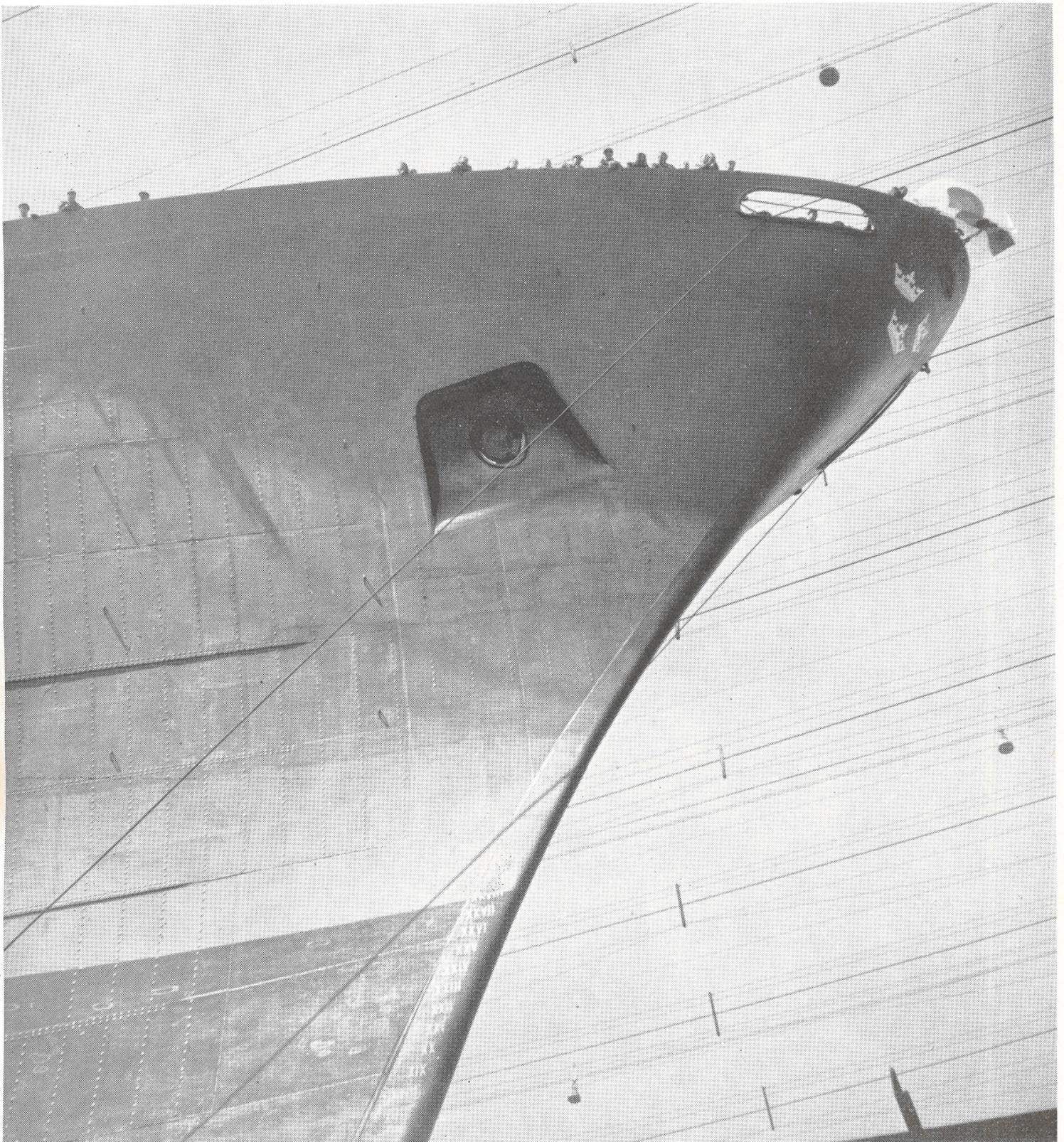


L'ANSALDO

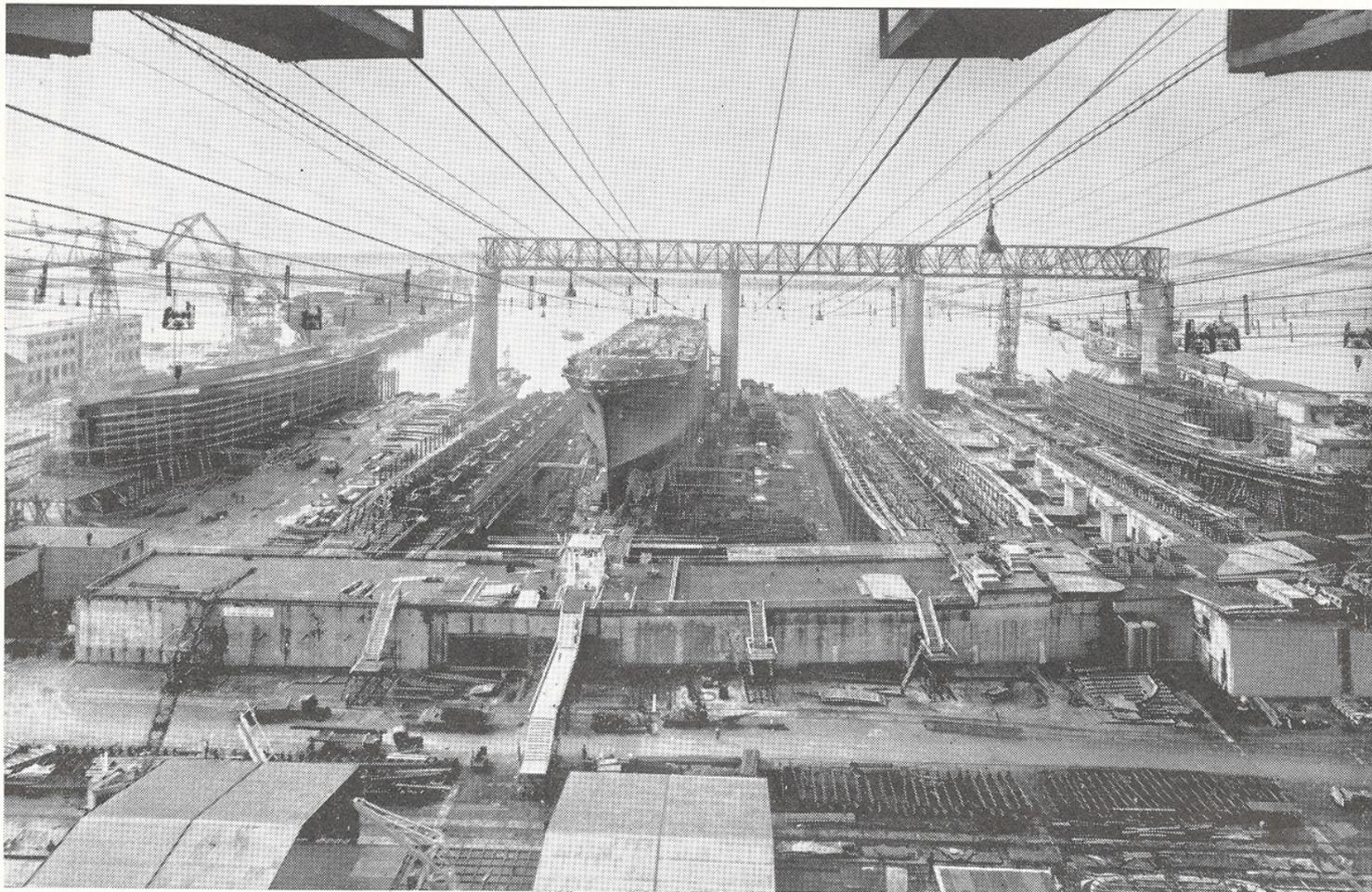
ANNO III - NUMERO 7
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

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

GENOVA, 15 APRILE 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo



L'elegante e slanciata prora della motonave svedese « Gripsholm », varata a Sestri l'8 aprile



Prospettive di lavoro al Cantiere

Chi ricorda il numero piuttosto limitato di costruzioni che il nostro Cantiere Navale — nonostante la potenzialità dei propri impianti — ha potuto porre in lavorazione in questi ultimi anni, certamente segue con interesse e soddisfazione il graduale intensificarsi del nostro ritmo di lavoro.

La costante opera della nostra Direzione Generale tendente alla stipulazione del massimo numero di contratti di costruzione, le notizie — anche frammentarie — che al riguardo hanno dato gli organi della stampa, la attività febbrile dei nostri Uffici progetti e studi, il graduale e completo riassorbimento della maestranza che si trovava in sospensione, sono sta-

te altrettante tappe annunciatrici di ciò che da qualche tempo sarà il quadro che il Cantiere offrirà a tutti noi ed a quanti si avvicineranno ad esso.

Già nel primo trimestre di quest'anno la ripresa del lavoro si è dimostrata in misura sensibile ed ha portato a questi primi risultati:

2 unità impostate (costruzioni 1517 e 1521);

2 unità varate (costruzioni 1509 e 1510);

1 unità consegnata (costruzione 1499).

I nostri scali sono già quasi totalmente occupati, più di cento tonnellate di materiale lavorato escono giornalmente dalla nostra officina navale, i reparti di allestimento stanno ormai per allin-

nearsi a quelli di scafo nel lavoro su tutte le navi.

Ma questo 1956, anno in cui il Cantiere festeggia i suoi settanta anni di vita, vedrà — prima del suo termine — ben altro panorama, vedrà un pullulare di navi quale mai abbiamo avuto ventura di osservare. Già ora il nostro sguardo scorre ogni giorno i programmi futuri ed essi ci parlano un linguaggio quanto mai impegnativo.

Nel prossimo autunno ben undici navi saranno contemporaneamente in lavoro, sei sullo scalo e cinque in allestimento:

2 navi transatlantiche passeggeri;

1 turbocisterna da 50.000 tonn.;

4 turbocisterne da 31.500 tonn.;

3 motonavi da carico da 10.670 tonn.;

1 motonave da carico da 15.800 tonn.

Non occorre certamente una esposizione circa l'entità delle ore lavorative od attorno alle caratteristiche tecniche per rendersi pienamente edotti di quale impegno si richieda a tutti noi per iniziare quel ciclo produttivo che consentirà finalmente di impiegare appieno i mezzi del più grande cantiere italiano — e dico iniziare poiché, oltre le undici navi sopradette, il nostro programma comprende già altre sette costruzioni, e cioè:

2 turbocisterne da 31.500 tonn.;

1 motocisterna da 31.500 tonn.;

1 motonave da carico da 15.800 tonn.;

3 turbocisterne da 34.500 tonn.

le quali attendono fin d'ora di essere poste in un tempestivo ciclo di lavorazione, non appena, ai primi del prossimo 1957, gli scali potranno risultare per esse disponibili.

Con tali premesse di un carico di lavoro, quale mai si è potuto nel passato ottenere, sta ora a tutti noi — dirigenti, impiegati, capi ed operai — dimostrare con tangibili risultati la volontà e la capacità della nostra maestranza.

Franco Cristofori



Turbonave passeggeri di 20.000 T.S.L.



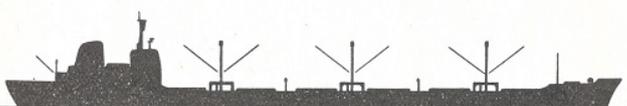
Motonave passeggeri di 24.000 T.S.L.



Motonave da carico di 10.500 T.D.W.



Turbocisterna di 50.000 T.D.W.



Motonave da carico di 15.800 T.D.W.



Turbocisterna di 31.500 T.D.W.

L'«Almirante Clemente» consegnato alla Marina da guerra venezuelana

Il primo dei sei cacciatorpediniere costruiti al Cantiere «Orlando» di Livorno — l'«Almirante Clemente» — è stato ufficialmente consegnato alla Marina militare venezuelana la mattina del 12 aprile.

Alla breve, austera cerimonia che ha avuto luogo a bordo dell'unità, erano presenti l'Ambasciatore del Venezuela presso la Santa Sede dottor Joaquin Diaz Gonzales, l'incaricato d'affari dell'ambasciata in Italia dottor José Campbell Santana, il comandante del dipartimento navale Alto Tirreno ammiraglio di squadra Gastone Minotti, l'ammiraglio di squadra Luigi Rubartelli del ministero della difesa, il Presidente della nostra Società avvocato Federico De Barbieri, l'Amministratore Delegato ingegner Giuseppe Rosini, il Direttore Centrale ing. Amedeo Casaccia, il Direttore del Cantiere Orlando ing. Francesco Rovetto con il condirettore dottor Guglielmo Scalari ed altri dirigenti, le autorità civili e rappresentanze militari dei due Paesi.

Gli ospiti sono stati accolti all'ingresso del Cantiere dal Presidente dell'Ansaldo, che li ha quindi accompagnati a bordo della bella unità sulle cui lucide lamiere il sole accendeva barbagli d'argento. Rendevano gli onori reparti della Marina italiana e venezuelana.

Nel quadrato ufficiali ha avuto luogo la firma dei documenti di cessione, in sei copie, da parte dell'ing. Amedeo Casaccia, Direttore Centrale dell'Ansaldo, dell'ing. Francesco Rovetto, Direttore del Cantiere livornese, del capitano di fregata Antonio J. Ferrer, Capo della Commissione venezuelana e del capitano di fregata José M. Hernandez, vice capo della Commissione venezuelana. La breve cerimonia è stata ripresa da operatori cinematografici e della TV.

Subito dopo, mentre i reparti militari presentavano le armi e la banda della Marina intonava i due inni nazionali, la bandiera italiana veniva ammainata dal pennone di poppa e al suo posto saliva quella della Repubblica del Venezuela; contemporaneamente sul pennone più alto veniva issato il vessillo di comando.

Sulla tolda della nave il capitano di fregata Antonio J. Ferrer ha quindi consegnato la bandiera di combattimento al comandante capitano di fre-



La firma dell'atto di consegna

gata Leoncio Nava. Con questo atto l'equipaggio venezuelano ha preso possesso della unità.

Di fronte ai suoi uomini schierati in coperta, il nuovo comandante ha letto il primo ordine di servizio.

Terminato così il brevissimo e suggestivo rito, le autorità tornavano a terra, intrattenendosi nella saletta della Direzione dove veniva loro offerto un rinfresco.

Erano presenti alla cerimonia: S. E. il vescovo coadiutore monsignor Andrea Pan-

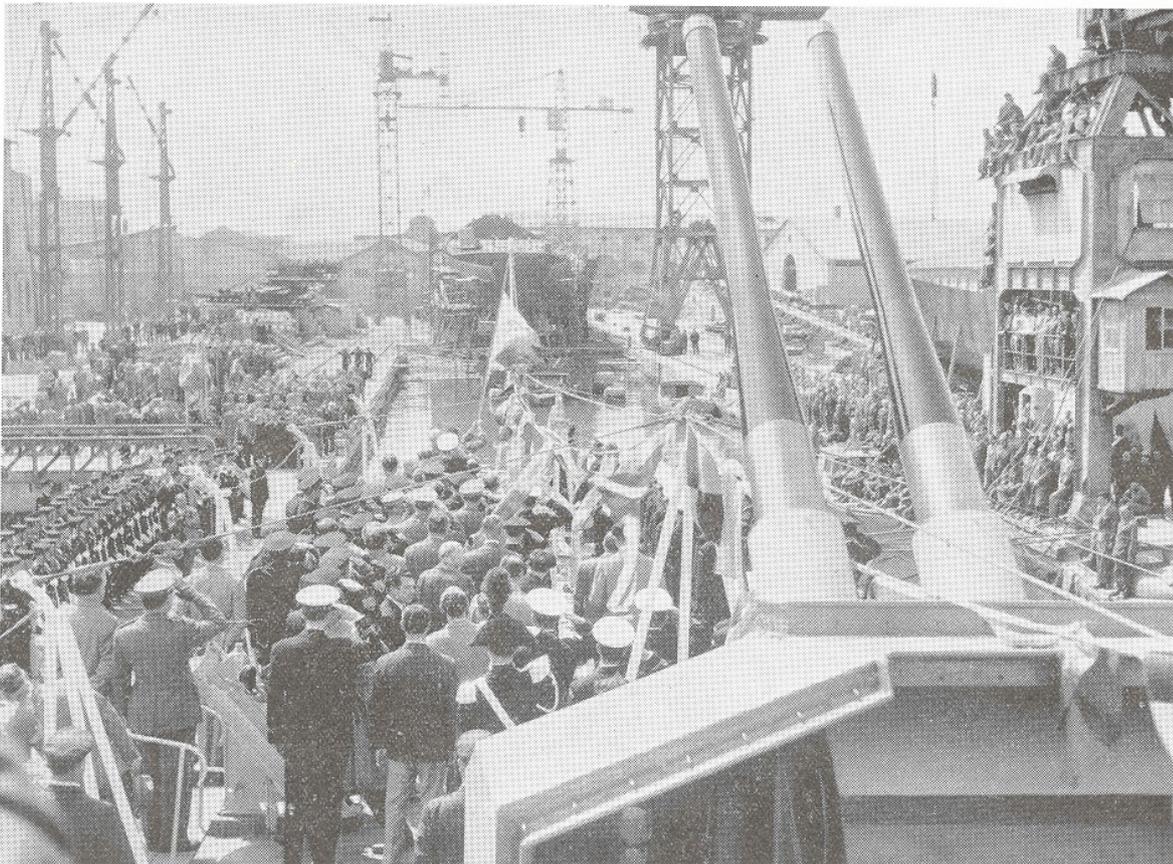
grazio; il prefetto dottor Gaetano Marfisa; il presidente del tribunale dott. Francesco De Marco; il procuratore della Repubblica dott. Giovanni Leone; il questore dott. Salvatore Cappelli; il comandante dell'Accademia Navale ammiraglio medaglia d'oro Francesco Mimbelli; il comandante del presidio militare generale Alberto Montesorio; l'aiutante di bandiera dell'ammiraglio Minotti capitano di corvetta Renato D'Antonio; l'assessore Stanislao Burgassi in rappresentanza del preside della

Provincia; il ragioniere Favilla, capo divisione alla polizia municipale, in rappresentanza del sindaco; il vice questore dott. Salvatore Monizio; il comandante della legione carabinieri colonnello Federico Gabriele con il comandante del gruppo tenente colonnello Cavallo, il capitano De Julio comandante della compagnia e il tenente Parisi comandante della tenenza; il comandante della capitaneria di porto colonnello Francesco Capocanno; i capi di gabinetto del prefetto e del questore dott. Luigi Prima e dott. Rosario La Marca; gli ufficiali di collegamento della missione venezuelana capitano di vascello Athos Fraternali e colonnello Antonio Romeo; il direttore della Navalgenarmi di Livorno colonnello Giuseppe Gazzo con il vice direttore colonnello Mario Conti; i vice direttori del cantiere Orlando ing. Ettore Di Pietrantonio e ing. Giancarlo Grillo con il dirigente ing. Enrico Pizzocaro; il comandante Luigi Arcadipane della direzione generale dell'Ansaldo; il presidente dell'Associazione industriali ing. Rinaldo De Giacomi con il direttore dott. Bertolotti; il direttore superiore di Dogana dott. Giorgio Caco-

pardo; l'ing. Raffaele Ferravante; il capitano Mario Triola del comando carabinieri dell'Accademia Navale; il comandante Azzoni del comando Marinalles; il capitano di fregata Manuel Ponte Rodriguez capo della missione venezuelana alla Spezia; il tenente Indra Suhari in rappresentanza del comandante Martadinata, capo della commissione indonesiana, con i componenti tenenti Soedarsono e Rekadi Prawiro Soedarmo; lo ing. H. Rehder.

L'«Almirante Clemente» è la prima nave militare di cui, dopo la guerra, i Cantieri Ansaldo effettuano la consegna e ciò costituisce la chiara riprova di un ritorno, già da tempo scontato, al possesso di quel potenziale tecnico e di quella competenza specifica nel campo delle costruzioni navali belliche che hanno rappresentato, da quasi un secolo, un vanto tradizionale della nostra Azienda.

La nuova unità venezuelana si trasferirà in Patria non appena sarà pronto il secondo dei sei cacciatorpediniere, e giungerà al porto di destinazione giusto in tempo per partecipare alle grandi manifestazioni in programma per la ricorrenza della Festa nazionale del Venezuela.



La bandiera della Repubblica Venezuelana viene issata sul pennone di poppa

NUOVI IMPIANTI AL MECCANICO

Riacciandoci a quanto abbiamo esposto sul numero 10 de « l'Ansaldo » del 1° novembre 1954, ora che è trascorso più di un anno, è opportuno dare un'occhiata a quanto è stato fatto nel frattempo per migliorare e rinnovare gli impianti dello Stabilimento Meccanico.

Negli scorsi anni, dato il lungo periodo della guerra, che aveva impedito di seguire il progresso tecnico che, frattanto, si era venuto sviluppando, si era dovuto per prima cosa fare fronte a procurare le macchine, le attrezzature e gli impianti, che permettessero di riportarci a quel livello tecnico che altrove già era stato raggiunto; l'attenzione fu quindi rivolta ad acquistare quegli impianti che coprissero le lacune esistenti e togliessero eventuali strozzature.

Il grosso di questa impresa è stato ormai compiuto. Si è potuto così dare inizio ad un vero e proprio processo di rinnovo a scopo di svecchiamento degli impianti che sono vetusti, o per troppi anni di servizio o, più ancora, perchè ormai superati come tipo; e speriamo di avere la possibilità di continuare in futuro col ritmo attuale o meglio ancora.

