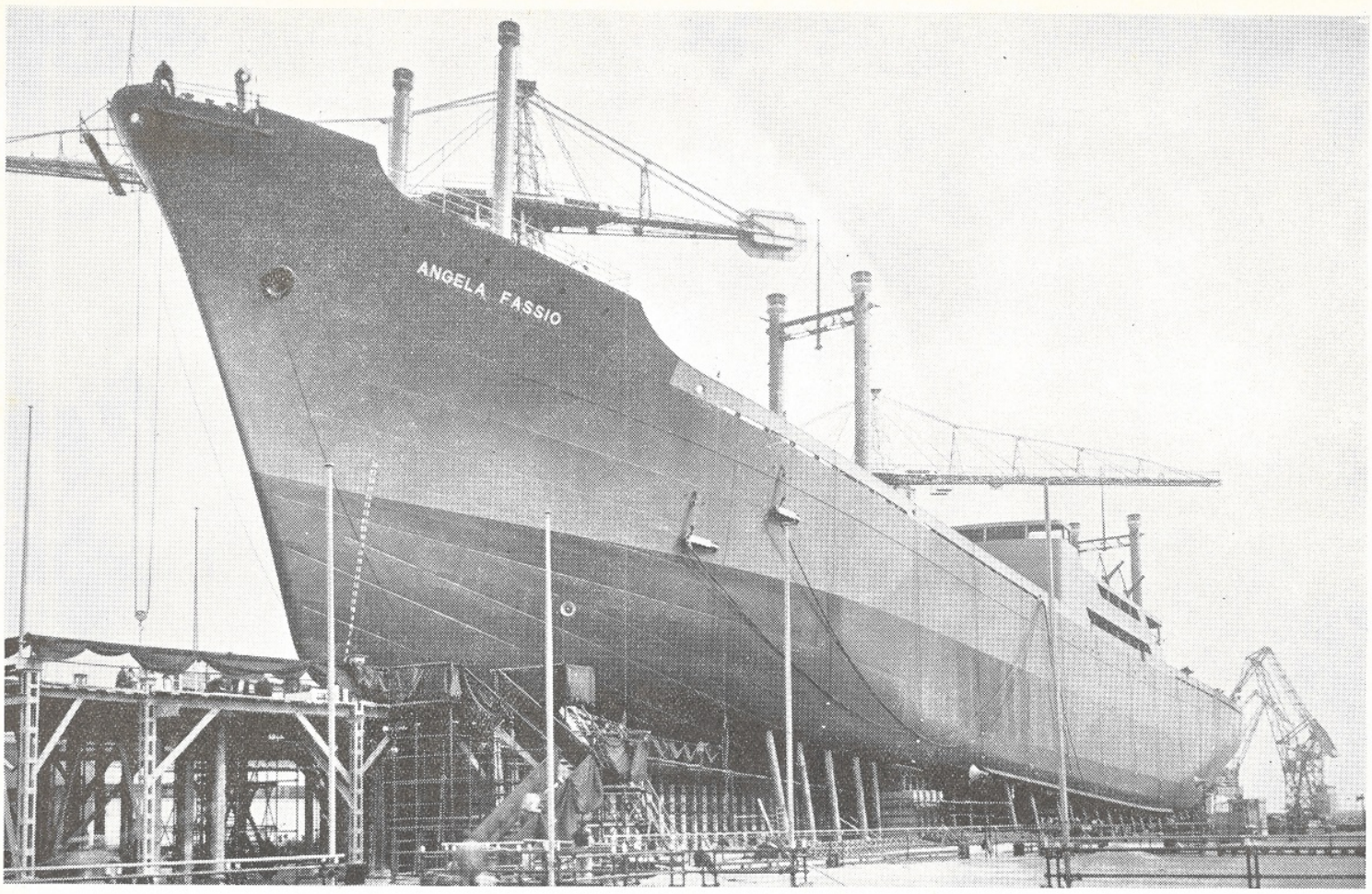
l'ANSALDINO

ANNO III - NUMERO 10
Abbonamento gratuito ai dipendenti ed ai pensionati

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

GENOVA, 1 GIUGNO 1956
Spedizione in abbonamento postale Gruppo secondo

Lo scafo della motonave « Angela Fassio » attraccato alla banchina di allestimento subito dopo il varo, avvenuto a Sestri il 20 maggio.



Il varo della "Angela Fassio"

Non solo gli ansaldini, ma i genovesi e tutti coloro che seguono l'attività cantieristica nazionale sono ormai abituati a leggere frequentemente le cronache dei vari che avvengono al nostro Cantiere di Sestri e che da qualche anno a questa parte hanno assunto un ritmo sempre più serrato.

Ma ciò non toglie alcunchè all'interesse che sempre circonda il battesimo del mare di una nuova unità, perchè certi fatti agiscono sulla sfera emotiva con una incidenza sempre nuova e sempre viva.

Ben lo sanno, come già dicemmo altra volta, i veterani delle costruzioni navali; e il pubblico che partecipa numeroso a queste suggestive cerimonie lo sente inconsciamente. E' per questo che ogni varo, sia pure uguale ad ogni altro per i principi generali che lo informano e lo definiscono, è diverso da ogni altro per le caratteristiche tecniche e di colore.

Così è stato per la motonave « Angela Fassio » di 10.670 T. D. W., della Società armatrice « Villain & Fassio » di Genova, varata il 20 maggio a soli otto mesi dall'impostazione e destinata a contribuire, insieme ad altre due gemelle in costruzione a Sestri per la stessa Compagnia armatrice, al rinnovamento della nostra marina mercantile nel settore delle navi da carico secco, come è preciso e lungimirante intendimento dell'armatore, Cavaliere del lavoro Ernesto Fassio.

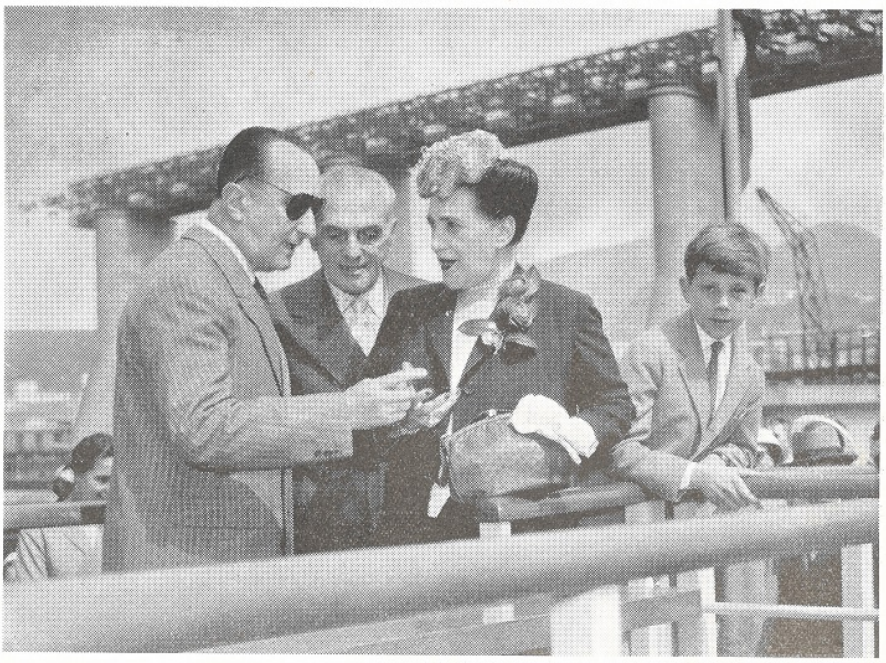
La « Angela Fassio » è scesa in mare, con manovra perfetta, alle 10,30 precise, dopo che il Vicario Generale della Curia arcivescovile di Genova Mons. Luigi Recagno aveva impartito la benedizione e la madrina, signora Angela Fassio, consorte dell'armatore, aveva tagliato il cavo che mette in movimento i dispositivi del varo.

Erano presenti autorità civili e militari e personalità del mondo politico, industriale e commerciale, tra cui il Prefetto di Genova dr. Vicari, il Comandante del Porto di Genova Generale Carnino, in rappresentanza del Ministro della Marina Mercantile, il Presidente della Associazione degli Armatori Liberi dr. Angelo Costa, il Procuratore Generale della Repubblica avv. Giglio, il Comandante dell'Artiglieria gen. Michelotti, il Comandante del Genio gen. Trombetti in rappresentanza del Comandante Militare Territoriale gen. Magliano, il Comandante della Legione Carabinieri col. D'Alessandro e funzionari della Società armatrice. Per l'Ansaldo hanno assistito alla cerimonia il Presidente avv. De Barbieri, lo Amministratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il V. Direttore Generale ing. De Vito, il Direttore Centrale ing. Carnevale, il Direttore Centrale rag. Di Gaetano, il Direttore del Cantiere di Sestri ing. Cristofori col V. Direttore ing. Boero e numerosi altri dirigenti.

Subito dopo il varo il Presidente dell'Ansaldo ha pronunciato parole di campiacimento e di augurio, ricordando a titolo d'onore della Società armatrice e del suo Presidente la fervida fede da essi dimostrata nell'avvenire della Marina Mercantile, nel rinnovamento qualitativo della nostra flotta e nelle qualità tecniche e morali della maestranze genovesi che continuano e rinnovano la gloriosa e antica tradizione che rese illustre nel mondo l'arte italiana delle costruzioni navali e portò su tutti i mari il nome di Genova. Alle sue parole, accolte da generale consenso, ha così risposto il Cavaliere del lavoro Ernesto Fassio:

« Nel momento in cui la mia Società affida al mare una nuova unità, di cui mi è particolarmente caro vedere madrina la compagna della mia vita, mi sia consentito formulare per la nave e per coloro che la porteranno sulle lontane vie degli oceani un augurio di serenità e di fortuna, augurio che abbraccia e comprende tutte le navi su cui sventola la bandiera d'Italia.

Esprimo il mio vivo cordiale ringraziamento agli eminenti uomini che reggono con tanto prestigio le sorti dell'Ansaldo, a coloro che dirigono e guidano questo vecchio e glorioso Cantiere legato alla storia marinara del nostro Paese, a coloro che vi prodigano la loro passione e la loro insuperata perizia tecnica, alle maestranze che hanno accompagnato la costruzione dalla posa della prima lamiera al battesimo del mare, affermando ancora una volta quelle eccezionali qualità che di-



L'Amministratore Delegato ing. Rosini si intrattiene con la madrina, sig.ra Angela Fassio

Il cav. del lavoro Ernesto Fassio parla alle maestranze

L'armatore s'intrattiene con un gruppo di operai

Ernesto Fassio con la Signora visita l'Allestimento

stinguono e onorano il lavoro italiano nel mondo.

Rivolgo il mio pensiero grato e cordiale a tutti i miei fedeli collaboratori, che in terra e sul mare hanno contribuito e contribuiscono al successo delle nostre aziende.

E il mio augurio si estende a tutte le famiglie, in particolare ai figli che sono la speranza e la garanzia del domani, un domani che speriamo e vogliamo fiorente di opere pacifiche in un mondo rasserenato dalla concordia, dalla solidarietà umana e sociale.

Operai del cantiere! Io confido che quanto ho disposto a favore dei vostri figlioli, per festeggiare il varo della prima delle quattro unità impostate su questi scali — ed alle quali, come presto apprenderete seguiranno altre navi non meno importanti — sia accolto ed interpretato come un segno dell'animo mio, sempre particolarmente vicino a chi lavora.

Nel nome di Genova, madre orgogliosa e feconda di navi e generatrice di benessere e di civiltà, in alto i cuori! ».

Il discorso è stato sottolineato da calorosi applausi.

Ed ecco le principali caratteristiche della nave: lunghezza fra le perpendicolari, mt. 136; larghezza massima fuori ossatura, mt. 19,40; altezza al ponte di coperta, mt. 12,10; immersione a pieno carico, mt. 7,85; portata lorda corrispondente, tonn. 10.670; potenza normale dell'apparato motore, C.A. 5.500; velocità a pieno carico, nodi 14,50; capacità degli spazi per il carico, mc. 17.400.

La nave è del tipo a sovrastruttura completa (Shelter Deck), destinata al trasporto di carico secco, grano e merci varie, ed è costruita sotto la sorveglianza speciale del R.I. Na e del Lloyd's Register.

L'apparato motore di propulsione è costituito da un motore Diesel Fiat principale tipo 757 e dai relativi macchinari ausiliari ed accessori. Il macchinario della centrale elettrica, e cioè tre gruppi Diesel-dinamo ciascuno da 200 KW. a 220 Volta ed un gruppo Diesel-dinamo da 50 KW. a 220 Volta di emergenza, e le due caldaie per l'impianto di produzione vapore, del tipo Ansaldo - Clarkson, una a nafta ed una a gas di scarico, saranno forniti dal nostro stabilimento Meccanico.

Nota caratteristica delle navi del tipo della « Angela Fassio » sarà l'alto grado di confortevole signorilità degli arredamenti, disponendo di due appartamenti per il comandante e per il direttore di macchina, ognuno comprendente cabina, salotto, locale di igiene; di otto cabine per ufficiali; di dodici cabine ad un posto per i sottufficiali; di otto cabine a due posti per i marinai; di un salone di rappresentanza per il comando; di una mensa e sala con radiogrammofono per ufficiali; di una mensa e sala con mobile bar e radio per sottufficiali e di una mensa e sala con mobile bar e radio per la ricreazione dei marinai.

La motonave « Angela Fassio » sarà munita degli strumenti di navigazione e di sicurezza più moderni, dall'impianto R. T. al radar, dal radiogoniometro alla girobussola.

D. J.

18 milioni offerti da Ernesto Fassio per borse di studio

Con gesto nobile e munifico, il Cavaliere del Lavoro Ernesto Fassio ha deciso di devolvere a favore dei figli dei dipendenti dell'Ansaldo, sotto forma di borse di studio, la somma di tre milioni per ogni nave costruita per suo conto al Cantiere di Sestri.

Poichè le navi in costruzione per le sue Società d'armamento sono, a tutt'oggi, quattro, ed egli ha detto imminente l'ordinazione di altre due unità, i giovani studenti ansaldini potranno beneficiare nei prossimi anni della notevolissima cifra di diciotto milioni.

Superfluo ogni commento. Ernesto Fassio può contare sulla cordiale e affettuosa riconoscenza di tutti i componenti la grande famiglia ansaldina.

Sullo stesso scalo un'unità gemella

Il 26 maggio, alle ore 11, sullo stesso scalo dal quale era scesa in mare sei giorni prima la « Angela Fassio », è stata impostata, per la stessa Società armatrice una nave gemella.

Erano presenti il Cav. del Lavoro Ernesto Fassio e la sua gentile Signora Angela, la figlia Franca, l'ing. Donnini e i comandanti Pezzolo e Selvatici per la Società armatrice; il Direttore del Lloyd's Register of Shipping, ing. Mavor, gli ispettori dell'American Bureau of Shipping. ingg. Martinoni e Scotti e gli ingg. Candido e Boggi del Registro Italiano Navale. L'Ansaldo è rappresentata dall'Amministratore Delegato ing. Rosini, dal Direttore Generale ing. Lombardi, dal Direttore Centrale ing. Carnevale, dal Direttore del Cantiere ing. Cristofori, dai V. Direttori ing. Boero e cav. Da Massa e dagli altri dirigenti del Cantiere stesso.

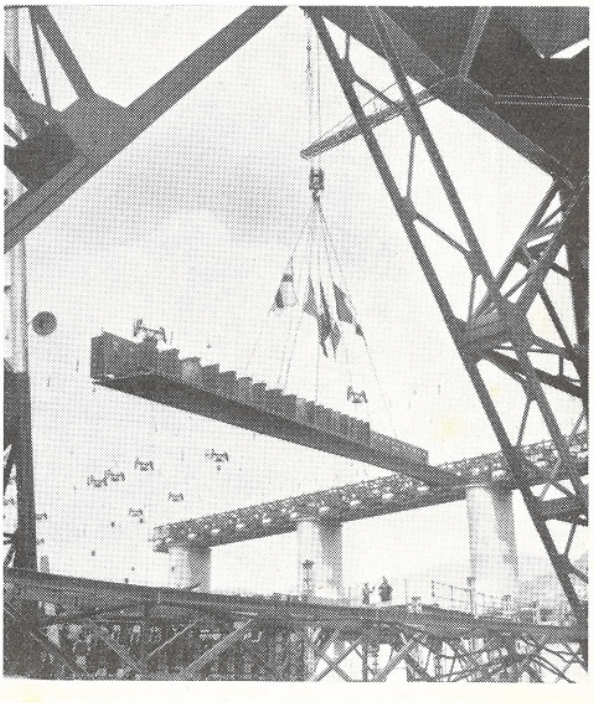
Non appena il paramezzale tocca lo scalo, prende la parola l'armatore. Egli dice:

« Sugli scali di questo Cantiere, da cui è scesa al mare la scorsa settimana la prima delle nuove navi da carico della Società che ho l'onore di presiedere, noi impostiamo oggi la terza nave dello stesso tipo, quarta di quelle da noi commesse all'Ansaldo e che andranno ad aggiungersi alla nostra rinascente flotta mercantile.

