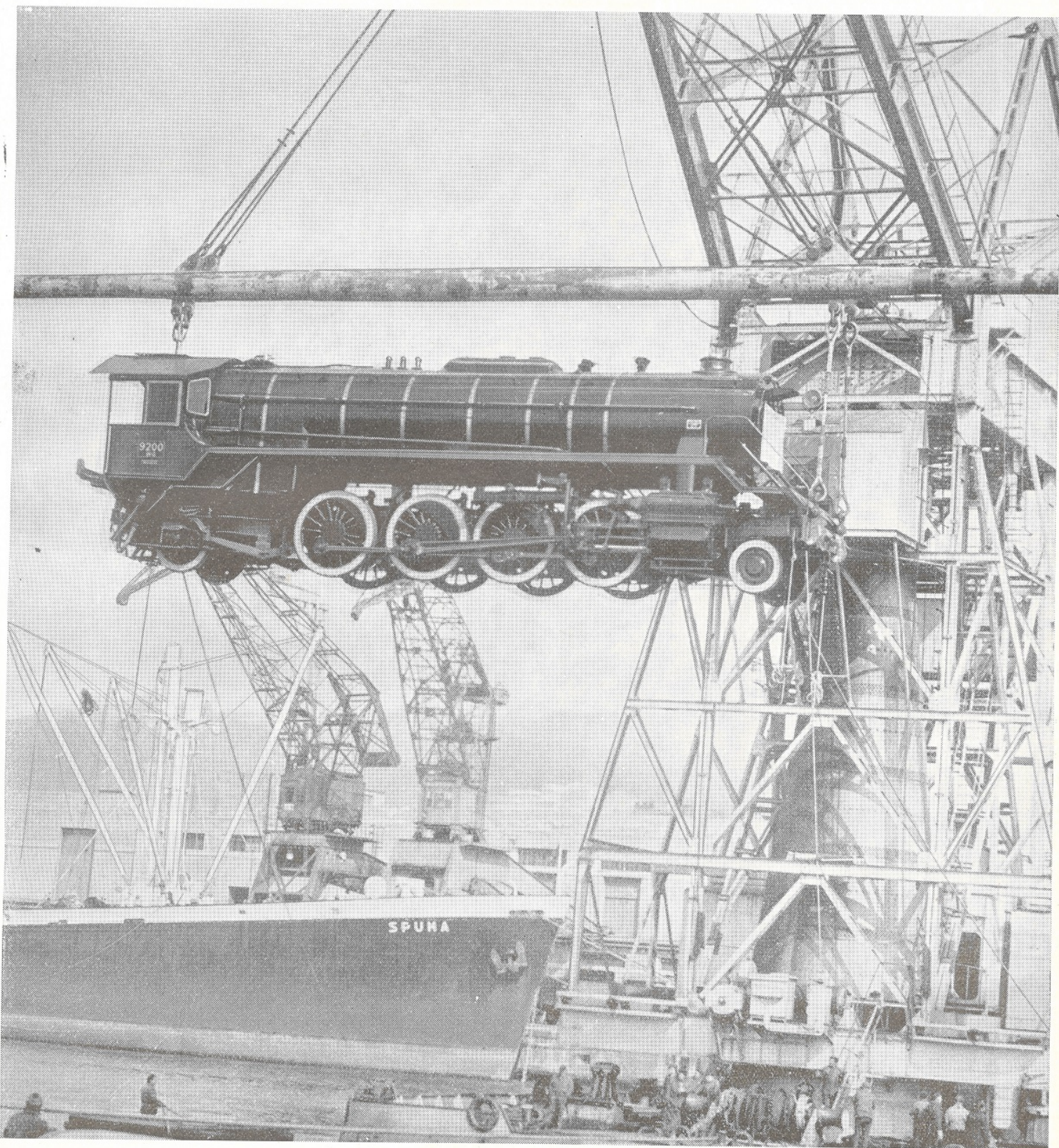


L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 6
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

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

GENOVA, 1° APRILE 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo



Imbarco, nel porto di Genova, della prima locomotiva costruita dal Ferroviario per le ferrovie indiane.

ELICHE A PALE ORIENTABILI

Il problema della propulsione dei natanti a mezzo di eliche a pale orientabili ed i vantaggi che ne derivano sono noti.

Come abbiamo accennato in un precedente articolo sull'argomento (nel quale abbiamo trattato per esteso del funzionamento dell'elica a pale orientabili e che è stato pubblicato nel numero de « l'Ansaldo » del 1° gennaio 1956), si è notato che da qualche tempo a questa parte il mercato nazionale (ci riferiamo soprattutto ai pescherecci, ai rimorchiatori ed ai piccoli natanti costretti a molte manovre giornaliere) sta considerando con sempre maggiore attenzione ed interesse questo sistema propulsivo e cominciano a richiederne l'applicazione.

Cosa analoga sta verificandosi in altri paesi che come il nostro erano rimasti fino ad oggi praticamente assenti dalle applicazioni dell'elica a pale orientabili, che invece si verificavano in alcuni paesi del

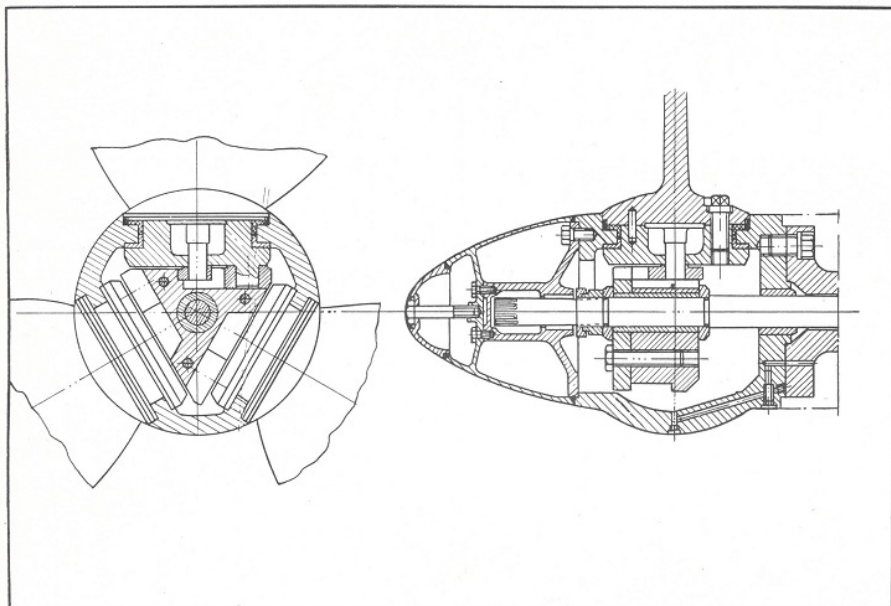
Italia riguardo alla motorizzazione del naviglio da pesca, dei rimorchiatori e delle piccole motonavi per servizi locali, non poteva rimanere estranea all'affermazione delle eliche a pale orientabili per cui ha recentemente concluso con la Società norvegese « Liaaen » un contratto di licenza, iniziando contemporaneamente una stretta collaborazione tecnica, per la produzione allo Stabilimento Meccanico delle eliche a pale orientabili per i suoi motori diesel a 4 tempi.

La scelta della Società tra i vari nominativi europei noti è stata fatta a seguito di una approfondita indagine di confronto tra le varie soluzioni costruttive disponibili e dando la preferenza naturalmente alla maggiore semplicità, alla maggiore robustezza e senza uscire dalla cerchia ristretta dei costruttori la cui esperienza risale almeno ad alcuni decenni.

La figura illustra schematicamente la soluzione costrut-

di elica a pale orientabili è quanto mai notevole. Ho potuto personalmente seguire dalla plancia la navigazione nel fiordo di Aalesund di un battello per servizio passeggeri e merci varie con motore da 1000 HP e con elica a pale orientabili e mi sono reso conto di come agendo al solo volante varia-passo, senza toccare il variagiri motore, sia possibile effettuare attracchi alle banchine dolcemente senza strappi o scosse e con una rapidità superiore all'usuale. Contemporaneamente il motore, rimanendo allo stesso numero di giri, non è sottoposto a violenti cambiamenti di regime e il passeggero non avverte vibrazioni moleste di scafo caratteristiche di tutte, o quasi, le motonavi durante le escursioni di giri in manovra e conseguenti al passaggio attraverso a qualche inevitabile campo di giri critico.

I comandi a distanza che si possono impiegare sono molte-



Mozzo con comando del passo e spinta interna all'albero port'elica.

Nord-Europa, facendo registrare percentuali nazionali elevatissime quasi totalitarie sul tonnellaggio annuale in approntamento. Ciò dimostra che questo sistema di propulsione intelligente e pratico, ideato da lunga data e passato attraverso concezioni costruttive complicate, è stato portato oggi a soluzioni più convincenti tecnicamente e più convenienti economicamente.

Oggi insomma esso sta uscendo, come del resto era logico che uscisse, da quella limitata zona dove per anni era stato relegato e dove la necessità della navigazione tra i ghiacci o nei fiordi, le speciali necessità di pesca locali, le condizioni dei mari e non ultime le abitudini locali lo avevano imposto. In quei paesi però per lunghi anni la elica a pale orientabili si è evoluta e perfezionata e sul suo impiego hanno accumulato un'esperienza formidabile specialmente i norvegesi e gli svedesi, sia gli uni che gli altri profondi conoscitori dei problemi propulsivi derivanti dall'esercizio di flotte tra le più note ed affermate nel mondo, nonché costruttori meccanici razionali e positivi.

L'Ansaldo che giustamente si considera all'avanguardia in

tiva del mozzo dell'elica tipo Liaaen. Dobbiamo osservare che le eliche Liaaen si distinguono dalle altre soluzioni costruttive per i seguenti sette punti:

— Tutte le parti idrauliche sono sistemate entro il locale macchina e sono facilmente accessibili in ogni momento.

— Tutto il circuito dell'olio in pressione è sistemato entro una cassa chiusa sistemata nel locale macchina, impedendo così qualsiasi perdita.

— Per esaminare l'albero port'elica non è necessario smontare alcun collegamento idraulico.

— I particolari sistemati nel mozzo sono pochi, semplici e particolarmente robusti. Questi pezzi possono essere smontati per l'eventuale esame senza sconnettere il mozzo dall'albero.

— Il mozzo ha un circuito di lubrificazione indipendente dal circuito dell'olio di forza.

— Le connessioni tra il mozzo e le pale sono eccezionalmente robuste.

— L'albero può essere sfilato dopo aver smontato una facile e ben nota connessione meccanica.

La facilità di manovra e di comando di un natante dotato

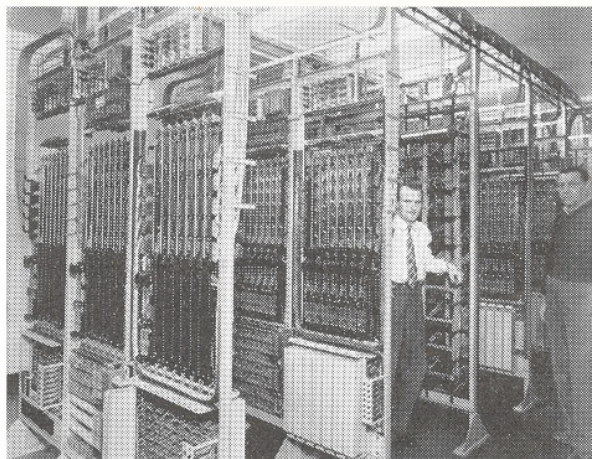
plici e semplici e consentono forti distanze tra il posto di comando e la sala macchine. Nei porti norvegesi è facile notare rimorchiatori d'alto mare o baleniere nei quali il comando del passo e quindi il controllo dell'apparato motore è sistemato addirittura sulla coffa.

L'ambiente armatoriale italiano della pesca ha chiaramente indicato in questi ultimi anni di voler camminare verso il potenziamento e il miglioramento tecnico dei natanti, oltre che tendere a spingere i propri equipaggi in mari lontani verso nuove e più dure esperienze.

L'interesse e la partecipazione ai due Congressi sul Motore per la Pesca, del '54 e del '55 a Napoli ed Ancona lo hanno dimostrato. A questo dobbiamo aggiungere la più profonda e completa preparazione che hanno oggi i motoristi addetti agli apparati motori dei pescherecci, i quali non temono più le novità bensì apprezzano il progresso tecnico in quanto ad esso sono stati abituati.

Buon auspicio, dunque, per un proficuo lavoro.

Gherardo Gherardi



La centrale col caposquadra Francesco Alverino, capo centrale, e l'operaio Giuseppe Ubaldi addetto alla manutenzione

La nuova centrale telefonica del Meccanico

D a quattro mesi la nuova centrale telefonica automatica, tanto attesa dagli utenti, dalle centraliniste dello stabilimento e dal personale addetto alla manutenzione, è entrata in funzione.

La sua ubicazione nei locali dell'ex archivio sul terrazzo della direzione dello stabilimento ha consentito una razionale sistemazione dei locali che si possono così suddividere: centrale automatica - tavoli di commutazione - spogliatoio centraliniste con annesso servizio igienico - batterie di accumulatori - laboratorio dell'addetto alla manutenzione e quadro per la carica delle batterie.

La centrale consente:

a) agli utenti che devono conferire tra i vari uffici dello STA: la chiamata diretta senza l'intervento della centralinista;

b) agli utenti abilitati e semiabilitati a parlare con la rete urbana: il blocco della chiamata urbana in arrivo; la informazione interna automatica e successiva reinserzione sull'urbana in attesa; la trasferta ad altro utente e l'informazione al centralino con blocco della urbana in arrivo; le conversazioni dirette automatiche senza l'intervento della centralinista;

c) a tutti gli utenti collegati alla centrale automatica di chiamare le centrali della DIC - CAN - FON e MEF direttamente.

Nel suo complesso e per grandi linee, questa nuova centrale di costruzione « Tele-norma » della capacità di 350

numeri ampliabili a 400 a tre tavoli di commutazione, ha richiesto 5200 ore per il montaggio e per la sistemazione dei cavi esterni, degli armadi di ripartizione, del permutatore, per la sostituzione degli apparecchi inutilizzabili e per la sistemazione dei tastini di terra, montaggio fatto per la prima volta totalmente, per una centrale così notevole, dal personale telefonista della nostra Società.

Comprende inoltre:

6500 tra relè - lampade di segnalazione - selettori - valvole termiche e pulsanti;

22 telai verticali con gli organi automatici;

2 batterie di accumulatori a 60 Volt - 280 Ah. a 30 elementi caduna;

49200 contatti in azione nelle ore di traffico;

4200 metri di conduttori da 5 a 6/10 di millimetro posti in opera che hanno richiesto 97.500 saldature a stagno da parte dei nostri montatori.

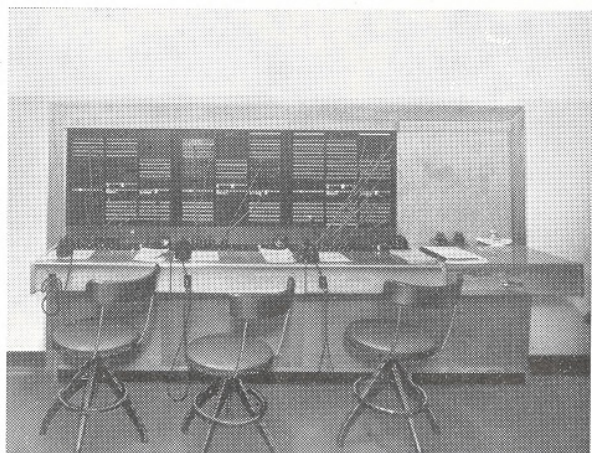
E' inoltre dotata di due macchine per segnali e del quadro di prova.

Hanno partecipato al montaggio ed alla messa in opera della centrale, della rete e degli apparecchi:

per i SAU: capi squadra sigg. Francesco Alverino e Otello Tagliavini; operai telefonisti: Duilio Casari, Claudio Cerruti, Derville Malacarne, Ennio Pressato, Giacomo Repetto, Pietro Rupia, Giuseppe Ubaldi;

per la DIC/SET: sig. Bruno Comotto che ne ha curato il coordinamento e le norme.

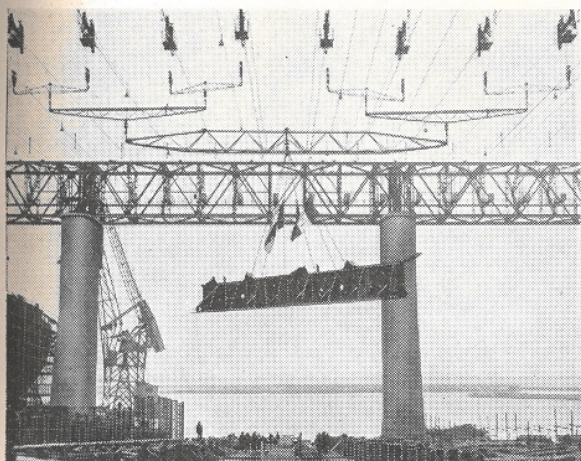
Mario Guglielmina



I tavoli di commutazione

Impostata a Sestri

una turbocisterna da 31.500 TPL



Da
al 22 gennaio 1954, data dell'impostazione dell'« Argea Prima », al 15 marzo 1956 corrono esattamente venticinque mesi e ventiquattro giorni. In questo periodo sono nate, al solo Cantiere di Sestri, sei turbocisterne da 31.500 TPL, delle quali due consegnate e due già varate. Una serie, iniziata quindi poco più di due anni fa, che — si potrebbe dire — non conosce soluzione di continuità.

La mattina, infatti, del 15 marzo, alle 11 circa, è stato impostato il paramezzale della costruzione 1517, turbocisterna da 31.500 TPL, da costruirsi per conto della S.p.A. « Aretusa » di Palermo. Mentre questo toccava lo scalo, e mentre le quattro tradizionali bandiere si chinavano sfiorandolo, il parroco della Chiesa di S. Francesco di Sestri, don Gaggero, benediceva il primo blocco della futura unità.

Diamo qui di seguito le caratteristiche principali della costruzione, destinata ad arricchire la flotta cisterniera italiana:

lunghezza fuori tutto m. 200;

lunghezza fra le perpendicolari m. 183,80; larghezza massima fuori ossatura m. 26,20; immersione a pieno carico m. 10,30; portata lorda corrispondente tonn. 31.500; capacità delle cisterne da carico al 100% di capienza mc. 42.000 circa; potenza normale dello apparato motore cav/asse 14.500; velocità alle prove nodi 16,10.

Il motore, costituito da un gruppo turboriduttore a vapore, verrà interamente co-

struito dal nostro Stabilimento Meccanico.

Tra gli intervenuti abbiamo notato il Presidente della Società armatrice, avv.to Paolo Diamante; l'Amministratore Delegato, dott. ing. Ercole Lauro, accompagnato dai Dirigenti dell'« Aretusa »; il dott. Aldo Grimaldi e consorte; il dottor Dufour, accompagnato dalla moglie, signora Laura Lauro; l'onorevole avv.to Raffaele Cafiero; l'ing. Verde, il dottor Castellano, il comm. Ugo Fassio e signora, il comandante Facini, capitano di armamento della Società « Purfina » di Bruxelles.

Rappresentavano l'Ansaldo l'Amministratore Delegato ingegnere Giuseppe Rosini; il Direttore Generale ing. Federico Lombardi; i Direttori Centrali ingegneri Casaccia e Carnevale; il Direttore del Cantiere ing. Cristofori ed il V. Direttore ing. Boero.

A tutte le signore intervenute sono stati offerti dei magnifici fiori — gentile fragile nota fra tanto acciaio che ha costituito l'impronta della cerimonia.

e. l.

Consegnata la «G. Agnelli»

Una significativa cerimonia si è svolta la mattina dell'8 marzo sulla motonave «Giovanni Agnelli» da 15.800 T. D. W. costruita dal Cantiere Ansaldo di Muggiano, in occasione della consegna della nave stessa alla società armatrice «Carbosider» di Palermo.

Erano presenti per la «Carbosider»: il conte Cao di San Marco, il comandante Pietro Bibolini, l'ing. Telesio, il dott. Lolli Ghetti, l'ing. Mu-

las e l'ing. Franco Bibolini; per l'Ansaldo: l'ing. Amedeo Casaccia, Direttore Centrale Commerciale, il rag. Antonio Di Gaetano Direttore Centrale Amministrativo, l'ing. Bruno Palenzona e il rag. Carlo Traversa, rispettivamente Direttore e V. Direttore del Cantiere di Muggiano, il comandante Beretta e gli ingg. Vitale, De Nicola e Bertolotti.

