cantiere di Livorno per conto della Marina Militare del Venezuela.

Le prove a tutta forza hanno concluso tutte le prove dell'apparato motore, essendo già state in precedenza eseguite con ottimo esito quelle progressive e di consumo.

La nave, uscita dal porto di Livorno a veloce andatura, ha fatto rotta sulla consueta base misurata da Portofino - Casaspina a Punta Chiappa - Villa Raggio, dove sono stati fatti i rilievi della velocità, pienamente rispondenti alle clausole contrattuali.

Dopo di ciò sono state eseguite prove di evoluzione, prove del timone e di marcia indietro, sempre con ottimi risultati. Alle ore 18 l'« Almirante Clemente » lasciava le acque di Portofino e verso le 21 rientrava nel Porto di Livorno.

A bordo dell'unità, che era

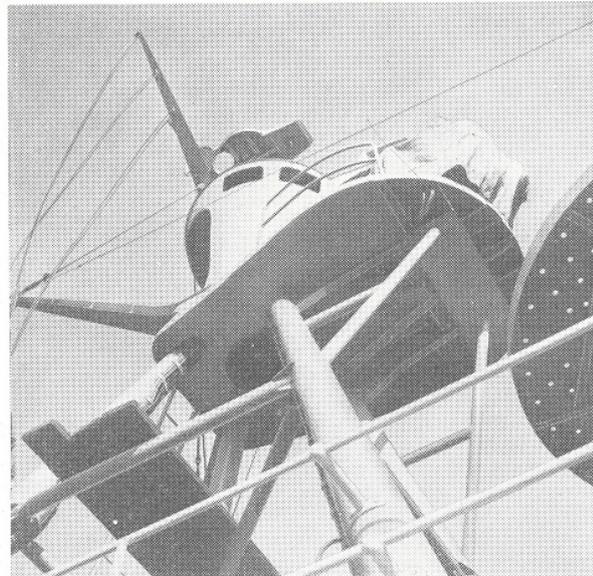
agli ordini del nostro com.te Beretta, erano presenti: il Capo della Commissione Venezuelana com.te Ferrer col V. Capo com.te Hernandez, i capitani Dominguez e Perez - Luciani ed altri ufficiali; il gen. Pasetti; il ten. Soedarsono della Commissione indonesiana; il dr. Pizzarello della Finmeccanica e, per l'Ansaldo: il Direttore Generale ing. Lombardi; il Dir. Centrale ing. Carnevale; il Direttore del Cantiere di Livorno ing. Rovetto coi Vice Direttori ingg. Di Pietrantony e Grillo; il Condirettore del Meccanico ing. Zanetti; il sig. Biggi della Direzione Generale; gli ingg. Borghetti, Bozzo e Conti del Meccanico; gli ingg. Preve, Predieri e Dolcini del Cantiere di Livorno.

Per la nostra Azienda queste prime prove sono un brillante risultato in quanto la costruzione dei sei cacciatorpediniere venezuelani poteva essere condotta solo da industrie dotate di una lunga esperienza e dal passato ricco di ottime affermazioni nel campo delle costruzioni navali, in

quanto si è trattato, per la nostra industria, di inserirsi in una competizione molto impegnativa, che è stata tuttavia superata con pieno successo.

Il contratto per i primi tre caccia era stato firmato a Caracas il 29 marzo 1953 con opzione per altri tre caccia identici da esercitarsi dalla Marina Venezuelana entro un anno. Prima della scadenza dei termini veniva esercitato, per l'esperienza già in atto, il diritto di opzione, confermando il 26 gennaio 1954 l'ordinazione delle altre tre unità.

Le caratteristiche principali di queste belle navi militari sono le seguenti: dislocamento tonn. 1300; potenza dell'apparato motore, cav. 24000; velocità contrattuale alle prove, nodi 32; lunghezza massima, m. 97,60; larghezza massima, m. 10,80; altezza di costruzione, m. 5,70; immersione alle prove, m. 2,60; autonomia a 18 nodi, miglia 2300; autonomia a 15 nodi, miglia 4000. L'armamento è composto di due impianti binati navali e antiaerei da 102 mm., due



impianti binati antiaerei da 40 mm., quattro mitragliatrici binate da 20 mm., un impianto triplo di tubi di lancio da 533 mm., due porcospini antisommergibili, quattro mortai e una tramoggia per cariche di profondità.

Lo studio dettagliato del progetto, tenuto conto della grande complessità delle sistemazioni belliche, ha demandato uno sforzo notevole degli uffici a ciò predisposti e la collaborazione di ditte specializzate. Nonostante ciò le prime tre navi venivano solennemente impostate il 9 maggio

1954 alla presenza dell'Ambasciatore venezuelano a Roma S. E. Alberto Torrealba e del Comandante delle Forze Navali del Venezuela com.te Oscar Gherzy Gomez, oltre ai rappresentanti della Marina Italiana, a numerose autorità ed ai massimi dirigenti dell'Ansaldo.

A sette mesi di distanza, il 12 dicembre 1954, si potevano già varare i primi due caccia ed impostare gli altri tre. Il terzo caccia scendeva in mare il 7 febbraio 1955 e il 4 settembre veniva varato il primo del secondo gruppo di caccia.



# Il varo della "Fina Canadà"

Il varo della « Fina Canadà » — avvenuto il 19 febbraio — resterà indubbiamente nella storia del Cantiere di Sestri come uno dei più singolari e suggestivi. Il Cantiere coperto di neve ha costituito lo sfondo naturale della cerimonia. Ma dire il Cantiere è dir poco. Le attrezzature, le navi in costruzione, le teleferiche, le colline che si scorgono alle spalle, tutto è ammantato di bianco. Uno spettacolo davvero nuovo, esca ai fotografi per storiche inquadrature.

Ma parliamo di questa turbocisterna, quinta unità da 31.500 TPL che scende in mare dagli scali dell'Ansaldo (tre di queste sono già state consegnate), gemella della « Purfina Italia », il cui varo è avvenuto recentemente, e gemella ancora di un'altra cisterna impostata alcuni giorni or sono.

Lo scafo, a struttura longitudinale, è suddiviso in 30 cisterne per il carico, aventi un volume complessivo di circa 42.000 metri cubi; ha la prora slanciata e la poppa ad incrociatore; albero centrale; cassero centrale, poppiere e castello con sottostante stiva per carico a secco.

L'apparato motore, situato a poppa, è costituito da un gruppo turboriduttore a vapore tipo « Ansaldo », sviluppante una potenza di 14.500 cavalli in navigazione e da due caldaie a tubi d'acqua tipo « Ansaldo - Foster Wheeler ». La stazione di pompaggio comprende 4 turbopompe da 850 mc/ora e due pompe « stripping » da 120 metri cubi. La energia elettrica, a corrente alternata trifase, è fornita da due gruppi elettrogeni da 550 kW. e da uno da 150. I 51 uomini dell'equipaggio saranno alloggiati in ampie cabine munite di tutti i moderni comforts ed a temperatura condizionata.

L'unità — costruita per la « Compagnia Marittima Palermitana » sarà fornita dei più aggiornati sistemi di sicurezza, come i rilevatori di gas nelle « tanks », l'impianto di estinzione e lavaggio a vapore col sistema « Butterworth » e dei più perfezionati strumenti tecnici per la navigazione (girobussola e pilota automatico con ripetitori e registratori di rotta, scandaglio elettronico ecc.). L'ultimazione è prevista per la fine del 1956.

Ed ecco le caratteristiche principali della « Fina Canadà »:

lunghezza fuori tutto m. 200; lunghezza fra le perpendicolari m. 188,80; larghezza massima fuori ossatura m. 26,20; altezza al ponte di coperta m. 13,90; immersione media alla portata contrattuale, dalla linea di costruzione m. 10,30; portata lorda corrispondente tonn. 31.500; potenza normale dell'apparato motore a circa 110 giri al minuto primo C.A. 14.500; potenza massima dell'apparato motore a circa 114 giri al minuto primo C.A. 16.000; velocità a pieno carico nodi 16,4.

Alla sempre suggestiva cerimonia sono intervenuti fra gli altri, il sig. Berrier, Ambasciatore del Belgio; l'On. Paolo Cappa; l'On. Bonfiglio, assessore della Regione Siciliana, anche in rappresentanza del Presidente, On. Alessi; il

generale Carnino, comandante del Porto di Genova, in rappresentanza del ministro della Marina Mercantile On. Casiani; il prof. De Andrè, in rappresentanza del Sindaco di Genova; gli alti esponenti della Società « Petrofina » di Bruxelles e quelli della Società « Purfina Italia », il Cav. del Lavoro Ernesto Fassio e le più alte autorità civili e militari.

Per la Società armatrice abbiamo notato gli amministratori conte Mario di Carrobbio, il prof. Catinella, il dott. Emanuele Ortoleva, il conte Tagliavia, Presidente della « Purfina Italia » e della « Associazione Liberi Armatori ».

Per la nostra Società sono presenti: il Presidente, avv. Federico De Barbieri; il Vice Presidente, comm. Gennaro; l'Amministratore Delegato, ing. Giuseppe Rosini; il Direttore Generale ing. Federico Lombardi; i direttori Centrali ingegneri Casaccia, Rougier e Carnevale; il Vice Direttore Centrale avv. Alberto Boyer.

Ha diretto le operazioni di varo il Direttore del Cantiere di Sestri, ing. Franco Cristofori.

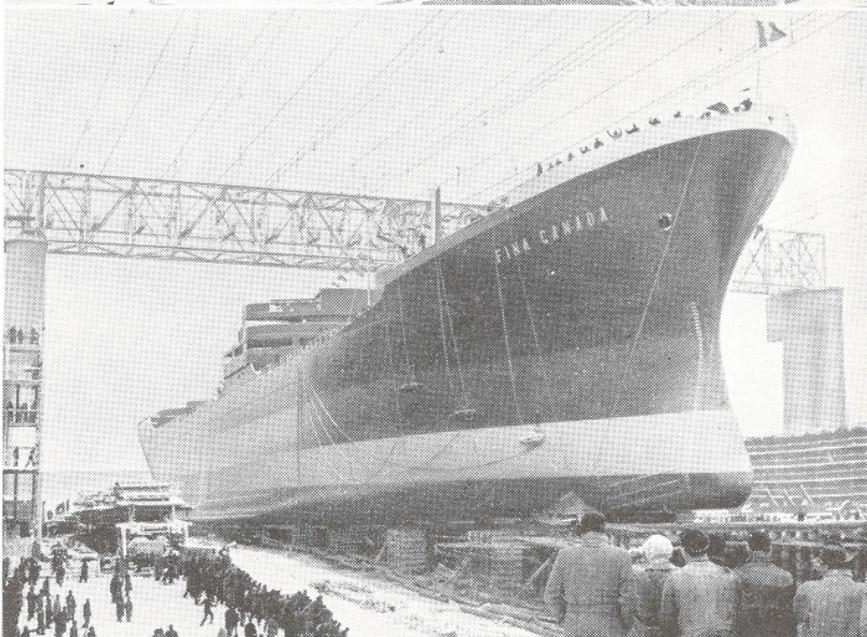
Dopo la benedizione, impartita da S. E. Mons. Secondo Chiocca, Vescovo Ausiliare, che rappresenta S. E. il Cardinale Siri, la gentile madrina, signora Lydia Alessi, dà il via alla tradizionale bottiglia di spumante, che s'infrange sulla prora. Le condizioni atmosferiche non sono delle migliori, la visibilità è scarsa: ma il varo è perfetto. La « Fina Canadà » scende maestosa e insieme leggera e sicura in mare, festosamente salutata dalle sirene delle più anziane sorelle. Un'altra bella affermazione della maestria ansaldina: e non v'è, in questi casi, bisogno di commento.

Subito dopo, l'on. Bonfiglio ha letto un messaggio dell'on. Alessi, che riproduciamo integralmente:

« Con il varo della turbocisterna « Fina Canadà » della Compagnia Marittima Palermitana, una bella nave di grosso tonnellaggio si aggiunge alla nostra flotta mercantile. Essa costituisce una importante realizzazione della attività produttiva dei nostri cantieri navali, determinata dall'armonico coordinamento di leggi dello Stato e della Regione Siciliana.

Funzione precipua dell'ordinamento regionale è la integrazione dell'ordinamento statale allo scopo di rendere sempre più razionale l'esercizio dei pubblici poteri in rapporto a situazioni particolarmente rilevanti nell'ambito della Regione, che pure si fondono nell'interesse generale della Nazione. Sembra che questa funzione sia stata felicemente esercitata nel settore armatoriale, ove l'incentivo al risveglio ed allo sviluppo di gloriose tradizioni marinare siciliane ha contemporaneamente favorito le industrie nazionali delle costruzioni navali e dell'armamento. Da ciò traggio auspicio per una sempre più stretta collaborazione tra la Liguria e la Sicilia, per il raggiungimento dei comuni ideali di progresso economico e di giustizia sociale ».

Emiddio Loscalzo



Dall'alto: la « Fina Canadà » pronta per il varo al Cantiere di Sestri - Altro aspetto della turbocisterna sullo scalo - Scena siberiana: una fila di operai tra la neve.

# LA PRIMA LOCOMOTIVA consegnata alle Ferrovie Indiane

**G**iovedì 23 febbraio il nostro Stabilimento di Costruzioni Meccaniche e Ferroviarie è stato teatro di una insolita e festosa animazione; alle ore 10,30, infatti, doveva aver luogo la consegna ufficiale della prima delle venticinque potenti locomotive ordinate dalle Ferrovie Indiane all'Ansaldo e la cui commessa fu aperta nel novembre del '53.

La costruzione delle locomotive a vapore, come è noto, fa parte delle tradizioni più antiche della nostra ultracentenaria Società. Finora ne sono state costruite quasi 1500, la stragrande maggioranza delle quali per le «Ferrovie dello Stato» italiane, ma questa produzione negli ultimi decenni aveva rallentato sensibilmente il suo ritmo in seguito all'elettrificazione delle nostre strade ferrate. In questi ultimi anni però la tradizione più cara ai vecchi ansaldini, a coloro che entrarono ragazzi nelle nostre officine quando c'era ancora l'illuminazione a petrolio, è risorta a nuovi fastigi e sotto le ampie, solenni volte delle navate si sono sentiti ancora i fischi delle possenti macchine, lo sbuffare del vapore sotto pressione, l'ansito vigoroso e tremendo delle bielle degli stantuffi.

I vecchi tipi delle locomotive, così care ai nostri ricordi, tanto che i loro modelli oggi costituiscono un fascino e un divertimento pieno di una poesia particolare, sono oggi relegati nelle illustrazioni degli album d'archivio e nelle foto allineate sulle pareti di qualche ufficio. Oggi costruiamo delle macchine enormi, capaci di trainare carichi inverosimili, potenti vaporiere di cui l'eleganza delle linee non è certo l'ultimo pregio.

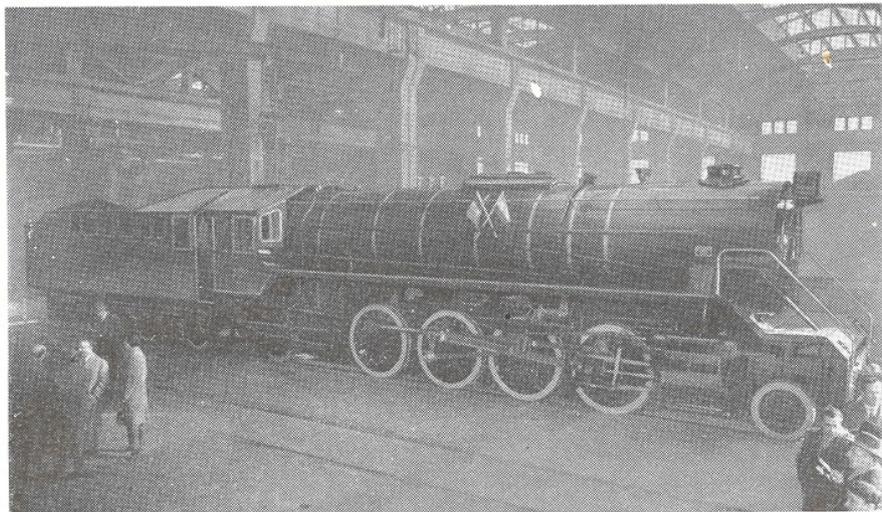
Alle dieci grandi, eleganti, snelle locomotive per la Grecia, consegnate a suo tempo, fanno seguito ora le venticinque locomotive per l'India, anch'esse dalle caratteristiche eccezionali.

