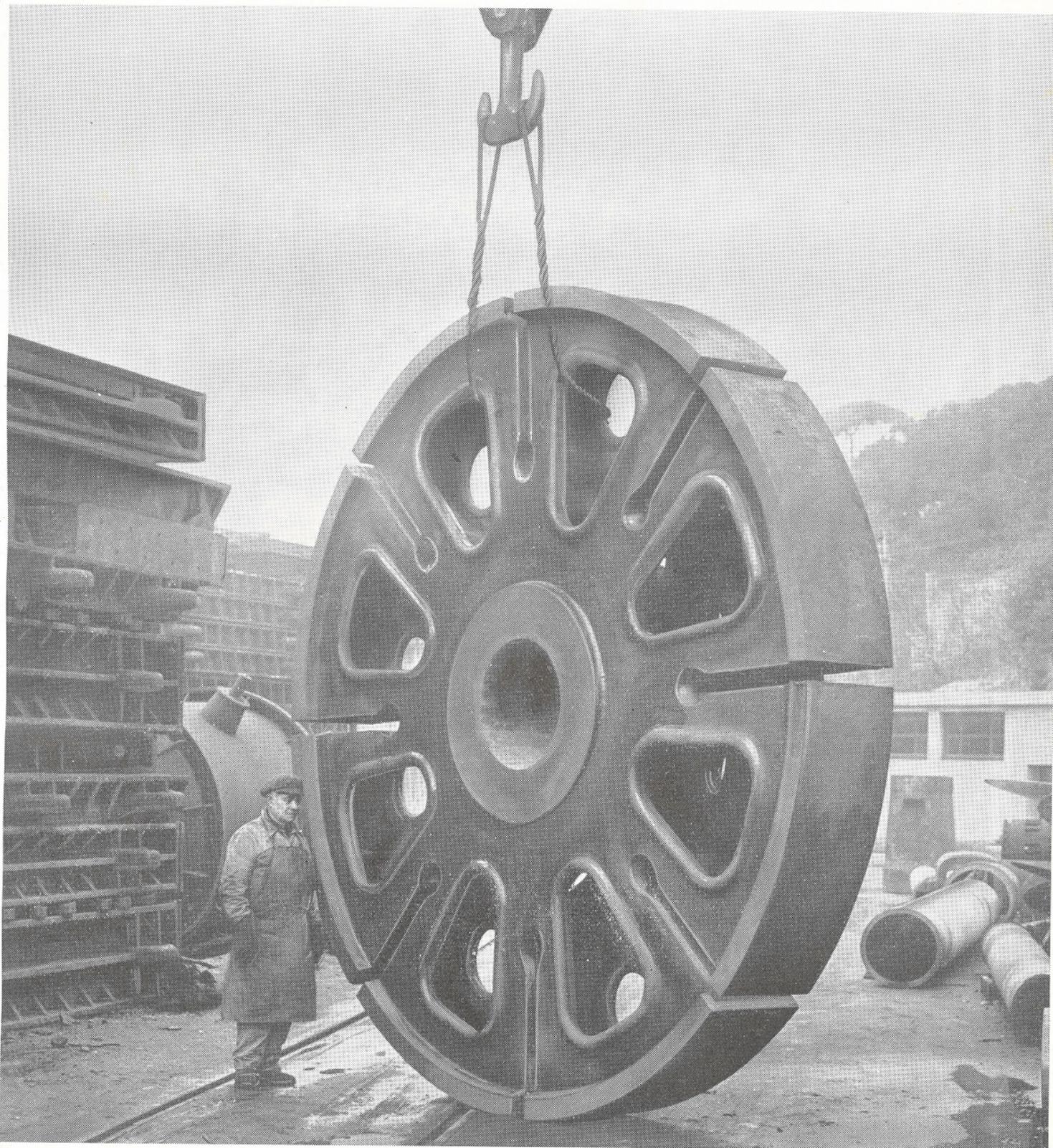


# L'ANSALDINO

ANNO III - NUMERO 5  
Abbonamento gratuito ai dipendenti  
ed ai pensionati

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

GENOVA, 15 MARZO 1956  
Spedizione in abbonamento postale  
Gruppo secondo



Ruota lenta di ghisa, di circa 21 tonn., fusa dalla nostra Fonderia per l'O.A.R.N. e destinata alla turbocisterna « Arcturus ». A sinistra l'operaio Vincenzo Carta.

# Le prove a mare della "G. Agnelli"

Le prove a mare della M/n. « G. Agnelli » sono iniziate alle sei del mattino del 28 febbraio. Si tratta di un gruppo di prove da effettuarsi in una sola giornata: prova a mulinello — prove progressive per la durata di tre ore — di evoluzione per quattro ore — a tutta forza per cinque ore e inoltre prove di marcia avanti e indietro per due ore — inoltre prove di girobussola — giropilota — radar — ecometro e stazione R. T.

La « G. Agnelli » che dopo la prova odierna verrà consegnata alla Soc. Carbosider, presidente della quale fu il compianto ing. G. B. Bibolini, è la terza nave della serie « Capitani del lavoro » che prende il mare e si inserisce, come le gemelle, « Oscar Sinigaglia » e « Guido Donegani » che la hanno preceduta sulle grandi linee marittime, tra le navi più moderne della flotta mercantile nazionale in grazia di particolari innovazioni tecniche che già hanno dato brillanti risultati.

Il Comandante Pastorino che è al comando della « Oscar Sinigaglia » ha infatti effettuato nei porti di Genova e di Savona la scarica di 15.000 tonnellate di minerale a tempo di record. Questo è stato possibile per il sistema Mac Gregor o autostivante del quale sono state dotate tutte e sei le navi di questo gruppo.

Per tornare alla prova odierna diremo che la splendida giornata ed il mare perfetto hanno favorito fin dall'inizio l'ottima esecuzione di tutte le manovre che nel corso di 16 ore di navigazione hanno permesso alla nave di superare il severo controllo delle sue macchine, dei suoi timoni e di tutto il complesso

organismo strutturale opera dei tecnici e delle maestranze dell'Ansaldo.

A metà mattina vediamo sfilare la flotta francese in rotta verso il porto di La Spezia. Sono a bordo il direttore del Cantiere di Muggiano ing. Bruno Palenzona, e per conto della Fiat Grandi Motori i sigg. ing. Filippini Severo, direttore tecnico della Grandi Motori, e l'ing. Voghera procuratore della Fiat; la nave è agli ordini del Comandante Beretta, capitano d'armamento della Soc. Ansaldo.

L'ing. Voghera ci ha illustrate le caratteristiche dell'apparato motore che è il quindicesimo di una serie di trentacinque in preparazione fra la Grandi Motori e l'Ansaldo Meccanico.

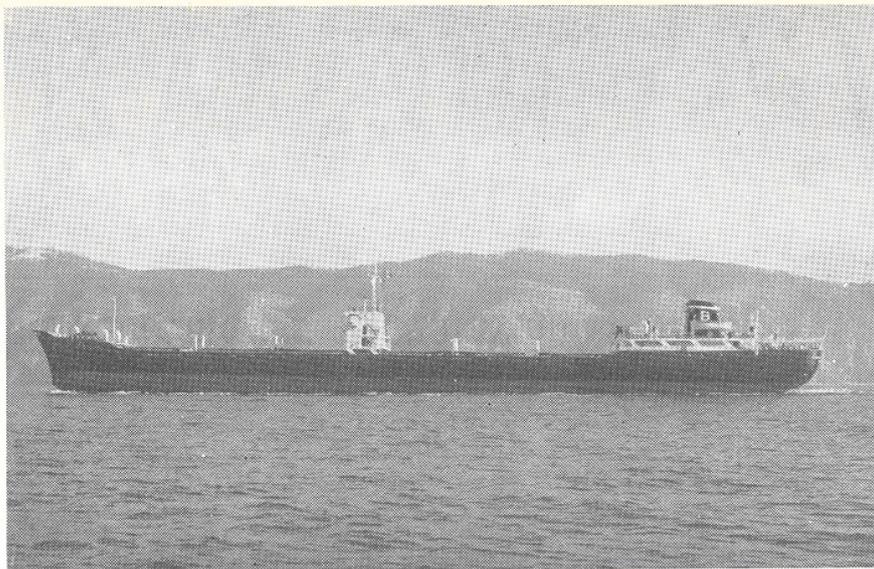
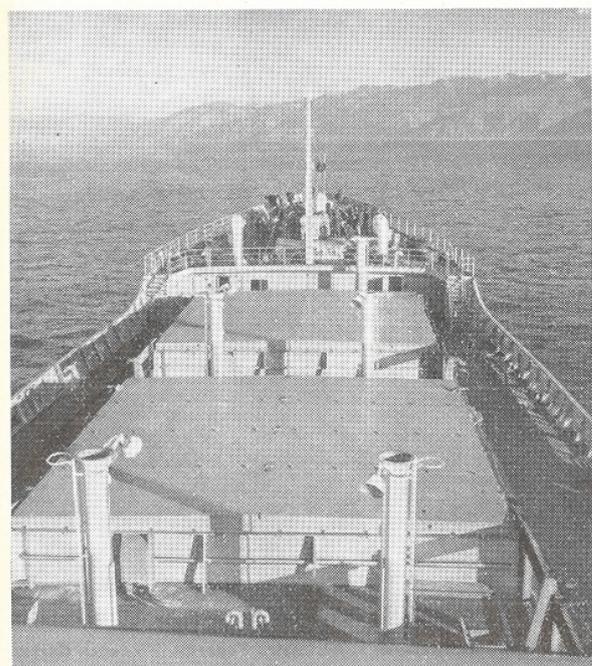
Si tratta del tipo 757 da 5.500 HP. che sviluppa in navigazione normale 125 giri/1'.

Risaliamo in coperta, dove salvo gli intervalli tra la generosa colazione e la cena trascorreremo larga parte di questa interessante giornata.

Possiamo così cogliere al termine delle prove, dall'espressione soddisfatta dell'ing. Telesio, Amministratore delegato della Soc. armatrice che conversa con il nostro direttore ing. Palenzona, la conferma che le prove hanno avuto un esito brillantissimo.

Ma se le macchine, i consumi, gli argani, gli strumenti di bordo, i timoni, gli impianti elettrici hanno funzionato a dovere, ciò significa che i dirigenti, i tecnici e le maestranze tutte dell'Ansaldo Muggiano hanno ancora una volta meritato in seno alla nostra grande Società Ansaldo, il riconoscimento del dovere compiuto.

**Franco Guadagnini**



## Collaborazione in atto tra Meccanico e Ferroviario

Abbiamo rilevato, con vivo interesse, che i rapporti di lavoro fra lo Stabilimento Meccanico e lo Stabilimento Ferroviario sono andati, da circa un anno ad oggi, via via intensificandosi e che si sono gettate le basi per una ancora più estesa collaborazione.

Il carico di lavoro del Meccanico, che oltre ad essere notevole fin da otto nove mesi fa, è da quell'epoca in continua ascesa, ha fatto considerare utile la ripresa, presso il MEF dei lavori che già a suo tempo esso eseguiva per il confratello MEC; essi sono: linee d'alberi, astucci per alberi portelica, lavorazione di camicie cilindri, costruzione d'invertitori di marcia per motori Diesel, ecc.

A tali voci se n'è aggiunta un'altra, molto interessante: si tratta delle lavorazioni delle palette per turbine a vapore. In vista dei possibili favorevoli sviluppi futuri, ci sembra sia interessante dare uno sguardo a quanto si sta facendo e a quanto si potrà fare.

Palette per turbine a vapore. Dal punto di vista di una lavorazione in serie, la produzione delle palette per turbine si presenta come il lavoro più interessante tra quelli ordinati da MEC a MEF; dato anche il carattere di continuità che assume questa produzione, sarebbe interessante ed utile che MEC concentrasse su MEF tutto il fabbisogno che dovrebbe dare in esecuzione a terzi. MEF potrebbe così organizzare questa produzione nel modo più razionale, come impiego di macchine e come impiego d'attrezzature con conseguente riduzione dei costi.

La lavorazione delle palette per turbine è stata iniziata dal MEF nel gennaio del 1955, fino a sviluppare negli ultimi mesi dalle 3000 alle 3500 ore lavorative mensili. Tale possibilità permane; mentre un ulteriore incremento richiede un opportuno adeguamento del macchinario.

Per la collaborazione in atto MEC ha messo a disposizione le sue attrezzature ed ha fornito l'ausilio della sua lunga esperienza in materia. MEF ha risposto con molta serietà e molta assiduità: il rispetto dei tempi di lavoro, gli scarti insignificanti, la lavorazione

bene eseguita e la puntualità nelle consegne ne sono i frutti tangibili.

Le ore lavorative fino ad oggi sviluppate ammontano a circa 20.000.

E' bene mettere in evidenza che la lavorazione delle palette per turbine non è stata soltanto un compito assegnato ed eseguito con diligenza; l'officina del MEF ha preso viva parte all'impostazione, oltre che alla buona esecuzione di questo lavoro, adattando le attrezzature del Meccanico alle sue macchine e costruendo qualche attrezzatura nuova che ha consentito di accelerare e rendere più economica qualche operazione.

Nel programma di svecchiamento delle macchine del MEF, sono state previste alcune nuove fresatrici, che agevolano lo sviluppo della collaborazione in atto.

Invertitori per motori Diesel marini. E' attualmente in corso la lavorazione di n. 12 invertitori da 20.000 per motori Ansaldo Q. 2131/4, lavorazione che si riallaccia alle lavorazioni già eseguite 5 o 6 anni addietro. Allora i risultati furono soddisfacenti e non vi sono dubbi che anche l'attuale commessa, la quale comporta circa 18.000 ore lavorative, dia risultati altrettanto buoni.

Le attrezzature impiegate furono a suo tempo studiate e costruite dal MEF, che è in condizione, anche con i suoi attuali mezzi, di costruire invertitori marini di ogni tipo, a costi non superiori a quelli di MEC.

Lavorazione di linee d'alberi navali. E' una lavorazione oltremodo interessante: ad essa MEF porta il frutto di una lunga esperienza acquisita in lavorazioni simili.

Il numero di tali linee lavorate da MEF è andato continuamente aumentando. I vari Enti collaudatori possono dare atto della precisione delle lavorazioni e MEC può testimoniare sulla puntualità per quanto riguarda le consegne.

Nel programma di miglioramento macchinario MEF, figura un nuovo tornio moderno, robusto e veloce, che aumenterà notevolmente le possibilità dello STA in questo campo di produzione.

Per ricordare alcune importanti linee eseguite da due

anni a questa parte, citeremo: Argea - Miraflores - Purfina - Gripsholm.

Da tempo MEF costruisce, anche con una certa continuità, grandi astucci per alberi porta elica, specialmente per conto della SIAC.

Lavorazione di particolari vari. Da qualche mese MEC, per fronteggiare punte di elevato carico di lavoro, commette a MEF la lavorazione di:

- sottobasi di motore Diesel;
- sottobasi di turbine a vapore;

- alberi per ruote lente di riduttori navali;

- refrigeranti di motori Diesel e di turbine.

Continui contatti tra i due Stabilimenti fanno sì che ove MEC si trovi in difficoltà per altri impegni e MEF disponga di attrezzature adatte, particolari urgenti vengono lavorati e ritornati tempestivamente a MEC, a tutto vantaggio del buon esito finale delle grandi commesse acquisite dall'Ansaldo.

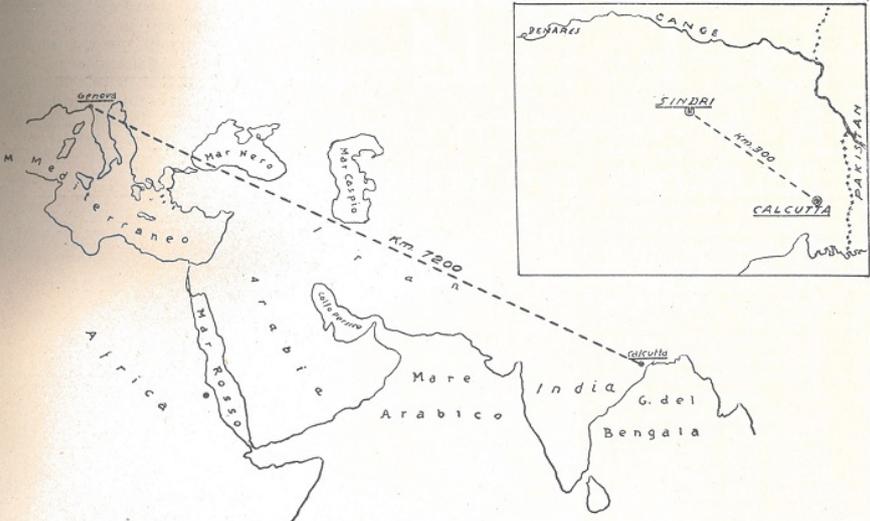
E' da tenere conto che nel programma di miglioramento del macchinario che è stato studiato per MEF figurano: una nuova piallatrice ed una nuova alesatrice di dimensioni e robustezza notevolmente superiori a quelle delle macchine di cui lo STA attualmente dispone. Queste nuove macchine base, oltre che migliorare le possibilità di MEF per le sue produzioni tipiche (escavatori e ferroviarie), consentiranno a MEF di offrire a MEC una più ampia collaborazione, come per esempio per le lavorazioni di casse turbine e casse di riduttori.