Ed io vi assicuro, quanti siete qui dirigenti tecnici ed operai, che il mio giustificato compiacimento di armatore è superato da quello che provo, come italiano, come genovese, come cittadino, pensando che la nostra iniziativa apporta — e più ne apporterà in avvenire poichè non finisce qui l'opera nostra — un sicuro contributo di occupazione a tanti lavoratori e di serenità a tante famiglie.

Coloro, pochi per fortuna, che ancor considerano i datori di lavoro e gli armatori come gente che può permettersi il lusso di godere la vita, ignora-

(continua alla pagina seguente)



Scende sullo scalo la prima struttura

no da una parte la spaventosa tensione fisica e mentale cui ognuno di noi è sommerso sotto il cumulo delle responsabilità che lo premono, ed ignorano dall'altra quella che è la nostra sola e massima soddisfazione: creare il lavoro e concorrere alle crescenti affermazioni della marina mercantile italiana, le cui sorti sono così strettamente legate alla storia ed alla vitalità dei nostri Cantieri, di cui questo vostro e nostro «Ansaldo» è il più vigoroso esponente.

Nelle ore amare della crisi che investiva tutta l'industria cantieristica, mentre i vostri dirigenti spendevano ogni sforzo per alleviare una situazione pesante, noi abbiamo cercato di venire in aiuto ed abbiamo fortunatamente trovato a nostra volta la comprensione dello Stato manifestatasi praticamente attraverso la legge Tambroni.

Ho detto che non ci fermeremo qui. Altre due navi supertankers da 31.000 tonnellate saranno presto impostate, e per molto tempo risuonerà qui quella grande orchestra del lavoro, quel canto sonoro dei martelli e dei magli, che è la più gradita delle musiche, in quanto i più alti e più puri sentimenti dell'uomo, quelli che santificano la famiglia e rendono bella la vita, possono svilupparsi soltanto dove manca lo spettro della disoccupazione e del bisogno.

E' con questo spirito, è con questa fede, è con questo senso di solidarietà verso i lavoratori, che noi abbiamo creato queste navi, e proseguiremo nello svolgimento ad ampio respiro del nostro programma navale, sicuri di servire la causa del benessere nazionale, che tanto ritrae dalla marina, ed il benessere di Genova che amiamo con tenace affetto di figli, ed alla quale sentiamo di dover dare ogni preferenza.

Quello che ho fatto in occasione del varo avvenuto l'altro giorno, per venire incontro nel campo della scuola e degli studi ai figli dei lavoratori, verrà ripetuto anche al varo di tutte le altri navi; è una soddisfazione che procuro a me stesso, perchè mi unisce più strettamente alla vostra fatica costruttrice.

Per questo, mentre rinnovo ai dirigenti dell'Ansaldo e del Cantiere, ai loro dipendenti, alle maestranze, il mio grato e cordiale saluto, auguro che la nuova nave di cui oggi impostiamo il primo elemento possa rapidamente, come le altre che l'hanno preceduta e la seguiranno, portare su ogni mare il palpito della nostra bandiera, che è simbolo di pace e di libertà».

Il discorso dell'armatore è accolto da calorosi applausi.

Un simpatico gesto si è avuto subito dopo: il nostro capo reparto sig. Odicino si è avvicinato a Ernesto Fassio per ringraziarlo e felicitarsi; la risposta è stata la più spontanea: un fraterno abbraccio ha unito i due uomini. Simbolo che va al di là del gesto!

Accompagnato poi dall'Amministratore Delegato e dal Direttore Generale in visita alla darsena di allestimento, ove è attraccata la «Angela Fassio», ed alle teleferiche, l'armatore ha dichiarato che, osservando la sua motonave, si è reso conto di come la maestria italiana sappia unire sempre, nelle sue opere, la perfezione tecnica ad un irraggiunto gusto artistico, per cui veramente la nave italiana può solcare fiera i mari.

Ci piace chiudere con questa affermazione. Ogni commento guasterebbe.

E. L.

NUOVI ORIENTAMENTI PRODUTTIVI al Ferroviario e alla Carpenteria

(Nostra intervista con il Direttore Generale)

Il Direttore Generale ing. Lombardi ci ha cortesemente concesso un'intervista su uno degli argomenti di più viva attualità e importanza nella vita aziendale: i nuovi orientamenti produttivi negli Stabilimenti Ferroviario e Carpenteria.

Eccone il testo:

D.: Si va parlando in questi tempi di rimaneggiamenti che sarebbero in corso per modificare l'inquadramento e la struttura produttiva dello Stabilimento Ferroviario. Vorrebbe dirci qualche cosa in proposito?

R.: Effettivamente le notizie che circolano su questo argomento hanno un fondamento in quanto la Direzione Generale già da diversi mesi ha posto allo studio il problema della riorganizzazione dello Stabilimento Ferroviario prendendo, in conseguenza di questo studio, alcuni provvedimenti che non possono essere sfuggiti al personale dipendente.

I risultati di bilancio degli esercizi passati e le previsioni relative all'esercizio in corso avevano posto in evidenza una situazione deficitaria di questo Stabilimento, così grave da lasciare seriamente dubbiosi della possibilità di continuare l'attività.

Esaminata obiettivamente questa situazione si sono potuti rilevare i fattori negativi che vi hanno influito, considerando se, ed entro quali limiti, essi potevano essere eliminati per assicurare allo Stabilimento un equilibrio economico.

Le deficienze rilevate possono considerarsi connesse a quattro fattori:

1°) parte dei mezzi di lavoro antiquati, di basso rendimento e non corrispondenti alle necessità di una moderna produzione;

2°) organizzazione interna eccezionalmente pesante con quadri aziendali esuberanti rispetto alle effettive necessità, e conseguente non sopportabile gravame di spese generali;

3°) maestranze ad alto livello di paga provenienti da una industria orientata su produzioni di alta qualità (artiglierie), quindi ad esigenze di lavorazioni superiori rispetto a quelle più correnti richieste e consentite da una produzione ferroviaria;

4°) eccessiva eterogeneità di produzioni estesa anche a prodotti non compatibili per onerosità alle possibilità aziendali.

Era pertanto necessario, specialmente per quanto riguarda i primi due punti, impostare uno studio di razionale riorganizzazione dello Stabilimento assicurandosi attraverso l'Ente finanziatore i mezzi per l'acquisto di nuove macchine, affrontando nel contempo con decisione il problema della riorganizzazione interna al fine di renderla più snella e più aderente alle effettive esigenze di una industria che deve lavorare in regime di libera concorrenza nazionale e internazionale.

D.: Quali sono le conclusioni e le conseguenze di questo studio?

R.: Per quanto concerne le disponibilità finanziarie, dobbiamo dare atto che l'Ente finanziatore, rendendosi conto dell'importanza del problema, ha senz'altro autorizzato gli stanziamenti richiesti dalla Direzione Generale, per cui è stato possibile procedere subito all'ordinazione delle macchine di maggiore rilievo ed importanza, mentre il problema della riorganizzazione interna dovrà essere necessariamente risolto per gradi in modo da non influire negativamente sulle lavorazioni in corso che devono svolgersi in base a precisi impegni di consegna.

Il programma di riorganizzazione è stato oggetto di accurato esame, sia dal punto di vista delle funzioni che devono essere conservate e migliorate, sia da quello dei quadri che le devono coprire, e si sta gradualmente attuando per raggiungere la completa realizzazione entro l'anno.

D.: Si è sentito dire che anche per lo Stabilimento Carpenteria si stanno maturando provvedimenti di riorganizzazione. Vorrebbe dirci qualche cosa sull'argomento?

R.: Il problema della Carpenteria si è venuto ad innestare nello studio dello Stabilimento Ferroviario perchè anche questo Stabilimento, per ragioni diverse, ma non meno preoccupanti, aveva messo in evidenza, negli ultimi esercizi, risultati economici veramente gravi e tali da far dubitare anche per esso la possibilità di sopravvivere.

La situazione onerosa della Carpenteria deriva essenzialmente dalla pesantezza della sua struttura aziendale, sproporzionata all'entità della mano d'opera produttiva occupata; infatti le lavorazioni di questo Stabilimento sono orientate verso prodotti non di serie, ma che richiedono di volta in volta la elaborazione di nuovi complessi progetti, con un gravame del costo di progettazione sul costo del manufatto, sproporzionato alla sua entità.

L'aggiornamento di questo Stabilimento richiedeva la risoluzione di un duplice problema, quello di alleggerire l'organizzazione produttiva senza intaccare la consistenza degli Uffici Studi che debbono considerarsi, come sono di fatto, elemento propulsore della sua attività.

E' nata quindi spontanea la soluzione di trasformare lo Stabilimento Carpenteria, attualmente autonomo e quindi gravato di una organizzazione aziendale pesante, in una Sezione di altro Stabilimento di produzione affine, ottenendo con ciò un alleggerimento nell'organizzazione degli Uffici amministrativi e dell'inquadramento tecnico con evidente miglioramento della situazione economica generale.

Questo abbinamento è stato possibile data la coesistenza dello Stabilimento Ferroviario che già esplica una attività analoga, per cui è prevedibile che dalla loro fusione debbano migliorare le possibilità tecniche nel campo della produzione degli impianti industriali con conseguente miglioramento dell'assetto economico del complesso.

E' evidente che l'unificazione di due Stabilimenti porterà ad una sensibile riduzione complessiva delle spese generali, ad una più continua organica utilizzazione delle maestranze ed alla possibilità di dedicare con maggiore elasticità, a seconda delle varie esigenze, il poderoso complesso tecnico degli Uffici Studi verso quei problemi che man mano verranno richiesti dalla clientela.

D.: Ella ha accennato ad una produzione di impianti industriali. Quali prospettive pensa possano aversi in questo settore?

R.: La produzione di impianti industriali non è un'attività nuova per la Società Ansaldo che già in passato ha svolto un rilevante lavoro in questo campo. Si tratta infatti di un'attività che richiede larghe disponibilità di mezzi e può essere affrontata solo da aziende aventi prestigio e contenuto tecnico tali da potersi affermare sul piano internazionale. E' questo il campo di attività verso il quale l'Ansaldo ha programmato di orientare le capacità produttive del nuovo Stabilimento unificato di Voltri e Fegino, programma di produzioni non nuove per essi perchè già parzialmente in atto, anche se fino ad ora non adeguatamente sviluppato.

Già in passato l'Ansaldo ha avuto notevoli affermazioni nel campo dell'industria petrolifera quali, ad esempio, gli impianti dell'ANIC di Bari e di Livorno.

Recentemente abbiamo assunto, in collaborazione con la Montecatini, la fornitura di un impianto di fertilizzanti in corso di realizzazione in India, dove abbiamo costituito una nostra organizzazione destinata a seguire i lavori di montaggio di quest'opera che avrà durata di diversi anni.

Nel campo degli impianti industriali l'Ansaldo prevede di doversi orientare particolarmente verso tre settori: industria chimica fertilizzante, industria petrolifera e cementerie, per la quale ultima ha già avuto brillanti affermazioni e sta svolgendo notevoli lavori anche all'estero quali la cementeria «Cementos Coro» in Venezuela; non saranno per altro trascurate quelle forme di attività che fino ad oggi sono state peculiari dello stabilimento di Voltri e cioè la fabbricazione di mezzi di sollevamento (grue e trasportatori), di gasometri, di serbatoi di stoccaggio, mentre le lavorazioni di Fegino abbracceranno, oltre gli impianti industriali anche le lavorazioni di carattere meccanico per conto del confratello Stabilimento di Sampierdarena, e ciò al fine di assicurare la più completa estensiva utilizzazione dei nuovi mezzi di lavoro acquistati in base all'odierno programma.

Anche nel campo degli escavatori, già felicemente sperimentati per la parte tecnica, possiamo contare su una buona possibilità di collocamento ove si riesca a produrre a costi economici.

D.: Quale sarà allora la forma definitiva di questa nuova unità?

R.: La sistemazione definitiva del nuovo complesso Fegino-Voltri, sotto un'unica Direzione, con servizi ed uffici unificati, potrà essere realizzata entro l'autunno del corrente anno.

Con l'accentramento degli organi direttivi nello Stabilimento di Fegino, lo Stabilimento di Voltri assumerà la fisionomia di una sezione staccata dello Stabilimento di Fegino, analogamente a quanto a suo tempo è stato fatto per la Caldereria dello Stabilimento Meccanico, la quale costituisce sezione fisicamente staccata dal proprio Stabilimento, ma ad esso legata per unità direzionale.

D.: Quali sono le conseguenze che questa semplificazione di organizzazione ed unificazione di servizi potrà portare nei confronti del personale?

R.: E' evidente che lo scopo da raggiungere nella semplificazione e omogeneizzazione delle funzioni porterà all'accertamento di certa sovrabbondanza di personale nel settore impiegatizio che non potrà più rimanere in forza alla nuova unità, e che dovrà conseguentemente essere messo in sospensione, in attesa di una sua riutilizzazione negli altri Stabilimenti aziendali.

Ciò vale in particolare per gli elementi capaci, che la Società non ha assolutamente interesse di perdere e che quindi saranno meglio utilizzati presso gli altri Stabilimenti, in concomitanza di una accresciuta necessità produttiva derivante dall'ingente carico di lavoro assunto dalla Società.

Una parte del personale esuberante andrà anche in sostituzione del personale che per anzianità deve abbandonare il proprio posto di lavoro nei vari Stabilimenti. Ciò per quanto concerne gli impiegati, perchè per quanto si riferisce alla categoria dei salariati, l'organico dei nuovi Stabilimenti unificati non richiede riduzioni numeriche, ma piuttosto un'opera di selezione per aumentare il numero degli operai produttivi riducendo quello degli improduttivi che gravano sulle spese generali e che risultano esuberanti rispetto alle effettive necessità dei vari servizi.

Non credo quindi vi possa essere, da questo punto di vista, ragione di particolare allarme perchè gli elementi effettivamente meritevoli per capacità e diligenza, anche se dovranno lasciare l'attuale loro posto di lavoro, potranno trovare sicura e soddisfacente sistemazione in altri Stabilimenti della Società.

BORSE DI STUDIO
ai figli dei dipendenti di Livorno e di Muggiano

Quando il Presidente dell'Ansaldo, avv. Federico De Barbieri, prende la parola al Cantiere di Livorno per illustrare il significato della cerimonia della consegna delle borse di studio, avvenuta il 19 maggio, la sala del consiglio è letteralmente gremita di studenti e loro famigliari.

Ben trentadue sono stati i ragazzi invitati quest'anno a ricevere la meritata premiazione, superando così ogni risultato precedente: segno che questo contatto diretto, che la Azienda tiene con i figli dei suoi collaboratori, sprona ogni anno sia i già premiati che le nuove generazioni a sempre migliorare.

Ed è con pacate ed affettuose parole che il Presidente ha toccato anche quest'anno l'argomento, comunicando a tutti i presenti un senso di viva commozione e di orgoglio insieme. Egli esprime tutto il suo compiacimento anche ai genitori, per aver saputo infondere nei propri figli un alto grado di educazione e di responsabilità, base prima per l'affermazione nella società e nella vita.

Ultimato il suo discorso il Presidente, vivamente applaudito, procede alla consegna dei premi stringendo calorosamente la mano ad ognuno, man mano che il Capo dello Ufficio ASA dr. Chelini chiama i premiati per nome, segnalando la votazione conseguita; ogni volta è uno scrosciare di applausi che i ragazzi riscuotono fra la commozione generale.

Ecco l'elenco dei premiati:

Borse di 1° grado: Paola Farulli di Enzo (2.a ist. mag. - L. 50.000); Lilio Bertocchini di Giulio (1.a ist. ind. - L. 50.000); Pier Ferdinando Giorgetti di Amerigo (4.a ginnasio - L. 50.000); Elda Cambi di Bruno (3.a media - L. 24.000); Roberto Giorgetti di Amerigo (2.a media - L. 24.000); Roberta Laucci di Enzo (1.a avv. comm. - L. 24.000).