Come sempre il nostro Ente finanziatore Finmeccanica ha compreso le nostre necessità e ci è venuto incontro nel modo migliore, sia concedendo i finanziamenti necessari, sia collaborando nella scelta degli impianti occorrenti.

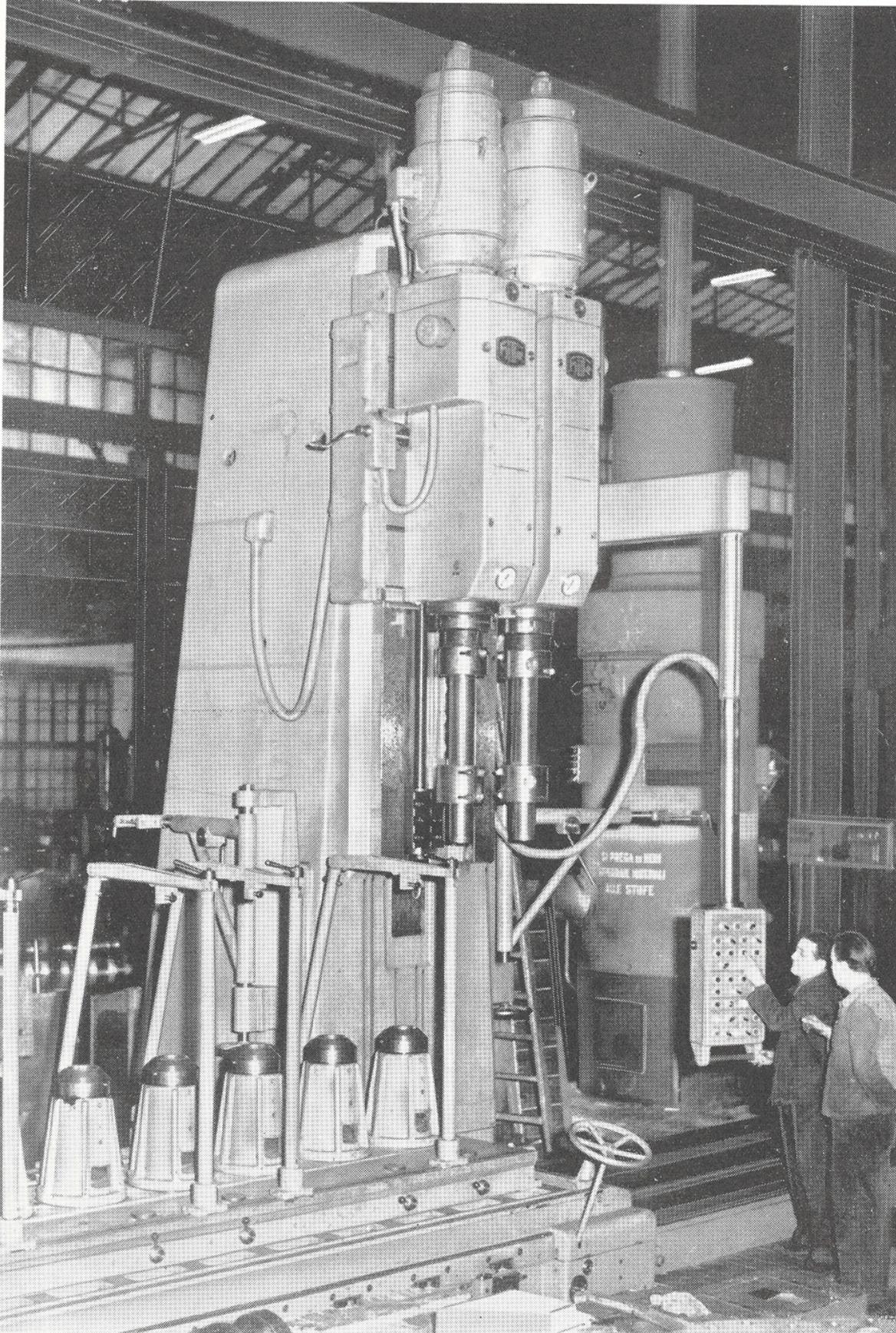
Alcune cifre daranno l'idea del cammino percorso.

Dal 1° novembre 1954 al 31 dicembre 1955, sono state introdotte in Stabilimento 18 macchine operatrici o macchine ausiliarie nuove, per un costo di 185 milioni; inoltre sono state trasferite da altri Stabilimenti del Gruppo 5 macchine (usate, ma ancora in ottimo stato), messe a disposizione perchè per variazioni ai loro programmi di lavorazione non avrebbero avuto presso di loro sfruttamento adeguato, per un costo di Lit. 2.600.000.

Oltre a quanto già introdotto e, o già messo in esercizio, od in via di sistemazione, sono state ordinate 20 nuove macchine per un importo di 316 milioni di lire, che dovranno, se i fornitori mantengono gli impegni assunti, essere introdotte quasi tutte entro l'anno 1956.

Ed ora passiamo in rapida rassegna quanto di più importante s'è fatto per gli impianti nello stesso periodo di tempo (dal 1° novembre 1954 al 31 dicembre 1955):

- a) Sostituzione del centralino telefonico con altro automatico (com'è noto questa sostituzione ha finalmente risolto un annoso, pesante problema).
- b) Sistemazione d'una batteria d'accumulatori al Laboratorio, per far funzionare, in caso d'interruzione elettrica, certi apparecchi che non ammettono fermate.



Alsatrice verticale a due mandrini « Hille » nell'officina MAME

- c) Sistemazione dell'officina TRATT per collocare il nuovo impianto di tempera ad induzione.
- d) Revisione e modifica dello impianto di riscaldamento del fabbricato Direzione e Uffici.
- e) Impianto di riscaldamento a pannelli radianti per i reparti MAGR. e SAPR. Si è già iniziata la sistemazione.
- f) Revisione a fondo e riparazioni ai tetti delle officine, lavoro che prosegue tutt'ora.
- g) Costruzione d'una cabina di decompressione per gas metano e rete di tubazioni relative.
- h) Aggiunta a LAB di apparecchi vari, tra cui molto importanti quelli per le prove di scorrimento a caldo.
- i) Sistemazione della DAT e del MAN al piano terreno del fabbricato ex UTE.
- l) Spostamenti e sistemazioni varie di macchine nelle varie Officine per rendere la loro ubicazione più razionale, in relazione ai cicli di lavoro.
- m) Aggiunta d'un capannone per officina tubisti presso la nuova Sezione CALD.

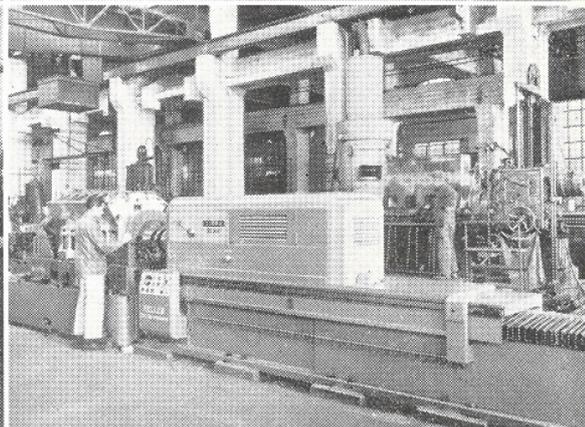
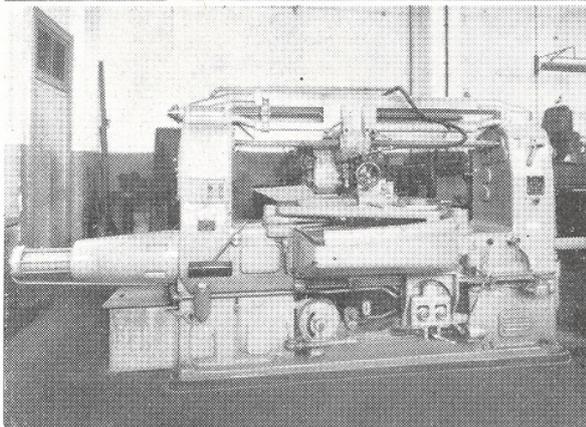
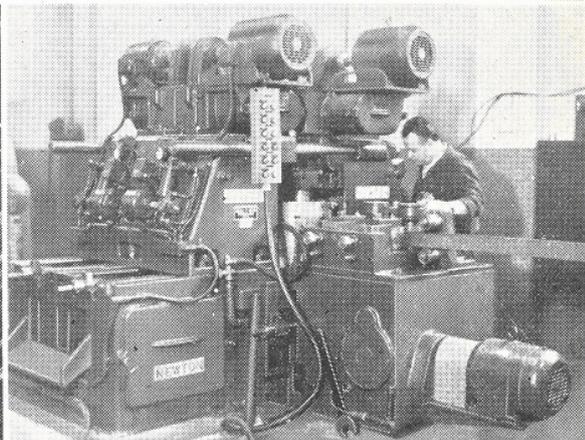
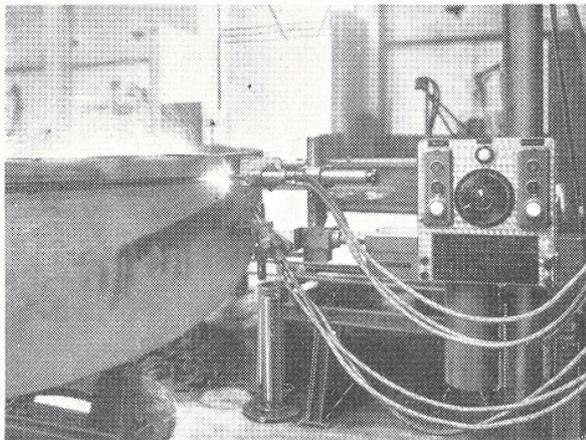
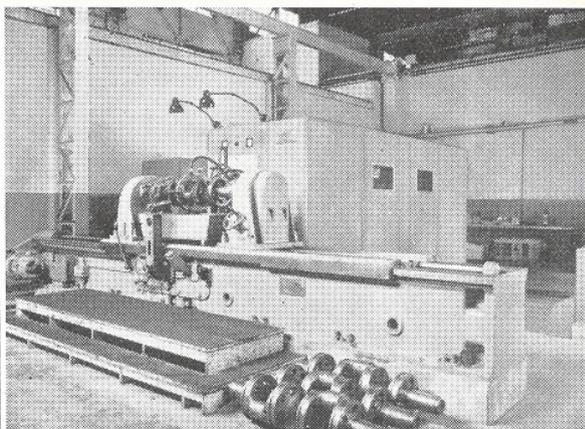
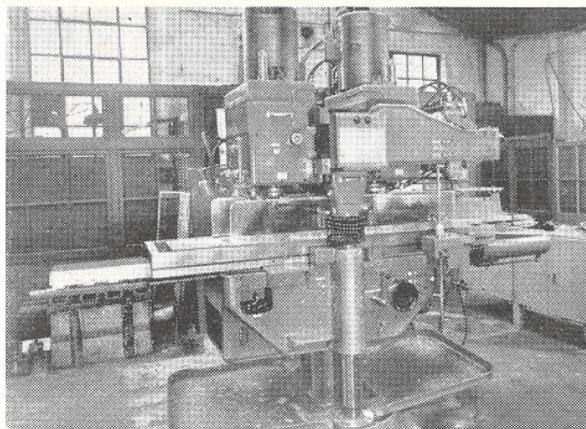
E vari altri lavori di minore importanza che non stiamo ad elencare.

Il costo dei suddetti lavori d'impianti è previsto in 230 milioni circa.

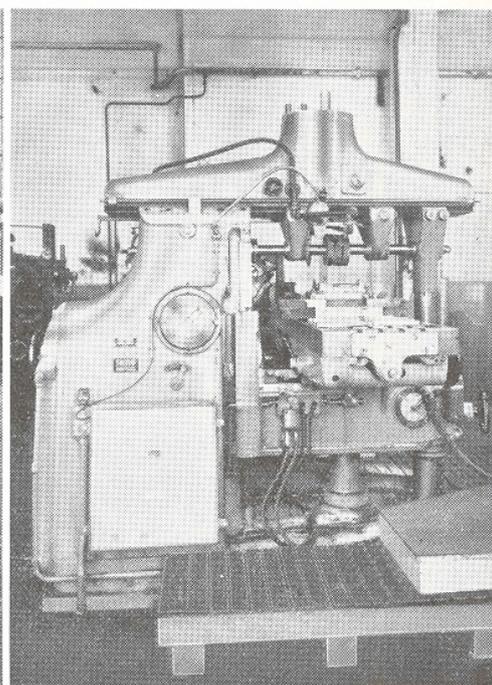
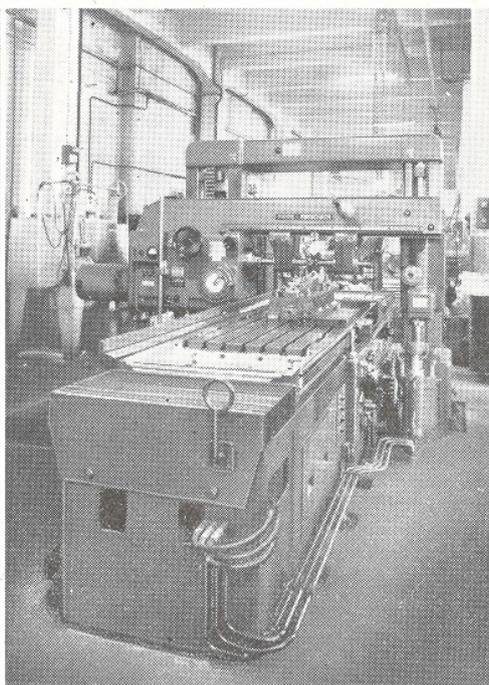
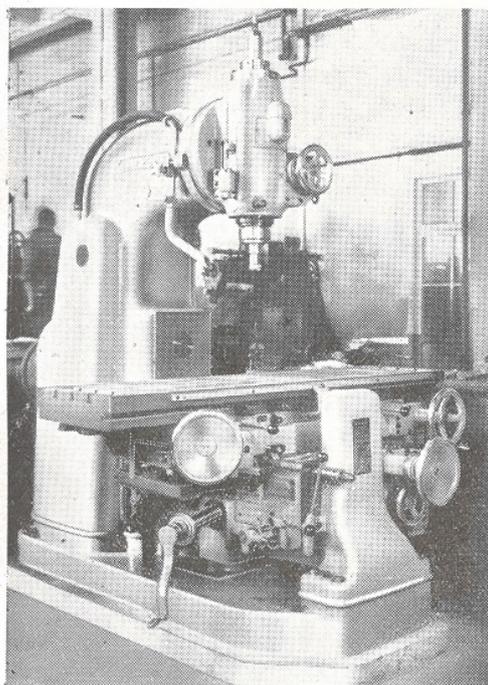
Dai titoli e dalle cifre sopra esposti (totale 418 milioni circa) si può notare il cammino fatto nel rimodernamento e completamento degli impianti e delle macchine.

Ci auguriamo che le condizioni economiche della nostra Società e le prospettive per il futuro della nostra produzione permettano di continuare e possibilmente accelerare la marcia intrapresa.

Piero Cominetti



1) Fresatrice idrocoppante a 4 mandrini « La Rigide » tipo KA 200/4 nell'officina MAME - 2) Dispositivo per la rotazione dei pezzi da temperare, nell'impianto della potenza di 200 Kw, installato presso il Rep. Trattamenti termici - 3) Macchina ad ossitaglio « Kyellberg - Eberle » per la rifilatura dei bordi - 4) Fresatrice speciale a 4 mandrini « Newton » al PALE - 5) Fresatrice per ancoraggi palette « Modern-Tool » al Rep. PALE - 6) Alesatrice orizzontale « Heller » per l'alesatura tunnel motori Maybach installata all'officina MAME.



Fresatrice verticale « Fritz-Werner » al Rep. PALE

Fresatrice a pialla « La Rigide » tipo P. 201 al Rep. PALE

Fresatrice universale « La Rigide » tipo S. 4 al Rep. PALE

SEDE

NOMINE DI DIRIGENTI

Diamo qui sotto il testo delle Circolari D. G. numero 133, 134, 135 e 136, datate 3 aprile 1956:

«A far data dal 1.º corrente il dott. ing. Bruno Palenzona, già facente funzioni di Direttore del Cantiere Navale di Muggiano, è stato nominato Direttore del Cantiere stesso.

Con la stessa data i Dirigenti sigg. dott. ing. Renzo Avanzini e dott. ing. Giulio Mori sono stati nominati Vice Direttori dello stesso Cantiere Navale, ferme restando le loro attuali funzioni».

«A far data dal 1.º corrente il dott. ing. Franco Cristofori, già facente funzioni di Direttore del Cantiere Navale

di Sestri, è stato nominato Direttore del Cantiere stesso».

«A far data dal 1.º corrente il dott. ing. Giuseppe Carnevale, già facente funzioni di Direttore Centrale per la Sezione Esercizio del Settore Navale, viene nominato Direttore Centrale e confermato nelle stesse funzioni».

«A seguito del cessato rapporto d'impiego del Vice Direttore Amministrativo rag. Francesco Gambetta, che lascia lo Stabilimento Meccanico per raggiunti limiti d'età dopo un lungo periodo di apprezzata collaborazione, è stato disposto che a far data dal 1.º aprile 1956 la direzione dei Servizi Amministrativi dello Stabilimento Meccanico sia assunta dal Vice Direttore Amministrativo dott. Gino Del Fraro».

una gru a ponte da 10 tonn. e nove sottobasi per motori Diesel, per il nostro Stabilimento Meccanico.

— Un forno rotativo da cemento per la «Cementeria di Merone» (Como).

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

— Un essiccatore rotante da cemento, per la «Cementeria Segni» di Roma.

— Un mulino da cemento per la «Cementeria Sebina» di Pescara.

Dette forniture comportano circa 450.000 ore lavorative.

FONDERIA

COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite nel mese di marzo:

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

— Un'elica a quattro pale di bronzo al manganese per la Società «Ravano» di Genova.

— Lingottiere di ghisa di tipo vario per la «Fiat» di Torino.

— Getti di ghisa e di bronzo per altri stabilimenti Ansaldo.

— Suole di ghisa tipo F per la «Compagnia Internazionale Carrozze Letti» di Milano.

— Ghiere di bronzo per i «Cantieri del Tirreno» di Genova.

— Boccole di bronzo per l'«Ansaldo - Fossati» di Genova-Sestri.

— Getti di ghisa meccanica destinati a costruzioni automobilistiche per l'«Alfa Romeo» di Milano.

Dette forniture comportano circa 98.000 ore lavorative.

CONSEGNE

Le consegne effettuate nel mese di marzo sono le seguenti:

Due eliche a quattro pale di bronzo al manganese (una del peso di 15 tonn. e l'altra del peso di 7 tonn.) ai «Cantieri Navali Riuniti» di Genova; tre eliche a quattro pale di bronzo al manganese (una di 10 tonn. circa e le altre di 3 tonn. ciascuna) e 235 tonn. di getti di ghisa e di bronzo per motori Diesel e turbine Larderello, al nostro stabilimento Meccanico; 161 tonn. di getti di ghisa meccanica per costruzioni automobilistiche, all'«Alfa Romeo» di Milano; 125 tonn. di lingottiere di ghisa alle Società

«Cornigliano» e «Fiat»: 84 tonn. di lingottiere di vario tipo e 8 tonn. di getti meccanici di ghisa, alla «Siac» di Genova; 46 tonn. di getti di ghisa per costruzioni varie alla «Fiat» di Torino e alla «C. A. I.» di Milano; 22 tonn. di ceppi freno di ghisa alle FF. SS. e alla «Compagnia Internazionale Carrozze Letti», sede di Milano; 33 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie ai nostri stabilimenti Ferroviario, Carpenteria e Cantiere di Sestri; 6 tonn. di getti vari di ghisa e bronzo all'«Ansaldo - Fossati» di Genova Sestri; due tonn. di getti di ghisa e bronzo all'«Ansaldo - S. Giorgio» di Genova.

LIVORNO

CARPENTERIA

COMMESSE

Recentemente sono state acquisite le seguenti principali commesse:

— Ventuno serbatoi di varie dimensioni, ventuno trasportatori di vario tipo e un elevatore destinati all'impianto chimico di Sindi; di costruzione Ansaldo.

— Quattro serbatoi di varie

capacità per la «Cementos Coro» di Caracas (Venezuela).

— Una torre di spruzzatura per la Società «Palmolive», stabilimenti di Milano.

— Un gasometro idraulico da 30.000 mc. per l'«Azienda Municipale del Gas» di Bologna.

— Dodici serbatoi per aria compressa, di varie capacità,



Prefabbricazione del braccio port'elica destro di una delle corvette indonesiane. Da sinistra: il tracciatore Galeno Folena, il tracciatore Vinicio Lubrano e l'ossigenista Ottorino Bocci

Attività della sala a tracciare del Cantiere di Sestri

Un visitatore che percorresse in questo periodo la sala a tracciare del Cantiere di Sestri osserverebbe sul suo pavimento, che somiglia ad una grande lavagna, i disegni dal vero di sei distinte sezioni trasversali che servono per ricavare gli elementi necessari alla costruzione di differenti tipi di navi. La sezione trasversale segnata col n. 1 serve per la costruzione delle seguenti turbocisterne di 31500 T. P. L.: 1.º) costruzione 1517 per la Società di Navigazione «Aretusa» di Palermo;

2.º) costruzione 1521 per la «Compagnia Internazionale» di Genova; 3.º) costruzione 1522 per la «Mirador - Compagnia Naviera Panameña» di Panama; 4.º) costruzione 1523 per la Società di Navigazione «Elios» di Palermo. La stessa sezione trasversale è servita per le turbocisterne «Purcina Italia» e «Fina Canada», salvo modifiche richieste dagli armatori.