La cerimonia della firma dei verbali di consegna ha as-

Margherita di Svezia al varo della «Gripsholm»



Come già abbiamo annunciato, l'8 aprile sarà varata al Cantiere di Sestri la motonave «Gripsholm» della Svenska Amerika Linien. Madrina del varo sarà la Principessa Margherita di Svezia, nipote del Re Gustavo Adolfo VI e sorella maggiore del Principe ereditario Carlo Gustavo. La giovanissima Principessa è la beniamina del popolo svedese, alla cui vita Ella partecipa con quello spirito squisitamente democratico che è una delle qualità salienti della Sua regale Famiglia.

Alla gentile Principessa rivolgiamo a nome di tutti gli ansaldini il più cordiale benvenuto.

sunto un particolare significato in quanto erano presenti anche il dott. Umberto Agnelli nipote del fondatore della Fiat di cui la nave porta il nome e l'ing. Fogagnolo Direttore della Fiat Grandi Motori che alla nave stessa ha fornito il motore.

Dopo la firma, il conte Cao di San Marco, Presidente del-

la Carbosider, ha preso brevemente la parola per ricordare con commossi accenti il senatore Bibolini che il significativo nome di Giovanni Agnelli volle affidare ad una delle sue più moderne navi e per ringraziare l'Ansaldo e la Fiat alle quali deve l'«Agnelli» stessa. Infine il conte Cao ha rivolto un caloroso augurio al Comandante e all'equipaggio esortandoli a portare sempre con onore il tricolore d'Italia sui mari di tutto il mondo.

Anche l'ing. Fogagnolo — a nome del grande complesso industriale torinese — ha voluto formulare l'augurio più fervido per le fortune della nave che porta congiunti i nomi di Agnelli e Bibolini.

Elevando un reverente pensiero alla memoria di Giovanni Battista Bibolini e di Giovanni Agnelli, il comandante Colotto, infine, ha ringraziato tutti assicurando che gli uomini della «Giovanni Agnelli» terranno alta, sui mari, la bandiera che sventola sulla loro bella unità.

Nella stessa mattinata la motonave ha lasciato il Golfo della Spezia diretta a Genova.



La lettura del verbale di consegna. Da sinistra: il conte Cao di S. Marco, l'ing. Casaccia e l'ing. Bruno Palenzona



Da sinistra: il comandante Pietro Bibolini, il dott. Umberto Agnelli e l'ing. Fogagnolo Direttore della Fiat Grandi Motori

EVOLUZIONE della petroliera

Come è noto il tonnellaggio cisterniero mondiale ha avuto in questi ultimi anni un notevole aumento, sia nel suo complesso, sia nei riguardi della portata di ogni singola unità. Questo ci porge l'occasione di esaminare quale è stata l'evoluzione subita dalla nave petroliera tipica nel lasso di tempo intercorrente tra gli anni precedenti la guerra ed il giorno d'oggi.

La portata media delle più grandi cisterne in servizio negli anni 1937-1938 si aggirava intorno alle 9000-10.000 T.; la velocità intorno ai 12-14 nodi.

Dal punto di vista costruttivo tali cisterne presentavano due paratie longitudinali stagne, il locale delle pompe del carico in centro nave, con un eventuale locale ausiliario a poppa. Le pompe del carico più comunemente usate erano quelle del tipo alternativo, a vapore, di limitata portata (200-300 T/ora); le tubazioni del carico erano in ghisa e le

za Rica», «Panuco», «Mina-titlan», «Punta Vagno», «Ombrina» e «Matteotti», queste ultime tre consegnate nel 1946 ma progettate nel 1941.

Durante la guerra e dopo, la necessità di trasportare gran quantità di «crude oil», l'aumentata capacità ricettiva delle raffinerie e l'aumentato consumo di combustibile liquido, consigliarono gli armatori a far costruire petroliere sempre più grandi. La portata unitaria passò così dalle 9.000-10.000 T. dell'anteguerra e dalle 14.000 T. di qualche petroliera costruita nel 1939, alle 18.000-28.000 T. dell'immediato dopo guerra.

A questo aumento della portata corrispose necessariamente un diverso aspetto morfologico e funzionale della petroliera tipica le cui caratteristiche si possono così riassumere:

1) Sistemazione del locale pompe a poppa delle cisterne,

sione, sistemata nel locale apparato motore.

6) La rilevante portata delle pompe del carico, cioè da 800 a 1000 T/ora circa di

La turbocisterna «Argea Prima»

cisterna, caricate a molla o a peso onde limitare l'eccessiva evaporazione del carico.

Anche l'apparato motore ha, in conseguenza della aumentata potenza, cambiato aspetto. L'apparato motore che più spesso s'incontra nelle attuali cisterne, oltre a quello turboelettrico e a quello Diesel su due assi, è del tipo a turboduttore su un solo asse. In questi apparati motori sono presenti tutti i moderni accorgimenti tesi a ridurre il consumo unitario di nafta, e cioè l'adozione di caldaie ad elevato rendimento per la produzione di vapore ad alta pressione e temperatura e l'impiego di particolari circuiti di alimento.

Attualmente la portata della petroliera tipica è sulle

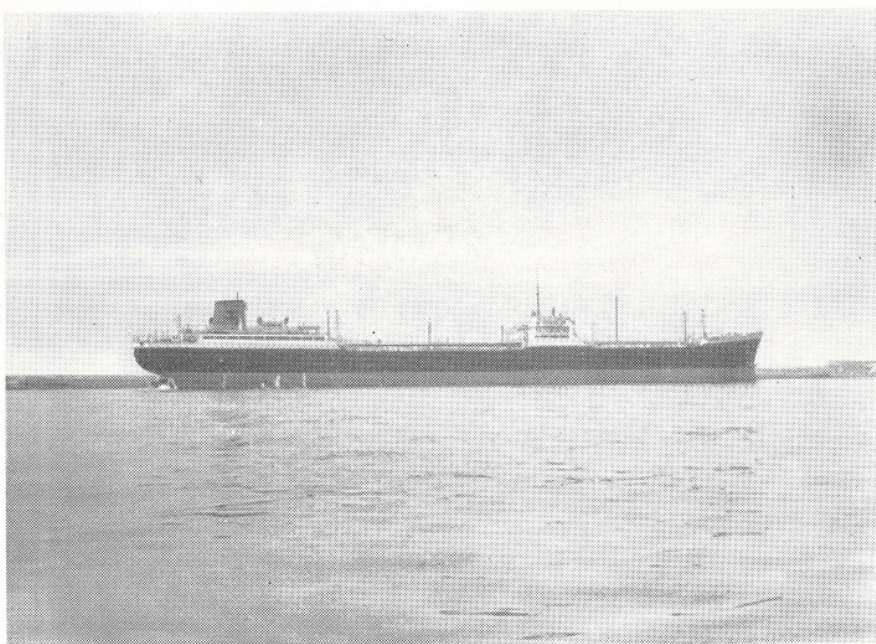
30.000 tonn., ma tende ad aumentare.

Nel nostro Cantiere di Sestri Ponente è stata costruita nel 1954 la turbocisterna «Argea Prima» da 31.500 tonn. ed altre sette simili sono in costruzione od in studio.

All'estero sono state costruite cisterne da 48.000 tonn. e fra poco sarà impostata a Sestri una turbocisterna da 50.000 tonn., che sarà una delle più grandi in servizio nei prossimi anni.

Per meglio chiarire quanto su esposto è stata compilata la tabella che pubblichiamo, portante le caratteristiche di alcune cisterne costruite dall'Ansaldo negli ultimi venti anni.

Rinaldo Durante



La turbocisterna «Giuseppe Giulietti»

serpentine di riscaldamento in acciaio.

L'apparato motore, data la limitata potenza necessaria, era frequentemente del tipo Diesel su un solo asse, con calderine a bassa pressione per la produzione del vapore necessario al riscaldamento del carico.

Di tale tipo sono le petroliere costruite nel nostro Cantiere di Sestri Ponente, «Po-

immediatamente a prora del locale apparato motore.

2) La costante adozione di tre serie longitudinali di cisterne, con due paratie longitudinali.

3) L'uso di paratie trasversali e longitudinali corrugate.

4) L'aumento della velocità.

5) L'adozione di pompe del carico centrifughe, azionate da turbina a vapore ad alta pres-

nafta per ogni pompa, in generale tre oppure quattro.

7) La costante adozione di adatte pompe e tubolature per il drenaggio delle tanche.

8) L'uso di materiali speciali per le saracinesche e le tubolature del carico, e le serpentine di riscaldamento (ghisa normale o nodulare).

9) L'adozione di valvole individuali automatiche su ogni

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. La lavatura giornaliera alla biancheria, ai locali e oggetti 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

Nome nave	Anno di Impos.	Portata lorda Tonn.	Lunghezza fra le pp. metri	Larghezza f. o. metri	Immers. p. c. metri	Velocità nodi	Potenza CV	Tipo App. motore	Pompe carico	
									N.º	Tipo portata x prevalenza
« POZA RICA »	1939	10.500	132,50	19,15	7,87	12	2800	Diesel su un asse	2	Stantuffi 300 T/ora x 60 m.
« G. GIORDANI »	1938	14.000	149,70	20,83	8,40	14	7800	Diesel su un asse	4	Stantuffi 320 T/ora x 60 m.
« PUNTA VAGNO »	1943	9.600	132,28	16,28	7,77	14	4000	Diesel su un asse	4	Stantuffi 190 T/ora x 70 m.
« G. MATTEOTTI »	1943	9.425	132,28	16,28	7,77	14,5	4800	Diesel su un asse	4	Stantuffi 190 T/ora x 70 m.
« TENACIA »	1951	26.700	181,00	25,00	10,00	16	2x6000	Diesel su due assi	3	Centrifughe 1000 mc/ora x 90 m.
« G. GIULIETTI »	1952	27.400	181,00	25,00	10,00	16	13500	Turboduttore su un asse	4	Centrifughe 1000 mc/ora x 90 m.
« FRISCO »	1952	18.500	168,35	22,80	9,05	16	9500	Turboduttore su un asse	2	Centrifughe 600 mc/ora x 60 m.
« ARGEA PRIMA »	1954	31.500	188,00	26,20	10,30	16	14500	Turboduttore su un asse	4	Centrifughe 850 mc/ora x 90 m.

PRESTITI mediante
cessione stipendio
concediamo ad impiegati

RAT - Via S. Lorenzo 23-13 - Tel. 22.270 - 24.648

Le grandi realizzazioni del dopoguerra

Nonostante l'attività intensa per la Marina Italiana impegnata nel conflitto, il Cantiere costruì pure sette sommergibili da 260 tonnellate per l'estero, e precisamente tre per il Portogallo, tre per la Spagna e uno per la Russia. Quest'ultimo si chiamava « S. Giorgio » e compì prodigiosamente da solo la traversata La Spezia - Arcangelo.

Nel 1917 la Società subì una nuova trasformazione, e sia il Cantiere di Muggiano che le Officine Motori di Torino passarono al gruppo Ansaldo, come già rilevammo a suo tempo. La società si chiamò allora « Ansaldo-San Giorgio », e oltre alla costruzione di tre navi sussidiarie da 600 tonnellate per il servizio delle munizioni, si cominciò ad ingrandire il cantiere. Furono poi varate, nel 1918, le prime quattro motonavi con motore « Fiat-Diesel », che si chiamavano « AS » con un numero progressivo.

La fine della guerra e quindi delle costruzioni militari, un periodo di stasi e quindi le vicende del gruppo Ansaldo, cui accennammo a suo tempo nella nostra storia, condussero la Società a nuovi mutamenti di gestione: dapprima un gruppo formato nuovamente dalla Fiat e da Odero, che prese il nome antico di « Fiat Muggiano », poi una nuova separazione: la fabbrica motori di Torino restò interamente alla Fiat, mentre il cantiere del Muggiano si unì alla fabbrica di cannoni (già Vickers - Terni) di La Spezia, costituendo una nuova società sotto la ragione sociale « Odero-Terni ». In seguito, come noto, il cantiere passò al gruppo « Odero-Terni-Orlando » e tale rimase fino al 1949, anno in cui entrò nuovamente a far parte dell'Ansaldo nelle note circostanze.

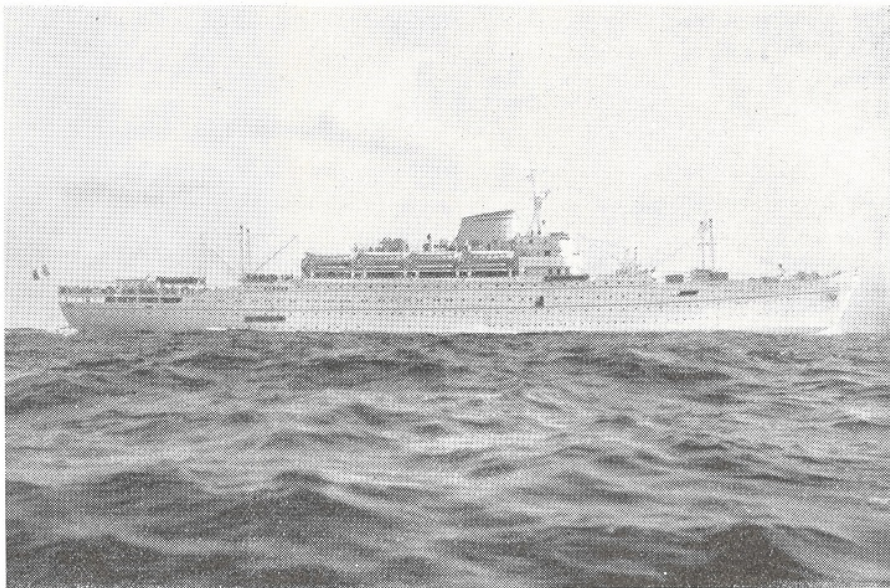
Ma torniamo all'immediato primo dopo-guerra: fu del '24 la prima motocisterna, la « Lanuvio » di 6.600 tonnellate, seguita negli anni successivi dai grandi piroscafi « Leonardo da Vinci », « Giuseppe Mazzini » e « Francesco Crispi », così importanti nella storia dell'emigrazione italiana. Nel 1926 si ebbe un altro grosso successo, col varo della grande motocisterna « Ardor » di 18.000 tonnellate, la prima a struttura longitudinale.

Nel 1928 si costruì il famoso sommergibile « Balilla » la cui serie di cinque, dei quali uno andò alla marina brasiliana, segnò un passo decisivo nella tecnica sommergibilistica, poichè gli scafi passavano a struttura completamente circolare e raggiungevano la profondità di 100 metri, contro i tradizionali 30 metri. Il « Balilla », tra l'altro, compì felicemente la traversata da New York a Gaeta senza scalo, mentre i gemelli « Sciesa » e « Toti » fecero felicemente il periplo dell'Africa.

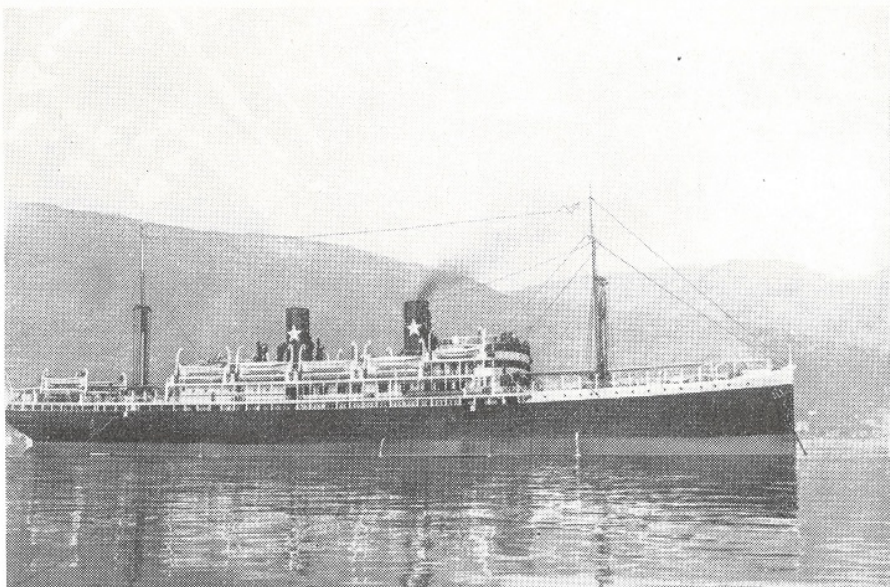
Da allora la serie fortunata dei sommergibili non si conta più: due da 850 tonnellate, due da 650, tre da 1.500, 13 da 660, due da 1.080, quattro da 1.190, quattro da 675, tre da 940 e in ultimo, verso la fine della seconda guerra mondiale, tre grandi sommergibili da trasporto da 2.190 tonn.

Un incontestabile primato, in questo settore così delicato e ardito, con oltre novanta sommergibili di tutti i tipi e di tutti i tempi, che mai hanno lamentato un incidente a causa di difetti di costruzione.

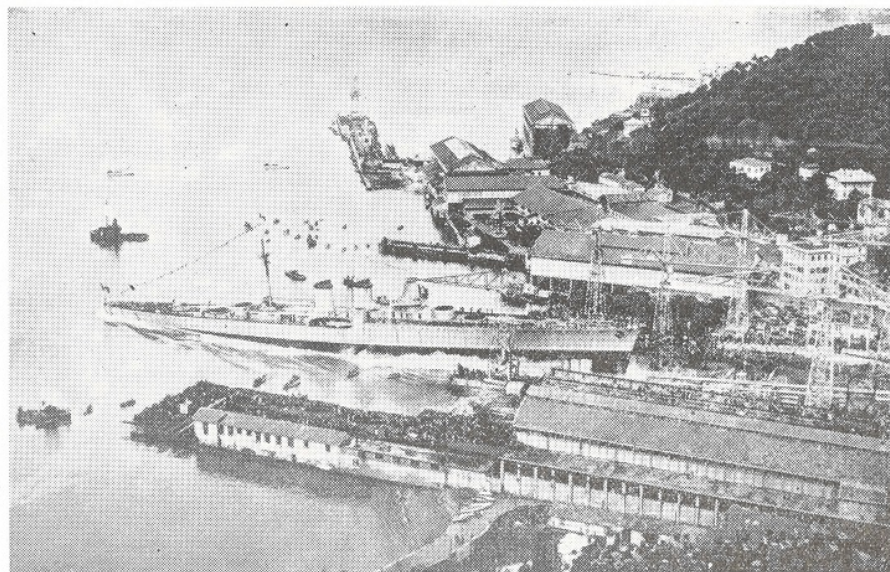
Per quanto riguarda le navi di superficie, tre sono sta-



Una magnifica realizzazione del dopoguerra: la motonave di lusso « Europa »



Il piroscafo « Leonardo da Vinci » varato nel 1925.



Il varo dell'incrociatore « Duca degli Abruzzi » avvenuto nel 1936

te nel periodo dal 1930 al '34 le costruzioni veramente impegnative, vale a dire gli incrociatori « Zara » di 10.000 tonnellate, « A. Diaz » di 5.350 tonnellate e « Duca degli Abruzzi » di 9.000 tonnellate.

Nel 1939 furono varate quattro motonavi da 6600 tonn. tipo « Lerici », tutte riuscitissime, ma disfortunatamente andate perdute durante il conflitto. Furono inoltre varate, durante la guerra, quattro notevoli motonavi miste per la Tirrenia, da 3.200 tonnellate, tipo « Oriani ».

Nel dopoguerra, tra le operazioni più difficili e importanti vanno particolarmente segnalate le seguenti: il ricupero della M/n « Ravello » che giaceva sul fondo vicino alla diga esterna, e che fu tagliata in due per essere rimorchiata in arsenale dove i nostri operai provvidero a « ricucirla » e rinnovarla (le operazioni furono assai difficili, ostacolate dal mare burrascoso che per ben tre volte spazzò ogni cosa); i lavori di ricupero di un piroscafo inglese e il suo riadattamento a nave passeggeri, che si chiamò « Napoli » ed esercisce attualmente la linea dell'Australia per la « Lauro ». Inoltre si ebbe la trasformazione di due cisterne in navi da trasporto minerale e al piroscafo « Elisa Campanella » fu addirittura cambiato il fondo e il doppio fondo, con ardua operazione che è stata già da noi illustrata.

Importantissimo è stato quello che possiamo chiamare il completo rifacimento del « Mahroussa », lo « yacht » personale di Faruk, che fu qui completamente svuotato e rifatto. Negli ultimi anni poi ritornò qui, sotto questi scali che lo avevano visto nascere, l'incrociatore « Duca degli Abruzzi » per ingenti lavori di trasformazione, seguito dall'incrociatore « Montecuccoli » che fu adattato per poter ospitare, come nave scuola, gli allievi dell'Accademia Navale di Livorno. Pure ingenti trasformazioni furono apportate ai caccia iraniani « Babr » e « Palang ».