Siamo certi che lo sviluppo di questa collaborazione che viene data con crescente passione e senso di responsabilità del personale dei due Stabilimenti, faciliterà la soluzione di quei problemi che presentano carattere di complementarietà, e che consentendo all'Azienda migliori possibilità nell'assunzione e nello sviluppo di commesse di particolare interesse, quali sono quelle tipiche dello Stabilimento Meccanico, evitano dispersioni di energia nella esecuzione di eventuali altri lavori non strettamente caratteristici della produzione Ansaldo.

**Fabrizio Arnaldi**

Una grande affermazione dell'Ansaldo in India

# NASCE L'IMPIANTO DI SINDRI



A suo tempo il nostro giornale dette notizia della brillante affermazione conseguita dall'Ansaldo, in collaborazione con la Società «Montecatini» di Milano, con l'assunzione dell'ordinazione per la progettazione, costruzione e messa in esecuzione a Sindri (India) di un impianto completo per la produzione di fertilizzanti azotati.

A distanza di circa 10 mesi dall'assunzione di tale ordinazione, può essere interessante fare il punto della situazione.

E' da ricordare anzitutto che per seguire e realizzare questo particolare lavoro è stata creata un'apposita organizzazione, sia in Italia con la costituzione dell'«Ufficio Sviluppo Ampliamento Sindri» (USAS), sia in India con la avvenuta creazione di un'apposita Società indiana, con sede in Calcutta, denominata «Industrial and Chemical Plants Ltd.».

Nel creare tale organizzazione, resa necessaria dall'opportunità di un più diretto ed unitario coordinamento di tutte le attività connesse con la realizzazione del lavoro, si sono dovuti affrontare numerosi problemi, in particolare per quanto riguarda la scelta del personale che alla specializzazione tecnica e professionale specifica doveva unire in genere anche una sufficiente conoscenza della lingua inglese.

Appena istituito, l'USAS iniziava il suo lavoro, da un lato sviluppando, d'intesa con la «Montecatini», i disegni costruttivi e dall'altro lato dando corso, gradualmente a ritmo sempre più intenso, al programma di acquisti dei

materiali e macchinari necessari alla realizzazione dell'impianto.

Lo stesso USAS provvedeva anche naturalmente a passare ai nostri Stabilimenti gli ordini per l'esecuzione dei lavori di loro competenza, dando l'avvio così anche al lavoro vero e proprio di costruzione.

Dal canto suo l'«Industrial and Chemical Plants Ltd.» provvedeva ad avviare a Calcutta il centro direttivo ed a Sindri quello esecutivo dei lavori da eseguirsi sul posto in India.

Si tratta di un complesso notevolissimo di lavori, che comprende l'esecuzione, affidata a ditte indiane, di tutte le opere civili dell'impianto e quindi il montaggio e la messa in esercizio di tutti i macchinari dell'impianto stesso.

Si è creato così a circa 7.000 km. in linea d'aria da Genova un centro attivissimo di lavoro che costituisce per la nostra Società una base molto efficace per la diffusione e quasi si potrebbe dire familiarizzazione del nome Ansaldo in tutta l'India.

Le cartine che pubblichiamo danno una chiara idea della lontananza di questo centro di lavoro dalla nostra città e della esatta posizione della località di Sindri dove dovrà sorgere l'impianto e dove quindi molta nostra gente sarà chiamata a prestare la sua opera.

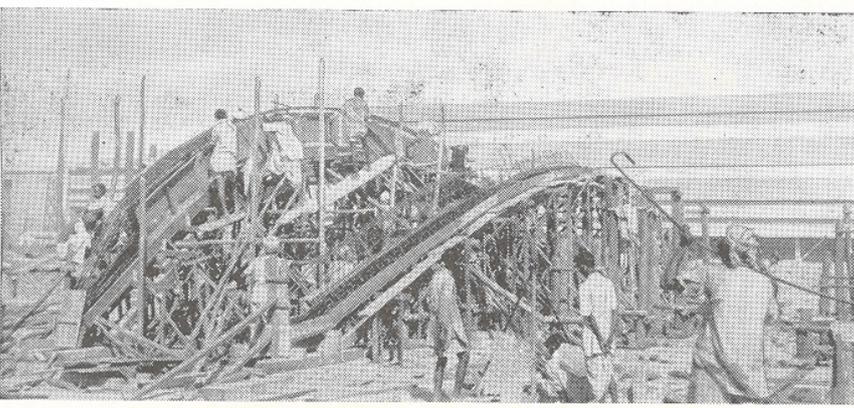
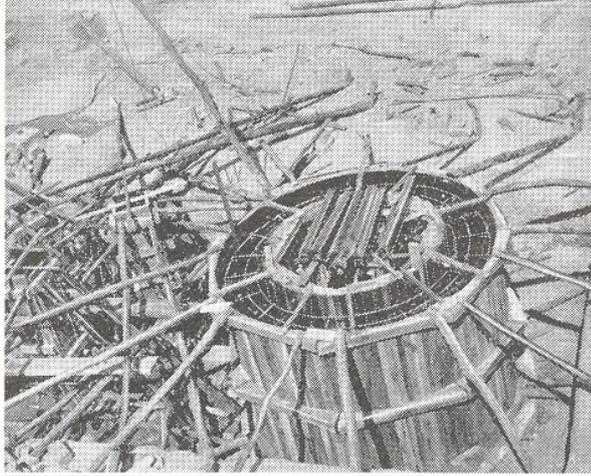
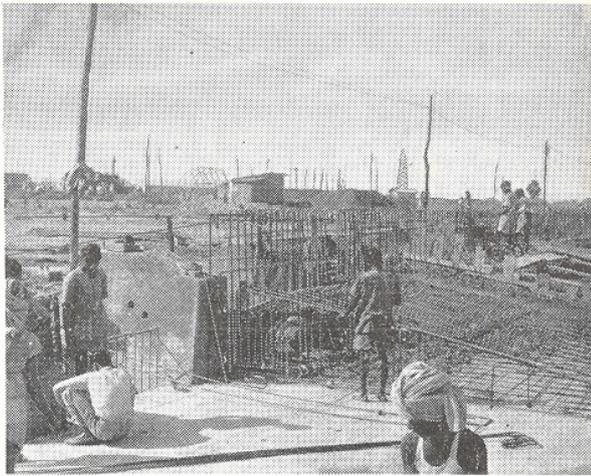
L'abitato di Sindri è sorto recentemente, in una zona nuda e poco abitata dello Stato di Bihar a circa 300 km. a nord-ovest di Calcutta, come centro industriale basato sulla utilizzazione dei vicini giacimenti carboniferi. Vi si trova

non già in funzione un impianto fertilizzanti, del quale il nostro costituirà l'estensione, ed una cokeria; a parte è sorta e si sta sviluppando una zona residenziale moderna. Il clima della regione ha carattere nettamente tropicale, senza presentare tuttavia aspetti nocivi per le persone ad esso non abituate come gli europei.

Per il momento l'attività del nostro personale sia a Calcutta che a Sindri ha, si può dire, soltanto un aspetto direttivo in quanto i lavori, già in corso, per le opere civili vengono come già detto eseguiti da ditte indiane con personale locale. Proprio in questi giorni ci è giunta una serie di fotografie, fra le quali abbiamo scelto per voi alcune delle più significative, che danno una chiara idea del pieno sviluppo dei lavori edili per la preparazione delle fondazioni e dei servizi e per la costruzione dei fabbricati dell'impianto.

Non è senza una certa emozione che da queste illustrazioni si può constatare come in quella lontana terra, così diversa da noi per tradizioni, clima e abitudini, ferva attivamente il lavoro per la realizzazione di un'opera alla quale il nome e l'attività Ansaldo sono così strettamente legati.

Uniti da un invisibile, ma non per questo meno saldo e preciso coordinamento, tecnici e maestranze italiani e indiani danno quindi attivamente la propria opera per la realizzazione di un impianto che sarà vanto della nostra industria e valida base per l'ulteriore sviluppo economico del Paese amico.



# I sommergibili

Nel 1906, mentre sugli scali dei « Cantieri Navali Riuniti » si stava ultimando la serie di quattro grossi piroscafi da carico da 8.800 tonnellate per la Società Veneziana, tipo « Orseolo », il Comandante Boselli ufficiale superiore della Marina da guerra e genero dell'industriale Giovanni Agnelli, e il suo amico ing. Cesare Laurenti, uno dei tecnici precursori e giustamente famosi per la costruzione di sommergibili, decisero di acquistare dai « Cantieri Riuniti » una zona di terreno e su di essa impiantarono un

soluto, un esperimento audace, che avrebbe aperto una nuova era della tecnica navale. Così fu costruito e varato, nel 1907, il « Foca », il primo sommergibile italiano, che dislocava 184 tonnellate, con

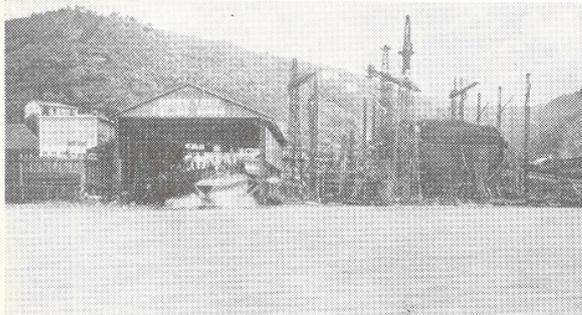
mazione alla perfezione del lavoro accurato e sicuro in tutti i particolari e all'eccellenza dei motori, il che indusse la Fiat a installare a Torino uno stabilimento per la sostituzione dei motori a benzina con quelli a olio pesante del tipo Diesel, di produzione italiana. Tale progresso richiese costose esperienze, ma diede ottimi risultati, tanto che fino allo scoppio della prima guerra mondiale la Marina militare italiana fece costruire ben otto sommergibili del tipo « Medusa » che dislocavano attorno alle 250 tonnellate, mentre tre sommergibili furono costruiti per la Marina brasiliana, uno per la Russia e un altro per l'Inghilterra: i due ultimi, però, passarono poi alla Marina italiana, coi nomi di « Argonauta » e « Balilla ». Nello stesso tempo, in base alla licenza di costruzione « Laurenti » furono costruiti altri sommergibili in cantieri italiani e stranieri: in Svezia, il « Swardfiskan » e il « Tumlarren »; negli S. U. e in Inghilterra l'« S1 », « S2 », « S3 », e il « Swordfish ».

Intanto, sempre su brevetti « Laurenti », il Cantiere Orlando di Livorno costruì 3 sommergibili da 260 tonnellate, Odero di Sestri altri tre similari, il cantiere « Kockums » in Svezia tre sommergibili da 415 tonnellate, il cantiere di Kawasaki in Giappone due sommergibili da 710 e il Cantiere Nikolaiev in Russia altri sette sommergibili da 920 tonnellate, poi non terminati per ragioni interne.

Frattanto il confinante cantiere mercantile aveva continuato a lavorare intensamente, ottenendo alcuni notevoli successi che vanno segnalati. Nel 1905 scendeva in mare,

per la Nav. Gen. Italiana, il grande piroscafo passeggeri « Duca di Genova » da 7.798 tonnellate, e nel 1908 si varavano il « Duca degli Abruzzi » sempre per la N.G.I. e l'« Oceania » per la soc. « La Veloce ».

dal Brasile, la « Cearà » di 4.000 tonnellate, inventata e progettata dall'ing. Laurenti. La nave veniva chiamata « nave - canguro » perchè poteva portare nella speciale carena e « mollare » in alto mare un piccolo sommergibile. La stampa mondiale dell'epoca ne ammirò la concezione, tanto originale quanto geniale, ma questa particolare nave consentì anche, in una maniera così insolita, di collaudare il nuovo tipo di motore, che diede ottimi risultati durante la navigazione fino al Brasile.



Varo del sommergibile « Pacinotti » (1916)

cantiere per la costruzione di sommergibili, i primi in Italia. La ditta si chiamò dapprima « Fiat Muggiano S. A. per la costruzione di Autoscafi » e cominciò col costruire dei motoscafi, e poi, per un accordo intervenuto con la San Giorgio di Sestri Ponente, la ditta si chiamò « Fiat San Giorgio - Soc. An. per la costruzione di Autoscafi, Torpediniere e Sommergibili ».

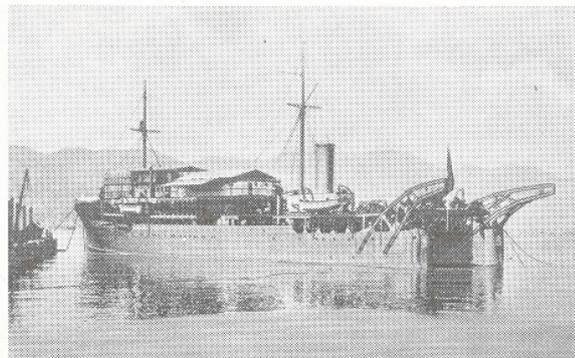
I progetti dell'ing. Cesare Laurenti, ex capitano del Genio Navale, erano già stati accettati dalla Marina Italiana ed avevano attirato l'attenzione delle competenti marine straniere. Pertanto la « Fiat - S. Giorgio » ricevette subito tre ordinazioni, una dalla Marina Italiana, una da quella svedese e una dalla danese.

Costruire un sommergibile allora era come oggi una centrale atomica; una novità as-

motore a benzina per la navigazione in superficie. Il sommergibile svedese, il « Hvalen », varato nel 1908, fu particolarmente ammirato per le sue qualità marine eccezionali, che dimostrò compiendo senza scorta e coi propri mezzi la traversata di 4.000 miglia da La Spezia a Stoccolma, affrontando un mare agitatissimo nel Golfo di Biscaglia. Il sommergibile danese, varato nello stesso anno, fu il « Dykeren » di 105 tonnellate.

La perfezione di queste realizzazioni pionieristiche, l'assoluta precisione del lavoro, i risultati superiori ad ogni aspettativa valsero al cantiere una rinomanza mondiale, e segnarono l'inizio di una crescente richiesta da parte della marina italiana e di quelle straniere.

Come abbiamo detto, il Cantiere doveva la sua affer-



Nave appoggio sommergibili « Cearà » (1913)

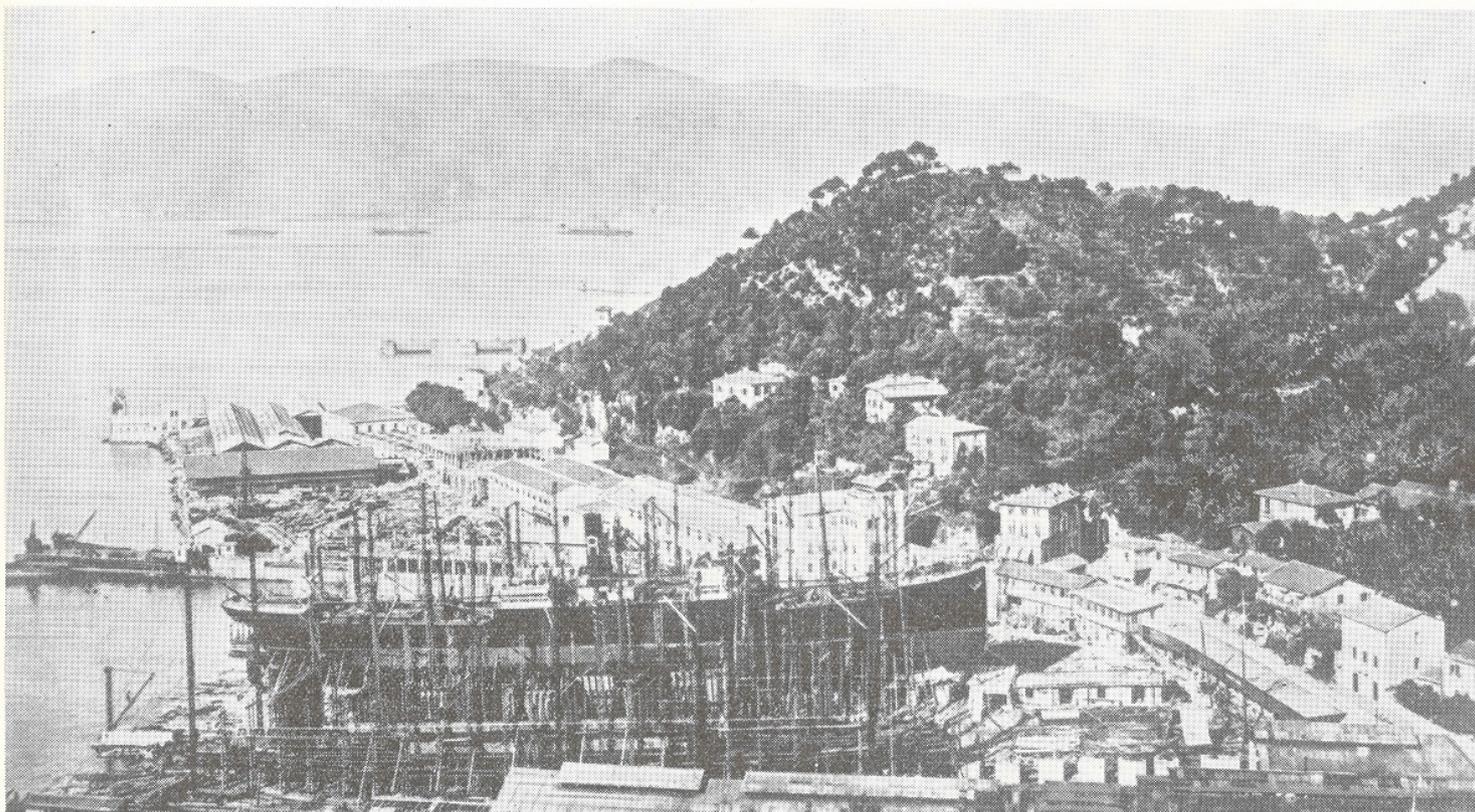
Nel 1903 scendeva in mare il piroscafo « America » da 9.000 tonnellate, seguito poco dopo dai seguenti: Firenze, Armando, Carlo, Milano, Clara e Vesuvio.