Alla cerimonia della consegna sono intervenuti: l'Ambasciatore dell'India a Roma, S. E. Thivy; il Prefetto di Genova

dott. Vicari; il Magnifico Rettore dell'Università di Genova prof. Cereti; l'Ispettore capo del materiale rotabile indiano ing. Kumar, con l'Ispettore ferroviario ing. Johri e l'Ispettore dell'impianto chimico di Sindri ing. Pai, il professore indiano Sinha dell'Università di Genova; il sig. Habib ur Rahman; il Capo Compartimento di Genova delle F. S. ing. Giobbe e numerose altre personalità. Per l'Ansaldo erano presenti: l'Amministratore Delegato ing. Rosini; il Direttore Generale ing. Lombardi; il V. Direttore Generale e Capo del Settore Meccanico ing. De Vito; il Direttore dello Stabilimento Ferroviario ing. Arnaldi coi V. Direttori ingg. Stegagnini e Benzi, il cav. Filippini, il dr.

sono stati molto soddisfatti nel vedere, lucida e agile sullo speciale binario appositamente costruito a scartamento maggiore di quelli italiani, la prima locomotiva destinata a trainare pesanti convogli di carri merci. S. E. Thivy ha poi pronunciato al microfono della RAI una lusinghiera dichiarazione per la nostra industria e per l'Ansaldo, e quindi la cerimonia ha avuto termine con un rinfresco.

Le caratteristiche principali delle locomotive indiane sono le seguenti: sale accoppiate, n. 4; sale portanti n. 2; scartamento, 1.676 mm.; pressione massima in caldaia 14,7 Kg./cmq.; n. 2 cilindri esterni a semplice espansione; diametro cilindri 555,6 mm.; corsa degli

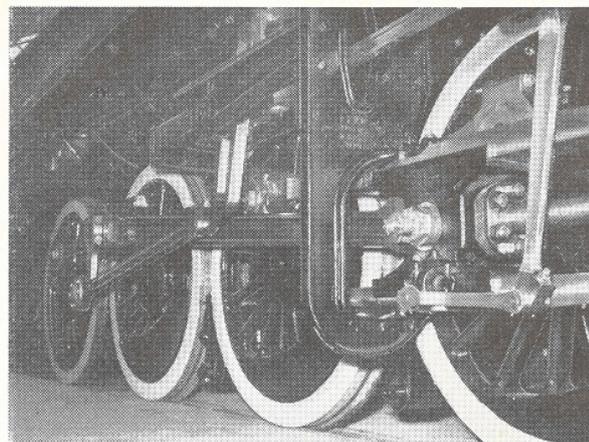


La prima delle locomotive indiane col tender.

Carfi, il sig. Pellegrino ed altri collaboratori; il Direttore del Meccanico ing. Cominetti, il V. Direttore della Fonderia dr. Masperi, l'ing. Slaghek e il sig. Donati della Direzione Generale ed altri tecnici ed esperti.

La cerimonia della consegna è stata particolarmente felice ed improntata alla massima cordialità; gli ospiti indiani

stantuffi 711,2 mm.; vapore surriscaldato; diametro delle ruote motrici 1562,1 mm.; distribuzione sistema «Walschaert»; peso totale in servizio della locomotiva 103.500 kg.; peso totale in servizio del tender 72.950 kg.; capacità di acqua del tender 22.750 litri; capacità di carbone del tender 18.300 kg.; lunghezza totale



Le ruote motrici della locomotiva

fra i respingenti esterni della locomotiva con tender attaccato 33.876 mm.; sforzo di trazione con l'85% di pressione in

costituite da due lamieroni di mm. 114 di spessore. La locomotiva ha il freno diretto a vapore. La frenatura del tender e quella del convoglio sono del tipo «a vuoto». Il carrello posteriore e quello anteriore della locomotiva sono del tipo «bissel» con richiamo a molle elicoidali. Il tender è a due carrelli, a due assi ciascuno. Le fiancate dei carrelli del tender sono del tipo a cassetta in lamiera stampate collegate mediante saldatura. Le caldaie sono state costruite dalla Caldereria dello Stabilimento Meccanico Ansaldo di Sampierdarena. Tutto il resto delle locomotive, i tender completi e tutti i montaggi sono stati realizzati dallo Stabilimento di Costruzioni Meccaniche e Ferroviarie di Genova-Fegino.

Le locomotive verranno spedite in India completamente montate. Una speciale attrezzatura, costituita da carrelli ferroviari a scartamento normale, è stata allestita per consentire il trasporto, dallo stabilimento alla banchina di imbarco, di queste locomotive e tender che, essendo a scartamento largo, non possono direttamente viaggiare sulla nostra rete ferroviaria.

L'importante fornitura, per la quale ha avuto inizio la consegna ufficiale, ha impegnato i tecnici e le maestranze dell'Ansaldo per alcune centinaia di migliaia di ore lavorative.

Dante Jannone



Nella foto di sinistra, da sinistra a destra: il Prefetto di Genova dott. Vicari, il V. Direttore Generale dell'Ansaldo ing. De Vito, l'Amministratore Delegato dell'Ansaldo ing. Rosini, l'Ispettore capo delle Ferrovie Indiane ing. Kumar, l'Ambasciatore dell'India a Roma S. E. Thivy. Nella foto di destra, da sinistra a destra e dall'alto in basso: gli ansaldini Mario Romagnoli, Giuseppe Vallarino, Bernardo Calcagno, Guido Trenti, Bacchico Anfosso, Agostino Visentini, Vincenzo Valle, Vincenzo Petriniani, Francesco Sergi, Carlo Grasso, Egidio Cavo, Antonio Icardi, Egidio Scaringi, Guido Sgarbi, Aldo Robotti, Giovanni Simononi, Antonio Gaggero, Giuseppe Bisio, Ermete Tagliati, Gino Morgantini, Luigi Ricci.

# L'immatura scomparsa di Alfonso Bandettini

Una spietata malattia — da lui sopportata fino all'ultimo giorno con quella serena forza d'animo ch'era uno dei tratti salienti del suo carattere — ha stroncato il 28 febbraio l'ancor giovane vita dell'ingegnere Alfonso Bandettini di Poggio, nostro Vice Direttore Generale e Capo del Settore navale.

Non è per amore del luogo comune che definiamo « irrimediabile » la sua perdita. Quest'uomo di poche parole e di animo generoso e gentile, leale e aperto, ruvido — come ogni buon ligure — in superficie, ma dotato d'una singolare capacità di comprensione umana, semplice fino all'umiltà, refrattario per istinto e per intelligenza ad ogni teatralità di gesto e di tono, lineare e franco in ogni sua azione, inflessibile verso sé stesso nell'adempiimento del dovere assai più che verso gli altri, equilibrato e giusto, buono senza debolezze, severo senza durezza, modesto senza pose, limpido nel pensiero e rettilineo nella volontà; quest'uomo che univa in sé due qualità che raramente si trovano accoppiate: la genialità del creatore e la paziente tenacia del realizzatore, lascia davvero nell'animo di tutti quelli che l'hanno conosciuto da vicino un vuoto incolmabile.

L'Ansaldo perde con lui uno dei suoi dirigenti migliori, uno dei suoi più fervidi coraggiosi e intelligenti animatori. L'industria navale italiana, uno dei tecnici più dotati e capaci.

Era nato nel 1906. Compì gli studi a Genova e si laureò giovanissimo, a soli ventun anni, in ingegneria navale. Per breve tempo, dopo la laurea, prestò la sua opera alla Fiat Grandi Motori; ma già nel 1930 era all'Ansaldo, in quel Cantiere di Sestri al quale egli doveva dedicare, fino alla fine, ogni sua attività, ogni sforzo, ogni momento della sua vita.

Insieme al compianto ing. Rimini e sotto la guida di Achille Piazzai — anch'egli di recente scomparso — partecipò attivamente alla costruzione e al varo del « Rex ». Successivamente il Direttore ing. Segala gli affidò l'allestimento dell'incrociatore « Bol-



zano », unanimemente riconosciuto come una delle migliori navi di cui fosse dotata la Marina italiana.

Ebbe poi una parte importante nella costruzione della corazzata « Littorio » — poi « Italia » — della quale seguì tutte le vicissitudini, dedicandosi con rara e riconosciuta competenza al suo salvataggio e alla sua riparazione dopo il siluramento di Taranto. Quando rientrò in Cantiere dovette subito affrontare una situazione difficilissima. Si era agli ultimi, disastrosi anni della guerra, l'occupazione tedesca era in atto. Bandettini s'impegnò a fondo nello sforzo di salvare ai lavoratori di Se-

stri e all'Italia quel Cantiere di cui gli era stata affidata la responsabilità e la cui vita era la sua vita.

E venne il dopoguerra. L'attività del Cantiere era paralizzata, l'orizzonte era scuro e deserto. Allora si vide chi era Bandettini. La sua capacità, il fervore del suo animo e del suo ingegno, la sua inflessibile volontà emersero con mirabile evidenza. Egli riuscì in poco tempo a ricostruire il Cantiere — del quale nel frattempo era diventato Direttore — nei mezzi e, ciò che più conta, negli spiriti.

Chi gli era vicino ricorda bene la repressa ma profonda commozione con la quale egli

presiedette al primo varo del dopoguerra: quello dell'« Alleanza ». Fu quello il sicuro, deciso avvio verso le posizioni di alto prestigio dipoi raggiunte dal Cantiere. In quegli anni difficili, in quell'opera faticosa, estremamente impegnativa, irta di gravi responsabilità, l'ing. Bandettini dette senza risparmio il meglio di sé stesso. La capacità, le qualità dell'uomo furono pari a quelle, eccellenti, del tecnico. Non c'è suo collaboratore di allora che non ricordi con intensa ammirazione l'infaticabile e geniale operosità sua e quelle sue singolari doti di sensibilità umana che lo facevano insieme maestro e amico d'ogni dipendente.

L'ultimo varo ch'egli diresse in Cantiere fu quello dell'« Andrea Doria ». Fu per lui un'impareggiabile soddisfazione; il Cantiere di Sestri aveva finalmente ripreso il suo posto nel quadro dell'industria navale mondiale; la nave che scendeva in mare rappresentava — come tuttora rappresenta — anche in campo internazionale, un modello di ingegneria navale; il suo grande sogno era dunque felicemente coronato.

Nel 1949 fu nominato Vice Direttore Generale e subito dovette dedicarsi ad un compito di grande responsabilità: l'organizzazione di tutto il Settore navale Ansaldo, del quale proprio allora erano entrati a far parte i Cantieri di Livorno e di Muggiano. Ancora una volta, e più che mai, non era chiamata in causa soltanto la sua alta competenza tecnica, ma anche la sua spiccata sensibilità, le sue qualità di carattere. Come sempre, riuscì pienamente nel suo compito. Fu un eccellente organizzatore e un impareggiabile animatore di volontà e di spiriti.

La malattia lo colse nel momento in cui, compiuta la prima, essenziale parte dell'opera sua, si accingeva a perfezionarla e a trarne le feconde conseguenze. La morte lo ha sorpreso nel pieno rigoglio della sua fertile e vigorosa maturità.

Restano, di lui, opere concrete che dureranno a lungo nel tempo. Resta, immortale, la vivida luce d'un mirabile esempio.

## ESTREMO SALUTO

*A amico Bandettini, fratello mio. Ti ho salutato stamane, silenziosamente, col cuore dolente, sul tuo letto di morte e le lacrime ch'io non volevo piangere m'oscuravano la vista.*

*Ho abbracciati i tuoi figli con lo stesso sentimento col quale ho sempre abbracciati i miei figli, che sono soltanto di qualche anno più grandi dei tuoi.*

*Ti ho visto stamane più sereno dell'ultima volta che ti venni a visitare alla clinica Bertani; fu mercoledì 25 gennaio. Le tue lunghe sofferenze fisiche sono finite, insieme alla tua pena per non poter prendere viva parte alla nostra fatica, alla nostra ansia di lavoro!*

*Nel salutarti con tanto dolore, al principio di questo tuo definitivo viaggio che non avrà ritorno, debbo dirti il rimprovero che più volte mi sono fatto, di non avere saputo, in questi ultimi mesi ed anni, trovare il modo d'aiutarti.*

*Non ho di fatto saputo far nulla per alleviare le tue sofferenze; non ho saputo fare abbastanza per convincerti ad accettare consigli ed aiuti.*

*Nel salutarti, Bandettini, mi si affollano nella mente tanti cari ricordi di fatiche e di ansie comuni. E sono molti e di così lunghi anni, che ne scelgo a caso uno che ne riepiloga tanti altri. Due anni fa, nel 1954, da maggio a luglio, facemmo insieme le prove a mare di cinque navi, a cominciare dalla Mina D'Amico e a finire alla Cristoforo Colombo! Quelle giornate d'intensa fatica, che culminarono nella prova di tutta forza della Colombo, non le dimenticherò mai! E con me, molti dell'Ansaldo, molti tuoi amici e collaboratori di tutti i ranghi, non dimenticheranno la tua figura, il tuo viso, la tua parola rude. E fra tante prove di quei giorni, una domenica uscimmo per il Golfo di Genova con la Frisco del tuo amico Chiarella. L'ing. Rosini ha le tue fotografie ch'egli prese durante quella giornata. Spesso andremo a rivederle, per avere la povera illusione che tu sia ancora fra noi, con noi, col gran cuore di questa compagine d'uomini e di volontà, che si riassume, come in un emblema, nel nome dell'Ansaldo.*

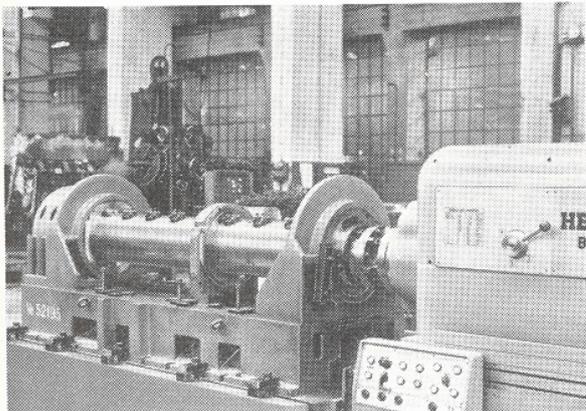
*A questo nome tu hai dato tanto di te stesso, con sì ferma e profonda passione, che non potremo essere noi dell'Ansaldo a dimenticarci mai!*

*Amico, fratello mio, non trovo altre parole per salutarti perché sono troppo addolorato e le lacrime di nuovo m'oscurano la vista; e troppe cose dovrei ricordare e troppe cose dovrei dire per ringraziarti di tutto ciò che ci hai dato di te stesso in ventisei anni di lavoro.*

**Edgardo De Vito**

# MECCANICO

## NUOVA ALESATRICE "HELLER" per la lavorazione dei motori "Maybach",



Particolare della fresatrice «Heller mod. BS 320/3500»

Una delle particolarità dei motori Maybach è quella di avere l'incastellatura che alloggia l'albero a manovella (sopportato dai cuscinetti a rulli) in un vero e proprio tunnel. Questo tunnel è formato da nove supporti concentrici del diametro di 370 mm., entro sette dei quali vengono alloggiati gli anelli esterni dei cuscinetti a rulli.

E' ovvio che la lavorazione di alesatura di questi supporti deve essere fatta in modo da ottenere la massima precisione sia di assialità e sia dimensionale, con tolleranze di alcuni centesimi di millimetro.

Se questa operazione fosse eseguita su di una normale

alesatrice, date le particolari difficoltà, ci vorrebbe un tempo notevole e si avrebbero dei risultati incerti, che richiederebbero costosi adattamenti ed annullerebbero il concetto dell'intercambiabilità.

Per questo da alcuni mesi, nell'officina MAME del Meccanico, è entrata in funzione una nuova alesatrice speciale monotesta orizzontale «Heller mod. BS. 320/3500», che ha le seguenti caratteristiche: diametro del mandrino, mm. 200; velocità del mandrino, giri al 1' da 16 a 120; corsa della slitta porta mandrino, anteriore mm. 3200, posteriore mm. 300; velocità di avanzamento a regolazione progressiva, mm./1' da 3 a 125;

velocità degli spostamenti rapidi, mm/1' 2.000; potenza comando mandrino, kW 25; potenza comando avanzamento, kW 5; dimensioni tavola porta-pezzo, mm. 3.000x1.200.

Questa modernissima macchina è dotata di una particolare attrezzatura (costruita dalla Ditta Maybach su nostra ordinazione) costituita da un portapezzo speciale per il piazzamento delle incastellature, munito di tre supporti girevoli, entro i quali è alloggiato uno speciale mandrino sul quale sono sistemati 52 utensili così suddivisi: 9 utensili fissi per la sgrossatura degli alloggi; 9 utensili fissi per la finitura degli alloggi; 18 utensili mobili radialmente per la sfacciatura degli alloggi; 16 utensili mobili radialmente per l'esecuzione degli smussi.