Frattanto, con lavori di integrale trasformazione del cantiere che lo resero atto a produrre coi sistemi più moderni e nel minor tempo possibile, come la « messa in riserva » degli scali orientali e l'organizzazione dei due grandi scali fissi ad occidente e, attorno ad essi, di tutte le officine di lavorazione, e con le nuove gru a braccio retrattile di oltre 35 tonnellate di portata, e il nuovo piano di prefabbricazione di oltre 6.200 mq., il complesso fu pronto ad affrontare nuove, più impegnative prove. Furono varate nel '48 « Stromboli », « Vesuvio » e « Chioggia » di 3.100 tonnellate, 12 rimorchiatori per la Russia, tre navi speciali per la Norvegia, rese insommergibili grazie a speciali boccaporti stagni anche all'aria, e richieste per la difficile navigazione in zone glaciali. Poi è stata varata la M/n « Vicenza » per l'Adriatica e la grande motonave « Europa » per il Lloyd Triestino, ma ormai siamo alla cronaca, una cronaca che « l'Ansaldo » ha già illustrato di volta in volta. Così dicasi per le grandi motonavi da carico secco ordinate dal compianto armatore Bibolini, che ingombrano tuttora con la loro grande mole la darsena e gli scali, simboli vivi di una magnifica tradizione di lavoro che continua nel futuro per essere degna del proprio passato.

Il "fattore Ansaldo" nell'economia genovese

La sera di mercoledì 21 marzo, presso l'UCID, il Presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri ha tenuto una conferenza sulla importanza del «fattore Ansaldo» nella economia dei genovesi, conferenza che si inquadra nel ciclo della «Rassegna storico-economica di Genova». L'oratore è stato presentato dal Presidente dell'Unione dott. Giacomo Costa e ad ascoltare la sua parola erano presenti il Rettore Magnifico dell'Università di Genova prof. Cereti, il V. Presidente dell'Ansaldo comm. Gennaro, il Direttore Generale ing. Lombardi, numerosi esponenti del mondo industriale ed uno scelto pubblico.

L'avv. De Barbieri ha esordito puntualizzando l'atto di nascita dell'Ansaldo, ed ha scelto come naturali temi di riferimento della sua esposizione quei momenti cruciali, fausti od infausti, che durante un secolo e più in coincidenza con lo svolgimento della vita unitaria del nostro Paese, saggiarono la vitalità del grande complesso.

L'Ansaldo sorse, come atto costitutivo, il 31 gennaio 1853. Era il tempo in cui Cavour, rafforzandosi nella convinzione che il debole Piemonte non poteva ritenere una grande politica senza un conveniente irrobustimento economico, «incoraggiava» (allora gli interventi governativi non andavano oltre) quattro degni uomini a promuovere in Liguria la creazione di una industria meccanica suscettibile di buoni sviluppi. Nacque così la Società «Gio Ansaldo & C.» con Giovanni Ansaldo accomandatario e tre accomandanti di notevole robustezza economica: il Bombini, Presidente della Banca Nazionale, il Rubattino armatore di molta audacia, il Penco finanziere lungimirante. Questa ditta, che rilevava una modesta azienda preesistente a Sampierdarena per farne la base delle ulteriori irradiazioni, dapprima si specializzò in caldaie per macchine terrestri e navali, poi costruì locomotive poi navi, attraverso una dilatazione e moltiplicazione di compiti che verso la fine del secolo la collocavano, per l'eccellenza della produzione, ai primi posti della grande industria europea. Attestano la validità dell'affermazione le ordinazioni di navi affidate all'Ansaldo da altre nazioni: la Spagna ebbe dai nostri cantieri un incrociatore «Cristobal Colon» le cui alte risorse furono collaudate nelle acque cubane; due altre unità da guerra fornite al Giappone contribuirono a decidere la battaglia di Tsushima in favore della potenza asiatica.

Giovanni Ansaldo, il pioniere, morì nell'anno 1859 quando già la Società, pur ancora delimitata nei compiti, mostrava appieno la sua ragion d'essere: gli anni seguenti videro al settore meccanico e cantieristico affiancarsi altri reparti di carpenteria, di fonderia, di armi, di motori elettrici. Frattanto germinavano le partecipazioni che la interessavano alle miniere italiane e straniere, alla navigazione, agli istituti finanziari.

Quando scoppiò la prima guerra mondiale l'azienda, che già con i numerosi piroscafi, le

due grandi corazzate «Giulio Cesare» e «Duilio», le locomotive, e le armi (soprattutto nel periodo di abbinamento «Ansaldo-Armstrong»), aveva mostrato su quale grande efficienza tecnica e amministrativa potesse fare affidamento il Paese, diede esatta e piena testimonianza di una eccezionale e preveggenza politica industriale. Quello fu il tempo in cui la famiglia Perrone portò l'«Ansaldo» al diapason dello sforzo e circa 55 mila lavoratori, articolati sopra una grandiosa tastiera, sostennero lo sforzo bellico con risultati di grande peso. Dall'«Ansaldo», infatti, con le navi, i veicoli, gli attrezzi uscirono anche diciottomila cannoni ed è storia, ormai, il risolutivo apporto offerto alle nostre forze armate all'indomani di Caporetto.

Poi vennero gli anni tristi; i «ridimensionamenti» pressoché impossibili; gli impedimenti finanziari e poi la crisi mondiale che colse la Società nel punto stesso in cui s'avvicinava al faticosissimo riequilibrio. Eppure, ai domini di tanto dramma, scendono in mare dai suoi scali il «Rex» conquistatore del «nastro azzurro», la «Impero» e la «Italia». Le massime corazzate che l'ingegneria navale avesse fino a quel tempo saputo realizzare. Poi fu

ancora la guerra: i diciottomila dipendenti del 1938-40 divennero quasi 35 mila, poi ancora una volta il «ridimensionamento».

L'avv. De Barbieri, procedendo nella sua evocazione, ricorda quattro uomini, espressione di quattro tempi: Giovanni Ansaldo; F. M. Perrone (padre di Mario e Pio, degni continua-

PREMIO "ALMANACCO"

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

7667

Il possessore dell'almanacco contrassegnato con detto numero ha vinto un quadro del pittore Rocco Borella. Egli potrà ritirare il premio in Redazione entro il 30 aprile, presentando l'almanacco completo della pagina numerata. Non presentandosi entro tale data non avrà più diritto al premio.

tori); l'ing. Rocca; l'ing. Lojcono. Nonostante le avversità l'«Ansaldo» deve a loro, per tanta parte, la continuità che l'ha portata al di là di un secolo di vita. Ma nel 1949, varata l'ultima di quattro navi, gli scali rimasero vuoti e gli stabilimenti subirono un pauroso arresto. Furono, di fronte a tante incognite, apprestate le riforme che portarono agli «scorpori» («Fossati», «Ansaldo» - San Giorgio, ecc.), alla delimitazione del personale, alla tipizzazione delle produzioni. Oggi l'«Ansaldo» è tornata ai diciottomila uomini circa: forza lavorativa che affiancata da grandi progressi scientifici ha moltiplicato le capacità di produzione. Le attività cantieristiche (pur non mancando i problemi che meritano molta vigilanza) si esprimono in quattordici navi in costruzione o in allestimento nell'ambito settentrionale, 10 unità militari in costruzione per marine straniere a Livorno e un buon carico di lavoro a La Spezia. Frattanto l'«Ansaldo» lavora in India per costruire un grande stabilimento di fertilizzanti azotati; ha commesse che provengono dall'Oriente e dalla America. Sintomatiche queste cifre: l'ammontare medio mensile delle commesse acquisite nell'ultimo esercizio ascende a circa sei miliardi e 200 milioni. L'Ansaldo lavora attualmente, per un carico valutabile al 52% in conto estero e al 48% in conto nazionale. Mensilmente essa passa ordinazioni di prodotti finiti, semilavorati e materie prime alle altre industrie per un valore di circa due miliardi e 800 milioni; la qual cosa significa far lavorare quasi altrettante persone di quante operano nella cerchia del complesso «Ansaldo». L'«Ansaldo» attraverso i suoi diretti dipendenti e i lavori commessi all'estero dà sostentamento a nuclei familiari assommati ad almeno centomila persone: poco meno, quindi, di un sesto della intera popolazione genovese.

«Questi fattori — ha sottolineato il Presidente dell'Ansaldo — commisurano non solo il grado di responsabilità ma il senso d'amore che vincola me e i miei collaboratori alla azienda sicché l'occasione di parlarne mi è stata motivo di gioia».

L'avv. De Barbieri, al termine della sua avvincente e precisa esposizione, è stato vivamente applaudito ed ha ricevuto le felicitazioni più cordiali.

Il Precetto Pasquale alla Direzione Generale



La mattina del 26 marzo, presso la Direzione Generale, S. E. il Cardinale Siri, Arcivescovo di Genova, ha celebrato la Messa per il Precetto Pasquale, assistito dal Capellano di fabbrica Don Poggi.

Hanno assistito al rito solenne il nostro Presidente avv. De Barbieri, il V. Presidente comm. Gennaro, l'Amministratore Delegato ing. Rosini, il Consigliere d'amministrazione avv. Solari, il Direttore Generale ing. Lombardi,

il V. Direttore Generale ing. De Vito, i Direttori Centrali ingg. Casaccia e Carnevale, molti altri dirigenti e numerosi impiegati e operai della Direzione Generale.

Il Cardinale Arcivescovo ha rivolto nobili parole ai presenti, spiegando altresì l'altissimo significato del rito pasquale.

UN INTERESSANTE LIBRO sulla saldatura elettrica



Dopo avere letto l'opera che il cap. L. Pavanello e il dott. ing. O. Piazzali hanno presentato ai lettori sulla saldatura elettrica, ci è gradito esprimere il nostro modesto giudizio. Essa rappresenta un trattato di nozioni di saldatura accessibile a chiunque sia desideroso di entrare nella conoscenza di un campo che ha rivoluzionato tutta la tecnica del lavoro moderno riducendo notevolmente i tempi di lavoro con risultati soddisfacenti.

L'opera suddetta traccia un panorama vasto e completo di tutto il processo di saldatura e di taglio partendo dallo studio dei singoli elementi base fino alle ultime e moderne macchine in uso nei nostri cantieri.

Gli autori hanno voluto rendere nota a tutti la propria lunga diligente esperienza e noi siamo loro grati.

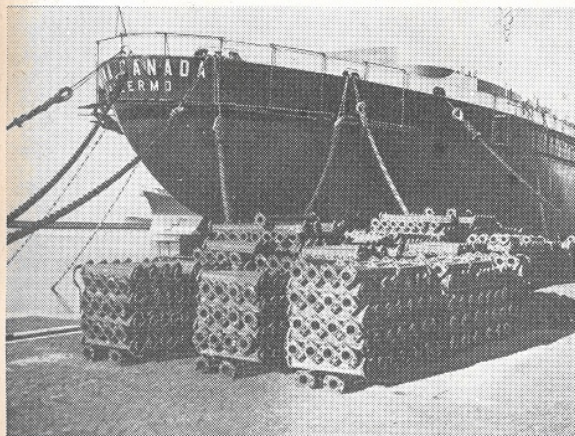
VINCENZO DI BELLA



*Di Ringraziamenti ed ai Lavoratori dell'Ansaldo, con augurio di affettuosa benedizione
Genova 1 Marzo 1955
P. Rosini (Amministratore Delegato)*

In occasione della visita di omaggio resa agli dal nostro Amministratore Delegato ing. Rosini, dal Direttore Generale ing. Lombardi, dal V. Direttore Generale ing. De Vito e dal Direttore Centrale ing. Casaccia, nel decimo anniversario della Sua nomina ad Arcivescovo di Genova, S. E. il Cardinale Giuseppe Siri si è compiaciuto dedicare agli ansaldini questa fotografia.

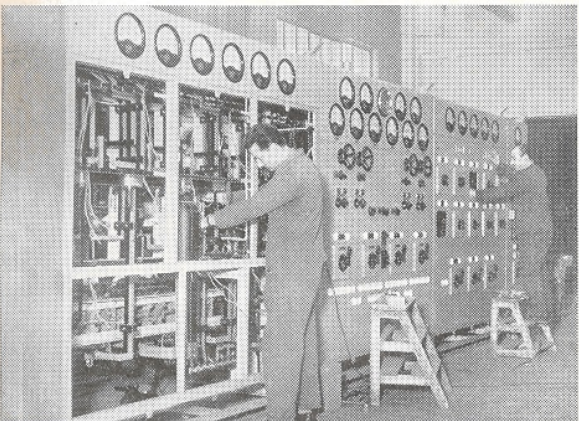
FOTOCRONACA DEL CANTIERE



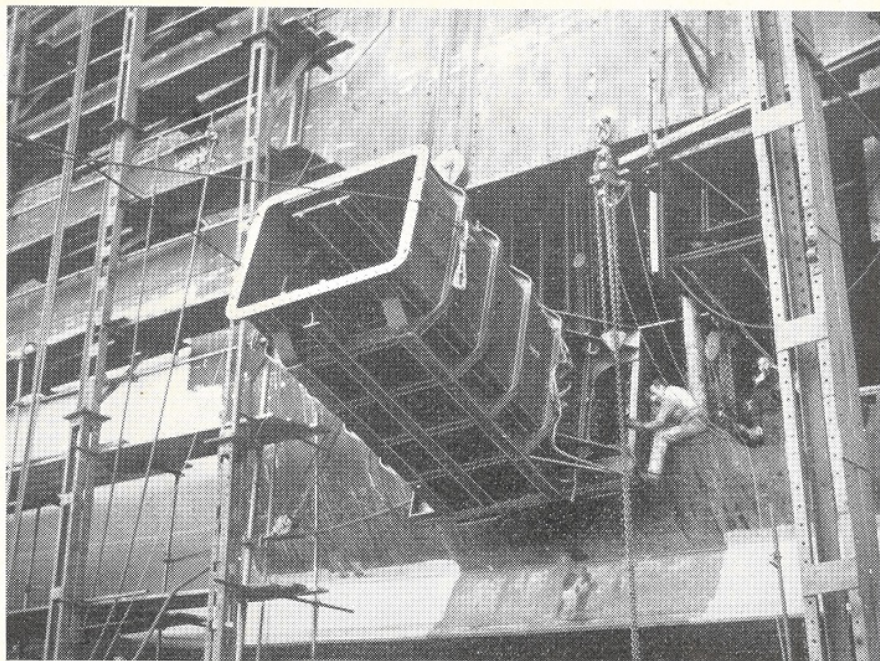
Elementi di ghisa per l'impianto di riscaldamento del carico liquido della turbocisterna « Fina Canada », accatastati su una banchina del Cantiere di Sestri per essere imbarcati e sistemati sul fondo delle cisterne di carico.



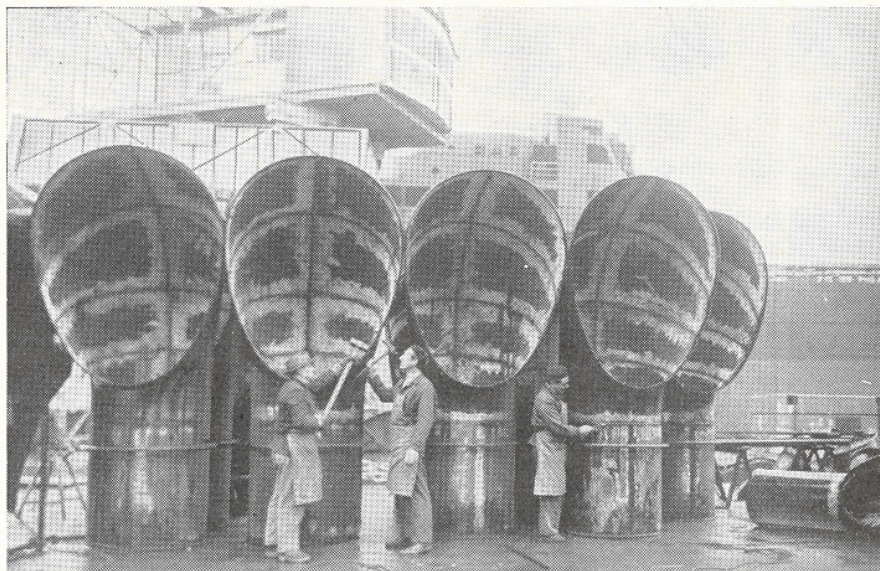
Sollevamento di un'elica di bronzo al manganese, del peso di circa 21 tonnellate, per la sistemazione su una turbocisterna di 15.500 tonnellate di portata lorda.



Preparazione all'Officina elettricisti del Cantiere di Sestri, degli ultimi quadri principali, sottoquadri e centralini per i Ct. venezuelani e per le Mn. serie « Capitani d'industria » in costruzione e allestimento rispettivamente nei cantieri di Livorno e Muggiano. Dette lavorazioni hanno portato all'Officina elettricisti un carico di lavoro di circa 80.000 ore lavorative. Altre decine di migliaia di ore lavorative sono state acquisite per la fornitura di altri importanti impianti elettrici ai nostri Cantieri di Livorno e Muggiano e di equipaggiamenti per le vetture letto in costruzione al nostro stabilimento Ferroviario.



Imbarco degli stabilizzatori « Denny-Brown » a bordo della « Gripsholm »



Rifinitura di trombe a vento approntate dall'Officina Carpenteria leggera del Cantiere per le T/c. « Purfina Italia » e « Fina Canada » della « Compagnia Marittima Palermitana ».



Per ovviare ai molteplici inconvenienti derivanti dall'attuale ubicazione delle mense, è stato deciso di chiudere i locali di emergenza della mensa sussidiaria di ponente per raggruppare in un unico posto il personale partecipante ai pasti meridiani. Si provvederà perciò a sopraelevare di un piano l'edificio della mensa di levante, dove attualmente vengono confezionati anche i pasti per il personale che fruisce della mensa sussidiaria sud-detta. Le opere edilizie per la sopraelevazione stanno procedendo alacremente e si ritiene che saranno completamente portate a termine entro il corrente mese di aprile. Frattanto si sta provvedendo ad aggiornare le attrezzature esistenti in maniera più moderna e maggiormente idonea. Dalla fotografia si può osservare uno di questi lavori già compiuto, cioè il rifacimento dei piani dei tavoli con copertura di materia plastica speciale

MECCANICO

Chiusura del corso per apprendisti

Sei mesi fa, con riferimento alle direttive impartite dalla Direzione Generale, fu iniziato, presso lo Stabilimento Meccanico, un corso per il tirocinio di un gruppo di 23 giovani assunti all'Ansaldo nel settembre 1955. Si tratta di elementi che nelle scuole hanno appreso cognizioni non del genere di quelle che oggi si richiedono nelle officine di un complesso di grande specializzazione qual'è l'Ansaldo.

Gli operai che lavorano alle macchine, o ai montaggi, devono essere in grado oggi, attraverso la conoscenza di una serie di nozioni teorico-pratiche, di raggiungere una produzione di qualità sempre più alta, perché la qualità è alla base della moderna industria. A questo fine, durante i sei mesi di corso sono state sviluppate nozioni di matematica, geometria, tecnologia, cinematica, disegno di macchine, ecc. Sono stati dati, inoltre, esami sul nostro ciclo produttivo e sulla nostra organizzazione aziendale.

Le lezioni a carattere tecnico sono state svolte dall'ing. Muscarella, mentre l'istruzione in officina è stata affidata ai Capi e ad un certo numero di operai anziani, facendo passare i giovani dalle operazio-

ni di tracciatura, al tirocinio alle macchine e quindi alle fasi di aggiustaggio. A seconda delle tendenze di ognuno e delle capacità dimostrate gli allievi sono stati assegnati alle varie officine.

Il corso è stato chiuso alcuni giorni fa e nell'occasione il Dirigente d'officina ing. Gamondi ha ricordato agli allievi quale privilegio essi hanno ottenuto entrando a far

parte della famiglia dell'Ansaldo, nelle cui fabbriche vengono eseguite le più importanti e moderne costruzioni sia nel campo navale che in quello terrestre.

Ha richiamato inoltre l'attenzione sulla necessità che i giovani impegnino tutte le loro energie per migliorare la loro preparazione tecnica, che è sicura fonte di benessere per le famiglie e per il Paese.