Nel 1913 la « Fiat - S. Giorgio » rilevò completamente anche il cantiere mercantile, acquistando così maggior spazio per la costruzione dei sommergibili che tendevano ad aumentare di tonnellaggio, e si attrezzò con più ampiezza nelle officine destinate alla fabbricazione delle strutture e degli accessori e fu anche in grado di sviluppare un più vasto programma.

La prima applicazione di motore « Diesel - Fiat » su navi di superficie fu effettuata su un tipo speciale di nave appoggio sommergibili ordinata

L'anno seguente era la volta di altre due navi di tipo strano e assolutamente originale, il « Milazzo » e il « Volturino » da 10.000 tonnellate, dalla coperta irta di potenti elevatori e speciali congegni. Si trattava di due navi per il trasporto del carbone, che avrebbero potuto effettuare il rifornimento di altre navi in alto mare, mediante gli appositi elevatori « Menada ».

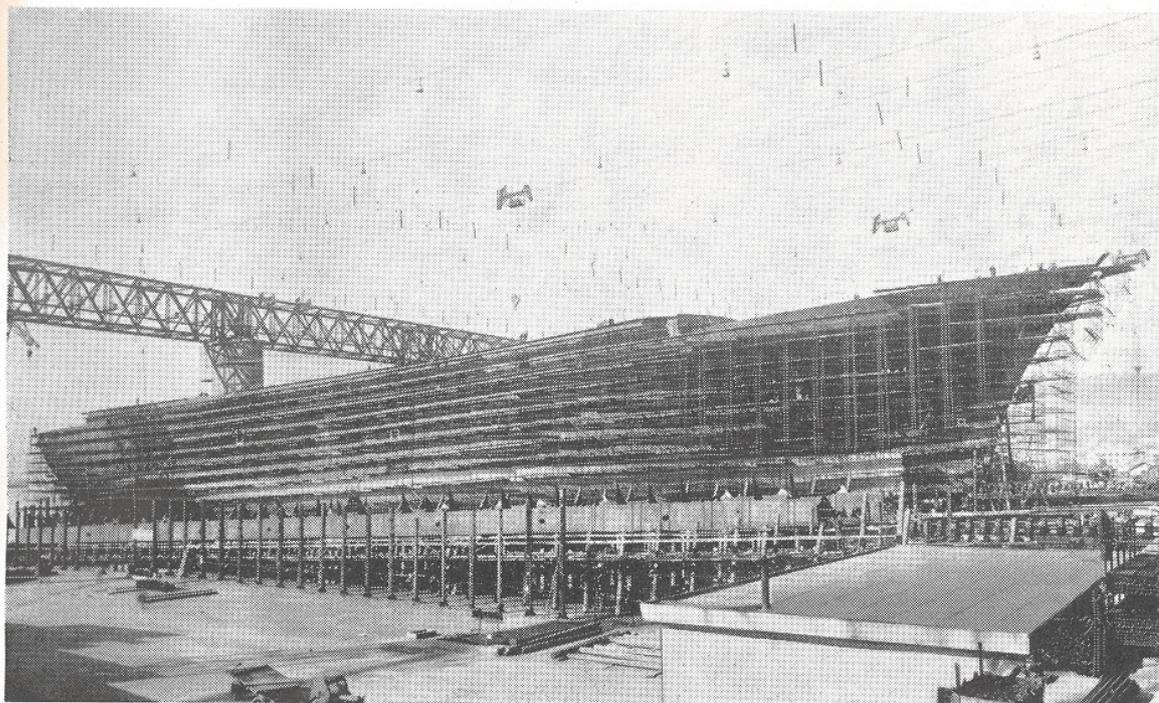
Durante la prima guerra mondiale, naturalmente, il Cantiere dovette svolgere una attività febbrile per far fronte alle pressanti richieste della Marina Militare: costruì e varò altri 15 sommergibili del tipo « Medusa » migliorato (classe F di 260 tonnellate) e quattro da 762 tonnellate del tipo « Barbarigo ».



Una veduta del Cantiere di Muggiano nel 1912. Sullo scalo il piroscafo « Carlo ».

# CANTIERE

## LA «GRIPSHOLM», SI PREPARA AL VARO



La data stabilita per il varo della motonave svedese « Gripsholm », l'8 di aprile, si avvicina rapidamente. Il 3 marzo è stata montata l'ultima lamiera dello slancio di prua e su di essa è stato posto il simbolico ramoscello di ulivo, per annunciare gioiosamente, con il lieve stormire delle sue foglie, che lo scafo era terminato.

Per concludere questa prima fase della costruzione sono occorsi mesi di dura fatica, ma nè le difficoltà nè i disagi hanno potuto rallentare lo sviluppo dei lavori.

Gli operai del Cantiere hanno contemplato per un istante il ramoscello di ulivo e hanno ripreso la loro opera solerte: per l'8 di aprile tutto deve essere pronto e nessun particolare deve essere trascurato. Ben lo sanno i maestri d'ascia che preparano i vasi sotto la nave, i verniciatori che stanno

pitturando di colore argento la carena e soprattutto i montatori che sono pressati dai reparti d'allestimento per completare al più presto le rifiniture. E' nella poppa dove quest'ultima fase di lavoro si svolge più intensa: si devono barenare le linee d'asse per montare poi gli astucci e gli assi port'elica, si deve barenare il dritto per sistemare il timone. Programmi precisi impongono che le barenature siano terminate al più presto e i montatori, i ribattitori, i calafati scaldano, aggiustano, scappellano, ribattono le ultime strutture dei ringrossi; ogni tanto alzano gli occhi per guardare la nave che, malgrado sia ancora prigioniera dei ponteggi che l'avvolgono, pare ansiosa di liberarsi e di raggiungere il mare.

Nel contempo si sta preparando anche lo scalo a mare,

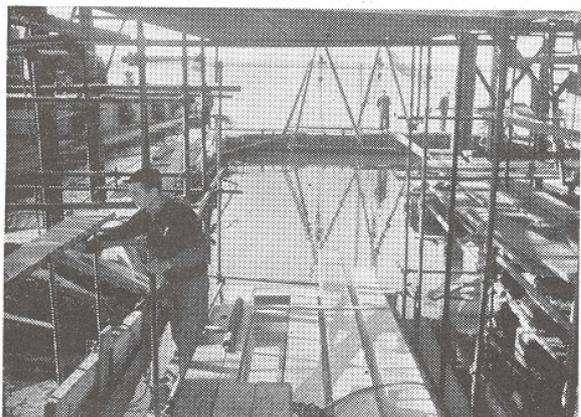
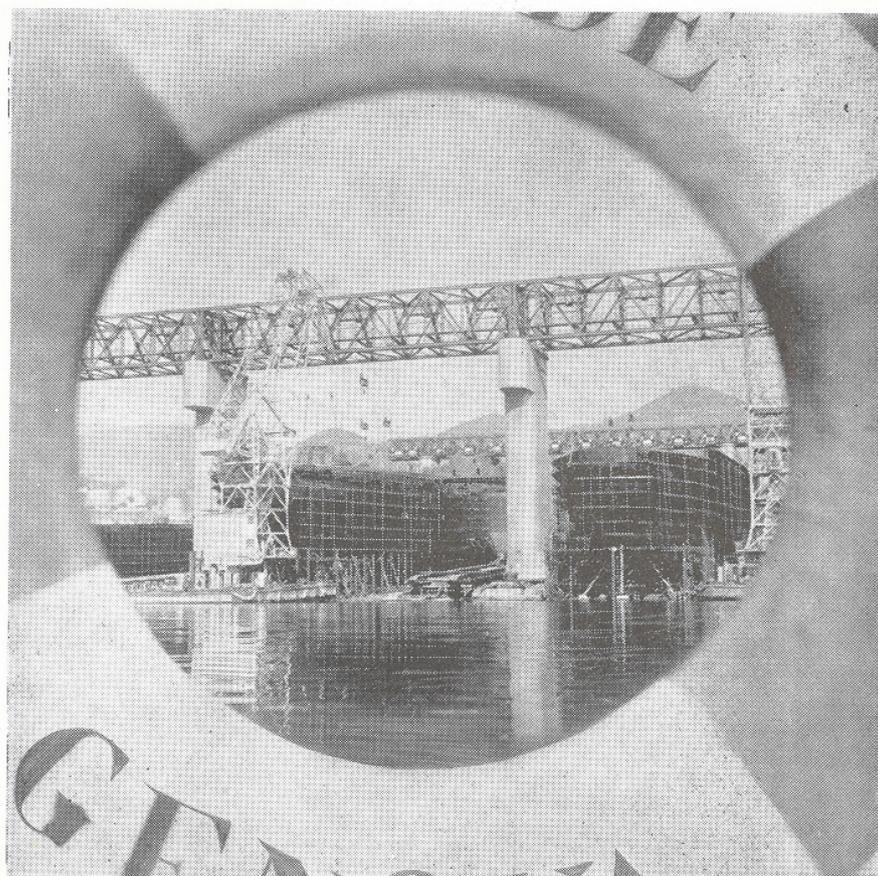
che è la parte dello scalo fisso che si protende nell'acqua fin dove viene ad innestarsi l'avanscalo. Tale avanzamento oltre ad essere richiesto da esigenze di varo serve a garantire una fondazione solida al di là del ciglio del mare.

Lo scalo a mare della « Gripsholm » si avvanza per circa 15 m. e per poterlo costruire si è dovuto isolare uno specchio d'acqua con paratie in legno rese stagne da sacchetti di sabbia e sostenute da piedritti di profilati di ferro conficcati nel terreno del fondale. La paratia frontale di questo recinto deve essere molto solida in quanto deve sostenere un battente d'acqua alto circa 3 m.

Isolato lo specchio d'acqua necessario per i lavori da eseguire, esso sarà prosciugato da due pompe centrifughe della portata complessiva di 7000 litri al l' per esaurire circa 320 mc. d'acqua, dopodichè gli operai scenderanno nello spazio libero per sistemare i blocchi di fondazione in cemento e le longarine di abete necessarie per sostenere il piano di scorrimento dello scalo.

Poi entrerà in opera il palombaro, che preparerà il tratto di fondo marino destinato ad accogliere l'avanscalo e, con gli ultimi ritocchi al grande complesso delle sistemazioni di varo, la « Gripsholm » scenderà nelle miti acque del golfo ligure in un giorno di primavera mediterranea, portando con sé, quando solcherà i freddi mari del nord e sfiorerà gli abbaglianti fianchi degli icebergs, un indelebile ricordo.

## Due navi in costruzione viste dal mare



Preparazione dello scalo a mare della « Gripsholm »

FONDERIA

COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite nel mese di febbraio:

- Lingottiere di ghisa per la « F.I.A.T. » di Torino.
  - Suole di ghisa tipo F. 1120 per la « Compagnie Internationale des Wagons Lits », agenzia di Milano.
  - Getti vari di ghisa per la Società « Cornigliano ».
  - Boccole di bronzo per l'« Ansaldo - Fossati ».
  - Camicie di ghisa per la « Nuova San Giorgio ».
  - Getti di bronzo per l'« Ansaldo - S. Giorgio ».
  - Mantelli di bronzo per le « Officine Pocarddi » di Pinerolo.
  - Getti vari di ghisa meccanica per l'« Alfa Romeo » di Milano.
- Dette forniture comportano circa 70.000 ore lavorative.

CONSEGNE

Le consegne effettuate nel mese di febbraio sono le seguenti:

- Un'elica di bronzo al manganese, a quattro pale, del

peso di circa 22 tonn., destinata ad una turbocisterna di 31.500 T.D.W. e un'elica di bronzo al manganese, a quattro pale, del peso di circa 10 tonn., destinata alla motonave « Giacinto Motta » in allestimento al nostro Cantiere di Muggiano, al nostro Stabilimento Meccanico; 232 tonn. di getti di ghisa e bronzo ai nostri stabilimenti Ferroviario, Carpenteria, Cantiere di Sestri e Cantiere di Muggiano, per costruzioni varie; 16 tonn. di getti di ghisa e bronzo all'« Ansaldo - S. Giorgio », al « Delta » e all'« Ansaldo - Fossati »; 240 tonn. di lingottiere di vario tipo alle Società « F.I.A.T. », « Cornigliano » e « S.I.A.C. »; 18 tonnellate di ceppi freno di ghisa alla « Compagnia Vagoni Letto » di Milano; 48 tonn. di getti di ghisa e bronzo a clienti vari; 183 tonn. di getti di ghisa meccanica all'« Alfa Romeo » di Milano per costruzioni automobilistiche.

VISITE AGLI STABILIMENTI



Nei giorni 7, 8 e 9 febbraio si sono riuniti a Genova i tecnici dei servizi manutenzione impianti delle Aziende del Gruppo Finmeccanica. I congressisti hanno visitato l'Ansaldo e la foto li ritrae al nostro Stabilimento Meccanico

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

— L'Ammiraglio Subjakt, Capo di Stato Maggiore della Marina dell'Indonesia, insieme con alti ufficiali indonesiani.

— I sigg. Theodorus Endert, Jacobus Van der Wal e Joannes Christians Van Reenen, dirigenti della Società olandese « De Rotterdamse Droogdok ».

— I sigg. Dietrich e Holliger della « Union Carbide » di New York, accompagnati dall'ing. Ceraso della « S.I.O. » di Milano.

— I sigg. Grothe ed Eder della Ditta « Thiele » di Kaltp (Germania).

— I sigg. Pedro Garibi e Luis Iturbe, ufficiali della motonave spagnola « Monte Ulià » accompagnati dal sig. Crespi

della Ditta « Fratelli Cichero » di Genova.

— Un gruppo di studenti della facoltà di ingegneria dell'Università di Porto Alegre (Brasile).

— Un gruppo di trenta studenti della Sezione navalmeccanici dell'Istituto Navico di La Spezia (al Cantiere di Muggiano).

— Il sig. Pedro de Zagola, della Marina Militare del Venezuela.

— Il Ministro britannico presso l'Ambasciata britannica a Roma sig. Unwin e Signora, accompagnati dal Console Generale britannico a Genova sig. Balfour, dal Console sig. Hacon, Addetto Commerciale britannico a Milano (già primo segretario presso l'Ambasciata britannica a Roma) e dal Vice Console di Genova sig. Stenbock.

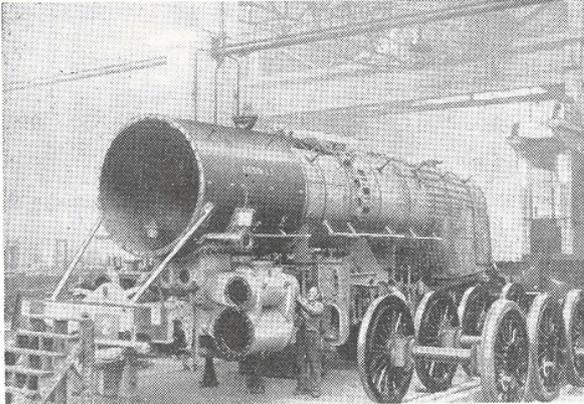
Al Meccanico sono stati ricevuti dal V. D. G. ing. De Vito, dal Direttore ing. Cominetti, dal V. D. ing. Russo e dagli altri Dirigenti dello Stabilimento. Dopo una breve illustrazione delle produzioni dell'Ansaldo, sia dei Cantieri che degli Stabilimenti del Settore Meccanico, dei legami fra l'Ansaldo e la Finmeccanica, dei legami esistenti fra l'Ansaldo, l'Ansaldo - San Giorgio, l'Ansaldo - Fossati, ecc., i graditi ospiti sono stati accompagnati a visitare le varie officine (Grande Meccanica, Officina Dentatrici, Sala Prove Motori Diesel, Sala Prove

Turbine) e infine il Laboratorio; qui l'ing. Rappini ha illustrato in inglese le finalità e i metodi di lavoro del Laboratorio stesso e ne ha descritti succintamente gli impianti, che sono stati poi visitati rapidamente.

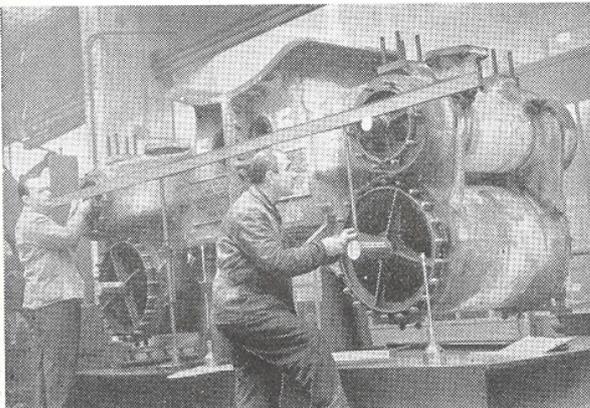
Successivamente gli ospiti sono stati accompagnati dal Comandante Arcadipane ad una rapida visita al Cantiere di Sestri, dove sono stati ricevuti dal Direttore ing. Cristofori. Essi hanno così potuto ammirare il Cantiere dall'alto delle teleferiche, esprimendo il loro apprezzamento per la imponenza degli impianti ed interessandosi vivamente alle costruzioni in corso. Gli ospiti sono stati poi invitati ad una colazione alla quale hanno preso parte l'A. D. ing. Rosini, il V. D. G. ing. De Vito e il D. C. ing. Casaccia, nonché il comandante Arcadipane e il sig. Donati. I Dirigenti dell'Ansaldo hanno quindi ricevuto dal Console Generale britannico l'invito ad un cocktail nella sua abitazione, in onore del Ministro Unwin e della sua gentile Signora.

