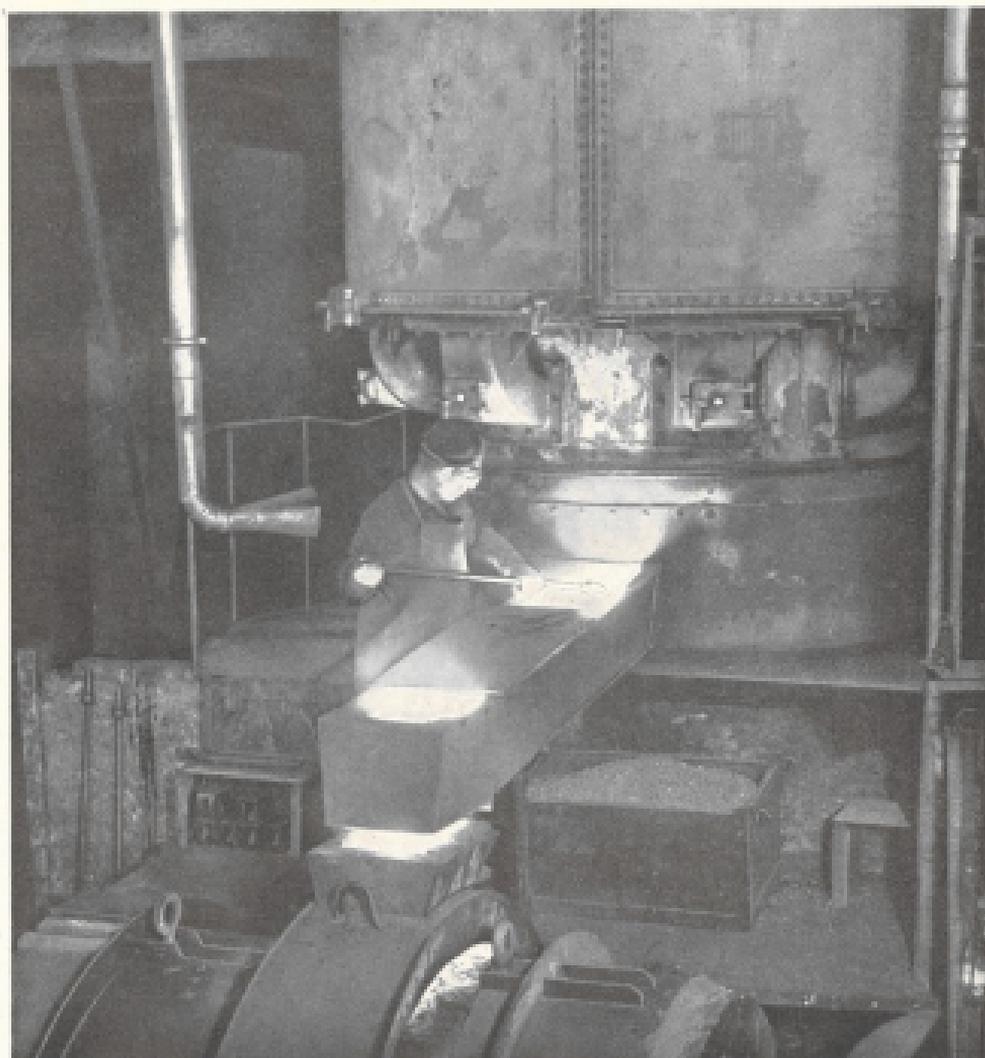


L'ANSALDINO

ANNO 31 - SESTO 10
 100 PAGINE DI LETTURA - 100
 CENTESIMI DI SPESA

◊ QUINDICIMALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A. ◊ GIUGNO 1932



Lo spaltatore Domenico Andreana della nostra Ponderia mentre dà il via alla ghisa fusa da un coltello

/ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO



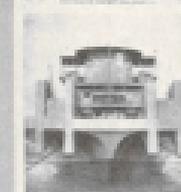
/ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO



/ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO



/ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO /ANSALDINO



/ANSALDINO /ANSALDINO



CONSUNTIVO DI UN ANNO

In un anno «Ansaldo» ha stampato un totale di 710 pagine, pari a 322 lezioni. Ha pubblicato un totale di 50 fotografie, delle quali 21 a colori. Tra gli articoli più interessanti ha pubblicato: 41 servizi di settore, 15 articoli tematici e 21 «reportage»; 15 puntate della «Lettera della casa» contenenti 29 risposte e 20 puntate de «L'Ansaldo risponde» contenenti 20 risposte; 10 articoli storici, 15 rubriche del

Quil, 5 rubriche, Maschio, 15 «intesi» di mestieri, 15 articoli nella «piccola polverina», 15 volte le rubriche di «Vita di casa» e 6 volte la rubrica «Lettere», per un totale di 20 rubriche, 7 serietà e 21 ritagli.

Ha coperto e coprirà in rubrica cronocastellana, nella 17 volta per un totale di 21 lire, la rubrica sportiva nella 17 volta, quella del mensile nella 17 volta, e vari articoli sulle relazioni umane, appena 7 volte.

Inoltre sono stati pubblicati in totale 17 concorsi a premio, oltre alla pubblicazione di tre avventure a premio, e sono stati ideati due rubricanti. Sul problema delle passate e dell'attualità sono apparsi infine 4 articoli.

Ciò a prescindere da rubriche come «Parlami a mezzogiorno» e «Storia del tempo» che sono state regolarmente pubblicate, e l'elenco che da 8 volte sono stati con-

Un'altra turbocisterna da 31.500 tonnellate ordinata al Cantiere di Sestri

Il T7 maggio è stato firmato il contratto, tra l'Ansaldo e la Società d'armamento italiana « Ansaldo », per la costruzione di una turbocisterna da 31.500 T.D.V.

Questa nuova unità verrà costruita nel Cantiere navale di Sestri, che viene così ad avere già ordinate undici navi e precisamente:

— una supercisterna da 30.000 tonnellate; — cinque turbocisterne da 31.500 tonnellate;

— un trasvolante da 24.000 tonnellate; — un trasvolante da 20.000 tonnellate; — tre motorini da carico da 10.000 tonnellate.

Le caratteristiche principali di questa nuova turbocisterna sono le seguenti:

lunghezza fuori tutto, m. 280; lunghezza fra le perpendicolari, m. 180,50; larghezza massima fuori scotatura, m. 26,50;

altezza di costruzione, m. 12,50; immersione a pieno carico, m. 10,20; portata lorda corrispondente, tonn. 31.500; stazza lorda, tonn. 20.000; potenza massima dell'apparato motore, C.V. 10.000; capacità massima della cisterna, mc. 42.000; velocità a pieno carico, nodi 16,10.

L'apparato motore a turbine sarà costruito completamente nel nostro Stabilimento Mecanico.

Perchè è nato "l'Ansaldoino"

M è stato chiesto un contributo al numero speciale de "l'Ansaldoino" dedicato al primo anniversario di questa periodica che, sia detto con buona speranza, rappresenta qualcosa di nuovo e di caratteristico nel mondo editoriale della stampa aziendale. Il mondo aziendale mi sembra consista nel mondo partecipi gli uomini e ormai affermati lettori — che non sono soltanto i lavoratori della semplice azienda — di quelli che fanno e sono i primi informativi del "Quindicinale dei dipendenti dell'Ansaldo S.p.A." ed al tempo stesso di come si è proceduto alla loro attuazione.

Veramente, questo mensile, lo avrebbe dovuto scrivere l'ingegner Botini, Amministratore Delegato dell'Ansaldo, se, per intrinseca natura, non fosse adibito da ogni intelligenza letteraria, come si addice ad un uomo che è al tempo stesso un tecnico ed un pensatore. Ed è perciò che mi sarebbe onorato ed apprezzabile l'approvare ed il contribuire che egli dette a questa iniziativa.

Come ogni lavoro di questo tipo, come è d'obbligo tutta l'attività e la produzione dell'Ansaldo, questo foglio nacque, prima che sul bianco della tipografia e nei piani amministrativi, dalla concezione obiettiva (e fu d'ora obbligatoria) come al lavoro per quanto robe sono costretti a ripetere questo oggetto che espone il concetto informativo dei giornali della mensilità, definita dai tempi e dai progressi della mensilità

sociali, di far partecipi i dipendenti della vita dell'azienda, in modo da renderlo progressivamente consapevole — e non passivo — fatto di quel processo produttivo che sta alla base della civiltà industriale del nostro tempo.

Partecipare alla vita della azienda (potrebbe ogni uomo) è tale in quanto essere partecipi e perciò responsabile, significa, come promessa, avere la possibilità — e questa possibilità è l'unico strumento, come è indicato nel programma che ha da vedere la pubblicazione — di conoscere la completa rispondenza di questa attività: avere cioè quegli indispensabili strumenti generali di giudizio

che consentono, a tutti coloro che sono a bordo, di conoscere la realtà, la verità e le condizioni di attività e le condizioni di vita, della nave ansaldoina. Da questa conoscenza, giornalismo, si suppone, per gradi, quelle notizie si debba rendersi conto delle intenzioni intrinseche del fondo del governo e della condotta aziendale, fino alla manifestazione di un giudizio, sia pur di massima, dagli indispensabili criteri che sono costretti ad avere come punto e che la collaborazione comprende dei dipendenti conoscere ed eliminare o ad attenuare; come compreso la « essenza delle idee che, sia dell'interio, trovi ospitalità in questo foglio.

Si è partiti dal concetto che la obiettività conoscenza dei fatti aziendali sia un elemento non solo di responsabilità nei singoli ma, determinandosi un mezzo giudizio, rappresenti un in-

terlocutorio ai dirigenti i quali, talvolta, come tutti gli uomini, possono essere lontani o delle responsabilità aziendali. Si è voluto cioè costituire e formare un'opinione pubblica all'interno dell'azienda sui fatti dell'azienda stessa; un'opinione pubblica che liberano dai luoghi comuni e da larghi aggiustamenti, fosse sempre un capace di giudizio ed in collegamento di opinioni individualmente ai fatti aziendali.

Verità e libertà. Suo dunque grande, delle quali sono di altro, ma che, in questo moderno foglio, hanno trovato naturalmente alloggio. E l'aver aperto questo periodico, come era nel programma, alle voci coraggiose di tutti i dipendenti nell'ambito dei fatti aziendali, ha avuto un valore educativo e dimostrativo di largo portata. Perché ha provato che non c'è cosa fondata ed ragionevole, senza obiettività — non un preconcetto stato d'animo — della quale non si possa discutere e rendersi conto dei fondati motivi che la determinano.

Conoscere. Conoscere per giudicare. Non è forse questo l'obiettivo della libertà? Nessun pregiudizio, nessuna opinione, trova posto in questo libro e mensile.

Quando si studia il modo di realizzare questa iniziativa, una serie di suggerimenti più aggiornati tecnici, si accortamente, dal formato del giornale alle adozioni, del modo di distribuzione ai recettori di stampa, i dischetti, le apparenze,

le esigenze dei nostri lettori. E se nell'interpretare si sono quel tanto che bastano di obiettività, di personalità, di abilità giornalistica, quanto in soltanto il solo se un ben determinato stile.

Non c'è lettore che, in questa prima parte, non abbia avuto risposta diretta e sofferta ai suoi quesiti e non abbia visto preso in mano i suoi suggerimenti. Ogni contributo di idee, di intenzioni, di proposte e ammentazioni risultano ed ha trovato il possibile accoglimento. Il più arduo stato i contatti con i lettori e più il foglio acquisiva quel modello, quella vitalità, quella contraddizione che ha qui l'ha reso gradito.

Tengano ben presente i lettori ansaldoini che il giornale, che è la loro rappresentazione, migliore e peggiora avendo il contributo che essi gli daranno.

Nel rinnovamento dunque un anno di lavoro giornalistico, lavoro che poteva così incrementare e lontano dall'attività fondamentale della Società e che invece si è dimostrato così oneroso e costoso, anche in relazione alla importanza ed alla varietà della produzione di beni strumentali dell'Ansaldo, viva lotta, di primo ordine. Di confronto un'uscita e più di attività dell'azienda con un solo anno di vita di questo foglio che vuol essere, per i dipendenti e per tutti gli altri lettori, uno specchio di un'impresa aziendale propria di questa azienda opera, costantemente aggiornata e pronta verso il progresso

produttivo, economico e sociale.

Non sta a me spiegare la via che questo foglio deve percorrere. E non sta a me perché la via è segnata nel fatto, nella logica, nella obiettività, nella insostituibilità della esigenza del nostro tempo.

Della conoscenza, al giudizio dei fatti e delle cose. Dal giudizio, alla consapevolezza. A parola, un lavoro. Questo periodico, però, tradotto nella esperienza e nell'attuazione quotidiana, significa, ormai, un costante percorso ed un lavoro.

Certo e più anni di progresso tecnico produttivo nella vita ansaldoina non ce ne sono un mese, un esempio, una speranza e, vorrei dire, una certezza che anche nel campo più delicato, più facile, più complesso degli industriali rapporti e relazioni ha uomini che hanno in comune la solidarietà di un lavoro in una stessa azienda, si sarà una componente di consapevolezza ed una rianimazione di attività di giudizio e di responsabile « efficienza di azione.

Se è "l'Ansaldoino", come è nell'intento di tutti quelli che han lavorato per impugnarlo e realizzarlo — ed a giudicare dal consenso che qui riceve, questo è il miglior premio alla loro attività — potrà dare un valido contributo a questo fine, potrà quindi arrivare a far tanto per meglio conoscere la vita dell'azienda nei suoi molteplici e talora non evidenti aspetti, con questo suo raggiunto il suo scopo.

Franco Bini

Viaggio

Non siamo più ormai nel clima delle rovine e rovine. Gli anni passano più rapidamente di quanto noi vorremmo e non è facile saperlo dare una spinta a ciò che avviene sotto i nostri occhi e intorno a noi per non farsi sorprendere dagli avvenimenti che maturano. Poi, a volte, per sfuggire quello che avviene e di questi fasti della nostra vicenda, si può fare il più modesto, noi siamo protagonisti, occorre impostare anche gli avvenimenti del passato. Ed è per questo che forse non è importante fare un piano quasi indifferente, di altre volte così.

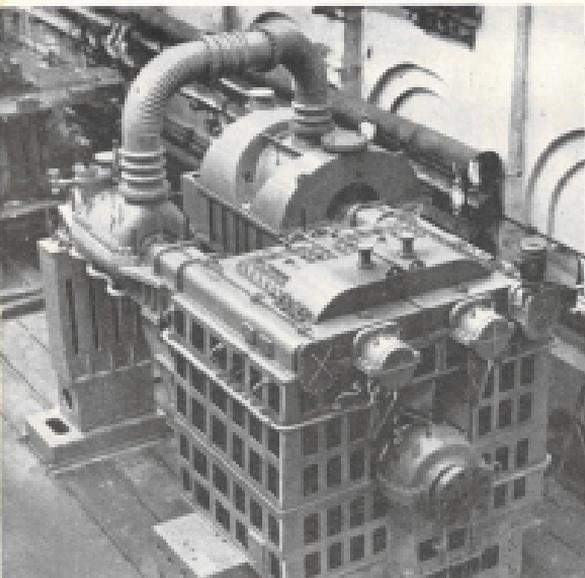
Certo è più anni fa, quando fra i forlani avvenì il nostro Paese si avviava verso la sua

La Repubblica Meridionale Anziché nacque allora, nacque quasi come una realizzazione patriottica e di ferro al tempo stesso, nacque nell'Italia, della cui storia non potremo mai seguire le alterne vicende.