La sezione trasversale n. 2 serve per la costruzione 1518, turbocisterna di 50.000 T. P. L.

per la «Compagnia Trasporti Petroli» di Palermo; la sezione trasversale n. 3 per la costruzione 1516, turbonave passeggeri di 20.000 T.S.L. per il «Lloyd Tirrenico» di Genova; la sezione trasversale n. 4 per la costruzione 1500, motonave di 24.000 T.S.L. per la «Svenska Amerika Linien» di Göteborg (Svezia); la sezione trasversale n. 5 per le costruzioni 1511, 1512 e 1513, motonavi di 10.500 T.P.L. per la Società di Navigazione «Villain & Fassio» di Genova; la sezione

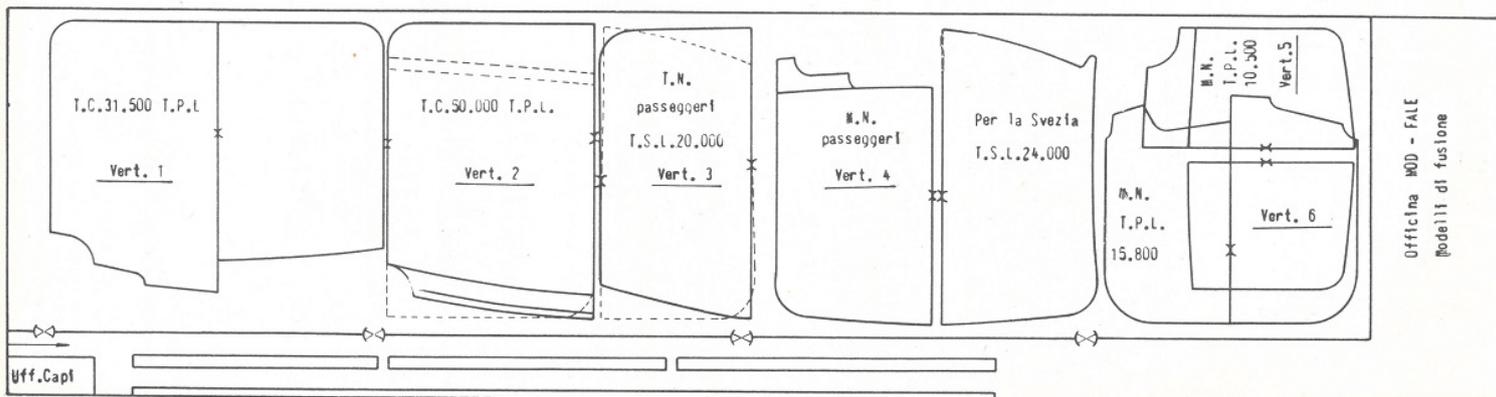
trasversale n. 6 per la costruzione 1520, motonave di 15.800 T.P.L. per la Compagnia di Navigazione «Pansuiza» di Panama.

Come risulta dalla pianta, pur essendo la sala a tracciare del Cantiere di Sestri, la meglio attrezzata d'Italia con una superficie di 2675 mq., si è dovuto ricorrere, data la varietà delle commesse acquisite, alla sovrapposizione delle sezioni dei diversi tipi di costruzioni, con l'accorgimento di usare colori diversi allo scopo di facilitare i

rilievi che si rendono necessari.

Le sei sezioni trasversali attualmente sono utilizzate per la costruzione di ben 13 navi per un totale di 44.000 T.S.L. per quelle passeggeri e di 286.300 T.P.L. per quelle da carico (cisterne e varie).

E' inoltre in programma la tracciatura di un'ulteriore sezione trasversale per la costruzione di tre turbocisterne di 34500 T.P.L. per la «British Tanker Co» di Londra, che sarà sovrapposta a quella della costruzione 1500.



PANORAMA AZIENDALE

MECCANICO

COMMESSE per 574.000 ore lavorative

Ecco le commesse più importanti acquisite dall'8 marzo al 7 aprile:

— Un apparato motore a turbina della potenza di 14500 C.A., destinato a una turbocisterna di 31500 T.D.W., per il nostro Cantiere di Muggiano.

— Un apparato motore a turbina della potenza di 14500 C.A., destinato a una turbocisterna di 31500 T.D.W., per il nostro Cantiere di Livorno.

— Una serie di completamenti per l'apparato motore della costruzione 1529 per il nostro Cantiere di Sestri.

— Una serie di completamenti per l'apparato motore della costruzione 1528 per il nostro Cantiere di Sestri.

— Tre assortimenti di prese, scarichi a mare e filtri per servizio apparati motori delle costruzioni 1517, 1522 e 1523 per il nostro Cantiere di Sestri.

— Due gruppi marini Diesel-Ansaldo tipo 2131/4, ciascuno della potenza di 110 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su pescherecci di proprietà della Ditta «Pietro Libardo & C.» di Brindisi.

— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/4 S. sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Antonino De Candia di Molfetta.

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

— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/4 sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio dell'armatore Michele Vando di Gaeta.

— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/4 sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare sul peschereccio «Filippo Padre» della signora Lucia Palestini ved. Trevisani di San Benedetto del Tronto (il peschereccio è in costruzione presso il Cantiere Navale «F.lli Anconetani» di Portocivitanova).

— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/4 sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dei sigg. Vincenzo Romani e Filomena Palestini di San Benedetto del Tronto (il peschereccio è in costruzione presso il Cantiere Navale «S.A.C.I.N.I.A.» di Civitanova Marche).

— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/4 sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dei sigg. Alfonso, Antonio, Francesco e Giulio Sacconi di Giulianova Lido

(il peschereccio è in costruzione presso il Cantiere Navale «F.lli Anconetani» di Civitanova Marche).

— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/4 della potenza normale di 110 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Luigi Collini di Pescara (il peschereccio è in costruzione presso il Cantiere «F.lli Pasquini» di Ortona a Mare).

— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/4, sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Alfeo Gemini di Civitanova Marche (il peschereccio è in costruzione presso il Cantiere Navale «Dante Castracani» di Ancona).

Le suddette forniture comportano circa 574.000 ore lavorative.

CONSEGNE

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

— Testate per locomotori (inviata al MEC per essere sagomate) e una piattaforma fissa e una girevole (inviata al MEC per la ricottura), al nostro stabilimento Ferroviario; due caldaie a tubi d'acqua sub verticali, particolari per rivestimento e muratura refrattaria per il cacciatore-pediniere «Indomito» in allestimento per la Marina Militare Italiana, al nostro Cantiere di Livorno; porte d'accesso alla caldaia, mattoni refrattari, bruciatori nafta, diaframmi ed altri particolari per la centrale termoelettrica da 3000 KVA in costruzione a Keradje (Iran), alla «Nuova S. Giorgio» di Genova.

— Rispetti per circuito principale di alimento, rispetti per turbopompe d'alimento principale, turbina di alta pressione destra, riduttore per gruppo sinistro (completo di particolari interni ed esterni, compreso ruota lenta, pignoni e cuscinetti), rispetti per pompa di servizio circolazione ai refrigeranti olio ed alle pompe circolazione estrazione, filtri di vapore da 150 mm. di diametro, filtri sullo scarico vapore turbina marcia A.D., rispetti per alternatori, filtri doppi per olio di lubrificazione completi di cartucce per i cacciatore-pediniere venezuelani in costruzione e allestimento, una turbina di bassa pressione sinistra per l'avviso scorta «Centaur» in allestimento per la Marina Militare Italiana, supporti prodiere e poppiere per linee d'assi, raffreddatori spurghi per gli avvisi scorta indonesiani in costruzione, al nostro Cantiere di Livorno; ruota lenta e pignoni (inviati al MEC per la dentatura) ai «Cantieri del Tirreno» di Riva Trigoso; cassa di seconda riduzione

con basamento di prima e reggisplinta incorporati (inviata al MEC per la ricottura) ai «Cantieri Riuniti dell'Adriatico — Fabbrica Macchine S. Andrea» di Trieste; cassa riduzione completa di parte inferiore, intermedia e superiore (inviata al MEC per la rimessa in efficienza) per il piroscafo «Arcturus» in riparazione, all'«O.A.R.N.» di Genova.

— Tronco basamento motore Diesel Doxford (inviato al MEC per la rimessa in efficienza) per la motonave «Castor» in riparazione, allo «O.A.R.N.» di Genova; due generatori di corrente alternata da 700 KW, un albero intermedio per linea d'asse, cinque silenziatori di lamiera d'acciaio per gruppi Diesel — alternatore con motori Ansaldo tipo Q 460/6 da 1050 HP per la motonave «Gripsholm» in allestimento, al

nostro Cantiere di Sestri; rispetti per motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo 757 per la motonave «Giacinto Motta» in allestimento, un astuccio per asse portaelica per la motonave 1515 in costruzione al nostro Cantiere di Muggiano; un gruppo marino con motore Diesel Ansaldo tipo 265/7 R. S. da 525 H.P. per la motonave «Mabe 27» in costruzione, al Cantiere Navale Benetti di Viareggio; un gruppo Diesel - dinamo - compressore - pompa con motore Ansaldo tipo Q 81/4 da 18 H.P. per la motonave «Itaca» in costruzione, al Cantiere navale «Umberto Carrino» di Napoli per conto della Ditta «Paolo Caruso & C.» di Trapani; cuscinetti testa biella, alberi a camme ed altri particolari di rispetto per motori Diesel Ansaldo tipo Q 265/7, alla «Empresa Nacional de Transportes»

(Administracion General de Transportes Fluviales) di Buenos Aires; una incastellatura per motore Diesel Ansaldo tipo Q 370/6 alla Società «Antonio Ramos Ltd.» di Rio de Janeiro; due gruppi Diesel - alternatore con motori Ansaldo tipo 1620/8 da 240 HP all'«Impresa Trasporti Ciriaco Giaccaglia» di Ancona per conto della Società «Giuseppe De Micheli» di Firenze; un gruppo marino con motore Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S da 165 HP per il peschereccio «Ettore Soccia», al sig. Bernardino Bauzani di Porto S. Stefano; un motore Diesel Ansaldo tipo 1620/6 da 150 HP alla Gestione Governativa Navigazione sul Lago di Como» di Como.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 345 tonnellate.

MUGGIANO

Riparazioni e trasformazioni

Dopo un certo periodo di stasi è ripreso in pieno, al Cantiere di Muggiano, il ritmo delle riparazioni e delle trasformazioni di navi.

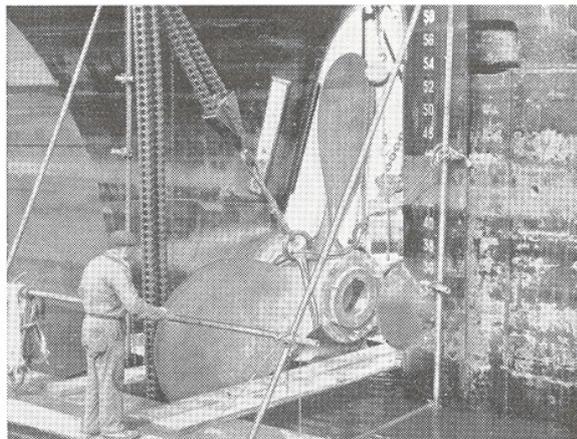
Conclusi prima del previsto le riparazioni alla motocisterna inglese «Verena» di 28.800 T.D.W., della «Tanker Shell Company», che in seguito ad una collisione con il piroscafo norvegese «Grippa» al largo di Algeri, aveva riportato gravi danni alla prora, si sono attraccate nei giorni scorsi, alla darsena del Cantiere, le motocisterne «Barbara», «San Pedro», «Alcantara» ed «Elia Bibolini».

La M/c «Barbara», di 14.250 T.D.W., dell'armatore Insom di Roma, subirà notevoli lavori della durata di circa tre mesi per essere trasformata da nave cisterna in nave per trasporto di carico secco. Per tali lavori è previsto l'impiego di un rilevante quantitativo di materiale ferroso.

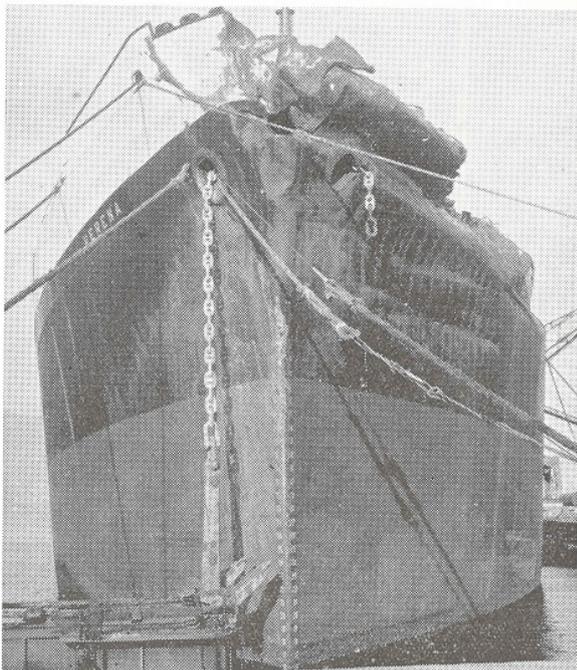
Analoga trasformazione è prevista anche per la M/c «San Pedro» della «Empresa Maritima de Transportes» di Panama, della portata lorda di 17.432 tonn. I lavori su questa unità avranno inizio nel prossimo mese di giugno e si protrarranno per la durata di oltre tre mesi.

La M/c «Alcantara» del «Lloyd Siciliano di Arramento», di 8.770 T.D.W., giunta il 31 marzo sosterrà a Muggiano per circa due settimane, per essere sottoposta a vari lavori al fasciame esterno, ad alcune tubolature, al piano di coperta, alle pompe e all'apparato motore.

La M/c «Elia Bibolini» di 16.500 T.D.W., della Flotta Bibolini, è giunta il 3 aprile e subirà lavori di riclassifica sostituzione e riparazione a diverse tubolature della durata di oltre 20 giorni.



Una fase delle operazioni per la sistemazione dell'elica della motonave «Giacinto Motta», nella darsena di allestimento



La nave cisterna inglese «Verena» al suo arrivo al Muggiano, per aver subito danni alla prora in seguito a collisione

Le prove a mare della "G. Motta"

Albeggia appena e fa freddo quando il mattino del 7 aprile mi imbarco sul motoscafo che dal Cantiere di Muggiano — insieme ad un gruppo di operai e tecnici — mi deve portare a bordo della « Giacinto Motta », quarta motonave da carico secco della serie « Capitani del Lavoro » da 15.800 tonn. P.D.W. costruita dall'Ansaldo per conto della « Carbogas » di Palermo.

A bordo della nave che deve uscire per la prova ufficiale in mare, il Comandante Alberto Beretta, capitano d'armamento del Cantiere spezzino, sta già impartendo ordini al personale per le manovre che precludono la imminente navigazione. Tutto è in ordine: i motoscafi si avvicinano borbottando sotto bordo con invitati, tecnici e periti che prenderanno parte alla prova; poi un rumore sordo proveniente da prora ci avverte che l'ancora è stata salpata.

Qualche minuto dopo echeggiano due fischi di sirena e i rimorchiatori ci aggancciano per portarci fuori diga mentre il Golfo, sotto il sole che sta rapidamente sorgendo, rivela tutti i suoi smaglianti colori.

Quando la nave, superata l'isola del Tino, mette la prora verso il Golfo Tigullio, un fresco vento di terra disegna gabbiani di spuma flottanti sul mare azzurrissimo. Per qualche tempo la « Motta » che, come è noto, ha le seguenti caratteristiche princi-

pali: lunghezza mt. 165,46; larghezza mt. 20,90; altezza mt. 12,20; 6 boccaporti metallici Mac Gregor e apparato motore Ansaldo della potenza normale di 5500 cav/asse, marcia a velocità moderata, quindi, attraverso gli altoparlanti, una voce avverte che sta per iniziare la prova a tutta forza. Pochi minuti dopo, infatti, la nave ha una leggera vibrazione che si ripercuote da poppa a prora e la scia ribolle con più intenso gorgoglio. I gabbiani... autentici che sin dalla partenza ci inseguono tracciando contro il cielo evoluzioni di raffinata eleganza, accelerano, ora, i lanci in cabrate tese e le morbide cadute a foglia morta per poter mantenere il contatto.

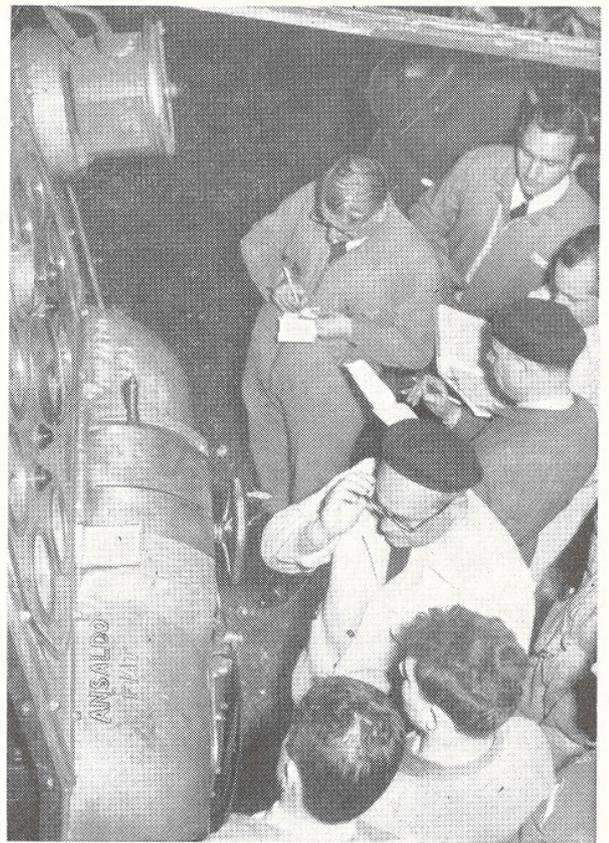
La velocità contrattuale viene brillantemente superata nonostante il vento che in vista di Genova stride acutamente fra i cavi di acciaio tesi sulla coperta. Terminata la prova a tutta forza, durata sette ore, che era stata preceduta da quelle del molinello, da quelle progressive e di evoluzione, si procede anche a quelle della girobussola, del giropilota, del radar, il cui magico schermo ha sempre fisso su di sé lo sguardo di tanti occhi curiosi, dell'ecometro e di altri impianti e apparecchiature di bordo.

Queste prove costringono i tecnici dell'armatore, dei Registri Navali e quelli dell'Ansaldo Meccanico e Muggiano a spostarsi da un punto al-

l'altro della nave, e così, inseguendoli, di volta in volta, riesco a notare: il Comandante Pietro Bibolini, gli ingg. Telesio, Mulas e Bisighin, lo ing. Bruno Palenzona Direttore del Cantiere di Muggiano, l'ing. Cominetti Direttore del Meccanico Ansaldo, l'ing. Montani e il sig. Vigo del Lloyd's Register; gli ingg. Bau' Pannunzio, Foglia e Iozza del RINA; i sigg. Lemmi, Poggi, e ing. De Simoni dell'American Bureau; l'ing. Giulio Mori V. Direttore del Cantiere di Muggiano; gli ingg. Vitale De Nicola, Bertolotti, De Marchi e Borzone dello stesso Cantiere e poi, ancora: l'ing. Francesco Bibolini; i sigg. Montini, Colombo, Morfini, il Com.te Faridone, De Luise, Del Santo, il sig. Tomasetti, il dott. Acerbi; gli ingg. Rabone, Gherardi, Celentano, i tecnici Faziolo, Arnavas, Del Soldato e Scaltriti, il dr. Traverso, gli ingg. Milanese e Marchetti; i sigg. Beltrandi Repetto, Zenza e molti altri.

Quando il sole, ormai al tramonto, trasforma in brillanti i vetri delle case di Camogli, Recco e Sori affacciate a gradinate sul mare, hanno inizio le ultime prove della intensa giornata: marcia AV e AD che proseguiranno sino a tarda ora.