Questo mandrino permette di eseguire in un'unica operazione, e contemporaneamente, l'alesatura, la sfacciatura e gli smussi di tutti i supporti del tunnel.

Il ciclo del lavoro si svolge nel seguente modo:

a) l'incastellatura viene introdotta nel porta-pezzo e per mezzo di uno speciale dispositivo viene posizionata, spostata verticalmente rispetto all'asse del mandrino, allo scopo di permettere l'introduzione di quest'ultimo con tutti gli utensili fissi già disposti precedentemente a calibro per ottenere le quote desiderate;

b) viene azionato il comando rapido per l'introduzione

(sola traslazione) del mandrino nell'alloggiamento dei supporti, fino a portare i rispettivi utensili in corrispondenza degli alloggiamenti da lavorare;

c) azionando il dispositivo accennato al punto a), si riporta l'incastellatura in asse col mandrino e la si blocca sul porta-pezzo;

d) ha inizio la rotazione del mandrino e l'avanzamento di lavoro; tutti gli alloggiamenti vengono alesati contemporaneamente, mediante gli utensili preliminari di sgrossatura e quelli di finitura sistemati in ordine successivo sul mandrino stesso;

e) al termine della corsa assiale del mandrino ha luogo, automaticamente, l'inserzione dei dispositivi porta utensili mobili per sfacciare e smussare che, con movimenti radiali, operano la sfacciatura e gli smussi alle superficie di testa dei rispettivi supporti;

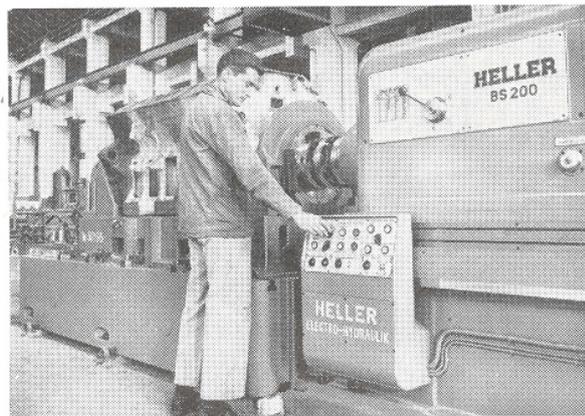
f) il ritorno del movimento a sfacciare e della corsa assiale avviene automaticamente per mezzo degli spostamenti rapidi, dopodiché la rotazio-

ne del mandrino viene arrestata; dopo aver spostato di nuovo l'asse dell'incastellatura rispetto all'asse del mandrino per permettere il passaggio degli utensili, ha luogo il ritorno della testa porta mandrino fino a raggiungere la posizione terminale posteriore; infine si procede allo scarico dell'incastellatura dal portapezzo.

Lavorando in serie, il tempo occorrente per eseguire questa lavorazione con la nuova macchina è di 4 ore e mezza circa per incastellatura, mentre dovendo eseguire la stessa lavorazione su una normale alesatrice, sia pure con l'ausilio di attrezzature, si impiegherebbero non meno di 30 ore e, come già detto sopra, con incerto risultato.

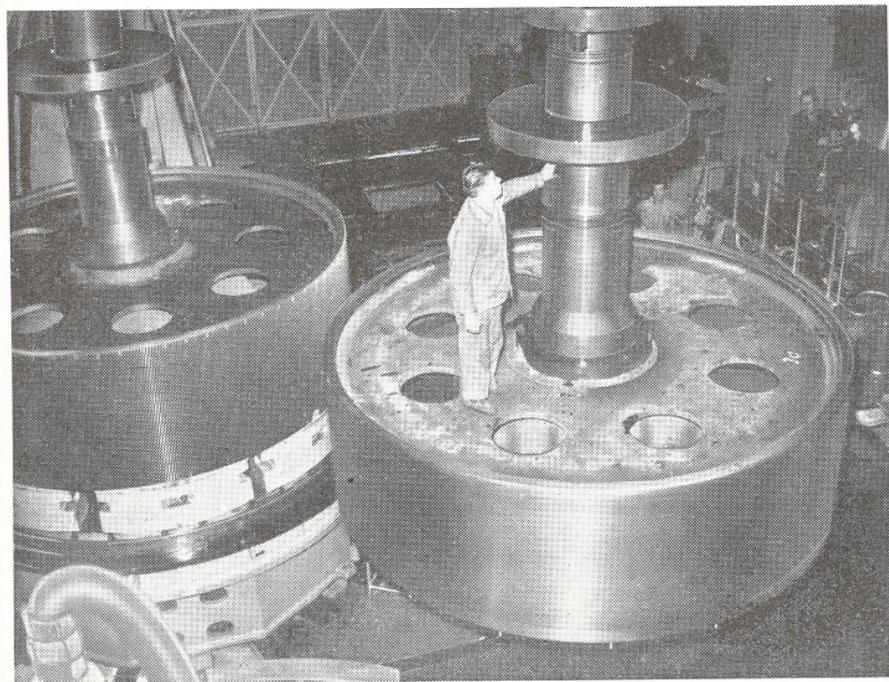
Attualmente sono in corso di costruzione le attrezzature per eseguire su questa macchina anche le alesature dei supporti dell'albero a manovella dei basamenti per i nostri motori dei tipi 2131 e Q 265, e ciò permetterà di ottenere un forte risparmio di tempi anche in queste produzioni.

Italo Fantino



L'operaio Carlo Buffagni alla nuova fresatrice «Heller»

## Ruote di riduzione per turbocisterne da 31.500 T. D. W. in lavorazione al Meccanico per il Cantiere di Sestri



## CONSEGNATE 395 tonnellate di materiale

Il materiale più importante spedito dal 22 gennaio al 6 febbraio è il seguente:

— Serpentine per surriscaldatore, travi composte in acciaio ed altri particolari per modifica di una caldaia da 230 mq. alla «FNET» (Fabbrica Nazionale Estratti Tannici) di Moncalieri; calotte di ottone per entrata acqua ai condensatori principali, soffiatori di fuliggine e macchinari ausiliari per circuito di alimentazione caldaie, al nostro Cantiere di Livorno per tre cacciatorpediniere venezuelani in costruzione; due piattaforme fisse (inviate al Mec per la ricottura) al nostro stabilimento Ferroviario.

— Refrigeranti olio per la motonave «Gripsholm» in costruzione per la «Svenska Amerika Linien» di Göteborg (Svezia), filtri spinta nafta e filtri olio per la turbocisterna «Fina Canada» in allestimento per la «Compagnia Marittima Palermitana» di Palermo, al nostro Cantiere di Sestri; filtri ed altri particolari per due avvisi scorta in costruzione per la Marina Indonesiana, riduttore per gruppo destro completo di particolari per l'avviso scorta

«Centauro» in allestimento per la Marina Italiana, al nostro Cantiere di Livorno; una turbina di bassa pressione destra, una turbina di media pressione sinistra, una turbina di alta pressione sinistra, una turbina di alta pressione destra (inviate al Meccanico per revisione, sostituzione di palette e rimessa in efficienza) a bordo della turbonave «Luca» in riparazione nel porto di Genova presso la O.M.S.A. per conto degli armatori «F.lli Grimaldi» di Genova; rotore per turbina di alta pressione (inviato al Mec per rettifica) a bordo della turbonave «Sidney» in riparazione nel porto di Genova presso l'O.M.S.A. per conto dell'armatore Achille Lauro di Napoli; guarnimenti per caldaie Ansaldo Clarkson a nafta per le due motonavi in costruzione per la «Carboko» di Palermo al nostro Cantiere di Muggiano.

— Attrezzi di dotazione e dispositivo d'allarme per la motonave «Giacinto Motta» in allestimento per la «Carbog» di Palermo, al nostro Cantiere di Muggiano; un gruppo Diesel alternatore con motore Ansaldo Maybach da

# PANORAMA AZIENDALE

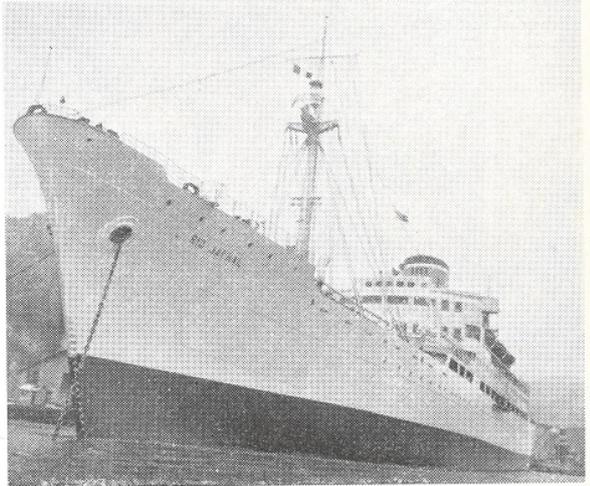
## MUGGIANO

### Terminati i lavori sulla "Rio Jachal"

L'11 febbraio, dopo una sosta di oltre tre mesi, la motonave «Rio Jachal» di 11317 T.S.L., appartenente alla «Flota Mercante del Estado» argentina, ha lasciato il Cantiere di Muggiano diretta a Genova in attesa di raggiungere Buenos Aires. La «Rio Jachal» può trasportare 110 passeggeri in ampie e confortevoli cabine ed è la seconda nave argentina alla quale, in questi ultimi tempi, sono stati approntati notevoli trasformazioni e riparazioni al Muggiano; infatti in precedenza analoghi lavori furono effettuati sulla «Rio de la Plata», costruita come la «Rio Jachal» al nostro Cantiere di Sestri e anch'essa una delle più eleganti navi di linea argentina.

Durante la permanenza al Muggiano sulla «Rio Jachal» è stato revisionato gran parte dell'impianto di ventilazione ed è stato modificato il sistema di illuminazione con tubi fluorescenti nei locali di soggiorno. Inoltre è stato provveduto alla sistemazione dell'impianto frigorifero delle stive.

Il 5 febbraio, concludendosi ormai i lavori, la nave è uscita dal Golfo della Spezia per una prova di navigazione della durata di dodici ore, durante la quale ha proceduto alla media di nodi 19,45 a 155 giri, dimostrando la perfetta efficienza di tutte le installazioni curate dal Cantiere di Muggiano.



La motonave argentina «Rio Jachal» della «Flota Mercante del Estado» argentina, varata al Cantiere di Sestri nel 1949 e modificata al Muggiano

1.750 HP tipo MD 650 a 12 cilindri a V, sovralimentato, ed alternatore trifase da 500 kVA per il cacciatorpediniere «Indomito» in allestimento per la Marina Militare Italiana, al nostro Cantiere di Livorno; un gruppo marino con motore Diesel Ansaldo tipo Q. 370/6 RS da 900 HP per la motonave «Leneo» in costruzione, al «Cantiere Navale S. Giusto» di Trieste; gruppo marino con motore Diesel Ansaldo tipo Q. 265/7 RS da 525 HP per la motonave «Itaca» in costruzione per la Ditta «Paolo Caruso & C.» di Trapani, al Cantiere dell'I.N.M.M. di Napoli; tre gruppi Diesel-alternatore, ciascuno con motore Ansaldo Maybach tipo MD 650 a 12 cilindri a V, sovralimentato, da 750 HP ed alternatore trifase da 500 kVA, per il cacciatorpediniere «Impetuoso» in costruzione per la Marina Militare Italiana, ai «Cantieri del Tirreno» di Riva Trigoso; due gruppi Diesel-Dinamo-compressore, ciascuno con motore Ansaldo tipo Q. 2131/3 da 112,5 HP, dinamo a c.c. da 60 kW e compressore a stantuffo, per una motonave in costruzione, al «Cantiere Navale Breda» di Venezia-Mestre.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 245 tonnellate.

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

— Una piattaforma fissa (inviata al Mec per la ricottura), due fiancate per locomotive indiane (inviata al Mec per la lavorazione), 34 supporti (inviati al Mec per il controllo «Magnaflux»), e due mezze garniture (inviata al Mec per la lavorazione), al nostro stabilimento Ferroviario; un albero intermedio (inviato al Mec per la taratura) ai «Cantieri Navali Riuniti» di Ancona.

— Kingston per la turbocisterna «Fina Canada» in allestimento per la «Compagnia Marittima Palermitana» di Palermo e per la motonave «Gripsholm» in costruzione per la «Svenska Amerika Linien» di Göteborg (Svezia), al nostro Cantiere di Sestri; una turbina di alta pressione, una turbina di media pressione, un complesso riduttore di giri ad ingranaggi, macchinari

ausiliari per circuito principale d'alimentazione, due turboalternatori da 280 kW (basamento, condensatore, turbina, riduttore ed alternatore), eiettori d'aria a vapore per condensatori dei turboalternatori raffreddatori acqua dolce, regolatori termostatici, turbina di bassa pressione destra, per tre cacciatorpediniere venezuelani e una turbina di bassa pressione destra per l'avviso scorta «Centauro» della Marina Militare Italiana, al nostro Cantiere di Livorno.

— Un gruppo Diesel-alternatore con motore Ansaldo Maybach tipo MD 650 a 12 cilindri a V, sovralimentato, da 750 HP ed alternatore trifase da 500 kVA per il cacciatorpediniere «Indomito» in allestimento per la Marina Militare Italiana, al nostro Cantiere di Livorno; un motore marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 da 110 HP per il motopeschereccio «Biagio» al sig. Domenico Castriconi di Porto S. Stefano; due testate stantuffo per motore Ansaldo Fiat tipo A. 636, alla motonave «Belfri» dell'armatore Christian Smith di Oslo, in riparazione nel porto di Emden (Germania); gruppo basamento ed incastellatura per motore industriale Ansaldo tipo 2131/3 alla motocisterna «Giacomo Matteotti» della Società di Navigazione «Garibaldi» di Genova; una camicia cilindro per motore Ansaldo Doxford tipo 67 LB 5 al sig. Ernesto Andoly di Trieste per la motonave «S. Lucia» dell'armatore Angelo Scnicariello di Napoli; una biella motrice principale, un cuscinetto per testa di biella, due cuscinetti di croce per motore Doxford tipo 67 LB 5 (inviati al Mec per riparazione) alla motocisterna «Kongstank» in riparazione presso l'O.A. R.N. di Genova; otto camicie cilindro per motore marino Diesel Ansaldo tipo Q. 370/9 RS alla motonave «Fredianna» della Società di navigazione italo-sudafricana «Patrisanda» di Trieste; gruppo basamento ed incastellatura, stantuffo motore e biella motrice per motore marino Diesel Ansaldo tipo Q. 2131/4 al sig. Renato Belemmi di Ancona.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 150 tonnellate.

## LIVORNO

### MOVIMENTO BACINO

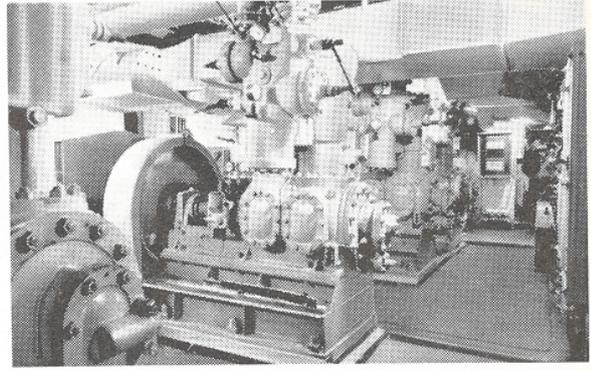
— Dal 17 al 19 gennaio ha sostato il piroscalo «Porto azzurro» di 800 T.S.L. della Società armatrice «Navigazione toscana» di Livorno per carenaggio.

— Dal 23 al 25 gennaio ha sostato il piroscalo «Merit» di 7173 T.S.L. degli armatori F.lli Lo Faro di Genova per carenaggio e piccoli lavori.

— Dal 31 gennaio al 9 febbraio ha sostato il piroscalo «Nicolao Michalos» di 7200 T.S.L. della Società armatrice «Michalinos Maritime e Commercial» del Pireo per carenaggio e riparazioni allo scafo.

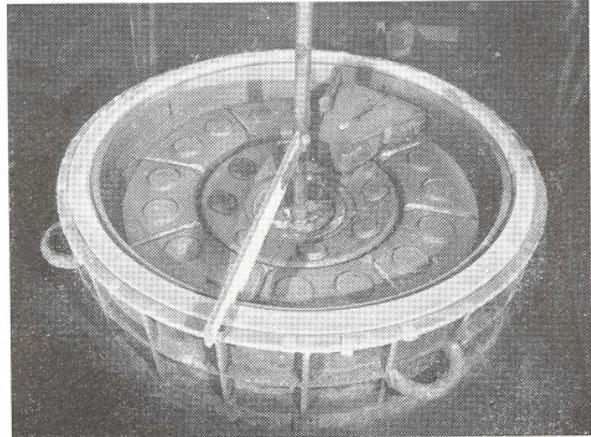
— Dal 9 al 10 febbraio ha sostato il piroscalo «Portoferraio» di 918 T.S.L. della Società armatrice «Navigazione toscana» di Livorno per carenaggio.