Borse di 2° grado: Luciano Iacoponi fu Luigi (1.o agraria - L. 50.000); Marcella Niccolai di Giorgio (5.a liceo classico - L. 25.000); Mauro Iacoponi fu Luigi (4.a ist. comm. - L. 25.000); Liana Pieri di Ademaro (4.a ist. mag. - L. 25.000); Romano Biondi di Ivo (3.a ist. ind. - L. 25.000); Elena Garzella di Mario (3.a ist. mag. - L. 25.000); Graziella Doddoli di Francis (3.a ist. mag. - L. 25.000); Alberto Soroga di Bruno (2.a liceo scient. - L. 25.000); Sirio Canessa di Ariberto (2.a ist. naut. - L. 25.000); Mauro Di Dio di Renzo (2.a ist. ind. - L. 25.000); Mauro Pagni di Roberto (1.a liceo class. - L. 25.000); Alessandro Pilo di Marcello (4.a ginnasio - L. 25.000); Marta Fraschetti di Dino (3.a media - L. 12.000); Franco Fiamberti di Fausto (3.a media - L 12.000); Paola Petagna di Brunetto (3.a media - L. 12.000); Gabriella Sacco di Vittorio (3.a avv. ind. - L. 12.000); Roberto Antonelli di Brunetto (2.a media - L. 12.000); Franco Romiti di Mario (2.a avv. ind. - L. 12.000); Roberto Taddei di Giorgio (2.a avv. ind. - L. 12.000); Luciana Campera di Silvano (2.a avv. ind. - L. 12.000); Maria Diciotti di Alvaro (1.a media - L. 12.000); Cristina Rosi di Bruno (1.a media - L. 12.000); Ferdinando Fiori di Giuseppe (1.a media - L. 12.000); Miriam Gambis di Bruno (1.a media - L. 12.000); Maria Paola Bargelli di Enrico (1.a media - L. 12.000); Paolo Soroga di Paolo (1.a media - L. 12.000).

I premiati di Muggiano col Presidente e il Direttore del Cantiere.

Agli applausi si associano tutti i rappresentanti delle autorità cittadine presenti: il V. Prefetto vicario dr. Ercelli, il Vescovo Coadiutore Mons. Pangrazio, il Presidente dell'Associazione Industriali ing. De Giacomi, il comm. Ghino Raffo e il dr. Bertini per la Camera di Commercio, il col. Gazzo del Navalgenarmi, il dr. Mazzini per il Provveditore agli Studi, il Preside dell'Istituto tecnico industriale prof. Cristina e, per l'Ansaldo, oltre al Presidente avv. De Barbieri giunto col Capo Ufficio ASA dr. Chelini: il Direttore del Cantiere di Livorno ing. Rovetto, il Condirettore dr. Scalari, i V. Direttori ingg. Di Pietrantony e Grillo e numerosi Capi e dipendenti di ogni grado.

La cerimonia termina con un rinfresco offerto dalla Direzione del Cantiere a tutti gli invitati, che si trattengono a lungo nella sala in una cordiale atmosfera di simpatia.

Il Presidente si congratula con lo studente livornese Pier Ferdinando Giorgetti.

A dieci ragazzi, figli di dipendenti del Cantiere di Muggiano, durante una cordiale riunione svoltasi nel pomeriggio del 18 maggio u.s. sono state consegnate le borse di studio conseguite nell'anno scolastico 1955-56.

Per l'occasione è giunto a Muggiano il Presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri, che ha voluto personalmente consegnare le borse di studio ai ragazzi.

La manifestazione si è svolta nel salone dei modelli, nel quale erano convenuti il Direttore del Cantiere ing. Palenzona, i V. Direttori rag. Traversa e ing. Mori, il Capo dei Servizi Amministrativi rag. Verdini, il Cappellano di fabbrica Don Olivieri, il dott. Chelini Capo Ufficio ASA della Direzione Generale, numerosi ingegneri e Capi ufficio, una larga rappresentanza del personale tecnico e amministrativo, membri della Commissione Interna e i famigliari dei premiandi.

L'avv. De Barbieri dopo un breve saluto rivoltogli dall'ing. Palenzona, ha espresso la sua soddisfazione di premiare — nella sua qualità di « padre spirituale della grande famiglia ansaldina » — i figli più meritevoli dei suoi collaboratori spezzini.

Il Presidente ha aggiunto quindi che l'Ansaldo è lieta di aver speso tre milioni per le borse di studio ai figli dei propri dipendenti, in quanto è convinta che tale denaro è stato ben impiegato sia per la società in genere che per il nostro complesso in particolare, perchè la cultura acquisita nella scuola ha sempre modo, nel tempo, di essere utile.

Proseguendo ha però riscontrato che, proporzionalmente al numero dei dipendenti, i premiati del Muggiano sono piuttosto scarsi. Comunque, ha sottolineato l'avv. De Barbieri, al Cantiere spezzino rimane sempre il merito di aver espresso, tra i figli del suo personale, il caso del giovane Orazio Paita, figlio dell'operaio Guglielmo che, studiosissimo, è riuscito a laurearsi in ingegneria.

Infine il Presidente ha concluso dicendo che la premiazione doveva essere considerata come uno sprone ad una cordiale emulazione fra i figli degli ansaldini.

Quindi il Presidente ha premiato i seguenti studenti:

Borse di 1° grado: Giuseppe Barani di Oreste (2.a media - L. 24.000).

Borse di 2° grado: Franco Martelli di Silvio (5.a ist. ind. - L. 25.000); Giuseppe Macchioni di Corrado (5.a ist. ind. - L. 25.000); Renzo Amorfini di Nello (4.a ist. ind. - L. 25.000); Giuseppina Canale di Pietro (2.a ist. comm. - L. 25.000); Franco Curzi di Aldo (2.a ist. comm. - L. 25.000); Paola Bertolucci di Mario (4.a ginnasio - L. 25.000); Marina Serbandini di Camillo (3.a media - L. 12.000); Giorgio Grando di Giovanni (2.a media - L. 12.000); Corrado Bernardini di Giulio (2.a media - L. 12.000).

Calorosi applausi hanno sottolineato la consegna dei premi.

MECCANICO

ACQUISITE COMMESSE per 1.400.000 ore lavorative

Ecco le commesse più importanti acquisite dall'8 aprile al 22 maggio:

— Tre apparati motori a turbina, della potenza di 14.500 C.A., per tre turbocisterne di 31.500 T.D.W. da costruirsi nei nostri Cantieri.

— Dentatura di una ruota lenta e due pignoni per la Società « Aktiebolaget - De Lavals Angturbin » di Stoccolma.

— Riparazione delle turbine principali del piroscafo « Mecca » della Società « Khedivial Mail Line » di Alessandria.

— Tre assortimenti filtri magnetici per tre motonavi in allestimento e costruzione al nostro Cantiere di Sestri per la Società « Villain & Fassio » di Genova.

— Sostituzione di un fascio tubiero preriscaldatore acqua per la centrale termoelettrica di Civitavecchia.

— Una sezione da 140.000 KW. per la centrale termoelettrica della S.I.P. a Chivasso.

— Una serie di completamenti destinati a una motonave di 15.800 T.D.W. da costruirsi nei nostri Cantieri.

— Un generatore di vapore, per una produzione di massima di 270 T/h, per la Società A.N.I.C. di Milano (Centrale di Ravenna).

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, sovralimentato, della potenza di 165 cav. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Francesco Leggieri di Taranto.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, sovralimentato, della potenza di 165 cav. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Salvatore Martellotti di Conegliano Calabro.

—Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, sovralimentato, della potenza di 165 cav. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Daniele Franza di Cosenza.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, della potenza di 110 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà della «Cooperativa Pescatori » di Bisceglie.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, della potenza di 110 cav. eff. a 390 giri al 1', dotato di camicie cilindro cromate, da sistemare su peschereccio di proprietà della « Cooperativa Pescivendoli Nettuno » di Brindisi.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, della potenza di 110 cav. eff. a 390 giri al 1', dotato di camicie cilindro cromate, da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Michele Amoruso di Bari.

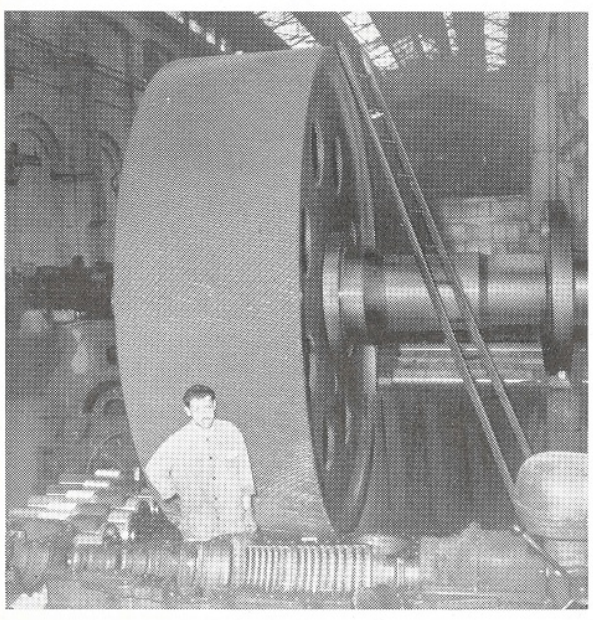
— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/6 R, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1', da sistemare su motonave di proprietà della Compagnia di Navigazione Mediterranea di Ancona, in costruzione presso il Cantiere Navale « Marsili & C. » di Ancona.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/6 R, sovralimentato, della potenza di 450 cav. eff. a 360 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà dell'armatore Vinicio Donà di Trieste.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/6, della potenza di 180 cav. eff. a 430 giri al 1', dotato di complesso elica a pale orientabili, richiesto dalle Officine Allestimento e Riparazioni Navi di Genova, per essere sistemato sul rimorchiatore « Cornigliano II ».

— Un gruppo elettrogeno da 150 KVA - 380/220 Volta - 50 Hz - cosfì = 0,8 - 428 giri al 1', formato con motore Diesel Ansaldo tipo 2131/4, sovralimentato, della potenza di 180 cav. a 428 giri al 1', destinato alla Ditta « Galileo Argentina C. I. y F. S. A. » di Buenos Aires.

Le suddette forniture comportano circa 1.381.750 ore lavorative.



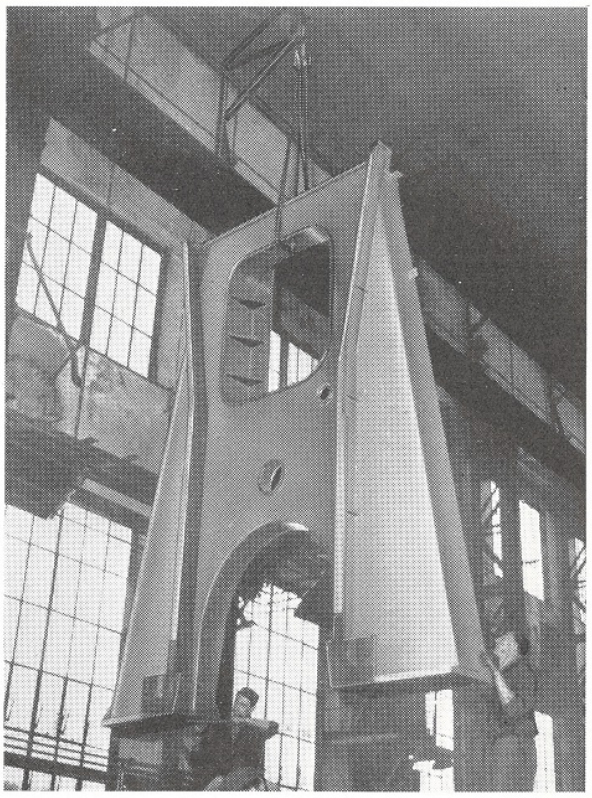
Ruota lenta, del peso di 32 tonn., in lavorazione al Meccanico per la T/C « Purfina Italia ». In primo piano l'operaio G. Casadei.

CONSEGNE

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

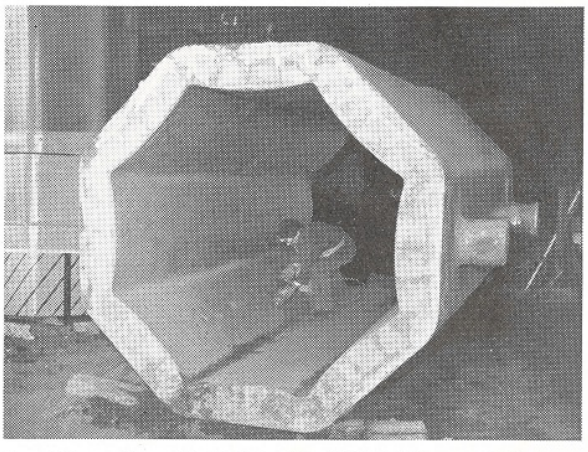
— Una caldaia per locomotive indiane, completa di particolari, al nostro stabilimento Ferroviario; due economizzatori per caldaie Ansaldo - Foster Wheeler, tre turbopompe « Coffin » ad asse orizzontale, per servizio alimento caldaie, una serie di rispetti per dette turbopompe, due riscaldatori a vapore, due complessi depurazione olio « De Laval », due rotopompe a vite tipo « Imo 160/3 » ad asse verticale per servizio lubrificazione, mattoni refrattari per muratura caldaie, materiale coibente per rivestimento caldaie, due pompe a vapore ad azione diretta duplex orizzontale a quadruplo effetto per servizio alimento generatore di vapore a bassa pressione per la turbocisterna « Purfina Italia » in allestimento, tre turbopompe « Coffin » ad asse orizzontale per servizio alimento caldaie, una serie di rispetti per dette turbopompe, due riscaldatori a vapore, due complessi depurazione olio « De Laval », due rotopompe a vite tipo « Imo 160/3 » ad asse verticale per servizio lubrificazione, mattoni refrattari e materiale coibente per rivestimento caldaie, due pompe a vapore ad azione diretta duplex orizzontale a quadruplo effetto per servizio alimento generatore di vapore a bassa pressione per la turbocisterna « Fina Canadà » in allestimento, due rotopompe a vite tipo « Imo 160/3 » ad asse verticale per servizio lubrificazione per una turbocisterna di 31.500 T.D.W. in costruzione per la « Compagnia Internazionale » di Genova, al nostro Cantiere di Sestri; mattoni refrattari e materiale coibente per il cacciatorpediniere « Indomito » in allestimento per la Marina Militare Italiana, rivestimento collettori di vapore e d'acqua per due navi militari indonesiane in costruzione, macchinari ausiliari per circuito chiuso d'alimentazione principale (costituito da due pompe di estrazione, due eiettori aria, due regolatori chiusi d'alimento, due condensatori premistoppa ed una pompa estrazione acqua « Weir ») per il cacciatorpediniere venezuelano « Josè Garcia » in costruzione, al nostro Cantiere di Livorno; sei collettori per surriscaldatori, un collettore per vapore e un collettore d'acqua per corpo evaporante per le turbocisterne « Monasso » e « Insom » in costruzione, ai C.R.D.A. di Trieste; tre intelaiature saldate per carrelli locomotori tipo E 636 delle FF. SS. (inviate al Mec per la ricottura), al «Tecnomasio Italiano Brown Boveri» di Vado Ligure; un braccio port'elica (inviato al Mec per il controllo « magnaflux ») ai Cantieri Navali Riuniti di Ancona.

— Una ruota e due pignoni di 1.a riduzione, una ruota lenta per riduttore, un tronco albero per accoppiatoio reggispinta ruota lenta (inviati al Mec per la lavorazione e rimessa in efficienza) per il piroscafo « Arcturus » in riparazione, una stella per giunto rotore di turbina A.P.D., due rocchetti di BP, otto cuscinet-



Un montante per motore Ansaldo-Doxford tipo 67 LB 6, costruito al nostro stabilimento Meccanico, durante una fase del montaggio nella sala prove grandi motori Diesel.

FONDERIA



Lingottiera ottagonale di ghisa tipo 173 K, del peso di 60 tonn., fusa nel nostro stabilimento Fonderia per la S.I.A.C. Nell'interno della lingottiera è al lavoro l'operaio Luigi De Francesco.

ti portanti per rocchetti per il piroscafo « Venezuela » in riparazione, all'O.A.R.N. di Genova; una turbina di A.P. sinistra, completa di particolari, per il cacciatorpediniere « Josè Garcia » in costruzione al nostro Cantiere di Livorno; un gruppo riduttore principale ad ingranaggi, un motore elettrico asincrono trifase da 6 HP, una cassetta comando manovra, un cuscinetto reggispinta principale per gruppo sinistro, due riscaldatori acqua, gruppi filtri doppio diametro 125 per olio lubrificazione, una turbina di B.P. sinistra completa di particolari interni ed esterni per un avviso scorta in costruzione, alla « Navalmeccanica » di Castellammare di Stabia.