Poi la « Giacinto Motta » si avvia verso il Golfo della Spezia e quando già appaiono le luci del Cantiere di Muggiano, nel saloncino di poppa, il Comandante Pietro Bibolini della « Carbogas » pronuncia



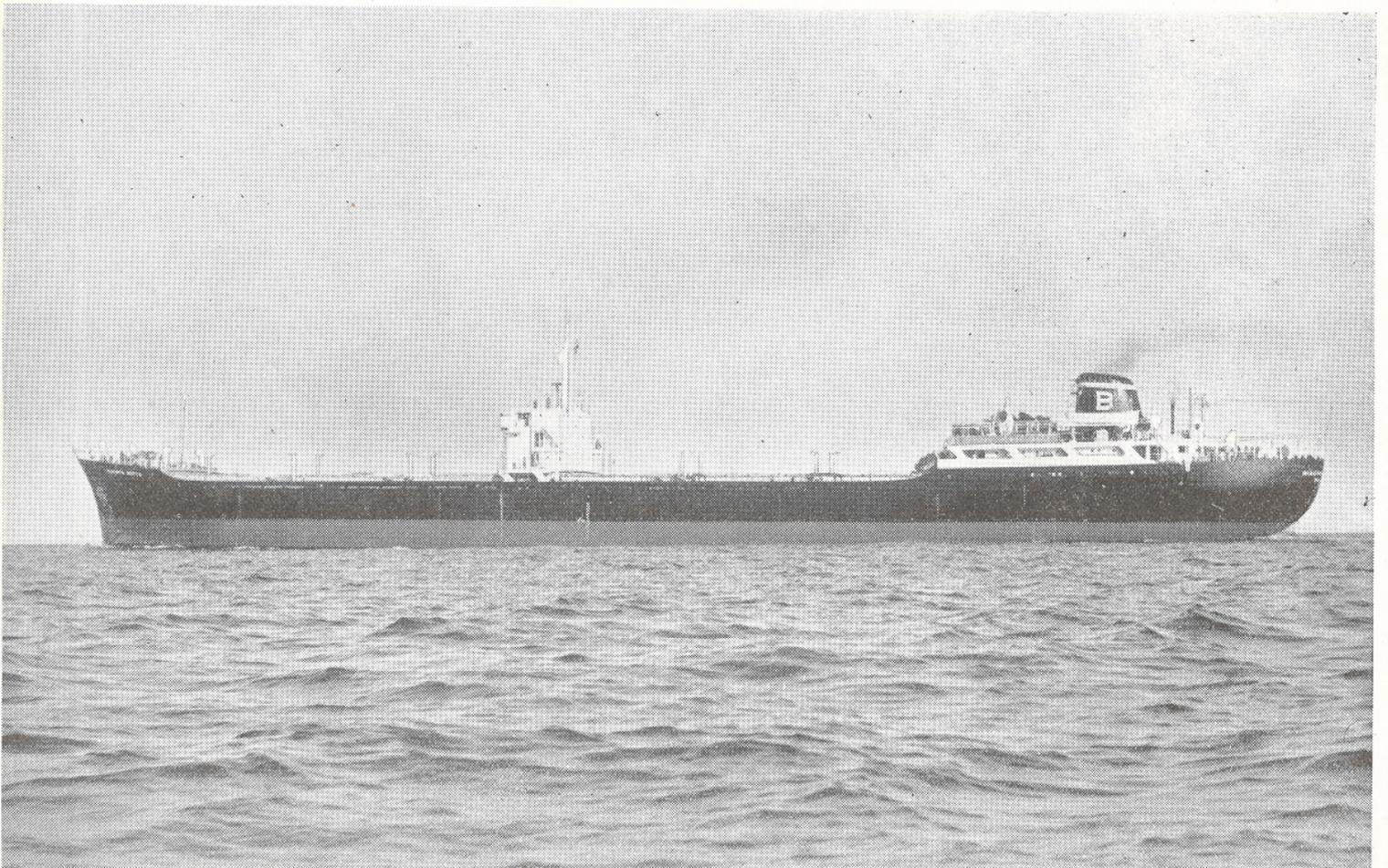
I tecnici rilevano dati nel locale macchine

brevi parole di saluto per la nuova unità che fra breve inizierà il suo servizio regolare e per i tecnici e le maestranze del cantiere spezzino che l'hanno costruita. Gli risponde l'ing. Bruno Palenzona per ringraziare e per augurare fervidamente che anche alla « Giacinto Motta » arrida la stessa fortuna che, sui mari, sta accompagnando

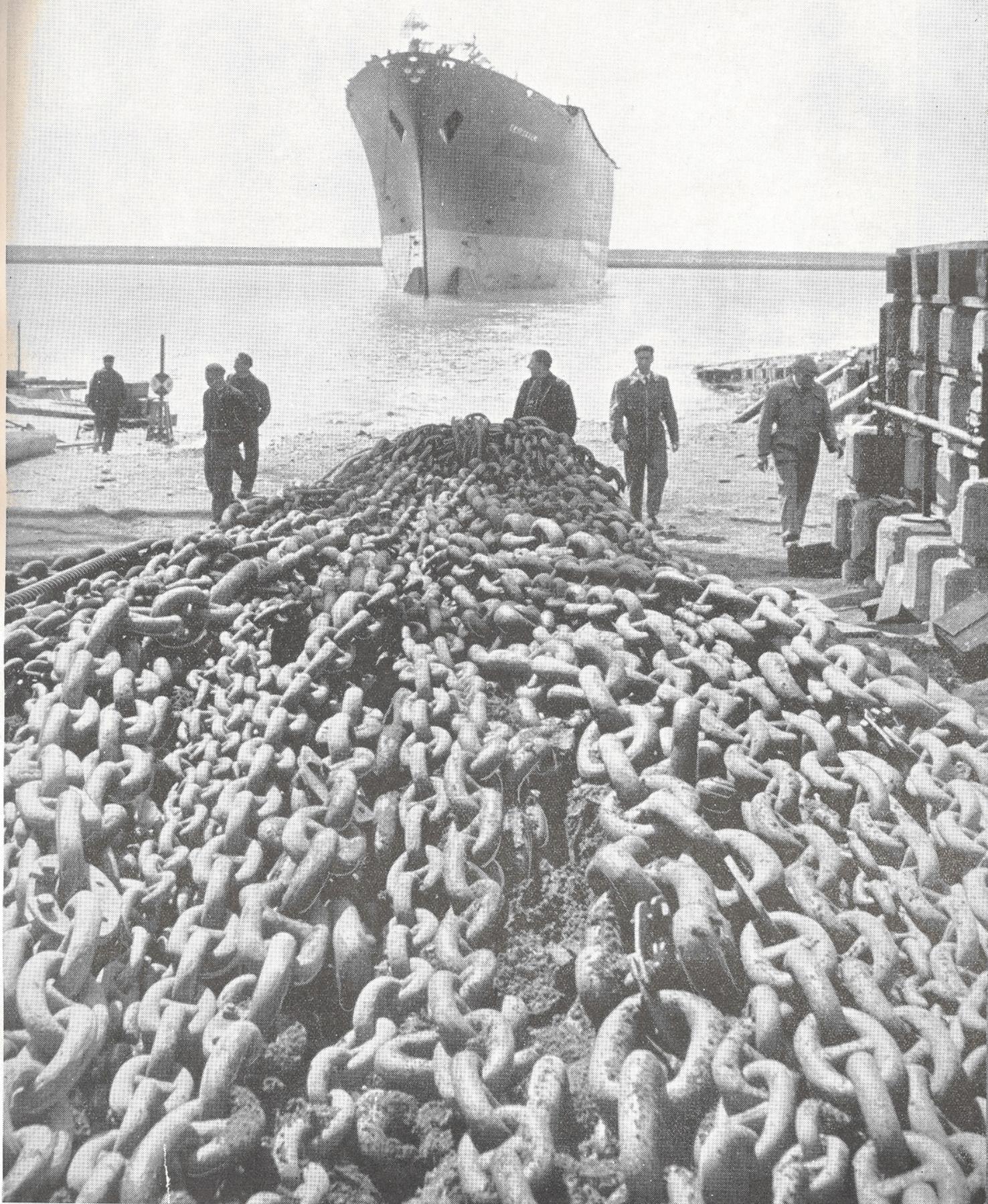
le navi gemelle che l'hanno preceduta.

Al momento di scendere a terra le macchine tacciono. Ma il loro ritmo regolare e perfetto che ha scandito i secondi di oltre 16 ore di navigazione è rimasto nel mio orecchio e mi accompagna, come una musica, per la strada che porta in città.

Aldo Galli



IL VARO DELLA "GRIPSHOLM"



Ospiterà 844 passeggeri

La motonave svedese «Gripsholm» ha le seguenti principali caratteristiche: lunghezza fuori tutto, m. 193,52; lunghezza fra le perpendicolari, m. 167,70; larghezza massima fuori ossatura, m. 24,90; altezza al ponte veranda, m. 20,44; stazza lorda, tonn. 24.000 circa; dislocamento, tonn. 21.000 circa; potenza dell'apparato motore, CV.A. 16.200; velocità, nodi 20.

Essa è il primo grande transatlantico di lusso — esclusivamente per passeggeri — che i cantieri italiani costruiscono per l'estero dopo la guerra. Essa è destinata nei mesi estivi, alla linea del Nord Atlantico (Göteborg - New York in sette giorni). Negli altri mesi dell'anno compirà crociere tropicali.

La «Gripsholm» ha scafo di acciaio ed è orizzontalmente suddivisa da nove ponti metallici così denominati: ponte comando, ponte di passeggiata, ponte di veranda, ponte superiore, ponte principale, ponti «A», «B», «C», «D». In senso longitudinale è suddivisa da dieci paratie stagne trasversali che ne assicurano la galleggiabilità in condizioni di allagamento anche di due compartimenti contigui. Lo scafo è particolarmente irrobustito per la navigazione fra i ghiacci.

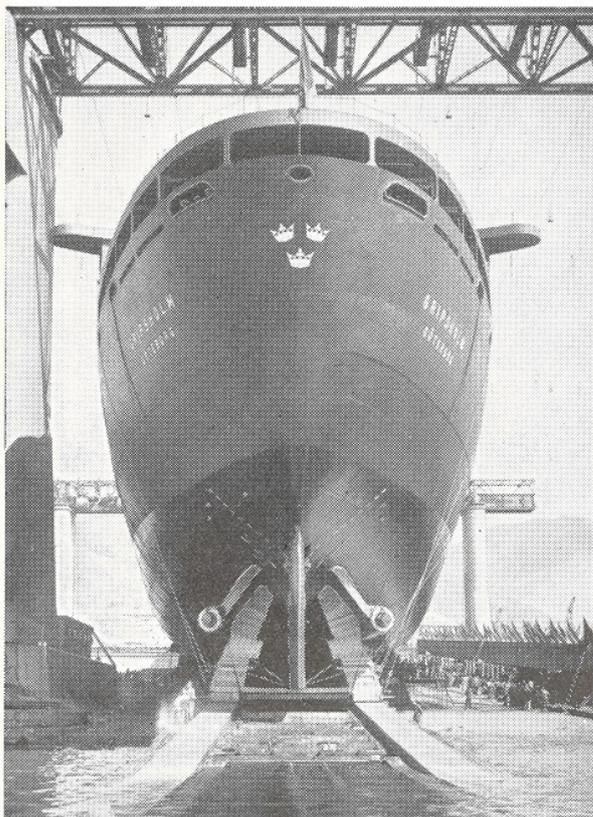
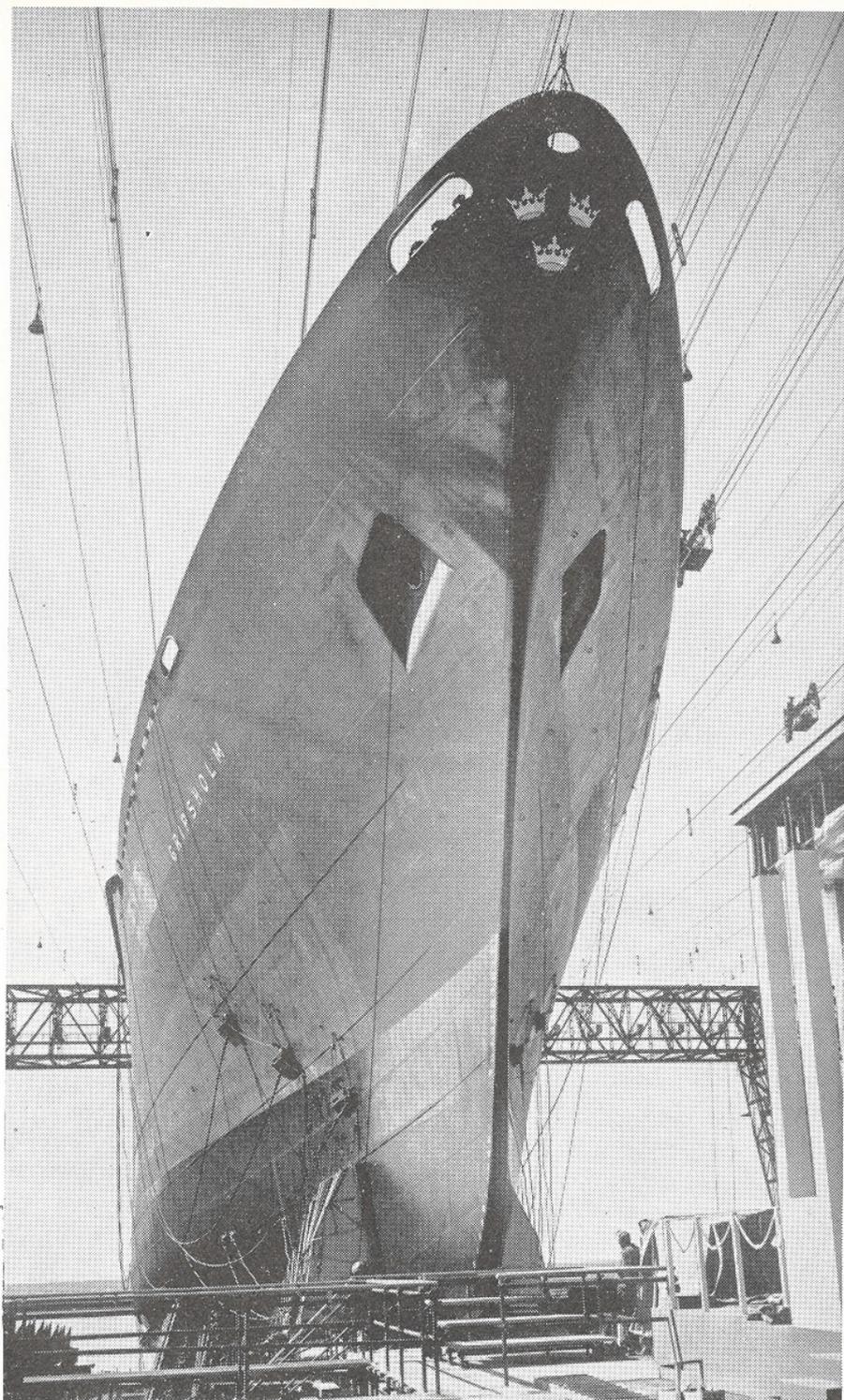
Essa avrà in mare l'aspetto di uno yacht gigante con prora molto slanciata a clipper, poppa a forma di incrociatore, due ciminiere ed attrezzatura tradizionale a due

alberi con picco e pennoncino.

La motonave è dotata di due eliche azionate da due motori costruiti negli stabilimenti Götaaverken. Ciascuno dei motori, che funzionano a nafta da caldaie, ha nove cilindri del diametro di m/m. 760 con una corsa di m/m. 1500; normalmente essi possono sviluppare, in complesso, 16.200 cav. asse a 112 giri al minuto, ma quando fosse necessario forzare l'andatura della nave, è possibile conseguire una potenza maggiore e cioè 18.600 cav. asse a 117 giri al minuto. I motori di questo tipo sono lunghi circa 16 metri ed alti 8 metri. I motori dei gruppi elettrogeni sono forniti dal nostro Stabilimento Meccanico.

Gli arredamenti degli alloggi sono stati studiati sia per il servizio cui la nave è destinata tra la Svezia e gli Stati Uniti (cabine di prima classe e di classe turistica), sia per le speciali condizioni richieste negli impieghi della nave in crociera nei mari tropicali (classe unica).

I saloni da pranzo, secondo l'uso delle marine transatlantiche del nord, sono sistemati nei ponti in basso. Tanto il salone di 1.a classe che quello di classe turistica si trovano sul ponte «A» da murata a murata; il primo copre un'area di circa 300 mq., il secondo un'area di circa 425 mq. Sullo stesso ponte è sistemato anche l'auditorium capace di



212 posti a sedere su un'area di circa 155 mq.

Attraverso quattro ampi scaloni i passeggeri salgono dal ponte «A» al ponte principale, sul quale sono sistemate cabine per 100 passeggeri di prima classe (46 intercambiabili) e per 212 passeggeri di classe turistica. Attraverso gli stessi scaloni si arriva anche al ponte superiore, nella cui prima sovrastruttura sono contenute 114 cabine di prima classe e 100 di classe turistica. Lo spazio di ponte a poppavia della sovrastruttura, circa 700 mq., costituisce una ampia passeggiata. Sullo stesso ponte, a prora, si trovano salotti per prima classe e classe turistica, una sala di trattenimento per i bambini, una sala da fumo, una sala da barbiere, un istituto di bellezza, ecc.

Sul ponte di veranda soprastante al precedente sono sistemati i saloni di prima classe e grandiose verande. Il salone principale occupa al centro della sovrastruttura una superficie di 460 mq.

L'arredamento interno è stato studiato da valenti architetti e risponderà a quei criteri di eleganza e di confort per cui vanno famose la «Andrea Doria» e la «Cristoforo Colombo», recentemente costruite nello stesso Cantiere di Sestri. Tutti gli alloggi della nave godranno di aria condizionata. Una magnifica piscina è sistemata in stiva e un'altra più piccola sul ponte.

La «Gripsholm» sarà una delle prime grosse navi passeggeri dotata di stabilizzatori a pinna del tipo «Denny-Brown», a comando, il cui collaudato funzionamento evi-

terà ai passeggeri i disagi del rullio e del beccheggio. Sarà dotata, inoltre di due radar «Raytheon» con schermo panoramico da 16 pollici che consentono grandi prestazioni.

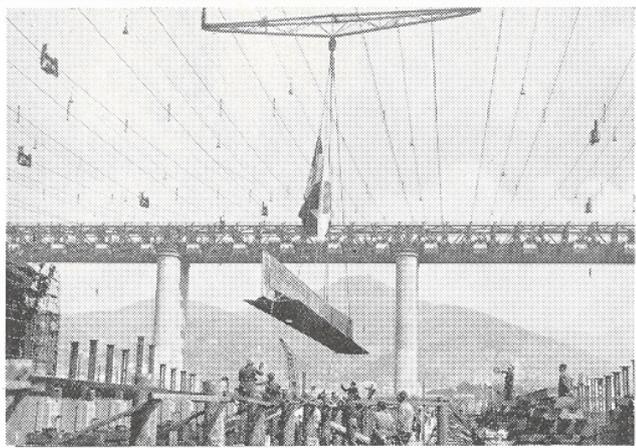
La «Gripsholm» potrà ospitare 214 passeggeri di prima classe e 630 passeggeri di classe turistica, in totale 844. L'equipaggio sarà composto di 365 persone.

Il carico della nave comprende: 1540 tonn. di nafta nei depositi; 1540 tonn. di acqua dolce; 144 tonn. di olio lubrificante; 894 tonn. in carico merci (bagaglio passeggeri).

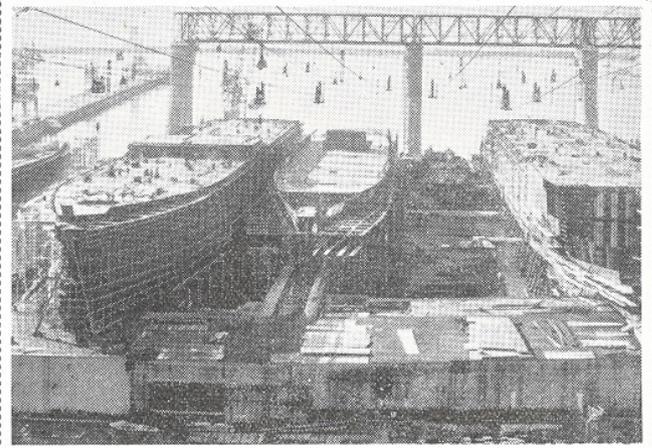
Una particolare sistemazione nella stiva e negli interpontanti consente inoltre un carico di circa 30 automobili.

Per le provviste di bordo si prevedono 700 mc. di depositi refrigerati e 300 mc. di depositi ordinari.