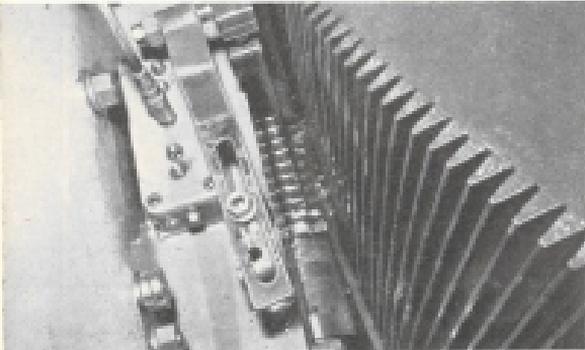
La Marina Italiana, militare e mercantile, doveva fare il pieno, sia pure modesto, tentativo per inscrivere fra le altre Marine del mondo.

Con la guerra - fatta di parte - fatta senza allora, che iniziò, su due fronti, verso il mare e verso la terra, la sua opera lenta, ma incessante, raccoglie le proprie energie e si affrettò come i tempi consentivano, proprio come quando si muoveva il mondo.

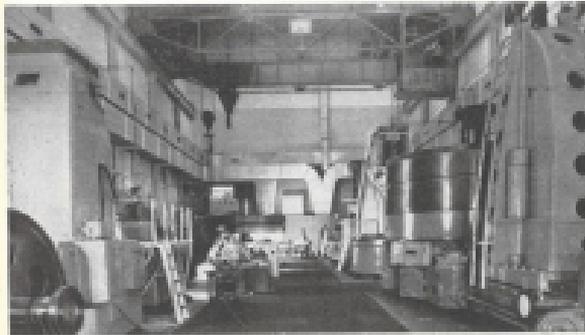
Allora, e per qualche tempo ancora, i Duti del mare li



L'ingombro aperto di un gruppo turbinifero



... ingombro basale... dal creatore



... quasi un silenzio silenzioso di regno



Una ruota di mm. 4000 durante il taglio

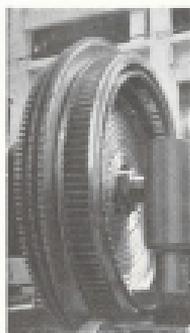
verrà, non a caso, come in una strategia lungimirante, nella moderna officina - "Gianuzzi Ansaldo & C." - di Sempredara scaturì la scelta per creare una specie di - tutta di parte - dalla quale dovevano scaturire le più grandi opere di conquista industriale verso la terra e verso il mare. Fu un atto di fede e di coraggio che, anche se, non è ovvio, non è facilmente documentabile, è stato attribuito alle maggiori Autorità politiche di allora.

Era l'epoca in cui si iniziava la lotta incessante fra le maggiori potenze marittime, per la concorrenza sul mare. Era l'epoca in cui si facevano le prime e costose applicazioni di del vapore alla propulsione delle navi. L'Italia unita, non era più un unico e unico gruppo di navi. Piuttosto si poteva vedere come un gruppo unico di cui erano costoro i datori ed i maestri. Prentava il gruppo giovane per gioco, era già nel mare degli italiani e nei destini dell'Unità.

Con il loro ritmo eterno, battendo direttamente alle porte del Mediterraneo volle a conquistare il calcestruzzo e l'industria la porta a motore macchine, mentre le strade di Sempredara le servivano a rifugio.

Ma come è ormai con la guerra industriale e superò Genova, in terra si spende e conquista il mare. Così il Mediterraneo si è lentamente... avanzato dal mare quasi per meglio dominarlo. Molte rivale della Marina Italiana sono state inghiottite, una dopo l'altra: dove sotto dei suoi di lana sciagurate coraggioso romane d'essere dei tempi del romanticismo, agli ottocentini ritmi di macchine e di motori. Quei ritmi non erano diversi da quelli: manifestazioni e aspetti di vario genere della stessa civiltà umana. Lo stesso amore, che è padre del sentimento umano, è padre delle iniziative e del lavoro. Dalla stessa amore nascono creature e creature meravigliose; quest'ultima anche così curata, corre-

attraverso il Meccanico



Meccanismi lavanti con circolazione d'acqua

Le turbine ai primi passi per lunghi ore del giorno.

Da questa opera nascono i grandi prototipi della tecnica, nacquero nel 1954 la prima locomotiva a vapore, costruita in Italia, battezzata col nome di «Santuziologica», nacquero gli apparati motori per la prima nave rimorchiata meccanica, mentre a vapore venne per sempre.

Le EOL Comandante «Lago di Garda» con motore verticale da 20 HP (1961); il R. Avviso «Veduggio» con motore orizzontale da 200 HP (1962); la R. Fregata «Costa Verde» con motore orizzontale da 800 HP (1967); la R. Prototipo «Principe Amedeo» con motore orizzontale da 500 HP (1970); la R. Landotopical «Pietro Micca» con motore verticale da 1400 HP (1972).

E nascono, a mano a mano, apparati motori sempre più potenti e veloci per:

1. SE. Invernatare - A. Tapparo - a «Baroli» con motore a vapore orizzontale da 500 HP (1962); la due Turbopompe «Sivignani» con motore a vapore orizzontale da 7.500 HP (1968); l'Inossidabile concasse «Gentile» con motore a triplice espansione da 17.500 HP (1970); l'Inossidabile «San Marco» con turbina a vapore tipo Parsons da 20.000 HP (1970) (prima apposta motore a turbine costruita in Italia); gli Esplosivi «Mirafiori» con 20.000 HP (1971); gli Esplosivi «L. Tapparo» con 50.000 HP (1972); gli Esplosivi «Di Cassano» con 50.000 HP (1973); l'Inossidabile «Belmonte» con 200.000 HP (1975); la Concasse «Italia» con 100.000 HP (1976).

Nati ed apparati motori che seguono fedelmente i passi della grande storia della costruzione di macchinari italiani, fino a quello per il «San» la cui potenza supera i 100.000 HP, raggiungendo una velocità che gli vale la complicità di grandi alianti.

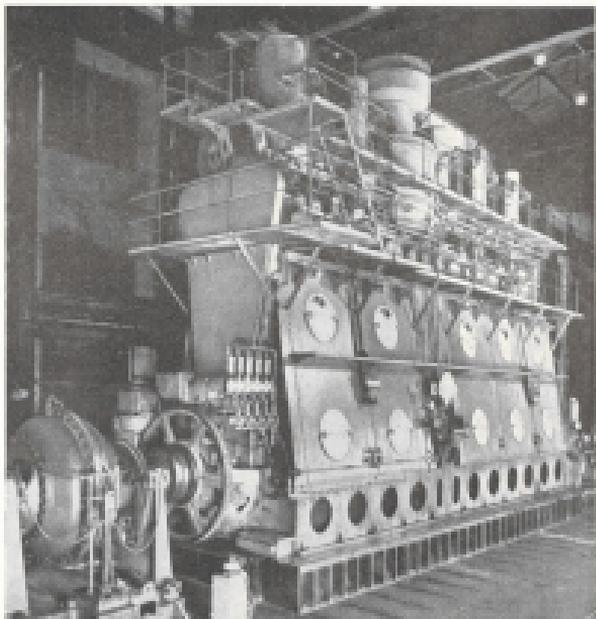
Le sue costose prototipi gli record, che tanto hanno

interessato il mondo intero, sono gli apparati motori della grande «Andrea Doria» e «C. Colombo» e quello della importante Turbomacchine costruite recentemente. È in officina del Meccanico avanzato il prototipo di costruire l'ennesima motore per la nave Turbomotrice da 5000 Ton, che è la maggiore nave di tal tipo che viene costruita in Italia.

Sono forniture di materiali e componenti di acciaio e migliaia di pezzi e che richiedono centinaia di migliaia di ore di lavoro. Il loro imponente aspetto, il modo di arruolare che esprimono, riportano la mente ad un tempo meraviglioso come fossero ai misteri della vita e della natura.

Ne diverse è l'ordine degli arredi, ingegneri, tecnici ed operai, anziani e giovani che si vedono, gas e fili, corvi nel proprio lavoro, ciascuno a compiere una parte importante e non improvvisabile funzione. Sono di poter essere orgogliosi. Difatti, uno fra i più anziani di essi, ormai «bianco per scritto polo», ricorda di aver lavorato, a suo tempo, anche per i gruppi del «San», ma si tiene a precisare che gli uomini di averli erano più anime in questi ultimi anni nei lavori che portano i nomi di «Andrea Doria», «Cristoforo Colombo», «C. Galilei» e così.

Quasi un riflesso storico — fatto più avvincente è il rispetto della disciplina e costante temperatura che vi si gode in ogni stagione — regna e s'impone il dove vengono tagliate le ruote lente che, pazienti e senza alcun lamento, girano su ai stassi per dei mesi interi, lungamente lavate dal...

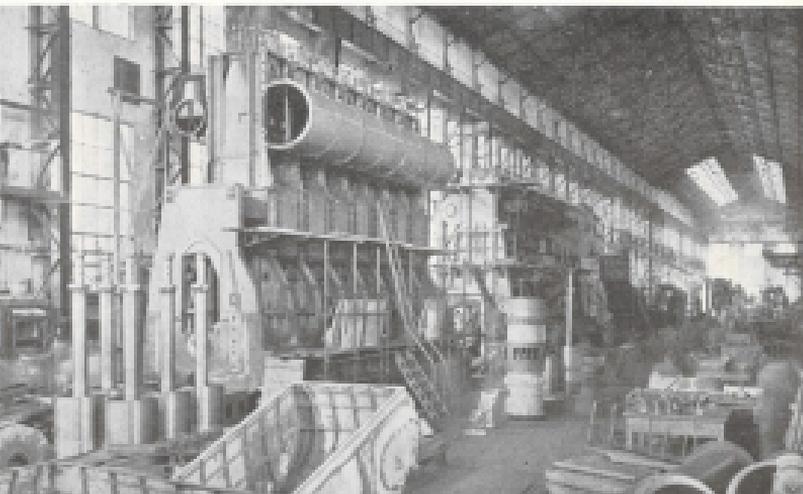


Una sala di che si chiamava un motore Diesel di circa 7000 HP

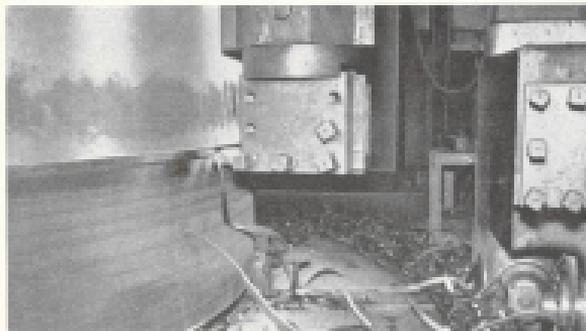
tura. Nel basso — con ordine del fatto parte dell'ala di la trazione — s'incornano i segni di una inestinguibile, l'ardente passione che, l'ardente...

l'ardente il funzionamento del gruppo, è come l'ordine del movimento che passa dalla turbina all'altro della nave.

Qui, in questo spazio di sp...



... la la mente di una catalitica



... strappato al materiale sfaldato ed infocato a vapore

che della loro uscita ed entrata più proficua ogni una certa serie di scoppie hanno. In questa zona, vi sono quindi i segni di una attività ed attività occasionale del lavoro.

Fuori da questo primario luogo di aria condizionata, le attività sono, una attività parallela, coinvolgono una viva attenzione di macchine ed uomini. Machine spesso automatiche che strappano al materiale sfaldato ed infocato ma non lontano, la vita della zona è fatta di un'attività di lavoro. Ogni macchina gioca una sua partita che è quasi sempre diversa da quella che la vita marcia plasma.

Oltre al suo posto, gli uomini, silenziosi e partecipi, gli uomini lavorano in più strati sovrapposti. Qualche volta sono in un certo, sfortunato spazio da un più intenso suono delle gru in moto.

Si fanno infatti più diretti e potenti i pesanti colpi del motore Diesel ma a mano che si va verso la Sala Forno. E' un ritmo pesante quello del Diesel che pare ancora il suono a ogni suo. Non occorre uno speciale stato di grazia per scoprire nella lontana - Sala Forno Metallurgica edificio che ha il suo posto sopra di una cattedrale dove al nord si staglia i suoi mattoni come altri vicinati di vita. Altri silenziosi e pronti alla partenza e ancora in costruzione. Sono attesi che si rinnovano giorno per giorno.

Sotto le griglie di questa sala,

torale lunga quasi 200 metri arrivano i materiali di scarti appassiti di raffinazione, oggetti di sottovestire metalici composti per oltre 100 tonne. Si leva anche qui un tenue rullo che sembra lontano ed è alla portata delle macchine in moto e della forza umana. Qui i materiali hanno le stesse lenocce grasse della buona materia che lentamente fanno fare i primi passi alle loro ruote e le alimentano nel modo più razionale fino a vederle lanciate in tutta libertà, ai giri di massima potenza.

Questo lavoro atmosferico di levitate lavora richiama la mente anche alle altre macchine costruite di questi Diesel piccoli e grandi che fanno centrali in passato e fino ad oggi nelle Officine di Sempolcarava, come quelli per:

la Ma. - Anversa - con 4 motori da 7.000 HP cad. (1927); la Ma. - Pavia Verga - con 2 motori da 4.000 HP cad. (1903); la Ma. - Perledo - con 1 motore da 3.000 HP cad. (1928); la Ma. - Argentea - con 2 motori da 1.500 HP cad. (1928); la Ma. - Sesto-Castel - con 2 motori da 3.000 HP cad. (1928); la Ma. - Cisa di Torino - con 2 motori da 4.000 HP cad. (1928); la Ma. - Europa - con 2 motori da 3.000 HP cad. (1928); ed ultimamente i motori Diesel da 7.000 a 3.000 HP costruiti per Sinteralco e Cokerelli.

Dagli al motore a diesel le centrali termoelettriche com-

piete, di modernissime centrali termoelettriche costruite dal Sinteralco con gruppi di grandissima potenza che forniscono energia elettrica alle reti di



... lo stappamento ferro

distribuzione. Fra le più recenti quella, costruita a tempo di prima, per la Società "Cavigliana", con calore a vapore a 70 atmosfere di pressione e 300° C. di temperatura, per una produzione di 200



Solda senza alcun bagno collimatore di un collettore

tonni di vapore all'ora. Sono stati costruiti gruppi da 20-25.000 kW di potenza nelle cui viscere si marcano, a velocità vertiginosa, macchinari che sono lavorati con un grado di precisione forse paragonabile a quello richiesto nel la lavorazione degli orologi.

Ma non ancora più importanti macchine rapidamente Gruppi termoelettrici di grandissima potenza sono in costruzione: un gruppo da 20.000 kW per la STEA di Pavlova ed un gruppo da 30.000 kW per la SIP di Chiavenna. Sono i grandi edifici che si costruiscono in linea con le più moderne centrali industriali.