Miglioramento ambienti di lavoro

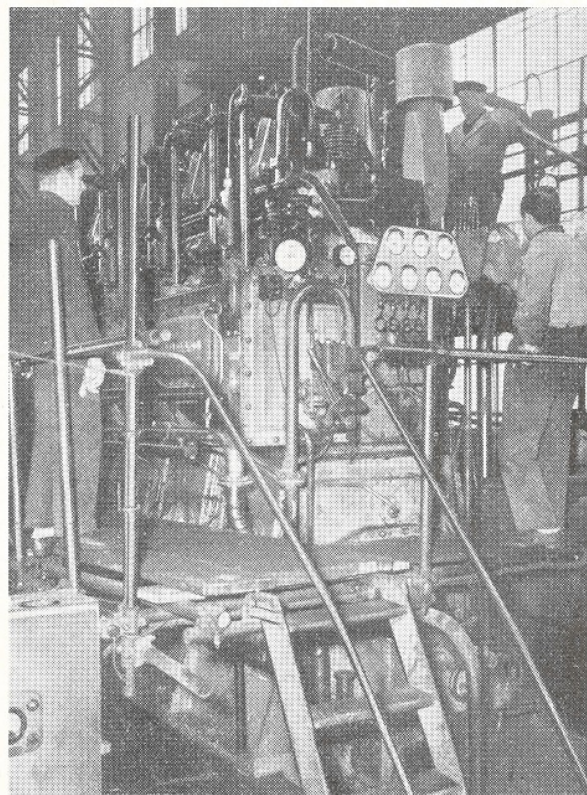
La nostra Azienda, compatibilmente con i pesanti impegni che le derivano dallo sviluppo e dalla trasformazione degli impianti, sta realizzando di pari passo anche quei miglioramenti che rendono più accoglienti gli ambienti di lavoro.

Produrre è il primo comandamento cui deve ispirarsi la nostra attività, ma riteniamo che si possa produrre di più e meglio vivendo in un ambiente che, al momento opportuno, consenta di rinfrescare il corpo e lo spirito.

E' per andare incontro a queste esigenze del lavoro moderno che gli ambienti

della mensa aziendale del Meccanico sono stati ampliati. Un locale è stato appositamente attrezzato per distribuzione di caffè, bibite, frutta, ecc. ed un altro è stato predisposto per permettere agli operai che non prelevano il pasto alla mensa, di consumare, seduti al tavolo, gli alimenti dopo di averli riscaldati in apposito scaldavivande elettrico.

Altri lavori sono in corso nello Stabilimento allo scopo di migliorare questi servizi marginali, che pure apportano il loro contributo al buon andamento delle cose.



Gruppi elettrogeni in prova per la «Gripsholm»

CONSEGNE

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

— Due piattaforme girevoli e due fisse (inviate al Mec per la ricottura) e una caldaia per locomotive indiane, al nostro stabilimento Ferroviario; un albero intermedio per linea d'asse per la motonave «Gripsholm» in costruzione per la «Svenska Amerika Linien» di Göteborg (Svezia); due elettropompe centrifughe per estrazione condensatore principale e tubi d'acciaio per la turbocisterna «1521» in costruzione per la «Compagnia Internazionale» di Genova, tubi d'acciaio per le turbocisterne «Purfin Italia» e «Fina Canada» in allestimento per la «Compagnia Marittima Palermitana» di Palermo, al nostro Cantiere di Sestri; rivestimenti interni ed esterni collettori di vapore e acqua caldaie, tubi d'acciaio, quattro filtri doppi spinta nafta, due refrigeranti olio da 52 mq., due raffreddatori e due raccoglitori spurghi al Cantiere navale della «Navalmecanica» di Castellammare di Stabia per l'avviso scorta «614» in costruzione per la Marina Militare Italiana; un braccio port'elica (inviato al Mec per il controllo «Magnaflux» e scalpellature cricche) ai «Cantieri Navali Riuniti» di Ancona.

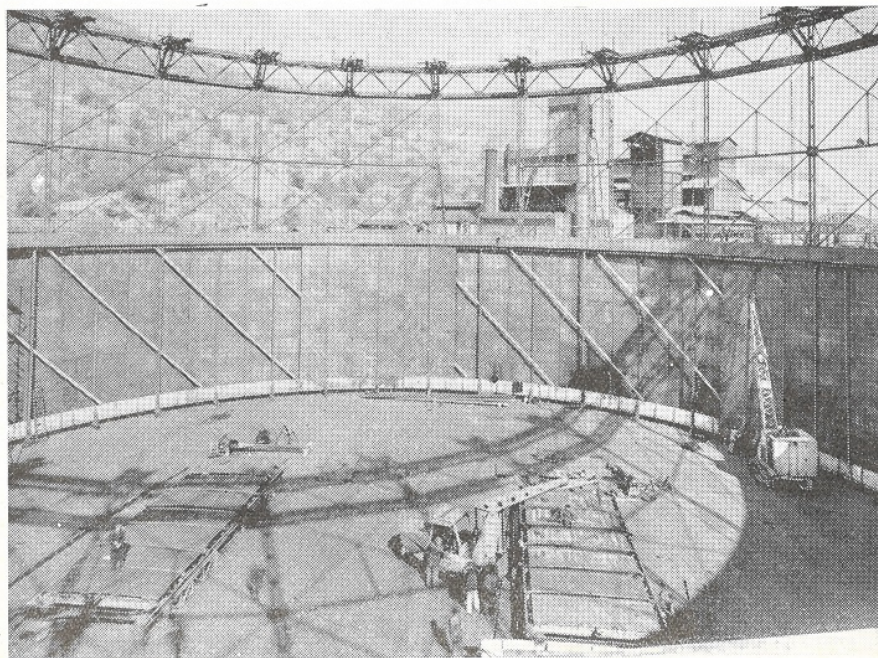
— Una turbina destra di alta pressione, un complesso riduttore per gruppo sinistro completo di ruota lenta e pignoni di riduzione per l'avviso scorta «Centauro» in costruzione per la Marina Militare Italiana, mattoni refrattari di rispetto per muratura caldaie, due condensatori (destro e sinistro) in la-

miera d'acciaio completi di piastre tubiere per i cacciatorpediniere venezuelani in costruzione e allestimento per la Marina Militare Venezuelana, supporti prodieri e poppieri, freni per linee d'alberi per l'avviso scorta «1507» in costruzione per la Marina Militare Indonesiana, al nostro Cantiere di Livorno; una ruota dentata (inviata al Mec per la ripassatura dei denti) e un rochetto per riduttore allo stabilimento di Montagnana della Società «Eridania» di Genova.

— Attrezzatura di dotazione per motore Ansaldo Fiat tipo 757 per la motonave «Giacinto Motta» della «Carbosider S.p.A.» in allestimento, al nostro Cantiere di Muggiano; un motore industriale Diesel Ansaldo tipo Q 2131/4 da 125 HP alla «Agenzia Marittima Colletta & Pinto» di Brindisi, da sistemarsi sulla motonave «Kolokotronis» per conto della «The New Epirotiki Steamship Petros Potamianos» di Pireo (Grecia); un motore marino Diesel Ansaldo tipo A 2131/4 S da 150 HP all'agenzia di Villa Real (Portogallo) della Ditta «Angelo Parodi» di Genova; un perno di accoppiamento per l'albero a manovelle e cinque montanti per motore Doxford 67 LB 4 (inviato al Mec per la rimessa in efficienza) alla «O.A.R.N.» di Genova per la motonave «Castor»; un albero flangiato in acciaio (inviato al Mec per la lavorazione) alla «Società Meccanica della Melara» (La Spezia) per conto della S.I.A.C. di Genova; un motore marino Diesel Ansaldo tipo 1620/6 da 150 HP (inviato al Mec per la ri-

CARPENTERIA

Quasi terminato un gasometro da 100.000 mc.



Vista interna del gasometro da 100.000 mc. in costruzione per l'Azienda Municipalizzata Gas e Acqua di Genova. La fotografia illustra la posa in opera dei telescopi e della campana

PANORAMA AZIENDALE

messa in efficienza) alla « Gestione governativa per la navigazione sul lago di Como » di Tavernola (Como); un'incastellatura per motore marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/6 alla « Gestione governativa per la navigazione sul Lago Maggiore » di Arona per

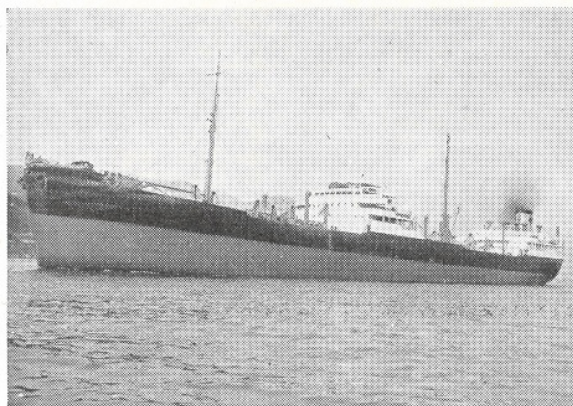
la motonave « S. Carlo »; ricambi per motori marini Diesel Ansaldo tipo Q 265/7 alla « Empresa Nacional de Transportes » (Administracion General de Transportes Fluviales) di Buenos Aires (Argentina); due gruppi Diesel dinamo, con motori Ansaldo tipo

Q 265/7 S da 475 HP e dinamo da 320 kW, ai « Cantieri Navali Riuniti » di Ancona per la motonave « 240 » della Società « Tirrenia » di Napoli.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 320 tonnellate.

MUGGIANO

Lavori di riparazione alla nave cisterna « Verena »



Il 10 marzo è giunta al Cantiere di Muggiano la turbocisterna « Verena » della Società « Shell Tanker » di Londra per lavori di riparazione della durata di circa 20 giorni.

La « Verena », mentre proveniva da Rotterdam diretta ad Abadan nel Golfo Persico, era entrata in collisione, causa la nebbia, con la nave norvegese « Grippe » a 75 miglia da Algeri, riportando ingenti danni alla prora.

I lavori di riparazione prevedono la sostituzione di lamiere e profilati, la ricostruzione di passacavi, bitte e di un occhio di cubia.



Il 12 marzo è stato in visita all'Ansaldo il Ministro della Marina Mercantile on. Cassiani, accompagnato dal Prefetto dott. Vicari e dal Presidente del Consorzio Autonomo del Porto gen. Ruffini e ricevuto dal nostro Presidente avv. De Barbieri, dal V. Presidente comm. Gennaro, dall'Amministratore Delegato ing. Rosini e dal Direttore Generale ing. Lombardi. La fotografia mostra il Ministro Cassiani al Cantiere di Sestri, tra il Presidente avv. De Barbieri e il Direttore del Cantiere ing. Cristofori.

VISITE AGLI STABILIMENTI

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

— Un gruppo di ufficiali dell'Aeronautica Militare Italiana dell'aeroporto di Ghedi (al Cantiere di Muggiano). Gli ospiti, guidati dal maggiore Armando Petrinelli, erano accompagnati dal sig. Mauro Mariano, capo amministrativo della « San Giorgio » del-

la Spezia, e sono stati ricevuti dai dirigenti del Cantiere con i quali hanno compiuto una accurata visita alle attrezzature.

— Una commissione colombiana presieduta dal cap. di corvetta Jaime e dal ten. di vascello A. Diaz (al Cantiere di Livorno).

— I signori Leon M. Felene e Joseph M. Granie, inviati dalla Ditta francese E.O. R.I.

— Gli studenti argentini Jorge Emilio Codegoni, Miguel Eduardo Savio, Eurique Tolosa e Guillermo Horacio Cipolla, accompagnati dal sig. Morbelli della nostra Direzione Generale.

— L'ingegner canadese Gerald L. Knowlton, accompagnato dal signor Marchini della Camera di Commercio di Genova.

— Un gruppo di studenti universitari spezzini di varie facoltà, appartenenti al « Centro Universitario Spezzino » (al Cantiere di Muggiano).

— Mister Bostrom, Presidente della « SAL », gruppo di Società di cui fa parte la « Svenska Amerika Linien » di Göteborg (Svezia), armatrice della motonave « Gripsholm » in costruzione al Cantiere di Sestri.

Mister Bostrom, accompagnato dal sig. Donati della Direzione Generale, è stato ricevuto al Meccanico dal Direttore Generale ing. Lombardi, dal V. Direttore Generale ing. De Vito e dal Direttore dello stabilimento ing. Cominetti.

RINGRAZIAMENTO

L'impiegato del Cantiere di Livorno Mario Cambi esprime pubblicamente la sua gratitudine al dott. Marino Maracchi per le tempestive ed intelligenti cure prestate alla moglie Rosina, colpita da grave malattia ed ora in via di guarigione.

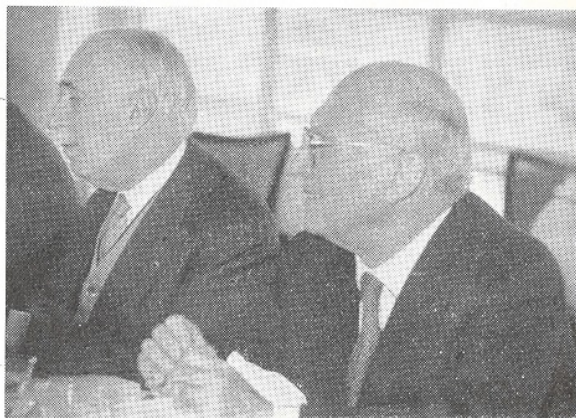
FERROVIARIO

CONSEGNE

Sono stati consegnati recentemente i seguenti materiali:

Una semicabina B (del peso di 12 tonn.), costituente la parte meccanica posteriore di un locomotore tipo E 636, alla « Ansaldo - S. Giorgio » di Genova, per il completamento della parte elettrica di sua fornitura per conto delle F.S.; tre carrelli (del peso complessivo di 38 tonn.) per locomotori tipo E 636, alle F.S.; 19 carrelli tipo 27 A (del peso complessivo di 102 tonn.) con telaio interamente saldato, alle F.S. per carrozze passeggeri tipo Cz; un escavatore tipo A.M. 10 munito di motore elettrico « Ansaldo - S. Giorgio » e relative apparecchiature (del peso complessivo di 42 tonn.) alla Società « Combitalut » di Genova; tre coppie di carrelli (del peso

complessivo di 24 tonn.) per carri trasporto lingottiere, alla Società « Cornigliano » di Genova; quattro vetture letto di 2.a classe, tipo P, in acciaio inossidabile (la 5.a, 6.a, 7.a, e 8.a costruite al Ferroviario) alla C.I.W.L. di Parigi (peso complessivo 173 tonn.); due guarniture per cilindri di laminazione treno a caldo (del peso complessivo di 19 tonn.) alla Società « Cornigliano »; una locomotiva BG-WG tipo 2-8-2 con tender (del peso complessivo di 130 tonn.) alle Ferrovie Indiane; un locomotore di manovra con motore « Alfa Romeo » tipo 1627 da 130 HP a 1600 giri al 1° e turbiduttore idraulico « Voith » L 22 (del peso complessivo di 23 tonn.), all'Azienda Municipalizzata Gas e Acqua di Genova; un astuccio di ghisa per asse port'elica (del peso di 9 tonn.) alla « FIAT Grandi Motori » di Torino.



Una commissione spagnola, composta dall'ing. J. A. Suanzes (Presidente dell'« Instituto Nacional de Industria » di Madrid), da Don Luis Ruiz Jimenez e da Don Lorenzo Pallarés Cacha (rispettivamente Direttore Generale e V. Direttore Generale della « Empresa Nacional Bazan »), dal dott. Castillo y Caballero (Console Generale a Genova), dal capitano di vascello Lostau Santos (Addetto Navale a Roma) e dal sig. Angulo (Direttore della « Empresa Nacional Calvo Sotelo »), ha visitato il Meccanico e il Cantiere di Sestri il 12 marzo. Gli ospiti sono stati ricevuti dal Presidente della « Finmeccanica » ing. Lojacono e, per l'Ansaldo, dal Presidente avv. De Barbieri, dall'Amministratore Delegato ing. Rosini, dal Direttore Generale ing. Lombardi e dal V. Direttore Generale ing. De Vito. Dall'alto: l'ing. Suanzes e l'avv. De Barbieri; l'ing. Lombardi e l'ing. Lojacono.

LA PASQUA DELL'ANSALDINO



Un'altra grande festa della famiglia ansaldina. L'iniziativa presa dal nostro giornale di offrire l'uovo pasquale a tutti i piccoli ansaldini è stata accolta col più largo consenso e quanto essa sia stata gradita lo ha dimostrato la vasta partecipazione alle quattro festose riunioni che si sono svolte ai cinema «Massimo» e «Splendor» di Sampierdarena, «Eden» della Certosa e «Vittoria» di Sestri, la mattina della Domenica delle Palme.

Anche questa volta, come già per la Befana, la scelta dei locali, ha fornito, grazie alla loro ubicazione, la possibilità di partecipare alla festa, alla quasi totalità degli invitati, e cioè a migliaia di fanciulli e ai loro genitori. Le cifre che parlano sempre un linguaggio chiaro dicono, infatti, che i fanciulli presenti nei quattro cinema erano in totale 4006; e se si considera che almeno una persona accompagnava ogni fanciullo, si può dedurre che almeno diecimila ansaldini fra grandi e piccini hanno risposto all'invito dell'«Ansaldo» ed hanno partecipato al grande convegno in una atmosfera di festosa serenità.

La mattinata mite (gradito dono di questa bizzarra Primavera) ha senza dubbio collaborato efficacemente con gli organizzatori della festa ed ha consentito anche ai più piccini di uscire dal loro nido e di partecipare, stupiti e curiosi, in collo alle loro mamme, alla felicità di tutti.

L'ora di riunione era stata fissata per le nove; ma già fin dalle otto era cominciata l'affluenza degli invitati, sicché all'ora prestabilita le quattro grandi sale dei cinema suddetti presentavano un magnifico colpo d'occhio. Esse apparivano, infatti, affollatissime e sembravano appena sufficienti a contenere tutti i convenuti. Si respirava una rasserenante aria di letizia e non pesò a nessuno l'attesa delle Autorità e dei nostri Dirigenti (che hanno dovuto necessariamente, spostarsi da un locale all'altro) perché gli organizzatori avevano preordinato uno spettacolo cinematografico di cartoni animati che hanno mandato in vi-

sibillio i bambini e hanno molto divertito i grandi.

L'inizio della festa è avvenuta al «Massimo». Alle 9.30 è giunto S. E. il Prefetto dott. Vicari che è stato ricevuto dal nostro Presidente avv. Federico De Barbieri, dallo Amministratore Delegato ing. Giuseppe Rosini, dal Direttore Centrale ing. Amedeo Casaccia, dal Vice Direttore centrale avv. Alberto Boyer e dai rappresentanti de «l'Ansaldo». Un cordiale applauso ha salutato il Prefetto e i nostri Dirigenti, quando, — annunciati da Graziano Merlano, a cui era stata affidata la direzione della sala — sono apparsi sul palcoscenico. Il nostro Presidente si è avvicinato al microfono ed ha pronunciato un breve caloroso discorso. Dopo aver ringraziato S. E. il Prefetto che ha voluto, ancora una volta, con la sua presenza manifestare la cordialissima simpatia con la quale segue diuturnamente l'attività del nostro grande complesso industriale, l'avv. De Barbieri ha rivolto affettuose sentite parole a tutti i presenti, dicendosi molto lieto dell'incontro che la ricorrenza pasquale gli ha consentito di fare con una sì larga rappresentanza della grande famiglia ansaldina. Ha augurato benessere e felicità a tutti, ed ha auspicato che da queste feste che sono espressione di amore e di pace sorga una maggiore fiducia per l'avvenire nostro e dei nostri figli a cui dobbiamo creare con assiduo e intenso lavoro un domani sereno e pacifico. Un lungo applauso ha salutato le ispirate parole del Presidente.

Ha quindi preso la parola S. E. il Prefetto. Ringraziato l'avv. De Barbieri per le cortesi espressioni rivoltegli, il Dottor Vicari ha manifestato con viva e avvincente parola la sua schietta e affettuosa simpatia per tutti gli ansaldini. Ha detto, il Prefetto, che anche lui è un lavoratore e che il suo particolare lavoro, colmo di responsabilità e, spesso volte, tormentato anche da gravi e ansiose preoccupazioni, gli consente di osservare, di seguire, di indirizzare uomini e fatti della intensa attività economica

e sociale della città e della nostra provincia, provando grande sollievo e viva soddisfazione quando possono essere risolte favorevolmente situazioni che interessano vita e l'avvenire di centinaia e centinaia di famiglie. L'attività del complesso dell'Ansaldo gli è presente in ogni momento della sua quotidiana fatica ed è lieto ogni volta che apprende che altro lavoro si aggiunge a quello già acquisito e che il cielo tende sempre più ad aprirsi al sereno. E' conscio della inevitabilità dei contrasti; ma si augura che essi vengano sempre appianati e superati in quello spirito di reciproca comprensione e secondo le norme morali che sono tradizione della nostra patria, cui benessere è legato al benessere di ognuno. Ha ricordato i chiari insegnamenti di Mazzini, grande tra i grandi apostoli della libertà della patria e degli uomini ed



auspicato che in questo clima spirituale, si moltiplichino gli sforzi per un lavoro sempre più intenso e armonioso; un lavoro che deve consentire di preparare ai nostri figli un sicuro avvenire di pace e benessere.