I visitatori si sono profondamente interessati nelle visite dei nostri due maggiori Stabilimenti e hanno ripetutamente dimostrato il loro apprezzamento per l'organizzazione, per gli impianti, per la disciplina del personale e per la abilità della mano d'opera. Essi hanno anche colta ogni occasione per dimostrare una simpatica cordialità.

FERROVIARIO



La caldaia di una delle ventinque locomotive indiane, in costruzione al Ferroviario, sistemata sul telaio. Dopo un accurato controllo dell'allineamento verrà eseguito il montaggio sul treno di moto, già disposto sul binario a fianco.



Il collaudatore Angelo Cervetti, coadiuvato dall'operaio Pellegrino Catti, esegue un severo collaudo dimensionale di un blocco cilindri per locomotive indiane in costruzione al Ferroviario

LIVORNO

MOVIMENTO BACINO

— Dal 14 al 16 febbraio ha sostato il piroscafo « Genepeca I » di 1650 T.S.L. della Società armatrice « Genepeca » di Livorno per carenaggio e lavori vari da parte di Ditte esterne.

— Dal 18 al 26 febbraio ha sostato il piroscafo « Dorso duro » di 4.570 T.S.L. della Società armatrice « Lloyd Veneziano » di Venezia per carenaggio e sostituzione dell'asse port'elica.

Proiezione di documentari sui caccia venezuelani

Nel pomeriggio di sabato 25 febbraio è stato proiettato in una sala dell'« Istituto San Francesco Saverio » di Livorno, un documentario cinematografico sulla costruzione dei cacciatorpediniere venezuelani al Cantiere « Luigi Orlando ».

Alla proiezione del film, commentato in lingua spagnola e corredato anche di esaurienti didascalie del lavoro italiano, hanno assistito i dirigenti del Cantiere di Livorno e numerosi ufficiali e sottufficiali della Marina del Venezuela.



La visita all'Ansaldo del Ministro britannico presso l'Ambasciata a Roma, sig. Unwin. Da sinistra: il sig. Donati della Dig; l'ing. G. Rappini, dirigente del Laboratorio materiali del Mec; il Console Hacon; la signora Unwin; il Ministro Unwin; il V.D.G. ing. De Vito; il V. D. del mec ing. Russo; il V. Console Stenbock; il Direttore del Mec ing. Cominetti; il Console Generale Balfour

MECCANICO

COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite dall'8 gennaio al 7 marzo.

— Quattro assortimenti di collettori per caldaie tipo Foster Wheeler per apparati motori in costruzione presso i « Cantieri Riuniti dell'Adriatico » di Trieste.

— Ricambi per la Centrale termoelettrica di Torrelavega della « SNIACE » (Spagna).

— Ricambi per turboalternatore da 10.000 kW per la Centrale « SGES » di Catania.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio dell'armatore Apollinare Lazzari di Ancona.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà degli armatori Angelo e Salvatore Wongher di Porto S. Stefano.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 S, sovralimentato, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1', dotato di accessori normali, da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Federico Pignali di S. Benedetto del Tronto.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, della potenza normale di 110 cav. eff. a 390 giri al 1', dotato di accessori normali, da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Luigi Recchi di Termoli.

— Un motore industriale Diesel Ansaldo tipo 2131/4, della potenza di 125 cav. eff. a 450 giri al 1', completo di accessori e ricambi, da accoppiare a macchina elettrica, della Società « The New Epitrotiki Steamship Navigation Petros Potamianos - Piraeus » (Grecia).

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 370/6 RS, sovralimentato, della potenza di 830 cav. eff. a 275 giri al 1', completo di accessori e ricambi e di 3 gruppi ausiliari (costituiti da un'elettropompa di riserva per la lubrificazione, un depuratore elettrico per il combustibile, un depuratore elettrico per l'olio di lubrificazione), per la Società « Estaleiros Navals de Viana do Castelo » di Viana do Castelo (Portogallo).

— Un gruppo Diesel alternatore da 150 kVA - 220/127 Volta, formato con motore Diesel Ansaldo tipo 1620/6 sovralimentato, della potenza di 185 cav. eff. a 1000 giri al 1', destinato alla Ditta « De Micheli » di Firenze.

— Un gruppo Diesel pompe, con motore Diesel Ansaldo tipo Q. 81/2 della potenza di 9 cav. eff. a 1500 giri al 1', con dinamo da 4 kW - 24 Volta e con compressore da mc/h 12x30 ate, per la Società « ACNIL » di Venezia.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 S, sovralimentato, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1', dotato di elica a pale orientabili, da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Paolo Pollastrini di Anzio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q.265/4S, sovralimentato, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1', dotato di elica a pale orientabili, da sistemare su peschereccio di proprietà degli armatori F.lli Tontini di Anzio.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 S, sovralimentato, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1', dotato di accessori normali, da sistemare su peschereccio di proprietà della Società « AGO » di Terracina.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 S, sovralimentato, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1', dotato di accessori normali, da sistemare su peschereccio di proprietà degli armatori Angelo e Salvatore Wongher di Porto S. Stefano.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 S, sovralimentato, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1', dotato di accessori normali, da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Federico Pignali di S. Benedetto del Tronto.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, della potenza normale di 110 cav. eff. a 390 giri al 1', dotato di accessori normali, da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Luigi Recchi di Termoli.

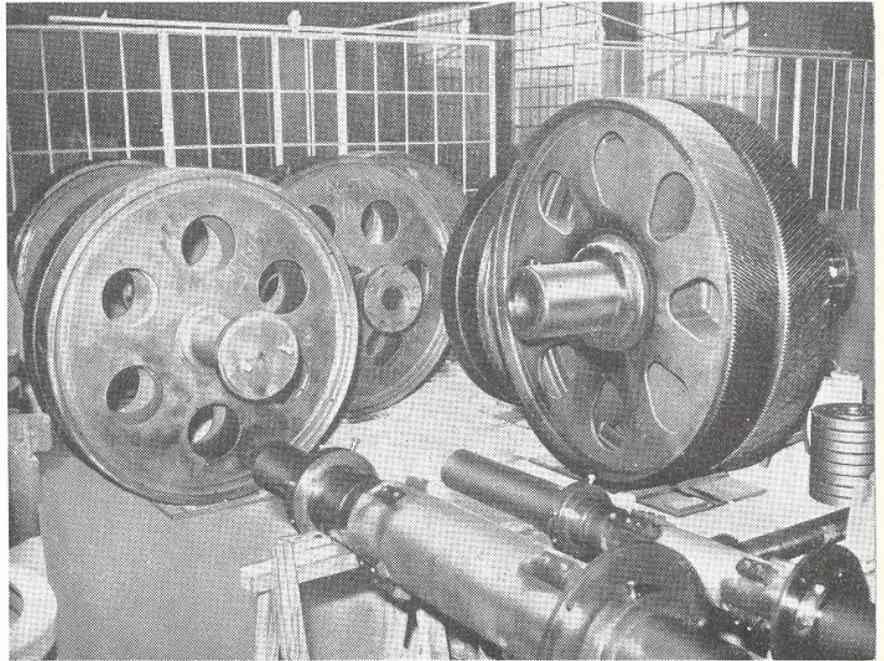
— Un motore industriale Diesel Ansaldo tipo 2131/4, della potenza di 125 cav. eff. a 450 giri al 1', completo di accessori e ricambi, da accoppiare a macchina elettrica, della Società « The New Epitrotiki Steamship Navigation Petros Potamianos - Piraeus » (Grecia).

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 370/6 RS, sovralimentato, della potenza di 830 cav. eff. a 275 giri al 1', completo di accessori e ricambi e di 3 gruppi ausiliari (costituiti da un'elettropompa di riserva per la lubrificazione, un depuratore elettrico per il combustibile, un depuratore elettrico per l'olio di lubrificazione), per la Società « Estaleiros Navals de Viana do Castelo » di Viana do Castelo (Portogallo).

— Un gruppo Diesel alternatore da 150 kVA - 220/127 Volta, formato con motore Diesel Ansaldo tipo 1620/6 sovralimentato, della potenza di 185 cav. eff. a 1000 giri al 1', destinato alla Ditta « De Micheli » di Firenze.

— Un gruppo Diesel pompe, con motore Diesel Ansaldo tipo Q. 81/2 della potenza di 9 cav. eff. a 1500 giri al 1', azionante una pompa per acqua da 29 tonnh per 25 mt. ed una pompa per olio di lubrificazione da 5 mc/h, quale gruppo ausiliario per la motonave « Itaca » (ex Union) dell'armatore Paolo Caruso & C. di Trapani.

Le suddette forniture comportano circa 125.000 ore lavorative.



Ruote lente per riduttori navali in una Officina del Meccanico

CONSEGNE

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

— Due piattaforme girevoli ed una fissa (inviate al Mec per la ricottura), 36 supporti (inviati al Mec per il controllo « Magnaflex ») e una caldaia per locomotive indiane al nostro Stabilimento Ferroviario; tubazione di rame (inviata al Mec per la ricottura), due elettropompe centrifughe per estrazione condensatore principale, un albero intermedio per linea d'asse, al nostro Cantiere di Sestri per le turbocisterne « Purfina Italia » e « Fina Canada » in allestimento per la « Compagnia Marittima Palermitana » di Palermo; due tubi astuccio, parti PR e PP, per linee d'assi al nostro Cantiere di Sestri per la motonave « Gripsholm » in costruzione per conto della « Svenska Amerika Linien » di Göteborg (Svezia); soffiatori di fuliggine per caldaie principali e tubi d'acqua, apparecchi per bloccaggio linea d'asse al nostro Cantiere di Livorno per il cacciatorpediniere « Indomito » in allestimento per la Marina Militare Italiana.

— Una turbina di bassa pressione sinistra, dodici mannicotti dentati per giunti flessibili, due turboalternatori da 280 kW (costituiti da basamento, condensatore, turbina, riduttore ed alternatore), una turbina di bassa pressione destra ed un cuscinetto reggisplinta principale per gruppo riduttore destro al nostro Cantiere di Livorno per tre cacciatorpediniere venezuelani in costruzione.

— Un gruppo Diesel dinamo, con motore Ansaldo tipo Q. 265/4 da 200 HP e dinamo da 125 kW, al nostro Cantiere di Muggiano per la motonave « Giacinto Motta » in allestimento; particolari di ricambio per motori Ansaldo alla « Empresa Nacional de Transportes » di Buenos Aires; una camicia cilindro, supporti e giunto Zolner (rimessi in effi-

cienza al Mec) alla motonave « Ardea » della « Società di Navigazione Marittima Napoletana » di Napoli, in avaria nel porto di Venezia; due alberi a manovelle e cuscinetti alla « Gestione governativa di navigazione sul lago di Como » per apparati motori di navi lacuali; tre testate stantuffo

complete di prigionieri per motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo 688 alla motocisterna « Fede » della « Flotta Lauro » di Napoli, in avaria nel porto di Genova.

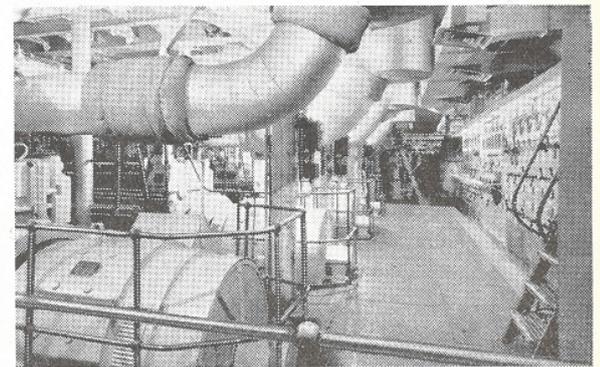
Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito in complesso, di 198 tonnellate.

Gruppi elettrogeni in prova per la "Gripsholm"

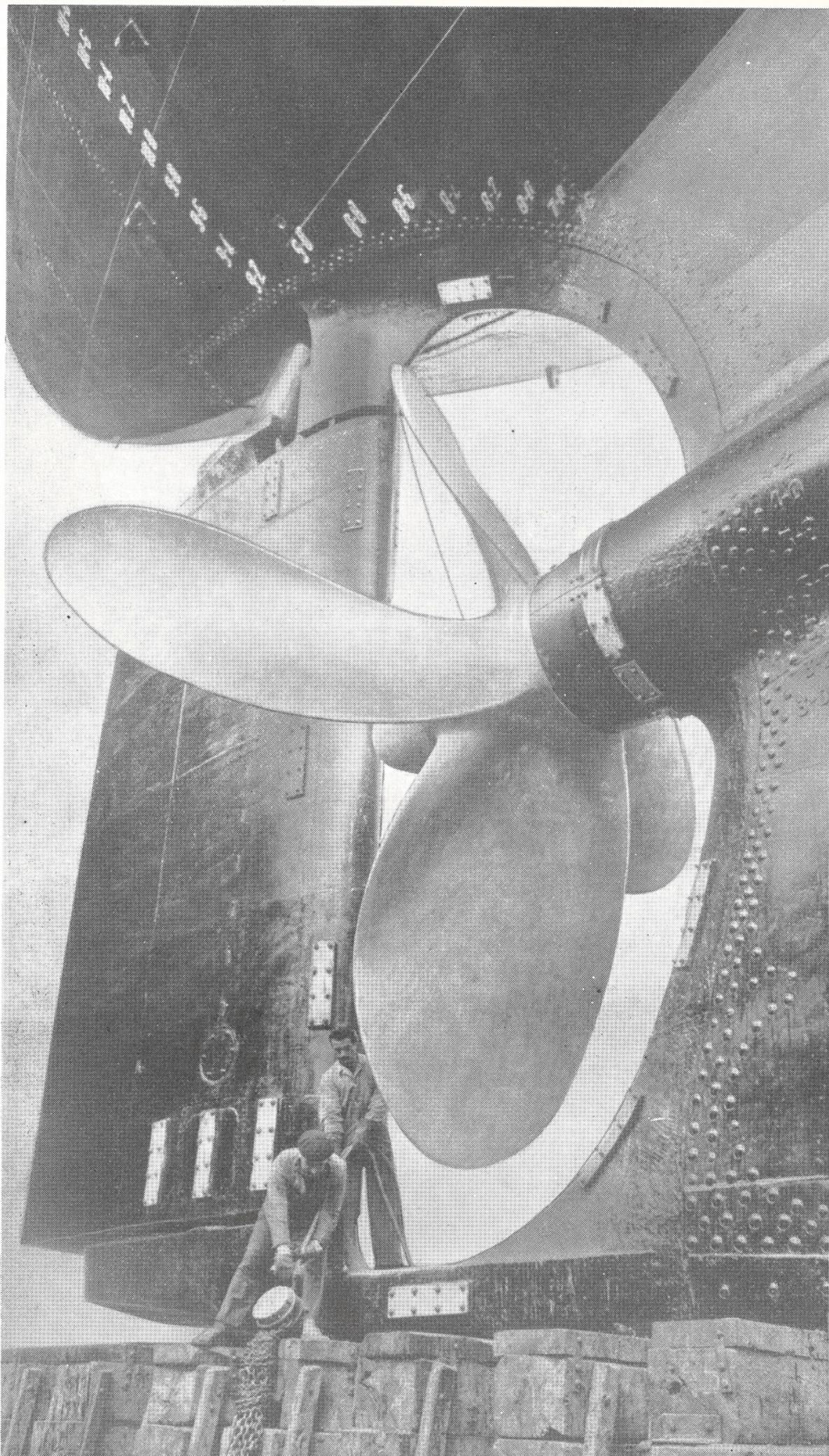
In questi giorni si stanno effettuando con ottimi risultati, presso la Sala prove del Meccanico, le prove ufficiali di collaudo di cinque gruppi elettrogeni da 875 kVA con motori Ansaldo tipo 460/6 ed alternatori originali ASEA (Svezia). I gruppi elettrogeni sono destinati alla centrale elettrica della motonave « Gripsholm » in costruzione al nostro Cantiere di Sestri per la « Svenska Amerika Linien » di Göteborg (Svezia).

Il motore Q. 460 ha un alesaggio di 460 mm. e una corsa di 660 mm., è del tipo a quattro tempi, semplice effetto, con stantuffi raffreddati ad olio. (Otto motori di questo tipo, nella soluzione costruttiva a 7 cilindri, sono stati a suo tempo installati cinque a bordo dell'« Andrea Doria » e tre a bordo della « Cristoforo Colombo »). La potenza unitaria per cilindro è di 175 cav. a regime di giri 257 al 1'. I gruppi generano corrente alternata a 450 V. e a 60 Hz e sono dotati di regolatori automatici di tensione del tipo ASEA originali.

MUGGIANO



Nuovi gruppi elettrogeni sistemati sulla motonave argentina « Rio Jachal » al Cantiere di Muggiano.