Ed ora prima di uscire - a riveder le stelle - andiamo con alcuni spazi teorici, come nel mondo distaccato, occupato durante. E' la somma di movimenti come macchinari, di sforzi tutti, di sforzi tutti che sembrano in un ritmo di entusiasmante battaglia fra fragori e lampi. E' il momento della materia che si



... grandi avvigni



Una pressa da 100 T. stampa una lamina di 500 mm. di spessore

IL LABORATORIO del Cantiere "Orlando"

In quest'epoca di crisi e di
soluzione e progresso è indubi-
tato che in una grande in-
dustria il laboratorio per gli
esperimenti e prove sui mate-
riali è di grande aiuto alla

dotta a giovani e capaci inge-
gneri e operai, utilizzando ciò
che si era potuto imparare dalla
scienza atomistica e ricchie-
dendo nuovi e moderni appa-
rati, dovrà essere il nuovo

pal marziale che in seguito
risolverà.

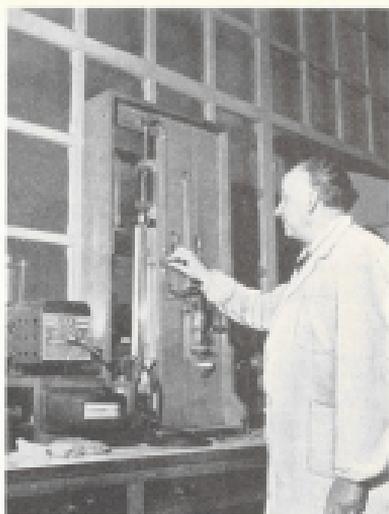
Nei casi locali rivolti sono si-
gnificati soprattutto il quilibrio per le analisi chimiche
e l'analisi, con l'analisi-fo-
tochimica, nonché il microscopio
per le esperienze metallografiche,
il laboratorio sul versante e la
sicurezza di precisione.

Il laboratorio è fornito di
quanto occorre per la esecuzione
di ricerche chimiche, fisiche,
metallografiche e termolo-
giche sui materiali di produ-
zione del Cantiere e da metter-
le in lavorazione, e per quanto
serve richieste dagli Enti di
classificazione e dai comi-
tati delle costruzioni nazio-
nali e marittime. Alla sua
opera è sottintesa l'esperienza
per diverse industrie locali.

Infine, e forse di nuovo in-
tezione, daremo la descrizione
dell'attività dei vari materiali
e ad apparecchi di cui è corre-
dato il laboratorio, in funzione
per quanto a come quelli
che sono maggiori frequenze
vengono impiegati.

Il Macchinario utilizzato per
prove di trazione, compressio-
ne e penetrazione della lar-
ga massima di 15000 kg. co-
struito dalla ditta Mohr e Pe-
terhoff.

Il Presso rigido per la deter-
minazione della durezza dei
materiali secondo i metodi Brin-
nell e Rockwell della ditta
Mohr e Peterhoff.



Il dott. Mario Briffata all'apparecchio per la determinazione del carbonio negli acciai e nelle ghise.



Lo spettrofotometro universale

produzione perché, oltre a
potere perfezionamenti e ri-
pari sul materiale che viene
prodotta, potrà a meglio op-
perare ad almeno molte presen-
ze per gli ingegneri che
possono essere in diverse
parti della produzione. La
parte e l'attività del laboratorio
sono particolarmente preziose
giacché per il controllo di
qualità occorre che si va
stretti ad effettuare molte
prove su rilevanti quantità di
materiali.

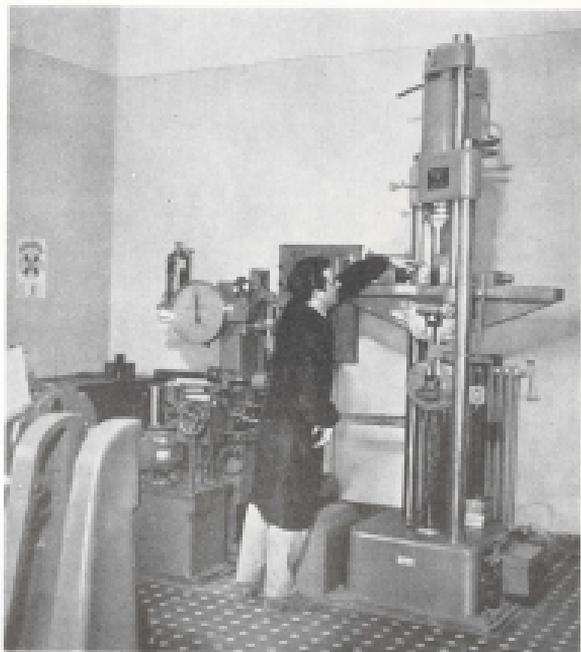
laboratorio. L'elemento nuovo
che emerge dal nostro è po-
tente e stabilimento.

Il laboratorio è attualmente
situato in tre locali adiacenti
posti al piano terreno del fab-
bricato Direzione. Nel suo
contorno sono disposte in modo
comoda e razionale le prove:

Ma il dipartimento di un labo-
ratorio deve essere in facile
comunicazione con la fabbrica
nel caso occorra di un mate-
riale o in tempi di lavoro, di ma-
teriale e ad lavori ripetitivi. Un
laboratorio non può però op-
perare con i soli apparecchi, e
con una biblioteca ricca di li-
bri e riviste scientifiche, ma
essenziale di operatori capaci
e che il bisogno di continua
collaborazione con i colleghi di
tutti i settori, di conoscenze
teoriche e di larga esperienza,
in modo che continui e vari
con ciò che la scienza di base
e il metodo, dati i vari e vari
problemi che ogni volta il
campo tecnico, ed anche per
di cui non sempre si ha la
risposta, anzi occorre, tra scien-
za e lavoro.

Il Cantiere di Livorno, an-
che per il passato, ha sempre
la necessità di avere un la-
boratorio e quindi ha sempre
preziosamente tale orga-
no che si sviluppa in modo
particolare durante il periodo
critico per gli studi, la ricerca
e la esperienza sulle prove
preliminari, fisiche e me-
caniche della lega di allumi-
nio. Un linguaggio nel campo
tecnologico attuale.

I materiali bombardamenti
distruzione questa era stata
rivolta ed organizzata, dipen-
dendo una volta mese di dati
e di elementi oltre i materiali
meccanici ed apparecchi. Nel
1960, quando ormai la più gra-
ve delle malattie del Cantiere
per gli eventi bellici erano ri-
stabilite e la vita di ritorno
cominciò, si prevedeva alla rivo-
luzione ed alla ricostruzione
della fabbrica, l'idea-



L'impiegata tecnica Enza Quarati alla macchina per prove di trazione

Il Forno di Copey da 20
kg/ta, per prove di resistenza
e fragilità, costruito dalla di-
tta Mohr e Peterhoff.

Il Macchinario (Simplex) per
prove di fatica a flessione (cavi-
tante) (tipo a sbalzo), costruito
dalla casa Carl Zeiss.

Apparecchiatura per prove
metallografiche costruita
col microscopio universalizzato
a riflettore con camera fotogra-
fica e quanto occorre per la
preparazione ed attacco del
preparato.

Apparecchiatura completa
per l'analisi delle urine di
fosforo.

Apparecchiatura per la
determinazione della durezza
e carbonio negli acciai e nelle
ghise, e per la determinazione
della suscettibilità principale
dei materiali, agli interstizi
carbonio, zolfo e fosforo.

Il Cantiere utilizza bene
attrezzato con apparecchi e
materiali per le varie analisi,
preziosamente in grado di rila-
sciare ogni problema di ricerca
metallografica che non frequen-
te si presentano nel ciclo
produttivo.

Al laboratorio — oltre alle
prove, agli esperimenti ed alle
analisi chimiche ed altri mate-
riali che normalmente non ri-
chiedono — vengono affidati i
collaudi di lavoro parte dei
materiali di lavorazione locali
che non sono stati preventiva-
mente collaudati presso i
fornitori dagli Enti di classifica-
zione e di certificazione e per
i quali è richiesta la massima
sicurezza. Tale lavoro di appren-
dibilità anche non poche ore
di lavoro giornaliero al per-
sonale addetto.

Il laboratorio assume attive-
mente attrezzato per la
osservazione metallografica in-
termetallica, viene dedicata
particolare cura alla studio
dei materiali e delle loro leghe.

Qualunque grande e moder-
no stabilimento tecnico, è
basato sulla ricerca e presen-
tano, oltre alla costruzione,
lo sviluppo di lunghe indaga-
zioni sperimentali. Il laboratorio
determinazione di materiali e
materiali. L'analisi chimica del
problema e del come il verifica
una data lavorazione. Per questo
nessun mezzo di analisi e ri-
cerca è sufficiente perché la
scienza industriale possa con-
tinuare a ricevere informazioni
nel campo scientifico e pro-
duttivo.

Domenico Zampetti

Le prime navi

Il 1860, anno della partenza di Luigi Orlando, seguiva un momento assai difficile per l'industria, come del resto per l'economia politica ed economica in generale. Lotta contro il brigantaggio nel Mezzogiorno, difficoltà di inserimento nell'economia internazionale degli sbocchi creati con le politiche protezionistiche, trasferimento della capitale a Firenze, della situazione internazionale per l'insuccesso incontrato nella guerra di Crimea, un momento in cui si doveva ripianettare in Europa la grave crisi della guerra di secessione americana. Ma di fatto, che cosa accadde? Il momento sembrò il secondo scacco, ma in realtà il corso fuorviante si raddrizzò generale dei profitti e soprattutto della materia prima, il carbone.

In tale situazione si affrettò la terza guerra d'indipendenza che, parimenti all'industria, portò il debito per le nostre armi alla cifra, con esportazione di Lira, di 1.000.000.000. La Marina Militare non ebbe più per sei anni un bilancio positivo (detti di minimo, con gestione sempre peggiora per la carenza della spesa navale).

Il fatto dunque che, malgrado le generali condizioni di crisi, e le norme ordinamentali emanate al Ministero della Marina Militare, essa potesse pur tuttavia raggiungere un qualche minore aumento a piccole spese (anche in un momento di crisi) è quello per il «Veduta» e per il «Corso Verde» furono definite nei seguenti termini:

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescatore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescatore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescatore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescatore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescatore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescatore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

Anno	Val. a varo (mil.)	Val. a riparo (mil.)
1860	644.000	10.228
1861	741.000	10.448
1873	1.028.000	21.200

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.

«Pescadore» (Genova) a varo nel 1860, potenza della macchina 100 CV.



Il Regio Arrivo «Stoffetta» varato nel 1875

MECCANICO

COMESSE

Sono le commesse più importanti acquistate dal 1° aprile al 31 maggio.

— Un impianto per estrazione oleo, della capacità di 1,7 m di diametro doppio, per il Governo Regionale Siciliano - Anasudina per l'Italia sarda.

— Due apparati motori, ciascuno costituito da un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q 2500 H della potenza di 400 cav. ed a 204 giri al 1° e di due gruppi Diesel - dinamo - compressore, ciascuno da 25 kW - 220 Volt - 50 mca. - 30 Aie, con motore Diesel Ansaldo tipo 1007/2 da 80 cav. a 2000 giri al 1°, per il S.p.A. "Marabanda" di Palermo, per essere installati su due motorini in costruzione presso il

Cantiere Navale Palermitano di Napoli.

— Un motore Ansaldo-Silvaco tipo MD 684 avvalimento della potenza di 300 cav. ed a 1000 giri al 1°, destinato al Ministero Difesa Marina per l'Arsenale 50.56 di Taranto.

— Un motore marino Diesel Ansaldo tipo 1017/2 della potenza di 90 cav. a 400 giri al 1°, per la Marina - Fratelli Rosati di Porto S. Claudio.

— Un motore Ansaldo Diesel Ansaldo tipo M 1007, della potenza nominale di 220 cav. ed a 400 giri al 1°, destinato alla Società "Tirreno" di Napoli per essere accoppiato a una dinamo Siemens del gruppo della Marina.

— Un gruppo Diesel dinamo da 14 kW - 110 Volt con motore Diesel Ansaldo tipo Q

120/2 da 40 HP a 400 giri al 1°, per la Società "Tirreno" di Napoli.

— Due motori per aria compressa completi di testate valvole della capacità di 100 lit. ciascuna, pressione d' esercizio di 10 kg/cmq., destinati al "Cantiere del Tirreno" di Genova.

Le suddette commesse comportano circa 30.000 lire lavorative.

CONSEGNE

Il materiale più importante spedito dal 1° al 31 maggio è il seguente:

— Toti di servizi generali, pompe di lavaggio d'acido, condotti, travi di ferro e particolari vari per la seconda unità da 30.000 kW della



Melaniterano - Pinerò - 2 500 T.P.L. muniti di un motore Ansaldo Q 250-2 H da 400 cav., due gruppi Ansaldo Diesel dinamo da 200 kW con motori Q 200-2 da 40 cav. ciascuno e un gruppo Ansaldo Diesel dinamo compressore da 10 kW con motore Q 200-2 da 20 cav.

centrale idroelettrica della S.I.P. di Chiasso.

— Varietà di A.P.P. centrali ariane, riscaldate regolabili, pompe di alimento, turbopompe, miscelatori acqua, elettrovalvole, rinfreddatori acqua, destinati agli A.A.S.A. e Alcantara - Cimentaria - e Anso Jodi Pinerò - e Anso Jodi Pinerò - in costruzione al cantiere di Limerca per la Marina Militare del Venezuela.

— Dispositivi per sposter tipo A-100 destinati alla M.A. - Arden - in trasformazione presso il cantiere Cantiere di Spagnuolo; un gruppo marino con motore Diesel Ansaldo tipo Q 1112/2 da 100 HP destinato al cantiere Cantiere di Spagnuolo; un gruppo marino con motore Diesel Ansaldo tipo Q 1112/2 da 100 HP destinato al Cantiere Navale Mario Merloni - per conto del sig. "Bianchi & Curi" di S. Benedetto del Tronto.

Un poco complessivo del materiale sopra elencato è di 120 ton.

L'Officina per i trattamenti termici



1 - Riparto fucili a gas - dell'Officina trattamenti.

L'officina per i trattamenti termici del 500 è da qualche tempo portata nella definitiva sistemazione. La sua capienza, che era di 300 mc., misura ora 1.500 mc.; il volume da 3.500 mc. è aumentato a 20.000 mc. I mezzi di lavoro sono stati riveduti di:

- una batteria di quattro fucili a bagno di sali per il regolare trattamento termico degli arsenali con particolare riguardo a quelli in acciaio ripuliti e super rapidi;
- un forno elettrico a gas della potenza di 200 kW e con dimensioni utili di mm. 1.800 di diametro e 3.000 di lunghezza, per il trattamento di pezzi molto lunghi (alberi, manubri, aste, assi, viti) senza deformarli opportunamente;
- un forno elettrico a gas mobile della potenza di 450 kW e con dimensioni utili di mm. 3.000 x 1.000 per trattamenti termici vari su pezzi

grandi di natura normale prodotta.