— Supporti autolubrificanti, refrigeranti acqua raffreddamento polverizzatori, collettori mandata acqua, testate cilindro, collettori gas di scarico, cinque cicloni parascintille in lamiera di acciaio ed altri particolari per gruppi Diesel - alternatore da 700 kW, un gruppo Diesel - alternatore da 190 KVA con motore Ansaldo tipo Q 265/4 da 225 HP, un basamento completo per motore Diesel - Ansaldo tipo Q 265/7 per la motonave « Pina », all'armatore Giuseppe Galatolo di Livorno; un motore marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/6 R da 300 HP per la motonave « Plotarckis Blessas » in riparazione, ai Cantieri Navali di Taranto per conto dell'armatore Emanuele Trakakis di Trieste; un motore marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/4 da 200 HP al sig. Michele Amoruso di Bari; un basamento motore, uno stantuffo, un coperchio cilindro ed una biella per la motocisterna « Corallina » in riparazione, all'O.N.I. di Napoli per conto della C.I.T.M.A.R. di Genova.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 358 tonnellate.

MUGGIANO

RIPARAZIONI

— Si sono conclusi i lavori di riparazione del piroscafo « La Valetta » di 5.355 T.S.L. della Società di navigazione « Pala - Franceschini » di Genova, lavori interessanti particolarmente lo scafo. Il « La Valetta » ha lasciato il Cantiere di Muggiano il 15 maggio, dopo una permanenza di circa un mese.

— Il 18 maggio ha lasciato le acque del Muggiano la motocisterna « Elia Bibolini »; anche questa nave ha subito importanti lavori di riparazione.

— Il 21 maggio è giunto il piroscafo « Pietro Bibolini » di 10.000 T. S. L. della « Società Transoceanica » di Genova, per essere sottoposto a lavori varii della durata di una diecina di giorni.

— Nella darsena del cantiere si è ormeggiata, il 22 maggio, la motocisterna « Linda Giovanna » di 10.200 T. S. L. della « Società Fratelli D'Amico » di Roma, per riparazioni e lavori di riclassifica della durata di circa due mesi.

CANTIERE

Situazione degli scali

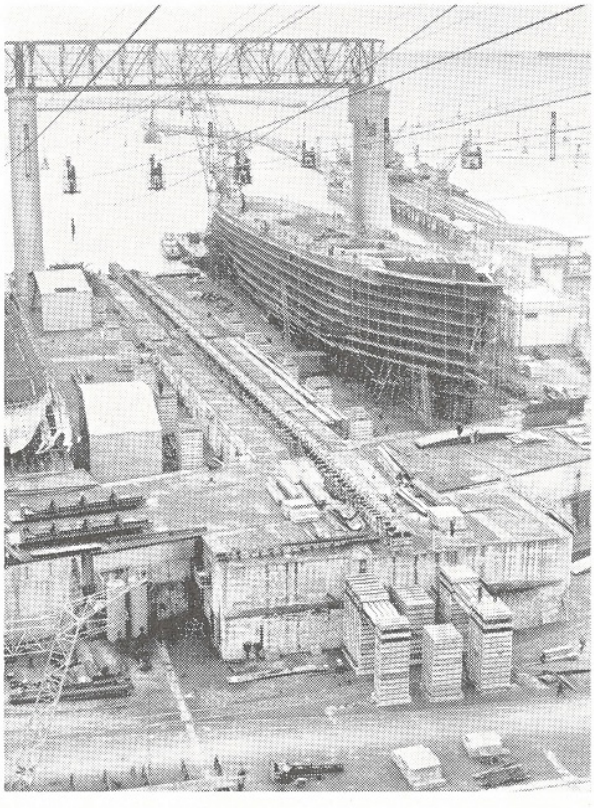
Dopo i vari che si sono succeduti nei primi cinque mesi di quest'anno, procedono alacremente i lavori per occupare gli scali lasciati vuoti.

Sullo scalo da cui è scesa in mare la motonave « Angela Fassio » è stata impostata alcuni giorni fa, come risulta in altra parte del giornale, una altra unità gemella, sempre per la Compagnia armatrice «Villain & Fassio» di Genova.

La turbonave passeggeri di 20.000 T.S.L. per il « Lloyd Tirrenico » di Genova entro la prima decade di giugno sarà impostata sullo scalo che ha visto nascere la « Gripsholm »; il lavoro di preparazione dello scalo è ultimato e anche i paramezzali sono pronti.

Lo scalo per la turbocisterna di 50.000 T. D. W. della «Compagnia trasporti petroli» di Palermo viene curato in modo particolare e, data la lunghezza della nave, verrà prolungato di circa 17 m., fino a giungere sul piazzale. Affinchè il prolungamento, che viene fatto con blocchi di cemento, non ingombri i raccordi ferroviari, sono necessari due sottopassaggi di quasi 4 m. di altezza, che saranno lasciati liberi attraverso i blocchi di cemento.

Anche per la supercisterna si avvicina la data dell'impostazione, che avverrà anch'essa entro giugno.



Aprontamento dello scalo su cui sarà costruita la T/c di 50.000 T.D.W. per la « Compagnia trasporti petroli » di Palermo.

Situazione dell'allestimento

Sezione elettricisti. - Si sta ultimando la costruzione di quadri e sottoquadri destinati a cacciatorpediniere e avvisi scorta della Marina Militare Italiana.

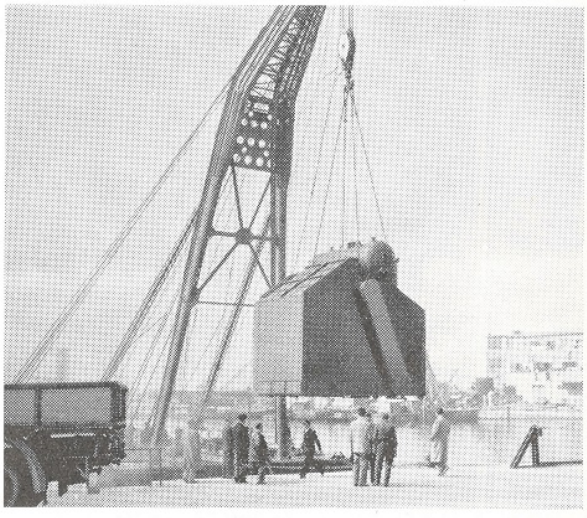
Per quanto riguarda le turbocisterne « Purfina Italia » e « Fina Canadà » le squadre di bordo hanno già fatto circa l'80% dell'impianto elettrico; la stesura delle linee che vanno dal quadro principale alle macchine è quasi completa.

Per la « Gripsholm » è stato sistemato il quadro principale giunto dalla Svezia e le linee principali sono già a posto; si è cominciato a lavorare su tutti i ponti e in particolare sul ponte B, per gli impianti delle cabine.

Sezione montaggio apparati motori. - Sono state imbarcate le due caldaie Ansaldo - Foster Wheeler e i due economizzatori sulla T/C « Purfina Italia » e si preparano i basamenti per i motori ausiliari.

Sulla « Angela Fassio », varata il 20 maggio scorso, si stanno imbarcando il motore principale giunto dalla Fiat e la linea d'asse completa.

Sulla « Gripsholm » si stanno sistemando i motori principali, dopo il controllo effettuato dalla Commissione Svedese sull'allineamento dei banchi dei motori stessi.



Imbarco di caldaie ancora incomplete costruite al Meccanico e destinate alla turbocisterna « Purfina Italia ».

VISITE

Ultimamente i nostri Stabilimenti sono stati oggetto di numerose visite, tra cui segnaliamo le seguenti:

— Ottanta allievi dell'Istituto Nautico di Livorno. Gli ospiti hanno visitato il Cantiere « Luigi Orlando », soffermandosi particolarmente nella sala a tracciare e nelle officine navali e interessandosi ai sistemi di prefabbricazione, guidati dagli ingg. Barbone, Palau e Picchi.

— Cinquanta tecnici, ingegneri e periti industriali, dell'Istituto Italiano di Saldatura, hanno visitato il Meccanico e particolarmente il Laboratorio Materiali, ricevuti dal Dirigente ing. Rappini e accompagnati dai nostri ingegneri Bilello, Muscarella, Frisoni e Barra Caracciolo. L'ing. Rappini ha intrattenuti gli ospiti con una interessante conferenza sui progressi compiuti dall'Ansaldo nel campo della saldatura.

— L'ing. S. Marenchini della Società « Argos Ltda » di La Paz, accompagnato dal dott. Mario Politi, Consigliere Delegato della Società « Polyplastex » di Milano, ha visitato il Meccanico, guidato dal sig. Donati della Direzione Generale.

— Il Ministro plenipotenziario australiano Mac Cuire e il V. Console inglese Steenbock si sono recati al Cantiere di Sestri, accompagnati dal Direttore ing. Cristofori e dal com.te Arcadipane della Direzione Generale.

Recentemente ha visitato il Cantiere di Sestri una missione pakistana guidata dal ministro del commercio estero Rahimtoola. Da sinistra: **il sig. Aziz Ahmad della delegazione commerciale del Pakistan in Italia; il sottosegretario al commercio estero Osman Ali; il ministro Rahimtoola; il sig. Donati della nostra Direzione Generale; il figlio del ministro Rahimtoola; il segretario del Cantiere sig. Emanuelli.**

Chivasso: "un lavoro

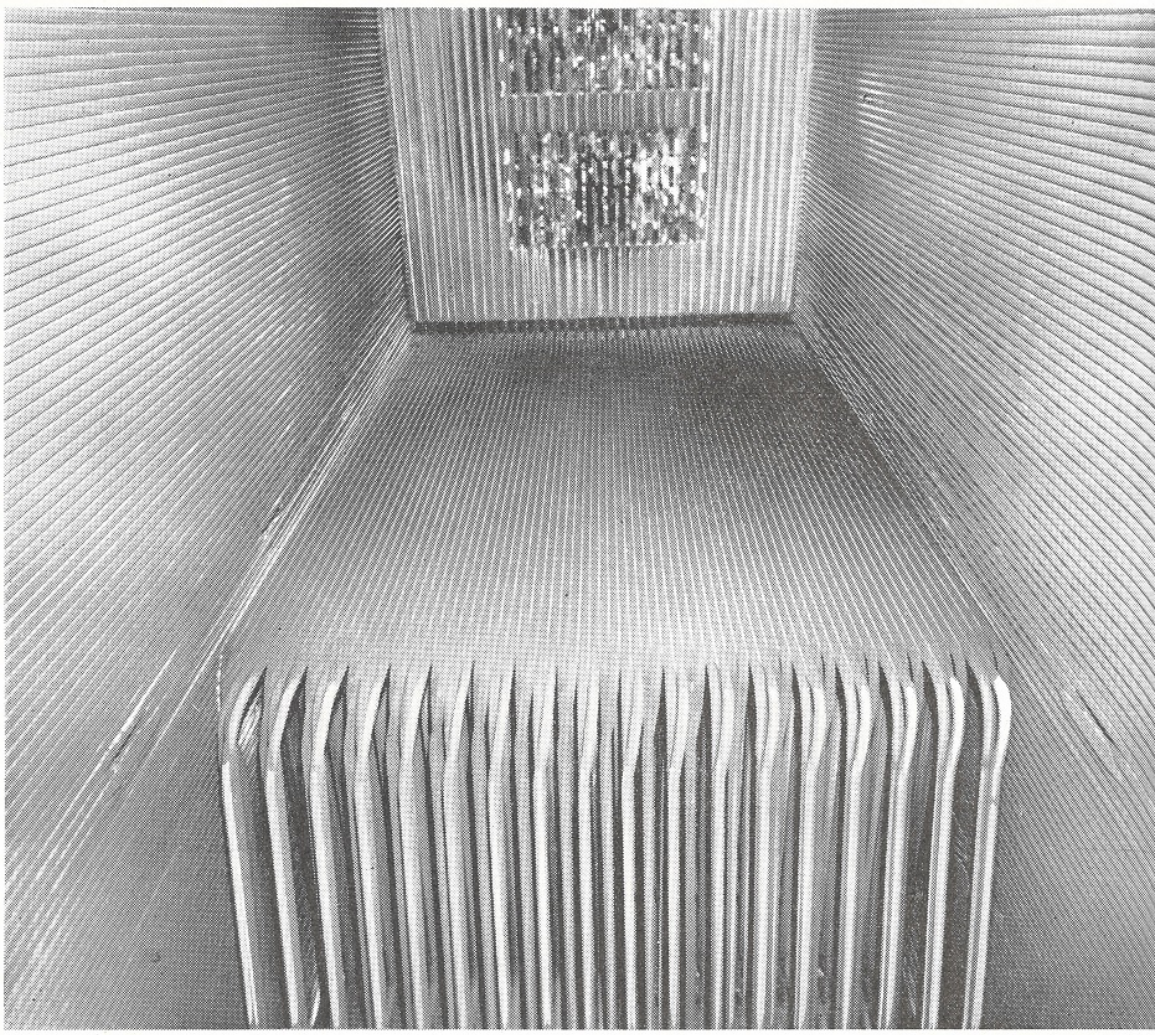
Non deve destar meraviglia se avviene che intorno a quel vero «monumento industriale» che è la Centrale di Chivasso si siano accesi e si accendano ancora i cuori di quelli che, avendone seguita l'erezione, vi trovano motivi di soddisfazione e di speranza. Sono accenti talvolta semplici di qualcuno di essi che sente il bisogno di narrare qualcosa intorno ad episodi vissuti quando la fatica conclusiva aveva in sè quasi un inconscio palpito creativo. Tanti altri, specie quelli che per lunghi mesi portarono il loro contributo di opera, certamente vorrebbero esprimere il loro intimo orgoglio di lavoratori, ma se ne astengono per un innato spirito di quasi timorosa modestia.

E' la voce di un intimo celato entusiasmo. E' lo stesso entusiasmo che fece commuovere i cuori della moltitudine che salutava dalle banchine l'Andrea Doria partente.

Quella fu una luce che squarciò le tenebre di un periodo cupo ed incerto; questa, che a Chivasso si è accesa, è una fiamma destinata a riscaldare, nel cuore dei dipendenti della nostra Azienda, un nuovo spirito di collaborazione e di responsabilità.

Attraverso le note che seguono, s'intuisce in quale palpito di armonia, di volontà e di affiatamento si sia svolto un così imponente lavoro.

Sono i segni premonitori di un risveglio che matura nelle coscienze dei più.



Disposizione dei tubi nella camera di combustione di una caldaia

Quando, per oltre un secolo, si costruisce in una gara senza tregua e in campi non sempre facili, i successi e le amarezze sono frequenti e numerosi. I costruttori sanno quanto siano dure le tappe della vita industriale che è fatta di sforzi accompagnati, a volte, anche da intime soddisfazioni.

Invero, nella nostra Azienda, sono relativamente frequenti i giorni di gioia in cui vediamo calare in mare gli scafi, o in cui vediamo le navi, linde e belle come umane creature in festa, prendere le vie del mondo.

Altre costruzioni importanti, che impegnano lo sforzo di migliaia di persone per lunghi e lunghi mesi, spesso si seguono una all'altra, suscitando vivo interesse ed entusiasmo.

Ma vi è stata una recente, importante realizzazione, che per essere stata ultimata lontana dal nostro ambiente di lavoro, non ha potuto dare a tutti quelli che hanno contribuito a crearla, quella intima soddisfazione che danno le cose compiute: è la Centrale termoelettrica di Chivasso.

Molti tecnici ed operai hanno prodigate le loro migliori energie in questa costruzione, con un impegno che è veramente degno delle migliori tradizioni del lavoro italiano, ma date le caratteristiche di tale opera non ne hanno visto il volto nella sua forma finale. Gran parte di essi, pur avendo lavorato su parti singole, non hanno potuto comprendere l'entità e l'importanza dell'assieme dopo che esso è stato realizzato nella Centrale ed infine ora che sta assolvendo con piena soddisfazione il suo compito.

Ma il nostro Amministratore Delegato ing. Rosini, il V. Direttore Generale ing. De Vito e il Direttore Centrale ing. Lo Monaco, hanno certamente voluto interpretare sia lo spirito che il vivo desiderio di tutto il nostro personale quando, alcuni giorni fa, hanno compiuta una visita a Chivasso, incontrandosi sul posto con alcuni dei maggiori Dirigenti della Società Idroelettrica Piemonte: il prof. Dalla Verde e l'ing. Colonna.