— Dal 12 al 13 febbraio ha sostato il piroscalo «Genepeca II» di 1650 T.S.L. della Società armatrice «Genepeca» di Livorno per carenaggio e lavori vari da parte di ditte esterne.



Il nuovo impianto frigorifero delle stive sistemato sulla bella nave dal Cantiere di Muggiano. Sulla «Rio Jachal» è stato pure revisionato l'impianto di ventilazione e modificata l'illuminazione

## FONDERIA

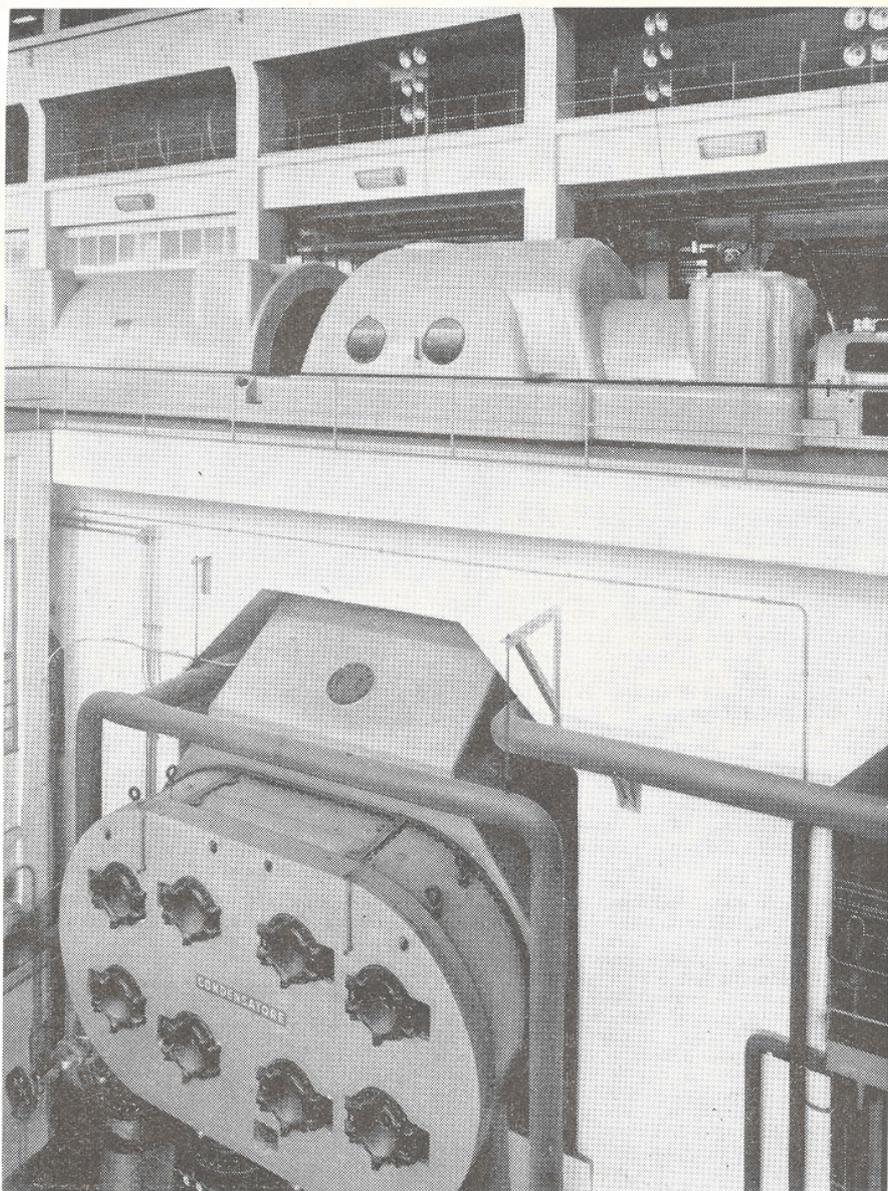


Ruota lenta di ghisa per riduttore di giri navale ad ingranaggi, in fase di ramolaggio al nostro stabilimento Fonderia

## VISITE



Da sinistra: il sig. Johansson, il Console svedese a Genova sig. Berg, il sig. Segerstedt, il sig. Belfrage segretario generale del Ministero degli Esteri svedese, l'ing. Anfosso, il dott. Ferroni del Ministero del Commercio Estero, al Cantiere di Sestri



*Puntuali all'appuntamento di Chivasso*

# IL GRUPPO da 70.000 kW. è già entrato in esercizio

Verso la metà dello scorso gennaio sono state iniziate le prove per la messa a punto della nuova Sezione Termoelettrica da 70.000 kW. della centrale di Chivasso e da alcune settimane il gruppo turboalternatore e le caldaie che lo alimentano sono in regolare esercizio, fornendo la piena potenza.

Nel maggio del 1953, quando l'Ansaldo acquisì l'ordinazione, fu stabilito che la Sezione doveva fornire corrente alla rete alla fine di gennaio 1956.

L'impegno è stato mantenuto e la Società Idroelettrica Piemonte ha visto alla prova nella sua Centrale i Tecnici dell'Ansaldo e della consociata Ansaldo - S. Giorgio. Il mese di gennaio ha avuto giorni e notti febbrili e ricchi di insegnamenti per noi. Insegnamenti non solo tecnici, ma anche umani.

La messa a punto dei due colossi che sono le caldaie e la loro sincronizzazione a numerosi servizi, alle moltissime macchine ausiliarie che ne completano il funzionamento

e alle richieste di vapore del gruppo turboalternatore, è stata una prova di sicura maturità tecnica del nostro personale. Ed è stata una prova ancora più chiara dello spirito e dell'alta coscienza del dovere che anima i nostri uomini.

Dietro a quel pugno di uomini, che a Chivasso hanno eseguito il montaggio e la messa a punto, vi era l'anima ansiosa delle migliaia di dipendenti dell'Ansaldo, dell'Ansaldo - S. Giorgio e delle Acciaierie, che così seriamente han-

no contribuito alla costruzione.

Le difficoltà sempre notevoli in un complesso di questo genere, sono state superate in uno spirito di fiducia, di entusiasmo e di cameratismo con i tecnici dell'Ansaldo - S. Giorgio. Queste prove cementano fortemente la collaborazione in atto fra le due Società.

E' la prima volta che si costruiscono interamente all'Ansaldo e in Italia le caldaie e un gruppo turbogeneratore di tale potenza (comprese le parti rotanti, cioè il rotore della turbina e quello dell'alternatore oltre alle palettature della turbina che sono certamente fra le parti più impegnative e delicate della costruzione).

Le due caldaie hanno una produzione unitaria di vapore di 145 tonn. all'ora, alla pressione di 64 atm. e alla temperatura di 485° C. Sono del tipo Ansaldo - Babcock, con regolazione automatica e possono funzionare, indifferentemente, con tre combustibili: carbone, nafta, metano. Funzionando a carbone sono alimentate da 6 mulini polverizzatori.

Il gruppo turboalternatore sviluppa una potenza massima continua di 70.000 kW. a 3000 giri al l'. La turbina è del tipo ad azione ed è alimentata da vapore a 61 atm., 482° C. e il generatore elettrico rigidamente accoppiato produce corrente a 13.800 V. ed è raffreddato ad idrogeno alla pressione di 1 Kg./cmq.

Il ciclo è completato da numerosi altri macchinari ed apparecchiature fra cui 4 preriscaldatori d'acqua di alimento, degasatore, evaporatore e numerose pompe varie.

Il complesso, cioè la sezione costruita dall'Ansaldo, è in tutto identica alla prima sezione, costruita negli Stati Uniti, già in funzione dal 1953 nella stessa centrale.

I fucinati e i getti importanti, in acciaio legato, sono stati forniti dalle maggiori industrie siderurgiche italiane.

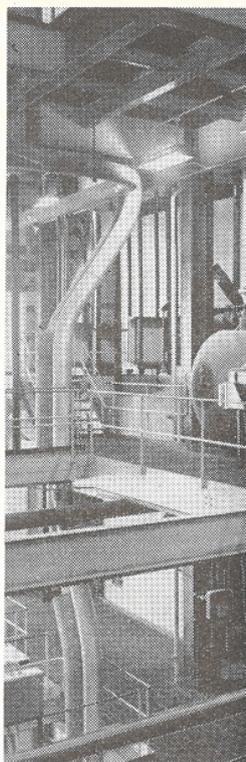
Per la costruzione dell'intera sezione nello Stabilimento Meccanico sono state spese all'incirca 400 mila ore di mano d'opera diretta e circa 350 mila ore sono state spese per i montaggi in centrale.

La costruzione di macchinari così importanti fu affidata alla nostra Azienda dopo una scrupolosa indagine tecnica da parte del cliente, che ebbe modo di assicurarsi, in numerosi sopralluoghi dei suoi tecnici, sulle concrete possibilità dell'Ansaldo d'impegnarsi nel compito di affrancare il nostro Paese da un pesante tributo verso l'estero.

I risultati tecnici ottenuti, sia per ciò che riguarda il regolare funzionamento delle caldaie, sia per ciò che si riferisce ai consumi, ed inoltre per ciò che riguarda la stabilità e il funzionamento di piena tranquillità della turbina e dell'alternatore, hanno confermato che la fiducia riposta dalla SIP nella nostra Industria fu a suo tempo ben vagliata.

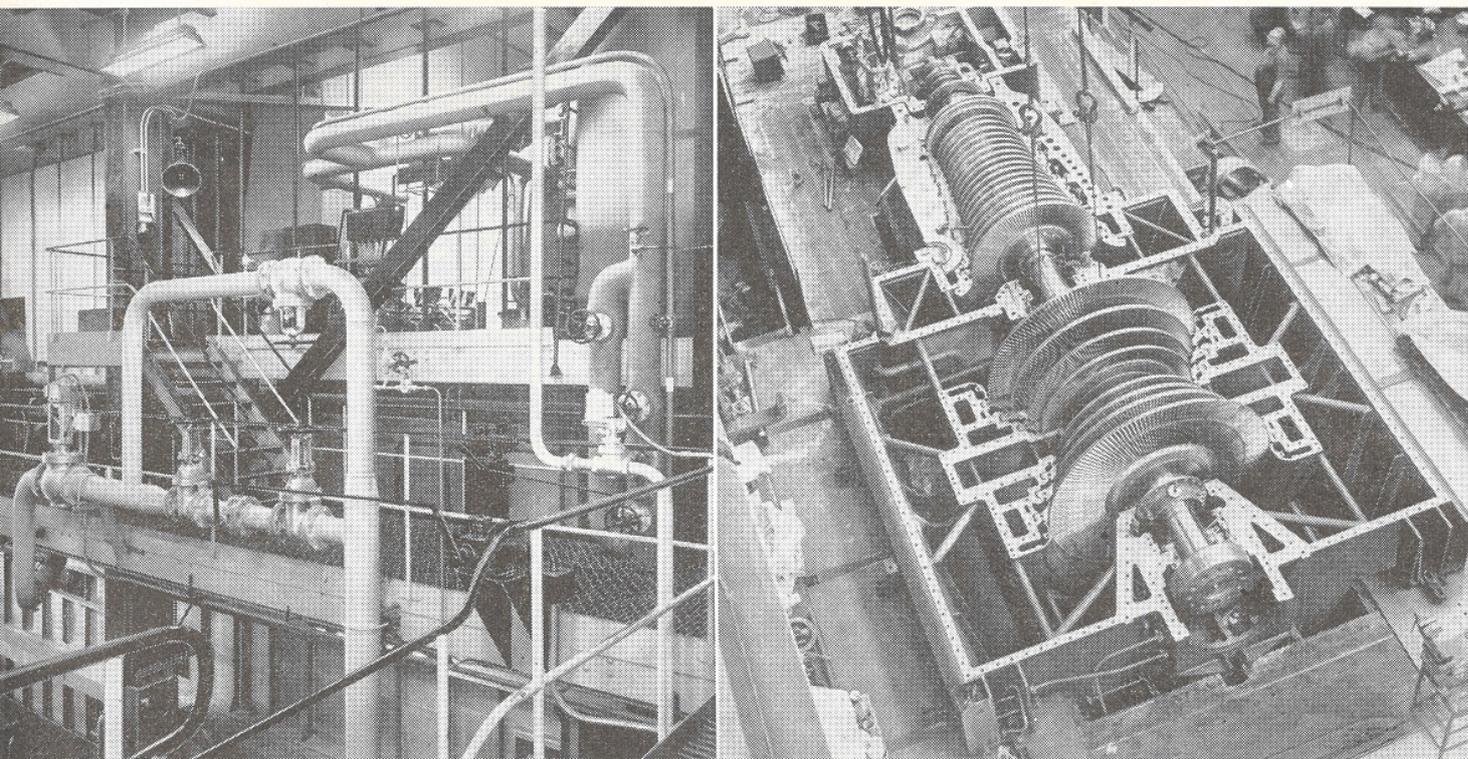
Di fronte al crescente consumo di energia elettrica, consumo che in questi ultimi anni sta superando ogni aspettativa in Italia, come in tutte le altre parti del mondo, la nostra Azienda, che si è tempestivamente attrezzata e preparata ad eseguire intere centrali termoelettriche di grandi potenze e di modernissime caratteristiche, ha delle concrete prospettive per l'avvenire.

**Luigi Palumbo**

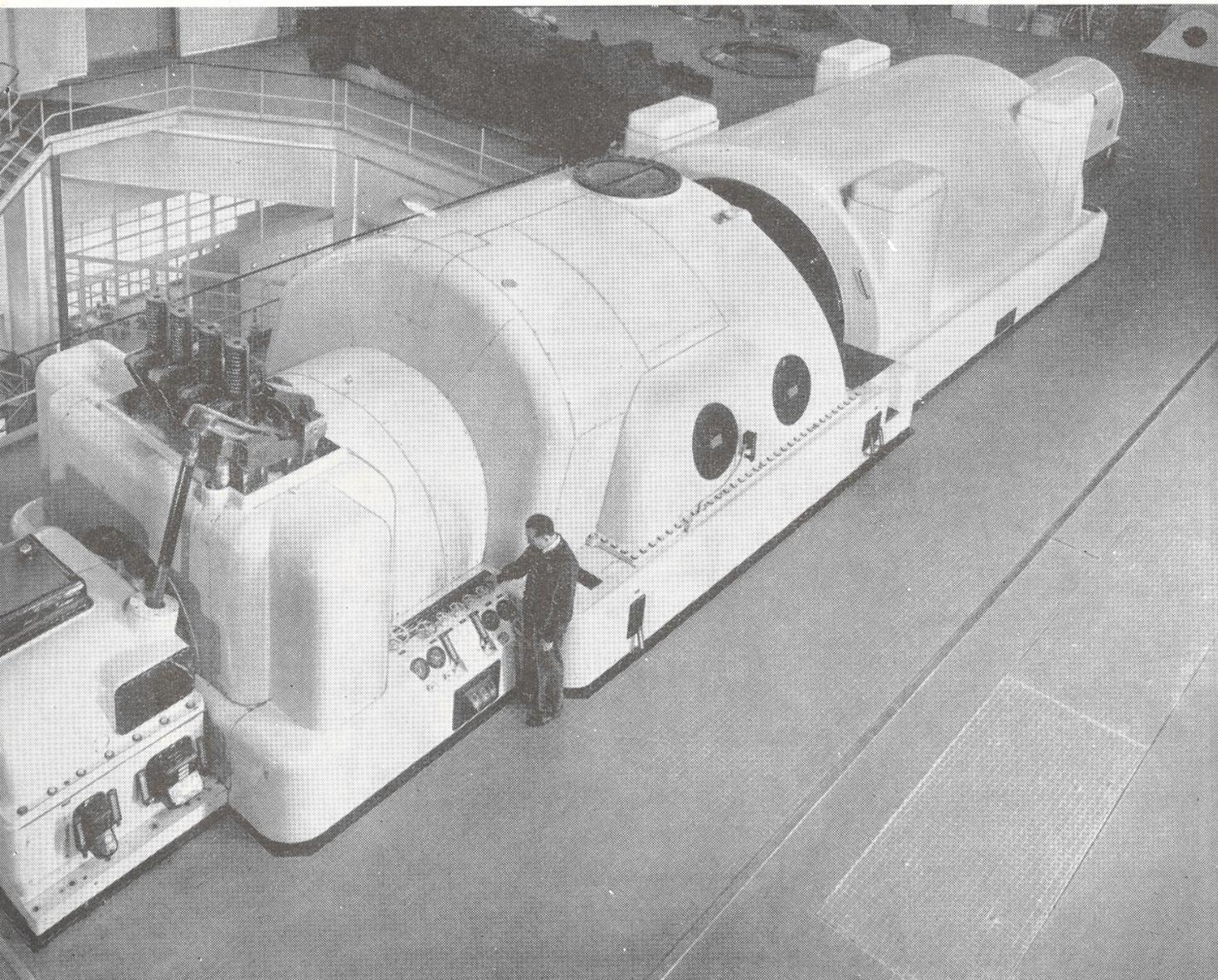


Alcuni particolari degli impianti S.I.P. (Società Idroelettrica) alto m. 7,50 e largo m. 6. Pressione con i rotori, da





nti e delle macchine costituenti la seconda sezione da 70.000 kW costruita dallo Stabilimento Meccanico dell'Ansaldo per la centrale termoelettrica della (emonte) a Chivasso. Nell'illustrazione sopra il titolo: il gruppo turboalternatore (nella parte alta della foto) e il condensatore della caldaia, lungo m. 11, tra, da sinistra: una veduta parziale degli impianti sistemati in opera da nostro personale specializzato; la parte inferiore delle casse turbine di alta e bassa e il montaggio d'officina al Meccanico, prima dell'accoppiamento con l'alternatore. Sotto: l'aspetto definitivo del gruppo turboalternatore da 70.000 kW.