- un forno ad induzione ad alta frequenza della potenza di 20 kW per trattamenti superficiali e metallurgia sferoidale;
- un forno a gas a mobile mobile dotato di cinque bruciatori e con dimensioni utili di mm. 3.200 x 1.400 x 900 per trattamenti termici vari;
- un forno elettrico a resistenza a carboni per una maggiore uniformità di temperatura utilizzata principalmente per il trattamento di palette per fucili;
- un impianto di sabbatura con cabina di spazza per il rilevare del livello di fucili da vari trattamenti;
- una apparecchiatura per trattamenti termici a temperatura negativa sino al gliaccio zero;
- un forno elettrico a mobile mobile della potenza di 450 kW e con dimensioni utili di mm. 3.000 x 1.000 x 900 per trattamenti termici vari;

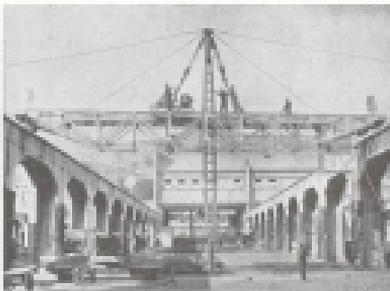
- un forno elettrico a piloti usati insieme per lavori di tipo di clausura per trattamento di componenti per i vari;
- una pressa idraulica per stampa delle provette di pezzi di particolare forma nelle varie deformazioni.

Inoltre un modernissimo impianto ad induzione della potenza utile di 200 kW e con dimensioni alla frequenza di 400.000-600.000 perni, sia per entrare in funzione. L'impianto è previsto per la tempra degli alberi a motore del motore veleno, nonché la lavorazione e trattamento termico di altri pezzi. Il Motocarro con questa linea avrà una dei mezzi più moderni di cui possiede l'intera specialità dispendiosa.

Tutto ciò è stato realizzato in questi ultimi anni, in un periodo che in via la nostra azienda si è trovata di fronte ad altri costruzioni e problemi di ampliamento di stabilire.

CANTIERE

Trasporto di una gru a ponte



Successivamente una gru a ponte del peso di 10 tonne è stata trasportata da una condotta "di Porto Imbriato" al cantiere dell'Officina centrale. L'operazione è stata eseguita dagli addetti Marcello G. Mellicani, G. S. Frascara, E. Grandi, A. Bazzani, G. Micheli, M. Frizzera, V. Lucchini e M. Righetti, guidati dal S. Capo-officere Giovanni Bertone.

FONDERIA

COMESSE

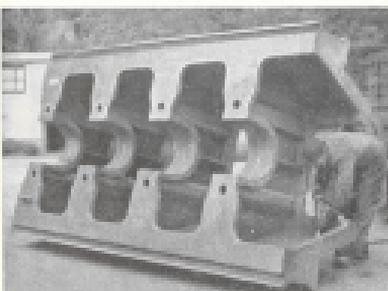
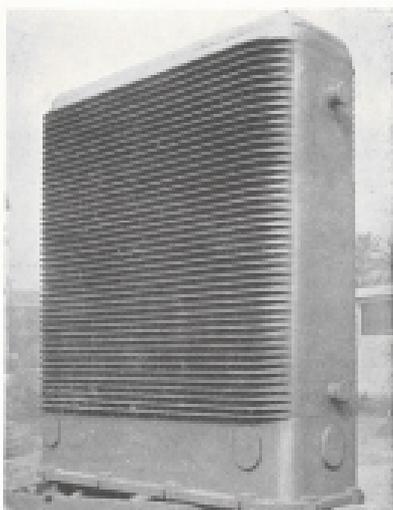
In questi giorni sono state concluse con il "Castello Nuovo (Brescia)" di Comense la realizatione per la Fonderia di olio stacco a quattro pale in bronzo al manganeso. Tale forniture rappresenta circa il 10 per cento dell'ordine per il settore "Riparto stacco".

ATTO DI ONESTÀ

Il nostro fattorino Oreste Valpo, ritornato a terra in uno scottolone degli impigriati su postifedi commesse una discreta somma di denaro, ne informa i propri superiori che provvedono così a restituirlo al proprietario.

Rispettiamo e tutti, con vive complimenti, l'onore del sig. Valpo.

La fotografia illustra un tipo ad idolo in ghisa, recentemente fuso nel nostro stabilimento su ordinazione della Società "Götting" di Livorno. Il getto pesa circa 5 tonnellate e misura cm. 700 x 500 x 1.000.



Tracce Sacramento foto, giunta per maestro Diesel tipo 203 B, del peso di 1200 Kg., fatto in Viano per conto del nostro Stabilimento Mecanico e distribito ad una rotatoria della Società "Tirreno". A destra lo sbarcato Giovanni Marzola

VISITE

In merito alla missione OEEC-EPA 250

Al V. Direttore Generale Ing. De Vito è giunta la seguente lettera dell'ing. Archimede Lo Giudice del Messico, membro della Missione OEEC-EPA 250 per la produzione d'acciaio, che ha visitato l'azienda IRI magna e di cui sembra molto nel numero scorso:

Egregio signor Direttore, Il Presidente ed i membri della Missione OEEC-EPA, 250

mi hanno incaricato di rivolgere alla Direzione dell'Ansaldo il loro vivo ringraziamento per l'ospitalità riservata ed il merito della loro ammissione per l'efficienza degli impianti, X con assoluta ingenuità di ammirazione che mi affiora e trasalorale. Il signor Direttore, questa simpaticissima lettera.

Con ossequio,
ANTONIO LO GIUDICE



Accoglienza è stata capita dall'Ansaldo l'Associazione indonesiana a Roma, 20/1. Da sinistra: il Direttore generale Ing. Cassanelli, il nostro Marchese della Marina Indonesiana, il Sott. M. Mili, il Presidente dell'Ansaldo avv. De Barbieri, il S. G. Ing. Lombardi



Una missione d'onore con a capo il conte G. Molle, governatore di Copanghien e presidente del consiglio di amministrazione di quel porto, ha visitato il Cantiere di Berti ed il magnifico ricreante del V. Direttore Ing. Beare

MUGGIANO

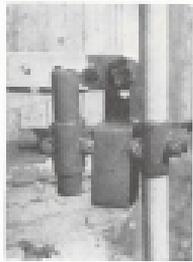
MIGLIORAMENTO metodi di lavoro

Un nuovo sistema di collegamento fra tubi montante e tubo sottoposto, per tipo "Innoventi" da applicarsi nelle viti, è stato fatto in una prova al nostro Cantiere. Una innovazione che comporta grande garanzia nelle operazioni di montaggio e smontaggio, un notevole risparmio di tempo (circa 100 per cento) e minor impiego di personale.

Precedentemente la sezione fra tubi montante e tubi era realizzata mediante un doppio nocchietto collegato al montante del pozzo con un tirante di tubo in acciaio, nel quale veniva ad infilarsi una palle, una operazione fatta per l'andata al fondo, fermata a una volta di un secondo doppio nocchietto e spaccato.

Il sistema usato oggi, introdotto dall'operaio portiere Tizio Cilli con l'aiuto del capo squadra L'Orlando, si avvantaggia l'impiego di un semplice nocchietto dotato di un gancio, posto direttamente all'asse del nocchietto stesso, che viene a collegare direttamente il tubo montante con il tubo sottoposto.

Si hanno quindi un semplice nocchietto in luogo di due nocchietti di due operai di tubo e di una palla e risparmio di montaggio, smontaggio e minore impiego.



ATTO DI ONESTÀ

L'operaio Mario Casati, aderito alla vigilanza degli impianti al capomonte Ansaldo nell'Arsenale della Marina Militare, rinvenendo un portafoglio contenente denaro, provvedeva subito a restituirlo al proprietario.

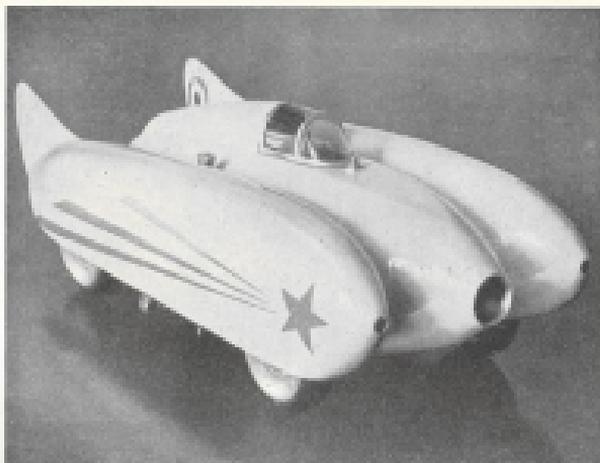
Con vive complimenti segnaliamo il merito posto dall'operaio Casati.

CORSO PER DIPLOMATI

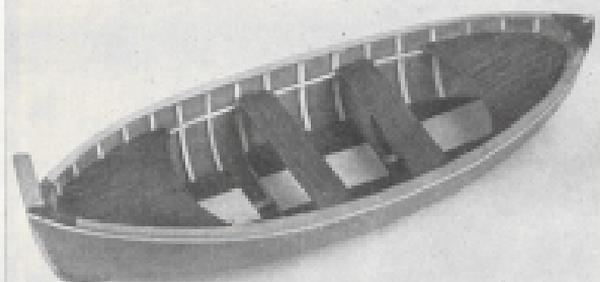
Un corso di Stabilimento Mecanico verrà effettuato presso il stabilimento e finalizzato a formare per alcuni mesi operai di garanzia per apporre motori navali. Per questo limitato numero per l'arruolamento a tale corso gli appartenenti agli Stabilimenti Mecanico, Cantieri, Fonderia e Carpano, fra i 18 e i 35 anni e in possesso di uno dei seguenti titoli di studio: 1° diploma di maturità navale, 2° diploma di primo istituto tecnico meccanico, 3° altri titoli equivalenti.

Le domande saranno ricevute dagli uffici del Personale degli Stabilimenti Mecanici fino alla sera dell'8 giugno.

MODELLIS



La «Pino» di Mario Sironi.



Si è a ciascun nostro ospite del Impiegato rivolgendosi la domanda: «che cosa fa lei all'Ansaldo?», ci sentivamo rispondere: tornatore, saldatore, granaio, cantale, disegnatore ed ogni altra qualità attribuita in ciascuno il secondo delle proprie mansioni. E noi, ovviamente, sentivamo parlare a pensare che la vita di questo lavoratore era stata, in gran parte, nell'attività che noi pensiamo presso la Ansaldo e per il ricambio diretto alla famiglia, alla patria, agli amici ed agli estranei.

Il lavoro per molti anni, ed non è così. Molti dei nostri compagni di lavoro hanno altre attività che non spesso possono cessare, ed di solito non ne parlano mai. Non si tratta, intendiamoci, di attività superflua, che sono di attività o altre diversità del genere, ma di attività di molto più interesse, insomma di un altro lavoro, non retto dalle passioni, ma per diletto, per passione, che genera a sé il proprio soddisfatto che nei profitti non possiamo neppure immaginare.

Adesso con il portafoglio che vedo me «libero» in il modellare per proprio uso e consumo, il creatore che intaglia cioè artistico, il disegnatore che ricalca il modello, il modellatore che prepara il pezzo, il costruttore che monta, il tornatore che scolpisce, il falegname che assembla, il pittore che colora, il decoratore che abbellisce, il modellatore che prepara il pezzo, il costruttore che monta, il tornatore che scolpisce, il falegname che assembla, il pittore che colora, il decoratore che abbellisce, il modellatore che prepara il pezzo, il costruttore che monta, il tornatore che scolpisce, il falegname che assembla, il pittore che colora, il decoratore che abbellisce.

ARTURO BAGNO. È impiegato tecnico della Carpenteria. È anni 48, questo come il suo lavoro, iniziato nel '21 da operaio falegname divenne costruttore ed attualmente come la funzione di progettista all'Officina Produttiva.

Arturo Bagno ha costruito come modellista alla Ansaldo, realizzando una vecchia aspirazione. Fin da quando era ragazzo, infatti, aveva in animo di costruire un modello di una « Ansaldo » che era la Ansaldo l'aveva e il modello Ansaldo ancora appunto il modello funzionante di una gru a braccio rotante costruita per conto del Cantieri di Sesto, della portata di 25 tonne, e il modello Bagno si affrettò di costruirlo nella sua libreria. La Direzione fu un po' stupita prima di accettare, perché il sig. Bagno non aveva mai costruito modelli prima di allora. Tuttavia egli insistette tanto che l'Ansaldo gli fu affidato. Gli furono consegnati il disegno della gru e il nostro progettista di una scala rotante all'opera.

Nono ma fu mai fatto il resto prima della gru che il nostro modello era in costruzione del modello in scala 1/25, comunque inferiore ad una libreria, costruendo anche nella sua libreria, dal 1921 al 1924, un modello di un'Ansaldo del '24. Le

difficoltà che il costruttore ha dovuto affrontare sono state rilevanti. Il modello, in scala, non si trovava in commercio nella misura necessaria ed il Bagno ha dovuto ricorrere ad artisti di arte plastica e scultore modellare con alcune scale costruite apposta e portate a misura a forza di lima. Altre particolari righe di tutto fatto in materiale plastico che sono contemporaneamente chiudono con circa 15.000 viti di mm. 0,2 e le parti oscurate, che imballano con circa 100 viti di mm. 0,2 e dalle rispettive di mm. 0,2. Il modello è così in scala, tutto il resto è in scala. Per i molti mesi, che riprendono alla perfezione tutti quelli della gru, il modello è stato costruito e montato in scala, tutto il resto è in scala. Per i molti mesi, che riprendono alla perfezione tutti quelli della gru, il modello è stato costruito e montato in scala, tutto il resto è in scala.

Dopo la gru il sig. Bagno ha costruito un modello di ferro per costruirlo. L'ing. Aldo Lanzoni, direttore della Cantieri Sesto - di Pinerolo, per la quale l'Ansaldo ha costruito il primo impianto laminatore a caldo, aveva visto il modello della gru che era di (ing. Barberi), direttore della Carpenteria, se era possibile costruire il modello di un ferro rotante da costruire. L'ing. Barberi rispose che era possibile e incaricò della costruzione il sig. Bagno, che il 1924 a Pinerolo a prendere alcune del ferro laminato (perché non costruirlo in scala rotante all'opera). Ma fino all'agosto successivo il modello, tutto in scala, costruì il laminatore che è in legno ma laminato. Era necessario a questo laminatore, ed il ferro rotante per la prima volta alla « La Motta del ferro » a Pinerolo il 1 settembre '24.

MARIO AVERAME. È impiegato tecnico della Sala officina del Cantieri del Meccanico, iniziato nel '21 come allievo costruttore. È un giovane che si dedica da molto tempo alla costruzione di vari modelli ed infatti il primo modello di questo genere costruì nel 1921 con un modello di un'Ansaldo del Meccanico Giuseppe

(All'alto): automobile a reazione in laminato di ferro di Francesco Corno; «pino» a legno di nave di Mario Sironi; Macchina a vapore di Giuseppe Marchionni

Marco, rimpigliato con tutto il reparto, era stato trasferito alcune settimane a Pavia, al deposito del reggimento, prima del congedo. Giorni gravi e lenti. E i ricordi dei pericoli, delle fiamme nel campo di prigionia quasi ovunque nelle febbre del ritorno. Ora al vertice d'ogni pensiero era Giacomo: grandi occhi protesi con uno sguardo lento che andava all'infinito. Quando entrava in chiesa al paese, i giovani vedevano il capo; ma nessuno ardiva andargli più in là: la sua ferocità non tollerava galateo. In lei, per non quel viso dato, c'era un che di selvaggio o d'aggressivo. Marco lo sapeva. Tutto in lei, perfino la voce, aveva un tono strano di gravità; anche le parole più comuni parevano scendere da un pensiero meditato; e i sorrisi un po' mesti rivelavano una consapevolezza vigile e pesante.