A sinistra: l'elica e il timone varato a Sestri nel febbraio del 1917.

## STOR

Quand'ero bambino mi regalavano un piccolo motoscafo con l'elica a corda, che io facevo correre in una vasca circolare del cortile. Inevitabilmente il motoscafo mi andava a cozzare contro il margine opposto, ed io dovevo ricominciare con grande disappunto. Mancava il timone. E il gioco non andava.

Provai allora a fissare sul fianco destro un bastoncino che scendeva sotto il pelo dell'acqua: il bastoncino faceva attrito e il motoscafo continuava a girare in tondo, fino ad esaurimento della corda. Fui entusiasta ed orgoglioso di questa mia scoperta, fino a che seppi che qualcosa di simile era stato inventato almeno sei-mila anni prima di me, e si chiamava « remo-timone ».

In antico ci si accorse che non era agevole governare il natante col solo movimento dei remi, non solo per le necessarie evoluzioni ma anche per tenerlo in rotta, data la inevitabile disuguaglianza dei colpi dei rematori dalle due bande. Si ricorse perciò ad un'asta con pala assai lunga e sporgente anche al di sotto della chiglia, appoggiata sul fianco della nave nella parte poppiera. L'asta faceva attrito nell'acqua, proprio come il mio bastoncino, e faceva perciò girare la barca dalla propria parte. Questa specie di remo-timone si posava a destra per girare a destra, e a sinistra per girare a sinistra. Poi, come succede sempre nelle umane vicende, qualcuno si stancò di passare da destra a sinistra e viceversa, e trovò più conveniente fissare due aste a poppa, una per parte, e lasciar scendere in acqua, di volta in volta, quella voluta.

Così le navi antiche ebbero due timoni per circa cinquanta secoli, e con due timoni navigarono le « armate » più illustri, da quelle egizie e feni-



La turbocisterna « Miraflores » — Sopra: il timone, del peso di 35 tonnellate, del transatlantico « Roma »  
1926 — A destra: tre fasi del montaggio del timone di una turbocisterna da 31.500 tonn. di portata lorda

# LA MANOVRA DEL TIMONE

...a quelle persiane e greche, a quelle di Duilio e giù giù fino a quelle delle prime gloriose repubbliche marinare. Le navi genovesi di Oberto Doria, che piombarono con rapido movimento sulla flotta pisana alla Meloria, manovravano ancora con due timoni. Se il sistema dei due timoni non fosse stato tanto eccellente, forse Pisa non sarebbe diventata « vituperio delle genti ».

Ma le conquiste umane, com'è noto, non si fermano mai, e nel tardo medioevo qualcuno pensò che sarebbe stato meglio applicare al centro della poppa un timone girevole da ciascuna banda: a dirla oggi sembra una cosa da ridere, ma allora avrà forse fatto ridere di compassione e di scherno dietro al povero inventore, che avrebbe ben meritato più di un monumento, ed invece è tuttora sconosciuto. Doveva essere un navarrese, tanto è vero che il nuovo timone fu detto « alla navarrese ».

Il primo mezzo di manovra fu una semplice barra applicata direttamente sull'asta del timone: la mano dell'uomo impugnava la barra, i muscoli del braccio erano padroni della rotta, la scena diventava mitica. Da qui tutta la forza emotiva di un grido come « Tutta barra a sinistraaaaa!!! » strascicata con lunga « cantilena » per vincere il rumore delle onde tempestose. A proposito: qualcuno dice che i genovesi parlano con la « cantilena » perché abituati ad urlare per mare gli ordini al timoniere. Se non fosse per i timoni, dunque, i genovesi parlerebbero come i senesi.

Dalla manovra diretta sulla barra, che richiedeva sforzi enormi e non si poteva evidentemente applicare a grandi imbarcazioni, si passò ad un comando « a distanza » del timone: una ruota « a cavi-

glie », che è la classica ruota cui pensiamo ogni volta che sentiamo la parola « timone », piazzata sul cassero di poppa o sul ponte di comando. La ruota, fatta girare verso destra o verso sinistra, comanda delle catene che a loro volta dirigono la pala del timone.

Quello del timoniere fisso alla « ruota » è la visione più romantica della mariniera: le mani chiuse a pugno sulle « caviglie », il cappuccio incerato zuppo d'acqua che scende sulla cappotta, lo sguardo immobile sulla bussola, e nell'infuriare degli elementi il fuoco acceso nel fornello della inseparabile pipa. La visione è suggestiva e potente, tanto è vero che certi « condottieri » di popoli amano farsi definire « timonieri » ma di solito portano la nave in secca.

Ma ai timonieri veri succede di rado, o meno che non abbiano perso la bussola, cosa che succede più spesso agli uomini in terraferma.

Già con la marina a vela, coi pesanti velieri e coi velocissimi « clippers » la manovra del timone doveva essere enormemente faticosa e difficile, tanto è vero che si aggiungeva spesso a poppa una vela che aveva il compito di favorire la manovra, come accadde nei « brigantini a palo ».

Poi, con l'avvento del vapore, si pensò di favorire la manovra servendosi di macchinari a vapore, che poi divennero elettrici ed elettroidraulici. Il principio era sempre lo stesso: la ruota girando comandava la pala del timone, ma lo sforzo veniva eseguito da questi macchinari, che furono appunto chiamati « servomotori ». Così con un piccolo sforzo si poteva far superare al timone qualunque resistenza, e manovrare, per così dire, il « Rex » con un « colpo di mano ».

I timoni della nostra epoca cominciarono con strutture di

lamiera con bracci terminanti in cardini chiamati agugliotti, poi si pervenne ad una struttura doppia che ruota attorno al dritto di poppa, che ne costituisce l'asse di rotazione. Questo sistema si chiama « Simplex » ed è adottato per navi ad una sola elica e comunque di scarsa potenza.

Negli altri casi si adopera il timone « Dertz » il cui funzionamento si ispira al funzionamento aerodinamico delle ali degli aerei, è a struttura multipla con un vuoto interno, apposite « chiavette » lo rendono solidale con il perno che è di acciaio speciale tornito, la manovra è naturalmente elettroidraulica.

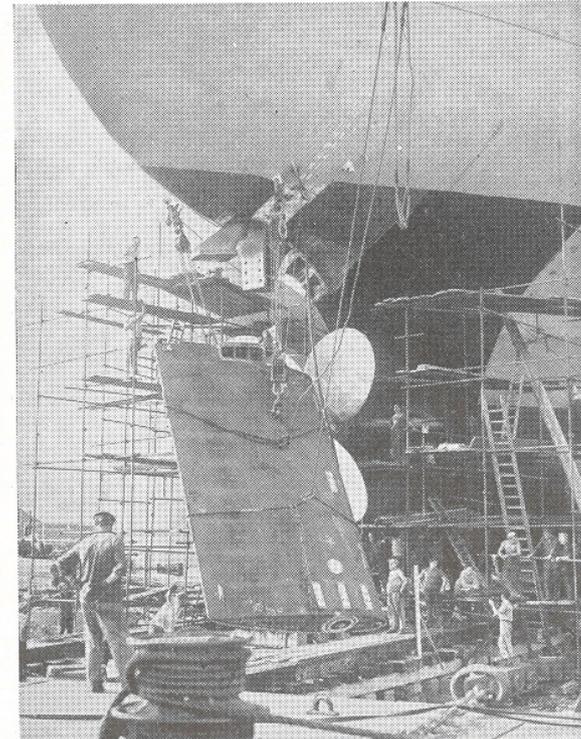
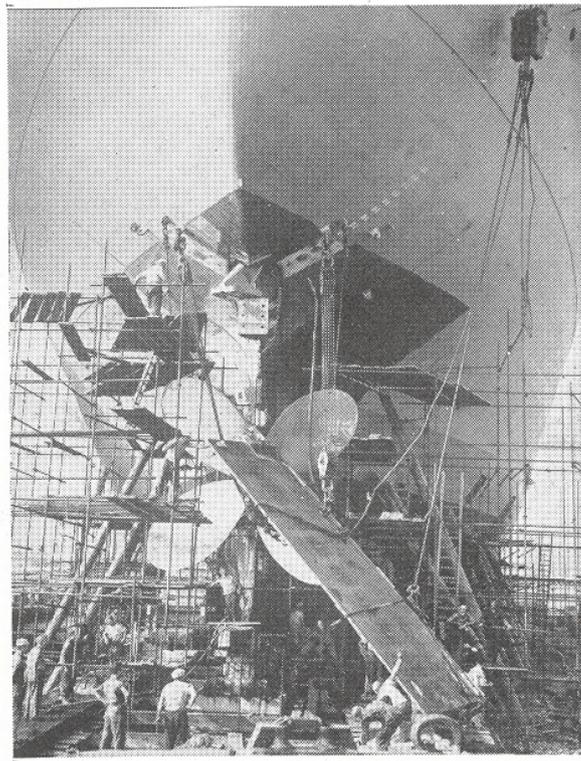
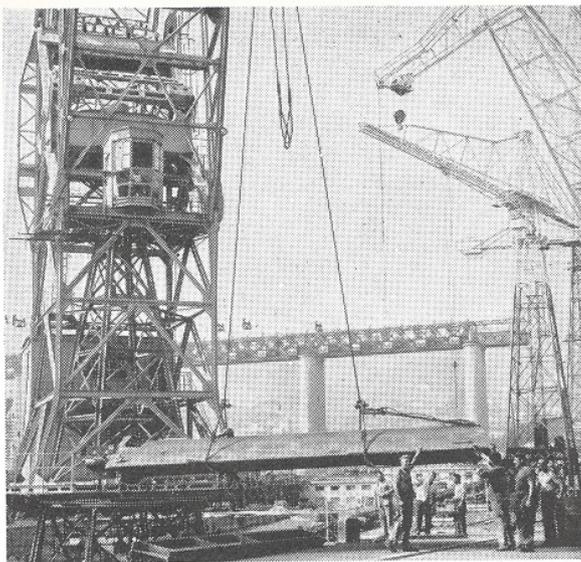
Il timone è progettato in base al numero delle eliche e alla loro posizione: in sala a tracciare si fa la sagoma, poi si tracciano le lamiere che sono di acciaio da scafo, e quindi si monta e si salda, in attesa di montarlo a bordo. Certi tipi di navi da guerra hanno due timoni, paralleli oppure uno a proravia dell'altro, o anche uno a poppa e uno a prora, per favorire la rapidità di evoluzione.

La nave, insomma, questa enorme città galleggiante che può dislocare anche quarantamila tonnellate, può manovrare solo per mezzo di questo « pezzo » invisibile che pesa, sì e no, trenta tonnellate. Trenta tonnellate, ma essenziali.

Perché il timone è il « governo » della nave, tanto è vero che i francesi lo chiamano « gouvernail ».

Eppure, anche così come esso ci appare, non è del tutto una novità, e c'è davvero da stupirsi che ci si sia arrivati solo dopo tanti secoli e tanti esperimenti. Sarebbe bastato osservare la coda di un pesce: essa è un timone, perfetto, funzionale, bellissimo.

Lucio Bozzano



# Ampio accordo raggiunto su vari problemi sindacali

Il 6 marzo u. s., presso la Direzione Generale dell'Ansaldo, si sono riuniti i rappresentanti della nostra Società e i rappresentanti sindacali della CISL - FIM e UIL - UILM. Al termine della riunione è stato redatto e firmato il seguente verbale di accordo:

Premesso che nel corso delle riunioni intervenute tra la Direzione dell'Ansaldo e le Commissioni Interne degli Stabilimenti Sociali di Genova in merito al problema dell'allontanamento del personale anziano, era stata avanzata dalle stesse Commissioni Interne la richiesta di effettuare anche un esame dei diversi problemi di ordine sindacale che in atto interessano il personale degli stabilimenti della Società Ansaldo, e che la Direzione aveva risposto di essere disposta ad effettuare tale esame, successivamente alla definizione del problema dell'allontanamento del personale anziano e sempreché nel frattempo i lavoratori interessati si astenessero dal continuare ad effettuare le agitazioni in corso;

premessi altresì che, essendo intervenuta il giorno 29 febbraio u. s. la stipulazione tra la Direzione dell'Ansaldo e le Organizzazioni Provinciali della CISL - FIM e UIL - UILM di un accordo per l'allontanamento del personale anziano e la immissione di un congruo numero di giovani, le Organizzazioni sopracitate, su richiesta dei loro aderenti, hanno invitato la Direzione dell'Ansaldo ad effettuare congiuntamente l'esame sopra accennato;

il giorno 6 marzo 1956, presso la Direzione Generale dell'Ansaldo si sono riuniti i signori:

Dott. Ing. Domenico Zirilli e Avv. Alberto Boyer, in rappresentanza della stessa Società Ansaldo;

signori Luigi Brolo, Segretario Provinciale del Sindacato Metallurgici CISL di Genova;

signor Sergio Serena, Segretario Responsabile dell'Unione Sindacale della UIL,

con la partecipazione dei signori: Camoirano Franco, Canepa Aurelio, Gemignani Vinicio, Baratucci Edoardo, Magi Giulio, Bisacchi Giorgio, Pizzetti Gioacchino, Cresta Giuseppe, Gasparino Fausto, Caricola Francesco, Bozzo Luigi, Stacchini Mario, Bruzzone Antonio, Veronese Ezio, Bottino Santo in rappresentanza dei lavoratori della Soc. ANSALDO aderenti alla CISL - FIM e alla UIL - UILM.

Dopo ampia discussione ed approfondito esame della situazione, le parti si sono date reciprocamente atto di quanto segue:

1) Per quanto concerne la corresponsione della indennità sostitutiva di mensa e del valore in natura della mensa sui diversi istituti contrattuali, i Rappresentanti sindacali hanno rinnovato alla Direzione dell'Ansaldo la richiesta di estensione al personale della Società stessa dell'accordo a suo tempo stipulato dalle Organizzazioni

nazionali della CISL - FIM e UIL - UILM, con la Società Ilva. La Direzione fa presente come non sia possibile iniziare trattative in sede aziendale sull'argomento, in quanto lo stesso è attualmente all'esame della propria Organizzazione Confederale, e chiede pertanto che lo stesso venga accantonato.

I Rappresentanti sindacali prendono atto di quanto comunicato dalla Direzione e si riservano di riproporre il problema qualora lo stesso tra breve termine non abbia trovato soluzione in sede nazionale.

2) Anche per quanto si riferisce al completamento del contratto collettivo di lavoro ed agli aumenti salariali per l'industria metalmeccanica, le parti hanno convenuto che il problema in questione — essendo in atto trattative in campo nazionale tra la Delegazione degli Industriali Meccanici e la Federazione nazionale dei lavoratori della categoria — non possa essere trattato in sede aziendale.

3) Le Organizzazioni dei lavoratori CISL - FIM e UIL - UILM, hanno rinnovato la richiesta alla Direzione della Società Ansaldo perché vengano modificate le norme aziendali attualmente in atto che bloccano le percentuali di guadagno del personale non cottimista e venga data definitiva sistemazione alla materia come d'altra parte era previsto al punto 5) della circolare D. G. n. 92 del 26 marzo 1953.

La Direzione Generale dell'Ansaldo confermando quanto già aveva avuto occasione di comunicare in proposito alle Organizzazioni Sindacali CISL - FIM e UIL - UILM, si dichiara disposta ad iniziare le discussioni sul problema relativo alla sistemazione del trattamento del personale non cottimista al più presto possibile e comunque si impegna che quanto sarà concordato in materia avrà decorrenza dall'inizio del nuovo esercizio sociale e cioè con il 1° aprile p. v.

4) Da parte dei Rappresentanti dei lavoratori viene richiesto di porre in discussione il problema del premio di produzione al personale impiegato, in particolare per gli stabilimenti Carpentaria e di Costruzioni Meccaniche e Ferroviarie dove in questi non esiste un vero e proprio sistema di premio di produzione, anche se si dà atto che al personale impiegato viene corrisposto un mancato premio di entità superiore a quello previsto dal vigente contratto di lavoro.

La Direzione si impegna a studiare e mettere in atto un sistema di premio di produzione anche per il personale impiegato degli stabilimenti Carpentaria e di Costruzioni Meccaniche e Ferroviarie.

Detti studi relativi ai premi di produzione sopra indicati saranno portati a conoscenza

delle Organizzazioni Sindacali firmatarie del presente Accordo, per le eventuali osservazioni preventivamente alla loro messa in attuazione.

Nel frattempo, il mancato incentivo attualmente corrisposto agli impiegati degli Stabilimenti CAR e MEF nella misura del 15% riferito allo stipendio contrattuale di categoria ante - conglobamento, viene elevato a decorrere dal 1° aprile 1956 al 18% riferito sempre allo stipendio di cui sopra.

La Direzione dell'Ansaldo si dichiara inoltre disposta a rivedere il premio di produzione del MEC; il premio revisionato andrà in vigore dal 1° aprile 1956.

Per quanto riguarda il premio di produzione del Cantiere Navale, la Direzione fa presente l'opportunità di attendere che lo Stabilimento sia a pieno ritmo di produzione in maniera di poter vedere in concreto l'entità dell'attuale premio di produzione in un periodo di piena attività.

Comunque le discussioni in proposito saranno iniziate col mese di luglio p. v.

Le Organizzazioni Sindacali firmatarie prendono atto di quanto sopra.