# La natura intima dei gas

In un articolo precedente, parlando della differenza esistente fra i tre stati di aggregazione: il solido, il liquido, il gassoso, abbiamo osservato che la proprietà caratteristica dello stato aeriforme è quella che un gas non ha un volume proprio e riempie, diffondendosi, qualsiasi volume messo a sua disposizione. A riprova di ciò abbiamo osservato che, se c'è un forellino in una tubazione che attraversa un locale chiuso e trasporta gas, questo sfugge dal foro e, trascorso un tempo sufficiente, se ne può avvertire la presenza in qualunque punto del locale, per piccola che sia la fuga. Dunque le molecole o gli atomi componenti il gas si sono spostati per virtù propria dal foro al punto in cui li avvertiamo. E ciò in altre parole si può esprimere dicendo che le molecole del gas si trovano in uno stato di moto. Nasce così l'idea di associare il movimento alle miriadi di atomi o molecole costituenti appunto il nostro gas e la cosa è tanto importante e feconda di ulteriori conseguenze che vale la pena di approfondirne l'esame.

Che cos'è in sostanza un gas? Come già abbiamo detto esso è un insieme di sterminati numeri di atomi o di molecole, in condizioni tali per cui ciascun atomo e molecola non esercita forze apprezzabili sui corpuscoli vicini, a meno che non giunga in strettissima prossimità con essi, così come costruendo il nostro solito muro di mattoni la calce che li connette non è capace di esercitare la sua azione di legante fino a che non si posa il mattone su di essa. L'idea che tra la calce ed il mattone nascono delle forze attrattive fino a che essi non sono a contatto, ma, ad esempio, la calce nell'impastatrice ed i mattoni in deposito, farebbe sorridere di incredulità il più inesperto degli apprendisti muratori.

Simile è la situazione delle molecole di un gas, che sono praticamente non legate, indipendenti l'una dall'altra, talché tra una molecola e le altre ci possono essere distanze diversissime, a differenza di ciò che succede nei liquidi e nei solidi, dove tutti gli atomi e le molecole sono tra loro collegati a causa delle forze reciproche e mantenuti a distanza pressoché fisse gli uni dagli altri, con la conseguenza che liquido e solido hanno, come sappiamo, un ben definito volume proprio. Le singole molecole si trovano in uno stato di moto, come prova la diffusività dei gas, moto che si compie, si noti bene, nel vuoto come quello delle stelle e dei pianeti nello spazio siderale, e avviene precisamente per inerzia, ossia per quella caratteristica proprietà della materia di perseverare nello stato di quiete o di moto uniforme, moto a velocità costante lungo una retta, quando su di essa non agiscono forze esterne.

Assimilando ancora gli atomi o le molecole alle solite palline sferiche minuscolissime, tanto basta ora per i nostri scopi, possiamo immaginare il gas contenuto in un recipiente, a temperatura costante, come l'insieme di queste innumerevoli sferette di materia che si trovano in continuo, inarrestabile moto traslatorio per inerzia. Un po' come se ponessimo gran numero di palline da caccia entro un'urna di vetro e la agitassimo energeticamente. Il moto dell'urna si trasmette ai pallini: osservando attraverso il vetro vediamo i pallini spostarsi in tutte le direzioni, urtare fre-

quentemente tra loro e le pareti e rimbalzare ad ogni urto. Dato il grande numero dei pallini e poiché lo spazio a loro disposizione è limitato dalle pareti dell'urna, il moto di un singolo pallino non potrebbe certamente essere rettilineo ed uniforme a tempo indefinito, non fosse altro perché, ammesso che un pallino riesca ad attraversare tutta l'urna senza urtare qualcuno dei suoi simili, e questo sarà tanto meno probabile quanto più numerosi saranno i pallini in quel dato volume, esso incontrerà successivamente una delle pareti, la urterà e ne verrà riflesso in altra direzione. Lo stesso succede quando l'incontro avviene con altri pallini: il pallino che procedeva di moto uniforme prima dello scontro, in una certa direzione e con una data velocità, riparte dopo l'urto in altra direzione e con diversa velocità in genere, ma mantenendosi in moto uniforme, e ciò si ripete ad ogni scontro. Talché la traiettoria di ogni singolo pallino sarà una spez-

zata a lati rettilinei di irregolare ampiezza ed i vertici di essa corrisponderanno ai punti dove avvengono gli scontri. In genere tali traiettorie variano moltissimo da pallino a pallino, e con esse le velocità dei diversi pallini in un dato istante, e le velocità di uno stesso pallino dopo ogni singolo urto. La situazione è, come vedete, piuttosto caotica e voler seguire ogni pallino è come descrivere il comportamento di una persona che faccia parte e si muova con una folla che percorre una strada. Tutti sappiamo quanto siamo impediti nei nostri movimenti in questi casi, come facilmente scontriamo coi nostri vicini, e come possiamo accelerare là dove la folla è più rada e siamo invece ritardati dove è più folla. Possiamo senz'altro dire che gli individui di una folla hanno tutti velocità diverse e variabili da istante a istante. C'è però qualche cosa di comune a tutti i membri della folla ed è praticamente il movimento della folla stessa, che inte-

sa come un tutto unico, si sposta con una ben definita velocità: quella determinata dal percorso effettuato e dal tempo speso per compierlo. Questa è praticamente la velocità che ognuno dei membri della folla avrebbe dovuto tenere per effettuare da solo lo stesso percorso nello stesso tempo. Nasce così il concetto della velocità media delle singole persone, ossia della velocità costante che tutti gli individui di prima dovrebbero assumere qualora, invece di camminare disordinatamente, marciassero inquadri in una formazione militare a passo di parata. In questo caso la velocità media uniforme di ogni individuo produrrebbe gli stessi effetti delle velocità disuniformi di prima e cioè lo spostamento della folla di un uguale spazio in uno stesso tempo. Il concetto di velocità media ci ha permesso così di mettere un minimo di ordine nella confusione di prima e noi ce ne valiamo in modo simile nel caso dei gas. Anche qui ci troviamo di fronte alla

folia tumultuosa di quelle miriadi di sferette, assai più piccole dei pallini di prima, che sono le molecole, in moto continuo e con velocità diversissime da molecola a molecola, che si urtano elasticamente tra di loro e contro le pareti del recipiente che le contiene. A quest'ultimo effetto si deve la pressione esercitata dal gas sulle suddette pareti, pressione che in ultima analisi non è che una gragnola di colpi fit-tissimi sull'unità di superficie di esse, nell'unità di tempo.

Se volete un'immagine efficacissima che è anche una prova della realtà fisica di ciò che andiamo descrivendo, osservate il tumultuoso agitarsi del pulviscolo atmosferico in una camera, quale viene rivelato da un raggio di sole osservato di traverso. E' un'esperienza facilissima ad ognuno di noi. Basta disporre di una giornata di sole e di una scopa con cui sollevare la polvere del pavimento.

Ebbene, come ha significato la velocità media dei singoli individui di una folla, così si può considerare la velocità media delle singole molecole del gas e sostituire alla confusione di prima una specie di gas ideale in cui ogni molecola si sposta regolarmente, su traiettorie a spezzata di uguale lato, con la stessa velocità delle altre. A questo punto voi vi chiederete: il movimento di un corpo è una manifestazione di energia? ora un gas è l'insieme di miriadi di molecole in continuo movimento, e quindi dotate di energia; poiché a noi non è consentito di osservare le singole molecole (ed il loro movimento) a causa della loro piccolezza e dell'insufficienza dei nostri sensi, ma soltanto quantità di gas composte sempre da sterminati numeri di molecole, quale grandezza fisica di questo gas ci manifesta, e ne dipende, l'energia dovuta al moto delle singole molecole? La risposta è facile: è quella grandezza che chiamiamo temperatura: ad ogni valore della temperatura di un dato gas corrisponde una sola e ben determinata velocità media delle sue molecole.

Ad esempio gli atomi di argento allo stato gassoso hanno ad una temperatura di 1200° C. una velocità media di 586 m/sec.

Ciò che chiamiamo calore e che sappiamo essere una forma di energia non è che la manifestazione macroscopica, d'insieme, delle energie di movimento delle singole molecole dei corpi. E più non ci stupisce ora pensare che le molecole o gli atomi di un gas siano sempre in movimento, nè ci chiediamo da dove traggono il loro contenuto di energia.

Ogni gas ad una data temperatura ha in sé (come ogni corpo in tutti gli stati di aggregazione), dell'energia e basta per convincersene considerare il calore che se ne può estrarre mettendolo a contatto con un'altra sostanza a temperatura minore. Cedendo calore il gas si raffredda e la sua temperatura diminuisce, e con essa la velocità media delle sue molecole.

Si noti, per inciso, che è proprio questa velocità che impedisce alle molecole dei gas, attratte dalla Terra come ogni ente materiale, di cadere e di adattarsi sulla superficie terrestre. L'effetto della gravità però è di addensare le molecole maggiormente verso il basso, talché spostandosi

Paolo Ameglio

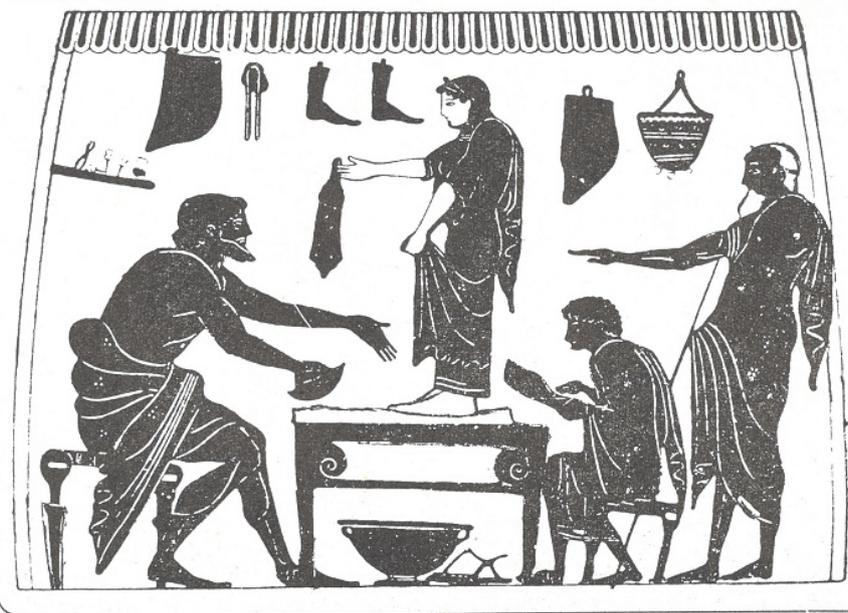
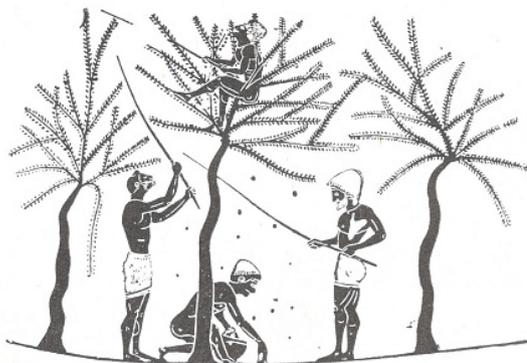
(continua a pag. 11)

## IL LAVORO NEI TEMPI

**B**en noti sono i vasi attici, raccolti in larga copia anche nei maggiori musei della nostra penisola, nei quali le figure a colori vivissimi si staccano dal fondo nero, in scene solitamente mitologiche o epiche.

Per trovare scene di lavoro abbiamo dovuto risalire ai vasi di Sparta, o più precisamente di Cirene, e a quelli ionici, di tipo ceretano. In essi le figure sono nere (nel nostro caso: a volte erano anche policrome) su fondo completamente bianco. Sono rappresentazioni assai gradevoli, a volte vivacemente caratterizzate, sempre però con una composizione un po' ingenua, non priva di una punta di umorismo.

Qui vediamo una scena che rappresenta la raccolta delle ulive, e che non ha bisogno di altre spiegazioni, e un'altra che rappresenta la bottega di un calzolaio. In quest'ultima si notino appesi alla parete alcuni utensili ancora oggi adoperati, e due forme di scarpe, due fogli di cuoio e una borsa di pelle. La donna sul tavolino è una cliente che posa i piedi su un apposito piano di creta molle, onde lasciare le impronte. Il ragazzo seduto a destra è evidentemente un aiutante, mentre la figura in piedi potrebbe essere quella di un altro cliente.



# La Pasqua de "l'Ansaldo"

Le uova, per antica tradizione, sono il dono che si offre alle persone care nella lieta ricorrenza della Pasqua. In questa occasione anche "l'Ansaldo" ha pensato di fare cosa gradita ai suoi amici più piccoli, figli dei dipendenti della nostra Società, offrendo loro un uovo di cioccolata durante una cordiale riunione.

La nostra festa pasquale si effettuerà il 25 marzo sia a Genova che alla Spezia e a Livorno e sono invitati a parteciparvi i bambini nati dal 1.º gennaio 1947 in poi, accompagnati da un familiare.

## Programma

**GENOVA.** La manifestazione avrà luogo nei seguenti teatri: "Splendor" e "Massimo" di Sampierdarena, "Eden" di Cornigliano e "Vittoria" di Sestri Ponente. Sull'invito personale in corso di distribuzione è specificato, per ogni bambino, il locale assegnato; il criterio di assegnazione è relativo alle località di residenza.

**LA SPEZIA.** La manifestazione avrà luogo al teatro "Cozzani" in collaborazione col CRAL aziendale.

**LIVORNO.** La manifestazione avrà luogo nel nuovo edificio aziendale di Piazza Luigi Orlando.

## Doni

Oltre alle uova di cioccolata per i bambini sarà effettuato un sorteggio di doni speciali per i genitori dipendenti dell'Ansaldo e presenti alla festa. In ogni locale saranno sorteggiati i seguenti oggetti: 1) un servizio di posate per sei persone; 2) un rasoio elettrico; 3) un ferro elettrico da stiro; 4) una batteria di alluminio; 5) un plaid di lana; 6) una macchina impastatrice; 7) un lenzuolo con due federe ricamate; 8) un servizio di asciugamani per bagno.

## Avvertenze generali

Nei teatri "Splendor" e "Massimo" di Sampierdarena l'ingresso degli invitati dovrà avvenire dalle 8,30 alle 9; all'«Eden» di Cornigliano e al «Vittoria» di Sestri Ponente l'ingresso è stabilito dalle 9 alle 9,30; al teatro "Cozzani" della Spezia e all'edificio aziendale di Livorno dalle 8,30 alle 9.

Un certo numero di uova contiene, oltre alla normale sorpresa, un buono per il ritiro di un giocattolo che l'uovo non può contenere e che sarà consegnato in un secondo tempo dai corrispondenti di stabilimento. La festa sarà allietata, in ogni locale, da uno spettacolo divertente.



Da sinistra: Miss Lowe, la sig.na Cortese e la dott.ssa Cuni-  
berti. Le prime due sono insegnanti alla Scuola superiore  
di assistenza sociale; la terza è assistente sociale all'Ansaldo.