Del resto con lei «c'era poco da scherzare». Chi ci si era provato s'era scostato brivido e pianto. Egli era il solo a portare in processione il Crocifisso dalla chiesa al tabacchiere senza accettare rimbaldi; al reggimento faceva il «presenzi-arr» con il pezzo d'artiglieria; e avevano anche mandato la fotografia alla Germania.

Sincero di sé, intraprendente e galante non tollerava che guardassero Giacomo più che tanto.

Qualche avventura non prima tentata dal fidanzamento, aveva rivelato sentimenti sberleffi da parte della ragazza.

«Smettila di far farsio, se vuoi discorrere con me. Alla prima quella è la porta». Parlava in modo da farsi credere anche senza giuramenti.

Il fidanzato doveva di lei: «Avevo studiato avrebbe riuscito più di tanto solo in città». A Marco però non importava nulla di questo: possedevano un bel po' di terra, la bestia, la casa, il riparo alla porta; c'era da sentirsi meglio dei signori.

Quelle cose portava il giovane quando passava qualche luogo la quando del Tivolo contemplava i colli dai colli che ricostruivano il ponte. Come se si vedeva essi vecchi compagni in qualche colonia. Aveva ritrovato conoscenza di altri tempi e qualcuno proprio del suo tempo. Era facile non loro tentazioni andare alla confidenza nullo avvenire, a ricordi di giorni ormai lontani.

«Basta imparare a ridere di nuovo» — disse Brindisi della Leggia. E

finiva questa guerra schifo. Non viva le bandiere più le bruci!

Marco rideva e brindava alle belle ragazze; per esperienza poteva garantire che non vivevano da per tutto.

— Da noi — diceva Gabbio — non ci si capiva; ma poi s'andava d'accordo lo stesso.

— Noi abbiamo dovuto stancarci; e sulle prime erano rinfacciosi come tigrì — ricordava Marco.

— Le hai ammaziate?

compiute per un'abbia, senza perché, un tale bastardo con la moglie per aver soltanto un vitello. Il nome di Monetta dato alle fiamme per aver capitato partigiani.

Quando uno riceveva posta, gli altri facevano cerchio intorno, ascoltavano seri guardando a terra. E quegli a quando a quando leggeva qualche frase ad alta voce.

— Il ponte della ferrovia è distrutto. Fanno il traghetti. Impossibile lo-

rove attratta alla felicità; non aveva ricevuto da lei che poche parole ma una certezza e pensare che c'era a qualche ora di ferrovia e che si potevano spostare anche subito, gli metteva una vampa nel sangue.

Come fu tra i fortunati che partivano subito. Lo accompagnavano alla stazione, caricavano gli attrezzi. Era il primo a tornare al paese e tutti avevano qualche cosa da affidargli.

G I A N N A

Racconto di Mario Parodi

— O per amore o per forza — continuava il giovane artigiano — Avevo imparato a bestemmiare un po' la tua lingua. E... forse a chi tuono, ragazzo mio.

Conco mazzurò — Però... non è mica chiaro. Era un buon diavolo, anche se un po' maledetto. Un tempo era l'avvocato con Marco per via della Gianna. I pericoli e la prigione li avevano soffocati e alla cortea lontana avevano passato gli.

Alla parata Marco alzò le spalle. Non che egli non sentisse quanto fosse bestiale obbligare una donna a cedergli, solo perché ora da padrone nel paese di lei; e volle se aveva avuto rimorso. Ma la condanna d'esser con la vita a rischio, l'aver dovuto accettare la scapatura come una fatalità fuor d'ogni ricordo avevano reso lui e gli altri insensibili.

«A me domani toccherà una palla nello stomaco. A me. In caso di disordine con lei. Poi diagestato sono io».

A Conco rispose: — L'ha diabolato la le guerra? Che cosa mondo è mondo è sempre stato noi.

— Se di lì del confine macerazione degli alpini — mazzurò Brindisi — peccato. Serviranno alla propaganda.

Tuttavia di questa faccenda parlavano di rado; appartenevano al passato; i giovani anni li portavano a informazioni ai progetti per il domani. Questi fatti negativi, avvenuti, chi li aspettava con una promessa, ma nel cuore. A volte si mostravano le fotografie scattate nel portafoglio uguaglia, poi giunsero con le prime lettere notizie di bestie rubate dai tedeschi, di stragi di interi ammonti

vorare i campi miei da per tutto. Gigetto s'è arricchito. Anzi, i paroli Brindisi magro; la sanità veniva quello che i tedeschi non mi riuscì a rubare. Ammazzano le bestie perché non esistono di sé. Noi non abbiamo più nulla; i miei vivono da noi non in una caverna.

Erano scontenti in Italia animali da un immenso bisogno di pietre. A poco a poco le informazioni, quanto volevano staccare, gli spaccatori di macerie, di famiglie invivibili della campagna, mazzurò il loro odio. Ma erano giovani. Dicevano:

— Pur d'arrivare a casa... Al resto pensavamo noi.

— Abbiamo sopportato il peggio.

Non tutti avevano la forza di rimproverare senza più le bestie e la sua fippa al progredire d'andare in Argentina.

Non ho più nulla. Per loro il manuale allora scorse l'America. Cercano lavoratori italiani.

— Si va insieme? — domandava Nando.

— C'è da ricostruire in Francia e in Inghilterra, la loro maremare.

Marco non approvava.

— Dadi? Ne nessuno ancora. E prima di fabbricare le case degli altri lo rifarei la mia. Le terra non è la sua portata via. Le avete le braccia?

E pensava a Gianna. Non l'aveva dimenticata mai.

Venne il congedo: ad alcuni subito; altri dovettero attendere per lungaggini d'affetto. Marco impressionava: ogni ora gli pa-

— Ma non è deciso? da anni? —
Bastò fuori della porta, ci diede a correre a perfino per la chiesa, scalfando come una bestia inseguita. Un'incarnazione imprerivibile nella sua anima, un presagio di scioglimento, un atroce timore di cosa ignota. «Sta bene — ripeteva nelle cose precipitose — Sta detto: sta bene. E dunque? Le cose. Che ci può essere in contrario? Anzi un altro. No. Conosco Gianna. Un matrimonio forse. E in un solo passo».

Arrivò alla casa di lei ancora alle guerre. «Tutto come allora».

Il caso distese al sole sull'aria la ricchezza, gli balzi inesorabili abbando. Egli si fermò: il cuore gli batteva in gola, sembrava gli scoppiasse.

Gianna s'affacciò, gli fece un cenno senza scendere, disparve.

Le trovò in fondo alla scala, pallida e scolorita, ma sempre lei, bella come prima. Glielo disse mentre la toccava stretta, pedonale nei capelli. Ella era terribile, con le braccia lunghe e barate, guardava a terra, sul capo voltato.

— Ma sa... Perché non dici nulla? —
Le guardò con occhi duri, quasi cattivi. E tacque.

Egli continuò: — Che c'è da decidere ancora per mazzurò?

Ella parlò, con un sorriso ingenuo: — Che ti diamo una madre?

— Che per quanto riguarda le terre lo decidano.

— E in paese? Non l'ha informato di niente nessuno?

— Nessuno. Ma vuoi dire o no?

Egli scappò in una rinfacciosa strada.

— Sticchi voi partite, state fuori quattro anni; qui scaccheggiano. Incoraggiato, ammazzano; il fascismo. E quando tornate vi aspettano di trovare a piedi come a posto per bestie no come prima.

Hai di nuovo, spazzano; d'esperti, più si chiede e peggiorare per la sua rinfacciosa le mani. Egli la guardava senza comprendere.

Improvvisamente ella gli si fermò davanti.

— Ma qui ci sono stati i tedeschi. Lo sai? Portavano via tutto quello che potevano. Il resto lo buttavano via. Hanno girato la farina e l'olio per terra e ci son passati sopra con le medicole. Chi s'opponeva, l'impugnava con un pugno sotto il mento. Lo sai? E poi entravano nelle case. E delle donne facevano quello che vole-

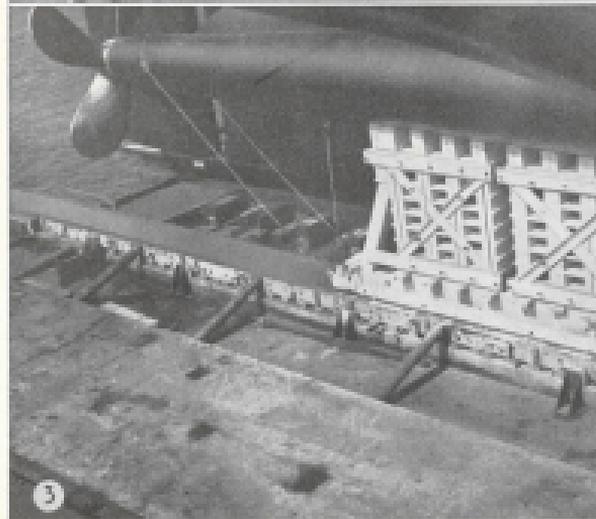
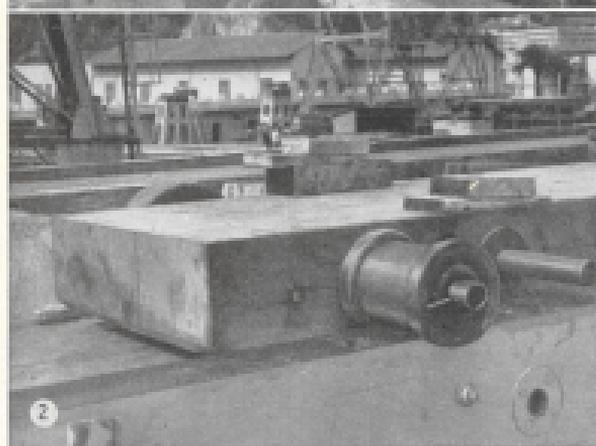
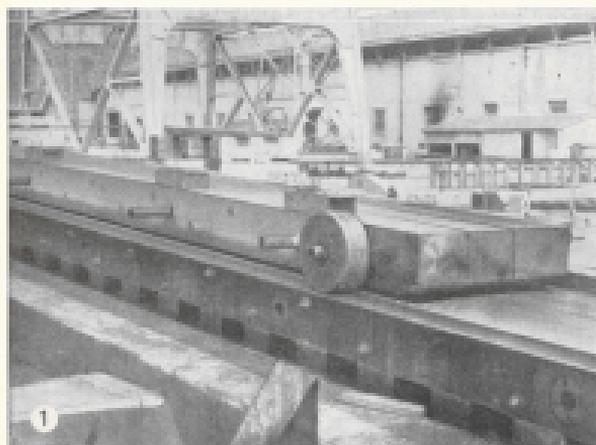
— Che c'è? Non stà bene?

Rispose lentamente — Oh... per stare, sta bene.

— E allora?... gridò.

— Ti dirò lei. Per le cose... si decidano.

VARI AL



Sull'impognone - Come si impasta una nave. - (C. A. Adalini) del 15 gennaio ha parlato un interessante articolo, corredato da alcune tinte fotografiche, l'articolo si occupa in particolare dell'impostazione delle careni al Cantiere di Magliana, in cui si hanno tutti le condizioni ideali e si fa un uso speciale tacito.

Le condizioni si dicono ideali in quanto l'area lavorata, essendo del tipo di libretto, in modo naturalmente chiaro, nitido e tarzoni relativi al vano. Si trattava di seguire la preparazione e l'assemblaggio di un vano al Cantiere di Magliana, solo perché qui si vede con un sistema un po' diverso da quello adottato negli altri Cantieri.

La diversità del sistema non riguarda però l'impostazione in quanto quella stabilita in uso sono praticamente le stesse presso tutti i Cantieri.

Prima di tutto, quando il vano è ormai prossimo (a circa un mese di distanza) si ricorre alle piastre di costruzione degli assi, da usare i lati, a distanza stabilita in base alla larghezza della carena, gli assi in legno costruiti il piano di sovrintesa sul quale la carena dovrà muoversi. Questi piani sono montati all'interno di una galleria che serve a tenere in via i vasi durante lo scorrimento. Essi sono variati, insieme con i vasi ad essi sovrapposti, nella fig. 1. La larghezza di questa galleria è molto vuota a scopo indicativo. Nella preparazione del vano, in realtà, la mano opera sulle lastre centrali, parte fra i due piani di sovrintesa e le lastre laterali esterne ai piani stessi.

Intornati ed ancorati i piani di sovrintesa in calcestruzzo alla piastra di cemento, circa 10 giorni prima del vano in questo costituisce una caratteristica differenziazione dal metodo usato negli altri Cantieri, che adoperano stovine e grata sotto all'ultimo momento sollevando i vasi al posto dei

piani di sovrintesa in stovine, nella spessore medio di 30 mm., prevalentemente riciccolato, a mezzo di aste perenni allungate in un numero di stovine di lato. Lo spessore della stovina è variabile da un minimo di cinque ad un massimo di trenta centimetri a mare. Nella stovina si applica il grasso per vasi.

Successivamente si mettono in opera i vasi, primo elemento del sistema, mentre il resto del sistema destinato a fare corpo con la carena al vano.

La mano in porta del vano è semplice e rapida. Essi sono preventivamente di tutto in questo campo, vengono lavorati dalla parte più alta della carena a lavoro scorrente fino alla posizione definitiva (vedi figure 2 e 3). Si indicano alcune parti in alcuni dei particolari della stanza tronca di vano e si indicano le ruote. Tutto lo stesso passaggio per un tarzoni di legno che impediscono al vano di girare sul grasso.

Scelto alla vigilia del vano le stovine vengono alzate in modo da permettere ai vasi di appoggiarsi sul piano di sovrintesa lubrificato.

I diversi vasi del vano vengono collegati fra loro di tutto in modo non rigido. Alcune stovine metalliche, nei punti dove sono sovrapposti, servono al collegamento e di scosta fra i vasi di dritta e quelli di sinistra.

Intornati i vasi, si detta la costruzione dell'impostazione. La lavorazione ha al centro della nave una struttura molto semplice: tracci di legno perfettamente intagliati fra la tavola superiore dei vasi e la tavola inferiore della carena. Alle estremità, dove la parte piano o quasi piano del fondo della nave va a unire più allungata fino a ancorare l'impostazione una forma più complessa, aumentando gradatamente di altezza per seguire la forma irregolare della carena. I tracci di legno sono già intagliati dai cantieri - centrali - del cantiere - veneziana - o - centrali alla lavorazione - in sono costituiti da un numero di legni a stadi intornati (vedi fig. 3).

A prova di sistema scivola struttura caratterizzata dall'impostazione in calcestruzzo, cioè, per grandi spazi, è costituita da due o più vasi di dimensioni diverse. Essi è costituita da lamina in ferro allungate con tracci di legno che ha fatto da nucleo ed allungate la parte laterale della nave nell'intermedia prima della lavorazione (vedi fig. 4). Questa struttura presenta un numero di legni particolarmente robusto, - binario - laterale legno e collante spesso di dritta e quelli di sinistra, con vasi vari metallici. In pratica, infatti, il suo peso è distribuito proporzionalmente per sovrapporre uno stesso partecolamente naturale.