5) Da parte delle due Organizzazioni Sindacali viene richiesto che sia accelerata presso lo stabilimento Meccanico la introduzione delle nuove tariffe di cottimo le quali consentano di realizzare una maggiore produzione unitaria e conseguentemente un sensibile aumento di retribuzione e inoltre che la Direzione precisi il termine di tempo entro il quale l'introduzione di tali nuove tariffe sia completa.

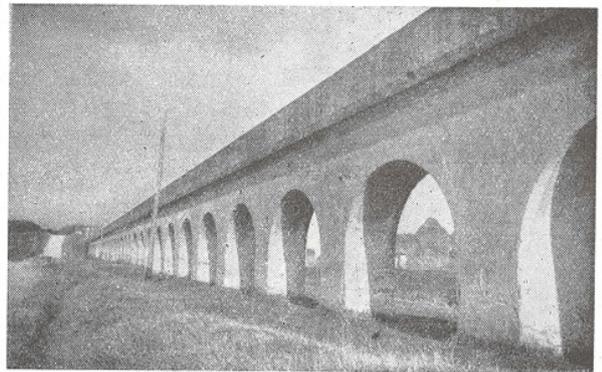
La Direzione dell'Ansaldo dichiara essere sua intenzione accelerare al massimo — compatibilmente con le esigenze tecniche — l'introduzione delle nuove tariffe, e si riserva di precisare i termini di tempo richiesti non appena avrà ultimato gli studi attualmente in corso in argomento.

6) A seguito della richiesta avanzata dalle Organizzazioni Sindacali, viene convenuto, che in relazione all'aumento di alcuni generi alimentari dovuto a cause contingenti, per il trimestre marzo - aprile - maggio '56, la Direzione aumenterà lo ammontare medio complessivo della spesa giornaliera pro-capite per i soli generi alimentari da lire 120 a lire 126 ferma restando la quota attuale a carico dei lavoratori.

L'aumento di cui sopra varrà esclusivamente per il trimestre indicato.

7) In relazione all'esame generale sopra effettuato, ed in particolare a quanto indicato nei precedenti 6 punti, le parti stipulanti riconoscono concordemente come per i problemi sindacali aziendali discussi, sia stato possibile realizzare una sostanziale uniformità di intendimenti.

## CONCORSO FOTOGRAFICO



TULLIO MAZZANTINI (Liv): « Vecchio acquedotto »

## La nomina del gen. Eugenio De Vito a Pres. del Comitato Tecnico del R.I.N.A.

Il tenente generale c. a. del Genio Navale ing. Eugenio De Vito, consulente tecnico per le costruzioni navali dell'Ansaldo e padre del nostro V. Direttore Generale ing. Edgardo De Vito, è stato recentemente eletto all'unanimità Presidente del Comitato tecnico del Registro Italiano Navale, avente il compito di prendere in esame ed esprimere il suo parere su tutti i nuovi problemi tecnici che si presentano alla Direzione Generale dell'Ente di classificazione.

Già da molti anni il generale De Vito ne era membro ed era stato confermato in questo importante incarico nella seduta del Consiglio di amministrazione del R.I.N.A. tenutasi a Roma l'8 febbraio scorso. Il giorno 28 dello stesso mese il Comitato tecnico si riuniva a Genova, presenti: l'ing. Costanzi, Direttore dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (confermato dal Consiglio di amministrazione del R. I. N.A.); l'ing. Fea, professore della Facoltà d'ingegneria navale dell'Università di Napoli (delegato dal Ministero della Marina Mercantile); l'ing. Spinelli, professore della Facoltà d'ingegneria navale dell'Università di Napoli (designato dal Consiglio d'amministrazione del R.I.N.A.); l'ing. Soldà, Direttore Generale del R.I.N.A. (membro di diritto); l'ing. Ruocco, Ispettore Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (confermato dal Ministero dei Trasporti); lo stesso generale De Vito.

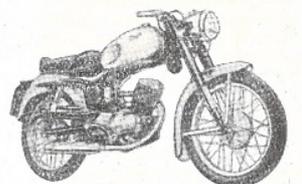
In questa riunione doveva essere eletto il Presidente del Comitato stesso e la scelta cadeva all'unanimità, come già accennato, sul generale De Vito, la cui figura di geniale studioso e profondissimo conoscitore di problemi di tecnica navale è notissima in Italia e all'estero.

Si aggiunge così un altro riconoscimento alla brillante attività di un uomo alla cui competenza tanto deve il pro-

gresso delle costruzioni navali e che continua a dare il meglio di sé stesso con eccezionale spirito giovanile.

Nella circostanza della sua nomina a Presidente del Comitato tecnico del Registro Italiano Navale, nomina che onora anche la nostra Società, « l'Ansaldo » esprime al generale De Vito le felicitazioni più cordiali e i più fervidi voti augurali.

### MOTO DUCATI



Perfette - Economiche

ASSISTENZA RICAMBI

Ditta E. RICCÒ

VIALE B. BISAGNO, 28 r.

Telefono 54.372

VISITATE  
**DOMUS** MOBILI  
SEMPRE  
PRONTI

GRANDIOSA ESPOSIZIONE

Salita Pollaiuoli, 13-1 - Genova

FACILITAZIONI



# Elogio dei maestri d'ascia

Caro Ansaldo, ci credi ai miracoli? Se io penso all'articolo sulla donna palombara, se io penso alle 200, dico duecento immersionsi, posso pensare di sì.

Il giorno che la donna palombara ha fatto l'immersione nel bacino del Cantiere per imbottire l'avanscalo, io me ne stavo taciturno e pensieroso ad assistere all'affondamento del sopraddetto per il varo della « Purfina ».

Nevicava, quel giorno, e vedevo i maestri d'ascia con o senza cappotta incerata, lavorare imperterriti sotto la neve, sferzati dal gelido vento di tramontana. In quel giorno tutti gli sguardi erano rivolti alla donna palombara, nessuno, neppure gli stessi compagni di lavoro avevano uno sguardo od un pensiero per quegli uomini che per il senso del dovere e di responsabilità, lavoravano sotto la neve, sotto alla pioggia, intirizziti dal freddo, incuranti anche della loro stessa salute.

Il 15 gennaio la « Purfina » è scesa in mare felicemente ed il 16 incomincia quello che io voglio chiamare veramente un miracolo in senso umano e quasi soprannaturale della parola.

Sono passati da allora 35 giorni, ma, dato che una settimana è adibita alle cosiddette operazioni di varo, i giorni esatti sono 28 e la gente che ritornerà ancora una volta a vedere un altro varo, non si accorgerà forse che su quello scalo, che aveva lasciato sporco di grassi e stearina, ingombro di centinaia di tacchi e puntelli buttati là alla rinfusa, un'altra unità gemella ha preso il posto di quella che 35 giorni fa aveva avuto per la prima volta il battesimo del mare.

Nessuno ai presenti all'uno e all'altro varo penserà anche per un solo istante a questa autentica e sublime trasformazione operata dalla tecnica di esperti ed ingegneri e dalla

meravigliosa opera di oscuri lavoratori e nessuno penserà — nemmeno quelli che lo dovrebbero — che nel giro di 28 giorni tutto il materiale che è servito per il primo varo, e cioè centinaia e centinaia di tonnellate di legno e di ferro sono passate da una parte all'altra del Cantiere, pulite, smontate, trasportate e sistemate sotto la nuova unità. Ed ecco alcuni dati e cifre raccolti da fonte degna e sicura: sono 60 sottovasi del peso complessivo di oltre 100 tonn., sono 42 vasi di oltre 250 tonnellate, 1 avantiscafo di oltre 250 tonnellate, una invasatura con pesanti selle di ferro, 100 e più tacchi, cunei, ecc., tirati su dal fondo del mare, puliti, trasportati, rimessi ancora una volta a posto, pronti per il nuovo battesimo.

Ma qui mi accorgo io stesso che le cifre stonano, stonano perchè sono aride, e qui si parla di miracoli, qui si parla di sentimenti umani, qui si parla di cuore, di sacrifici, qui è la vera autentica poesia del lavoro.

I lavoratori in mare, sotto la carena di una nave, alle intemperie, sotto la neve a 4 - 5 - 6 e più gradi sotto zero, sferzati dal gelido vento di tramontana, penso che compiano dei veri miracoli di tenacia, di resistenza fisica, di (lasciatemelo dire) senso del dovere.

E' bello per me, per me che ho vissuto un tempo ormai tanto lontano, ma sempre nostalgicamente vicino a questi autentici lavoratori, raccontare e rivivere come in un sogno i miracoli, che nascono spontanei dalla tenacia e dalla loro forza di volontà. Sono maestri d'ascia discendenti diretti e indiretti di quelli che costruirono le prime navi che diedero onore e vanto agli antichi condottieri ed alla Genova Superba e marinara; dei vecchi maestri d'ascia che festeggiavano S. Giuseppe come loro Santo Patrono, ed è qui nel vecchio e primordiale cantiere dei Cadenaccio, sotto lo sguardo materno e tutelare della Madonna del Gazzo, che si costruirono le prime barche che diedero inizio e vita al grande complesso cantieristico dell'Ansaldo, gloria e vanto della Liguria e della Marina Italiana.

Oggi purtroppo non esistono quasi più quei famosi maestri d'ascia, che maneggiavano la piccozza e l'ascia come lo spadaccino adoperava la spada



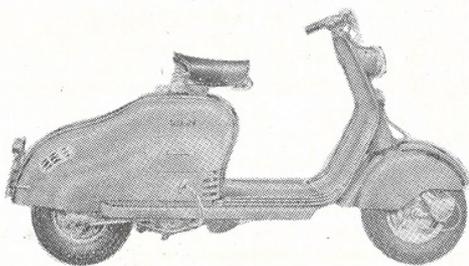
e il fioretto; oggi purtroppo sono più modesti ed i buoni rimangono sempre più pochi, ma anche se vecchi, anche se minorati in numero ed in qualità, qualcosa di quell'orgoglio, di quella tenacia, forse come per tradizione, forse come destino, ma qualche cosa è rimasto; e malgrado i tempi procellosi, malgrado le minuziosità, malgrado tutto, abbiamo potuto vedere quello che ai nostri occhi di nostalgici, fin che volete, ma anche a quelli di competenti o di profani, hanno saputo compiere.

E' qui, cari amici de « l'Ansaldo », che si dovrebbe fare il punto e ragionare; ragionare da uomini. Io forse mi sono lasciato prendere la mano dalla fantasia, forse perchè figlio di vecchi maestri d'ascia, ed il sangue ha i suoi diritti, forse perchè entusiasta dall'impresa veramente eccezionale nei giorni in cui viviamo, e forse e particolar-

mente per quel senso di umana giustizia che alberga nell'animo mio; ma vorrei che questi oscuri e tenaci lavoratori, certamente non più celebri e valenti come quelli che costruirono le gloriose navi della Repubblica Genovese e le barche dei Cadenaccio, ma sempre degni di appartenere alla grande e ormai quasi tramontata famiglia dei maestri d'ascia (e qui parlo di quelli che sono la maggioranza che naturalmente lo meritano), vorrei che fossero citati non soltanto dagli amici de « l'Ansaldo », ma, ed in modo tutto particolare, dai dirigenti centrali, ed additati ad esempio e sprone a tutti senza distinzione di grado e categoria, per ricordare a tutti che senza spirito di sacrificio, senza attaccamento al lavoro, senza un profondo senso del dovere, non c'è rinascita, non c'è serietà, e non ci può essere nemmeno giustizia.

Un vecchio ammiratore dei maestri d'ascia

## Lambretta il motor - scooter per tutti



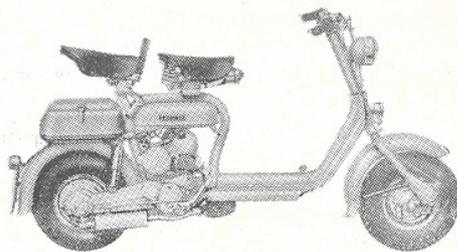
**Lambretta** 150 / 1d L. 150.000

**Lambretta** 150 / d L. 130.000

**Lambretta** 125 / 1d L. 130.000

**Lambretta** 125 / PIRELLA L. 112.000

**Lambretta** 48 cc. L. 76.000



Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

GENOVA - VINELLI & C. - Via Dante 59 r. - Telefono 51.773  
 LA SPEZIA - S. I. R. T. - Piazza della Libertà 13 r. - Telefono 21.380  
 LIVORNO - A. I. C. A. S. r. l. - Piazza D. Chiesa 14 r. - Telefono 24.266



## SEZIONE BOCCE

### Gara pasquale

Il giorno di Pasqua, 1° aprile, avrà inizio alle ore 8 sui campi sociali la consueta gara a terne con formazione a sorteggio. Alla gara potranno partecipare tutti i soci della Sezione e i dipendenti dell'Ansaldo e consociate in possesso della tessera E.N.A.L.

Le iscrizioni, accompagnate dalla quota di lire 100, si ricevono presso la segreteria della Sezione (Villa Maria, Genova-Sestri, Tel. 471-564) fino al 31 marzo alle ore 21.

Sono in palio ricchi premi ed è consentito l'uso delle bocce metalliche.

## SEZIONE SPETTACOLO

Domenica 26 febbraio, alle ore 21, Sergio Bruno Franceschi ha presentato al Teatro del CRAL Ansaldo a Sampierdarena, via Achille Stennio, lo spettacolo comico musicale in due tempi « Alla maniera degli antichi ». Lo spettacolo è andato a beneficio dell'AVIS (Associazione Volontari Italiani del Sangue) ed ha avuto un brillante successo di pubblico e critica.

Gli interpreti principali, appartenenti al « Gruppo delle danze popolari genovesi » diretto da Ezio D'Orta, sono stati lo stesso Ezio D'Orta e gli attori dilettanti Lino Pastorino, Tino Bertorello, Angelo Tosca, Rosa D'Orta, Bianca Angelone, Vittoria Crespi, Enzo Conterio, Euro Santini, Vittorio Biagi, Alberto Accornero, Rosa Pastorino, Sergio Biagi, Federico Merlo, Liliana Crespi, Mauro Marconi, Osvaldo Cavalli, Mimmo Ottonello, Giorgio Robotti e Vittore Gorini. Le musiche sono state eseguite da Mauro Vittori e Franco Marchese. Scenografie di Enzo Croce.

Domenica 4 marzo, a grande richiesta, lo spettacolo è stato replicato.

Poiché la Sezione spettacolo sta entrando in un periodo di grande attività, si invitano gli appassionati a tenersi in contatto con la Segreteria e ad intervenire numerosi alle rappresentazioni, che meritano la considerazione più favorevole.

## GITA A SANREMO

Per il 19 marzo, in occasione della corsa ciclistica Milano - San Remo, il « Cral Ansaldo e consociate » ha organizzato una gita in autopullman da gran turismo alla città dei fiori.

Le quote di partecipazione sono state fissate in lire 500 per i soci e famigliari e in lire 950 per i non soci.

Le iscrizioni si ricevono presso i delegati di stabilimento e presso la segreteria del CRAL (Sampierdarena, via Achille Stennio, Telefono 41959). Prenotarsi subito!

# VITA DI CASA

Care amiche, proprio così: gli uomini pensano che la donna comprenda la moda maschile solo per constatare se l'abito è in ordine, se i pantaloni sono ben stirati, se la camicia è lindissima, se il nodo alla cravatta è fatto a dovere e se le scarpe non sono opache o sformate.

Essi tollerano a mala pena che una donna metta il becco nel loro modo di vestire. Invece noi diciamo il contrario. La donna in questo campo è osservatrice: coglie subito il lato debole dell'abbigliamento maschile e scorge immediatamente se la linea risponde ai requisiti dell'ultima moda, se vi è armonia di colori tra la tinta del vestito, della cravatta e della camicia.

E' per questo, appunto, che voglio aiutare le mie lettrici ricordando loro qualche segreto di eleganza maschile, affinché possano dare qualche consiglio ai loro mariti, ai loro fratelli, ai loro figli. Naturalmente gli uomini si mostreranno dapprima indifferenti, sempre per quel preconcetto sull'incompetenza femminile, ma poi, senza darvi soverchia importanza, finiranno proprio per ascoltarvi e seguire i vostri consigli.

Sta di fatto che l'abito maschile oggi è molto semplificato. Un tempo l'uomo non poteva fare a meno delle bretelle o della cintura; oggi questi accessori sono quasi totalmente spariti: i pantaloni hanno la cintura che fa parte integrante degli stessi ed è chiusa da un semplice bottone, e i risvolti in fondo sono eliminati nell'abito sportivo.

L'abito sportivo, indicato per il passeggio, per la ricreazione e anche, poichè molti lo preferiscono, per recarsi al lavoro e in ufficio, potrà essere confezionato a doppio-petto o ad un petto; in quest'ultimo caso la giacca potrà essere in tinta vivace con calzoni grigi. Moderni sono gli spacci ai lati della giacca con martingala.

Importanti, poichè sono la parte essenziale dell'eleganza, sono i particolari: camicia bianca o in tinta sabbia con cravatta che dovrà essere in tinta chiara, dal grigio al rosa antico, dall'azzurro ai quadri. Fazzoletto da taschino bianco, calzini a tinte vivaci.

L'abito elegante — che potrà essere indossato per ogni altra

occasione — potrà essere confezionato anch'esso a un petto o a doppio-petto. Il tessuto dovrà essere o in tinta unita, o in quella cosiddetta « sale e pepe », o a righe molto leggere e molto staccate. Le tinte predominanti sono: il grigio — in tutte le sue gradazioni, dal grigio chiaro per mattino, al grigio scuro per pomeriggio e sera — ed il nocciolo.