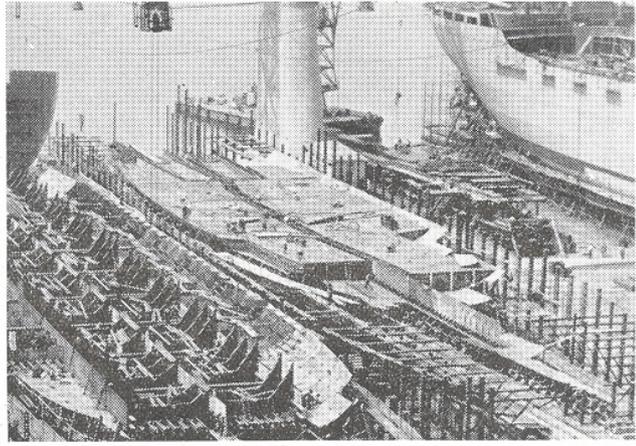
Curriculum della nave



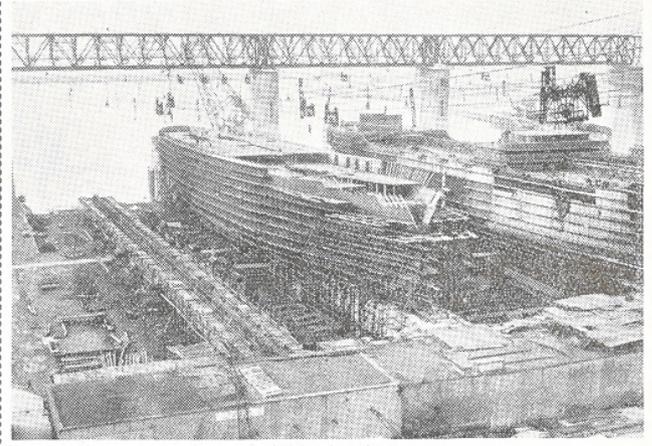
10 maggio 1955: l'impostazione



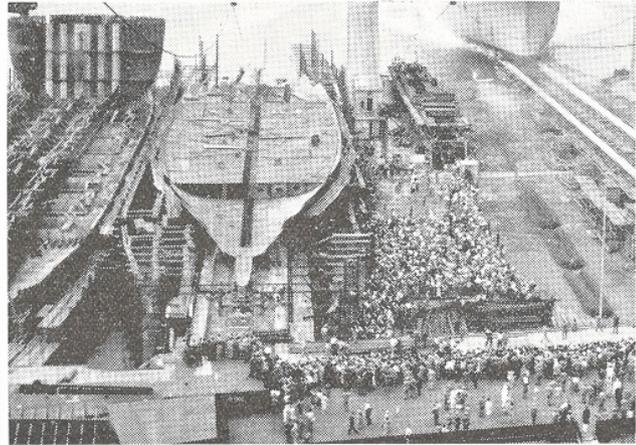
novembre 1955



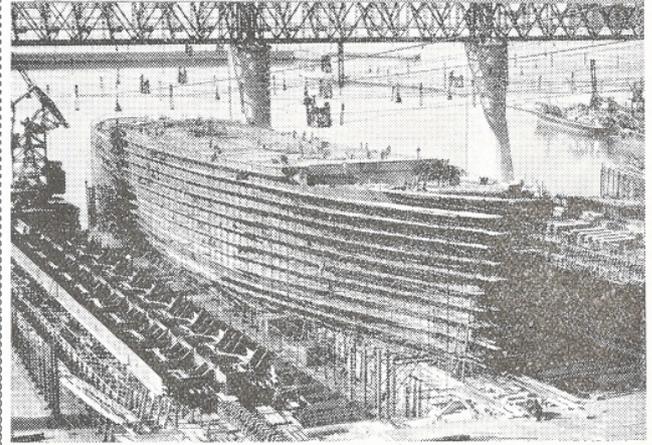
giugno 1955



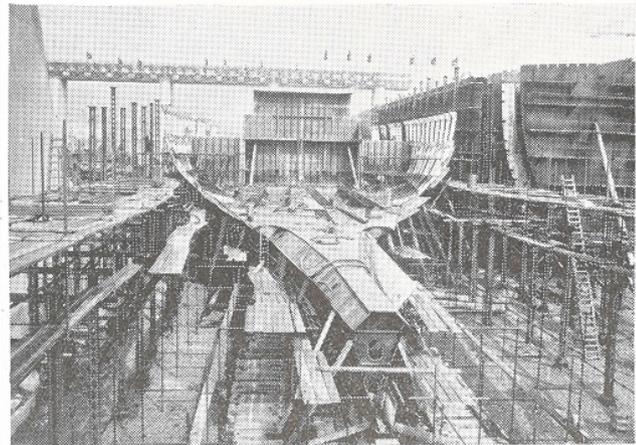
febbraio 1956



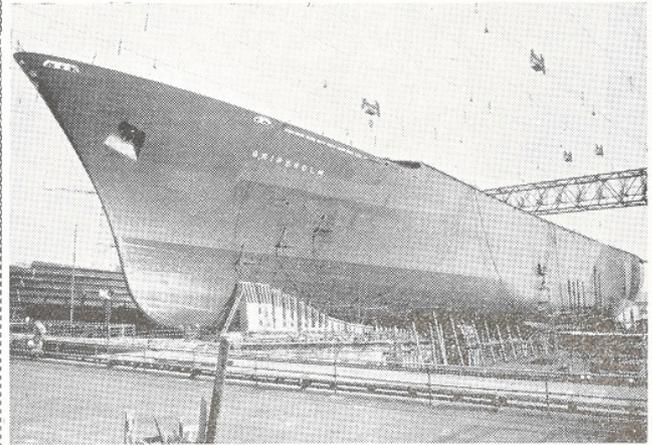
luglio 1955



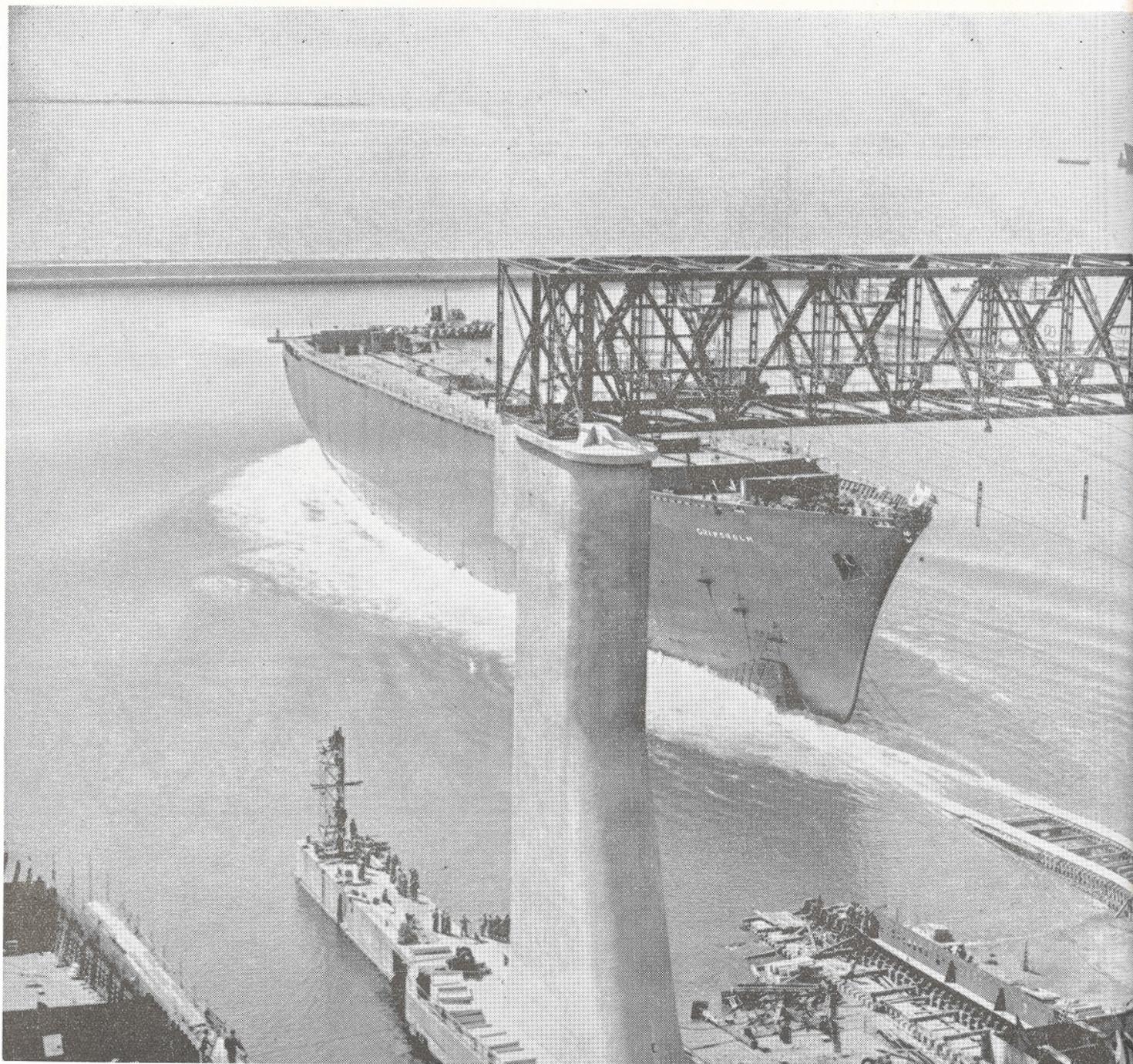
marzo 1956



settembre 1955



8 aprile 1956: il varo



“Possa tu onorare l’Italia”

Domenica 8 aprile 1956: è una festa non soltanto ansaldina e non soltanto genovese. La presenza di S. A. R. la Principessa Margaretha di Svezia conferisce insolita solennità all'avvenimento.

Del resto, il barone Johan Beck-Friis, Ministro svedese a Roma, ci dice con la sua presenza quale sia l'importanza internazionale dell'avvenimento e il riconoscimento che il Paese amico vuol dargli, così come la presenza di illustri rappresentanti del mondo armatoriale e cantieristico dei due Paesi dimostra la portata del fatto tecnico. L'intervento dell'on. Martino, Ministro italiano degli Esteri, sancisce infine l'importanza nazionale della cerimonia, mentre il sindaco Pertusio ci dice, attraverso la sua persona, che oggi l'orgoglio del-

l'Ansaldo è orgoglio di Genova tutta.

La festa è nell'aria, infatti, in questa mattinata di sole che la primavera, coccutamente in ritardo, ha voluto finalmente regalarci. Sestri ci saluta con le sgargianti bandiere che sventolano sulle gru. E' un tripudio di colori: il bianco rosso e verde della Patria, l'azzurro e giallo della bandiera svedese, le corone dorate in cerchio azzurro della « Svenska Amerika Linien », le croci rosso vivo della bandiera di Genova, le striscie azzurre della bandiera ansaldina, ai quali si aggiungono il verde delle colline che cingono il cantiere, lo sveltare dei campanili, il lucichio delle ardesie che coprono i tetti delle case, l'azzurro del cielo, il blu del mare, l'argento delle gru.

I piloni del cantiere paiono sculture espressionistiche levate in alto ad esaltare le conquiste della tecnica e la nobiltà del lavoro. La fitta rete delle gru a teleferica disegna sull'azzurra lavagna del cielo un perfetto schema geometrico. Visto dalla tribuna d'onore, questo schema è come arditamente interrotto dal fuggevole segno rosso dell'arditissima prua della « Gripsholm », bello come il famoso tratto di Apelle. O, se preferite, bello e poetico come le ali di un gabbiano.

E' un quadro che deve aver colpito la giovane grazia dell'Augusta visitatrice, appena scesa da una delle lunghe macchine nere del corteo ufficiale. La Principessa, accompagnata dal Ministro Martino, passa in rassegna un picchetto del 157° Reggimento Fanteria, che rende gli onori mi-

litari, e quindi si avvia, accompagnata anche dal Presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri, verso il podio appositamente eretto di fronte alla nave. Una graziosa bambina, Adriana Emanuelli, figlia del Capo dello ufficio segreteria del Cantiere, le offre un mazzo di rose bianche, che fanno spicco sull'elegante soprabito azzurro. La Principessa avanza tra gli applausi della folla, che numerosissima gremisce il cantiere, le finestre delle case di fronte, le tribune. Intanto la banda « Corradi e Ghio » di Sestri suona gli inni dei due Paesi. Giunta sul podio d'onore, la Principessa leva il viso verso la sommità della prua, donde sporgono, nella loro tuta blu, operai che salutano coi berretti.

La Principessa è seguita sulla tribuna d'onore dalle

numerose autorità presenti oltrechè dalla Dama di Corti Miss Brita Cederström. Oltre al Ministro Martino e al Ministro di Svezia a Roma, notiamo lo zio della Principessa conte Sigvard Bernadotte, il Console Generale svedese in Italia sig. Elow Kihlgren, il Console a Genova sig. Berg, il Presidente della « Svenska Amerika Linien » sig. Tor Erland J. Broström e signora col Vice Presidente sig. Dan-Axel Broström e signora, l'Amministratore Delegato sig. Erik Wijk e signora, i Dirigenti sigg. Marcus Wallenberg e Torsten Hernos e il Direttore tecnico E. Th. Christiansson. Sono presenti anche il Ministro Migone e signora, S. E. il Prefetto di Genova dott. Vicari, il Sindaco avv. Pertusio, il Comandante Militare Territoriale gen. Magliano, il Procuratore

missione venezuelana cap. Ferrer, il Capo della Commissione indiana sig. Johri e il cav. del lavoro Ernesto Fas- sio.

Per l'Ansaldo sono presen- ti, oltre al Presidente avv. De Barbieri, il Vice Presidente comm. Gennaro, l'Ammini- stratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il Vice Direttore Generale ing. De Vito, i Di- rettori Centrali ingg. Casac- cia, Rougier e Carnevale, il Direttore del Cantiere ing. Franco Cristofori.

La cerimonia ha inizio con la benedizione impartita dal Vescovo Ausiliare Mons. Chiocca. Subito dopo il nostro Presidente accompagna l'Augusta madrina al banco di manovra. La Principessa, prima di recidere il cordoncino con l'accetta d'argento che Le viene consegnata dall'ing. Cristofori, pronuncia con voce sottile le seguenti parole: « Il tuo nome è Gripsholm. Possa tu onorare l'Italia, il Paese dove sei stata costruita. Possa tu servire la Svezia e portare gloriosamente sugli oceani la bandiera azzurra e gialla ».

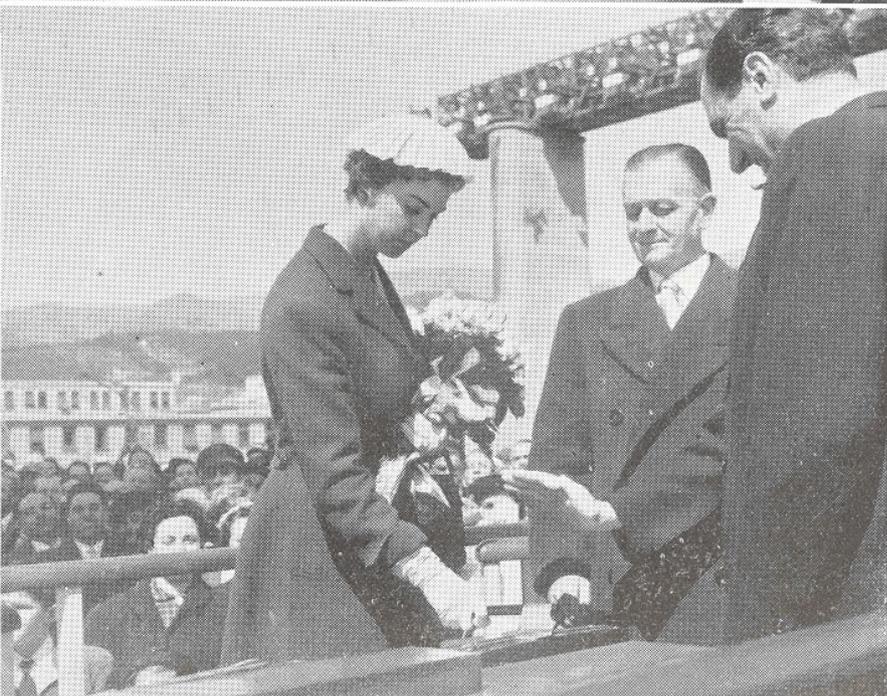
Poi il colpo di accetta che chiude il circuito di comando, la bottiglia di spumante che si infrange contro il mascone della prua, un attimo di silenzio assoluto, l'imponente mole che comincia a scivolare sullo scalo, che riceve l'abbraccio del mare, che galleggia nel mezzo della darsena, fermata da trecento tonnellate di catene, il cui rumore scrosciante è superato dallo applauso fragoroso della folla. Suonano le sirene, da bordo si leva un volo augurale di colombe, la Principessa sorride, la gente la guarda, la cerimonia è finita.

Ma quell'attimo, quell'attimo di silenzio che tradisce una reale « suspense » di tutti i cuori, sempre uguale eppur sempre diverso ad ogni varo, che può parere retorico ed invece è così reale e commovente, quell'attimo io vorrei fermarlo ancora per un momento sulla carta. E' una emozione profonda che prende alla gola, che c'è stata anche questa volta e che ci sarà sempre, che inutilmente cerco di definire con esattezza. Mi sembra comunque di poter dire che si tratta prima di tutto dell'eterna gioia, speranza, paura, commozione che si ha di fronte a qualcosa che nasce, alla quale l'uomo ha dato vita, qualcosa come un anello che salda, attraverso di noi, il passato al futuro. Ma si tratta anche, sebbene inconsciamente, dell'emozione che dà l'attimo pragmatistico e fuggente nel quale si realizzano, o meno, tutti i calcoli (fino a quel momento pura teoria di forme e di linee) dei costruttori.

La Principessa, terminato il varo, ha ricevuto altri omaggi floreali, tra cui quelli del Presidente avv. De Barbieri a nome delle maestranze, della signorina Marisa Sommella a nome del « Moto Club Cral Ansaldo » e del sig. Fernando Vasquez Presidente del Moto Club di Mandello Lario; poi ha voluto salire su quello che potremmo chiamare il

(continua a pag. 14)

A destra - La Principessa Margaretha vibra il colpo di accetta che dà l'avvio al varo. Accanto a Lei sono il Presidente della « Svenska Amerika Linien » sig. Broström, il Presidente dell'Ansaldo avv. De Barbieri e il Direttore del Cantiere di Sestri ing. Cristofori.



ia...”

Generale della Repubblica avv. Giglio, l'avv. Maggio, il Presidente della Provincia, il Presidente del Consorzio del Porto gen. Ruffini, il Comandante del Porto gen. Carnino, l'ing. Giobbe, capo Compartimento FF. SS. il col. Salvadori del Comando Marina, il prof. Cereti Rettore Magnifico dell'Università, il Comandante della Sezione Carabinieri col. D'Alessandro, il Questore rag. Lo Castro, il Presidente dell'Associazione Industriali Dr. Vaccari, il Presidente della Camera di Commercio prof. Trombetta, il Presidente della « Finmccanica » ing. Lojacono e il Presidente della « Finmare » dott. F. Manzitti. Oltre al Capo della Missione svedese, sig. P. O. Wirén, si notano inoltre il Capo della Commissione indonesiana com.te Maradinata, il Capo della Com-



« balcone di rappresentanza del Cantiere », cioè su un pilone delle teleferiche, alto sessanta metri.

La giornata genovese della augusta visitatrice si è chiusa, come noto, con un pranzo ufficiale a Palazzo Reale. Al termine del banchetto il Ministro degli Esteri on. Martino ha pronunciato un breve discorso, nel quale ha riaffermato l'alto significato della cerimonia e ha osservato che « la cerimonia che ha avuto luogo al Cantiere Ansaldo è una significativa espressione dello spirito di simpatia e amicizia che l'Italia nutre per il grande Paese scandinavo ».

Il nostro Presidente avv. De Barbieri ha quindi pronunciato il seguente discorso: « Altezza Reale, Eccellenze, Signore e Signori. E' un grande onore per la Società Ansaldo porgerVi il benvenuto in questa solenne occasione. Per la prima volta è stata affidata ad un Cantiere italiano la responsabilità di costruire una nave così grande e bella per conto di armatori svedesi, i quali continuano così con vasta capacità e ispirata iniziativa le illustri tradizioni dei Vichinghi dalle « lunghe navi ». L'onore della presenza, quale madrina, di Sua Altezza Reale ci sprona ad operare in modo che questa nave sia degna delle vostre tradizioni marinare e della lunga storia dei costruttori navali italiani. « Gripsholm », va' fiera attraverso il mondo, portando la gloriosa bandiera svedese ed un poco, anche, del nostro spirito! Il fortunato incontro dei nostri due popoli uniti nel comune amore per il lavoro ha dato vita ad una cordiale e fattiva collaborazione, che speriamo si mostrerà duratura e copiosa di frutti.

« Sinceramente convinto che la nostra collaborazione rappresenta un valido contributo per lo sviluppo e la continuazione di sempre migliori relazioni tra il mio Paese e la grande Nazione svedese, nel nome dell'Ansaldo e di tutti i lavoratori italiani, Vi prego di fare un rispettoso brindisi in onore di Sua Altezza Reale la Principessa ».

Dopo di lui, anche l'Ambasciatore svedese ha pronunciato brevi parole, seguito dal sig. Broström, Presidente della « Svenska Amerika Linien », il quale ha rilevato come i lavori siano stati assegnati all'Ansaldo in seguito al solito rigido criterio di severe garanzie tecniche richieste dagli armatori svedesi, e come la realizzazione abbia superato ogni aspettativa, sia per quanto riguarda le caratteristiche tecniche che quelle estetiche, che confermano la grande perizia dei costruttori navali italiani.

Ci piace chiudere queste note con tale autorevole riconoscimento.

Lucio Bozzano

A sinistra dall'alto: la piccola Adriana Emanuelli offre alla Principessa un mazzo di rose; Margaretha di Svezia passa in rassegna il picchetto d'onore; la Principessa si avvia al podio; omaggio floreale del Moto Club di Mandello Lario. A destra dall'alto: il Ministro Martino con il Prefetto e il Sindaco di Genova; il Console svedese sig. Berg e il Direttore tecnico della S.A.L. con la consorte; il Presidente della Deputazione Provinciale s'intrattiene con l'on. Martino; il Vescovo Ausiliare Mons. Chiocca con il V. Presidente dell'Ansaldo comm. Gennaro.



“Una tappa importante nella storia dell'Ansaldo”

In data 9 aprile, il Presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri ha indirizzato al Direttore del Cantiere di Sestri, ing. Franco Cristofori, la seguente lettera:

Caro Cristofori,

la giornata di ieri segna una tappa veramente importante nella storia della Società Ansaldo, il cui nome sempre più è avviato verso gloriose mete.

Il varo di ieri, per un complesso di circostanze, ha veramente significato il ritorno definitivo del nostro nome a quell'altissimo livello di considerazione internazionale che esso merita per l'opera concorde ed appassionata di tutti i membri della sua grande famiglia.

Per questo, tengo ad esprimere a Lei ed a tutti i Suoi Collaboratori, nessuno escluso ed eccettuato, il grande sentimento di orgoglio che ogni Ansaldo deve provare nei confronti della perfezione tecnica ed organizzativa con la quale il varo ha avuto luogo.