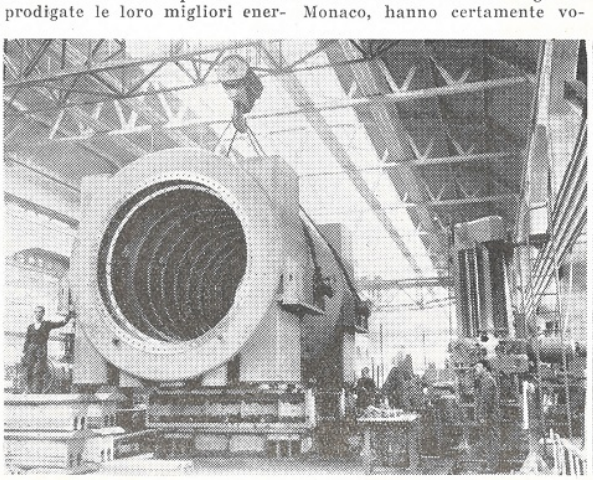
Sono state ore di vera soddisfazione quelle vissute nella Centrale di Chivasso dai nostri Dirigenti che hanno la grave responsabilità dell'indirizzo della nostra Azienda.

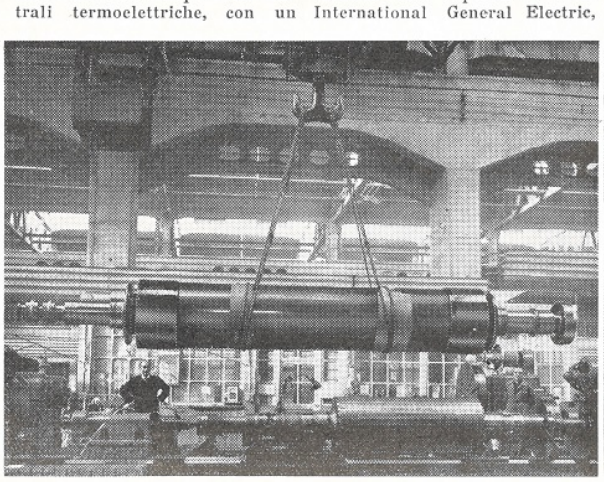
Hanno avuto ancora una volta la conferma dei miracoli costruttivi che si possono realizzare anche nel campo delle centrali termoelettriche, con un complesso industriale come il nostro, quando una ferma volontà domina gli uomini. E i nostri Dirigenti, che nella nostra vita di lavoro conoscono uomini e cose, osservando l'immagine di una così brillante realizzazione hanno visto scorrere davanti ai loro occhi a centinaia, le note figure dei lavoratori e dei tecnici di ogni rango che hanno prodigato il loro entusiasmo realizzatore.

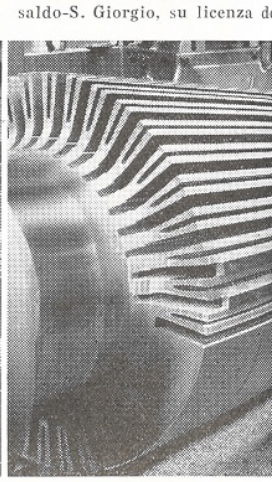
Lo sforzo di sei anni, fra la fase di preparazione prima e di concreto lavoro dopo, si è chiuso con lusinghieri risultati tecnici. E ne fa fede il rapporto lasciato dal supervisore della International General Electric, Mr. Roy McKibben, venuto in Italia in occasione dell'avv mento della 2.a sezione di Ch vasso e in particolare del gru po turbo-alternatore.

Così egli si esprime:

«Questa macchina a 21 s di è progettata per 60.000 K con pressione di vapore all'a missione di 60 Kg/cm2 e 48 di temperatura. Il generatore progettato per 86.250 KVA ma simi con raffreddamento ad alla pressione di 1 Kg/cm2. tratta di un duplicato del gru po 1° dell'impianto di Chiva costruito però interamente d l'Ansaldo meno l'alternato che è stato costruito dall'A saldo-S. Giorgio, su licenza d







Lo statore e il rotore dell'alternatore del nuovo gruppo da 70 mila Kw. in fase di fabbricazione negli Stabilimenti elettromeccanici dell'A

esemplare"

la I.G.E. Co. ed è pertanto la prima macchina del genere che sia stata costruita dalle Vostre Società.

Risultati

— Esecuzione del programma di « avviamento e di bilanciamento dinamico »;

— Esecuzione del programma di « ispezione dei cuscinetti ».

La macchina si trova attualmente in servizio, e sono del parere che il suo comportamento corrisponde largamente a tutte le esigenze.

Il cliente, la Società SIP, ha espresso, tramite il suo rappresentante, la sua piena soddisfazione a tale riguardo; pertanto ritengo che abbiamo raggiunto lo scopo prestabilito.

Desidero precisare, qui di seguito, i vari rilievi da me eseguiti:

1) La macchina è stata avviata per 12 volte, di cui tre volte in seguito a fermate dovute al distacco del carico per disservizi sulla rete elettrica Tutti i riavviamenti si sono potuti eseguire con sicurezza. Il 12° avviamento avvenne dopo il bilanciamento finale (lancio n° 5).

In tale occasione si verificarono sulla macchina disturbi minimi di vibrazioni quasi trascurabili, i quali sono da attribuirsi alle velocità critiche a 1800, 2050 e 2500 giri/1'. Considero, quindi, che la macchina possieda buone caratteristiche di avviamento potendo con sicurezza essere avviata dagli addetti, normalmente preposti a tale servizio, a condizione, comunque, che sia tenuto conto delle istruzioni per l'avviamento di cui al Manuale d'Istruzioni per il gruppo 1° della I.G.E. Co.

2) La vibrazione massima dei cuscinetti a piena velocità di esercizio e di carico è di « 0.5 mils » in misura americana (0.5 millesimi di pollice); negli S.U una macchina simile sarebbe pertanto denominata « macchina da ½ millesimo di pollice», e le sue prestazioni potrebbero quindi *considerarsi ottime*, come tali io del resto le ritengo.

Allego un rilievo completo delle vibrazioni.

3) Il turbogeneratore non ha accusato alcuna anormalità conseguente o a variazioni di carico o a variazioni di frequenza (48-51 cicli) od al tempo dell'esercizio. Considero questo fatto una buona prova di stabilità. Ritengo inoltre che le condizioni di servizio, alle quali la macchina è stata sottoposta finora, siano state particolarmente severe, in quanto, come già detto, si sono verificati tre scatti con il brusco distacco del carico. Ciò nonostante le reazioni della macchina non possono considerarsi anormali, e pertanto, considero ottime le sue prestazioni.

4) Durante la taratura delle valvole parzializzatrici (3 marzo), la macchina è stata controllata a pieno carico alla massima apertura di dette valvole.

Sono stati sviluppati 75.000 KW., ed il funzionamento della turbina a pieno carico semmai si può considerare lievemente superiore rispetto agli andamenti dei carichi più bassi. Perciò ritengo, considerando tutti i fattori relativi alla macchina che si potrà generare continuamente tale potenza senz'alcuna difficoltà. Debbo comunque precisare che la I.G.E. Co. ha delle sue norme ben precise quando si tratta di superare la potenza normale di targa e pertanto dovrete far riferimento a tali norme.

5) Tutti gli organi di comando sono stati riscontrati in efficienza come previsto dal progetto.

6) Gli istrumenti supervisori ed i registratori indicano con precisione le condizioni di funzionamento della macchina.

7) Il sistema di raffreddamento del generatore ha funzionato ottimamente ed è stato quindi in grado di mantenere la temperatura ad un massimo di 65°C a pieno carico.

8) Il rendimento del sistema ad idrogeno si è riscontrato eccellente. Il consumo di gas ammontava ad 1 bombola di idrogeno per una durata di 60 ore alla pressione di 0.2 Kg/cm2, e non superava che lievemente tale consumo a pressioni elevate di H2.

Durata del programma

Sono veramente spiacente che l'esecuzione del programma si sia protratta a lungo e che il costo risultante sia stato eccessivo. Normalmente un tale ciclo viene portato a termine in 3 settimane o 4 al massimo. Il motivo del ritardo è da addebitarsi alla forte richiesta di energia che vi è stata in tutta l'Europa in quel periodo dell'inverno 1956 eccezionalmente rigido.

Naturalmente ho trattato questo problema con i Direttori della SIP e mi sono potuto rendere conto delle effettive esigenze che il gruppo, anche un po' in contrasto con le buone regole, non venisse fermato per la normale revisione. Credo quindi giustificate le decisioni prese in merito di volta in volta.

Certamente la vostra collaborazione con questo cliente, date le circostanze eccezionali, giustifica il vostro atteggiamento di consenso. Difatti la SIP ha cooperato con noi al massimo, in ogni occasione, mettendoci in grado di eseguire il lavoro. E quanto è stato fatto è il segno migliore della collaborazione da parte della suddetta Società.

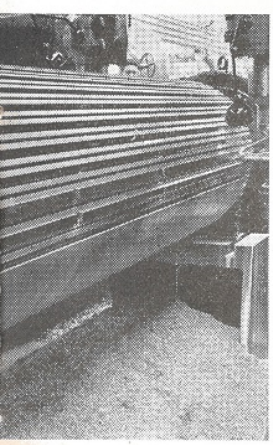
Conclusione

La mia funzione era quella di assistervi e consigliarvi, dato che la responsabilità era naturalmente tutta vostra.

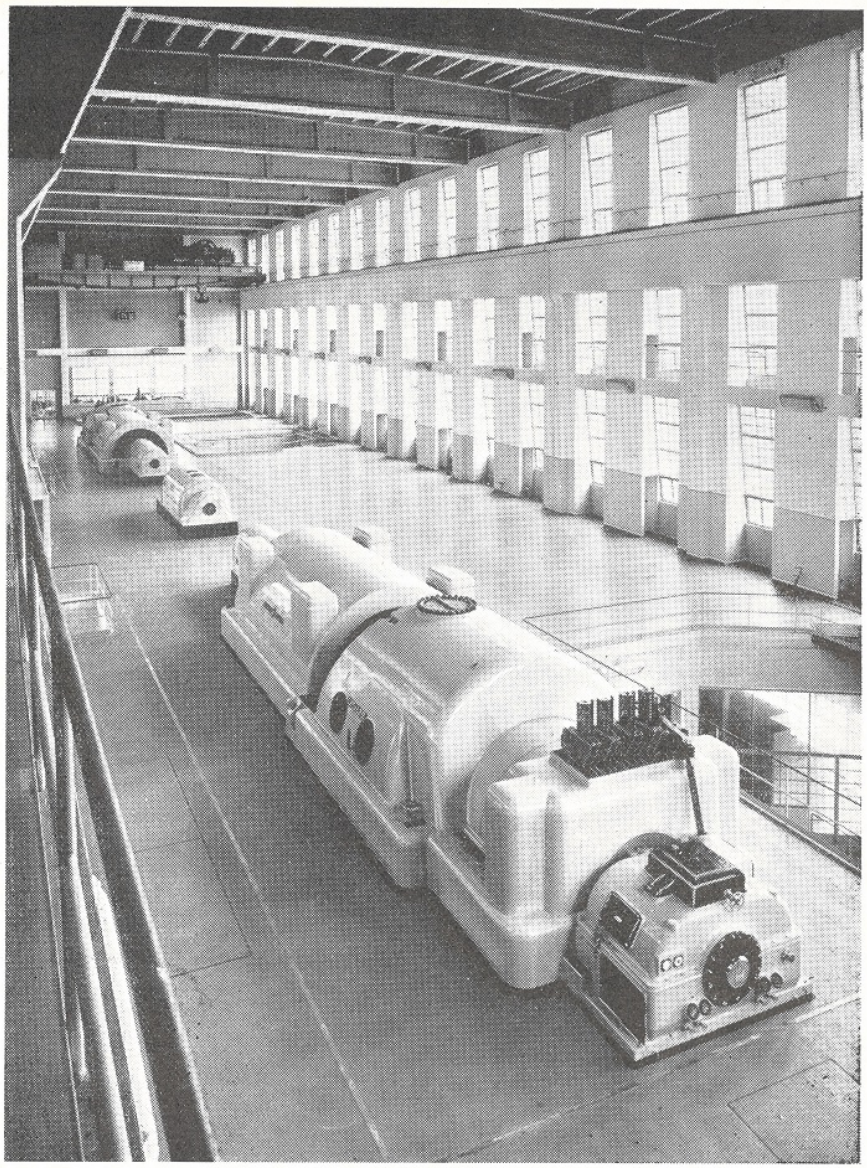
Prima della messa in servizio della macchina venne discusso, approfondito e concordato con voi e con la Società Ansaldo-S. Giorgio ogni intervento in tutti i suoi dettagli. Il personale della vostra Società ha eseguito il lavoro, assumen-

L. P.

(segue a pagina 12)



do-San Giorgio.



Veglia notturna

Recentemente ho avuto la possibilità di visitare la Centrale di Chivasso in fase di assetto definitivo.

L'argomento, come i lettori ricorderanno, è già stato esaurientemente trattato su queste pagine.

Io avevo visto la Centrale durante la fase di allestimento, avevo poi seguito il suo svolgimento attraverso le notizie ed informazioni che a mano a mano ricevevo dai nostri tecnici e la mia conoscenza ed esperienza acquisita in materia mi aveva portato a pensare a qualcosa di grandioso. Nonostante ciò devo confessare di essere rimasto fortemente impressionato.

L'opera è superba, veramente spettacolare.

Ora essa è compiuta, è qui viva, palpitante ai nostri occhi che, sebbene abituati a vedere importanti realizzazioni tecniche, non possono nascondere un senso di meraviglia.

Tutto è perfetto nella sala: gli uomini dislocati nei punti più delicati e presso gli apparecchi supervisori del gruppo, eseguono scrupolosamente il controllo delle temperature, delle vibrazioni, delle dilatazioni; la macchina gira vorticosamente a pieno regime, ma silenziosamente, senza pretese di farsi notare.

L'uomo però non è ancora completamente soddisfatto perchè la regola vuole, in modo tassativo, che se ne ritocchi la equilibratura, sul posto, ai primi avviamenti. E questa volta le eccezionali condizioni di rigidità del clima, e quindi le insistenti richieste di energia sulla rete, non consentono soste. Occorre approfittare delle ore di minore carico e l'uomo inizia la veglia notturna.

Gradatamente la macchina viene liberata dal carico e lentamente si arresta.

L'operazione è molto delicata, bisogna liberare il generatore del gas (H2) immesso dentro di esso per il raffreddamento; onde evitare possibili esplosioni occorre sostituirlo con altro gas (CO2) il quale, date le sue proprietà tossiche dovrà a sua volta essere espulso con aria di lavaggio per permettere all'uomo di introdursi dentro di esso e lavorare con tutta tranquillità.

I nostri occhi per nulla affaticati scrutano tutto; c'è una armonia particolare quasi irreale che lega ogni cosa, ogni movimento, anzi è dalle operazioni dell'uomo e dalle cose che nasce questa armonia che pervade l'animo e dà un senso di profonda soddisfazione e partecipazione spirituale.

Tutto si svolge attentamente; vengono aperte le porte di visita del generatore e con ogni precauzione l'uomo procede all'applicazione di piccolissimi pesi su apposite scanalature, praticate nel rotore, nei punti determinati in precedenza da uno speciale strumento.

Noi seguiamo ogni suo movimento. Egli ha appeso al polso sinistro, legato con una cordicella, il piccolo peso che deve applicare, mentre dall'altro polso vediamo la chiave, pure essa legata, che dovrà adoperare per serrare la vite di pressione del peso stesso.

L'uomo ogni tanto emerge dall'apertura per rinfrancarsi e rinfrescarsi.

Egli lavora calmo, sicuro di sè, con precisione di chirurgo; ad uno ad uno esegue tutti i movimenti necessari.

Con evidente soddisfazione di tutti l'operazione è finita; con ciò si dovrebbe aver portato alla perfezione il bilanciamento del gruppo. Vi è un pò d'ansia nei cuori.

E' quasi l'alba e si sta terminando l'immissione di idrogeno nel generatore, condizione necessaria per riprendere il funzionamento. Ognuno è al proprio posto e la macchina torna nuovamente a girare, libera, veloce, a pieno regime; ora è perfetta.

Noi siamo fieri di essa, poichè ci permette di dimostrare al mondo la forza e la potenza dell'industria italiana ed in particolare quella della nostra gloriosa Ansaldo.

Mario Sommariva

Compiti disciplinari dei capi

Pubblichiamo il testo integrale della circolare DIC-PAS n. 785-56-27 concernente l'osservanza delle norme disciplinari negli stabilimenti sociali.

Nel quadro dei provvedimenti intesi a realizzare una sempre maggiore efficienza produttiva ed assicurare un regolare e disciplinato svolgimento del lavoro, si è ravvisata l'opportunità di chiarire ai capi di ogni ordine e grado come ad essi siano affidati non solo compiti tecnici relativi allo svolgimento del controllo dell'andamento produttivo, ma altresì compiti disciplinari nell'ambito ciascuno della propria sfera di competenza.