Un nutrito e calorosissimo applauso ha salutato le belle parole del dott. A. Vicari.

Si è quindi accostato al microfono un bimbo: Salvatore Caorsi che ha fatto cen-





di voler parlare. Poiché il microfono era alto, sull'esile stelo, glielo hanno abbassato e Salvatore ha iniziato il suo dire. Disinvolto, con voce chiara e accompagnando le parole con i gesti d'un consumato oratore, egli ha rivolto un ringraziamento agli

mente: un ferro da stiro, un servizio di posate per sei, un lenzuolo e due federe ricamate, un plaid di lana assai caldo e pittoresco, una batteria da cucina, una impastatrice, un rasoio elettrico e un paio di asciugamani da bagno. Questo novità, assai piacevole,

to e i Dirigenti della nostra Società si sono trasferiti allo « Splendor » nel Centro di Sampierdarena, dove la buona riuscita della riunione era stata affidata ad Aurelio Maggiolo. Anche qui la cerimonia si è svolta come al « Massimo ». Hanno parla-

ghera (Car) e Gaetano Russo (Fon), ai quali sono stati distribuiti premi uguali a quelli dei vincitori del « Massimo ».

All'« Eden » della Certosa l'accoglienza al Prefetto e ai Dirigenti non è stata meno cordiale. Applausi calorosi hanno saluto le ispirate parole che l'avv. De Barbieri e il dott. Vicari hanno rivolto ai convenuti. Anche qui la gratitudine e la letizia di tutti sono state espresse con un semplice commovente discorso del bimbo Sergio Mari che al fine del suo dire ha offerto al Prefetto la tradizionale colomba. L'estrazione degli otto premi ha favorito: Libero Celli (Mec), Rocco Giannilupo (Can), Andrea Merello (Can), Giuseppe Salvatore (Can), Elvezio Valsecchi (Mec), Andrea Baldussi (Fon), Giovanni Carlevaro (Can) e Giovanni Angius (Coke). Quest'ultimo non era però presente; in sua vece c'era la moglie alla quale oltre al premio sorteggiato (una batteria da cucina in alluminio) è stata anche assegnata una macchinetta impastatrice.

Ultima tappa, il « Vittoria » di Sestri, anch'esso gremito. A ricevere il Prefetto e i Dirigenti era l'avv. Enrico. Anche qui hanno parlato l'avv. De Barbieri e il Prefetto, all'indirizzo dei quali, al loro apparire nella sala (affidata alle cure di Andrea Cornara) era stato rivolto un cordiale applauso. Dopo le parole augurali del Presidente, ha parlato il dott. Vicari, il quale,

salutando le maestranze del Cantiere, con accenti particolarmente calorosi si è detto lieto di trovarsi nella operosa Sestri nel momento in cui i bei cantieri dell'Ansaldo sono abbastanza carichi di lavoro.

La bimba Antonietta Minervini ha quindi graziosamente interpretato ed espresso il sentimento di tutti offrendo con belle parole, l'uovo pasquale al Prefetto. Un cordiale applauso ha salutato il gesto gentile. La fortuna è poi entrata nella sala assegnando gli otto premi a: Giacomo Macciò (Can), Giuseppe Gambella (Can), Giuseppe Gorziglia (Can), Bartolomeo Ottonello (Can), G. B. Olivieri (Can), Tiziano Belloni (Perrx), Luigi Nattini (Can), Carlo Celesia (Can).

La distribuzione delle uova ha infine concluso la festa che è stata un'altra simpatica affermazione della cordialità che regna nella grande famiglia ansaldina, e un altro successo, consentiteci di dirlo, del nostro giornale.

Di questo successo va dato particolare merito a coloro che hanno organizzato la

(segue a pag. 12)



organizzatori della festa ed augurando una lieta Pasqua a tutti, ha porto un ramoscello d'olivo al Prefetto che lo ha accettato con evidente felicità.

Poi è venuta la sorpresa: i bimbi hanno fatto il regalo ai grandi; hanno cioè imbuscolato tutti i biglietti di invito sui quali era scritto il nome dei loro genitori e poi ne hanno estratto a sorte otto i quali hanno vinto, rispettiva-

come si vede, è stata accolta con la più viva soddisfazione dai vincitori, ma è stata accolta con simpatia anche da tutti gli altri che sperano, naturalmente, nella prossima festa.

E' poi cominciata la distribuzione delle uova. Contenti, i bimbi sono tornati a casa con un bell'uovo e un caro ricordo.

Dalla vastissima sala del « Massimo » S. E. il Prefet-

to l'avv. De Barbieri e il dott. Vicari; ed ha ringraziato a nome di tutti i suoi coetanei e dei genitori il bimbo Ezio Ottonello che ha infine offerto una palma al Prefetto. Indi il sorteggio sorpresa. Gli otto fortunati dello « Splendor » sono stati: Natale Dotto (Can), Ferruccio Fabiani (Can), Giovanni Ferruccio (Mec), G. B. Mantero (Can), Mario Musso (Mec), Rizzelli Giovanni (Mec), Alfredo Pa-

Nelle foto: Il Prefetto di Genova dott. Vicari (in alto a sinistra) con un piccolo ansaldino - Parla il Presidente avv. De Barbieri - L'aspetto delle sale dello « Splendor » e del « Massimo » - Al centro e in basso: una minuscola rappresentanza dei 4000 bimbi partecipanti alla festa - In basso: è al microfono Sergio Mari.



L'ON. ALDO FASCETTI NUOVO PRESIDENTE DELL' I. R. I.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su designazione del Consiglio dei Ministri, l'on. Aldo Fascetti è stato nominato Presidente dell'I. R. I. e il prof. Bruno Visentini, già Vicepresidente, è stato confermato nell'incarico.

L'on. Fascetti è nato il 22 ottobre 1901 a Pisa, dove risiede ed esercita la professione di avvocato. Entrò giovanissimo nella vita politica, militando nel partito popolare italiano dalla sua fondazione (1919) allo scioglimento (1926), e tenendo la presidenza degli universitari cattolici di Pisa dal 1921 al 1923. Durante il regime fascista, si dedicò alla professione, e dopo l'8 settembre 1943 aderì al movimento clandestino di resistenza.

Tornato all'attività politica nel dopoguerra, è stato commissario straordinario dell'Opera nazionale maternità e infanzia e Presidente della Deputazione provinciale di Pisa. Candidato della D.C. per

il collegio di Pisa, fu eletto deputato nel 1948, con 26.300 voti di preferenza. Nelle elezioni del 1953 fu il primo dei non eletti nella stessa circoscrizione, ma tornò alla Camera dei Deputati lo scorso anno, occupando il seggio lasciato libero da Gronchi, dopo la sua elezione a Presidente della Repubblica. Nell'intervallo, ha retto la presidenza della società «Larderello».

Come nell'altra legislatura, era attualmente membro della commissione industria e commercio ed in questa qualità ha partecipato attivamente, le scorse settimane, ai lavori per la legge sugli idrocarburi. La presidenza dell'I. R. I. lo obbliga a rinunciare al mandato parlamentare, in virtù della legge 15 febbraio 1953 sulle incompatibilità parlamentari.

All'on. Fascetti «l'Ansaldo» invia le sue più vive felicitazioni e un cordiale augurio di buon lavoro.

Anche per voi
è il momento
migliore!



«È proprio vero!

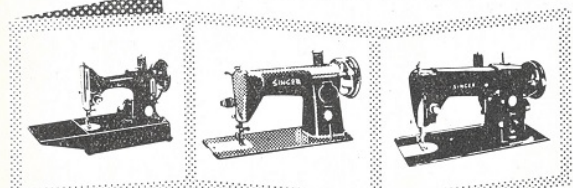
Soltanto la Singer

ha una così vasta scelta!»

Nella serie Singer 1956, unica al mondo, potete veramente scegliere la macchina più adatta alle vostre esigenze di lavoro.

In ogni negozio Singer troverete la serie completa e potrete imparare gratis cucito e ricamo. E ricordate: potete farvi rilevare ad alto prezzo la vostra vecchia macchina, pagando la vostra nuova Singer anche a 4.000 lire mensili!

Ecco alcuni modelli:



SINGER PESO PIUMA

SINGER CASA ELETTRICA

SINGER ZIG-ZAG

SINGER cuce meglio

La Pasqua dell'Ansaldo

(seguito da pag. 11)

«Pasqua dell'Ansaldo» e cioè a Luigi Pollastro, che ne ha diretto alacremente la preparazione e lo svolgimento, a Dante Jannone, a Emidio Loscalzo, alla signora Egle Gasparino e alla signorina Lucia Diamante che lo hanno instancabilmente coadiuvato e a tutti coloro che, oltre ai citati direttori di sala si sono prodigati, nei quattro cinematografi, acciocché la festa si svolgesse nel modo migliore; e cioè la signorina Fiorina Pisotti e la dr. Cuniberti e i signori: Giovanni Tito Alesseri, Armando Traverso, Franco Lo Verde, Giuseppe Rovegno, Agostino Rovegno, Ottavio Ottonello, Aldo Fortuna, Michele Montesoro, Giovanni Chiarlo, Armando Busoni, Luigi Aiazzi, Adriano Vallebona, Leonildo Sperti, Ugo Fini e Ivo Babocci.

Vogliamo segnalare inoltre il valido ausilio fornito dal servizio di vigilanza di cui hanno fatto parte nelle varie sale: Cleto Vallebona, Virgilio Brè, Silvano Lucchesi, Enrico Mainardi, Donato Granieri, Antonio Lello, Pietro Noli, Enrico Aliberti, Francesco Fresi, Felice Tartarelli, Rinaldo Brengio, Angelo Putrino e Antonio Lombardo.

Brillante esito anche alla Spezia

La giornata del 24 marzo, Domenica delle Palme, che ha visto al Teatro Cozzani della Spezia, tutti i papà ansaldini di Muggiano, con i loro bambini, ha trascorso nel suo significato, profondo significato umano, l'entità puramente materiale del dono, un uovo di cioccolato, per trasformarsi in quello più vero di un gesto di affetto verso i figli dei lavoratori tutti del nostro stabilimento.

Non è mancato al nostro giornale che ha promosso la manifestazione, e al Cral di Muggiano che ha validamente collaborato alla sua riuscita, il consenso pieno e cordiale degli intervenuti che hanno riempito, fin dalle prime ore del mattino, ogni ordine di posti del Teatro cittadino.

Terminata la programmazione dei cartoni animati, il Direttore del Cantiere ing. Bruno Palenzona ha rivolto a tutti i presenti, parole augurali, alle quali hanno fatto seguito quelle di S. E. il Vescovo Mons. Stella che ha avuto per i bimbi e per i familiari espressioni di paterno affetto.

Si è proceduto quindi al sorteggio dei doni per i capi famiglia intervenuti, che sono stati vinti dai sigg. Bassignani Leonardo, Bolognani Guglielmo, Carlini Walter, Tulipani Beppino, Damiano Mario e Magni Benvenuto. I doni sono stati consegnati dai dirigenti rag. Carlo Traversa Vice Direttore Amministrativo, ing. Renzo Avanzini Capo Esercizio, ing. Mori Capo Ufficio Studi di Muggiano.

La consegna del dono pasquale ai bimbi si è svolta nel migliore dei modi, merito dei sigg. Galli, Biondi, Borghini, Damiano, Basso, e di tutti gli organizzatori della bella festa sociale della nostra grande famiglia.

f. g.

La lotta contro gli infortuni

Le prime disposizioni in materia di prevenzione infortuni furono emanate in Italia nel lontano 1899. Attraverso un cinquantennio ed oltre le applicazioni che se ne fecero, sorvegliate da appositi incaricati, furono or rigide o blande a seconda delle zone e dei casi. Vi furono dei periodi in cui la prevenzione nelle industrie suscitò un notevole interesse e si dettero, a mano a mano, opportune interpretazioni alle vecchie norme esistenti e fu anche possibile raggiungere dei concreti risultati.

Ma gli aspetti del problema andavano intanto evolvendosi con l'evolversi della tecnica. Con costante gradualità i costruttori di macchine utensili tennero conto, nella stessa progettazione, di criteri antinfortunistici che favorirono in modo deciso l'applicazione delle norme stesse.

Ed è così che l'attività antinfortunistica pur mirando ad un sempre più largo uso di mezzi e di attrezzature adatte, sta volgendo la sua attenzione su un più largo spirito di comprensione e di collaborazione. Le misure antinfortunistiche, anche se letteralmente applicate, non avrebbero risultati concreti se non fossero sorrette dai buoni propositi degli interessati. E gli interessati sono sì quelli che lavorano ma anche le Aziende industriali.

Pertanto il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale fece redigere delle nuove norme che dopo vari emendamenti elaborati da Commissioni costituite da rappresentanti di tutte le parti interessate vennero emanate il 27 aprile 1955 ed entrarono in vigore il 1° gennaio 1956.

Esse si ispirano ai seguenti concetti:

- 1) - obbligo di applicare le norme di prevenzione infortuni a tutti i settori di attività economica;
- 2) - obbligo ai Dirigenti, ai preposti ed ai lavoratori di attuare e osservare le norme di sicurezza previste;
- 3) - obbligo ai costruttori, ai commercianti ed ai noleggiatori di macchine, apparecchi, utensili, ecc., di osservare le norme di prevenzione infortuni;
- 4) - adozione di mezzi ed apprestamenti intesi a contenere gli infortuni ed a limitarne immediatamente le conseguenze (illuminazione, servizi di pronto soccorso, ecc.);
- 5) - facoltà agli organi tecnici di vigilanza, di integrare le norme giuridiche con disposizioni da impartirsi, caso per caso, in relazione a situazioni di particolare gravità od urgenza.

In seguito all'emanazione delle nuove norme la nostra Società, allo scopo di conseguire una unità di direttive nell'azione di prevenzione, e nel funzionamento dei Comitati di Sicurezza (già in funzione fin dal 1940) e tenere i necessari collegamenti con i vari enti, ha istituito un apposito Ispettorato per la prevenzione infortuni.

A sua volta la Finmeccanica ha istituito in Genova, quale baricentro delle aziende del Gruppo, un Ufficio Revisione Impianti, che istruisce le pratiche e ne agevola lo svolgimento nel quadro della procedura prevista per l'autorizzazione a nuovi impianti o a modifiche di quelli esistenti.

Sull'argomento ha avuto luogo una riunione nella sede della Finmeccanica a Genova.

Sono stati illustrati gli scopi delle nuove disposizioni di legge, sono state date disposizioni di indole generale sulla classificazione dei lavori, sulla propaganda antinfortunistica e relative sanzioni penali per l'inosservanza alle norme, sono state rese note le statistiche infortuni, ecc.

In considerazione del fatto che il numero e la gravità degli infortuni in un'azienda è in stretta relazione all'attuazione di misure di sicurezza negli ambienti di lavoro e all'educazione antinfortunistica delle maestranze, tanto al Meccanico sono state fatte nei giorni scorsi riunioni presso tutte le officine. A tali riunioni hanno partecipato Dirigenti di settori, capi sezione, capi officina, sotto capi officina, capi reparto e capi squadra.

Nell'illustrare lo spirito che regola la nuova legge, è stata messa in rilievo la necessità di combattere la riluttanza all'adozione delle misure contemplate e che a volte si manifesta nei dipendenti, i quali abituandosi al pericolo ritengono superflue le necessarie precauzioni. A questo fine si è riconosciuto indispensabile che all'applicazione delle misure di sicurezza, si accompagni una costante opera di persuasione, una propaganda attiva e instancabile da parte dei dirigenti e dei capi tutti.

La nostra Azienda con le iniziative prese e con l'opera che sta svolgendo dimostra che il problema della prevenzione infortuni le sta particolarmente a cuore.

Sarà con la collaborazione dei Capi e dei lavoratori che la lotta antinfortunistica riceverà certamente un nuovo impulso che varrà a dare al lavoro un maggior senso di sicurezza e quindi di serenità.

G. B. Gamondi

Mi dia una

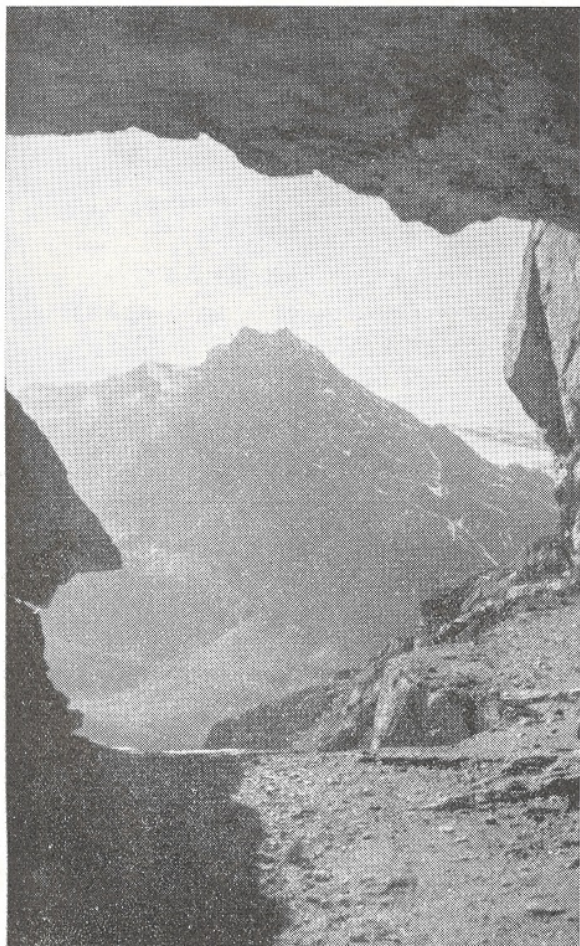
ARDUIN

al Limone all'Arancio o al Ribes

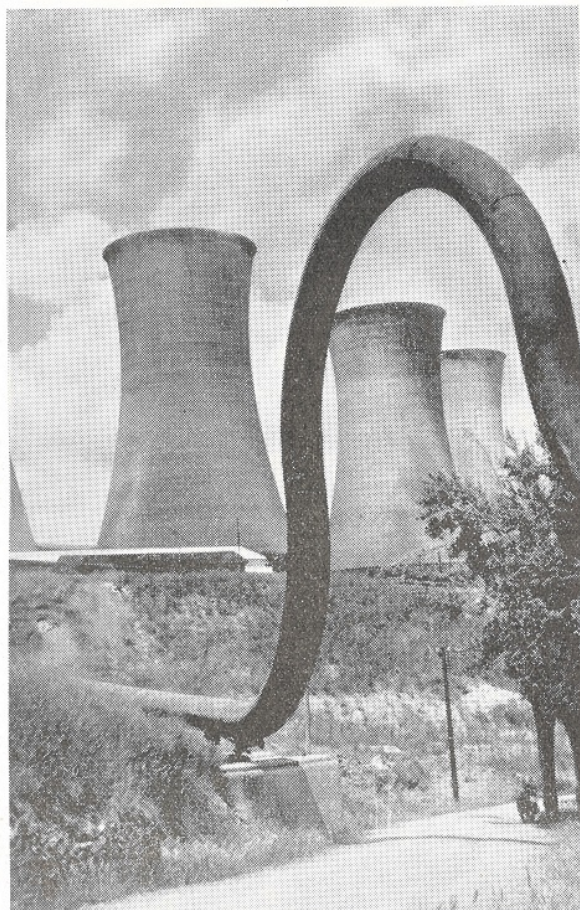
rinfresca, decongestiona, purga

Il nome ARDUIN è la più sicura garanzia contro tutte le contraffazioni, mimetizzazioni.