## 2.º corso di aggiornamento per Assistenti Sociali

Il 20 gennaio ha avuto inizio il secondo corso di aggiornamento per Assistenti Sociali che ha per argomento: «Principi e metodi fondamentali del servizio sociale - Introduzione al "Metodo dei casi"».

Al corso, che ha luogo presso la Direzione Generale, partecipano tutte le Assistenti della Società e alcune Assistenti di altri Enti che ne hanno fatto richiesta.

La ragione per cui vengono periodicamente tenuti questi corsi è quella di tenere aggiornato il personale addetto alla assistenza sociale sui più recenti sviluppi e sulle più moderne tecniche adottate anche all'estero in modo che il servizio di assistenza presso di noi abbia una caratteristica dinamica e aderente ai tempi attuali.

Quest'anno il corso è tenuto da Miss Maryan Lowe inse-

gnante presso la Scuola superiore di servizio sociale di Genova, già insegnante presso la Università del Nebraska e del Connecticut negli Stati Uniti, la quale si trova in Italia quale vincitrice di una borsa di studio Fullbright.

La Scuola superiore di servizio sociale di Genova è stata istituita nel 1953 e diplomerà a giugno il primo gruppo di Assistenti Sociali che hanno frequentato un corso triennale ed hanno avuto una preparazione particolare nelle discipline sociali e psicologiche.

A questa scuola la nostra Società ha dato il suo appoggio inviando la nostra Assistente Sociale dr. Maria Cuni-  
berti quale monitorice. Frequentano inoltre la scuola la dr. Battistina Pero e la sig.na Angela Cuni-  
berti, già inquadrata nel nostro servizio di assistenza.

## La natura intima dei gas

(continua da pag. 10)

lungo la verticale nell'atmosfera, troviamo sempre una maggiore rarefazione dell'aria. Studiando l'andamento con la altezza della densità delle molecole di un gas (molecole contenute nell'unità di volume ad una certa altezza sul livello di riferimento) si ricava un altro metodo per calcolare il Numero di Avogadro. Siamo così pervenuti a sostituire all'idea di un gas come fluido elastico un suo modello ideale, in cui le proprietà del gas ci appaiono come la risultante, l'assieme delle proprietà meccaniche delle singole particelle materiali costituenti, atomi o molecole, e precisamente:

1) La temperatura come grandezza univocamente correlata alla velocità media di traslazione dei corpuscoli componenti.

2) La pressione come effetto medio sull'unità di superficie della parete del recipiente contenente, degli urti dovuti alle innumerevoli molecole che incontrano ogni secondo tale superficie nel loro cammino.

In un recipiente di volume assegnato, maggiore è il numero delle molecole, ossia la densità del gas, e maggiore è la loro velocità media, ossia la temperatura, più elevata risulterà la pressione.

Chiarite bene le idee sulla costituzione interna dei gas e sulla natura fisica dei suoi parametri caratteristici, torniamo brevemente alla combustione per esaminarne in modo molto schematico ed approssimativo, ma in compenso sufficientemente intuitivo, le modalità di effettuazione. La teoria, i cui fondamenti abbiamo cercato di illustrare in questo articolo, si chiama «Teoria cinetica dei gas», dove la parola cinetica, di origine greca, sta appunto a significare l'associazione di uno stato di moto alle particelle ultime costituenti il gas stesso

P. A.

## IL CONCORSO FOTOGRAFICO



ANGELA SARDANO (Can): «Fenesta a Marechiar»

# CRAL

## Abbonamenti ridotti per la stagione lirica

Alla fine di febbraio ha avuto inizio, al « Teatro Carlo Felice », la stagione lirica ufficiale nel cui cartellone figurano le seguenti opere: « Nabucco » di Verdi; « Carmen » di Bizet; « Fedora » di Giordano; « I quattro rusteghi » di Wolf Ferrari; « Le nozze di Figaro » di Mozart; « Turandot » di Puccini; « Allamistakeo », opera nuova in un atto di Viozzi che sarà abbinata al « Balletto spagnolo » di Antonio che eseguirà « L'amore stregone » di De Falla. I direttori d'orchestra sono: Pierre Dervaux, Alberto Erede, Ettore Gracis, Vittorio Gui, Emilio Trieri. L'elenco artistico è il seguente: Sesto Bruscantini, Rosanna Carteri, Anna De Cavallieri, Franco Calabrese, Anselmo Colzani, Mario Del Monaco, Cloe Elmo, Ilva Ligabue, Melchiorre Luise, Caterina Mancini, Nicola Monti, Alda Nomi, Mirto Picchi, Amalia Pini, Miriam Pirazzini, David Poleri, Elena Rizzieri, Giulietta Simionato, Marco Stefanoni.

Gli abbonamenti ridotti ENAL danno diritto di assistere a sette spettacoli in cartellone, nella giornata a scelta del possessore, ossia o alla « prima » o alla seconda o alla terza rappresentazione di ogni opera.

I prezzi sono i seguenti: poltrone lire 10.000; poltroncine e distinti lire 6000; 1° settore di galleria lire 3500; 2° settore di galleria lire 2500.

Il costo è stato notevolmente ridotto sugli stessi abbonamenti normali.

Gli abbonamenti si ritirano esclusivamente presso il CRAL aziendale e la Direzione provinciale dell'ENAL.

## SUCCESSO DI ANSALDINI ai concorsi per lavoratori

Ai primi di Febbraio, in occasione del « Convegno delle relazioni umane », sono stati consegnati, a Roma, i premi ai vincitori dei numerosi concorsi banditi durante il 1955 dalla « Gazzetta per i lavoratori ».

Anche in questi concorsi, ai quali hanno partecipato lavoratori di tutta Italia, gli ansaldini si sono fatti onore, e uno di essi ha conseguito un pieno successo, vincendo il primo premio (lire 150.000) del Concorso di pittura. E', questo valente ansaldino, Giuseppe Cavallini, dipendente del Cantiere L. Orlando di Livorno, che ha conquistato l'ambito premio con un quadro intitolato « Case della periferia ».

Un altro vincitore è Paolo Mantelli, operaio del Meccanico, il quale ha avuto un premio di diecimila lire per una frase antinfortunistica.

Sergio Rinaldi, infine, impiegato del Meccanico, è stato ritenuto meritevole di segnalazione nel concorso lavoratori alpinisti.

A tutt'è tre le nostre cordiali felicitazioni.

# VITA DI CASA

Si avvicina la primavera, che è la stagione degli sposi. Infatti già in molte famiglie si penserà al prossimo matrimonio o della figlia o del figlio.

Come comportarsi in questa circostanza? So che molte mamme, aiutate dalla loro esperienza, saranno abilissime nell'organizzare, nello scegliere e nel predisporre quanto è necessario, ma anch'io che sono la vostra amica — permettetemi di dirlo — voglio aiutarvi.

Non mancherò però, prima, di fare un breve accenno al fidanzamento, dolce preludio della... marcia nuziale. In questa circostanza l'uomo si recherà dal padre della fidanzata a chiederne ufficialmente la mano, in mancanza del padre la richiesta si farà alla madre; in caso di mancanza dei genitori, e se la ragazza non è maggiorenne, occorrerà il consenso del tutore. E' di uso comune, in questa occasione, festeggiare l'evento con un piccolo ricevimento in casa della fidanzata. I due giovani inviteranno i parenti più stretti e gli amici più intimi. Il fidanzato regalerà alla sua futura sposa l'anello di fidan-

zamento. Una semplice toilette andrà benissimo per la ragazza in questa festiciuola.

Ed ora passiamo al matrimonio che viene annunciato, come detto altra volta, ai parenti e agli amici con l'invio delle partecipazioni. Non è assolutamente necessario invitare tutti i parenti e gli amici.

Ed eccovi alcuni suggerimenti proprio sul come vestire: per una sposa giovane abito bianco lungo, in raso con sovrapposto tulle, gonna molto arricciata, corpetto interamente in pizzo chantilly piuttosto accollato con manica molto stretta a guanto. Una piccola acconciatura in testa dello stesso pizzo o di fiori di arancio con velo corto o lungo.

Per una sposa un po' meno giovane, si può consigliare una redingote in azzurro chiaro o avorio a telini svasati che renderanno ampia la gonna. Cappello, guanti e scarpe bianchi. Lo stesso abito può essere confezionato in raso operato e la acconciatura potrà essere in raso bianco e tulle solamente dietro e molto corto.

Un altro modello, che può adattarsi a tutte, è l'abito a guaina, ossia molto aderente

in raso con sovrapposto pizzo macramé in tinta grigio - azzurro; si potrà completare con un ampio soprabito in raso o lanaseta in gradazione più scura, con cappello, guanti e scarpe uguali alla tinta dell'abito.

Per il viaggio: un tailleur aderente con giacchettone del-

## PREMIO "ALMANACCO"

Per il premio di febbraio dell'« Almanacco 1956 » è stato estratto il numero

6137

Il possessore dell'almanacco contrassegnato con detto numero ha vinto un ferro elettrico, automatico e graduabile da stiro offerto dalla Ditta « Bertorello Radio » di Genova - Sampierdarena. Egli potrà ritirare il premio in Redazione entro il 31 marzo, presentando l'almanacco completo della pagina numerata. Non presentandosi entro tale data non avrà più diritto al premio.

Lo stesso tessuto in lana leggera o canapa di lana in tinta pastello, grigio chiaro o scozzese in gradazione; oppure un abito a quadretti con un soprabito in tinta federato dello stesso tessuto del vestitino. Un elegante abito in jersi completerà la vostra toilette.

Lo sposo vestirà un elegante abito grigio ferro o nero a doppio petto. Un gesto molto simpatico e suggestivo che voglio ricordarvi è quello del dono del bouquet da parte dello sposo, all'ingresso della chiesa o davanti all'altare.

Già che siamo in argomento voglio anche aiutare coloro che devono fare regali agli sposi. Innanzitutto non riducetevi all'ultimo momento: finirete per comprare male, innervositi dalla fretta. Quanto prima ci si occuperà della cosa tanto più facile sarà la soluzione del problema.

La cosa migliore però è accertarsi che cosa manchi nella casa dei nuovi sposi, poiché gli oggetti utili sono sempre i più graditi: tutti i vari servizi da tavola, macinino elettrico, anfore portafiori, tappeti, tovagliati, abatjourn, lampadari, valigia da viaggio, necessaire da viaggio, servizio da gioco, servizio da scrittoio ecc.

A voi resta ora il compito perché tutto si avveri secondo il vostro desiderio e a me quello di farvi tanti auguri. Felicità senza fine e gioia senza tramonto siano l'emblema della nuova vita che oggi si schiude alla vostra giovinezza e al vostro amore.

LILIANA

## LA DONNA IN CUCINA

Riso coi broccoli (specialità di Vicenza). Mettere i fiori dei broccoli, divisi a pezzi, a rosolare lentamente nel burro con sale e pepe. Quando cominciano a disseccare aggiungere un poco di brodo e a tre quarti di cottura aggiungere brodo bollente quanto ne occorre, indi gettare il riso. Volendo, quando il riso è cotto, si può aggiungere un uovo sbattuto con formaggio. Condire con parmigiano grattugiato.

Rognoni saltati. Tagliare il rognone a fette sottili dopo averlo privato della pelle, metterlo in padella coperta e farlo scaldare a fuoco basso. Buttare l'acqua che avrà fatta, indi aggiungere olio, farlo saltare per qualche minuto a fuoco vivo, poi salarlo e strizzarlo sopra sugo di limone. Servire caldissimo.

NINA

## CINESELEZIONE

### Casco d'oro

Questo film è giunto sui nostri schermi con un ritardo di quattro anni, ed è stato presentato quasi in sordina. Ma il pubblico si accoglierà ugualmente che si tratta di un film molto importante, che ha già un suo posto nella storia della cinematografia mondiale.

Il regista Jacques Becker (lo stesso di « Ne touchez pas au grisi ») ha voluto rievocare la Parigi del 1900, coi suoi « bistrot », coi bassifondi, coi duelli della malavita, e anche con le sue passeggiate domenicali in periferia, dove si balla al suono di una fisarmonica.

La storia è semplice: un giovane falegname incontra una « gigolette » che si innamora pazzamente di lui, ma da questo amore nasce per lui un duello, con uccisione dell'avversario, un susseguente omicidio e, infine, la ghigliottina.

Come si vede una storia a tinte forti, quali si usavano ai tempi del naturalismo populista, e che oscillavano alla fine del secolo scorso tra il romanzo positivista a largo respiro e le « appendici » dei quotidiani.

Ma Jacques Becker ha animato con la sua arte il racconto, facendone un formidabile affresco dell'epoca, che ci viene incontro viva e toccante coi suoi personaggi, coi suoi ambienti, coi suoi problemi. Dal punto di vista della ricostruzione di un'epoca il film è perfetto, persino nelle sfumature. Simone Signoret è inarrivabile, e Serge Reggiani ha dato qui la sua migliore interpretazione. Il regista Jacques Becker è un allievo di Renoir, ma se Renoir fosse solo quello di « French Can Can » bisognerebbe dire davvero che l'allievo ha superato il maestro. E tutto ciò con una semplice pellicola in bianco e nero.

IL PORTOGHESE

## F.LLI GRADINO

FABBRICA

OREFICERIA - GIOIELLERIA

ARGENTERIA

OROLOGERIA

GENOVA

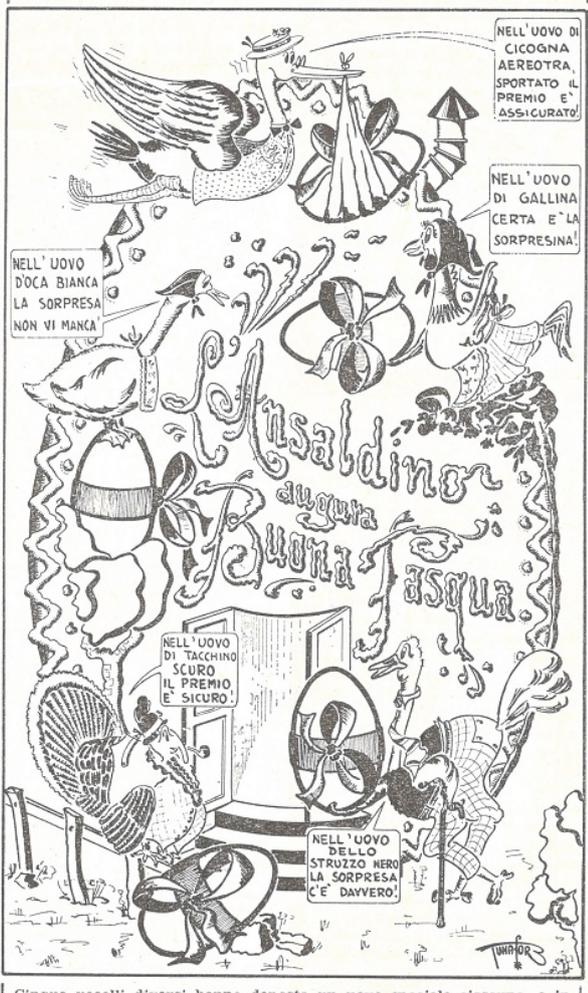
Piazza VIGNE, 6-3 - Tel. 22. 273

## Per i neonati



In vendita nelle migliori farmacie

## CONCORSO PASQUALE



Cinque uccelli diversi hanno deposto un uovo speciale ciascuno, e in ogni uovo c'è un premio per gli ansaldini. Per partecipare al concorso i lettori dovranno scegliere un uovo e comunicare per iscritto la loro scelta alla Redazione de « L'Ansaldo », oppure ai nostri corrispondenti di stabilimento, entro il 15 marzo. Mediante sorteggio sarà quindi assegnato, a ciascun uovo, uno dei seguenti premi: 1) un rasotio elettrico; 2) una penna « Aurora 88 » cappuccio oro; 3) un orologio da polso; 4) un servizio da frutta; 5) una moderna caffettiera. I partecipanti al concorso saranno quindi suddivisi in cinque gruppi a seconda dell'uovo scelto e per ogni gruppo sarà estratto il nome del vincitore.

# MANIFESTAZIONI SOCIALI

Avrà inizio prossimamente il programma delle manifestazioni sociali che "l'Ansaldo" ha elaborato per il 1956. È stato fatto il possibile per conciliare le diverse preferenze dei dipendenti di tutti gli Stabilimenti, e pertanto siamo certi che i nostri lettori troveranno di loro pieno gradimento il calendario preparato, di cui diamo, in linea di massima, la prima parte.