Anche per l'abito elegante la camicia sarà bianca e la cravatta preferibilmente chiara.

La linea della vita, come per la moda femminile, non è troppo accentuata; le pattine delle tasche sono leggermente più piccole, i risvolti piuttosto

stretti e le spalle quasi del tutto prive di imbottitura. Alle maniche i bottoni sono due e non tre, e debbono avere occhietti veri. Tutto ciò darà una figura più snella alla persona.

L'abito a un petto è consigliabile per l'uomo a corporatura normale; l'uomo corpulento si avvantaggerà con la giacca a doppio-petto.

Gli uomini non vogliono più saperne del panciuto, benché la moda e l'eleganza dicano che l'abito non sia completo senza di esso; sono stati invece pienamente ammessi e ricercati i pullover a maglia e i farsetti di lana.

LILIANA

## LA DONNA IN CUCINA

### Pranzo pasquale

Lattughe ripiene (specialità genovese). Far rosolare nel burro, magro di vitello (anche arrosto avanzato), aggiungere animelle tagliate a pezzi, ma cervello già lavato imbianciare in acqua, sale e poca scorza di limone. Passare al trafilato, oppure tritare finemente. Aggiungere un poco di pane grattugiato ammollato nel brodo nuovo, parmigiano grattugiato, sale pepe e qualche foglia di maggiorana ben tritata. Preparare delle foglie grandi di lattuga, tagliare un poco la costa in modo da renderla più sottile, lavarle, poi farle appena scottare in acqua bollente, scolarle, accomodarle su un tovagliolo o sul tagliere sovrappone le 2 o 3 in modo che possano contenere il ripieno. Mettere su esse e su ognuna un cucchiaino di ripieno ben mescolato, avvolgerlo bene nelle foglie di lattuga preparate, poi gettarle in un buon brodo bollente e lasciarle cuocere pochi minuti avendo cura che non si sciolino. Mettere in ogni fondina pane tostato o crostini fritti nel burro. Per ogni commensale 2 lattughe col loro brodo, cospargere di parmigiano e sopra versarvi un cucchiaino di sugo di carne alla genovese (v. Ansaldo dell'1-11-55).

Agnello arrosto. Prendere un cosciotto di agnello, steccarlo (facendo un'incisione con un coltello a punta), mettendo nel forellino sale e foglie di rosmarino, metterlo in tegame con burro, un rametto di rosmarino e sale, cuocerlo al forno oppure in casseruola coperta, a fuoco basso. Servire con patatine al burro e insalata di lattuga e uova sode.

Torta colomba. Questa torta squisita ha lo stesso impasto delle colombe pasquali, 300 gr. farina - 150 gr. burro - 250 gr. zucchero - 4 uova, o meglio, 4 tuorli e 2 albumi, 25 gr. lievito di birra, latte q. b., 50 gr. mandorle dolci - 50 gr. fra cedro candito e scorzette di arancio candite. Sciogliere il lievito in poco latte tiepido, aggiungere farina e latte fino ad avere una tazza di pastella un po' soda, far lievitare in luogo tiepido. Sbattere bene il burro con lo zucchero e ridurlo a crema soffice, indi, una alla volta, sempre sbattendolo, aggiungere le uova e far montare bene, indi aggiungere il lievito e la rimanente farina, una presina di sale e mescolare bene, lavorare molto l'impasto che deve riuscire morbido: in ultimo aggiungere i canditi tagliati finemente e infarinati. Mettere a lievitare. Preparare le mandorle sbucciate e tagliate longitudinalmente per metà. Cospargere la torta di zucchero, sopra accomodarvi le mezzie mandorle infarinate e sopra ciascuna di esse mettere un poco di zucchero. Cuocere a forno dolce per circa 50 minuti. Cospargerla, quando sfornata, di zucchero vanigliato.

### Proseguono corsi di guida d'auto

Gli speciali corsi di guida automobilistica, iniziati il 12 dicembre scorso presso l'« Autoscuela Trompetto » di Sampierdarena, continuano per gli iscritti al CRAL e per i loro famigliari, a condizioni di particolare favore. Rivolgersi al « CRAL Ansaldo e consociate », via A. Stennio a Sampierdarena tel. 41.959.

## CINESELEZIONE

### Lo svitato

Carlo Lizzani è un regista neo-realista, che ha diretto « Achtung Banditi! », « Ai margini della Metropoli » e « Cronache di poveri amanti », oltre ad aver scritto una storia critica del cinema italiano. Qualcuno, vedendo « Lo svitato », potrebbe osservare che egli ha abbandonato o tradito il neo-realismo; ma sarebbe osservazione superficiale.

« Lo svitato » è un film su un piano nuovo, un tentativo di trasportare nel cinema la satira e l'abbozzo, la critica di costume e l'humour del cosiddetto « teatro da camera ». Infatti il protagonista è Dario Fo, un attore di teatro, uno dei creatori del « Dito nell'occhio » e dei « Sani da legare ».

Il lavoro risente di questo « andazzo » teatrale, ma il tentativo di esprimere cinematograficamente certi « sketch » e certe situazioni è valido, e pieno di promesse. Il film, naturalmente, non ha una trama, ma è piuttosto una serie di scene, di abbozzi, di battute. Che vanno capite e interpretate, come la satira di certi ambienti giornalistici a caccia di fatti di cronaca nera, di certi « bidonisti » dalla apparenza simpatica, di certe ragazze che dicono « andiamo, dà », delle gare di bellezza ecc.

La morale, in fondo, c'è, ed è che un bravo ragazzo, non tanto perchè un po' « svitato », quanto perchè bravo ragazzo, resta seduto per terra.

Assai indovinata la scena dell'inseguimento canino nel parco di Milano, che riecheggia le prime comiche del muto; divertente la scena del « manichino » che è però la meno cinematografica; eloquente e « feliniana » la scena notturna sotto il palazzo della Ragione; convincente e precisa la scena della sala da gioco, con la partita a « calcio - biliarda ». Ottima sempre la fotografia.

IL PORTOGHESE

### Facilitazioni per l'acquisto di moto-scooters "Lambretta"

La Società « Innocenti » di Milano, produttrice del motor-scooter « Lambretta », è venuta nella determinazione di concedere ai dipendenti dell'Ansaldo uno sconto speciale del 5 per cento sui prezzi delle sue motorette.

Per gli acquisti gli ansaldini potranno rivolgersi presso i seguenti commissionari:

Genova - Ditta « Vinelli & C. » - Via Dante, 59 r. - Telefono 51.773.  
La Spezia - « S.I.R.T. » - Piazza Caduti della Libertà, 13 r. - Tel. 21.380.  
Livorno - « A.I.C.A. » - Piazza D. Chiesa, 14 - Tel. 24.266.

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

### LA S.M.I.T. SOG. MANIFATTURE ITALIANE TESSILI

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

### Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

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

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

I capi famiglia non dipendenti da Enti convenzionati. Previ accordi, possono ugualmente fare acquisti

# "L'ANSALDINO" RISPONDE

Caro Ansaldo, spesso girando per i reparti dei vari Stabilimenti aziendali per ragioni del mio lavoro, mi capita di incontrare degli uomini che mi riconoscono e mi fermano per scambiare qualche parola, qualche impressione, qualche ricordo del passato. Un passato non molto lontano se vogliamo, anzi un passato che è appena ieri, perchè dieci anni non sono molti; però per loro questi dieci anni sono stati lunghissimi e spesso penosi, perchè in questi dieci anni sono maturate e cadute molte delle loro speranze più belle.

In questi dieci anni loro sono divenuti degli uomini, mentre quando li ho conosciuti io erano appena degli apprendisti. Eh sì, perchè è di loro che vorrei parlare, degli apprendisti della Scuola di Calcinara.

Oh! molti stanno abbastanza bene, si sono piazzati, come si dice: disegnatrici, capi reparti, operai specializzati; sono i più intelligenti e i più tenaci nello studio e nella volontà di riuscire. Ma gli altri? Quanti altri? Certo non tutti possono essere così in gamba. Però quasi tutti sono elementi buoni e volenterosi ma spesso sono ancora inchiodati alla qualifica di aiutante, ed hanno moglie e figli, e ormai conoscono perfettamente il loro mestiere. Ma eternamente aiutanti dovranno restare questi ragazzi divenuti uomini? Perchè? Esigenze aziendali, va bene, ma perchè non dare loro una speranza nell'avvenire? Sono uomini che possono dare molto e non chiedono di meglio, però bisogna ridare loro una speranza e soprattutto la soddisfazione di appartenere alla nostra grande famiglia.

Perchè dunque non si riesamina meglio la loro situazione? Forse basterebbe solo un poco più di buona volontà.

PIETRO NOSENGO (MEC)

Segnaliamo alla Direzione questa lettera accorata e assennata, certi che, nei limiti del possibile, ne verrà tenuto conto.



Caro «Ansaldo», siamo un gruppo di studenti lavoratori dipendenti dell'Ansaldo Meccanico che frequenta il corso serale dell'Istituto Tecnico per Geometri.

Tramite il manifesto affisso nello STA siamo venuti a conoscenza del provvedimento preso dalla commissione dell'ASA.

Tale risoluzione si riferisce all'assistenza scolastica che la nostra Azienda ha sempre elargita indistintamente a tutti coloro che si accingevano a conseguire il diploma di scuola superiore.

Con tale deliberazione la commissione rende noto che l'assistenza finanziaria è stata ristretta a determinate categorie di studenti.

Gli scriventi, essendo tutti diplomati geometri, sono perplessi di quel provvedimento che discrimina, fra le altre, anche la loro categoria.

Consci che lo sforzo da essi sostenuto comporta non pochi sacrifici (intellettuali, finanziari ecc.), e certi che il loro studio in ultima analisi, porta maggior perfezionamento al loro rispettivo lavoro e quindi anche maggior utile all'Azienda, trovano oltremodo eccessivo quel provvedimento che sarà di punizione.

Ma vi è di più, almeno a nostro parere, e cioè:

1) Perchè non si è almeno avvisato gli «esclusi» prima dell'inizio dell'anno scolastico, lasciando tacitamente rinnovare le iscrizioni e quindi gli impegni finanziari degli studenti con gli Istituti?

2) Perchè proprio a metà dell'anno scolastico si viene a dire «quest'anno niente aiuti»?

Gradiremmo che questi nostri interrogativi avessero una saggia e logica risposta, e vorremmo che tale risposta fosse anche di smentita a certe voci che serpeggiano qua e là insinuando che il provvedimento è stato preso perchè il geometra (caso nostro) quando diplomato, abbandona l'Azienda ed i suoi benefattori.

Molte altre considerazioni potrebbero sorgere per avvalorare le nostre argomentazioni che noi preferiamo omettere per non sembrare polemici.

Concludiamo con la speranza che questa nostra lettera venga presa in considerazione e che il nostro caso sia riesaminato con più benevolenza.

Approfittiamo per inviarVi distinti saluti.

(seguono sei firme)

In merito a quanto ci esponete nella vostra lettera, abbiamo interessato la Direzione Generale la quale ci ha confermato che non è possibile apportare modifiche al nuovo bando relativo all'assistenza scolastica per ciò che concerne il futuro. Per quello che si riferisce all'anno scolastico in corso, tenendo presenti le considerazioni da voi fatte circa l'impegno già assunto con i diversi Istituti sco-

lastici, la Direzione Generale ha dato disposizioni perchè, per l'anno scolastico 1955-56, anche ai dipendenti che frequentano l'Istituto Tecnico per geometri sia corrisposta l'assistenza scolastica come è stato fatto nell'anno precedente.



Caro Ansaldo,

sono un ex allievo del soppresso Istituto Tecnico per periti industriali di Calcinara. Per cause varie non mi è stato possibile conseguire il diploma, dopo sostenuti gli esami di maturità.

Data la situazione venutasi a creare nel Cantiere di Sestri, dove attualmente presto la mia attività come operaio, non mi è stato possibile, per deficienze finanziarie, effettuare una preparazione e sostenere, come privatista, presso l'Istituto Tecnico di Savona, gli esami di diploma.

Mi rivolgo quindi a te, caro Ansaldo. E cioè: se è possibile, fra i molti sigg. ingegneri facenti parte della grande famiglia ansaldina, poter conoscere qualcuno disposto ad aiutarmi nella preparazione. L'eventuale persona disposta a rivolgermi le sue attenzioni in materia d'insegnamento, desidererei fosse di miti pretese.

Sicuro di un tuo interessato ringraziamento.

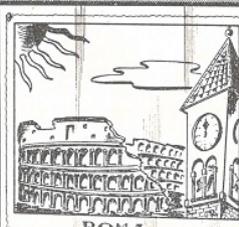
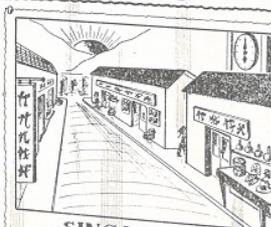
ANTONIO CONTI (CAN)

Non dubitiamo che fra i nostri ingegneri, specialmente fra i giovani, ve ne sia più di uno disposto a dare un valido, cordiale e, magari, gratuito aiuto all'amico Conti.

Signori ingegneri, chi è il primo ad alzar la mano? Grazie fin d'ora, di tutto cuore.

## I NOSTRI CONCORSI L'ORA DI NEW YORK

I GRANDI SERVIZI FOTOGRAFICI

 ROMA	 ALASKA
 NEW YORK	 SINGAPORE



CARO PIPETTO SAPENDO CHE QUESTE 4 FOTO SONO STATE SCATTATE NEL MEDESIMO ISTANTE IN 4 POSTI DIVERSI DEL MONDO SAPRESTI DIRMI CHE ORA ERA IN QUEL MOMENTO A NEW YORK? EH? EH?



Quattro fotografie sono state scattate contemporaneamente ciascuna in una località del mondo. In base agli elementi forniti dalla vignetta i lettori, per partecipare al concorso, dovranno comunicarci per iscritto (indicando nome, cognome, cartellino e stabilimento di appartenenza) a quale ora è stata scattata la fotografia di New York, inviando le soluzioni in Redazione oppure consegnandole ai nostri corrispondenti di stabilimento, entro il 31 marzo. Sono in palio i seguenti premi: 1) un forno casalingo; 2) una caffettiera moderna; 3) un orologio da cucina; 4) un ferro elettrico da stiro.

## RISULTATI DI DUE CONCORSI

### "LE QUATTRO OPERE"

I titoli delle quattro opere liriche sono: «Madama Butterfly», «Otello», «Rigoletto», «I pagliacci».

Il sorteggio tra i numerosi partecipanti che hanno inviato l'esatta soluzione ha favorito i signori: Giacomo Rossi del CAN (1.0 premio: un servizio di piatti per sei persone); Pietro Pavese del SAU (2.0 premio: una penna «Aurora 88» cappuccio oro); Albertina Pitto di LIV (3.0 premio: un servizio da caffè per sei persone); Giuseppina Bruzzo del CAN (4.0 premio: una caffettiera moderna).

La Pasqua de "l'Ansaldo"

### La Pasqua de "l'Ansaldo"

A modifica di quanto pubblicato nel numero scorso a proposito della Pasqua de «l'Ansaldo» a Livorno, comuniciamo che la manifestazione, invece che nel nuovo edificio aziendale, avrà luogo al Cinema «Gran Guardia» in via Grande, con lo stesso orario.

### "LE NOVE MASCHERE"

Le città rappresentate dalle nove maschere sono le seguenti: Napoli (Pulcinella e Tartaglia); Bergamo (Arlecchino); Bologna (dott. Balanzon); Torino (Giandua); Venezia (Pantalone).

## SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

### Ansaldoini

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

### Novità Raccomandate

GEMMA CAVALLERO

### Sorrisi di luce e di arte

L. 1.100

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

ALDO GABRIELLI - GIUSEPPE LATRONICO

### Lo scrigno dei brillanti

L. 800

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

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

## BRILLANTI ORO GIOIE

Compra massimo prezzo

BRUZZONE VIA XXV APRILE, 2 p. p. (rimp. Teatro) - Tel. 26.373

## La SORDITA' definitivamente eliminata

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

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

Una grande meraviglia — Consultateci e Vi convincerete

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

### PREVENITE LE MALATTIE INFETTIVE

La pulizia non è sufficiente ad evitare le malattie infettive. Occorre anche disinfettare e disinfettare efficacemente.

Prima di usare bagni, lavandini, acquai, stoviglie, bottiglie e bicchieri, biancheria, appena acquistati o entrando in case d'affitto o avendo un ammalato in casa, è indispensabile disinfettare ogni cosa efficacemente.

Le lavature giornaliere alla biancheria, ai locali igienici, alla cucina, e la pulizia alle stalle, ai pollai e conigliere, evitano il propagarsi di malattie infettive solo se completate con disinfestazioni efficaci.

## ANTISAPRIL

- \* candeggia la biancheria senza deteriorarla;
- \* disinfetta energicamente;
- \* deodora completamente;
- \* conserva sane le persone e gli animali;
- \* bonifica gli ambienti ossigenandoli;
- \* disinfetta i locali in presenza delle persone e degli animali;
- \* disinfetta magazzini e negozi in presenza delle derrate alimentari.