E' evidente infatti che il miglioramento qualitativo e quantitativo della produzione nell'interesse dell'Azienda e di tutti i lavoratori non può essere ottenuto senza una disciplina osservata scrupolosamente da tutti, ed è altrettanto evidente come il compito di fare osservare le norme disciplinari — affidato esclusivamente ai capi nell'ambito delle officine e dei reparti di lavorazione — non può, per evidenti ragioni organizzative e di prestigio degli stessi capi nei confronti dei loro subordinati, essere demandato ad altri.

Premesso quanto sopra, e ricordato ai capi come i compiti di natura disciplinare non siano meno importanti di quelli di carattere tecnico e amministrativo, e, conseguentemente, come l'Azienda nel farsi un giudizio di ciascun capo terrà in evidente conto il modo con cui lo stesso saprà assolvere le sue funzioni anche nel campo disciplinare, riteniamo opportuno richiamare qui di seguito alcune disposizioni che i capi sono tenuti a fare osservare ai propri dipendenti.

Innanzitutto una serie di disposizioni a carattere disciplinare è contenuta nel contratto nazionale di lavoro per i lavoratori addetti all'industria metalmeccanica, stipulato in Roma il 25 giugno 1948, e l'osservanza di tali disposizioni costituisce obbligo contrattuale per ciascun dipendente dell'Azienda. In particolare richiamiamo il contenuto degli articoli seguenti della PARTE 1.a, relativa alla regolamentazione per gli appartenenti alla qualifica di operai:

— art. 5 - entrata e uscita
— art. 30 - disciplina aziendale
— art. 32 - assenze
— art. 33 - permessi di entrata e uscita
— art. 34 consegna e conservazione utensili e materiali
— art. 36 - divieti.

Allo scopo di raggruppare in modo organico le disposizioni che i capi debbono fare osservare ai lavoratori da loro dipendenti in applicazione delle dette norme contrattuali nonchè di altre disposizioni regolamentari della nostra azienda, indichiamo quì di seguito le principali norme in proposito:

1) - Il capo, in quanto responsabile della disciplina dei lavoratori posti sotto il suo controllo deve assicurarsi che i lavoratori affidati alla sua guida svolgano il loro lavoro con la dovuta diligenza. Egli deve quindi pretendere che i lavoratori inizino effettivamente e terminino il loro lavoro secondo l'orario stabilito e che non abbandonino il proprio posto di lavoro senza sua autorizzazione. Nei confronti degli inadempienti il capo ha l'obbligo di intervenire con richiami verbali e, se recidivi, inoltrando proposte per più gravi provvedimenti disciplinari.

2) - Il capo, come deve controllare che i lavoratori del proprio reparto non abbandonino il posto di lavoro se non per giustificato motivo e previa sua autorizzazione, così è tenuto ad osservare l'eventuale presenza nel suo reparto di appartenenti ad altri reparti ed accertarsi che tale presenza è dovuta ad esclusivi giustificati motivi di lavoro e con l'autorizzazione dei capi da cui rispettivamente dipendono.

Nel caso egli accerti la presenza nel proprio reparto di elementi che non si trovino nelle condizioni di cui sopra, dovrà fare immediato rapporto alla Direzione per via gerarchica.

3) - Il capo deve limitare l'autorizzazione ad allontanarsi dal proprio posto di lavoro non per ragioni di servizio, ad operai che debbano recarsi negli uffici della Direzione o presso la Commissione Interna, a casi eccezionali di assoluta immediata necessità in quanto, di norma, l'operaio è tenuto a svolgere le pratiche personali che egli può avere con gli uffici della Direzione, o recarsi in Commissione Interna fuori dell'orario di lavoro.

L'autorizzazione dovrà essere data per iscritto dal capo officina o da chi lo sostituisce, indicando il giorno e l'ora dell'autorizzazione stessa.

Per quanto poi concerne la concessione di permessi di uscita, il capo potrà concedere tali permessi solo in casi urgenti e dopo essersi accertato delle ragioni che motivano la richiesta. Il permesso dovrà essere negato a coloro che lo richiedono troppo frequentemente senza dimostrati motivi.

Nell'ipotesi di permessi per una o più giornate di assenza, questi devono essere richiesti dai lavoratori ai loro superiori diretti almeno il giorno precedente l'inizio dell'assenza e possono essere rilasciati, su proposta del capo da cui il lavoratore richiedente direttamente dipende, dai capi officina (C. Sezione). Non è in facoltà dei capi concedere sanatoria per assenze dovute a motivi di forza maggiore: le relative giustificazioni dovranno pertanto essere presentate all'Ufficio Personale per essere sottoposte all'esame della Direzione.

4) - In relazione a particolari disposizioni aziendali, i capi sono tenuti a fare osservare il divieto di riunioni non autorizzate durante le ore di lavoro e negli intervalli.

Durante l'orario di lavoro i capi dovranno altresì accertarsi che non si formino capannelli o crocchi di persone anche se si tratta di elementi in attesa lavoro, in quanto ciò verrebbe a disturbare l'attività di altri operai.

5) - Il capo è personalmente responsabile che nel suo reparto non vengano effettuate scritte e affissioni di qualsiasi natura ed ha il dovere di procedere disciplinarmente nei confronti degli eventuali autori di scritte ed affissioni, segnalandone i nomi alla Direzione per via gerarchica.

Inoltre egli dovrà provvedere immediatamente con personale del proprio reparto, alla cancellazione o cancellazione. Dovrà pure impedire che nell'ambito degli ambienti di lavoro venga effettuata la distribuzione fra gli operai di manifesti, giornali, volantini, manoscritti, ecc., anche se tale distribuzione viene effettuata con il sistema di lasciare semplicemente tali manifesti e volantini sui posti di lavoro.

6) - In applicazione di alcune norme disciplinari del contratto di lavoro, il capo dovrà accertarsi che i lavoratori da lui dipendenti non eseguano lavori non comandati, per conto proprio o di terzi, o utilizzare per scopi diversi da quelli stabiliti, materiali, macchine e utensili dello STA; non fumino nei posti di lavoro dove questo è proibito; non facciano collette o sottoscrizioni; conservino in buono stato le macchine, gli attrezzi, gli utensili, gli armadietti, i disegni ed in genere tutto quanto è loro affidato.

Inoltre egli è tenuto a fare osservare dai lavoratori dipendenti le norme di contratto e regolamentari relative alla sicurezza sul lavoro. Egli dovrà quindi pretendere che i lavoratori dipendenti usino i mezzi protettivi messi a loro disposizione dall'azienda e dovrà intervenire, anche con provvedimenti disciplinari, nei confronti di coloro che trascurano le norme di sicurezza.

7) - L'osservanza delle disposizioni quì sopra richiamate dalle norme di contratto e di tutte le disposizioni che vengono di volta in volta impartite dalla Direzione in campo disciplinare, deve essere curata dal capo con la massima scrupolosità e sotto la sua diretta responsabilità.

Egli è tenuto ad adottare direttamente — o a proporne l'adozione — i provvedimenti disciplinari di cui agli artt. 36, 37 e 38 del vigente contratto di lavoro, nei confronti di quegli elementi che violino le dette disposizioni. In particolare qualora si tratti di provvedimenti disciplinari la cui applicazione non sia di sua diretta competenza, egli dovrà inviare alla Direzione, tramite i suoi Superiori, immediatamente un rapporto nel quale dovranno essere chiaramente narrati i fatti e indicate le generalità dei responsabili ed eventuali testimoni.

8) - Il capo inoltre ha il compito di seguire costantemente il rendimento del proprio personale individuando coloro che abbiano un rendimento inferiore al normale e quali siano le cause di questo scarso rendimento. Se tali cause sono dovute ad insufficiente addestramento, è suo compito provvedere ad addestrare ulteriormente gli interessati.

Se invece lo scarso rendimento è dovuto a negligenza e cattiva volontà, egli dovrà invitare gli operai a normalizzare il proprio rendimento, e qualora ciò non avvenga entro breve termine, dovrà segnalare i nominativi ai Superiori gerarchici per gli eventuali provvedimenti di conseguenza (lettera di scarso rendimento prevista dall'art. 11 dell'Accordo Interconfederale 18-10-1950 sui licenziamenti individuali).

Qualora il capo, di fronte alla violazione di una qualsiasi delle norme contrattuali non intervenga direttamente o non faccia rapporto, egli viene meno alla fiducia accordatagli dalla Direzione e dimostra di non sapere assolvere quello che è uno dei compiti fondamentali affidatigli.

In conseguenza, indipendentemente dai provvedimenti disciplinari di cui è passibile per il mancato intervento o per la mancata segnalazione alla Direzione, è evidente che la Direzione non potrà non formarsi nei suoi confronti un giudizio negativo ai fini anche di un eventuale sviluppo di carriera.

Poichè un giornale genovese ha commentato in modo assai strano questa circolare, sostenendo che essa tende ad affidare ai capi compiti che sarebbero propri dei guardiani e a trasformarli, addirittura, in «secondini», sembra opportuna una breve precisazione.

Anzitutto la parola «secondino», col suo chiaro riferimento alla galera e allo spirito duramente repressivo della legge carceraria, non può in alcun modo adattarsi a chi rispetta e fa rispettare, in uno stabilimento, delle normali regole di disciplina.

Le norme disciplinari che la circolare enumera non sono nuove e non sono dissimili da quelle in uso negli altri complessi industriali. Non esiste nel mondo fabbrica o ufficio, pubblico o privato che sia, nei quali i dipendenti non siano tenuti all'osservanza di alcuni fondamentali precetti che regolano la durata e i modi della loro prestazione e il loro comportamento sul posto di lavoro. Tali precetti possono essere più o meno rigidi e comportare sanzioni più o meno gravi (l'Italia è comunque ben lontana dall'occupare il primo posto nella graduatoria della «durezza»); ma è certo che mai e in nessun luogo se n'è potuto fare a meno, giacchè la loro assenza porrebbe immediatamente le aziende in uno stato di caos, a danno, prima di tutto, dei lavoratori più onesti coscienziosi e capaci.

Posto, dunque, che la disciplina sul lavoro non risponde ad occasionali e arbitrarie velleità oppressive ma ad una necessità di fatto e che la parola adatta a qualificarne la natura non è galera ma ordine, resta a vedersi chi sia più idoneo a farla osservare.

La circolare precisa che tale compito spetta ai capi, nè ciò può essere considerato una novità; così è stato sempre e dappertutto e così è sempre stato anche all'Ansaldo, dove solo in momenti e per ragioni del tutto eccezionali si è potuto, parzialmente, ricorrere ad un diverso sistema.

Il capo è l'uomo che dirige e controlla il lavoro degli operai vivendo la loro stessa vita e rimanendo tutto il giorno a diretto contatto con loro. Nessuno li conosce meglio di lui; nessuno quindi è più adatto a tener desto, in loro, il senso del dovere e della disciplina e, quando sia necessario, a richiamarli o a punirli. E nessuno può farlo con maggior senso di equilibrio, di giustizia e di umanità proprio perchè nessuno quanto il capo è in grado di conoscere e valutare, di ogni lavoratore, pregi e difetti, debolezze e capacità, animo e volontà. (E, d'altra parte, l'operaio accetta con serenità dal proprio capo - di cui sente e riconosce il prestigio e la naturale autorità - un richiamo o una punizione che, provenendo da altre persone meno intimamente legate a lui, potrebbero parergli intollerabili).

Niente di tutto questo può invece riferirsi ai guardiani, i cui compiti — che consistono precipuamente nella tutela del patrimonio aziendale e nella prevenzione dei furti — nulla hanno in comune con quelli dei capi e che non possono e non debbono esercitare sugli operai un'autorità che esula in tutto dalle loro funzioni.

Se, dunque, in passato si è potuto attribuire ai guardiani qualche potere in materia disciplinare, lo si è fatto unicamente sotto l'assillo della necessità e in un periodo — che può definirsi d'emergenza — in cui i capi stessi avevano manifestamente rinunciato all'esercizio delle proprie attribuzioni. Tale stato di cose essendo ormai cessato, era logico e necessario che si reintegrassero i capi nella pienezza delle loro funzioni, riallacciandosi così ad una tradizione mai, del resto, rinnegata.

La circolare sopra riportata non rappresenta, quindi, che un ritorno alla normalità anche in questo settore della vita aziendale. Ciò che dovrebbe essere motivo di soddisfazione e di tranquillità per tutti.

F.lli GRADINO
FABBRICA
OREFICERIA - GIOIELLERIA
ARGENTERIA - OROLOGI
GENOVA - PIAZZA VIGNE, 6-3 - TEL. 22.273

CONTINI
PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.
TUTTE le NOVITÀ di STAGIONE
BORSE
VALIGIE
BAULI
ARTICOLI VIAGGIO
CONFEZIONI di alta classe
CALZE
GUANTI ecc.
SCONTO 10% PRESENTANDO IL TAGLIANDO DI QUESTO AVVISO

GITA A FIRENZE
degli ansaldini di Muggiano

L'ansaldino Luigi Rossi non vuol correre rischi. Alle 5 di domenica 20 maggio con la famiglia era già seduto su una panchina di Piazza Chiodo alla Spezia in attesa degli autobus che dovevano effettuare la gita dei dipendenti del Cantiere di Muggiano a Firenze.

La partenza era fissata per le sei, ma il nostro Rossi che abita in un paese delle Cinque Terre, preoccupato di arrivare in tempo, prese un treno che passa dalla sua stazione quando ancora è notte fonda e con i suoi è venuto in città.

Quì, su una panchina ha atteso tranquillo le sei.

Rossi se la sentiva che quella del 20 maggio doveva essere per lui e la sua famiglia una di quelle giornate che non si dimenticano e, sacrificando il sonno, ha voluto essere puntuale.

Ma se Rossi è arrivato con tanto anticipo neanche gli altri si sono fatti attendere e, all'ora stabilita, i sei autobus sono partiti raccogliendo lungo il percorso sino a Sarzana, gli altri partecipanti in attesa.

A Sarzana distribuzione definitiva dei posti, quindi, via verso Firenze dopo che l'operatore Podestà ha fatto girare i primi metri del documentario cinematografico e scattare le prime foto della giornata.

Il cielo è minaccioso ma ad ogni chilometro percorso stinge via via il suo colore di piombo.

A Viareggio sosta.

I gitanti sciamano verso i caffè ma dopo pochi minuti si riparte per raggiungere l'autostrada sulla quale gli autobus si lanciano mentre i primi cori esprimono il piacere della corsa libera fra il verde dei prati e dei colli dove le macchie dei cipressi, poco graditi a Giovanni Papini, fanno « tanto Toscana ».

In rapida sequenza superiamo Lucca, Pistoia, Montecatini, Prato.

Gli 81 Km. di questa via riservata ai motorizzati vengono coperti in 1 ora e 10' — come ci farà sapere il nostro Guadagnini che da quando ha partecipato ad una gara automobilistica di regolarità, sa tutto sui tempi, sui chilometri e sulle medie...

L'organizzazione è tanto perfetta che a Firenze si arriva in perfetto orario, tanto che il dinamico Pollastro — sbucato inopinatamente all'inizio del sottopassaggio ferroviario — è costretto a fare i suoi complimenti agli organizzatori della gita.

Previdente come sempre, Pollastro distribuisce ai 300 e più ansaldini delle guide di Firenze che si riveleranno utilissime e quindi si sale al Piazzale Michelangelo dove i gitanti spalancano gli occhi dinanzi ad uno dei più incantevoli panorami del mondo.

Podestà non si lascia sfuggire l'occasione e fissa su una pellicola un gruppo-ricordo di tutti gli ansaldini ai piedi del David.

Ritorno in città e in Viale Filippo Strozzi scioglimento della comitiva con l'intesa di ritrovarsi nello stesso punto alle 19.

A piccoli gruppi gli ansaldini — anche quelli che la città hanno già ripetutamente visitato — si disperdono alla scoperta di Firenze dove c'è sempre qualcosa di estremamente interessante da vedere o rivedere ed ogni volta l'emozione è sempre grande e sempre nuova.

Per tutto il giorno si incontrano ansaldini dovunque: in Santa Maria Novella, a Palazzo Vecchio, nella Loggia della Signoria, a Palazzo Pitti, sul Ponte Vecchio, alle Cascine, al Giardino di Boboli, in Santa Croce, all'Annunziata, agli Uffizi ed anche su a Fiesole.

Firenze non è immensa ma i suoi tesori d'arte sono innumerevoli e tutto non si può vedere in poche ore. Taluni palazzi, musei e gallerie nel pomeriggio, purtroppo, sono chiusi e molti ansaldini si ripromettono di tornare perchè certe cose bisogna vederle almeno una volta nella vita.

Una violenta burrasca con accompagnamento di lampi e tuoni, a metà pomeriggio, si scatena nel cielo fiorentino, ma fortunatamente ha breve durata e l'entusiasmo dei nostri gitanti non ne rimane intaccato.