La prego vivamente, caro Cristofori, di far giungere a tutti i dirigenti, impiegati ed operai del Cantiere questo mio sentimento, che è quello di tutti coloro che hanno funzioni di responsabilità nella nostra Azienda.

Viva l'Ansaldo!

Cordialmente mi creda

FEDERICO DE BARBIERI

Le congratulazioni dell'“American Bureau of Shipping”

In occasione del varo della « Gripsholm » il sig. Walter L. Green, Presidente e Capo del Consiglio Direttivo dello « American Bureau of Shipping » ha inviato al nostro Amministratore Delegato ing. Rosini, il seguente telegramma:

« Voi e i Vostri collaboratori meritate il più alto encomio per il varo della splendida nave « Gripsholm » avvenuto meno di undici mesi dopo la impostazione della chiglia. Lo « American Bureau of Shipping » porge le sue cordiali congratulazioni ».

WALTER L. GREEN
Presidente e Capo del consiglio direttivo dell'« American Bureau of Shipping ».

L'ing. Rosini ha così risposto:

« Il Vostro gentile riconoscimento proveniente da una grande organizzazione tecnica come l'« American Bureau », è particolarmente apprezzato dall'Ansaldo e da me personalmente. La « Gripsholm » è stata felicemente varata oggi. Con i migliori ossequi

GIUSEPPE ROSINI, Amministratore Delegato dell'Ansaldo.

Consegna di decorazioni

Dopo la cerimonia del varo della « Gripsholm », S.A.R. la Principessa Margaretha, il Ministro Martino, l'Ambasciatore svedese barone Beck-Friis e le altre autorità sono stati ospiti dell'Ansaldo, come già accennato in altra parte

del giornale, per una colazione ufficiale nei saloni del Palazzo Reale di Genova.

In questa occasione il Ministro degli Esteri Martino ha consegnato alte decorazioni italiane ai sigg. Tor Erland J. Boström, E. T. Christiansson e barone Goran Von Essen, rispettivamente Presidente, Direttore Tecnico e membro del Consiglio di Amministrazione della « Svenska Amerika Linien ». Alte decorazioni svedesi sono state consegnate al Presidente dell'Ansaldo avv. De Barbieri, all'Amministratore Delegato ing. Rosini e al marchese Valdetaro.

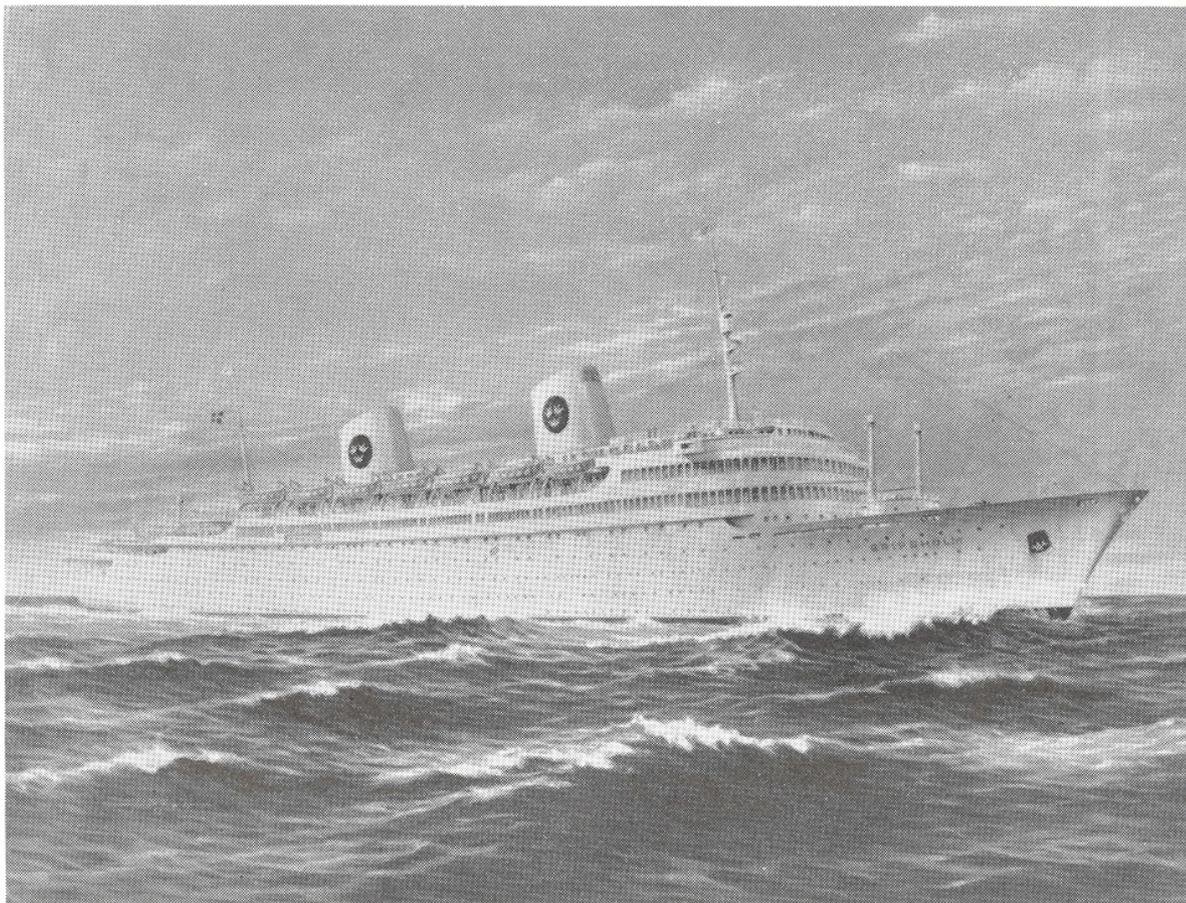
Il nome “Gripsholm”

Si può dire che, per il popolo svedese, la parola « Gripsholm » ha il fascino e il significato che riveste per gli italiani il nome di Venezia. « Gripsholm » è infatti il nome del turrito castello reale che sorge nei pressi di Stoccolma, dove la « Venezia del nord » si stende fasciosa tra il grande mare aperto e il pittoresco lago di Maelare.

Già ad una nave era stato dato in precedenza l'augurale nome del castello costruito nel 1600. Si trattava allora di un transatlantico impostato nel 1925 nei cantieri inglesi e adibito alla linea Stoccolma - America. La nave, nel corso dell'ultimo conflitto, venne poi adibita, essendo la Svezia paese neutrale, al trasporto dei prigionieri « scambiati » dai due blocchi belligeranti. A guerra finita è stata venduta ad una società tedesca che l'ha ribattezzata.



Sopra: Subito dopo il varo la Principessa Margaretha si congratula con il Presidente dell'Ansaldo. Sotto: Come apparirà la « Gripsholm » finita (quadro del pittore A. Storace)



I SALONI del ponte veranda

Il modello (scala 1:50) che qui riproduciamo è stato realizzato sulla scorta della progettazione dei vari architetti che collaborano all'arredamento dei locali pubblici e ci dà in anticipo una visione di come saranno i saloni del ponte veranda della «Gripsholm».

Guardando la foto grande vediamo in primo piano i locali di 1.a classe e precisamente la galleria con pista da ballo e pedana per orchestra.

Dai due corridoi laterali si accede alla sala giuoco (a destra di chi guarda), alla biblioteca (a sinistra) ed al vestibolo centrale.

Dal vestibolo si può salire e scendere ai vari ponti per mezzo dello scalone di 1.a classe e di due ascensori laterali, si va alle grandi verande laterali e attraverso una grande porta a vetri al salone bar con pista da ballo e pedana per orchestra.

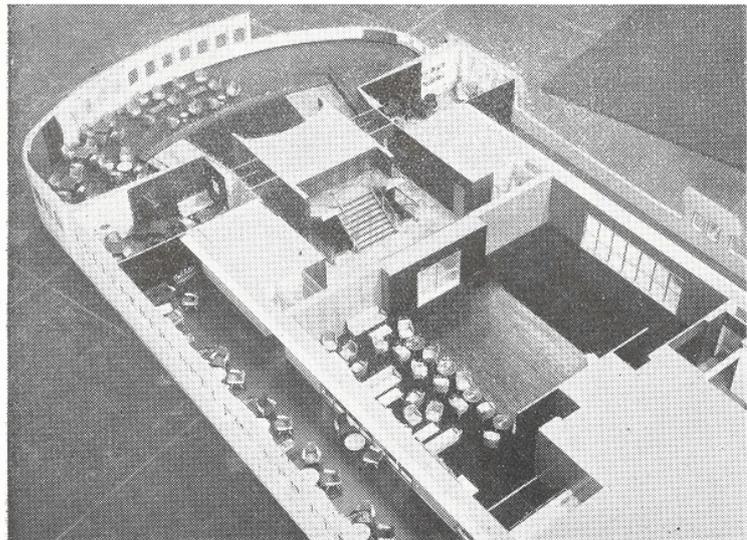
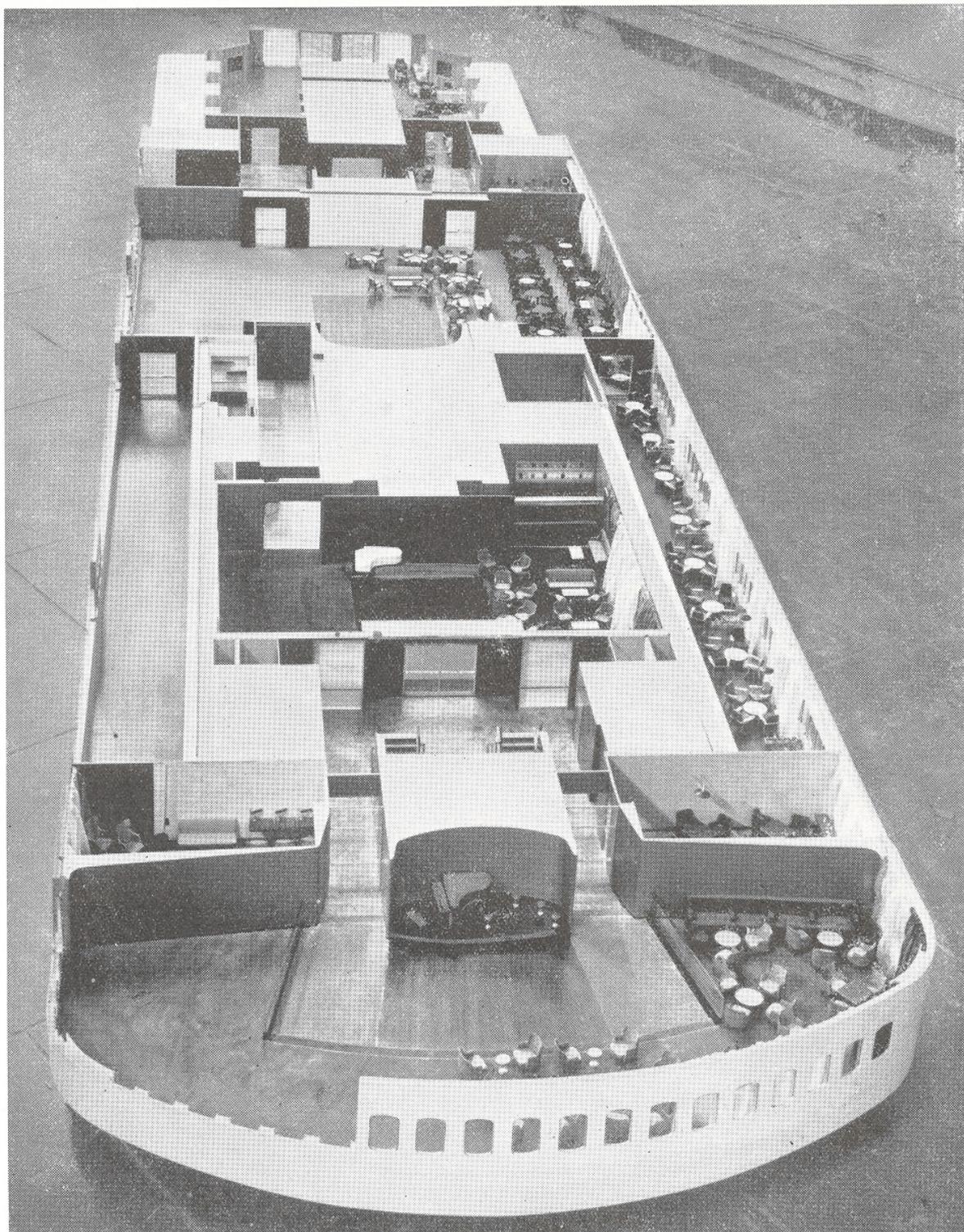
Dal salone bar attraverso al «centro negozi», a sinistra, si giunge alla sala di classe turistica e precisamente al salone delle feste.

Questo grande salone con pista da ballo, pedana per orchestra, servizio bar, viene adibito durante le crociere a sala di riunioni principale.

Da questo locale si accede al vestibolo e allo scalone di classe turistica attraverso due larghe porte a vetri; anche questo vestibolo ha due ascensori.

Ai lati del vestibolo vi sono: a destra la biblioteca ed a sinistra la sala giuoco, e verso poppa due vetrate di accesso alla sala fumatori e bar di classe turistica.

La parete poppiera di questa sala è costituita da una grande vetrata costruita in modo da potersi aprire completamente, collegando l'interno del locale col ponte scoperto.



ANDALO

Soggiorno alpino organizzato
dal C.R.A.L. Ansaldo e Consociate



Nell'intento di ripristinare un'attività che già nel passato ha destato un notevole interesse tra i lavoratori, il C.R.A.L. «Ansaldo e Consociate» ha organizzato quest'anno un «Soggiorno Alpino» che certamente incontrerà il generale favore dei soci. È stata prescelta la località di Andalo (Trento), già nota a molti perchè sede dei soggiorni 1948-1950.

ANDALO — m. 1050 s. l. m. — sorge in aprica posizione, al centro di un altipiano-conca e contornato da vasti boschi di conifere, nella cornice suggestiva del maestoso Gruppo di Brenta. Il clima fresco, asciutto e mite e la sua aria tonificante, sono garanzia di un soggiorno gradevole e riposante. L'altipiano offre comode passeggiate. È a breve distanza dal lago di Molveno, raggiungibile in meno di un'ora. Sono inoltre da esso accessibili la cima della Paganella, anche in funivia, e le ardite vette delle Dolomiti di Brenta.

Regolamento - programma

Possono partecipare al soggiorno i lavoratori dell'Ansaldo e Consociate e loro famigliari. Il soggiorno è suddiviso nei seguenti 9 turni settimanali:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1.o Turno dal 7 al 14 Luglio | 5.o Turno dal 4 all'11 Agosto |
| 2.o Turno dal 14 al 21 Luglio | 6.o Turno dall'11 al 18 Agosto |
| 3.o Turno dal 21 al 28 Luglio | 7.o Turno dal 18 al 25 Agosto |
| 4.o Turno dal 28 Luglio al 4 Agosto | 8.o Turno dal 25 Agosto al 1.o Settembre |
| 9.o Turno dal 1.o all'8 Settembre | |

Saranno accettate iscrizioni anche a più turni consecutivi.

Ogni turno avrà inizio con la cena del sabato e termine col pranzo del sabato successivo.

Le quote settimanali per pensione completa sono fissate come segue:

Per i turni 1.o - 2.o - 8.o - 9.o: Soci e fam. L. 6.650 (950 giornaliera) - Non soci L. 8.400 (1.200 giornaliera).

Per i turni dal 3.o al 7.o compreso: Soci e fam. L. 8.400 (1.200 giornaliera) - Non soci L. 9.800 (1.400 giornaliera).

Bambini fino a sei anni sconto 30%. Per famigliari dei soci si intendono la moglie, i figli ed i genitori, nonchè i fratelli e le sorelle se conviventi.

Il pagamento potrà essere effettuato anche in 5 rate, di cui la prima di L. 2.000 in contanti (L. 1.000 all'atto dell'iscrizione e L. 1.000 a fine maggio) e le altre 4 mediante trattenuta sulla busta paga.

Le iscrizioni si ricevono presso la Segreteria del C.R.A.L. (via A. Stennio, 5-1 Sampierdarena) dal 23 aprile al 5 maggio per i soci e dal 7 maggio in poi per soci e non soci, con orario dalle 17,30 alle 19,30 di ogni giorno feriale.

Compatibilmente con le esigenze di lavoro, i dipendenti potranno richiedere le ferie per il periodo prescelto per il soggiorno.

I soggiornanti saranno alloggiati presso l'Albergo Dolomiti.

Il C.R.A.L. organizzerà il trasporto dei soggiornanti con speciali autopullman di gran turismo col seguente itinerario: Genova-Piacenza-Brescia-Gardesana Occidentale - Lago di Molveno - Andalo. Il prezzo è fissato in L. 4.000 per il viaggio di andata e ritorno. Si tenga presente che il viaggio normale di A. e R. in ferrovia e corriera si aggira sulle L. 6.000.

Il trattamento della pensione sarà il seguente:

Colazione: Caffè o cioccolato con latte, burro, miele o marmellata.

Pranzo: Pasta asciutta o minestra — Piatto di carne con 2 contorni — Frutta o formaggio.

Cena: Idem c. s. — Pane a volontà. Al giovedì antipasto — Alla domenica dolce.

L'ora di New York

La fotografia di New York è stata scattata alle ore 6. Il sorteggio tra i numerosi partecipanti che hanno inviato l'esatta soluzione ha dato i seguenti risultati: Agostino Marini del CAN (1.o premio: un forno casalingo); Carlo Biancheri del SAU (2.o premio: una moderna caffettiera); Gino Boccadoice di LIV (3.o premio: un orologio da cucina); Giovanni Gallo della DIG (4.o premio: un ferro elettrico da stiro).



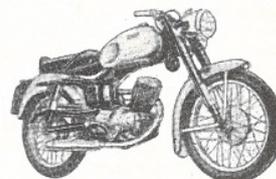
BREVETTI d'INVENZIONE

Marchi di Fabbrica

Ufficio Internazionale
GENOVA

VIA MALTA, 4 - Telef: no 52.349

MOTO DUCATI



Perfette - Economiche

ASSISTENZA RICAMBI

Ditta **E. RICCÒ**

VIALE B. BISAGNO, 28 r.

Telefono 54.372

VISITATE

DOMUS MOBILI
SEMPRE
PRONTI

GRANDIOSA ESPOSIZIONE

Salita Pollaiuoli, 13-1 - Genova

FACILITAZIONI

CONTRO LE

**MALATTIE
DEL FEGATO**

Insufficienza epatica
deficiente secrezione biliare
sitiichezza, obesità

NEOSOLEPAR

VITAMINICO

Prescritto dai medici

LABORATORIO FARMACEUTICO

Dott. ENZO GIOVANARDI

GENOVA

Aut. A. C. I. S. 8083

Due dati soprattutto, fra i molti eccellenti rilevabili a consuntivo, servono a dimostrare il superbo successo della Fiera industriale « Italia Produce » effettuata in Caracas (Venezuela) fra il 25 Febbraio e l'11 Marzo u. s. E' cioè: l'afflusso ininterrotto di visitatori calcolati in oltre 250.000 e le due visite accuratissime compiute dal Presidente della Repubblica del Venezuela, Gen. Marcos Perez Jimenez, il quale pur avendo proceduto per tutto il giro completo degli stands nel giorno della inaugurazione, ha voluto visitare la Fiera anche in forma privata. Sia per tale visita, sia per quella di altre Autorità di Governo e personalità, la smobilitazione degli impianti fu appositamente prorogata di due giorni oltre la chiusura ufficiale della manifestazione.

Si può affermare quindi, a buon conto, che se in Venezuela fosse rimasto ancora in taluno il lontano dubbio che il limite dell'Italia nel campo delle esportazioni non dovesse scostarsi gran che dalla produzione di agrumi, o artigianale o di spaghetti o di canzoni napoletane, ebbene la Fiera testè conclusa ha fatto completamente giustizia di tali dubbi.

I rapporti economici della Italia con il Venezuela, quali scaturiscono dall'esame della bilancia commerciale, rispetto all'anno passato, risultano già molto favorevoli all'Italia (25 milioni di dollari di vendite al Venezuela contro 12 milioni di acquisti). Giustamente, tuttavia, l'On. Mattarella, Ministro del Commercio Estero, presente a Caracas in occasione della Fiera, ha fatto osservare che l'Italia importa annualmente 18 milioni di dollari di petrolio crudo, la maggior parte dagli Stati Uniti e più precisamente di origine venezuelana.