IL CONCORSO FOTOGRAFICO



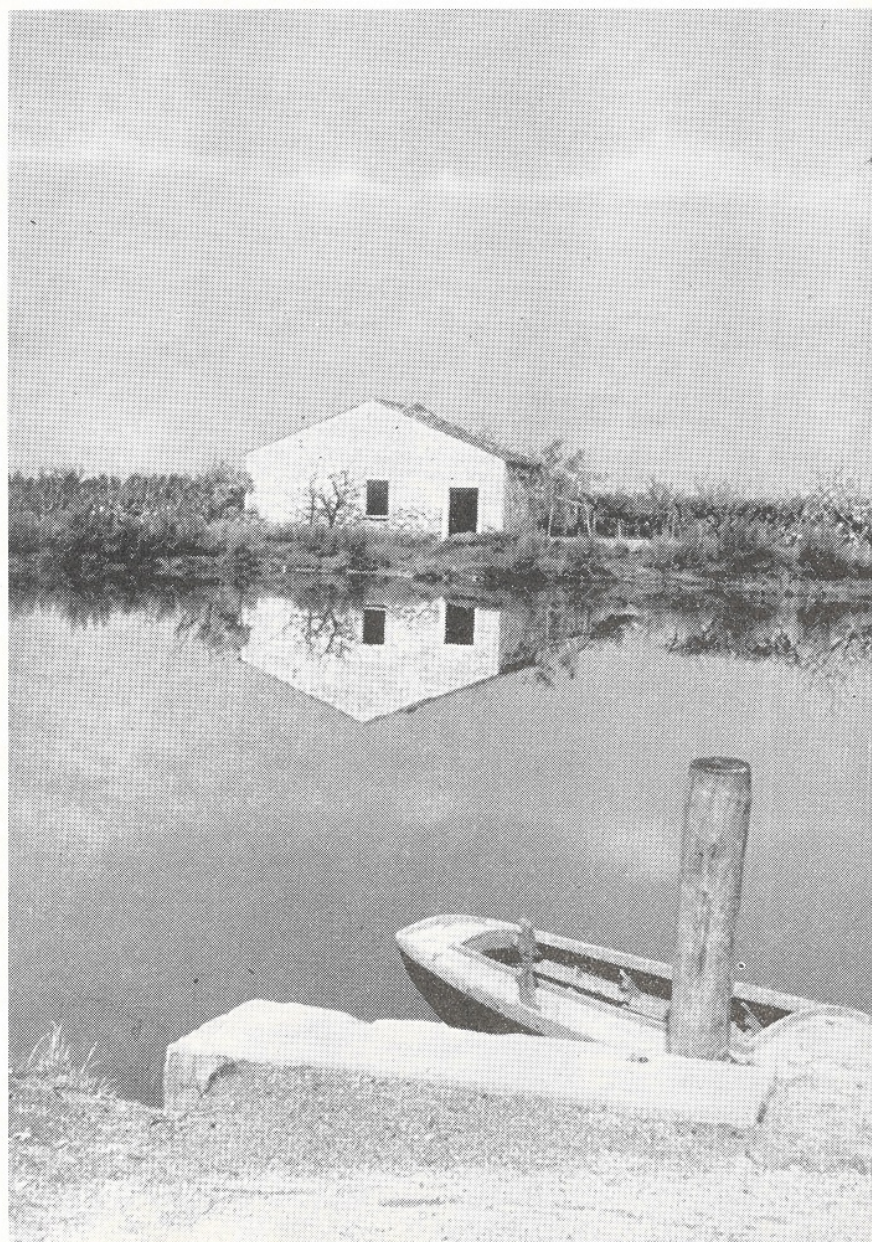
Rag. MIRKO LAVIOSA: « Confine francese visto da Vivolet »



Ing. ALESSANDRO PARENTI (Liv): « Larderello »



LIONELLA TIXI (Can): « St. Moritz »



GINO GESTRO (Mec): « Venezia minore »

IL LAVORO NEI TEMPI



Il centro di gravità dell'arte greca «classica» si era già spostato con la fine della guerra del Peloponneso, mentre la comparsa sulla scena di Alessandro il Macedone e le sue grandi conquiste ad oriente ne segnarono la fine. L'arte che venne dopo di lui fu una manierata sopravvivenza dell'arte classica, e si chiamò «ellenistica». In tale periodo ellenistico, che si sviluppò maggiormente in Oriente e in Egitto che non nella penisola greca, periodo che potremmo chiamare «del barocco greco», scarissime furono le rappresentazioni di scene veristiche, tanto che la stessa pittura parietale, quando illustrò delle scene di lavoro, sostituì ai lavoratori degli dèi o delle ninfe, come del resto nei famosi «amorini che lavorano» nella casa dei Vettii di Pompei. In tale periodo dunque, e in pieno fiorire di culti «baccanali», sono spesso rappresentati, nelle scene più diverse, Dioniso e il suo corteggio di Fauni, Sileni e Satiri. Qui vediamo appunto, in un bassorilievo ellenistico che risente ancora nell'anatomia, come succedeva spesso, dell'influenza prassitelica, una scena di pigiatura dell'uva, effettuata da due satiri.

Un televisore donato al CRAL

Abbiamo ricevuta, qualche settimana fa, la seguente lettera:

Caro Ansaldo,

siamo un gruppo di boccioc-fili ansaldini frequentatori del bocciodromo del «CRAL Ansaldo», che spesso dobbiamo recarci presso altri locali pubblici per poter assistere alle manifestazioni sportive teletrasmesse.

Sapendo che l'installazione di un televisore da parte del nostro CRAL significherebbe un notevole aggravio finanziario e forse insostenibile per il suo già assottigliato bilancio, ci permettiamo rivolgerci al vostro giornale, che sempre ha saputo andare incontro alle necessità degli ansaldini, affinché voglia esaminare la possibilità di darci questa gioia.

Facciamo presente che la nostra Sede di Sestri è molto frequentata, e non solo dai boccioc-fili ma anche dai soci delle Sezioni «Moto Club», «Pallavolo», «Caccia», nonché dagli iscritti al CRAL in genere, abitanti nelle delegazioni di ponente.

Con la speranza di veder esaudito questo nostro vivo desiderio, porgiamo cordiali saluti.

UN GRUPPO DI BOCCIOFILI

La richiesta, che testimonia della fiducia in noi riposta e che quindi ci ha fatto molto piacere, fu subito girata alla Direzione Generale, la quale la accolse molto volentieri. Il televisore fu immediatamente acquistato ed ora fa bella mostra di sé, con piena soddisfazione dei soci del CRAL, nella Sede di Sestri.

Ed ecco quanto ci hanno risposto gli amici boccioc-fili.

Caro Ansaldo,

non puoi immaginare con quanta gioia abbiamo seguito l'installazione del televisore che hai voluto regalarci, esaudendo prontamente la nostra richiesta. Per un attimo ci è parso di ridiventare ragazzi, allorché ci veniva donato il giocattolo che da tanto tempo sognavamo.

Finalmente potremo, tra una partita di bocce e l'altra, assistere alle manifestazioni teletrasmesse. E ad esse potremo

farvi assistere anche i nostri famigliari.

Caro Ansaldo, a te vada la nostra gratitudine unitamente ai sensi della nostra più viva ammirazione.

I BOCCIOFILI ANSALDINI

IL RISULTATO DEL "CONCORSO PASQUALE"

In base al sorteggio effettuato presso la nostra Redazione sono stati assegnati, a ciascun uovo, i seguenti premi: 1) un rasoio elettrico all'uovo d'oca; 2) una penna «Aurora 88» cappuccio oro all'uovo di tacchino; 3) un orologio da polso all'uovo di struzzo; 4) un servizio da frutta per sei persone all'uovo di gallina; 5) una moderna caffettiera all'uovo di cicogna. A seconda dell'uovo scelto i partecipanti al concorso sono stati poi suddivisi in cinque gruppi e per ogni gruppo è stato estratto il nome del vincitore, con il seguente risultato: 1) Bruna Bisio della CAR (vince il rasoio elettrico dell'uovo d'oca); 2) Federico L. Vata del MEC (vince la penna «Aurora 88» cappuccio oro dell'uovo di tacchino); 3) Sergio Gilardoni del MEC (vince l'orologio da polso dell'uovo di struzzo); 4) Attilio Cardella del CAN vince il servizio da frutta per sei persone dell'uovo di gallina; 5) Elio Duranti del SAU (vince la moderna caffettiera dell'uovo di cicogna).

Per i neonati



In vendita nelle migliori farmacie

VISITATE
DOMUS MOBILI
SEMPRE
PRONTI
GRANDIOSA ESPOSIZIONE
Salita Pollaiuoli, 13-1 - Genova
FACILITAZIONI

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.

SUPERPAPERINO



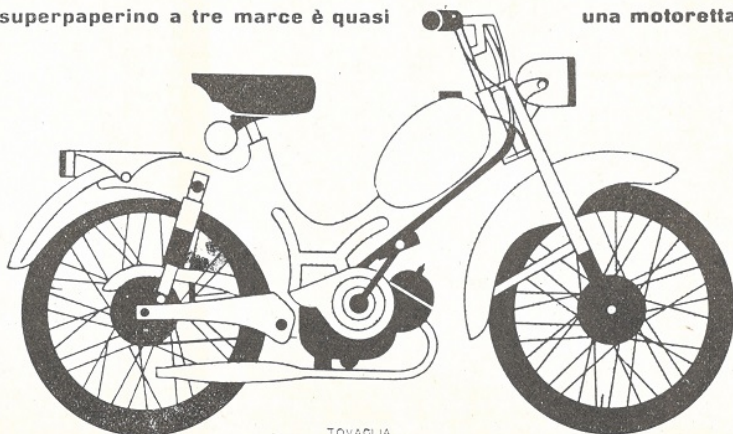
INDUSTRIA MECCANICA NAPOLETANA

L. 82.500 larghe rateazioni

caratteristiche tecniche:
motore IMN 2 tempi a incrocio di correnti
cilindrata 49 cc.
cambio a 3 marce con preselettore
trasmissione monocatenaria
avviamento da fermo
potenza a 4500 giri HP 1,8
velocità 55 Km. h
consumo norme Cuna 1 lt. 70 Km.
pendenza max superabile 18%
autonomia 350 Km.

il superpaperino a tre marce è quasi

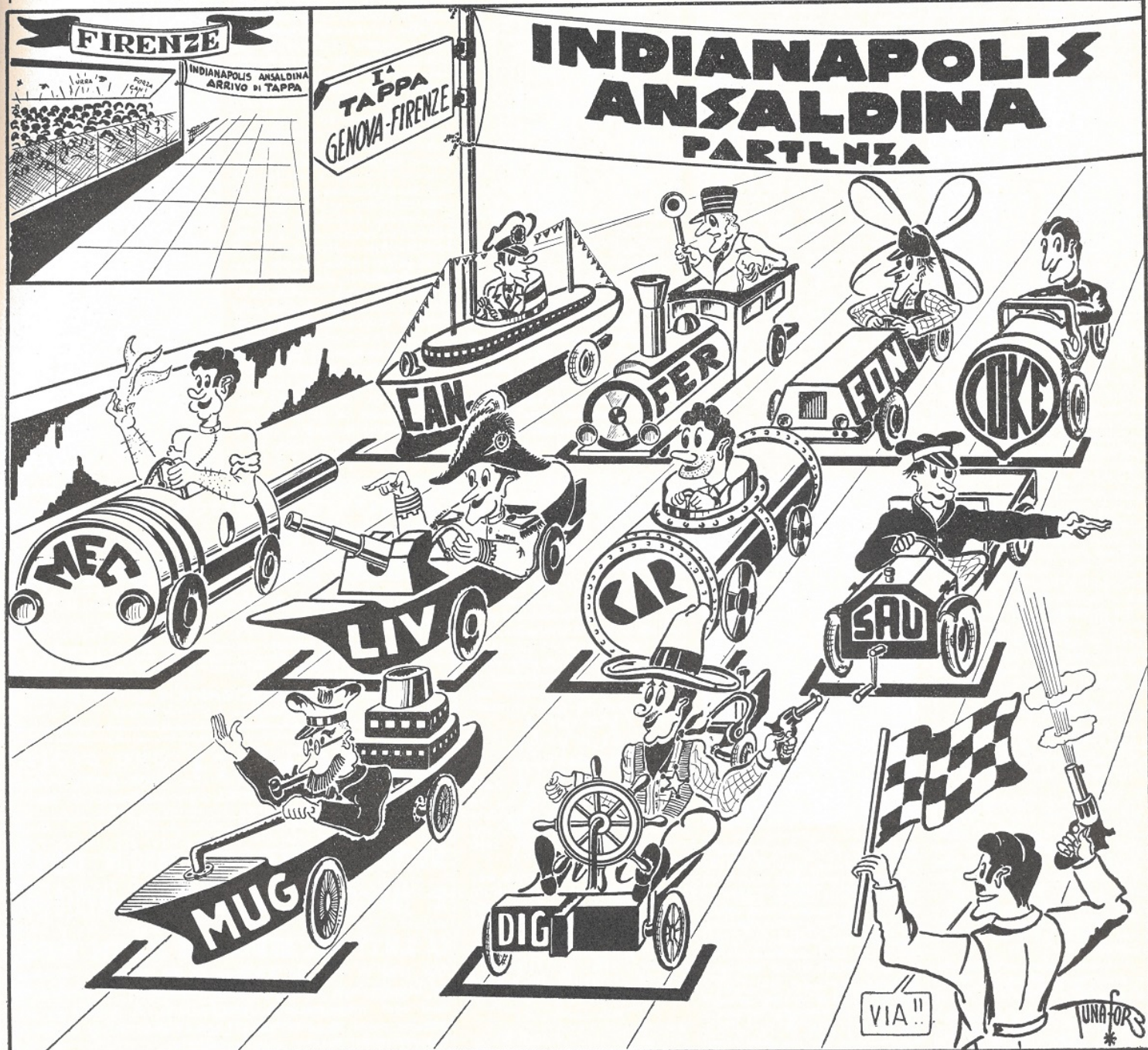
una motoretta



TOVACIA

GOMME PIRELLI SHELLINA con I.C.A

IN PALIO UNA LAMBRETTA e un Paperino - superlusso



La Società « Innocenti » di Milano e l'« Industria Meccanica Napoletana » di Napoli hanno messo a disposizione del nostro periodico rispettivamente una « Lambretta 125 Id » e un « Paperino superlusso », quali premi per i nostri concorsi. Ringraziamo sentitamente le due apprezzate Ditte per il graditissimo dono e lanciamo senz'altro una grande « Indianapolis ansaldina » in tre tappe, di cui la prima sarà la Genova-Firenze. Alla corsa partecipano i rappresentanti, simbolicamente motorizzati, della Direzione Generale e degli Stabilimenti sociali, già allineati alla partenza da Genova, come dimostra la vignetta sopra riportata.

NORME DI PARTECIPAZIONE. Per partecipare al concorso, i nostri lettori dovranno inviare l'ordine di arrivo delle tappe (Esempio: tappa Genova-Firenze, 1.0 CAN; 2.0 SAU; 3.0 COKE; 4.0 FON; 5.0 DIG; 6.0 MEC; 7.0 LIV; 8.0 CAR; 9.0 MUG; 10.0 FER) alla Redazione de « l'Ansaldo » oppure consegnarlo ai nostri corrispondenti di Stabilimento, con l'indicazione del nome, cognome, stabilimento di appartenenza e numero di cartellino. (Si raccomanda di scrivere su carta di formato grande almeno come una cartolina). Per la prima tappa, la Genova-Firenze, il termine di presentazione degli ordini di arrivo è il 15 aprile;

per le due tappe seguenti daremo le indicazioni nei prossimi numeri. **PUNTEGGIO PER CONCORRERE AI PREMI.** Premesso che l'ordine di arrivo ufficiale di ogni tappa sarà determinato per mezzo di un sorteggio da effettuarsi dopo ciascun termine di presentazione dei risultati, i concorrenti saranno classificati mediante un punteggio, con l'assegnazione di 25 punti per ogni corridore di cui sarà stato indovinato l'ordine di arrivo. Non è obbligatorio presentare l'ordine di arrivo per ogni tappa ma è ovvio che le maggiori probabilità di vittoria saranno di coloro che avranno inviato ogni volta i risultati di tappa. **PREMI.** La «Lambretta 125 Id» e il «Paperino superlusso» costituiscono i premi finali del concorso. Per ciascuna delle tre tappe sarà in palio un servizio di bicchieri per sei persone. Alla fine del concorso il concorrente che avrà totalizzato il maggior numero di punti vincerà la «Lambretta» e quello che avrà totalizzato il numero di punti immediatamente inferiore al primo vincerà il «Paperino». Il concorrente che avrà totalizzato il maggior numero di punti alla fine di ogni tappa vincerà il servizio di bicchieri. Nel caso di due o più pronostici uguali il vincitore sarà stabilito per sorteggio.

Ansaldini che si fanno onore *Il pugile Fortilli*

Nel numero del 1° marzo abbiamo brevemente dato notizia dei premi conseguiti a Roma, in occasione del «Convegno delle relazioni umane» da alcuni dipendenti dell'Ansaldo partecipanti ai concorsi indetti nel 1955 dalla «Gazzetta per i lavoratori».

Ai tre ansaldini da noi già citati se ne sono aggiunti altri due; diamo di tutti, qui di seguito, alcuni cenni più completi, in riconoscimento dei meriti da essi acquisiti.

SERGIO RINALDI



Ha 25 anni ed è disegnatore presso lo stabilimento Meccanico, dove lavora da 12 anni con molto attaccamento al dovere ed esemplare onestà. E' un risparmiatore per eccellenza e tutti i suoi risparmi gli servono per coltivare la grande passione dell'alpinismo.

Sergio Rinaldi conosce gran parte delle Alpi e il colmo della sua felicità egli lo trova sulle rocce e sui ghiacciai, in mezzo alla luce abbagliante delle altitudini ed al silenzio sovrano degli alti monti.

Ha partecipato ad un concorso della «Gazzetta per i lavoratori», esponendo la sua attività alpinistica, ciò che gli ha procurato una segnalazione di merito.

BRUNO CALURI

E' disegnatore al Cantiere di Livorno ed ha partecipato al concorso di pittura della «Gazzetta per i lavoratori» l'anno scorso.

Iniziò come autodidatta la sua attività pittorica nel 1927 e nel 1935 la tralasciò per dedicarsi alla illustrazione di periodici e libri per la gioventù. Nell'immediato dopoguerra riprese pennelli e sgorbie ed espone numerose pregevoli opere di pittura e disegno a diverse mostre nazionali e provinciali.

Di Bruno Caluri esistono pure dieci opere presso il Museo di xilografia italiana a Carpi.



quattro pannelli decorativi sulla motonave «Enotria», un pannello sulla turbocisterna «Mina D'Amico» e un quadro alla Galleria permanente d'arte sacra in Assisi.

GIUSEPPE CAVALLINI

Presta la sua attività come vigile del fuoco presso il Cantiere di Livorno, ed ha quarant'anni. Fin da ragazzo ha sempre avuto una spiccata passione per il disegno e la pittura ed ha coltivato questa passione a prezzo di notevoli sacrifici e di... scapaccioni. Ci spieghiamo meglio. Trent'anni fa, quando non si parlava ancora di motorizzazione, ogni panetteria aveva il suo bravo ragazzetto che in bicicletta, con una cesta riccolma di pane sul manubrio, effettuava le consegne a domicilio. E siccome i clienti erano molli e il tempo a disposizione pochissimo bisognava correre e come... per non perdere il posto. Il Cavallini posti ne perdette molti; da ciò i numerosi scapaccioni che suo padre gli somministrava. Sapete perché lo licenziavano? Perché come vedeva un pittore all'angolo di una strada o al limitare di una pineta col cavalletto e la tavolozza, il Cavallini si fermava incantato e restava lì per ore senza accorgersi che il tempo passava inesorabile.

Col passare degli anni il nostro Cavallini cessò di essere



spettatore e divenne protagonista di quella attività artistica verso la quale si sentiva sempre più attratto. Cominciò così a dipingere senza soste, con un'arte che è espressione viva dei suoi sentimenti e forse anche delle sue origini e dei suoi problemi. Le sue opere hanno tutte dei toni grigi e scarni, e vi si avverte sempre un fondo di tristezza. In quella intitolata «Case di periferia», ad esempio, che ha ottenuto il 1° premio assoluto alla mostra organizzata dalla «Gazzetta per i lavoratori», non si avvertono contrasti di colori fra le case, il cielo e la terra; l'armonia è tutta affidata alla scarna narrazione del soggetto, visto e reso con tratti inconfondibili di sofferenza.

Giuseppe Cavallini partecipa da anni a mostre di importanza nazionale e le sue opere hanno sempre ottenuto un lusinghiero successo. Recentemente ha vinto, oltre al primo premio assoluto (lire 150.000) già citato, un premio del Ministro dei Trasporti, un premio del Comune di Livorno e il 1° premio, ex aequo col pittore Santini, alla mostra Livorno-Viareggio.