Puntualissimi, alle 19, tutti sono in Viale Filippo Strozzi: sono stanchi, si vede, ma negli occhi hanno ancora la visione delle infinite cose armoniosamente belle vedute durante le ore troppo velocemente trascorse.

I capi autobus Borghini, Micheli, Bancalari, Averame e Battezzati, insieme a Guadagnini (che in un locale del centro, rivelando insospettate doti mandolinistiche, aveva commosso sino alle lagrime il proprietario che l'ha pregato poi di non tornare mai più perchè lui paga le tasse e ha bisogno di lavorare...) i capi autobus, hanno fatto rapidamente sistemare nelle vetture i gitanti e quindi partenza per il ritorno.

Il nastro dell'autostrada ha, ora, lo stesso colore del cielo e le macchine vi corrono sopra con l'assurda illusione di raggiungere l'ultima luce del giorno che ancora vibra verso occidente.

In tutti gli autobus le note allegre dei cori si levano sul ritmico sottofondo dei motori e i fanali delle innumeri macchine che incrociamo rievocano una interminabile rificolona fiorentina.

Come all'andata, anche al ritorno, breve fermata a Viareggio.

Chi ha detto che gli ansaldini sono stanchi? La fisarmonica di uno di essi fa echeggiare le sue note festose e subito si improvvisa un ballo all'aperto fra gli autobus. Ma dura poco. Bisogna rispettare l'orario e l'autocolonna torna a sfilare, come al mattino, sulla strada versigliese, fra il mare e le pinete.

Si arriva a Sarzana e i gitanti si smistano per le varie località.

Siamo alle ultime battute di una intensa giornata. E' l'ora dei saluti: molti pregano gli organizzatori di esprimere a « l'Ansaldino » la propria soddisfazione per la bella giornata trascorsa a Firenze.

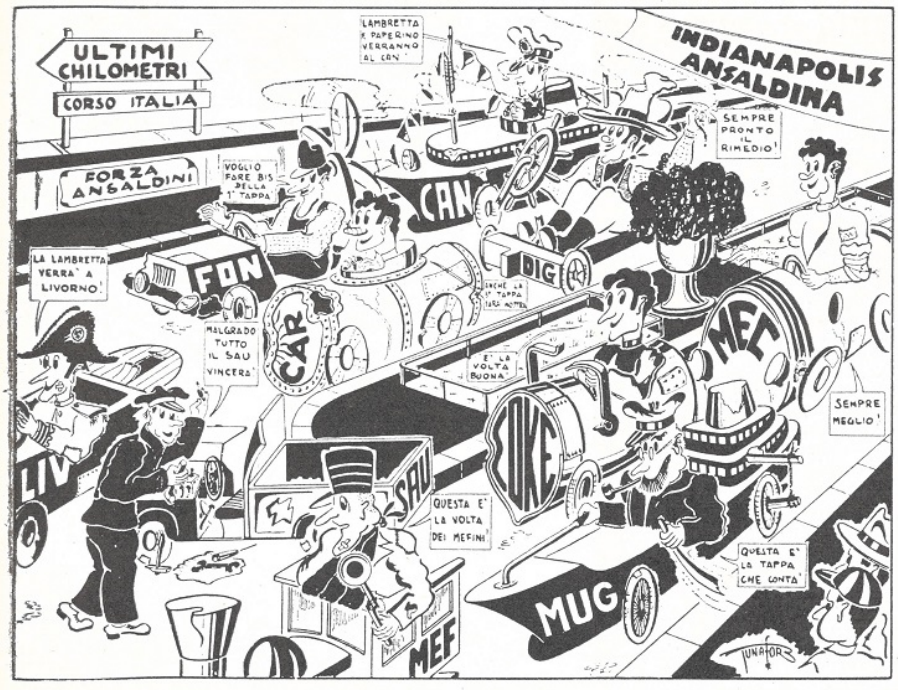
Alle 23,30, alla stazione della Spezia, c'è Luigi Rossi con la famiglia che aspetta il treno per le Cinque Terre.

Ha più sonno che stanchezza, ma quando mi vede, dice: « E ora arrivederci in settembre con l'Ansaldino ad Assisi! »

Aldo Galli

I NOSTRI CONCORSI

La 3ª tappa dell'Indianapolis



La vignetta illustra lo svolgimento della terza tappa, la Venezia - Genova, della grande « Indianapolis » ansaldina, il concorso di cui abbiamo illustrato le norme nel numero del 1.o aprile. Gli ordini di arrivo devono essere inviati in Redazione entro il 15 giugno, corredati chiaramente di nome, cognome, stabilimento di appartenenza, numero di cartellino.

Richiamiamo l'attenzione dei partecipanti che nelle prime due tappe hanno conseguito, in totale, meno di 100 punti (e che quindi non troveranno il proprio nome nell'elenco che segue) sul fatto che le loro possibilità di vittoria non sono, per questo, pregiudicate: basta fare un semplice calcolo per convincersene e quindi per essere invogliati a tentare ancora la sorte con il pronostico della terza tappa.

Risultati della 2.ª tappa

In base alle norme stabilite, dopo la presentazione dei pronostici da parte dei concorrenti, è stato effettuato il sorteggio per la determinazione dell'ordine ufficiale di arrivo della seconda tappa, che è risultato il seguente:

1) CAR - 2) MEC - 3) CAN - 4) DIG - 5) MUG - 6) LIV - 7) SAU - 8) COKE - 9) FON - 10) MEF.

Lo spoglio delle schede per la assegnazione del punteggio è stato effettuato per ciascun partecipante (25 punti per ogni corridore di cui è stato indovinato l'ordine di arrivo); il miglior risultato, 125 punti, è stato conseguito dai sigg. Pasquale Consigliere (Fon) ed Enzo Farulli (Liv). Per ragioni di spazio non ci è possibile dare i nomi di coloro che hanno conseguito meno di 125 punti. Diamo invece, la classifica generale dopo i risultati della 2.a tappa, con la somma dei punti conseguiti.

CLASSIFICA GENERALE

175 punti

Davide Marolo (Mec) - Atride Perotti (Mec).

150 punti

Carlo Beltrutti (Mec) - Calogero Buttiglieri (Mec) - Carla Cassani (Mec) - Ferdinando Cesari (Can) - Piero Cianfrini (Liv) - Aldo Ferrando (Mec) - Flavio Ferrando (Dig) - Maurizio Manara (Fon) - Luigi Piardi (Car) - Luigi Pisano (Mec) - Luigi Repetto (Car).

125 punti

Angela Agnese (Can) - Cesare Bernardoni (Mug) - Elisa Bisio (Dig) - Giuseppe Bodrito (Dig) - Edoardo Buscaglia (Car) - rag. Davide Cadenaccio (Dig) - Carlo Ciro (Mef) - Pasquale Consigliere (Fon) - Mario Cumin (Can) - Raffaele Di Donna (Mec) - Enzo Farulli (Liv) - Giovanni Ferrando (Car) - Aldo Galli (Mug) - Pierino Gianrossi (Mug) - Annamaria Ghilino (Dig) - dr. Arnaldo Lugetti (Mec) - Aurello Maggiolo (Mef) - Nunzio Magni (Dig) - Vincenzo Marotta (Can) - Fortunato Mercatali (Can) - Rino Mirandola (Mef) - Ferdinando Narizzano (Can) Silvio Natalini (Can) - Valentino Paganini (Mec) - Armando Parodi (Can) - Carlo Pattazzi (Can) - Mario Pertuso (Dig) - Sergio Petrocchi (Liv) - Cesare Pinazzi (Can) - Giovanni Ponzetto (Can) - Giuseppe Proietti (Liv) - Piero Razzanti (Liv) - Gino Reggiani (Mec) - S. Reggiani (Mec) - Giacomo Rossi (Can) - Giorgio Stallo (Dig) - Natale Vignaroli (Mef) - Maria Vivado (Fon) - Oreste Volpi (Fon).

100 punti

Alessandro Agazzani (Mec) - Agostino Agnese (Mec) - rag. Camillo Bartoli (Dig) - Dante Bassoli (Mef) - Elda Bellio (Mec) - Pietro Bellisani (Fon) - Osvaldo Gertelli (Mec) - Bianchi Mario jr. (Mef) - P. Bianchi (Mec) - Mario Bianchini (Mef) - Arcangelo Bonelli (Mef) Iris Bonori (Mec) - Giovanni Brunetti (Mec) - Francesco Bruzzo (Can) - Bartolomeo Cabona (Can) - Vito Calogero (Mec) - Francesco Carlevaro (Fon) - Luigi Carzino (Mec) - Ernesta Cattaneo (Can) - Biagio Cesino (Mef) - Carlo Chini (Car) - Valentino Consonni (Mec) - Clorinda Costagnola (Can) - Eraldo Dagnino (Fon) - Aristide Danovaro (Mec) - Aldo Del Bo (Dig) - Giuliano Delfino (Dig) - Silvio Di Fraia (Mef) - dr. Carlo Durante (Dig) - Giuseppe Durelli (Mec) - Leopoldo Filippi (Dig) - Vincenzo Fiorenzo (Can) - Gisella Florian (Dig) - Giuseppe Forneris (Sau) - Fossati (Mec) - Armando Fossati (Mec) - Domenico Fracchiolla (Can) Lindo Francesconi (Dig) - Ernesto Gabriellini (Fon) - Felice Gatti (Can) - Enzo Gelli (Dig) - Bruno Ghirardi (Mec) - Remo Giara (Mec) - A. Giglio (Mec) - Leoncino Giovannini (Can) - Otello Giovannini (Can) - Franco Guadagnini (Mug) - Giuseppe La Letta (Liv) - Ugo Mangiaterra (Mec) - Aldino Mari (Dig) - Benedetto Massa (Car) - Montesoro (Can) - dr. Felice Mortillaro (Dig) - Silvio Mieri (Mug) - Nicolò Norscia (Dig) - Andrea Odone (Mec) Secondo Oddone (Can) - N. Olivieri (Can) - A. Paolucci (Mef) - Antonietta Pastorino (Dig) - Marcello Petronio (Can) - Maria Piccardo (Can) - Pietro Piccardo (Can) - Francesco Pisano (Mec) - Renata Pizzera (Dig) - Pietro Ponte (Mec) - Armando Quaglia (Mef) - Romana Quaranta (Dig) - Vinicio Quinque (Dig) - Dora Ratto (Dig) - Aldo Renai (Liv) - Onorio Rigamonti (Dig) - Francesco Rivolta (Can) - Angelo Roccatagliata (Can) - Nirvano Rodano (Sau) - Federico Rolff (Dig) - G. B. Roscelli (Fon) - Alessandro Rossi (Dig) - Giovanni Rovegno (Mec) - rag. Italo Salvatico (Mec) - Ledo Sari (Liv) - Pietro Scaramuccia (Can) - Giuseppe Scaroni (Can) - Franca Sciaccaluga (Can) - Bruno Solari (Mec) - Paolo Traverso (Mec) - Luigi Vacchetto (Dig) - Cleto Vallebona (Dig) - Mario Vedele (Can) - Agostino Vercesi (Car) - E. Villanello (Mec) - Mario Visco (Mec) - Francesco Vitiello (Mec).

Premi speciali per la 2ª tappa

Poichè abbiamo avuto la possibilità di disporre di numerosi biglietti per il Piccolo Teatro della Città di Genova « Eleonora Duse », abbiamo sorteggiato i seguenti nomi di concorrenti che hanno indovinato lo stabilimento 1.o arrivato nella seconda tappa, cioè la CAR; a ciascuno di essi sono stati consegnati due biglietti di poltrona.

Direzione Generale. Giuliano Delfino - Leonildo Sperti - Vincenzo Colajacomo - Emiddio Loscalzo - Armando Traverso - Egle Gasparino - Maria Beccaro - Elisa Bisio - Giuseppe Ponte - Rosanna Osenga - Giuseppe Capurro - Maria Traverso - Antonio Scotto - Aldo Del Bo - Adelmo Ghiglia - Enrico Timosci - Mario Pertuso - Bruno Tonelli.

Meccanico. Marconi (87076) - Celestino Bortoli - Carlo Beltrutti - Aldo Ferrando - Paolo Dagnino - Giorgio Camera - Luciano Battini - M. Gavi - Luigi Carzino - Gino Reggiani - Vito Calogero - Gisa Picchi - G. Musatti - Francesco Pisano - Arnaldo Messori - Rocco Verrelli - Giuliana Caproni - Franco Beccaro - Giovanni Pugelli - Luigi Colombara - Arnaldo Lugetti - Italo Salvatico - Giuseppe Onelli.

Cantiere di Sestri. Giacomo Rossi - Ersilia Dagnino - Santo Piccardo - Nirvano Rodano - Oreste Aste - Francesco Valcurone - Giulia Canepa - Giulio Piombo - Giuseppe Puppo - Alessandro Lanzavecchia - Giuseppe Manelli - Cesare Pinazzi - Thea D'Amore - Vittorio Fincotto - Giuseppe Sciaccaluga.

Ferroviario. Mario Ponte - Ulisse Ciccone - Silvio Di Fraia - Domenico Tirelli - Biagio Cesino - Angelo Sterpone - A. Paolucci - Mario Bianchi - D'Andolfo (295) - Stefano Mazzanti - Lidia Bianchini - Milvio Puppo - Giovanni Cavallo.

Carpenteria. Carlo Bruni - Giacomo Repetto - Luigi Repetto - Giovanni Scovazzi - Aldo Garassino - Lirco Wurtz - Luigi Piardi - Aristide Manzone - Agostino Vercesi - Giuseppe Vignati - Giovanni Ferrando - Francesco Piccardi - Luciano Pinceti - Guido Trinchero.

Fonderia. Maria Consigliere - Elio Vallebona - Francesco Carlevaro - Costantino Lupi.

Servizi Ausiliari. Giuseppe Forneris.

Chivasso: "un lavoro esemplare"

(seguito da pagina 9)

done effettivamente ogni responsabilità. Durante le discussioni ho avuto il piacere di notare l'entusiasmo, la comprensione e la capacità del personale dell'Ansaldo e dell'Ansaldo-S. Giorgio.

Sono rimasto veramente impressionato per il modo attivo col quale si è partecipato alla discussione dei problemi e per la prontezza con la quale furono presentate idee proprie e suggerimenti. In effetti, le decisioni furono prese di comune accordo e non da singole persone.

Ho avuto il piacere di notare l'abilità ed il rendimento dei vostri incaricati della costruzione e del montaggio del gruppo. Ho notato ciò in tutte le categorie, dagli operai agli ingegneri responsabili. Non si sono mai avute divergenze ed il lavoro è proseguito senza alcun ostacolo. Ciò per me è una prova della fiducia da voi riposta nel vostro personale responsabile, e desidero congratularmi con voi per un lavoro eseguito in un modo così esemplare.

Durante questo mio incarico, sono stato pure a contatto con il personale della SIP ed ho potuto rendermi conto della sua uguale capacità. Sono convinto che l'abilità ed il livello tecnico del personale abbiano favorito l'esecuzione di questo lavoro. Da parte mia sono stato assai lieto di avere avuto in Italia questo incarico. Sono particolarmente grato delle cortesie usatemi sia dal Vostro che dal personale della SIP, durante e fuori il lavoro.

Se sono riuscito ad esservi utile, io mi ritengo soddisfatto ».

E la conferma si trova anche in un passo di un suo articolo sul giornale di azienda della SIP, del Direttore dei lavori della Centrale di Chivasso ing. Colonna:

« La SIP ha avuto fiducia nell'industria nazionale e le sue aspettative non sono andate deluse. Gli stessi tecnici americani delle case licenzianti, venuti in Italia per le prove d'officina e per le prove d'avviamento non hanno lesinato i loro elogi e la loro piena soddisfazione arrivando a dire che le lavorazioni dovevano essere giudicate non inferiori e forse addirittura superiori, a quelle delle loro stesse Ditte.

L'elogio va soprattutto all'Ansaldo, capo commessa, fornitrice delle caldaie e della turbina oltre a vari altri macchinari, e all'Ansaldo - S. Giorgio fornitrice dell'alternatore ».