E' da attendersi, ad ogni modo, che l'industria italiana, forte della sua capacità di concorrenza, della fiducia e della simpatia oramai ispirate e già profondamente radicate



L'Ansaldo alla Fiera di Caracas

nel popolo venezuelano e negli ambienti esecutivi responsabili dell'amica Repubblica, non tarderà ad intensificare la sua attività sul mercato venezuelano che già in questi giorni, ma più ancora per gli anni avvenire, presenta,

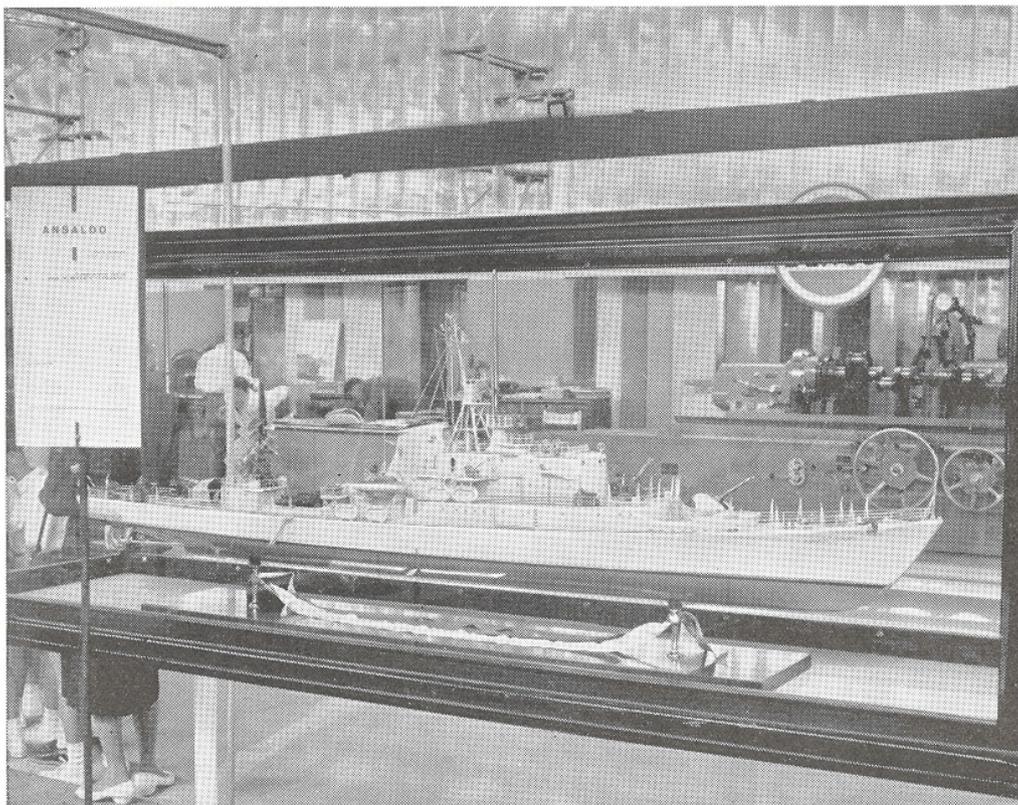
come mai è avvenuto in precedenza, un vasto campo di assorbimento in relazione ai noti grandiosi programmi di sviluppo industriale.

Tutto dipenderà, naturalmente, da un serio ed urgente esame dei molti fattori che

stanno alla base di tali rapporti economici industriali. Il mancare in questo studio, da effettuarsi evidentemente soprattutto sul posto, significherebbe una fatale rinuncia alle grandi possibilità italiane, in favore di una massiccia,

preparata ed attiva concorrenza straniera.

Chi scrive ha visitato, lungo i corsi dell'Orinoco e del Caroni, le zone ove sorgerà la grande industria siderurgica venezuelana (un impianto la cui costruzione affidata a



Da sinistra: Modello del C.T. « Almirante Clemente » costruito a Livorno - Gli stands Ansaldo - Modello della « Cementeria Rossi » costruita alla Carpenteria

dite italiane importa una spesa di 200 milioni di dollari) e, nella zona di Porto Cabello, i lavori per l'impianto della « Petrochimica ». Si tratta di colossali iniziative la cui realizzazione è sicuro presupposto di ulteriori sviluppi industriali. Impianti portuali, dighe, grandiosi progetti ferroviari e stradali, impianti elettrici, cementifici, sono in fase di avanzata realizzazione e già altri sono allo studio. E quando nel Venezuela, di questi tempi, si dice « allo studio » significa impegno di concretizzare a breve scadenza.

Anche le Forze Armate del Venezuela mirano a raggiungere una solida posizione difensiva. I sei cacciatorpediniere in costruzione, anzi quasi pronti alla consegna, nei Cantieri Ansaldo, possono rappresentare l'avanguardia di mezzi militari più potenti atti a conservare un lungo periodo di pace nel Mar dei Caraibi. Il Venezuela è ricco e giustamente desidera proteggere le sue ricchezze. I suoi rapporti con gli Stati Uniti sono di tale portata economica — in dipendenza soprattutto delle enormi risorse petrolifere venezuelane sfruttate da società americane — da rendere infrangibile il legame fra i due Paesi il che naturalmente costituisce una potente remora per qualsiasi velleità di qualunque altra Nazione affacciata sul Mar dei Caraibi.

Ma torniamo alla nostra Fiera « Italia Produce » e all'interesse suscitato in ogni ambiente della Capitale, dello interno e dei Paesi circostanti. Le segnalazioni degli espositori circa le visite di clienti effettivi e potenziali danno particolare menzione del forte numero di visitatori provenienti dall'interno del Paese. Coloro che debbono percorrere migliaia di chilometri (sono infatti misurate a migliaia di chilometri le distanze in Venezuela) per raggiungere una Fiera, guai se non rimanessero soddisfatti della loro visita. La loro opi-



nione costituisce pertanto il vero termometro di una Esposizione.

Oggi possiamo dichiararci sicuri che anche nella sconfitta savana del Venezuela, fra i llaneros, si parla con rispetto ed ammirazione del nostro Paese. La Fiera era necessaria. E' stata realizzata con impegno.

La partecipazione alla Fiera di aziende appartenenti al Gruppo Finmeccanica si articolava su di una area di oltre 400 mq. sotto padiglione. La esposizione più ampia e più consistente — si può dire anzi la più ammirata ed interessante di tutta la Fiera — risultò essere, a buona ragione, quella della Ansaldo S.A. I rapporti della nostra Società con il Venezuela meritavano infatti di essere messi in particolare rilievo per la fornitura in atto di 6 navi militari di elevate caratteristiche e di una grande catteria completa, oramai in fase di mon-

taggio, che entrerà in produzione (con 450 tonn. di cemento al giorno) entro il corrente anno e per la quale è già scontato il raddoppio della capacità produttiva, sempre con impianti Ansaldo, entro il 1957. Nello stand Ansaldo polarizzavano l'attenzione dei visitatori, a qualunque categoria sociale appartenessero, numerosissimi perfetti modelli grandi e piccoli di navi di ogni tipo fra i quali il più ammirato, quello del cacciatorpediniere classe « *Almirante Clemente* », era destinato, come indicavano due magnifiche targhe d'oro, in omaggio al Presidente della Repubblica, Gen. Jimenez. Sulla costruzione dei suddetti 6 cacciatorpediniere, l'Ansaldo aveva anche fatto girare un documentario a colori di oltre 600 metri, parlato in castigliano, che presentato dapprima in visione privata al Presidente Jimenez, quindi nel Circolo delle Forze

Armate ed ancora e più volte in un apposito locale della Fiera, suscitò es'remo interesse tanto che il Gen. Jimenez ebbe a richiederlo per ulteriori visioni alla presenza di altre personalità ed autorità venezuelane.

Completavano gli stands Ansaldo grandi modelli di gru, di centrali termoelettriche, di cementerie, di raffinerie di petrolio, panoramche degli Stabilimenti e dei Cantieri, grandi fotografie delle produzioni, un gruppo elettrogeno etc.

Il padiglione Ansaldo si trovava situato al posto d'onore fra tutti gli stands della Fiera. Vi si accedeva direttamente dalla grande sala d'ingresso e rappresentava la prima tappa nel percorso obbligato di tutti i visitatori. Era compreso nel più ampio spazio riservato alla Compagnia CITIM, rappresentante in Venezuela sia dell'Ansaldo che di numerose altre grandi

Dite italiane (Ansaldo - San Giorgio, Breda, O.M. BERCO, Pasquino etc.).

Accanto all'Ansaldo si allineavano le esposizioni delle altre aziende del Gruppo Finmeccanica partecipanti alla Fiera:

Ansaldo - San Giorgio, con motori elettrici, motopompe e modelli di grandi macchine elettriche.

Filotecnica - Salmoiraghi, con numerosi strumenti di precisione.

Industria Meccanica Napoletana, con numerose foto, dati illustrativi ed una moto Paperino che immediatamente trovò molti ammiratori tra cui una ditta che si dimostrò in grado di assumerne la rappresentanza per il Venezuela.

Industrie Meccaniche ed Aeronautiche Meridionali, con foto, dati illustrativi ed il modello di un treno costruito per l'India in collaborazione con la Società Breda.

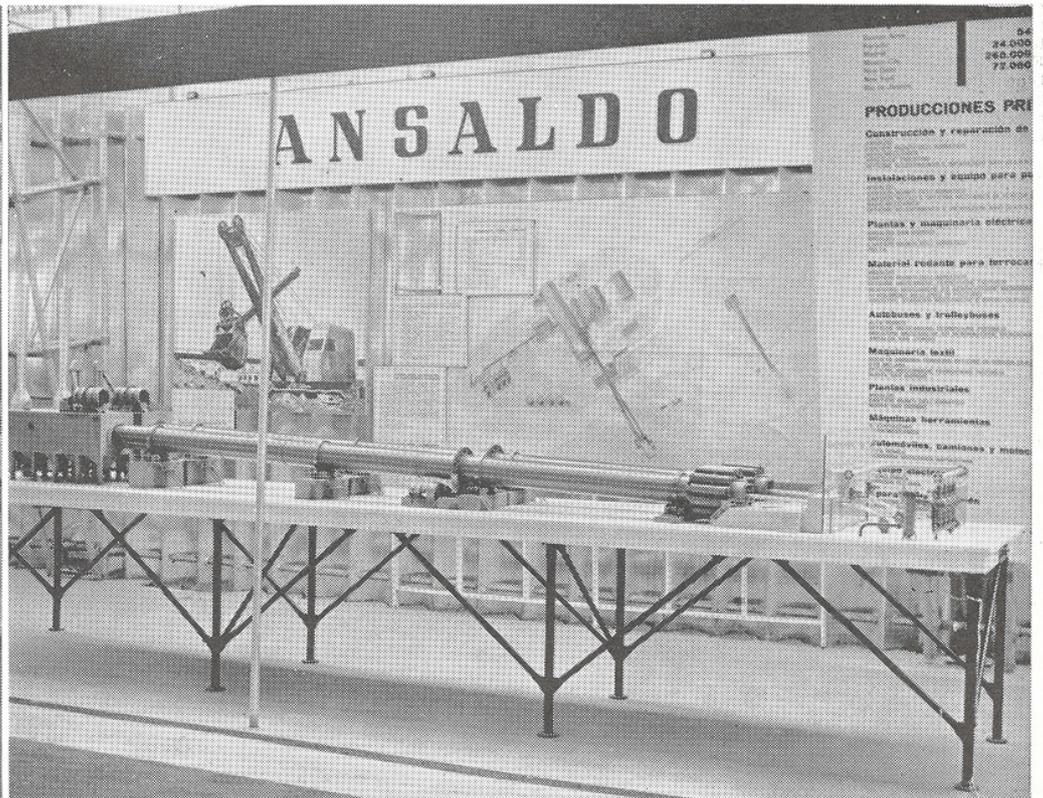
Stabilimenti Sant'Eustachio. Officine Meccaniche e Fonderia Navalmeccanica.

Officine Meccaniche e Ferroviarie Pistoiesi.

In altro settore mercantile, sotto un originale padiglione, suscitavano grande attenzione le macchine dell'ALFA ROMEO, tra cui una « 1900 » Primavera, una « 1900 » Supersprint, una « Giulietta » Sprint coupé, un autobus interurbano, un autotelaio cabinato, un gruppo elettrogeno etc.

Riteniamo di poter affermare, in conclusione, che le aziende della Finmeccanica debbono considerare soltanto come primi favorevoli approcci quelli che sono stati i rapporti fin qui allacciati con il Venezuela e che una più intensa politica di esportazione non mancherà di moltiplicare i risultati finora ottenuti, tenendo soprattutto in considerazione che l'optimum della congiuntura economica in quel Paese — al cui sviluppo stanno contribuendo centinaia di migliaia di apprezzatissimi lavoratori italiani — è ancora da venire.

N. F.



ra il titolo: Il Presidente del Venezuela e il Ministro Mattarella osservano i modelli delle navi costruite a Sestri. A destra in alto: Visita di personalità.



SEZIONE SPETTACOLO

Intensa preparazione per le prossime recite

L'attività di questa sezione sta entrando ormai nel suo pieno sviluppo. Dopo i successi ottenuti dagli spettacoli precedenti, e dopo le due fortunate repliche della sezione dialettale un altro spettacolo di interessante richiamo andrà in scena domenica 22, alle ore 21, nel Teatrino di Via Stennio.

Sarà ospite della nostra ribalta il gruppo artistico della SADA, che rappresenterà lo stesso atto unico di Vittorio Salvini: «Cosi ce ne andremo», che fu recitato con ottima preparazione alla rassegna Talia. Il Cral è rappresentato in questa eccezionale prova da Sergio Bruno Franceschi che ha partecipato allo spettacolo e che con Silvio Vincenzo Romano, Gabriella Poggi, Corrado Maureri e Pino Danielli terrà prima dell'atto unico un recital di assoluta novità.

Intanto il gruppo del Cral ed il complesso delle danze popolari genovesi sono in continua preparazione, per lo spettacolo che la sezione presenterà venerdì 27 aprile, alle ore 21, al Teatro Massimo, a completo beneficio della benemerita Associazione Volontari Italiani del Sangue. Dopo il grande successo della scorsa stagione al Teatro Ligure di Rivarolo e al Palazzo Ducale di Genova, è questa un'altra impegnativa prova della nostra sezione, che sarà coronata senza dubbio da un nuovo sicuro successo. Parteciperanno allo spettacolo Ezio D'Orta, Elda Bianchi, Lino Pastorino con tutti i bravi attori della sezione e il circolo mandolinistico Risveglio.

Prossimamente andrà in scena una novità: «Bimbo».

SEZIONE BOCCE

Risultati gara pasquale

La tradizionale gara pasquale a terne con formazione a sorteggio, svoltasi domenica 1° aprile sui campi sociali, ha visto la partecipazione di 111 giocatori. I premi in palio erano costituiti da uova giganti di cioccolato.

Ecco la classifica della gara: 1.º premio: G. Gaggero, O. Parodi, Santamarina; 2.º premio: M. Repetti, Fontana, Bianchi; 3.º premio: Maggiora, Daneri, Lupi; 4.º premio: Graffione, Piccardo, Banche-ro; 5.º premio: Patri, Poggi, Minetti; 6.º premio: Pescatore, Ferrando, Leonuro; 7.º premio: Ferrera, Olivieri, Buffa; 8.º premio: Perrotti, Rossi, Sanfelice.

Si è conclusa il 2 aprile la gara boccestica organizzata dall'Ass. Bocciofila Savonese.

Alla grande competizione interprovinciale hanno parte-

cipato ottocento giocatori. La nostra sezione U.F.I.B. vi ha preso parte con 5 terne conquistando un onorevolissimo secondo posto in classifica per merito dei giocatori ansaldini Bianco P. Maggiora A., Gazzo D., che sono stati premiati con medaglia d'oro. Una bellissima coppa è stata aggiudicata alla Sezione.

Scuola di taglio, confezione e ricamo a macchina

Nel prossimo mese di maggio avrà inizio, presso la sede di via Achille Stennio 5-1 a Sampierdarena (tel. 41.959), un ciclo di dimostrazioni pratiche di taglio, confezione e ricamo a macchina a cura della Compagnia «Singer», che metterà a disposizione dei dipendenti e loro famigliari gli ultimi modelli di macchine ed insegnanti provvetti.

Le lezioni saranno completamente gratuite e gli orari dei turni di frequenza saranno stabiliti secondo la disponibilità di tempo delle partecipanti. Le iscrizioni si ricevono presso la suddetta sede e presso i delegati di stabilimento e si chiuderanno il 30 aprile.

PROSEGUONO I CORSI DI GUIDA D'AUTO

Gli speciali corsi continuati di guida automobilistica, istituiti dal 12 dicembre presso l'Autoscuola Trompetto di Sampierdarena, proseguono a pieno ritmo per gli iscritti al CRAL e per i loro famigliari. La quota di partecipazione per la patente di 1.º e 2.º grado è di lire 11.000, pagabili in buoni Enal. Le pratiche relative ai documenti saranno espletate a cura ed a carico dell'autoscuola. Per informazioni rivolgersi alla sede del CRAL in via Achille Stennio 5-1 a Sampierdarena, tel. 41.959.

VITA DI CASA

Care amiche, torno ancora a voi con qualche altro accenno sulla moda primavera-verile, in cui predominano la raffinatezza e la grazia, e che permette alla signora ed alla signorina di buon gusto di cavarsela senza affrontare spese esagerate.

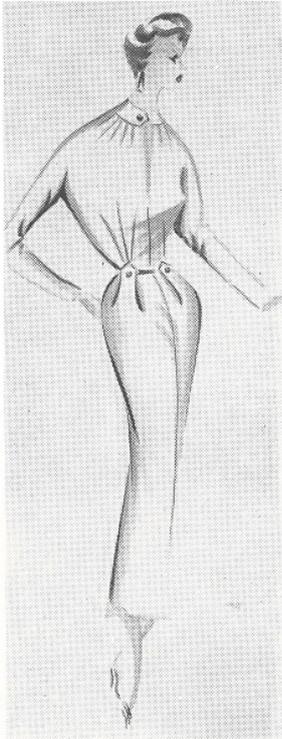
Che cosa c'è di più usato dei tailleurs? Ad ogni stagione ritornano e sono sempre i benvenuti. Il tailleur in lanetta nelle più svariate tinte (con piccoli risvolti, tasche molto in basso, basca molto corta e gonna a tubo) sarà indicato, oltre che per le prime ore del pomeriggio, anche come abito di circostanza. Sempre simpatico ed elegante il tessuto di lana a piccoli quadretti bianchi e neri, per il classico tailleur da realizzarsi a gonna diritta con sfondo di pieghe nel dietro e la giacca resa aderente mediante due lunghe «pince» con tasche tagliate sui fianchi. Il tailleur facile, giovanile e sempre di moda, è poi quello in étamine di lana (o in tela per l'estate) eseguito a gonna diritta con due pieghe e la giacca a sacchetto con martingala piuttosto bassa.

Per la «princesse» la nuova moda segna la linea a «bottega» ossia aderentissima, senza cintura. Sempre in voga però è la linea redingote. Pratica e soprattutto elegante è la «princesse» dal corpetto chémisier, con gonna a piccole pieghe segnate a raggiera con una cintura arrotondata chiusa da una fibbia.

Per i vestitini ritorna di moda il tessuto gabardine, nei colori giallo, oliva, tabacco, champagne, beige, grigio e

rosso; quest'ultimo poi è considerato dalla nuova moda il colore «classico».

Ed eccovi un bel modellino:



Abitino in crepella o mussola di lana, gonna stretta con motivo di tasche a soffiato; corpetto a giro collo con «pince» morbide che scendono sul petto. Tinte: pastello, rosa, azzurro, verde tenue e giallo.

Dopo questi brevi accenni sul come vestirsi, care amiche, voglio soffermare la vostra attenzione su quelle che occupano un posto non certo secondario nel vostro guardaroba, cioè le calzature. Esse distinguono sempre la persona che nulla trascura per la perfetta armonia del suo abbigliamento e, tanto più questo è semplice, tanto maggiore sarà l'eleganza sobria delle scarpe.

In questi ultimi tempi, infatti, le calzature hanno seguito un indirizzo che sta alla pari, nell'evoluzione della moda, con quello del vestito. La moda predilige la figura alta e snella e il tacco si è alleato con le donne piccoline per assecondare questa tendenza. Il tacco quindi va dai 4 agli 8 cm. e arriva fino a 9. Le forme sono affilate con tomi corte e spesso ornate, suole elastiche e flessibili che richiedono solo cuoio. Queste forme hanno fatto cadere in disuso suole di gomma o para, fra l'altro anche poco igieniche.

Le calzature saranno di chevreau, daino, vernice, foca o pelle bulgara. Per i colori il nero prevale su ogni altro; si consigliano poi il marrone, il bleu, il beige, le due tinte bianco e nero, bleu e bianco, e il solo bianco in Estate.

Non va dimenticato, naturalmente, che anche le calzature vanno scelte secondo la tinta del vestito.

LILIANA

CINESELEZIONE

ALL'OVEST NIENTE DI NUOVO
L'UOMO DAL BRACCIO D'ORO

«All'ovest niente di nuovo», che io vi ho già preannunciato nel numero scorso, è un film da meditare non solo sul piano del contenuto ma anche su quello della forma. Bisogna tener presente che per il contenuto il film non fa che tradurre il celebre romanzo di Rémarque, un alsaziano che scrisse con quel libro una vera confessione autobiografica. Rémarque era studente, Rémarque andò volontario alla guerra, Rémarque vide coi propri occhi quello che ha poi descritto ma, a differenza del protagonista, non ebbe la disgrazia (o la fortuna) di morire nel tentativo di acchiappare una farfalla, e il frutto delle sue delusioni e dei suoi tormenti fu il libro. Una delle più serie, impressionanti e singolari opere della letteratura dello scorso dopoguerra. Come il film è uno dei più sconcertanti e dei più impegnativi del cinema americano di tutti i tempi. Nella forma il film (realizzato nel lontano 1930) è una vera antologia, che prende alla gola nella potenza delle varie scene di attacchi alla baionetta, o nell'allucinante scena del cimitero. Esso dimostra, nella manovra delle masse, una tecnica de-

gna del miglior Griffith e, nel montaggio rapido dei primi piani, la scuola del miglior Einstein.