RENZO CASALI



Anche Renzo Casali è disegnatore al Cantiere di Livorno e in gioventù si distinse principalmente come giocatore di calcio nella gloriosa U. S. Livorno. Ma anche in quegli anni di attività sportiva egli alternava le scarpe da gioco ai pennelli e così, tra una partita e l'altra, usciva un ameno bozzetto, un chiaro paesaggio, qualche gentile figurina in bianco e nero. Allora era uno scherzo, ma nel dopoguerra, terminate le battaglie sportive, Renzo Casali concentrò tutte le sue simpatie e le sue attenzioni nella tavolozza.

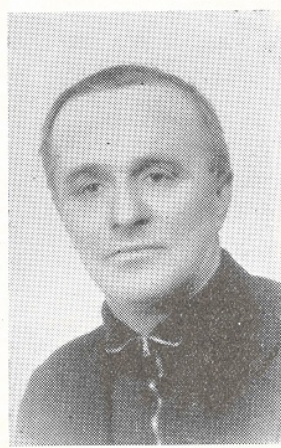
Oggi l'arte del nostro disegnatore si concretizza in un impasto puramente toscano e macchiato di colori, con pregevoli tonalità di luce e di armonia, che fanno di Renzo Casali uno dei più conosciuti pittori della scuola labronica.

Ha partecipato a numerose mostre e concorsi, conseguendo ambiti premi e segnalazioni, e si è distinto ultimamente anche nel concorso della «Gazzetta per i lavoratori».

PAOLO MANTELLI

E' un ottimo operaio dello stabilimento Meccanico, ed ha sempre avuto una particolare sensibilità per tutto ciò che concerne la prevenzione degli infortuni.

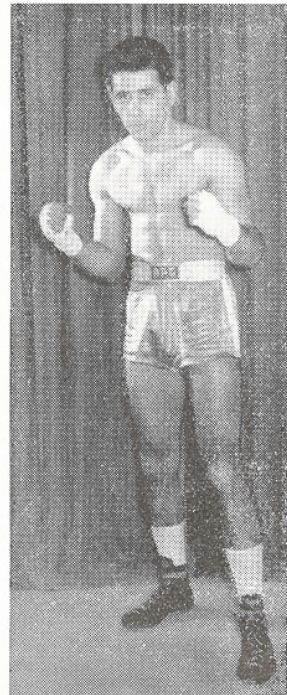
E' appunto per una frase antinfelicitistica che egli è stato premiato con lire 10.000 dalla «Gazzetta per i lavoratori» in un concorso dello scorso anno. Ecco il testo della frase, assai efficace nella sua eloquente brevità: «Attenti! la pelle è una sola per tutti».



Il pugile dilettante Bruno Fortilli, campione nazionale dei pesi medi, è stato fino a pochi giorni fa, operaio della Officina tubisti del Cantiere di Sestri. Noi lo consideriamo ancora dei nostri, perché se egli ha lasciato la nostra Società lo ha fatto con rincrescimento, e unicamente per avere una attività di lavoro diversa, che gli permetta di frequentare gli allenamenti in maniera più efficace. Il sestrese Bruno Fortilli è l'unico pugile della rappresentativa ligure partecipante ai campionati nazionali di Parma che si è affermato brillantemente. Ha 23 anni ed è un atleta longilineo, che combatte prevalentemente in linea e con la velocità delle categorie più leggere. Se si allenerà con impegno potrà acquistare quella potenza di pugno e quelle doti di incassatore necessarie per eccellere nella sua promettente carriera. Egli si è forgiato nella palestra dell'«Unione Sportiva Sestri Ponente», sotto la guida dell'insegnante Riccardo Profumo, ansaldino della Carpenteria ed attualmente si allena nella palestra della «G. Mameli» di Genova, guidato dal manager Speranza del Mec.

Con la conquista del titolo nazionale Bruno Fortilli ha posto la sua candidatura alle Olimpiadi di Melbourne. Noi gli auguriamo che egli possa indossare l'ambita maglia azzurra come la ginnasta Lilia Torriani della segreteria del Can-

tiere di Sestri, che partecipò alle Olimpiadi di Londra nel 1948 ed ai campionati mondiali di Basilea nel 1950, e come il marciatore Armando Valente, recordman mondiale e olimpionico di Parigi nel 1924.



HÖHERES TECHNISCHES INSTITUT
Löwenstrasse 71 - Zürich - Telefono 25-44-42

Scuola libera d'ingegneria

CORSI AUTODIDATTICI IN LINGUA ITALIANA NELLE SEZIONI:
Meccanica - Elettrotecnica - Costruzioni civili - Chimica industriale

Con recente Sentenza la Magistratura Italiana ha confermato che i Diplomatici possono liberamente usare anche in Italia il titolo di Ingegnere, osservando le vigenti norme di Legge che regolano tale uso.

Per informazioni: **DELEGAZIONE H. T. I. - GENOVA**
Via XX Settembre, 5-5 - Telef. 57.859

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

Nuova organizzazione vendite rateali a favore di impiegati e lavoratori

LA S.M.I.T. SOC. MANIFATTURE ITALIANE TESSILI
con sede in Via San Lorenzo, 12 int. 2 p. t. - Genova
in cooperazione con importanti fabbricanti — eliminando così ogni maggiorazione intermediaria 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.

Rivolgetevi con fiducia alla S.M.I.T. risparmierete tempo e denaro perché 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

CRAL

Motoraduno interregionale per il varo della 'Gripsholm',

Il Moto Club Cral Ansaldo di Genova-Sestri con il patrocinio della Direzione Generale Ansaldo S. p. A. e l'approvazione della Commissione Turismo Propaganda Assistenza della Federazione Motociclistica Italiana, indice e organizza per il giorno 8 Aprile 1956 un Raduno Motociclistico Interregionale denominato 1° Motoraduno del Varo.

La partecipazione al Raduno è libera a tutti gli affiliati e non affiliati alla F.M.I. che potranno affluire a Genova-Sestri, via Merano 43, con qualunque motomezzo purché in regola con le norme di circolazione. La partecipazione può avvenire a titolo individuale o rappresentanza. Il gruppo per concorrere ai premi di rappresentanza deve essere composto da almeno 5 (cinque) conduttori appartenenti allo stesso Moto Club.

Le iscrizioni da compilarsi su appositi moduli forniti dal Moto Club organizzatore, dovranno essere accompagnate dalla quota individuale di L. 300 (trecento) sia per il conduttore che per il passeggero affiliati alla F. M. I. o di L. 400 (quattrocento) per conduttore e passeggero non affiliati alla F. M. I. Le iscrizioni per ogni Moto Club (o Associazione) che intenda concorrere ai premi di rappresentanza dovranno essere accompagnate dalla quota di L. 500 (cinquecento) oltre alle quote individuali.

Arrivi. Il controllo di arrivi funzionerà in Genova-Sestri - via Merano N. 43 (Bocciodromo « Villa Maria ») dalle ore 8 alle ore 11 del giorno 8 aprile 1956.

Controllo. Il foglio di marcia rappresenta l'unico documento che dà diritto alla classifica. Detto foglio dovrà essere consegnato al controllore di arrivo da ogni singolo Capo gruppo, il quale curerà le operazioni di iscrizione e coadiuverà i Commissari addetti al Controllo. Il Capo Gruppo è responsabile dell'ordine e della disciplina del proprio gruppo.

Classifiche. Saranno redatte classifiche ufficiali solo per le rappresentanze e non per partecipanti individuali. Ad ogni sodalizio partecipante al Raduno verrà assegnato il seguente punteggio: punti 5 per ogni conduttore affiliato alla F.M.I.; punti 3 per ogni passeggero affiliato alla F.M.I.; punti 2 per ogni conduttore non affiliato; punti 1 per ogni passeggero non affiliato.

I Premi di Rappresentanza non sono cumulabili e, in rapporto alla graduatoria sopra elencata, il primo elimina i successivi. I Soci del Moto Club organizzatore del Raduno sono esclusi dalla classifica.

Premi di rappresentanza. Saranno assegnate 20 coppe (5 per ogni tipo di classifica).

Premi particolari e speciali. 1) Al Moto Club (o Associazione) della Provincia con maggior numero di partecipanti: Coppa « Gigi Azzari » (in memoria); 2) Coppa « Arnolfo

Marconi » (in memoria); 3) Coppa « Cral Ansaldo »; 4) Coppa « Cral Ansaldo »; 5) Coppa « Cral Ansaldo » e inoltre: Premi speciali al « Gruppo Militare o Militarizzato » più numeroso, al guidatore più giovane, al guidatore più anziano; al Moto Club « Vespa » più numeroso verrà assegnata la Coppa « Bagliani »; ad ogni partecipante verrà assegnato: ciondolo ricordo; buono sorteggio premi; buono vermout d'onore.

Reclami. I reclami, accompagnati da un deposito di L. 1000 (mille) debbono essere consegnati al Commissario Turistico Delegato non oltre un'ora dopo l'esposizione della Classifica ufficiale del Raduno.

Disciplina sanzioni. Severe sanzioni saranno prese a carico di coloro che al fine di ottenere classifiche superiori modificano i documenti di partecipazione.

PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE.

Ore 8 - 11 — Arrivo e controllo - Vermouth d'onore al Bocciodromo « Ansaldo » via

Merano 43 - Genova-Sestri. Ore 12 — Varo della Motonave « Gripsholm » al Cantiere Navale di Genova-Sestri. Ore 12,30 — Colazione (per eventuali prenotazioni di pasto rivolgersi al Comitato Organizzatore). Ore 14,30 — Premiazione. Ore 16 — Sfilata a chiusura Moto Raduno.

COMITATO ORGANIZZATORE
Direttore Raduno: dr. Mario Enrico; Segretario: sig. Silvio Rizzo; direttore sportivo: sig. Rinaldo Bonfiglio; addetto segreteria: sig. Giovanni Bina; cassiere: sig. Rinaldo Repetti; contabili: rag. Natale Oliveri; sig. Ugo Guazzotti; sig. Annibale Roncallo.

Sede del Comitato Organizzatore: Bocciodromo Ansaldo - via Merano, 43 Ge-Sestri.

SEZIONE SPETTACOLO

Domenica 25 marzo, alle ore 21, il gruppo dialettale diretto da Renato Vaudagnotti ha presentato, al teatro di via Achille Stennio a Sampierdarena, « Vogliamo lo scudetto », tre atti comico-sportivi di Franco Zaccheo.

Interpreti della commedia sono stati: Renato Vaudagnotti, Idelina Camerlengo, Rosa Pastorino, Remo Banchieri, Renato Rotondo, Osvaldo Cavalli, Giorgio Grassi, Gina Brugiavini, Rosa D'Oria, Federico Merlo. Rammentatore: Mario Rolando; scenografo Enzo Croce.

A generale richiesta, dato il brillante successo ottenuto, lo spettacolo sarà replicato domenica 8 aprile.

SEZ. ESCURSIONISMO

Ha avuto inizio, domenica 18 marzo, la stagione primaverile delle gite. Ecco il programma per le due prossime domeniche:

Domenica 8 aprile.

GITA AL MONTE ALPESISA (m. 980).

Ore 7: ritrovo in piazza Caricamento e partenza in tram per Prato; proseguimento per « Case Ruina », Monte Pian di Croce, Monte Alpesisia; colazione al sacco; ritorno per il Passo della Gola, Aggio e Doria.

Ore di cammino 5 circa.

Domenica 15 aprile.

GITA AI LAGHI DEL GORZENTE.

Ore 7: ritrovo a Pontedecimo e partenza in corriera per il Passo della Bocchetta; proseguimento per Monte Leco e pendici Monte Figne; discesa ai Laghi del Gorzente; colazione al sacco; ritorno per Isoverde e con corriera a Pontedecimo.

Ore di cammino 4 circa.

Per le domeniche successive la Sezione Escursionismo ha preparato un calendario di massima, che sarà via via perfezionato nei dettagli e di cui sarà data notizia su queste colonne. Diamo, per ora, alcune indicazioni sommarie: 22 aprile: riviera di Levante; 29 aprile: Uscio, Manico del Lume, S. Andrea, Foggia; 6 maggio: Monte Rama; 13 maggio: Monte Penna.

VITA DI CASA

Anche la moda, come la rondine, non si preoccupa dei ritorni di freddo; per lei la primavera è arrivata e già dalle abili mani dei modellisti escono le prime e nuove creazioni.

Ogni donna è sempre animata dal desiderio del nuovo e la moda non va trascurata, che altrimenti finiremo per essere d'altri tempi, escluse dal mondo in cui viviamo, ai cui facciamo parte, qualunque sia la nostra età e la nostra posizione sociale.

Ma ogni donna desidera pure essere graziosa o di apparire tale, e la moda tiene appunto conto di questo. Si creano nuove linee affinché ognuna ne approfitti, scegliendo quella che maggiormente può valorizzare la propria persona; l'abilità sta dunque nel dar risalto a quelli che sono i pregi fisici e nel nascondere invece abilmente i difetti.

La moda è fatta per tutte anche se è sempre mutevole, ma deve, senza eccezione di sorta, adattarsi al tipo ed all'età della persona.

Nella scelta del tessuto si dovrà tener conto, prima di tutto, del colore dei capelli, degli occhi, della carnagione di chi indosserà l'abito. Non sarà male quindi accostare il tessuto al viso. In questa primavera, forse perché la festività della Pasqua cade molto presto, predominano i soffici soprabiti in tinte molto chiare, quali il giallo in tutte le gradazioni, il bleu elettrico, l'azzurro ed il rosa. La linea è più morbida, le spalle ancora un poco cascanti, le maniche a giro, il collo poco montante.

Una nota molto elegante, consigliabile però per le persone di statura piuttosto alta, è rappresentata dalla fodera del soprabito che potrà



essere dello stesso tessuto dell'abito; per esempio: bleu a pois bianchi, o fondo bianco a pois rossi. Con ciò non è detto che non siano sempre di moda, e soprattutto molto pratici, i tailleur nelle tinte come sopra accennate e in tessuti a trama pesante.

Per la signora o signorina sportiva è consigliabile la gonna a grandi pieghe, accompagnata da un soprabito di linea dritta in tinta più accentuata della gonna. Per i prossimi mesi si potrà indossare un abito di linea

leggera, a quadri in tinte vivaci a sfondo bianco.

Nel disegno a fianco osservate un bel tailleur che molte di voi potranno realizzare con m. 2,80 (altezza m. 1,30) di shetland in tinta bleu elettrico; le maniche sono un poco cadenti e la gonna ad ampi cannoncini.

LILIANA

LA DONNA IN CUCINA

Minestra di grandinina (specialità di Livorno). Far soffriggere in olio con abbondante pancetta, sedano, cipolla e carota, quando saranno coloriti aggiungere aglio. Il tutto tritato finemente, indi unire 1 o 2 cucchiai di salsa di pomodoro. Lasciar brevemente cuocere e gettare nella pentola circa 60 gr. di piselli freschissimi e tenerli, sgranati, sale e pepe. Unire brodo q. b., far bollire e quando i piselli saranno quasi cotti gettarvi la pasta detta grandinina, cioè a piccoli grani. Servire con parmigiano grattugiato.

Costate di vitello ai ferri. Spianare un poco le costate, metterle a marinare in olio, sale, pepe e succo di limone e lasciarle un paio di ore. Scaldare la graticola, accomodarvi le costate, versarvi sopra la marinata. Cottura breve a fuoco vivo.

Patate al burro. Affinché le patate non si spappolino e non rimangano attaccate alla casseruola, bisogna cuocerle in padella. Qualunque qualità di patate resta bene. Tagliare le patate a dadi, mettere in padella un bel pezzo di burro e un poco di olio, quando il burro sarà sciolto gettarvi le patate e farle cuocere a fuoco vivo e, anziché rimescolarle, farle saltare come le bruciate. Quando avranno fatta una bella crosticina dorata, salarle e finire la cottura.

Grissini dolci per bambini. 200 gr. farina - 75 gr. zucchero - 50 gr. burro sciolto - 1 pizzico di sale - latte q. b. - 20 gr. di lievito di birra. Col suddetti ingredienti fare una pasta piuttosto soda e lavorarla bene. Tagliarla a bastoncini dello spessore di quasi 1 cm. Lasciar crescere in luogo tiepido. Spinarli leggermente con latte e cuocerli a forno dolce.

NINA

CINESELEZIONE

Il grande coltello

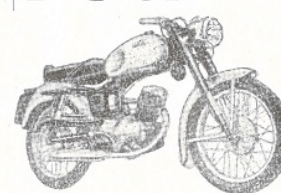
Questo film americano di produzione indipendente, che ha ottenuto il Leone d'Argento alla Mostra di Venezia, merita la massima attenzione, proprio per il suo contenuto e la sua tematica. Si tratta di un lavoro teatrale trasportato sullo schermo con forse eccessiva fedeltà (l'unità di scena e di azione, sempre in interni, e la staticità della « camera »), di quel Clifford Odets che fu l'autore di « Aspettavano Lefty » e di « La ragazza di campagna ». Il tema è quello stesso della « Signora senza camelie », ma esasperato al massimo, quasi con crudeltà. E' il dramma del « tallone di ferro » imperante a Hollywood, e di un attore che vorrebbe fare dei bei film, dar corpo a dei veri personaggi, ed è invece costretto a diventare un « bel burattino avvenente e danzante ». Soffre, vorrebbe ribellarsi, è ricattato, finché si suicida. Ma i produttori ne faranno una ennesima speculazione, dicendo che « la grande stella della tale Film Co. è morta di infarto ». Nel film ci sono battute come questa: « Se hai un messaggio da lanciare adopera il telegrafo, non il cinema »; oppure: « La più grande tragedia per un uomo è di aver venduto i suoi sogni, ma ricordarli ancora ». Ottima è la interpretazione di Jack Palance, un attore di teatro, e di Ida Lupino.

Ora il Portoghese rompe una tradizione e vi invita in anticipo ad andare a vedere due film, che gli sono già noti appunto perché non nuovi. Uno è « Tempi Moderni » di Chaplin, realizzato nel 1936 e presentato mutilato dalla censura fascista, l'altro è « Niente di nuovo all'Ovest » del regista Milestone, realizzato nel 1930 e ricavato dal celebre romanzo di Remarque, sempre vietato dalla censura fascista.

L'accostamento oggi è puramente casuale, ma questi due « classici » dello schermo hanno un fondo comune: fanno parte dell'eterno e drammatico libro della terribile ricerca, da parte dell'uomo, della libertà e della pace, cioè della felicità.

IL PORTOGHESE

MOTO DUCATI



Perfette - Economiche

ASSISTENZA RICAMBI

Ditta E. RICCÒ

VIALE B. BISAGNO, 28 r.

Telefono 54.372

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

9 gennaio: FERNANDO, figlio di Quintino Ghia (Mec) e di Maria Sanguineti - 11 gennaio: PATRIZIA, figlia di Armando Gina (Mec) e di Maria Santero - 21 gennaio: SANDRO, figlio di Stefano Locori (Mug) e di Liliana Reverberi - 23 gennaio: PIER LUIGI, figlio di Euro Vassale (Mug) e di Francesca Ercolini - 28 gennaio: CARLO, figlio di Remo Gioli (Liv) e di Flora Faini - 1° febbraio: LORI, figlia di Renato Bianchi (Mug) e di Luigia Jori - 2 febbraio: GABRIELLA, figlia di Luciano Aiello (Liv) e di Giuditta Marianelli - 3 febbraio: PAOLA, figlia di Giuseppe Penco (Liv) e di Maria Volpi - GIORGIO, figlio di Ilvo Bernabò (Mug) e di Luisa Roffo - 4 febbraio: LAURA, figlia di Luigi Santamaria (Mec) e di Giuseppina Foglino - 6 febbraio: PAOLO, figlio di Mario Costa (Mug) e di Elena Manca - 11 febbraio: MAURIZIO, figlio di Renato Fazzi (Mug) e di Carmela Russo - FURIO, figlio di Angelo Ragagnin (Mec) e di Adelaide Chiappara - 17 febbraio: PAOLO, figlio di Giuseppe Dagnino (Mec) e di Maria Panzeri - 18 febbraio: MAURIZIO, figlio di Renato Rizzo (Can) e di Natalina Pastorino - 19 febbraio: BIANCA, figlia di Alfonso Cristofani (Mec) e di Teresita Giovanetti - ELEONORA, figlia di Enea Dellacasa (Mec) e di Elena Canavera - 20 febbraio: CLAUDIO, figlio di Giovanni Montaldo (Mec) e di Giuliana Rebora - 21 febbraio: ANNA, figlia di Antonio Pastorino (Mec) e di Maria Marchese - FRANCESCO, figlio di Luigi Vergano (Mec) e di Adriana Penzo - 24 febbraio: IVANO, figlio di Pietro Rossi (Liv) e di Ida Cioli - 26 febbraio: STEFANO, figlio di Mario Dini (Liv) e di Luigia Algeri - 27 febbraio: FILOMENA, figlia di Vincenzo Stasi (Mec) e di Maria Stragapede - 29 febbraio: STEFANIA, figlia di Benedetto Alemanno (Can) e di Giuseppina Blondet - 2 marzo: CLAUDIO, figlio di Franco Scipioni (Car) e di Elda Vendramini - 4 marzo: ENRICA, figlia di Ettore Castagnola (Can) e di Maria Sommariva - 7 marzo: IVANA, figlia di Gian Carlo Robbiano (Sau) e di Maria Pastorino - 9 marzo: FRANCA, figlia di Stefano Rosaspini (Mec) e di Alberta Camposano.