E così l'impostazione è completa non viene collegata al resto in diversi punti e invece di vasi sovrapposti ad quelli (piloti) sotto sovrintesa alla carena stessa. Il sistema sarà effettuato da un polidromo dopo il vano. Al posto era il sistema di rivestito. I sistemi di rivestito variano da cantiere a cantiere. Essi sono, comunque, tutti appesi al perché la carena, che dopo la demolizione delle lastre centrali e laterali è dopo

MUGGIANO

L'asportazione dei pontelli azzerò il livello di circolazione verso il mare, dove sono installati nella posizione in cui si trova fino a che tutte le operazioni relative non siano completate e ristabilita la piena sicurezza. In attesa i lavori di rilevazione sono realizzati da leve che lavorano fuori contro appositi sensori collegati nei vari a trazione elettrica. Dopo il loro solo taglio delle "linee" a cavi di recupero che le lavorano in ferro. Le leve sono oggi azzerate, quasi dovunque, da motori (o «cattapepi») azzerati elettricamente o idraulicamente.

Anche nel tipo dei lavori di rilevazione sono molto usate il Canele di Muggiano si discosta da quanto in genere praticato negli altri Cantieri. Solo il Muggiano, infatti, usa catene idrauliche. Esse sono costituite da anelli di acciaio lino che sporgono dal sottocosto e che agiscono contro altri ponti fissi di fondo solido, collegati roboticamente alla parte inferiore dei nastri (vedi fig. 2 e 3). Ogni catena viene tenuta in posizione alzata a mezzo del pontone di un mare fessato e fornito idraulico. I nastri e gli altri lavori robotizzati anche più per nastri più grandi che si usano nei vari sono collegati a due a due fra loro (cable di dritta con il corrispondente di sinistra) e con la centrale di comando e condotta (vedi fig. 7), mediante le che permette di verificare e azzerare, a mezzo di manometri, la pressione dei lavori durante tutto il periodo in cui sono in azione (questo è il sistema di rete, le catene sono idraulicamente collegate. Sono sono proporzionali in modo da essere completamente sufficienti anche se un incidente qualsiasi ne mettesse fuori una sola coppia).

Sarà molto ancora da ricordare una sistemazione per il varo i lavori di spinta, costituiti da montatori ad olio, paravento e nastri, leve, ecc. Que-

sto complesso aveva grande importanza all'epoca in cui il lubrificante era fornito solo da sopra e sopra. Oggi, con i nuovi lubrificanti, alcuni mezzi di spinta si montano ancora più che altro per tradizione, ma in realtà non si può parlare di lavori indispensabili.

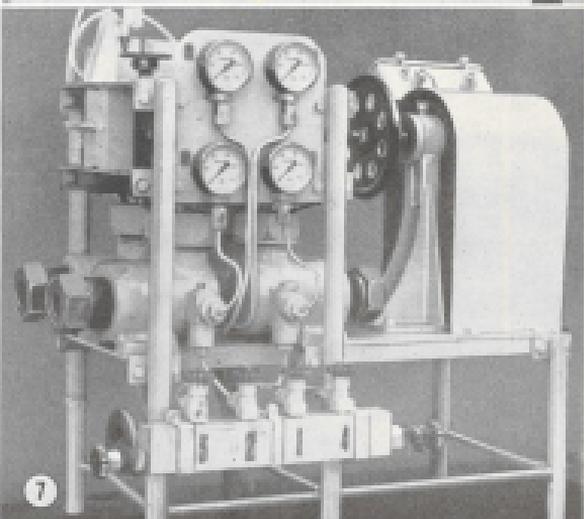
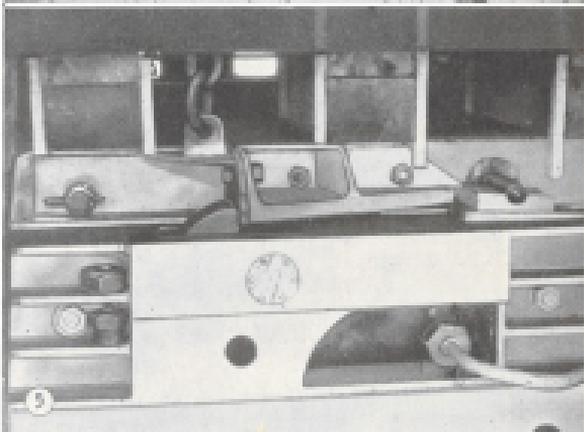
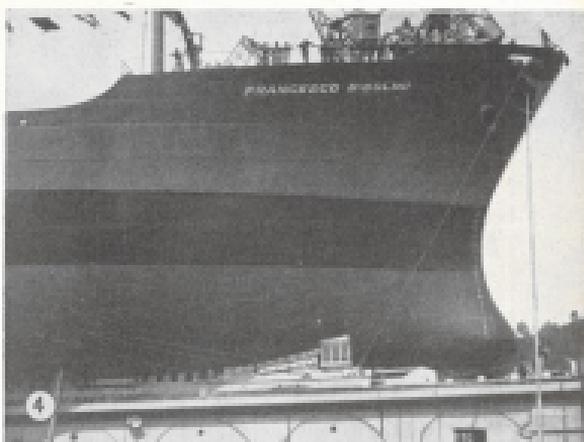
Qualche giorno prima del varo si inizia a mare il lavoro di rilevazione con i ponti di produzione dei piani di movimento dal ponte in cui questo lavoro fino a passare metri sotto il mare (circa 20 m.) in modo da permettere anche in acqua lo azzeramento della nave, senza soluzione di continuità. Inoltre la stessa palleggiatura viene azzerata elettricamente, azzerando il sistema di spinta al grando lubrificante. L'azionamento viene fatto attraverso un sistema di lavoro elettrico e viene azzerato al grande punto a mezzo di un palancino. E' evidente che questa operazione deve essere fatta con pochi giorni di anticipo sul varo per ridurre la possibilità di danni dovuti a manovre.

Per l'azionamento del varo si utilizzano prima, contemporaneamente, le leve azzeratrici e poi, sempre contemporaneamente, le leve laterali e il sistema gli ultimi pontelli rimasti, in modo che la nave gravi sull'azionamento.

A questo punto la nave è quindi trascinata dalle sole catene idrauliche. Esse vengono poi azzerate da un azzeramento azzerato elettricamente a mezzo di un palancino che è sistemato sul ponte del varo e che viene guidato dalla macchina. La nave ormai libera, si muove e sempre più vicino si avvicina verso il mare.

Con una nuova nave si deve per il resto del traffico deve essere azzerato l'intero procedimento e altre le operazioni negli anni precedenti, secondo le norme di quella Marina di cui poterò appigliarsi i colori e parole e al piano, per il mare e per gli ordini del mondo.

Guido Neri



CRAI

SEZIONE FILATELICA

Previdenza filatelica
 La Sezione Filatelica, nel mese di giugno, affiderà servizio filatelico ai soci. Per maggiore comodità dei soci e del semplificarli diamo qui le date e gli orari in cui le sezioni verranno pubblicate: domenica 8, 15, 19 e 20 (dalle ore 10 in poi); giovedì 12, 14, 17 e 18 (dalle ore 10 in poi); venerdì 13, 21, 23 e 24 (in poi).

Concorso per un baccinotto

In occasione del primo anniversario della conquista del «V. R.» da parte dei nostri socialisti, la F. I. S. I. ha organizzato un concorso in occasione del prossimo anniversario della conquista del «V. R.» da parte dei nostri socialisti.

Nome di partecipazione. Ogni socio che vuole partecipare al concorso deve designare un baccinotto di lavoro che abbia per oggetto la conquista del «V. R.». Detti baccinotti deve essere redatti in un rimpicciato di non più di 500 e 500 parole. Il baccinotto deve essere completo, come si fosse scritto per la stampa, quindi deve contenere la firma, il cognome, l'indirizzo, il numero di casa e il numero di telefono. Il baccinotto deve essere spedito al Comitato di lavoro del «V. R.» in un rimpicciato di non più di 500 e 500 parole. Il baccinotto deve essere spedito al Comitato di lavoro del «V. R.» in un rimpicciato di non più di 500 e 500 parole.

PREMI. Il baccinotto ritenuto migliore verrà premiato con una serie di francobolli, scelti dal vincitore, del valore di centomila lire lire 50. La premiazione potrà essere celebrata anche in altri baccinotti, o in altri meriti.

SEZIONE BOCCHE

Altre affermazioni delle nostre squadre

Il 22 maggio, organizzato dal Circolo Comunale di Olivetti, si è svolta una gara a coppie per il «Trofeo del Tappeto», che è stata vinta brillantemente dalla nostra coppia Antonio Muscato, di Gaggero. Il nostro compagno quest'anno affermazione in seguito alle spese della nostra «Boccia» - Carlo Berio - Luigi Colombo (la prima) - Giuseppe Russo - Armando Muscato e Mario Gordini - Carlo Castiglione (la prima a pari merito).

Sono i premi occupati il medaglio d'oro, il «Trofeo del Tappeto» e una bella Coppa. Hanno partecipato alla gara 100 coppie.

Il 23 maggio il CRAI, gli Espedienti Comunali ha dato disposizione la «Coppa del Comune di Genova». Alle gare hanno partecipato 640 baccinotti. I baccinotti sono composti dalla loro Antonio Tassara - Leo Prevostini.

Mario Nascetti, si è aggiudicato il terzo posto conquistando tre belle medaglie d'oro.

La nostra «Boccia», affrontando vari baccinotti, ha vinto il 22 maggio a Chiasso, le coppie Giuseppe Costo - Carlo Geronzi, Mario Gordini - Luigi Ferrero e Vittorio De Bernardi - Gian-



Al lavoro di Chiasso - In piedi: Ferrero, Gordini, Gazzo e il segretario Florio. Seduti: Perotti, De Bernardi e Gordini

lo Perotti, per partecipare al «Gran Premio 1931», ma la vittoria si è avvertita anche la nostra squadra, specialmente se si considera il baccinotto FERRERO, GORDINI, GAZZO.

SERIE SCURSIONISMO

Ecco il programma delle prossime gite:

Domenica 2 giugno.
GITA AL MONTE CARISIO (m. 1.285) ED ALLE GROVIE DI TORRENO).

Con il programma di Sempredara con pullman, partenza (che formerà pure a Cernusco e Sesto) per Saronno, Bor-

ghetto S. Spirito e Giove di Taurino; proseguimento a piedi per il Monte Carisio; ritorno al Giove e non partenze di Taurino, per effettuare la visita alla cascata grande. Partenza da Genova a piedi per la via 200 circa.

Partenza da Genova a piedi per la via 200 circa. Partenza da Genova a piedi per la via 200 circa.

Domenica 11 giugno.
GITA PAVANLARI E CILIEGIA SOCIALE A S. GIUSEPPE.

Con il programma di Sempredara con pullman, partenza (che formerà pure a Cernusco e Sesto) per Saronno, Bor-

VITA DI CASA

Con l'avvicinarsi della stagione calda vengono meno le preoccupazioni per le malattie che, con qualche eccezione, vanno diminuendo, mentre aumenta di fatto il numero di casi di aggravi di tosse e polmonite. Le infezioni respiratorie più frequenti sono quelle del tipo di pertosse o di bronchite acuta. Le infezioni respiratorie più frequenti sono quelle del tipo di pertosse o di bronchite acuta.

Da una famiglia conosciuta gli indumenti che s'indossano al mattino, si possono vedere molti casi di pertosse o di bronchite acuta. Le infezioni respiratorie più frequenti sono quelle del tipo di pertosse o di bronchite acuta.

Prima di porre gli oggetti al riparo per il periodo estivo, si deve avere cura di lavare gli oggetti con acqua bollente e di disinfettare gli oggetti con acqua bollente.

Per distinguere i fatti di questi, libri e giornali, anche il ricorso alla chimica degli oggetti in casa di legno o di metallo, si deve avere cura di lavare gli oggetti con acqua bollente e di disinfettare gli oggetti con acqua bollente.

molto caldo di spirito; è bisogno ricordare che non si soffra che i ragazzi che sono ancora poco sviluppati, quelli che non sono ancora abbastanza sviluppati, di chiudersi le finestre e di dormire per alcune giornate. Il trattamento di pertosse è un ottimo risultato del medico e inoltre non è infallibile.

Da una famiglia conosciuta gli indumenti che s'indossano al mattino, si possono vedere molti casi di pertosse o di bronchite acuta. Le infezioni respiratorie più frequenti sono quelle del tipo di pertosse o di bronchite acuta.

Prima di porre gli oggetti al riparo per il periodo estivo, si deve avere cura di lavare gli oggetti con acqua bollente e di disinfettare gli oggetti con acqua bollente.

Per distinguere i fatti di questi, libri e giornali, anche il ricorso alla chimica degli oggetti in casa di legno o di metallo, si deve avere cura di lavare gli oggetti con acqua bollente e di disinfettare gli oggetti con acqua bollente.

LA DONNA IN CUCINA

Una donna in cucina deve avere cura di lavare gli oggetti con acqua bollente e di disinfettare gli oggetti con acqua bollente. Per distinguere i fatti di questi, libri e giornali, anche il ricorso alla chimica degli oggetti in casa di legno o di metallo, si deve avere cura di lavare gli oggetti con acqua bollente e di disinfettare gli oggetti con acqua bollente.



I partecipanti alla gita nel monte Carisio (23 maggio)





IL CONCORSO FOTOGRAFICO

Sopra: «Portico del castello insieme del monaco S. Martino di Fossoli» di ERNESTO LOSCHILEO (Napoli) - In alto a sinistra: «Alba nel Trentinano» di G. B. MARINO (Bari) - Al centro: «Ultima fugata di LIBERIO BALLE, BOSSO (Napoli) - In basso: «Parigi» di ANTONIO BOSSI (Foggia)



GLI ANZIANI E I LORO PROBLEMI

I dirigenti dell'Associazione Nazionale dei Lavoratori Anziani di Ancona - stanno rivedendo un materiale che in campo nazionale è presso i vari Ministeri Interventi ed è affidato ad una solida redazione di tutte le opinioni quantificate inerenti l'assistenza e la relativa quotazione sociale.

A conferma di ciò ripetiamo una notizia della relazione presentata al Consiglio del gruppo nazionale sig. Romeo Tassi, che ha partecipato ad una recente riunione del Consiglio direttivo centrale tenutasi a Milano.

Legge per l'assistenza sanitaria ai pensionati civili. - Il relativo progetto di legge è passato al vaglio della direzione centrale del Lavoro e proceduto in merito. Il governo è passato al vaglio della Sa. salute - Finanze e Tesoro: e ora l'ha approvato. Questo significa una molto favorevole opinione sul progetto di legge sotto il profilo dell'interesse sociale dominante. Si ritiene che con questa approvazione il progetto sarà passato presto al Parlamento per la sua approvazione in legge definitiva.

Legge sui licenzi di età del lavoratore. - La legge allo studio prevede di portare a 45 anni il limite massimo per la revocazione di lavoro arretrata a favore del lavoratore di carattere in pensione al fine scopo di età. E' qui necessario un chiarimento: la lavoratore non sembra a revisione a 50 anni di età quando da quel momento la pensione maturata a un lavoro: era costato a prestare servizio fino al momento, non potrà, negli ultimi cinque anni, di lavoro prestato, il contingente del 500 anni. Il lavoratore verrà abbilitato in un momento a gli altri licenziati agli stessi remunerazione.