«L'uomo dal braccio d'oro» è la storia di Frankie Machine, un abile giocatore di carte intossicato dagli stupefacenti. Dopo la cura coatta il giocatore tenta di sottrarsi all'antico vizio e all'antico «lavoro», sforzandosi di diventare un buon batterista. In ciò dovrebbe aiutarlo la moglie, che è invece una megalomane isterica che si finge paralizzata e rigetta il marito nei bassifondi di Chicago, dove egli riprenderà il proprio vizio. Sarà una ragazza a salvarlo dal baratro, a rinchiuderlo in una camera a costo di rischiare il suicidio, a guarirlo. Ma la moglie, scoperta nella sua finzione finirà per gettarsi dalla finestra. Come si vede ci sono tutti gli elementi per un «grand-guignol», ma l'abilità del regista Pre-minger e la superba interpretazione di Frank Sinatra, ottimamente coadiuvato da Eleanor Parker, la moglie frenetica, e da Kim Novak, la ragazza che lo guarirà, impedisce al film tale miserevole fine.

Il film resta un allucinante quadro della sordida vita nei «bassi» di Chicago, e di certi quadri clinici delle vittime della eroina. IL PORTOGHESE

CONTINI BORSE
VALIGIE
BAULI
ARTICOLI
VIAGGIO
CONFEZIONI
di alta classe
CALZE
GUANTI ecc.

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

**TUTTE le NOVITÀ
di STAGIONE**

SCONTO PRESENTANDO IL TAGLIANDO
10% DI QUESTO AVVISO

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 intermedia di prezzo ha costituito per i Sigg. IMPIEGATI e LAVORATORI di STABILIMENTI INDUSTRIALI, vasti depositi di

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

e tutti gli articoli di abbigliamento maschile e femminile, di ottima qualità, a prezzi eccezionalmente convenienti e con larghe facilitazioni di pagamento.

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

A CHIUSURA DEI LAVORI DELLA CENTRALE DI CHIVASSO

UNA GITA TURISTICA ORGANIZZATA DALLA SIP



presente anche il supervisore tecnico signor McKibben, della General Electric, in torpedone, da Chivasso hanno raggiunto Cervinia, famoso centro alpinistico e sciistico, posto in una cerchia di monti maestosi, fra cui s'innalza l'affascinante piramide del Cervino. Usufruento poi delle ardite funivie i partecipanti si sono portati al grandioso belvedere costruito sul Furggen. Nel pomeriggio i gitanti si sono recati a Courmayeur, dove hanno pernottato. Visitati i ghiacciai eterni e la Centrale Idroelettrica di Avise costruita in caverna, hanno proseguito per Aosta e nel pomeriggio hanno visitato il Castello d'Issogne.

Dopo una sosta ad Ivrea, i gitanti si sono recati a Caluso dove erano attesi dal Vice Direttore Generale della SIP prof. Dalla Verde e dal Direttore del Meccanico ing. Cominetti.

Il prof. Dalla Verde ha intrattenuto a pranzo gli ospiti ed ha colto l'occasione per ricordare che tre anni addietro, quando si trattò di ordinare la nuova Sezione da 70 MW., volle di proposito affidarne la costruzione all'Ansaldo.

Ora che l'opera è stata compiuta in tutte le sue parti dall'industria nazionale, fra cui va ricordata la consorella Ansaldo-S. Giorgio, sente che la fiducia è stata ben riposta perché i risultati ottenuti hanno soddisfatto in pieno ogni ottimistica aspettativa. Di ciò ha ringraziato anche il signor McKibben. In previsione dei nuovi ampliamenti della Centrale di Chivasso, nella quale verrà installata una sezione da 140 MW., il prof. Dalla Verde si è detto certo che ancora una volta l'industria del nostro Paese saprà essere all'altezza del suo compito.

L'ing. Cominetti ha ringraziato il prof. Dalla Verde e la Direzione della SIP per la fiducia avuta nell'Ansaldo, sottolineando quanto abbia contribuito lo spirito di collaborazione e di comprensione dimostrato in ogni circostanza dalla SIP, nella buona riuscita della difficile opera compiuta, ed ha espresso la certezza che in futuro i rapporti fra le nostre aziende e fra le persone che le rappresentano diventeranno sempre più fecondi di concreti risultati.

G. B. Gamondi

Dobbiamo riconoscere che è un po' nuova — ed è quasi giunta di sorpresa — nelle nostre abitudini di lavoro la impetiva iniziativa presa dalla Società Idroelettrica Piemonte che, ad ultimazione del montaggio e dopo la messa in regolare esercizio della 2ª Sezione Termoelettrica da 70 MW. di Chivasso, ha voluto organizzare una gita turistica fra il gruppo dei tecnici della SIP stessa, dell'Ansaldo e dell'Ansaldo S. Giorgio che hanno diretto il montaggio.

Il lavoro, durato un anno e svolto in uno spirito di collaborazione e di reciproca comprensione fra cliente e fornito-

ri, era valso a creare un senso di affiatamento, che in molti casi si è mutato in vera amicizia fra i singoli.

I dirigenti della SIP, ed in particolare il prof. Dalla Verde che è stato l'infaticabile animatore di una così importante realizzazione nel campo termoelettrico, coadiuvato dalla tecnica alta e dalla tenacia dell'ing. Colonna, interpretando lo spirito, veramente nuovo, nel quale si è svolto il lavoro, hanno voluto suggellarlo con una manifestazione di amicizia e al tempo stesso di gioia, quale è stata la gita del 15 marzo scorso in Val d'Aosta.

I partecipanti, fra i quali era

Il 21 aprile alla Fiera di Milano

In collaborazione con « l'Ansaldo », il CRAL interaziendale « Ansaldo e Consociate » ha organizzato per sabato 21 Aprile una gita in autopullman alla Fiera di Milano.

Il prezzo andata e ritorno compreso l'ingresso alla Fiera è il seguente:

Soci: L. 700 - famigliari (moglie, figli, genitori) L. 850 - Non soci: L. 1300.

Le quote di partecipazione verranno trattenute sulle competenze del mese di maggio.

Orario: partenza da Sampierdarena (via Cantore) ore 6,15 - Arrivo a Milano (Fiera) ore 10.

Partenza da Milano ore 19,30. - Arrivo a Sampierdarena ore 23,30.

Le iscrizioni si ricevono presso i delegati di Sta. i corrispondenti dell'Ansaldo e la Segreteria del CRAL, Via Stennio, Sampierdarena, telefono 41.959, e si chiuderanno improrogabilmente il giorno 16 Aprile.

I posti in pullman verranno assegnati in ordine di prenotazione.

Successo del motoraduno per il varo della "Gripsholm"

In occasione del varo della « Gripsholm » il Motoclub Ansaldo ha organizzato — come abbiamo annunciato nel numero scorso — un motoraduno interregionale.

La manifestazione si è svolta impeccabilmente premiando col suo successo il Comitato organizzatore composto dal dott. Mario Enrico, Presidente del CRAL e dai suoi più vicini collaboratori sigg. Rizzo, Bonfiglio, Bina, Rapetti, Olivieri, Guazzotti, Roncallo.

Circa seicento centauri, oltre ai nostri, sono intervenuti in prevalenza dalla Lombardia e dal Piemonte. La manifestazione ha avuto nelle operazioni di varo della motonave svedese il suo punto culminante. La sfilata per le vie si è svolta nel pomeriggio e subito dopo ha avuto inizio la premiazione. Erano presenti per la F.I.M. il comm. Bocca, presidente, e il signor Bozzano consigliere provinciale i quali dopo avere rivolto ai convenuti parole di incitamento, si sono congratulati con i dirigenti del nostro CRAL per la bellissima riuscita del raduno. Da ultimo, ha parlato il dott. Enrico che ha ringraziato tutti i partecipanti ai quali ha rivolto un cordiale arrivederci.

Al termine della premiazione è stata consegnata una medaglia d'oro al rag. Natale Olivieri, quale attestato di gratitudine per l'attività svolta come segretario nei primi anni di vita del nostro Moto Club.

Ecco le classifiche:

Absoluta: 1. Moto Club Clemencigh Monza; 2. Moto Club San Rocco Monza; 3. Moto Club di Cortemilia (Cuneo);

4. Moto Club Acna (Cengio); 5. Moto Club Castellazzo Bormida.

Per punti (in relazione alla affiliazione ed al numero dei passeggeri): 1. Moto Club Fegino; 2. Moto Club Quarto; 3. Vespa Club Genova; 4. Moto Club Busalia; 5. Moto Club Cerano Novara.

Di distanza: 1. Moto Club Mandello del Lario; 2. Moto Club Legnano; 3. Moto Club Chia (Milano); 4. Moto Club Dorgani.

Proporzionale (in relazione al numero dei soci di ogni M.C.): 1. M.C. Quarto; 2. M.C. Fegino; 3. M.C. Clemencigh; 4. M.C. Acne; 5. M.C. Dorgani. Tutti premiati con coppe.

Premi speciali: 1. al Moto Club Fegino con maggior numero di partecipanti liguri Coppa Gigi Azzari; 2. M.C. Quarto Coppa Arnolfo Marconi; 3. M.C. Busalia. Piatto d'argento al Moto Club Clemencigh.

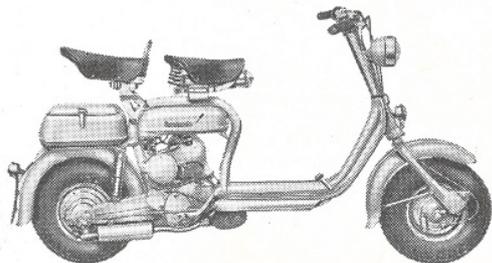
Al guidatore più giovane: Amilcare Civati (14 anni); al più vecchio: Remo Del Mastro (Vespa Club) 63 anni.

Al Vespa Club più numeroso: V.C. Genova Coppa Bagliani; Coppa al Moto Club Valnure, medaglia d'oro al mutilato Franco Bennati; e medaglie ciondolo per ricordo a tutti gli intervenuti.

IN MEMORIA DI ALFONSO BANDETTINI

La nostra Società, per onorare la memoria del compianto ing. Alfonso Bandettini, ha disposto l'erogazione della somma di lire 200.000 all'Istituto Sorriso Francescano (Opera Padre Umile) di Genova Cornigliano.

Lambretta il motor - scooter per tutti

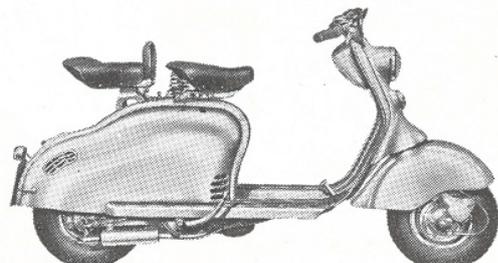


Lambretta 150 J L. 130.000

Lambretta 125 / 1d L. 130.000

Lambretta 125 II SERIE L. 112.000

Lambretta 48 cc. L. 76.000



Lambretta 150 J L. 150.000

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

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

**ANSALDINI
IN SEDICESIMO**

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

18 febbraio: MARIO, figlio di Lorenzo Ferrari (Mec) e di Maria Cavelli - 26 febbraio: MAURO, figlio di Cesare Facco (Can) e di Maria Steordo - 5 marzo: DANIELE, figlio di Francesco Corsini (Mec) e di Nadia Arquà - 6 marzo: MAURIZIO, figlio di Luigi Ti-

mossi (Mec) e di Maria Peloso - 7 marzo: VINCENZO, figlio di Letterio Conduro (Can) e di Giuseppina Battaglia - 9 marzo: ANGELO, figlio di Italo Lucardi (Mef) e di Giovanna Battistiol - 13 marzo: MASSIMO, figlio di Maurizio Corbari (Mec) e di Silvia Consigliere - ALDO, figlio di Angelo Orlando

(Mec) e di Luciana Dazani - 15 marzo: PATRIZIO, figlio di Giampietro Petrini (Can) e di Alice Vezzola - 16 marzo: FABIANA, figlia di Luigi Rivolta (Can) e di Franca Beggiato - 18 marzo: ENRICO, figlio di Alessandro Lotta (Fon) e di Assunta Barbarossa - 23 marzo: RODOLFO LUIGI, figlio di Armando Tra-

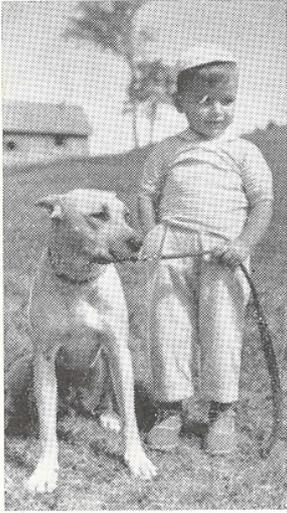
verso (Dig) e di Franca Mortarotti - GABRIELLA, figlia di Giacomo Cosso (Mec) e di Natalina Merlo.

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

Si sono sposati

11 febbraio: Elio SCOTTI (Mec) con Maria Ioppiani - 3 marzo: Aldo DE MATTEI (Mef) con Flora Pignignoli - 26 marzo: Giovanni MILANO (Can) con Maria Bottaro.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.



Nicolò, figlio di Giovanni Parodi del CAN



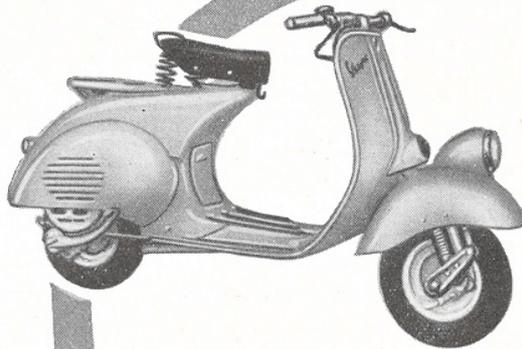
Pier Angelo, figlio di Ugo Santini del CAN



Anna Maria, figlia di Giuseppe Caviglione del CAN



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



Vespa 125
mod. 1956

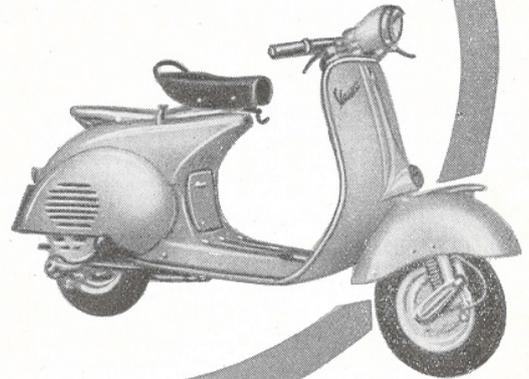
MIGLIORATA • nel molleggio
• nell'estetica
• nelle prestazioni

Lire 128.000

Vespa 150
mod. 1956

• nuova scocca e serbatoio
• nuova sella e manubrio
• nuovo impianto elettrico e freni

Lire 148.000



Vespa G.S.

• cilindrata 150 cc.
• velocità 100 Km. h.
• cambio a 4 velocità

Lire 178.000

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

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

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

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

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 17141.

Durante la costruzione di maschi ed alesatoi con numero di denti dispari succede sempre che, quando si arriva all'operazione di rettifica, ci si accorge che non si può eseguire la misurazione; allora bisogna sospendere il lavoro ed aspettare che all'aggiustaggio stagnino un pezzetto di materiale, in modo da permettere la misurazione. Tale inconveniente si verifica perchè non è prevista questa operazione.

Propone pertanto che essa sia messa a ciclo, per evitare perdite di tempo.

RISPOSTA.

La proposta è accettata ed il PRO/TEMP provvederà a modificare il ciclo, come suggerito per i maschi, gli alesatoi e le frese a denti dispari che hanno più di tre taglienti. Per gli utensili a tre taglienti (maschi) l'officina MAPI è dotata di un apposito misuratore.

PROPOSTA N. 15865.

Propone che per il calibro 40321/483 siano costruite due chiavette intercambiabili da adoperarsi nell'operazione di stozzatura durante l'esecuzione della cava per chiavetta delle stelle per accappatoi per turbina dis. T. M. 64065/A pos. 1.

RISPOSTA.

Siccome le chiavette montate nelle cave devono essere finite di aggiustaggio, non si ritiene necessario un controllo preciso dell'operazione di stozzatura.

Dal ciclo di lavorazione sarà pertanto eliminato l'uso del calibro da adoperare per la stozzatura.

PROPOSTA N. 17139.

Propone che le maniglie Dis. 45433-23 e simili anziché costruite di fresa, vengano stampate e versate a MAG da dove si preleveranno per eseguire il foro.

RISPOSTA.

L'osservazione è giusta. Si tratta di una svista del disegnatore che non ha tenuta presente la tabella K. 6061 la quale prevede appunto una maniglia che avrebbe potuto servire allo scopo.

PROPOSTA N. 15637.

Propone un sistema per la esecuzione dei fori di lubrificazione tra i denti dei giunti elastici.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Lo UTO provvederà a far costruire le maschere per eseguire i fori di lubrificazione dei giunti allorché il numero dei particolari da costruire renda conveniente l'impiego della maschera stessa.

PROPOSTA N. 17401.

Propone una revisione ed unificazione delle tabelle per flange PN. 64 - 100. Completa la proposta con alcune osservazioni.

RISPOSTA.

Le tabelle 10791 - 10792 - 10793 (non definitive) avevano lo scopo di dare una diret-

tiva per la costruzione degli attacchi da sistemare su caldaie terrestri. Attualmente CAL lavora su licenza Babcock e pertanto tali tabelle sono da revisionare per tener conto di quanto prescrive la Babcock circa la flange. In sede di revisione NOR terrà conto dei rilievi fatti.

Per quanto concerne poi le TND. 1171 e TND. 1183, nella nuova edizione sarà aggiunta una nota per fare vedere che fino a DN. 40 le flange sono uguali.

PROPOSTA N. 16268.

Propone che il servizio di lavanderia dello Stabilimento venga modernizzato, perchè attualmente non può far fronte al forte carico di lavoro. Invita pure a disciplinarlo, per eliminare « antipatici » favoritismi di carattere privato.

RISPOSTA.

Da tempo è stata chiesta una lavatrice elettromeccanica per accelerare la lavatura degli indumenti.

Riteniamo che con la sua installazione possano essere evitati gli inconvenienti lamentati.

PROPOSTA N. 17346.

Propone la costruzione di alcuni box per il deposito di scorie, spazzatura ecc.

RISPOSTA.

E' già stata programmata la costruzione di box in diversi punti dello Stabilimento. A causa della spesa rilevante che tali costruzioni comportano esse saranno eseguite gradualmente.

PROPOSTA N. 16139.

Al reparto MAPI esiste una rettificata verticale N. 90828 che serve, tra l'altro, per aggiustaggio profili copia. Sarebbe opportuno che il moto alterno della mola avvenisse automaticamente e non azionando la maniglia così lo operaio potrebbe colle mani libere reggere il pezzo da lavorare.

RISPOSTA.

Il MAU studierà un apparecchio con movimento automatico della mola, apparecchio che verrà costruito non appena sarà possibile.

PROPOSTA N. 16691.

Nell'operazione 8/9 del ciclo di lavorazione dis. A. 31054 pos. 31-33-34 motore Maybach è prevista la pulizia del foro per la successiva operazione. Propone che siano eseguiti al tornio 2 piccoli smussi a 60° alle estremità, per ottenere un lavoro migliore, eliminando nello stesso tempo l'operazione 8/9.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP provvederà a modificare il ciclo segnalato e gli altri cicli che riguardano lavori similari.

PROPOSTA N. 17312.

Propone una modifica al ciclo di lavorazione dell'anel-

lo in due metà dell'accoppiamento a denti AA. SS. Venezuela - Turbine AP. MP e BP. Dis. TM. 64065-10 La bolla di fresatura operazione 6/9 dice: eseguire taglio di separazione e spianare con superficie lisce. Propone di abolire l'operazione di spianatura perchè, eseguendo il taglio con una fresa a ranella, la superficie rimane già spianata col grado di lavorazione prescritto dal disegno (un triangolo). Si dovrebbe aggiungere: stampigliare le coppie con numeri.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP provvederà a modificare il ciclo secondo quanto viene suggerito.

PROPOSTA N. 16907.

Propone che sul ciclo di lavorazione disegno 494763 pos. 1409 - Comm. 27395 Asta valvola di presa del T/R, tipo D venga annullata l'operazione 2/14, poichè il lavoro viene eseguito nell'operazione 3/14.

RISPOSTA.

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

PREMIO "ALMANACCO"

Nei prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, il premio di aprile abbinato ad un numero dell'« Almanacco 1956 ». Il premio consiste in una automobilinea a pedali per bambini.

Piccoli annunci

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

CEDESI ferro da stiro elettrico nuovo, marca ABC, con garanzia, regolatore per stirare lana, seta, nylon, ecc. Richiesta lire 5000 trattabili. Scrivere a « l'Ansaldo ».

M E M E N T O

Stefano GASPARRI

di anni 59, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 29-3-1956. Era all'Ansaldo dal 1945. Lascia la moglie.

Lauro TOGNOLI

di anni 44, dipendente del Cantiere di Muggiano, deceduto il 5-3-1956. Era stato assunto nel 1934. Lascia la moglie e due figlie.

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

L'ANSALDIRO

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S. A.

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

*
LORENZO REBORA
Responsabile

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

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

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

La **SORDITA'** definitivamente eliminata

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

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

Una grande meraviglia — Consultateci e Vi convincerete

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

F.lli GRADINO

FABBRICA

OREFICERIA - GIOIELLERIA

ARGENTERIA - OROLOGI

GENOVA - PIAZZA VIGNE, 6-3 - TEL. 22.273

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

MANNITE DUFOUR

L'antico purgante e rinfrescante vegetale



L'ANSALDINO



L'ultima motonave della serie « Capitani del lavoro » in costruzione a Muggiano: la « Carlo Canepa »