**29 aprile - 1.º maggio**

## Gita a Venezia

per gli ansaldini degli Stabilimenti genovesi

**VIAGGIO E VISITA ALLA CITTA'.** Avranno la durata complessiva di tre giorni. **29 APRILE:** partenza da Genova alle ore 6; alle ore 15 arrivo a Venezia. **30 APRILE:** visita libera alla città. **1.º MAGGIO:** partenza da Venezia alle ore 15; alle ore 23,30 arrivo a Genova. Ulteriori precisazioni saranno tempestivamente portate a conoscenza degli interessati. Se i partecipanti raggiungeranno il numero di 400 la gita sarà effettuata in treno speciale; in caso contrario sarà effettuata in pullman.

**QUOTE DI PARTECIPAZIONE.** Le prenotazioni devono essere effettuate entro il 31 MARZO presso i corrispondenti di Stabilimento e riguardano il solo viaggio. Dipendenti, lire 500; famigliari, lire 2950. Le quote potranno essere trattenute a rate mensili sulle competenze.

**22 aprile**

## Gita a Milano

per gli ansaldini del Cantiere di Livorno

La gita a Milano è organizzata da "l'Ansaldo" in occasione della XXXIV Fiera Campionaria.

**VIAGGIO E VISITA ALLA FIERA.** Il viaggio sarà effettuato in treno speciale. Partenza da Livorno, ore 5,30; arrivo a Milano, ore 10; visita alla Fiera; partenza da Milano, ore 19,30; arrivo a Livorno, ore 24. L'orario è formulato in linea di massima. Esso sarà confermato od eventualmente modificato dopo gli accordi che saranno presi con le FF.SS. ed i partecipanti ne verranno tempestivamente informati.

**QUOTE DI PARTECIPAZIONE.** Sono cumulative del viaggio e dell'ingresso alla Fiera. Dipendenti, lire 1000; famigliari, lire 2350. Le quote potranno essere trattenute a rate mensili sulle competenze. Le prenotazioni dovranno effettuarsi entro il 25 MARZO presso il sig. Farulli dell'Ufficio Personale.

**20 maggio**

## Gita a Firenze

per gli ansaldini del Cantiere di Muggiano

**VIAGGIO E GIRO TURISTICO DELLA CITTA'** Il viaggio sarà effettuato in pullman. Partenza da La Spezia (Piazza Chiodo), ore 6; arrivo a Firenze, ore 10; giro turistico della città e visita ai principali monumenti; partenza da Firenze, ore 20; arrivo a La Spezia, ore 23,30. L'orario è formulato in linea di massima. Esso sarà confermato od eventualmente modificato ed i partecipanti ne verranno tempestivamente informati.

**QUOTE DI PARTECIPAZIONE.** Sono cumulative del viaggio e del giro turistico della città. Dipendenti, lire 400; famigliari, lire 1000. Le quote potranno essere trattenute a rate mensili sulle competenze. Le prenotazioni dovranno effettuarsi entro il 5 MAGGIO presso il sig. Guadagnini dell'Ufficio Contabilità.

**19 - 20 agosto**

## Crociera sulla "C. Colombo"

per tutti i dipendenti dell'Ansaldo

Per il periodo di chiusura degli Stabilimenti per ferie collettive, "l'Ansaldo" ha organizzato una crociera sulla turbonave passeggeri "Cristoforo Colombo" della Società "Italia". L'imbarco sarà effettuato a Genova alle ore 9,30 del 19 AGOSTO e lo sbarco alle 18,30 del GIORNO SUCCESSIVO.

Daremo in uno dei prossimi numeri il programma completo della crociera. Poiché i posti sono limitati, già da ora i nostri corrispondenti sono autorizzati a ricevere le prenotazioni.

## L' ACCORDO SINDACALE PER LO SVECCHIAMENTO DEI QUADRI

Ecco il testo dell'accordo stipulato fra i rappresentanti della Soc. p. Az. Ansaldo e i rappresentanti dei lavoratori in ordine alla necessità di alleggerimento di personale:

« Il giorno 29 febbraio 1956 si sono incontrati presso la sede dell'Associazione degli Industriali della Provincia di Genova:

— l'Associazione degli Industriali - in persona del dr. Vincenzo Ciminelli e dr. Guglielmo Ferraris

e  
— la Segreteria Provinciale F.I.M. - in persona del sig. Luigi Brolopinio

— la Segreteria Provinciale U.I.L. - in persona dei sigg. Sergio Serena e Ezio Veronese con la partecipazione della Soc. p. Az. Ansaldo in persona dell'ing. Domenico Zirilli e dell'avv. Alberto Boyer

e  
dei signori Cariola Francesco, Stacchini Mario, Bisacchi Giorgio, Pizzetti Gioacchino, Bruzzone Antonio, Boni Augusto, Camoirano Franco, Barattucci Edoardo e Maggi Giulio - componenti delle C. I. degli stabilimenti Ansaldo in rappresentanza dei lavoratori interessati.

L'incontro è avvenuto ai sensi ed agli effetti del disposto dell'art. 2 dell'Accordo Interconfederale 21 aprile 1950 per dar corso alla procedura di conciliazione in ordine alla necessità dell'alleggerimento di personale preannunciato dalla Soc. p. Az. Ansaldo con la sua comunicazione inviata all'Associazione Industriali in data 15-2-1956.

Le parti, dopo un ampio ed esauriente esame del problema, convengono quanto segue:

1) la riduzione di personale riguarderà esclusivamente il personale che abbia già superato i limiti di età, e precisamente i 60 anni se uomini e i

55 se donne, nel corso del 1955 o che li raggiungerà nel 1956;

2) l'allontanamento di tale personale, che verrà effettuato, e comunque non prima del raggiungimento dei predetti limiti di età, gradualmente a decorrere dal mese di Marzo p. v. interesserà il numero di 450 unità tra impiegati ed operai;

3) al personale di cui al punto 2) verrà corrisposto, in aggiunta al trattamento di liquidazione spettante a termine di contratto, un particolare trattamento di liberalità nelle seguenti misure:

a) operai ultrasessantenni Lire 300.000;

b) operai ultra cinquantacinquenni Lire 225.000;

c) impiegati ultra sessantenni ed impiegate ultra cinquantacinquenni, sei mensilità di retribuzione mensile di fatto, con un minimo rispettivamente di Lire 300.000, per gli uomini e Lire 225.000 per le donne.

Le Organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori prendono atto dell'impegno della Soc. p. Az. Ansaldo di assumere un congruo numero di personale diverso (ragazzi tra 14 e 17 anni, manovali tra 21 e 25 anni, dattilografe, ingegneri e periti industriali tirocinanti, ecc.), nel rapporto 1:2 rispetto ai lavoratori di cui al punto 2) del presente accordo che abbiano raggiunto i limiti di età nel 1955 e di 2:3 rispetto ai lavoratori, sempre di cui al punto 2), del presente accordo, che raggiungano i limiti di età nel 1956.

Il presente accordo che ha validità sino al raggiungimento del limite dei 450 licenziamenti di personale anziano in esso contemplato, comporterà la corrispondente graduale assunzione di personale da un minimo di 250 unità ad un massimo di 270 unità.

Letto, confermato e sottoscritto.

184 ANNI DI FEDELTA' AL LAVORO

## Quattro medaglie d'oro e una d'argento a Livorno

Solo un mese fa, le pagine centrali de "l'Ansaldo" erano occupate da un articolo sui premiati dalla Camera di Commercio di Genova: uomini che avevano ininterrottamente prestato la loro attività nella stessa Azienda per più di 35 anni; abbiamo sotto gli occhi il titolo: « 240 medaglie d'oro; 103 secoli di fedeltà al lavoro ».

A questi vanno aggiunti ora altri due secoli quasi, e precisamente ancora 184 anni.

Dalla Camera di Commercio di Livorno sono stati infatti premiati, fra gli altri, cinque dipendenti dell'Ansaldo, cinque toscani che presentiamo in ordine di anzianità decrescente: Arrigo Palamidessi, nato nel 1892, assunto come operaio il 13 maggio del 1919, passato impiegato nell'aprile del 1946, premiato con medaglia d'oro; Sesto Iacopini, nato il 19 agosto del 1893, assunto nel febbraio del 1919. E' operaio piallatore di categoria A: medaglia d'oro. Il terzo è Ferdinando Bonelli, nato il 23 agosto del 1894, assunto nel settembre del 1919. E' un operaio fuochista di cat. A. Arduino Casali è nato a Livorno il 22 febbraio del 1896. Oggi è capo reparto calderai

di 2.a categoria. Fu assunto anch'egli come operaio nell'aprile del 1920 e passato impiegato il 1.º giugno del 1945: medaglia d'oro. Il « più giovane » della schiera è Cesare Diotallevi, premiato con medaglia d'argento, nato nel 1897. E' capo reparto bacino di 2.a categoria. Come gli altri, fu assunto come operaio nel luglio del 1919 e passato impiegato dal 1.º aprile del 1946. La consegna delle medaglie è avvenuta la sera del 16 febbraio nella Sala del Consiglio della Camera di Commercio alla presenza di tutte le autorità.

Il Presidente della Camera di Commercio, comm. Gino Graziani, ha aperto la cerimonia, sottolineandone l'alto significato. Quindi il Vescovo Coadiutore, mons. Andrea Pangrazio, ha benedetto le medaglie. Il Sottosegretario alla Industria, On. Filippo Micheli, prima della consegna ha tenuto il discorso ufficiale congratulandosi con i premiati e con i livornesi tutti per la meravigliosa rinascita della loro città.

La cerimonia si è conclusa colla consegna delle medaglie e con un rinfresco offerto dalla Camera di Commercio.

# LA RUOTA DEL TEMPO

## Sono nati

16 dicembre: GIORGIO, figlio di Mario Bottino (Car) e di Maria Giovanna Cha - 7 gennaio: MAURIZIO, figlio di Dino Chesi (Liv) e di Iginia Barsaglini - 10 gennaio: MARCELLA, figlia di Antonino Costa (Mef) e di Concetta Mazzetta - 12 gennaio: CARLO, figlio di Vincenzo Pellegrino (Mec) e di Angela Scotti - 19 gennaio: MIRELLA, figlia di Carlo Garobbio (Can) e di Esterina Visentini - 20 gennaio: MAURO, figlio di Carlo Gelli (Mec) e di Delia Zerbino - SILVIA, figlia di Umberto Quantini (Liv) e di Bruna Lucchesi - 23 gennaio: MARIA, figlia di Aimone Sturman (Mef) e di Girolama Rulli - 26 gennaio: ELDA, figlia di Sandro Contardo (Can) e di Edelweys Pedemonte - PAOLA, figlia di Alberto Puntoni (Liv) e di Mila Bartoli - 31 gennaio: MARIA GABRIELLA, figlia di Agostino Bertuccio (Mef) e di Maria Rizzo - ROBERTO, figlio di Eugenio De Piaggi (Mec) e di Luigia Magnanego - 1.º febbraio: ENRICO, figlio di Romano Giagnoni (Mec) e di Armanda Derchi - 2 febbraio:

MARIA PAOLA, figlia di Luigi Vallarino (Mec) e di Maria Damiano - 3 febbraio: DAVIDE, figlio di Eugenio Merlo (Can) e di Ugoлина Piano - 5 febbraio: MARCO, figlio di Ruggero Droghetti (Can) e di Maria Grosso - 7 febbraio: ADRIANO, figlio di Mario Davite (Mec) e di Nicoletta Bugatto - 12 febbraio: ROSALBA, figlia di Giuseppe Costa (Dig) e di Emilia Balbi.

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

## Si sono sposati

3 dicembre: Marino FALLEN (Liv) con Petronilla Culeddu - 26 dicembre: Gino BELLAVEGLIA (Liv) con Maria Labbruzzo - 29 dicembre: ing. Dino SALOMONE (Dig) con Isabella Gugliada - 28 gennaio: Francesca CANE (Mec) con Guglielmo Stagnaro - 1.º febbraio: Amedeo GALDI (Can) con Maria Tenutu - 5 febbraio: Martino PICCARDO (Can) con Maria Canepa - 11 febbraio: Bruno MOLTEINI (Mef) con Silvia Astengo.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

GALLENI - Carlo GASPERINI - Francesco GIOIA - Amerigo GUIDOTTI - Dino MASI - Dino MENCACCI - Natalino MONACCI - Enzo MONTANELLI - Augusto NESTI - Piero ORLANDI - Gino PAGINGINI - Attilio PAGNI - Alfio PANICHI - Dino PANNOCCHIA - Enzo PUPILLI - Giovanni QUAGLIERINI - Ferdinando SCOTTO - Silvano STURLA.

## DIREZIONE GENERALE.

Guido FRATINI.

## SERVIZI AUSILIARI.

Delville MALACARNE.

## CANTIERE.

Nicolò ASARO' - Mario BIAGI - Luigi CABONA - Giovanni CARDONE - Annunziato CARUSO - Giacomo CAUSA - Giovanni CEPOLLINA - Aldo CERVETTI - Mario CERVINI - Antonio COIANA - Luciano CONTI - Angelo DAGNINO - Carlo DASSETTO - Pietro DE FRANCHI - F. DELLA VECCHIA - Leopoldo DE MICHELIS - Giacomo FERRETTINO - Carletto GAGGERO - Cecilia GANDOLFO - Ugo GARDENGHI - Mario GAZZARINI - Gaetano GAZZOLO - Antonio GOLINELLI - Carlo GUANO - Bruno IUNCA - Pietro LEONCINI - Emilia LIBBI - Luigi LORIA - Giacomo MANTERO - Amalia MARRAS - Pietro MARTINI - Matteo NUGAI - Simone OLIVIERI - Angelo PARODI - G. B. PARODI - Elio PEDEMONTE - Giuseppe PICCARDO - Carlo PIZZORNO - Mario RIGHETTI - Vienna RUPALTI - Saverio SCOTTI - Vincenzo TIMOSSINI - Francesco TOLA - Stefano TRIPAGLIA - Enzo ZERBINATI.

## CARPENTERIA.

Mario BOTTINO - Lorenzo FERRANDO - Giovanni GUIDO - Archimede MARAFFA - Luigi TACCHELLA.

## RINGRAZIAMENTO

Vincenzo Tramma, impiegato del Cantiere di Sestri, e sua moglie Lydia esprimono lo loro perenne riconoscenza al prof. Giovanni De Toni dell'Istituto pediatrico Giannina Gaslini e ai dottori Buffoni, Merlini e Barbieri, per il costante interessamento e le tempestive, energiche cure prodigate al loro figlio Pino, ricoverato in condizioni gravissime ed ora completamente ristabilito.

Ringraziano, inoltre, gli altri medici e le infermiere tutte, che con la loro opera vigile e silenziosa contribuirono efficacemente a restituire alla vita il loro adorato bambino.

## ATTO DI ONESTÀ

La signora Caterina Massone, dipendente della Fonderia, rinvenuto nello spogliatoio delle impiegate un portafogli contenente una somma di denaro, si affrettava a consegnarlo al Servizio Vigilanza che provvedeva a restituirlo alla legittima proprietaria. Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, l'onestà della signora Massone.

## ANSALDINI IN SEDICESIMO



Stefano, figlio di Aurelio Molinari del CAN



Milena, figlia del rag. Mirko Laviosa della DIG



Marina, figlia di Francesco De Chirico del CAN



Antonella, figlia di Ivo Babocci del CAN

## Premi di anzianità

### MUGGIANO.

Francesco ALABANI - Sergio BARAGLI - Giuseppe BRONDI - Giuseppe CARGIOLI - Leone CARRI - Alberto CECCHI - Benito COZZANI - Trento FINI - Arturo FREGOSI - Elvi GARFAGNINI - Mario GRASSI - Filippo GUIDOTTI - Aldo MAGGIANI - Edmondo ORSI - Luciano TARTARINI.

### MECCANICO.

Pietro BELMESSIERI - Giacomo BRUZZONE - Francesco CANEPA - Mario CAPPELLO - Carlo CAPPELLOTTI - Abramo CAVICCHIOLI - Giacomo COGORNO - Pierino DALMAZI - Alessandro DENARI - Luigi FAGHERAZZI - Aristide FASCE - Giovanni FERRUCCIO - Bruno GATTORNO - Armando GHIGGINI - Cesare GRONDONA - Giuseppe IORIO - Antonino MANTIA - Edilio MARCHESE - Luigi MARTUCCI - Carmelo MORANDO - Alberto MULARONI - Angelo NASTA - Luigi OTTONELLO - Giovanni

PARODI - Mario PARODI - Donizio PIOVANO - Enrico RAZZETTI - Alessandro REPETTO - Lino ROCCATAGLIATA - Cornelio RUZZA - Sebastiano UNALI - Camillo VENTURINO - Olga VERRANDO - Giovanni VERZURA.