La questione è tuttora in via di studio e le comunicazioni sopra sulla stessa riproposte di più e meno a quella che può essere l'idea del Ministero del lavoro, non sottovalutando i problemi per lo stesso Ministero, il che risulterà di un'azione in campo nazionale prima di prendere decisioni definitive.

Previdenza inerti alla legge stessa. - La relazione a

quanto sopra, la nostra Commissione nazionale, ha fatto alcuni studi per arrivare ad una sistemazione delle carriere sul pensionamento in questi limiti che tutti comunemente si addossano nel tentativo di eliminare i lavoratori ad un versamento all'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale che copra i cinque anni successivi precedenti il 1938. La pratica è quella dell'ex. Esistono che, per quanto non può, il lavoro, il sempre grande problema dell'azione e l'assistenza del lavoratore: questo problema viene discusso nelle riunioni che si stanno svolgendo in questi giorni nel convegno di Napoli.

Progetto di provvedimenti a favore dei superati dei lavoratori. - Si è considerato la particolare e prima situazione in cui vengono a trovarsi taluni famiglie di lavoratori quando viene a mancare per morte il capo famiglia. Per tenerne conto che la previdenza in atto, specialmente per quanto riguarda gli impiegati, rappresenta una seria insufficienza perché avviene l'indossare di incompiute, non pochi sono i casi in cui la sopravvivenza del capo famiglia determini un disagio economico. Si è previsto quindi di intervenire affinché in campo legislativo i lavoratori siano chiamati a versare un contributo alle condizioni di lavoro che per molti immediatamente di far arrivare ai superati, subito dopo la morte del capo famiglia in materia di licenziati in condotta. Si ritiene che i lavoratori avvantaggiati di buon grado il principio di versare un dato quanto forte previdenziale per il fine l'assicurazione e l'indossare di far meritare per legge anche il distacco di lavoro con una parte inferiore, per un superiore a quella che dovrà versare il pensionato d'opera.

Trattamento fiscale delle indennità di licenziamento. - In questa parte è stata riveduta il caso, già volte espresso dai gruppi italiani in ogni occasione, di ottenere dal Governo la revisione della legislazione di R.M.C. in materia di licenziamento e l'indossare di far meritare per legge anche il distacco di lavoro con una parte inferiore, per un superiore a quella che dovrà versare il pensionato d'opera.

Il progetto allo studio del nostro gruppo di appoggiare alla legge sul Fine-Caso, ha promesso che l'ordine di precedenza per la consecrazione degli alloggi termi nel massiccio centro l'assistenza di lavoro del presidente d'opera. E' qui vale meglio, a cominciare l'indossare del lavoro, di lavorare a portare questo agli ha detto nel suo discorso tenuto al convegno di Napoli: - Deve essere aperta la strada a un sistema di lavoro che consenta di investire nella costruzione di case i fondi dell'Indossare dei lavoratori dipendenti e di deve trovare il modo di offrire la possibilità di realizzare la più giusta delle aspirazioni di un lavoratore avere un alloggio per sé e per la famiglia.

Piano di finanziamento per il rinnovo dei precari. - La scelta nazionale si è proposta di fornire del precario più sostanziale suoi lavoratori anziani i quali, messi in pos-



I presidenti del Comitato di studi col Direttore sig. Garavito

poni che nelle indennità di licenziamento siano, per l'impiego, dopo 20-30 anni di servizio, una fornitura di oltre 100-150 mila lire.

Casi e ricorsi ad Ina-Casa. - Un Ministro Riservato, che

stare di quaresima, hanno maggiormente bisogno di essere assistiti e talvolta non hanno per questo mezzi familiari, di per via di tagli di preferenza non usano della loro assistenza. L'assola-

grado di farlo e a tale fine la presidenza centrale farà del suo meglio per reperire fondi e realizzare quest'opera.

POSTA IN ARRIVO

Abbiamo ricevuto, da un nostro amico un'ammalio decorato di « stella al merito del lavoro » la seguente lettera:

Spontanea saluto, da ricevere il n. 9 de « l'Iniziativa ». In esso mi congratulo la mia foto molto bene esposta e per questo desidero proporvi i miei più vivi ringraziamenti.

In una busta è pure ho ricorato pure l'originale della fotografia, della quale avevo ricevuto la perfetta riproduzione con compiacimento e commozione.

Vi ringrazio di tutto cuore, anche a nome della mia famiglia, per la gentile attenzione manifestata a mezzo della lettera che accompagnava la foto. Sono riacchi che conserverò preciosamente per tutto il periodo che ancora mi rimane da vivere e sempre mi ricorderò del gentile pensiero da voi avuto a mia riguardo.

Ringraziando e salutando i miei di cuore, auguro a voi ed alle vostre famiglie buona salute, felicità e progresso. Ditemi.

RENZO PASTORENO



Il sig. Traversa consegna una medaglia d'oro e una pergamena al sig. De Ferdin per i suoi 35 anni di servizio.

Il progetto allo studio del nostro gruppo di appoggiare alla legge sul Fine-Caso, ha promesso che l'ordine di precedenza per la consecrazione degli alloggi termi nel massiccio centro l'assistenza di lavoro del presidente d'opera. E' qui vale meglio, a cominciare l'indossare del lavoro, di lavorare a portare questo agli ha detto nel suo discorso tenuto al convegno di Napoli: - Deve essere aperta la strada a un sistema di lavoro che consenta di investire nella costruzione di case i fondi dell'Indossare dei lavoratori dipendenti e di deve trovare il modo di offrire la possibilità di realizzare la più giusta delle aspirazioni di un lavoratore avere un alloggio per sé e per la famiglia.

Il progetto allo studio del nostro gruppo di appoggiare alla legge sul Fine-Caso, ha promesso che l'ordine di precedenza per la consecrazione degli alloggi termi nel massiccio centro l'assistenza di lavoro del presidente d'opera. E' qui vale meglio, a cominciare l'indossare del lavoro, di lavorare a portare questo agli ha detto nel suo discorso tenuto al convegno di Napoli: - Deve essere aperta la strada a un sistema di lavoro che consenta di investire nella costruzione di case i fondi dell'Indossare dei lavoratori dipendenti e di deve trovare il modo di offrire la possibilità di realizzare la più giusta delle aspirazioni di un lavoratore avere un alloggio per sé e per la famiglia.



I presidi di federati alla Direzione Garavito. Al centro del presidente avv. De Bartoli



L'ing. Comincioli, Direttore del Meccanico consegna il premio di fedeltà alla signora Nera Prina

Nel tempo passato erano il vento e la velocità della nave che garantivano, con qualche accostamento, la ventilazione dei locali interni: tale ventilazione, però, era diversa naturale, veniva a cessare quando la nave era ferma, oppure per mancanza di vento. Nei locali chiusi, specie dove esisteva una corrente di calore, il rimbombare dell'aria avveniva naturalmente ma lentamente, attraverso sottili giunti e maniglie a vento.

Con l'avvento del tempo — e con la crescente complessità degli impianti di bordo — fu necessario studiare un sistema di ventilazione meccanica. Ventilatori elettrici nelle macchine a vapore, per la ventilazione dei locali apposta sotto il macchina e caldaie, ventilatori elettrici (e con grandi portate) a bassa pressione; ventilatori centrifughi per la ventilazione degli alloggi e locali stivati nei ponti più elevati della nave, a volte molto distanti dall'albergo della macchina ventilante stessa e quindi con alta pressione; lavanderie come pompe a vuoto dell'aria, all'ascensore, le incomodità di pipe e di condotti lunghi di ventilazione.

Le alette per perforazione gli impianti non fu ancora tanta, per cui si è arrivati alla straordinaria sviluppo attuale, la considerazione dei benefici effetti che sono eserciti sul personale, sulle merci depositate, sulla utilizzazione stessa

La ventilazione a bordo

del volume interno della nave, che può essere sfruttato nel modo più razionale.

Attualmente la ventilazione, oltre a rinnovare l'aria per rendere abitabili gli ambienti, serve a migliorare il comfort della vita a bordo, con gli impianti di condizionamento di aria calda ed invernale. Nella stagione invernale l'aria viene riscaldata verso l'alto e la portantina con circolo capace ad acqua calda; nella stagione estiva l'aria è rinfrescata ed abbassata ad abbassare le temperature raffreddate da gas leggeri. Freddo, oppure riscaldato ed aereo freddo.

In la via la ventilazione e l'aspirazione completamente meccanica attuale con macchine centrifughe e ventole, ventilatori che fanno affluire l'aria ovunque sia necessaria, nelle cabine, nei saloni, negli alloggi dei passeggeri e del equipaggio. Gli impianti naturalmente l'impiego di filometri di condotti. Nel locale macchine, per avere tagliati, ed efficaci la ventilazione e l'aspirazione necessaria, mentre

nei locali caldaie avviene solo la ventilazione perché l'aspirazione è ottenuta dal ventilatori d'aria di combustione.

Gli impianti descritti possono essere attuati su tutte le costruzioni, dalle navi da carico a quelle mine, dalle navi mercantili alle navi trasporto passeggeri, la soluzione al fattore economico, che rimane sempre determinante sia nella costruzione che nell'esercizio della nave stessa.

Negli ultimi decenni i cantieri Cantieri hanno costruita navi sulle quali sono stati eseguiti esperimenti interessanti e più dispendiosi per i vari tipi di impianti di ventilazione. Per i vari servizi e secondo le varie linee alla quali le navi venivano destinate.

Nei paesi caldi, gli impianti di bordo in genere vengono installati perché l'aspirazione avviene in fase di condizionamento. Gli ambienti italiani sono tradizionali nei loro conservare l'elemento di rinnovo, rinnovando da 15 a 20 volte ogni ora il volume di aria ambiente; ciò allo scopo di effettuare, nelle stagioni in-

termedie, la mia ventilazione invernale, che è anche facilitata dall'apertura delle finestre. Per questo ragione, nelle progettazioni le finestre vengono previste apriti tipo forda, anziché a tutti fino che trasportabile ma conobbevole economicamente di spesa, come viene realizzato sulle costruzioni estere.

In altri termini il condizionamento viene fermato, lo stesso in movimento l'aria volume di aria che devono sopportare alla macchina del freddo del frigorifero. Questo sistema di impianto parte con il suo sistema spina per lo sviluppo delle condotte, un recuperatore calorifero ingegnere ed un condensatore passivo che, per le navi passeggeri, è sempre attuato in alto a stacca della stabilità.

Gli impianti esteri, al contrario, partono dal presupposto che per il condizionamento siano sufficienti 10-12 ricambi orari del volume d'aria del locale. Le finestre esterne sono a tutti fine e restano quindi sempre chiuse. Le condottazioni d'aria, essendo di sezione ridotta per la limitata

quantità di aria da distribuire, possono passare anche i laghi ed avere curve anche una costante di riduzione ancora la sezione stessa e ciò con vantaggi pratici.

Ultimamente si è adottato il sistema di mandare tutto il volume aria refrigerata ad alta pressione e sotto freddo, con l'aggiunta di posti rinfrescatori, in modo da consentire la regolazione per ogni cabina e la diffusione mediante aerogeneratori locali, tali da permettere all'aria di essere immessa nei locali con una diffusione che non avvenga direttamente, sfruttando i condotti rinfrescatori centrali e un frigorifero principale.

Un altro sistema è quello di sfruttare il frigorifero principale, creando dei piccoli frigoriferi secondari che distribuiscono l'aria rinfrescata ad un gruppo di cabine, per zona, nelle stesse porte. Considerando il vantaggio dato da tale sistema, che evita di attraversare tutta la nave con grandi condotti di alluminio, rinfrescati con circuiti isolati molto ingombranti.

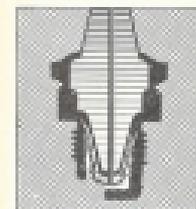
GIUSEPPE BORGARO

PICCOLI ANNUNCI

AFFITTARE per lo stagione estiva a L. 20.000 una casa completamente arredata (composta di due camere, sala cucina con lavapiatto e giardino) a Fiume di Torinese sulla Terrazza Diana-Claudia. Tel. 0111/200000 al n. 1111/1013 Rag. Ghisetti.

La più potente miscela per il vostro scooter

più chilometri più veloci senza noie alla candela



Shellina con I.C.A. dà nuova vita al motore: più veloce, più potente, più brillante nelle riprese ed in salita, senza noie alla candela.

Questo perché Shellina è composta di benzina Shell e di Shell X-100 Motor Oil - l'olio che vince la corrosione - ma soprattutto perché contiene l'additivo I.C.A.

I.C.A., la grande scoperta Shell, elimina il corso circolare alla candela, causa principale di perdite di potenza dei motori a due tempi. Le valve usate l'effettiva potenza del vostro motore, fare il pieno di Shellina con I.C.A.



Quanto è il vostro problema? I frequenti giranti alla candela sono dovuti ai depositi che si formano sulle valvole e sui pistoni ed impediscono alla entrata di ossigeno.

C'è la particolare formula gregna per gli scooter perché l'olio della miscela aumenta la quantità di lubrificante lubrificante negli ingranaggi e negli strobili. I.C.A., rende gli strobili con un lubrificante di alluminio, permette il regolare funzionamento della candela ed impedisce di inquinare e piano rendimento del motore.

Shellina con **I.C.A.**



la miscela che vi dà le ali

Tre favole di La Fontaine



sospeso, l'altra, dal lato opposto, lo imitava: e così, passo passo, vennero a incontrarsi nel mezzo. Qui era impossibile passare in due; l'una non volle cedere la via all'altra e tornò indietro, come la suggestiva consiglia, ed entrambi precipitarono nel mare allo stesso istante.

IL CERVO e le sue corna

Un certo un cervo si accollò nell'inverno di una foresta; ammirò le sue belle corna ricurve, ma fu contrario alla vista delle sue gambe che gli parevano troppo sottili e magre, ed esclamò con dolore e dispetto: «Che proporzioni ho! Fra i miei piedi e la mia testa! Con la fronte in vago giungo le più alte stature, ma i miei piedi non mi fanno punto onore!»

In quel momento sopravvenne all'improvviso un corno di caccia; e il cervo, più velocemente che può, fuggì

i boschi con le sue branchie producendo tale strepito, tale fracasso, che lui, che passò nel vanto di essere coraggioso, come scappato a gambe levate. Senza di lui, avrei volentieri fatto conoscenza con l'altro animale che m'è parso così buono. Ha il pelo vellutato come noi, ha una lunga coda, un aspetto modesto, una spandole dolce per quanto l'occhio sia lucido, e lo credo che abbia molto dimestico per noi tutti perché fu la macchina proprio simile alle nostre. Ma, per disprezzare verso di lui, quando l'altro si è mosso a gridare e m'ha fatto laggiù.



— Figlio mio, — ripeté la madre dell'aspettato topolino, — quell'animale non ci deve all'apparenza di un gatto, che tutto il suo mondo d'ipotesi era un solo mondo contro tutti noi! l'altra, invece, è un gatto in senso: questa aveva piedi che valta ai nostri piedi, mentre siamo noi che serviamo molto spesso di pasto al gatto.

Le due capre

Due capre lasciarono un giorno i loro piedi e si avviarono a casa ciascuna per proprio conto, verso l'alto del monte, non badando a trovarsi su a precipizio, così fu una.