**ANTISAPRIL NON È VELENOSO**

# LA RUOTA DEL TEMPO

## Sono nati

13 novembre: CESARE, figlio di Giorgio Grando (Can) e di Itala Marentino Antonetto - 9 gennaio: ENRICO, figlio di Pietro Pierucci (Car) e di Rita Di Stefano - 24 gennaio: NORMA, figlia di Pietro Bellotto (Car) e di Teresa Ferrando - 3 febbraio: CORRADO, figlio di Urbano Gualtieri (Mec) e di Paolina Infantino - WALTER, figlio di Elio Morbelli (Mec) e di Ines Morbelli - MARINA, figlia di Giancarlo Repetto (Mec) e di Emma Gina - 7 febbraio: MARIO, figlio di Gino Costa (Can) e di Anna Ferrando - MAURO, figlio di Ernesto Martelli (Mef) e di Anna Maria Corradino - 12 febbraio: RAFFAELA, figlia di Antonio Carlini (Can) e di Maria Pietranera - 16 febbraio: PATRIZIA, figlia di Damiano Galbo (Mef) e di Giovanna Cerrio - MYRIA, figlia di Giulio Penengo (Car) e di Gloria Tanganelli - 18 febbraio: GIUSEPPINA, figlia di Tommaso Pastorino (Can) e di Maria Ottonello - GIOVANNI, figlio di Samuele Morbelli (Dig) e di Maria Luisa Derchi - 21 febbraio: CLAUDIO, figlio di Mi-

chele Piga (Can) e di Carla Poggi.

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

## Si sono sposati

4 febbraio: Edilio GARAVANO (Mec) con Giuliana Moretti - 5 febbraio: Giovanni CALLEGARI (Can) con

Giuseppina Donzelli - 9 febbraio: dr. Walter BALBIANO (Dig) con Maria Luisa Massa - Ugo BALBI (Mec) con Alma De Lorenzi - 12 febbraio: Giuseppe BRESCIANO (Mec) con Aurelia Bruguera - 13 febbraio: Giovanni CARNIGNANI (Mec) con Angela Parodi.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

## CONTRO LE MALATTIE DEL FEGATO

Insufficienza epatica  
deficiente secrezione biliare  
siliichezza, obesità

## NEOSOLEPAR VITAMINICO

Prescritto dai medici

LABORATORIO FARMACEUTICO  
Dott. ENZO GIOVANARDI  
GENOVA

Aut. A. C. I. S. 8083

## F. LLI GRADINO

FABBRICA

OREFICERIA - GIOIELLERIA

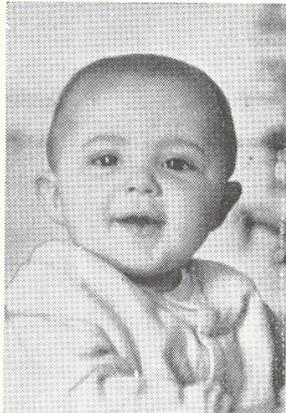
\*  
ARGENTERIA

OROLOGERIA

GENOVA

Plazza VIGNE, 6-3 - Tel. 22.273

## ANSALDINI IN SEDICESIMO



Ivo Benzi di Angelo



Bruno Ponzo di Antonio

## Premio "Almanacco"

Nei prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, il premio di marzo abbinato ad un numero dell'«Almanacco 1956». Il premio consiste in un quadro del pittore Rocco Borella.

# volete arrivare riposati

## al posto di lavoro?



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

LA SPEZIA - Ditta Dr. F. A. GABBIO - Via Rattazzi, 4 bis - Telefono 22.685

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

# CASSETTA DELLE IDEE

## PROPOSTA N. 16790.

L'attrezzo N. 28534 che viene usato nella tornitura di finitura (op. 13/15) nella lavorazione dei cuscinetti dis. 78270 pos. 5-6 del Doxford, si può adoperare anche per la operazione 5/15 risparmiando il tempo per la accurata centratura del pezzo ed ottenendo una migliore esecuzione.

Propone quindi di modificare sul ciclo la voce dell'operazione 5/15 così: «Montando i due mezzi cuscinetti sul portapezzo Ans. N. 28534, ecc.».

## RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMPI ha pertanto provveduto a modificare il ciclo relativo.

## PROPOSTA N. 14567.

Motore Doxford Dis. 28339-11 - Braccio di collegamento.

«Dato che questi tubi non vengono alesati, avendo il foro di diam. 22 trafileto già di misura, propongo che il ciclo venga modificato come segue, portando il tempo di lavorazione a 40': Tagliare, sfacciare da ambo le parti portando in lunghezza, passare alesatoio diam. 22 per un tratto di 75 mm. da ambo le parti, per togliere eventuali deformazioni».

## RISPOSTA.

L'osservazione è giusta ed il PRO/TEMPI ha provveduto a modificare il ciclo relativo.

## PROPOSTE N. 16179 - 16463 - 16166.

Propongono modifiche ai cicli di lavorazione dei particolari: Motore 370 - dis. 73131-A pos. 2 - Motore Doxford 67 LB 6 dis. 78277/d pos. 2 - Motore 370/6 dis. 40228 pos. 3.

## RISPOSTA.

Le proposte sono accettate ed i cicli verranno modificati secondo i suggerimenti dei proponenti.

## PROPOSTA N. 16511.

Propone una modifica all'utensile così detto alla francese adoperato per la lavorazione dei tiranti delle caldaie. Il proponente ha già sperimentato l'utensile così modificato, ottenendo soddisfacenti risultati.

## RISPOSTA.

Il proponente ha modificato il tagliente delle punte alla francese esistenti alla DAT, ottenendo buoni risultati. Successivamente sono state impiegate anche delle normali punte ad elica con pedino di guida ed il rendimento è ulteriormente migliorato. Si loda il proponente per la sua iniziativa.

## PROPOSTA N. 16526.

Propone che venga compilata, per essere portata a conoscenza dei disegnatori, una tabella con la descrizione dei vari trattamenti superficiali dei materiali come: parkerizzazione, brunitura, cadmiatura, ecc. assieme alle relative prescrizioni di indicazioni sui disegni, alla superficie dei migliori trattamenti adatti per i diversi casi di impiego, e ad alcuni esempi illustrativi. Ciò

per evitare che sui disegni detti trattamenti vengano prescritti senza una direttiva comune per tutte le costruzioni e perchè i compilatori dei cicli di lavorazione possano avere indicazioni precise su quanto devono prescrivere.

## RISPOSTA.

La proposta merita considerazione.

Si cercherà di compilare una tabella con la descrizione dei trattamenti superficiali più comuni ed indicata qualche applicazione di carattere generale. Non è facile poter dare al disegnatore indicazioni precise per ogni suo caso specifico, perchè nella scelta di un procedimento superficiale occorre tener presente diversi fatti tecnici del procedimento stesso in relazione al pezzo da trattare. Tali fattori, ovviamente, non possono essere descritti in una tabella. I tecnici addetti ai trattamenti superficiali daranno la loro collaborazione a tutti coloro che la chiederanno, come del resto finora è sempre stato fatto.

## PROPOSTA N. 14474.

Fa notare che sul ciclo di lavorazione della vite a manico del motore Ansaldo Maybach 650 (Comm. 28492 Dis. 090399) all'operazione 9/12 viene eseguita la bonifica con R. 105 + 116 kg/mm<sup>2</sup>; per questo non vi è più bisogno di ripetere questa prova all'operazione 11/12.

## RISPOSTA.

La proposta è giusta. Le due operazioni 9/12 e 11/12 sono state riunite in un'unica operazione.

## PROPOSTA N. 15690.

Mostra con uno schizzo la modifica da lui apportata al martello che serve per distaccare le incrostazioni dai tubi cromati per turbine; tale modifica consiste nell'applicazione di un cappuccio di rame sulla parte battente ed una molla alla parte opposta. Si evitano così le appaccature prodotte dall'attuale martello.

## RISPOSTA.

La proposta viene accettata. La MAN provvederà a far costruire un certo numero di martelli come quello modificato dal proponente.

## PROPOSTA N. 15758.

Pensando che quanto prima bisognerà rifare il diaframma del forno a riscaldamento sistemato al MOTO, il proponente sottopone all'esame un nuovo sistema che assicura una più lunga durata del diaframma e maggiore rendimento.

## RISPOSTA.

L'idea è buona. Il Servizio MAN studierà al più presto la modifica suggerita, e se questa sarà attuabile, sarà senz'altro adottata.

## PROPOSTA N. 14013.

Propone che siano ridotte da 5 a 4 le operazioni del ciclo di lavorazione dei supporti dis. 40158 pos. 13 del motore 370 poichè l'operazione 4/5 (fresatura del piano di base) si può

eseguire benissimo di tornio con l'operazione 3/5, modificando la bolla così: «Riferendosi alla tracciatura spianare il piano base, alesare mozzo,...» tempo 45'.

## RISPOSTA.

La proposta è giusta. E' stato modificato il ciclo di lavorazione riducendo le operazioni da 5 a 4.

## PROPOSTA N. 14884.

Propone che nella costruzione di frese a lame riportate Dis. A. 049226 la rigatura degli alloggi delle lame sia eseguita su stozzatrice, anzichè su fresatrice, perchè si guadagna tempo.

Mostra lo schizzo di due utensili che potrebbero eseguire bene questo lavoro.

## RISPOSTA.

Nell'eventualità di costruire frese grandi a lame riportate, terremo conto di eseguire mediante broccia la rigatura degli alloggi delle lame.

## PROPOSTA N. 16961.

T. G. tipo 12 - Valvola di sicurezza - Raccordo - Dis. T. 10390 pos. 1-5-6 - Comm. 34855 Bolla 79861.

L'operazione 9/10 richiede di eseguire i fori alle due flange pos. 1-6 e praticare leggera lamatura per appoggio dado. Dato che le flange sono normalizzate e quindi tornite con operazione precedente, propone che sia eliminata l'operazione di lamatura.

## RISPOSTA.

La proposta è accettata ed il ciclo sarà modificato.

## PROPOSTA N. 16886.

Oggetto: valvola D. N. P. Presa Mare Cavalletto - Dis. T. 45727/2 A. 5105 - 1b Comm. 35122.

Propone una modifica al ciclo di lavorazione.

## RISPOSTA.

La proposta può essere accettata in parte.

1) Il PRO/TEMP eliminerà

dal ciclo attuale le operazioni 1/9 e 2/9. Da MAG il materiale sarà prelevato a misura ricavandolo da piatto di 30x8 mm.

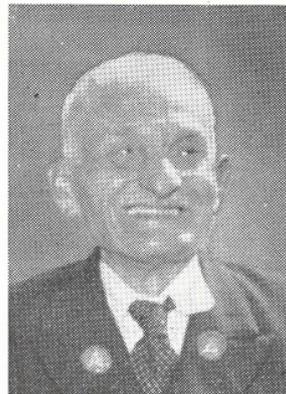
2) Non si può invece eliminare l'operazione 3/9, in quanto il foro deve essere eseguito preventivamente, servendo esso di riferimento per lo stampo piegatore già esistente.

3) Non si può eliminare la operazione 8/9 di ricottura, perchè prescritta da collaudi esterni.

4) Il ciclo non prevede alcuna operazione di sabbiatura.

## M E M E N T O

Ettore CHIPELLINI



## Piccoli annunci

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

**VERA OCCASIONE!** Vendesi barca a vela completa, lunga mt. 4. Telefonare al n. 488703.

**MDTOCARROZZETTA Triumph 350 cc.,** forcella telescopica, molleggio Benelli, carrozino «Longhi» gran sport, vendesi anche parti separate. Telefonare al n. 453437.

**OCCASIONE!** Vendesi passeggino uso carrozzella, per bimbo. Telefonare al n. 65853 dalle ore 20 in poi.

**VENDO CONTANTI** moto «Rumi» sport, 125 cc., 10.000 km. percorsi, ottime condizioni. Visibile presso garage «Grosso», via Cornigliano 127 r., Genova Cornigliano.

## ANSALDINO

QUINDICINALE  
DEI DIPENDENTI  
DELL'ANSALDO S. A.

\*

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

\*

LORENZO REBORA  
Responsabile

\*

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

\*

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

\*

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

## Renato SPOSITO

di anni 55, dipendente del Cantiere di Livorno, deceduto il 23-2-1956. Era stato assunto nel 1928. Lascia la moglie e due figlie.

## Rosario NISI

di anni 47, dipendente del Cantiere di Livorno, deceduto il 14-2-1956. Era stato assunto nel 1954. Lascia la moglie e un figlio.

Ai famigliari le commosse condoglianze de «l'Ansaldo».

## INDUSTRIA CONFEZIONI

VIA PRE', 48 rosso - Genova

LA GIACCA PRIMAVERILE  
SU MODELLI



# BLEUMMER

È PRONTA  
NEI TESSUTI ULTIMI DI GRAN MODA

JERSEY - HARRIS TWEED - BALLANTYNE - CHEVIOT HILLS - SCOTLAND  
POALA - ZEGNA - FILA - LACLAIRE - SALIETTI - BONA - BOTTO - BOZZALLA

A PREZZI ECONOMICI

Sempre pronti, in tutte le MISURE per UOMO - GIOVANETTI - BAMBINI

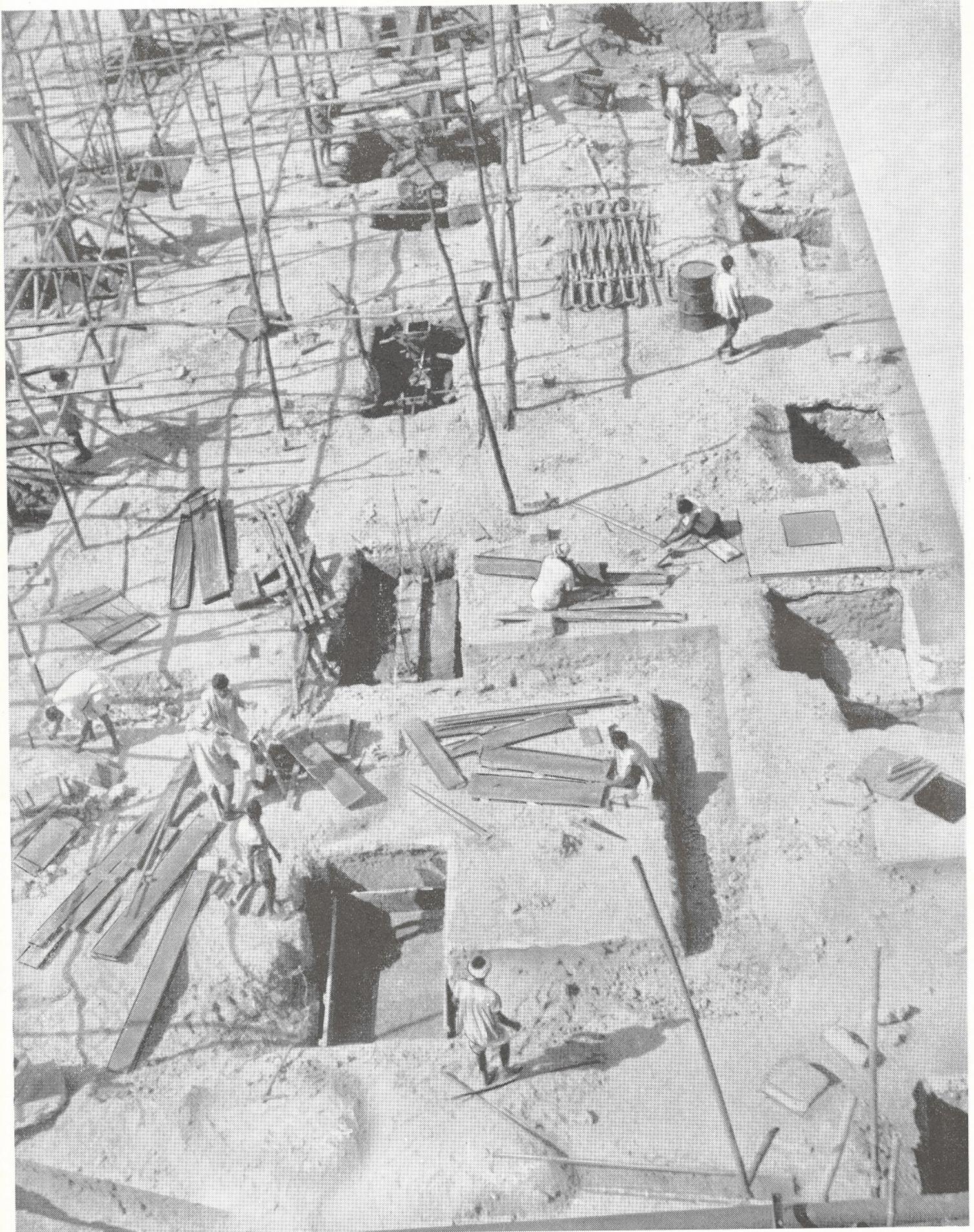
IMPERMEABILI - SOPRABITI - VESTITI - ABITI - COSTUMINI - GIACCHE  
PANTALONI - GIACCHE A VENTO - GIUBBETTI - ARTICOLI SPORTIVI  
E DA LAVORO

A PREZZI SEMPRE ECONOMICI

REPARTO SARTORIA - Tessuti finissimi - Maestranze specializzate  
SI ACCETTANO IN PAGAMENTO TUTTI I BUONI RATEALI



# L'ANSALDINO



Un aspetto dei lavori edili in corso a Sindri, in India, per l'impianto completo ordinato all'Ansaldo e destinato a produrre fertilizzanti azotati