### FONDERIA.

Antonio VALLE.

### FERROVIARIO.

Filippo ACETI - Carletto ALESSANDRI - Bacchico ANFOSSO - Pietro CAROSSINO - Giulio CAUSA - Giovanni ICARDI - Antonietta PERO - Mario PESCILO.

### LIVORNO.

Eraldo ANDREOTTI - Sergio BAGLINI - Brunello BAGNOLI - Raimondo BENVENUTI - Luigi BIAGIONI - Nivio BOCCINI - Giuseppe BOLOGNESI - Giulio BRACCIONI - Augusto COSTAGLIOLI - Spartaco DEL BENE - Bruno DI PACO - Giuseppe DUTTI - Franco FILIPPI - Piero

## INFLUENZA

prima precauzione: subito una vera squisita

# ARDUIN

Ma... state attenti alle contraffazioni

Esigete bene la vera "ARDUIN",  
al Limone all' Arancio o al Ribes

La trovate ovunque nelle migliori farmacie



L'OTTIMO!

**CALLIFUGO "ALPINO" LIQUIDO**

Estirpa calli, duri, occhi di pernice e porri

**INDOLORE!**

In vendita presso tutte le Farmacie a L. 150

Il CALLIFUGO "ALPINO" è un prodotto del Laboratorio Farmaceutico

Dott. ENZO GIOVARDI

GENOVA - Via Sapeto N. 16 - GENOVA

Guardatevi dalle contraffazioni! Brev. Ind. n. 69470

## Nuova organizzazione vendite rateali a favore di impiegati e lavoratori

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

con sede in Via San Lorenzo, 12 int. 2 p. t. - Genova in cooperazione con importanti fabbricanti — eliminando così ogni maggiorazione intermedia di prezzo ha costituito per i Sigg. IMPIEGATI e LAVORATORI di STABILIMENTI INDUSTRIALI, vasti depositi di

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

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

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

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

# CASSETTA DELLE IDEE

## Consuntivo di due anni

Col 1° febbraio corrente, si sono compiuti due anni di funzionamento della «Cassetta delle idee».

E' bene fare quindi un po' di consuntivo dei risultati ottenuti in questi due anni; per ciò cito alcuni dati:

Proposte a cui è stato riservato n. 3636 - Proposte premiate n. 884 - Importo premi L. 1.286.050 - Premi supplementari di cumulo a chi ha avuto premiate cinque o più proposte n. 91 - Importo di detti L. 336.000.

Oltre a ciò, a titolo di premio speciale, sono stati inviati a spese della Ditta a visitare la Fiera di Milano N. 15 collaboratori, scelti fra coloro che hanno presentato maggior numero di proposte premiate, oltre a n. 2 all'esposizione della Tecnica di Torino, perchè l'anno precedente già erano stati inviati a Milano.

Da quanto esposto si può constatare che delle proposte presentate ben il 24,3% è stato premiato.

Il Reparto che ha fornito maggiore numero di collaboratori è il MAPI.

I premi supplementari di cumulo sono così suddivisi:

Premi per 5 proposte accettate e premiate n. 45 - Premi per 10, n. 10 - Per 15, n. 12 - Per 20, n. 9 - Per 25, n. 4 - Per 30, n. 1 - Per 35, n. 1 - Per 40, n. 1.

E' bene ricordare che il premio maggiore si aggiunge al premio minore, cosicchè quel tale che è arrivato al premio di 40 proposte, ha percepito tutti i premi precedenti.

Voglio anche accennare agli argomenti trattati dalle varie proposte:

Miglioramenti tecnologici, cicli ecc.: n. 483 - Miglioramenti servizi generali: n. 221 -

Miglioramenti ambientali: n. 120 - Miglioramenti antinfortunistici: n. 60.

Una cosa che mi ha stupito è che alcuni premiati non si sono presentati a ritirare i premi: tant'è che n. 11 premi, invero, fra quelli di piccola entità, sono ormai prescritti, mentre altri otto sono ancora giacenti. Mi sono chiesto: perchè questi proponenti hanno fatto le loro proposte, e che si tratti di cose serie lo dimostra il fatto che sono premiati, e poi non hanno ritirato il premio?

Mi si è voluto dire che ciò è avvenuto perchè gli interessati vogliono conservare l'anonimo; ma lo sapevano pure che quando si ritira del danaro si firma una ricevuta e poi come si può tenere conto per i premi di cumulo di cui ho parlato avanti, se non si sa chi ha assommato le 5-10 o più proposte?

E' chiara in me l'impressione che la collaborazione che, colla istituzione della «Cassetta delle idee», si è chiesta agli appartenenti al MEC, e specialmente agli operai che essendo più vicini al lavoro e vivendo nell'ambiente delle lavorazioni, sono i più qualificati a vedere le piccole cose che sfuggono ai capi, non abbia avuto quella estensione che dovrebbe avere e questo probabilmente per una falsa interpretazione del vero scopo e significato di questa istituzione.

Ma non riesco a capire il perchè di questa diffidenza specie se si considera che oltre migliorare la nostra produzione, renderla più economica, migliorare le prevenzioni infortunistiche ed altro, il che è un vantaggio per tutti, si può ottenere qualche premio ed avere anche qualche soddisfazione morale.

La «cassetta delle idee» è stata istituita col preciso intento di raccogliere la collaborazione di tutti e questa collaborazione tutti i dirigenti sollecitano e desiderano.

Mi è stato detto inoltre che da parte di qualcuno si teme, facendo qualche proposta, di toccare la suscettibilità dei capi. Questo timore non deve esistere, perchè un capo che se l'ha a male se un suo dipendente ha qualche buona idea e ritiene questo fatto una mancanza di deferenza, non ha le qualità umane di buon senso e di spirito che un capo deve avere; e con un atteggiamento del genere si squallifica come tale.

Concludo col dire: bando ai falsi pudori ed agli inutili timori: se avete qualche idea che giudicate buona fatela presente, vi renderete benemeriti verso la vostra Ditta e ve ne deriverà un utile.

Piero Cominetti

(N.d.R.). L'importo dei premi non ritirati, ai quali accenna l'articolista, sarà devoluto per disposizione della Direzione al fondo di assistenza dello Stabilimento Meccanico.

### PROPOSTA N. 15834.

Propone che l'operazione 6/8 per l'esecuzione dei fori per passaggio olio della stella dell'accoppiamento a denti per turbina Dis. TM. 64065 1°, sia eliminata, poichè detti fori non servono a lubrificare la parte dentata, tanto è vero che al montaggio detti fori vengono otturati.

Propone inoltre che sia messa a ciclo l'operazione di eseguire i fori inclinati tra vano del dente e la gola raccogli-olio.

### RISPOSTA.

La proposta è giusta. E' stato disposto che i pezzi abbiano la foratura inclinata ed il disegno è stato modificato in tal senso.

### PROPOSTA N. 16488.

Propone che alla rettifica piana matricola 90780 siano coperte le resistenze ed i due coltelli dell'interruttore fissato alla colonna posteriore.

Dette resistenze furono sistemate a suo tempo per diminuire lo scaldarsi eccessivo del piano magnetico. Nelle condizioni attuali sono un serio pericolo per chi vi lavora vicino.

### RISPOSTA.

La MAN ha già disposto per l'applicazione delle protezioni proposte.

### PROPOSTA N. 16075.

Propone che alle maschere per saldatori venga apportata una piccola modifica consistente nell'applicare ad esse un vetro trasparente fisso e quello inattinico ribaltabile in modo da permettere al saldatore di asportare agevolmente le scorie della saldatura senza pericolo di infortuni.

### RISPOSTA.

La proposta è saggia, ma non è possibile sostituire o modificare le maschere in uso.

Le nuove maschere saranno però ordinate con vetro inattinico ribaltabile verso l'interno.

### PROPOSTA N. 15759.

Le soglie dei forni sono eseguite in mattoni refrattari resistenti al calore, ma poco adatti a sopportare carichi ed urti specie quando i forni sono a temperature elevate. Propone che dette soglie siano eseguite in getto di «plicasio» o «plibrico» più adatti a sopportare carichi e logorii. Inoltre si potrebbero eseguire prove per aumentare questa resistenza armando con sistema armonico dette gettate proteggendole poi con silicato.

### RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il Servizio MAN ha avuto disposizioni di attuarla non appena se ne presenti l'occasione.

### PROPOSTA N. 13655.

Il trasporto dell'emulsione refrigerante dai depositi alle macchine avviene con mezzi vari, persino con una carriola in lamiera.

Per evitare che durante gli ondeggiamenti si abbia uno spreco di emulsione, propone che vengano costruiti alcuni semplici recipienti muniti di

coperchio in legno, che galleggiando sul liquido ne impedisca la fuoriuscita.

### RISPOSTA.

Il Servizio MAN ha disposto per la costruzione di alcuni secchi muniti di coperchio come indicato dal proponente. Essi verranno approntati non appena il carico di lavoro dell'officina LATT lo consentirà.

### PROPOSTA N. 15689.

Propone che ai lavoratori che lavorano sui capannoni delle officine venga data una cinghia ed una fune di protezione.

### RISPOSTA.

L'osservazione è giusta. L'operaio che deve eseguire lavori sui tetti, sui pali, ecc. deve richiedere alla MAN la cinghia di protezione e tutto quanto può occorrergli per la sua incolumità.

### PROPOSTA N. 13880.

Dopo la saldatura dei giunti dei rotanti turbine, il montaggio si presenta difficile perchè il tacchetto distanziale salta via facilmente.

Propone che il suo alloggiamento sia eseguito un po' più profondo per eliminare l'inconveniente.

### RISPOSTA.

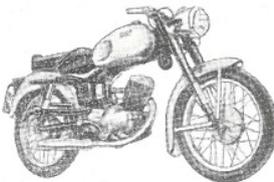
La proposta è approvata. L'Ufficio TUM provvederà a far modificare i cicli di lavorazione.

## Piccoli annunci

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

**VENDESI moto marca «M.M.» ottimo stato, cilindrata 250 c.c., centomila trattabili. Scrivere a Salvatore Morana, salita Franzonina 2-11 Genova.**

**MOTO  
DUCATI**



**Perfette - Economiche**

**ASSISTENZA RICAMBI  
Ditta E. RICCÒ**

VIALE B. BISAGNO, 28 r.  
Telefono 54.372

## MEMENTO

Carlo Odone



di anni 52, dipendente della Fonderia, deceduto il 22-2-56. Era all'Ansaldo dal 1926. Lascia la moglie e tre figli.

I compagni di lavoro, profondamente colpiti per la scomparsa del bravo «Carlin», si associano reverenti al dolore della famiglia.

Atilio RIVOLTA

di anni 59, dipendente del Meccanico, deceduto il 4-2-56. Era all'Ansaldo dal 1922. Lascia la moglie e cinque figli.

Antonio CENTANARO

di anni 51, dipendente della Carpenteria, deceduto il 10-1-1956. Era all'Ansaldo dal 1939. Lascia la moglie e due figlie.

Luigi GUIDO

di anni 51, dipendente della Carpenteria, deceduto il 12-2-1956. Era all'Ansaldo dal 1945. Lascia la moglie e due figli.

Ai famigliari le commosse condoglianze de «'Ansaldo».

**'ANSALDINO**

QUINDICINALE  
DEI DIPENDENTI  
DELL'ANSALDO S. A.

\*

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

\*

LORENZO REBORA  
Responsabile

\*

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

\*

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

\*

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

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

La **SORDITA'** definitivamente eliminata

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

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

Una grande meraviglia — Consultateci e Vi convincerete

Agenzia generale per l'Italia Ditta **BENVENUTO**  
- GENOVA - Via Galata, 37 - Telefono 580.662 oppure  
a FIRENZE - Viale Francesco Redi, 3 - Telefono 481.785



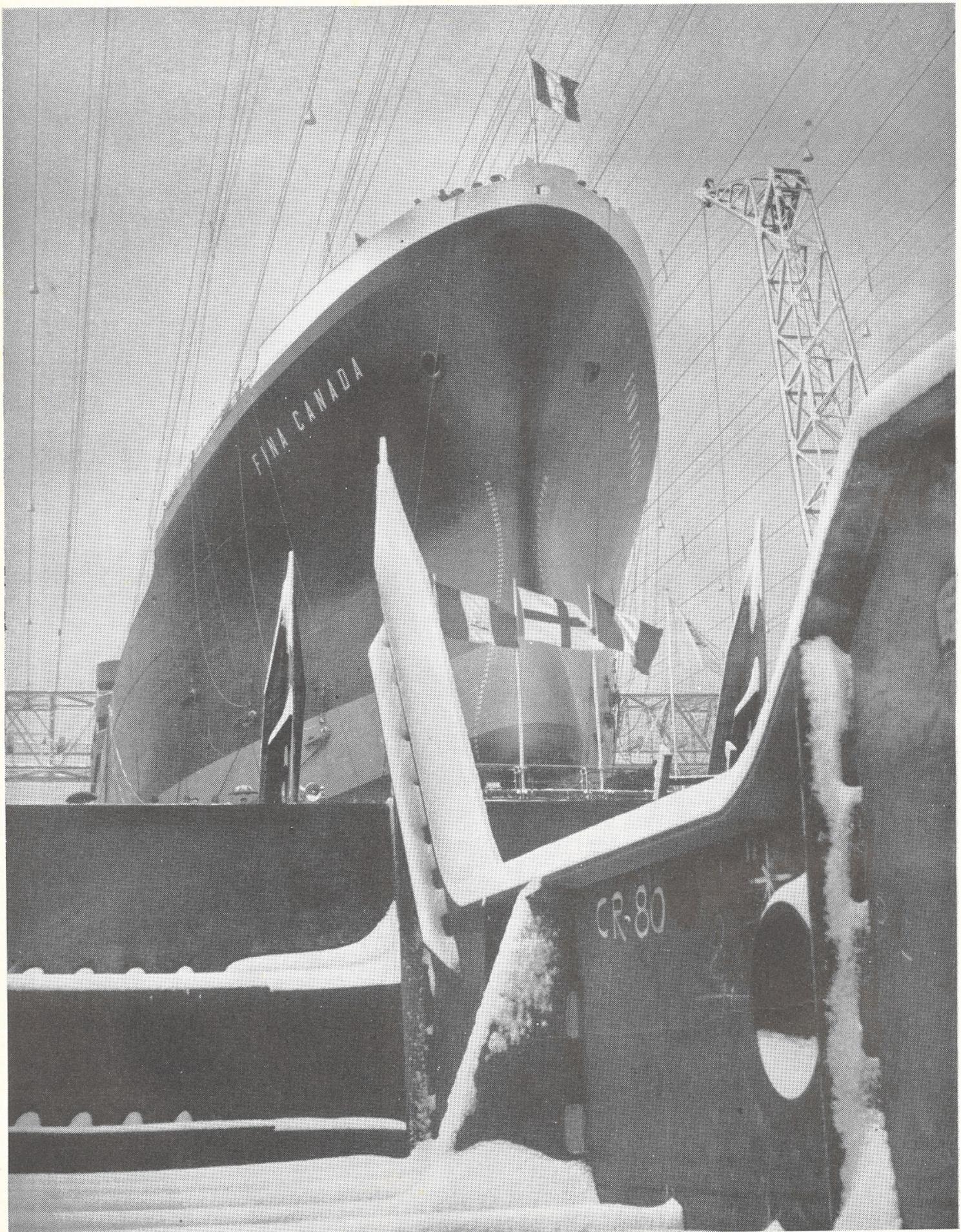
**MECCANICO**

qualificato

capo operaio, capo officina, ecc., può diventarlo qualsiasi operaio, manovale o apprendista metal-meccanico che possiede la licenza elementare - almeno 16 anni di età - un'oretta di tempo libero al giorno - la volontà di riuscire. Così poco ti occorre per fare carriera, con un metodo sicuro, facile e rapido! Migliaia di tuoi colleghi hanno provato e sono riusciti! Anche tu lo puoi! Come devi fare? Ciò ti sarà spiegato nel volumetto «LA NUOVA VIA VERSO IL SUCCESSO», che ti sarà inviato gratuitamente. Basta ritagliare questo annuncio e spedirlo, oggi stesso, indicando professione ed indirizzo allo: **ISTITUTO SVIZZ. DI TECNICA - LUINO** Analogue possibilità di fare carriera estero per operai, manovali ed apprendisti in metalmeccanica, edilizia, radiotecnica e TV ed elettrotecnica.



# L'ANSALDINO



La « Fina Canadà » di 31.500 T.D.W. pronta per il varo, avvenuto al Cantiere di Sestri il 19 febbraio. In primo piano: strutture prefabbricate coperte di neve.