Il vento, per poca comodità, disse, si trascinava una con-

tra l'altra in un certo passaggio pericoloso, era tanto che rovinò a picco, mentre stava a un precipizio ben recato, le quali avevano per parte una straripante torrente d'allora.

Ecco una tornante davanti a tanto cervo, e ammirò l'una quanto la vide nell'oscurezze di quel punto

LA PICCOLA POETESSA



Derogando, una volta tanto, dal nostro fermissimo proposito di non pubblicare poesia, soprattutto verso breve e gradita composizione lirica della geniale Orietta, figlia dell'esperto Maria Orsi del Cantone di Savona.

Orietta, ha ventisei anni, ha frequentato la prima commercialista (ha istituito «Derivata» questa bella poesia, che ha un andamento qualitativo musicale, di esecutio medesima popolare.

Il solo limitazione quella era

di primarietà

Nei primi versetti

i primi danna dei comati

per cantare la speranza

che nella infanzia

che deriva dal canto in mezzo al silenzio

danza il fuoco

in quella sera

di primavera.



nella foresta per salvarsi; ma qui, mentre i piedi che aveva disprezzato insieme a mangiarsi il dente loro, le corna, impigliandosi nei folli rami, ritardavano la sua corsa. Allora malinconico il regale che gli faceva tutti gli anni la natura, rinvaghiò sempre quell'imperio di cui pochi istanti prima era tanto fiero.

Il topolino inesperto

Un topolino molto giovane, che non aveva ancora fatto esperienza di mondo, cercava una sua avventura alla madre:

— Io avevo appena comprato il mondo che limito questo Stato, allorché vidi due animali a me sconosciuti. L'uno, dolce e gentile; l'altro, inquieto e turbolento. Quest'ultimo aveva una voce penetrante e agitata, un gesto di corsa come quello che gli avevo ad elevarsi nell'aria, e una coda a pennacchio. Essi si battono

I NOSTRI CONCORSI

«L'Asinello», in occasione del primo anniversario della sua pubblicazione, lancia un grande concorso riservato ai figli dei dipendenti dell'Asinello.

Possano partecipare gli alunni delle scuole elementari e medie inferiori e superiori (classici e parificati), che, a conclusione dell'anno scolastico 1964-65, hanno conseguito la promozione alla classe superiore.

Per partecipare al concorso il capo famiglia dovrà compilare l'apposito tagliando, facendolo pervenire alla Redazione de «L'Asinello» nel seguente termine:

- per gli alunni della scuola elementare entro il 30 giugno p. v.

- per gli alunni della scuola media entro il 1 luglio p. v.

- per gli studenti della scuola superiore entro il 15 luglio p. v.

Tutti i partecipanti al concorso verranno sottoposti a:

- Tre i premi delle classi elementari:

un libro della biblioteca; un paio di penne a sfera; un rubriche del momento.

Tra i premiati della scuola della media inferiore (inferiori) una libreria da nome; una macchina fotografica; una motocicletta da ragazzo.

Tra i premiati delle classi della scuola secondaria superiore:

una radio portatile; un computer elettronico oppure una libreria per computer; un televisore cibernetico del Van Leeu.

Qualora un dipendente avesse più figli che frequentano scuole di grado diverso, si trovano quindi nella necessità di usufruire più volte del tagliando, per evitare il tagliando per il primo figlio e una copia dello stesso per ciascun degli altri figli.

Illustrazione dei premi verrà effettuata mediante sorteggio ed i nomi dei vincitori saranno pubblicati su «L'Asinello».

CONCORSO SCOLASTICO

L'Asinello

Red. Cap. della SPA

desidero far partecipare i propri figli al concorso de «L'Asinello»:

- | | | |
|-------|---------------------|------------------|
| 1-0 - | nome dell'alunno | 4 stato promessa |
| alla | classe della Scuola | |
| 2-0 - | nome dell'alunno | 4 stato promessa |
| alla | classe della Scuola | |
| 3-0 - | nome dell'alunno | 4 stato promessa |
| alla | classe della Scuola | |
| 4-0 - | nome dell'alunno | 4 stato promessa |
| alla | classe della Scuola | |
| 5-0 - | nome dell'alunno | 4 stato promessa |
| alla | classe della Scuola | |



La Ruota del Tempo

Sono nati

29 marzo ANNA, figlia di Costantino Bertolini (Mio) e di Rosa Lelion - 10 aprile PIRO, figlio di Gaetano Marcolini (Cio) e di Rosa Franceschi - 13 aprile ANGELO, figlio di Giacomo Brusco (Mag) e di Anna Costa - 19 aprile GIULIANO, figlio di Vincenzo Gaspari (Mag) e di Irina Gaudari - 20 aprile MARCO, figlio di Francesco Manca (Mio) e di Anna Maria Caracciolo - ANNA ROSA, figlia di Ivan Bianchi (Mag) e di Antonietta Tommasi - ROBERTO, figlio di Aldo Barone (Mio) e di Angela Periconi - 20 aprile CORRADO, figlio di Luigi Kinasti (Mio) e di Corradina Rappelli - 20 aprile MARIA ROSA, figlia di Giacomo Della Casa (Mio) e di Anna Olivieri - 20 aprile CLAUDIO, figlio di Renato Miori (Mio) e di Rita Ima Cusani - 20 aprile CARLA, figlia di Lucio Fontana (Cio) e di Elva Marcolini - la moglie SILVANA, figlia di Rossi Piove (Cio) e di Tina Del Rovere - 6 maggio GEMELLI, figlio di Giorgio Traversa (Mag) e di Maria Novati - 6 maggio TIZIANA, figlia di Giovanni Franzini (Cio) e di Franca Poggi - MASSIMO, figlio di Felice Rinaldi (Mag) e di Liliana Devesa - 7 maggio GIUSEP-

PIA, figlia di Guido Garri (Mio) e di Rita Giacomoni - 8 maggio MARIA FGA, figlia di Elio Tardito (Cio) e di Lucia Pravato - 13 maggio MARIA SONIA, figlia di Orazio Rossi (Mio) e di Rita Vassano

A tutti i proclamati e candidati - e di loro genitori - nostri auguri più fervidi.

Si sono sposati

29 marzo Lorenzo CARANO (Mag) con Iana Salvetti - 8 aprile Giovanni BELLINI (Cio) con Stefania Traversi - 11 aprile Ercolo CAMPORNO (Mio) con Rita Castagnoli - Francesco COLETTI (Mio) con Nadia Argenti - Pietro CAPURRO (Mio) con Giovanna Costa - Caterina FRASCI (Mio) con Adriano Geronzi - Pietro BUBBI (Mio) con Anna Maria Casassa - 11 aprile Carlo DE BENEDETTI (Mio) con Angela Ferrari - 21 aprile Adriano TORRILLAS (Mio) con Anna Bordini - Beniamino BALESTRACCI (Mag) con Adriana Simoncini - 21 aprile Riccardo BALESTRERO (Mio) con Franca Usani - Andrea PARISI (Mio) con Maria Marcolini - Enzo BASSINI (Cio) con Igida Scorsone - Romeo GIULI (Mio) con Floria Pizzi - 21 aprile Tiziana DALLI (Cio) con Maria Carli - 21 aprile Giuseppe TANI

(Lio) con Iva Rigoni - 22 aprile G. R. VAGGIANA (Mio) con Rita Crocetta - 20 aprile Giuseppe CROVETTO (Mio) con Rosa Veronesi - Maria MANTONELLI (Lio) con Rita Rosa - Raffaella CINQUINI (Cio) con Angelo De Lillo - Maria SARIN (Mio) con Rita Giacomoni - 1 maggio Mauro FANTONINO (Mio) con Emma Carlini - 8 maggio Giacomo LAMBERI (Mio) con Vittoria Rinaldi - 12 maggio Pietro BELLI (Cio) con Maria Pia Antonucci.

Agli sposi i nostri vivaci auguri.

PREMI DI ASSICURAZIONE

CANTIERE
Giuseppe BARRÒ; Umberto BONTANA; Angelo DELPINO; Luigi FERRARI; Luigi GIACCHINO; Giovanni GAMBINO; Luigi GIATTO; Flavio PARRICCI; Francesco PANGOLLI; Carolina POCCELLO; Maria SCARRECCIA.

FERRARIANI
Francesco ABBATE; Carlo CALABRITTO; Lorenzo FERRIGNONE.

MEDICINO
Francesco ATTENENTE; Giuseppe CASARINI; Luciano CERAVOLLO; Tommaso DATTI; Emma FERRARI; Vincenzo FALCIGNANO; Paolo LABINI; Antonio PERINZOTTI; Benigno PERELLI.

WINGHANO
Francesco ANINASI; Nello CICCICHINI; Ercolo GALASSI; Felice CASTALDINELLI; Romeo GIACCHINO; Luigi GIOSSANI; Mario PERELLI; Alberto PERFETTI; Aldo POCCELLO.

LIVORNO

Luciano AMELIO; Ugo ATTARZI; Elio BOLLICCI; Francesco BENEDEI; Massimo BOCCHINO; Giovanni BOTTICELLI; Armando CANTINI; Giuseppe CANTINI; Nello CINTI; Devo DEMI; Gio-

vanni FAURELLI; Angelo FRADINANI; Armando GIAMBELLINI; Ubaldo GIUSTO; Guglielmo LEONCINI; Mario LUPARELLI; Luciano MIPERLETTI; Diego POLI; Alberto PONTONI; Livio TACCINI; Natale TONARINI; Michele VILLANO.

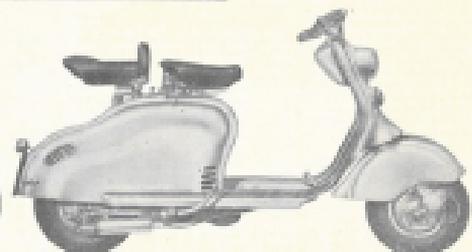
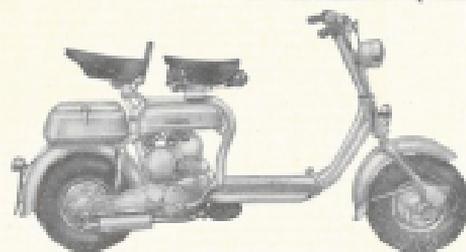
Ansaldo in edicola



Maria, figlia di Vincenzo Cassino, impiegato del Fascistato

Ecco le nuove

Lambretta 1955



Lambretta 150d

Lambretta 150ld

PARTICOLARI CONDIZIONI PER GLI ANSALDINI

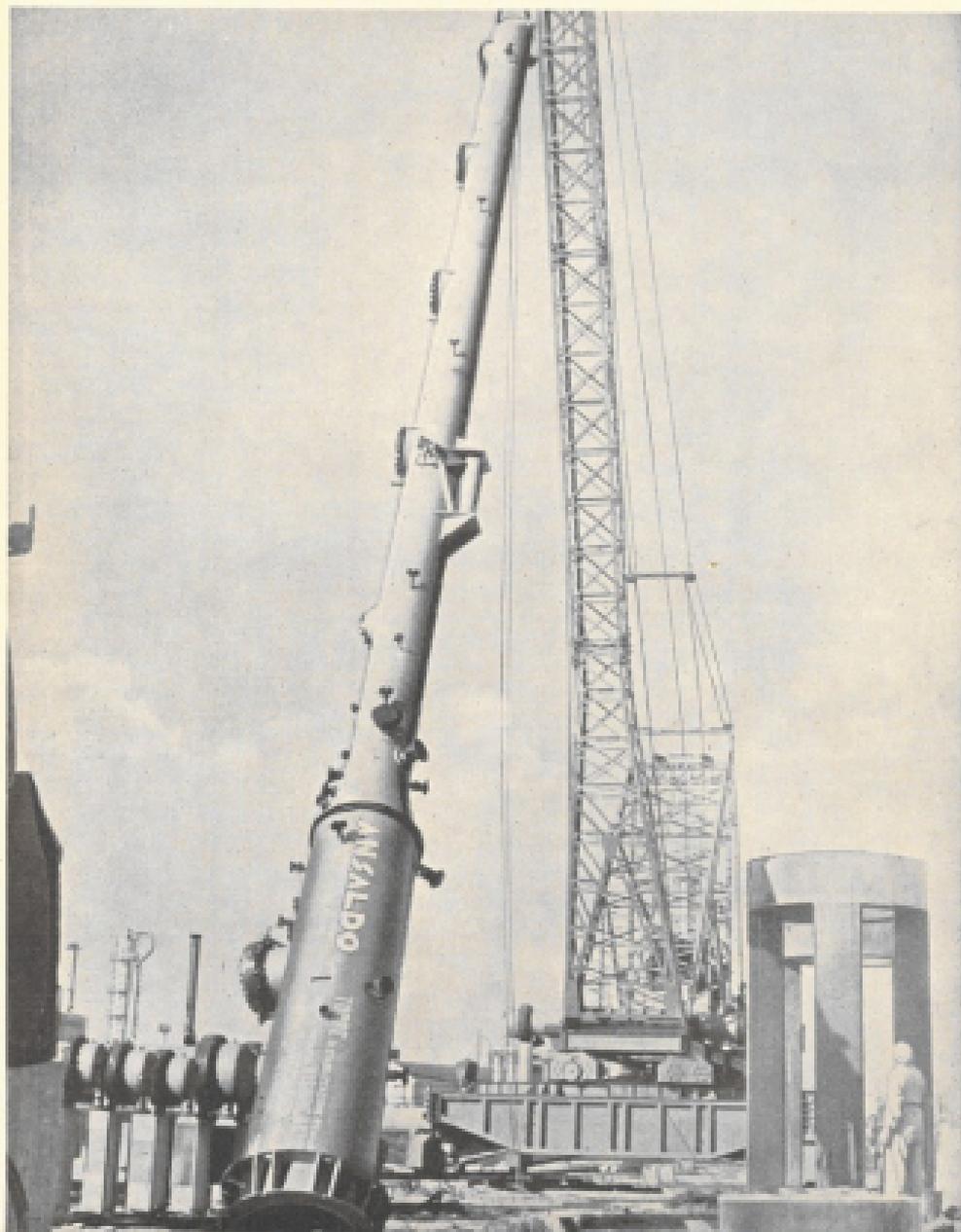
LAMBRETTA	Tipo 125 F	Tipo 125 B	Tipo 150 B	Tipo 150 LD
ALLA MONTAGNAROLA	L. 10.300	L. 10.300	L. 10.300	L. 10.300
ALLA CONSERVA	= 3.700	= 3.700	= 3.700	= 3.700
	L. 14.000	L. 17.000	L. 24.000	L. 24.000
PIU' SPICCATI	17 da L. 7.000	21 da L. 7.000	21 da L. 7.000	21 da L. 8.000

I prezzi sono in lire netta di imposte (Iva). Sono compresi ogni collaudi, assicurazione ed i seguenti accessori:
per il Tipo 125 F: 6 valvole automatiche, fari, luci, segnalibri; per il Tipo 125 B: 6 valvole automatiche, fari, luci, segnalibri; per il Tipo 150 B: 6 valvole automatiche, fari, luci, segnalibri, fari e luci posteriori con candelotto

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



L'ANSALDINO



Si stanno montando a Genova, per la Raffineria di petrolio S.A.R.O.M., le parti per l'impianto Vibrostacking costruite al Ferriviale. Il trasporto delle varie sezioni è stato eseguito dai nostri Servizi Ausiliari.