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

Si sono sposati

29 dicembre: Alberto DE BIASI (Mug) con Anna Del Gratta - 12 gennaio: Pier Luigi VINCIGUERRA (Mug) con Maria Salvini - 11 febbraio: Renzo PONTE (Mec) con Celeste Giannini - Giuseppe OLCESE (Car) con Lisa Garaventa - 26 febbraio: Pietro CARISSIMI (Mec) con Fernanda Miglietta.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Premi di anzianità

CANTIERE DI SESTRI.

Aristide ANGELUCCI - Francesco BATTI - Andrea BERTARELLI - Pasquale BIANCARDI - Ermanno BRUNOLDI - Ambrogio CANEPA - Vittorio CANEVAROLLO - Silvio CASALE - Guglielmo CASELLI - Carlo CAVO - Giulio CIAMPICCHETTI - Salvatore DE BENEDETTO - Mario DELLACASA - Luigi

FANTI - Carlo FARINETTI - Giuseppe FICHERA - Stefano FRANCHINI - Francesco GUALCO - G. B. GUBBIOLI - Gaetano GUIDETTI - Luigi IACONELLI - Angelo INCONTRI - Angelo LAMBERTINI - Vittorio LUCCHESI - Gino MARENCO - Attilio MUSANTE - Remo MUSSO - Pietro NOLI - Maria PARODI - Macedonio PASTORINO - Oreste PERTE - Tullio PIZZO - Nicola SALVATORELLI - Eliano SANNA - Giovanni SIMONCINI - Flavio SMERALDI - Annunziata STELLA - Serafino STORELLI - Angelo TAGLIATTI - Gaetano TARRONI - Guido VILLAVECCHIA - Demo ZAMBONI - Ugo ZUNINO.

DIREZIONE GENERALE.

Aldino MARI.

MECCANICO.

Francesco AMBROSINO - Manlio FALCO - Giovanni GRASSO - Silvio PERTICA -

Lorenzo RONCALLO - Savino RUINOSI - Enrico TAGLIAFERRI - Francesco TILMOSSI.

SERVIZI AUSILIARI.

Antonio PARODI.

FONDERIA.

Enrico FERRANDO - Giovanni GIANNINI.

MUGGIANO.

Giuseppe ALOI - Giuseppe BERNABO' - Egidio CAPPELLINI - Tonino CHIAPPINI - Pietro CORVI - Giovanni COZZANI - Mario DE FRAIA - Giorgio FACONTI - Angelo LANDI - Paolo MORETTINI - Amerigo MUTTINI - Ciro PRIMAVORI - Stefano REZZA - Ferdinando SERGIANPIETRI - Mario TROVATELLI - Sauro VERGASSOLA.

LIVORNO.

Mauro ARCHIBUSACCI - Francesco ARTICO - Renato BARSACCHI - Dino BENE-

DETTI - Sergio BEVILACQUA - Alfio BILENCI - Pilade BONELLI - Dante BONSIGNORI - Oreste CALO' - Efisio CARA - Pierantonio CENCI - Oberdan CORRADI - Validea FELLONI - Renato GALASSI - Gino GIORGI - Antonio LOMBARDO - Ugo MARIOTTI - Emilio MASSAI - Ciro MENNELLA - Viricio NARDI - Dino PAGNI - Manlio PETRACCHI - Otello PICCHI - Piero PIERUCCI - Piero PUCCIARELLI - Armando QUERCI - Gaetano RINALDI - Dino SANTINI - Ugo SINSINI - Francesco TOZZI - Maruzzo TOZZI - Ginnus TREDICI.

CARPENTERIA.

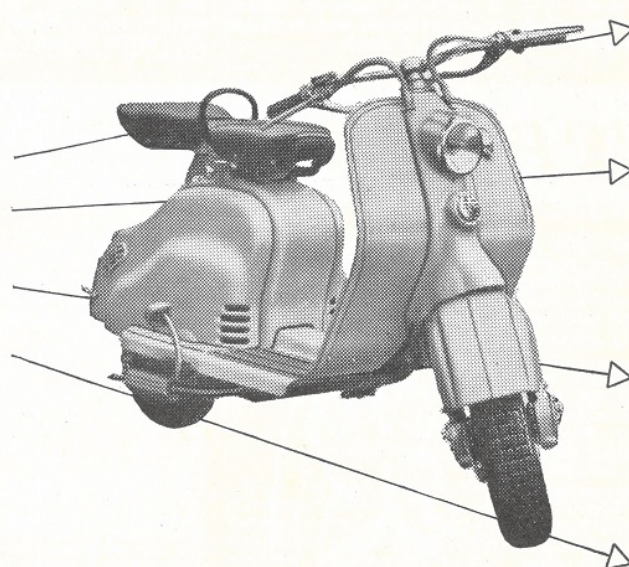
Giuseppe BRUZZONE.

FERROVIARIO.

Armando CAVANNA - Michele DI TERLIZZI - Emilio LONGO - Guerrina MATHACH.

Linea elegante, massimo confort:

Lambretta 125ld e 150ld



linea elegante

carrozzeria slanciata, armoniosa, piacevole, ormai nota in tutto il mondo.

massimo confort

posizione comoda e riparata anche del secondo passeggero; sospensioni integrali, anteriore e posteriore; isolamento fra motore e carrozzeria che elimina la possibilità di qualsiasi vibrazione.

stabilità e sicurezza

basso centro di gravità e posizione centrale del motore; perfetta aderenza al terreno; efficace sistema di frenatura e elevata riserva di potenza.

minima manutenzione

massima semplicità del motore, accessibilità e invulnerabilità degli organi più importanti.

125ld costa L. 130.000

150ld costa L. 150.000

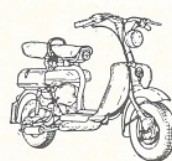
Il modello 125 ld può essere fornito anche di avviamento elettrico - extra prezzo L. 18.000 - Il modello 150 ld è completo di bauletto contachilometri.

Completano la produzione **Lambretta** i motoveicoli:



Lambretta

L. 76.000



Lambretta 125 f

L. 112.000

Lambretta 150 d

L. 130.000

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. - Tel. 21.380
LIVORNO - A. I. C. A. s. r. l. - Piazza D. Chiesa, 14 r. - Telefono 24.226

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 16719.

Il ciclo di lavorazione delle testate fisse e mobili pos. 2 e 3 dis. D. 6111 dei refrigeranti olio Fiat, stabilisce, dopo la foratura diam. 11,5, la lamatura sul piano d'appoggio del dado. Ma dopo questa operazione i mozzetti presentano una bavatura che ostacola il movimento della chiave per la chiusura dei dadi.

Propone che l'operazione di lamatura venga sostituita con una passata di tornio da effettuarsi contemporaneamente alla tornitura del piano di appoggio delle testate.

RISPOSTA.

La proposta è accettata ed il PRO/TEMP provvederà a modificare il ciclo.

PROPOSTA N. 16693.

Propone che nel ciclo di lavorazione delle maschere con colonnine di basamento sia inserita un'operazione di spianatura per il piano di base.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP provvederà a modificare il ciclo.

PROPOSTA N. 17258.

Motore 757 - Colonnella sostegno diam. 70 x 38 x 1100. Propone che la dimensione 1100 venga ridotta a 1055 mm. per risparmiare tempo durante la lavorazione al tornio.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. In caso di nuove costruzioni, sarà prelevato materiale di lunghezza 1055 mm.

PROPOSTA N. 17132.

Propone che l'operazione 4/7 (ciclo lavorazione Comm. 34717 dis. T. M. 64268 pos. 43) venga abbinata alla 3/7 perché il lavoro è eseguito dallo stesso operaio.

RISPOSTA.

Il PRO/TEMP ha provveduto a modificare il ciclo secondo quanto suggerito dal proponente.

PROPOSTA N. 16399.

Propone che sia aumentato di almeno un paio di millimetri lo scarico che permette l'uscita dell'utensile per stozzare nei manicotti a cono Morse con quadro UTO 336.

RISPOSTA.

La proposta è accettata in quanto l'ampliamento del canalino non pregiudica la funzionalità del manicotto e facilita la lavorazione.

L'ampiezza di tale canalino sarà aumentata da 4 ad 8 mm.

PROPOSTA N. 16849.

Motore Maybach - reg. R. 4 G. Propone che sul ciclo di lavorazione del coperchio in alluminio dis. 095033/0 l'operazione 2/3 di TO/O venga così formulata:

« Sfiacciare mozzo, forare, maschiare, spianare piani per appoggio dadi, indi su stampo filettato, spianare flangia d'attacco a misura, come disegno ». Sarà così eliminata la operazione di fresatura dei piani per appoggio dadi otte-

nendo una lavorazione migliore ed eseguita in minor tempo.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP provvederà a modificare il ciclo.

PROPOSTA N. 17347.

Propone che l'Ansaldo assegni ai suoi dipendenti tute a pagamento con distintivo «Ansaldo».

RISPOSTA.

Abbiamo già risposto ad una proposta analoga (282 - Com. 29).

Perdurando le difficoltà di carattere amministrativo e fiscale, non è possibile accogliere la richiesta.

Ad ogni modo informiamo che, fra gli argomenti trattati dal Comitato di Sicurezza recentemente, vi è stato pure quello della cessione delle tute alle maestranze.

PROPOSTE N. 17090 e 16413.

Propone uno speciale cavo con un tornichetto regolabile per poter imbragare e piazzare facilmente sulle macchine pezzi di grandi dimensioni. Allega uno schizzo.

RISPOSTA.

La proposta è stata accettata e l'attrezzo, già costruito, funziona al MOTU. Data la sua praticità ne sarà esteso l'uso.

PROPOSTA N. 16962.

Propone che gli utensili A. 705666 e A. 706186 adoperati per eseguire i canalini nei manicotti tenuta vapore (dis. T. M. 64055) siano costruiti con stelo molto più corto dell'attuale perché tutte le volte che l'operaio deve adoperarli è costretto a tagliarli perdendo tempo.

RISPOSTA.

Sono state date disposizioni affinché si riduca la lunghezza degli steli a mm. 200 come prescrive il disegno.

PROPOSTA N. 16754.

Propone che sia eliminata l'operazione 2/5 di stozzatura dal ciclo di lavorazione dei coperchi 150 UNAV 8411 per valvole Dis. A. 0345 (e in generale di tutti i coperchi per valvola) poiché il piano può anche rimanere grezzo senza arrecare inconvenienti.

RISPOSTA.

L'operazione 2/5 verrà eliminata dai cicli riguardanti la lavorazione dei coperchi di valvola in genere. Però non si può eliminare la lavorazione del piano che si otteneva coll'operazione 2/5, perché nella prova idraulica è necessario appoggiarvi un tappo di tenuta.

Tale piano d'appoggio sarà ottenuto mediante sfacciatura da eseguire durante l'operazione di alesatura del seggio.

PROPOSTA N. 16957.

Propone che l'operazione 3/3 del ciclo di lavorazione dis. T. 111310 - 11 (taglio dei due pattini turboalternatore da 6000 kW e condensa valvola parzializzatrice) venga ese-

guita su fresatrice anziché su stozzatrice, perché il lavoro venga eseguito meglio e con risparmio di tempo.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP provvederà a modificare il ciclo di lavorazione del particolare indicato e di altri particolari consimili, secondo quanto viene suggerito.

PROPOSTA N. 16460.

Propone una modifica al raggio di curvatura delle frese per ancoraggi (dalla parte del mozzo) perché attualmente non si possono afferrare con l'autocentrante per la lavorazione di rettifica. Si otterrebbe una maggiore rapidità di piazzamento ed una lavorazione più accurata.

RISPOSTA.

Per eliminare l'inconveniente segnalato sono state date disposizioni perché sia ridotto il raggio di raccordo, onde lasciare un tratto sia pur breve di parte cilindrica.

PROPOSTA N. 17053.

Il rivestimento refrattario dei diaframmi e delle porte di chiusura dei forni è soggetto in un certo punto ad un rapido consumo provocando il cedimento della parte sovrastante.

Propone che ad un'altezza opportuna sia costruito un arco di rinforzo in modo da evitare il cedimento e poter cambiare solamente la parte consumata.

RISPOSTA.

La proposta è accettata e l'accorgimento suggerito verrà senz'altro adottato, se pure con qualche variante.

PROPOSTE N. 16716 - 16855.

Propone una modifica a due formati S. 7461/MEC per semplificare la compilazione del-

l'ordinazione dei materiali delle tubolature.

RISPOSTA.

La DIG/NOR terrà conto del suggerimento nella compilazione dei nuovi moduli comuni a tutti gli STU Ansaldo e più precisamente per i moduli: « Distinta tubi, flange, bulloni, guarnizioni per tubazioni »; « Distinta raccordi, valvole, ed accessori vari ».

PROPOSTA N. 17741.

Segnala che alcuni carrelli della mensa vengono verniciati prima di essere riparati.

RISPOSTA.

Può darsi che qualche carrello sia stato verniciato quando non era ancora riparato. La MAN darà disposizioni perché ciò non si ripeta.

Piccoli annunci

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

PERMUTEREI appartamento case comunali in Genova - San Quirico con altro simile sito in Cornigliano, Sestri Ponente o Mulledo. Inviare le risposte alla Redazione de « l'Ansaldo ».

VENDESI moto « Guzzi » 500 con carrozzella a due posti, vera occasione! Rivolgersi al sig. Dagnino, stabilimento Meccanico, telef. interno n. 403.

CAMBIEREI moto « M. V. » 125 pullman, seimila km. percorsi, con « Topolino » A o B. Telefonare al n. 375 interno dello stabilimento Meccanico.

VENDESI moto « Guzzi » 250 cc. tipo « Airone sport ». Telefonare al n. 453-064.

VENDESI moto « Guzzi » 250 cc. turismo, a lire 140.000 trattabili. Rivolgersi al sig. Giovanni Casadei, ufficio DAT dello stabilimento Meccanico, telefono interno n. 375.



L'OTTIMO!

CALLIFUGO "ALPINO" LIQUIDO

Estirpa calli, duri, occhi di pernice e porri INDOLORE!

In vendita presso tutte le Farmacie a L. 150 Il CALLIFUGO "ALPINO" è un prodotto del Laboratorio Farmaceutico Dott. ENZO GIOVANARDI

GENOVA - Via Sapeto N. 16 - GENOVA Guardatevi dalle contraffazioni! Rev. Ind. n. 69470

MANNITE DUFOR

L'antico purgante e rinfrescante vegetale

MEMENTO

Pietro RUPIA

di anni 51, dipendente dei Servizi Ausiliari, deceduto il 7-3-1956. Era all'Ansaldo dal 1939. Lascia la moglie e un figlio.

Umberto PIETRANERA

di anni 44, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 29-2-1956. Era all'Ansaldo dal 1938. Lascia la moglie.

Giuseppe CAMOIRANO

di anni 42, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 14-3-1956. Era all'Ansaldo dal 1943. Lascia la moglie e un figlio.

Giuseppe VOGLINO

di anni 48, dipendente della Fonderia, deceduto il 10-3-56. Era all'Ansaldo dal 1941. Lascia i genitori e la moglie.

Ai famigliari le commosse condoglianze de « l'Ansaldo »

L'ANSALDO

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

*

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

*

LORENZO REBORA Responsabile

*

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

*

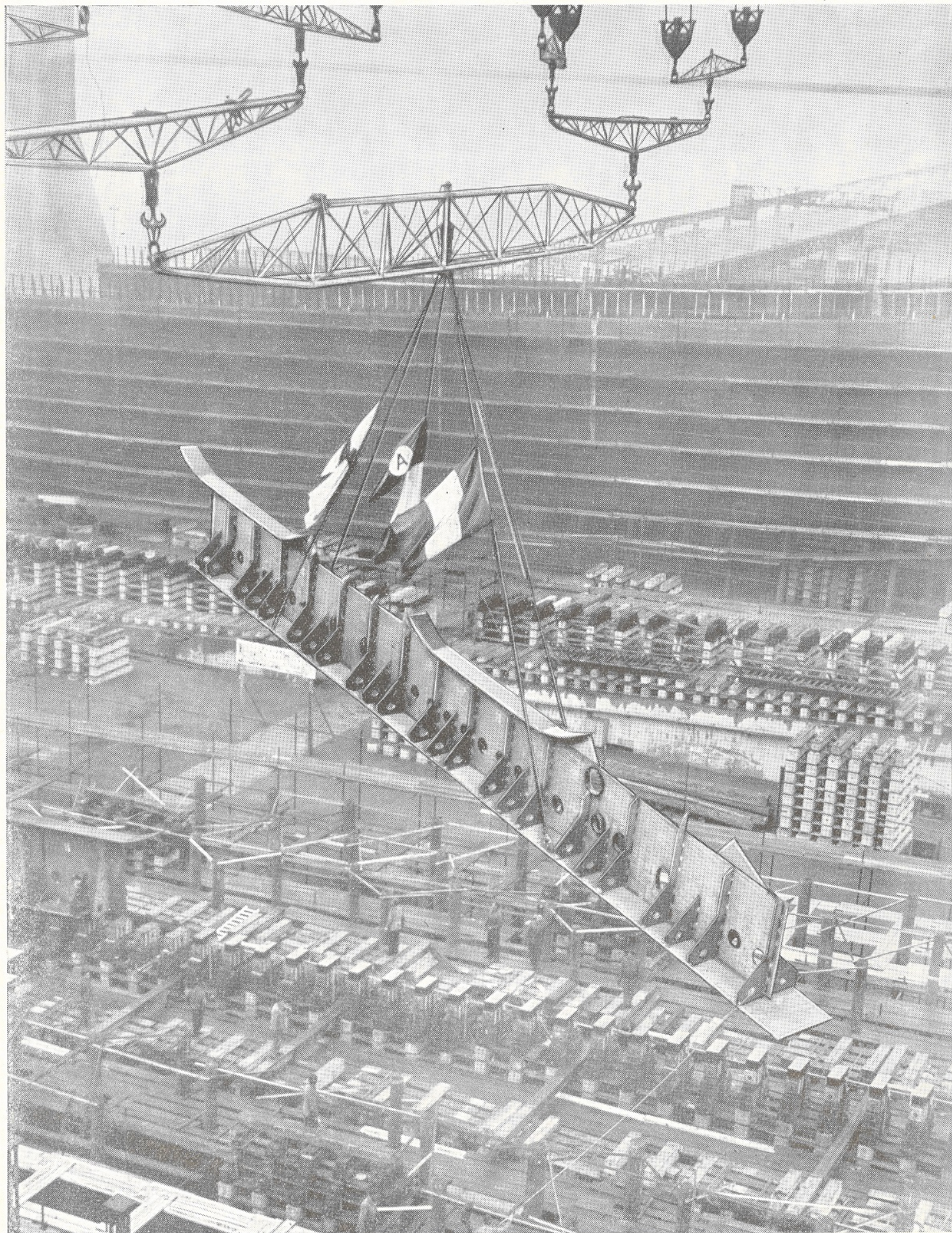
F.lli PAGANO - TIP. EDIT. S.p.A. Via Monticelli, 11 - Genova Telefono 83.825

*

Pubblicità SIRA Concess. Escl. - Genova - Piazza delle Vigne, 6 - Telef. 22.342



L'ANSALDINO



15 marzo: impostazione, al Cantiere di Sestri, di una turbocisterna di 31500 T. D. W. per la « Aretusa S. p. A. » di Palermo. Sullo sfondo lo scafo della costruzione 1512, motonave da carico di 10670 T. D. W. della Compagnia di navigazione « Villain & Fassio » di Genova.