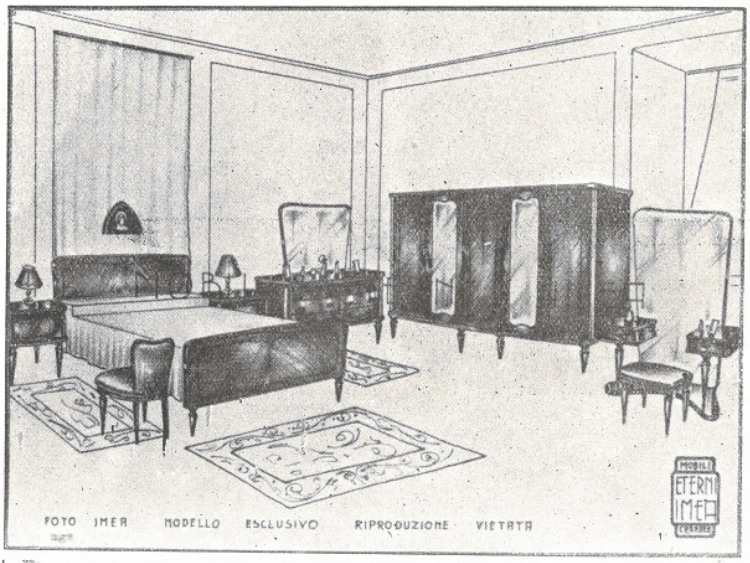
Ed oltre:

« Gli apparecchi supervisori del gruppo, installati nella sala quadri per il controllo delle temperature, delle vibrazioni, delle dilatazioni, ecc., stanno a dimostrare che il comportamento è veramente ottimo sotto ogni riguardo.

Altrettanto dicasi dei rendimenti che, sia per le caldaie, sia per il turboalternatore come per tutte le altre apparecchiature del ciclo, sono addirittura un pò superiori alle garanzie. Questi risultati sono la conseguenza della capacità costruttiva dei fornitori e dell'impegno che hanno posto in questa fornitura anche per quanto riguarda il montaggio ».

Non tecnica solamente, dunque, ma tecnica e spirito di sacrificio, tecnica ed entusiasmo, tecnica ed umanità insieme.

Questo è uno degli aspetti più importanti dei risultati ottenuti ed è una potente leva per raggiungere mete sempre più promettenti specie nel campo della collaborazione degli uomini.



L. 298.000
sconto 10% agli Ansaldini
VISITATE LA MOSTRA DEL MOBILIO CARRARA
VENDITA ANCHE A RATE
RIMBORSO VIAGGIO ACQUIRENTI
VASTO ASSORTIMENTO

VISITATE LA MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - APERTA FERIALI E FESTIVI
Ingresso gratuito ★ Rapida consegna domicilio gratis ★ Omaggio ai visitatori ★ Anche a rate con rimessa diretta mensile ★ Nuovi prezzi ★ CHIEDETE oggi stesso catalogo illustrato AN *unendo L. 100, indicando nome, cognome, professione, indirizzo a:* IMEA Mostra del Mobilio - Carrara

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

3 marzo: ROSSELLA, figlia di Gaetano Ruggero (Mug) e di Lina Sani - 4 marzo: MAURO, figlio di Paolo Morettini (Mug) e di Esperia Bernabò - 16 marzo: LUIGI, figlio di Alberto Mor (Mug) e di Mirella Vezzoni - 21 marzo: ALDO, figlio di Dante Tondelli (Mug) e di Liana Maggiani - 24 marzo: GABRIELLA, figlia di Benito Monteñori (Mug) e di Liliana Ponzanelli - 25 marzo: GIORGIO, figlio di Gino Pesalovo (Mug) e di Dina Zanelli - 26 marzo: ROBERTO, figlio di Battista Bertolucci (Mug) e di Giuliana Casentini - 31 marzo: VALERIA, figlia di Attilio Bussadori (Mug) e di Rina Renzi - 1° aprile: FIAMMETTA, figlia di Luigi Rota (Mug) e di Anna Maria Martinengo - 2 aprile: MIRELLA, figlia Ugo Vincenzi (Mug) e di Franca Grassi - 5 aprile: TONINO, figlio di Giovanni Samueli (Mug) e di Alda Bertini - 6 aprile: ALDO, figlio di Mario Ferri (Mug) e di Gesualda Armani - 9 aprile: GABRIELLA, figlia dell'ing. Stefano D'Agostino (Mec) e di Latina Coriglione - 10 aprile: MANUELA, figlia di Luciano Storti (Mug) e di Clementina Biso - PAOLA, figlia di Valterio Carlini (Mug) e di Alice Vangeli - 13 aprile: STEFANO, figlio di Giglio Gerini (Mug) e di Renata Moracchioli - 17 aprile: GABRIELLA, figlia di Giuseppe Bolognesi (Liv) e di Dina Ramacciotti - 18 aprile: LUCIANO, figlio di Giuseppe Putrino (Mec) e di Caterina Mariano - 20 aprile: ERALDO, figlio di Mirando Minetti (Mec) e di Elda Sortilli - 23 aprile: FRANCA, figlia di G. B. Barabino (Mef) e di Salvatrice Cantaro - 24 aprile: MAURIZIO, figlio di Germano Marconcini (Mec) e di Annunziata Brandi - 26 aprile: LORENZA, figlia di Luigi Traverso (Mef) e di Rosa Parodi - DORIANO, figlio di Mauro Coselli (Mug) e di Renata Pasquali - 27 aprile: LUCIANA, figlia di Marcello Gambicorti (Mug) e di Franca Briglia - 29 aprile: FIORELLA, figlia di Ennio CALEO (Mug) e di Anna Maria Lombardi - 30 aprile: MARCELLA, figlia di Arturo Landi (Mug) e di Clelia Pasquali - 1° maggio: MARIO, figlio di Silvio Masnata (Can) e di Luigia Carlini - 2 maggio: DANILO, figlio di Luigi Garrè (Can) e di Iolanda Zufoletto - PAOLA, figlia di Andrea Russo (Mug) e di Bruna Grassi - 3 maggio: ESTER, figlia di Flavio Parodi (Can) e di Ida Cadenasso - 4 maggio: CINZIA, figlia di Giovanni Bottigli (Liv) e di Maria Paci - 7 maggio: MASSIMO, figlio di Aurelio Ghilino (Mec) e di Iliana Bocciardo.

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

Si sono sposati

14 gennaio: Lorenzo CORRADINI (Mug) con Renata Tanca - 19 febbraio: Piero GIUSTI (Liv) con Ivana Zipoli - 15 marzo: Giorgio MUSETTI (Mug) con Giovanna Sbarbaro - 2 aprile: Giovanni PERFETTI (Mug) con Cinzia Guareschi - Dino PUPPO (Liv) con Lodoletta Giusti - 8 aprile: Pietro CAVALIERI (Mec) con Carla Teresa Marchi - 9 aprile: Giacomo VERRINA (Mec) con Lucia Pellegrini - 14 aprile: Nirvano RODANO (Sau) con Giovanna Moretti - 15 aprile: Lorenzo CHIOCCA (Mec) con Anna Travagli - Agostino CALCAGNO (Mec) con Olivera Odorico - Bruno SARTINI (Liv) con Giuliana Bacci - Antonio VALLE (Car) con Angela Camilla Bozzabo - 21 aprile: Dino DANESI (Liv) con Vanda Baroncelli - 22 aprile: Gino POSARELLI (Mec) con Giovanna Salvadori - 30 aprile: Giovanni QUEIROLO (Mec) con Angelina Gulmanelli - 5 maggio: Giacinto GINEPRA (Can) con Angela DAGNINO (Can) - G. B. TRAVERSO (Can) con Emma Grillo - 6 maggio: Ernani VERONICO (Can) con Liana Tomasini - Giovanni SCHELOTTO (Fon) con Pierina Narducci - 10 maggio: Gerolamo VALLARINO (Can) con Angela Damonte - Giovanni FRESU (Mef) con Anna Maria Campus - 13 maggio: Mario GEIROLA (Mef) con Giuseppina Cervetti - 14 maggio: Agostino RUIGI (Car) con Myriam Angela Vernengo.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Premi di anzianità

CANTIERE DI LIVORNO

Gino ACCONCI - Umberto AMADEI - Angiolo AMBROGI - Rossano ARINGHIERI - Unico BARGHI - Nello BELCARI - Leonetto BERNINI - Renzo BONELLI - Sergio CAIOLI - Ernesto CALO' - Giovanni CARDINI - Vinicio CATALDI - Marcello CATARSI - Alfredo CECCARINI Nedo CEI - Renato CIABATTINI - Cipriano CIPRIANI Gino DEL MORO - Arturo DEL SOLDATO - Romano DENTONE - Turiddo DONNINI - Ivo DREINI - Giovanni DUTTI - Ferrino FERRETTI - Ubaldo GAGLIARDI - Marino GERACI - Trovatore GIUSTI - Gaetano GUERRIERI - Mario LUCHERINI - Aldo LUSCHI - Umberto MANGANELLI - Luigi MARCEDDU - Vincenzo MONTANELLI - Gino MORELLI - Ugo MORI - Divo NARDI - Natale ORSINI - Livio PAGNI - Bruno PINI - Gino PUNTONI - Mario QUAGLIERINI - Elvio ROMAGNOLI - Ferdinando ROMOLI - Elvira RONCUCCI - Danilo ROSELLINI - Armando ROSSI - Guido ROSSI - Ivo SANNINO - Fortunato SANTI - Ennio SARDELLI - Giovanni TEDESCHI - Leo TONELLI

FERROVIARIO

Severino GUALCO - Luigi PALAZZO.

CANTIERE DI MUGGIANO

Giorgio D'ESTE - Sergio MAZZANTINI - Davide MENINI.

MECCANICO

Manlio BARTOLOTTI - Domenico GUALCO - Francesco VINCI.

FONDERIA

Alessandro LOTTA - Luigi PERSI.

CARPENTERIA

Amilcare BRUZZONE - Carlo CONTI.

CANTIERE DI SESTRI

Amelia ARONIO - Francesco BEDINI - Elvidio BOTTINO - Erminio CASTELLO - Amerigo CEVASCO - Antonio CONTI - Giovanni CORRADO - Francesco DRAGONE - Alfonso ESPOSITO - Pietro FERRARI - Giovanni FRANZOSI - Renato GELLI - Antonio LETO - Ettore NASELLI - Giuseppe PARODI - Santo PARODI - Nicolò PASTORINO - Bartolomeo PATRONE - Michele PICCO - Vincenzo PLACANICA - Giuseppe PUPPO - Pietro REN - Rita ROLLETO - Nicola RONCALLO - Antonio SOLARI - Luigi VADALA' - Luigi VALIVANO - Fausto VALLEBONA.

PREMIO "ALMANACCO"

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

7399

Il possessore dell'almanacco contrassegnato con detto numero ha vinto un ferro elettrico da stiro. Egli potrà ritirare il premio in Redazione entro il 30 giugno, presentando l'almanacco completo della pagina numerata. Non presentandosi entro tale data non avrà più diritto al premio.

Premi di fedeltà

Il gruppo dei premiati allo Stabilimento Ferroviario.

Nel numero scorso abbiamo pubblicato una breve cronaca delle cerimonie svoltesi alla Direzione Generale, al Cantiere di Sestri e al Cantiere di Muggiano in occasione della consegna dei diplomi e dei premi di fedeltà agli impiegati.

Ecco ora la cronaca delle manifestazioni avvenute al Ferroviario, al Meccanico, alla Carpenteria, al Cantiere di Livorno e alla Fonderia, e gli elenchi degli impiegati premiati che hanno raggiunto i 35 e i 25 anni di anzianità.

MECCANICO

La consegna dei premi e dei diplomi ha avuto luogo il 5 maggio in una cornice di cordiale familiarità. Erano presenti il Direttore Generale ing Lombardi, la Direzione del Meccanico al completo, il Capo Ufficio Personale sig. Cozzo, la Commissione Interna, i maestri del lavoro cav. Enrico Derchi e sigg. Giuseppe Panario, Francesco Pastorino e Lorenzo Conti

Il Direttore ing. Cominetti ha esaltato con efficaci parole la dignità del lavoro attraverso l'esempio dei premiati, che hanno svolto il loro servizio in modo esemplare in seno alla grande famiglia ansaldina.

Ha quindi preso la parola il Direttore Generale ing. Lombardi, che ha rivolto ad ognuno espressioni di elogio e di felicitazione.

35 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sigg. Luigi Alberi, Giuseppe Bottero, Caterino Corddeddu, Luigi Fasciolo, Giovanni Zano, Giuseppe Ballerino, Alberto Severi, Giovanni Timossi.

25 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sigg. Silvio Amato, Annibale Carossia, Virgilio Casanova, Giuseppe Durelli, Pietro Guglielmini, Carlo Milanese, Pietro Mosconi, Giuseppe Santini, Elio Scotti, Giovanni Trimarchi, Riccardo Verani.

FONDERIA

I premi e i diplomi sono stati consegnati con semplice cerimonia a due impiegati il 4 maggio. Sono intervenuti il V. Direttore dott. Davide Masperi, il Capo Fonderia ing. Stagnoli e il Capo Officina sig. Archimede Ferrari. I premiati sono stati vivamente complimentati dal dott. Masperi.

35 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sig. Giacomo Beiso.

25 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sig.ra Giuseppina Vandoni.

CARPENTERIA

Allo stabilimento Carpenteria la premiazione dei « fedeli » ha avuto luogo il 5 maggio. Ha parlato il Direttore ing. Barbieri, che ha rivolto ai presenti il suo vivo plauso e quello dell'Azienda. Erano pure presenti il Dirigente ing. Marino, lo ing. Lo Varco e il dott. Bianchi.

35 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sig. Luigi Bardusco.

25 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sigg. Mario Sonnoli, Attilio Venzano.

FERROVIARIO

I premi e i diplomi sono stati consegnati il 5 maggio dal Direttore dello Stabilimento ing. Arnaldi, presenti il V. Direttore ing. Benzi e il Dirigente ing. Manzitti.

Ai premiati l'ing. Arnaldi ha rivolto simpatiche parole di augurio e di compiacimento.

25 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sigg. Pierino Venanzini, Andrea Gazzo, Rosvaldo Adinolfi, Giovanni Cereda, Paolo Castagnasso, Battista Rovelli, Mario Castello, Omero Castellini, Giocondo Segatori, Martino Rizzo, Giulio Bruzzone, Nicola De Angelis, Sebastiano Bussetti, Giacinto Martini, Annibale Balestrino.

CANTIERE DI LIVORNO

I premiati sono stati ricevuti nella Sala del Consiglio dal Direttore ing. Rovetto, presente il Capo dell'Ufficio Personale sig. Dazzi, il 5 maggio. L'ing. Rovetto ha rivolto simpatiche parole di circostanza agli intervenuti, stringendo ad ognuno calorosamente la mano. La cerimonia si è conclusa in una festosa atmosfera di simpatia.

35 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sigg. Dagoberto Capocchi, Mario Diotallevi, Egidio Pelosini, Luigi Postiglione.

25 ANNI DI SERVIZIO. *Impiegati*: sigg. Arsace Bertelli, Gino Biondi, Angiolo Ciardini, Enzo Farulli, Luigi Garzella, Alfredo Gori, Giovanni Prinoth, Mario Roncucci, Dino Rosa, Giuseppe Rossi, Emilio Rossini, Gino Serrini.

L'OTTIMO!
CALLIFUGO "ALPINO" LIQUIDO
Estirpa calli, duroni, occhi di pernice e porri
INDOLORE!
In vendita presso tutte le Farmacie a L. 150
Il CALLIFUGO "ALPINO" è un prodotto del Laboratorio Farmaceutico
Dott. ENZO GIOVANARDI
GENOVA — Via Sapeto N. 16 — GENOVA
Guardatevi dalle contraffazioni! Brev. Ind. n. 89470

OROLOGI A RATE
(Massima riservatezza) - Accettansi anche Buoni ENAL
PAPALIA - VIA GIUSTINIANI 78 r. - **GENOVA**

CRAL

SEZ. ESCURSIONISMO

Ecco il programma delle prossime gite:

Domenica 10 giugno.

GITA AL MONTE CRAVI'.

Ritrovo presso la stazione ferroviaria di Sampierdarena alle ore 6,45 e partenza con il treno delle ore 7 per Busalla. Corriera per Crocefieschi. Proseguimento per Vallemara, Vobbia, Monte Cravì. Colazione al sacco. Ritorno per il Castello della Pietra e Vobbietta. Corriera per Ronco Scrivia. Partenza con il treno delle 18,49. Ore di cammino 4.

Domenica 17 giugno.

GITA ALLA PUNTA MARTIN (m. 1.001).

Ritrovo presso la stazione ferroviaria di Sampierdarena alle ore 6,30 e partenza con il treno delle 6,48 per Acquasanta. Proseguimento per Rio Baiardetta, Rocca Calù, Punta Martin. Colazione al sacco. Ritorno per pendici monte Pennello, Scogli Neri, Prà. Ore di cammino 5.

Domenica 24 giugno.

GITA AL MONTE MONGIOIE (m. 2.630).

Il viaggio sarà effettuato in autopullman fino a Viozene. Per informazioni e prenotazioni rivolgersi al CRAL di Via Achille Stennio 5-1 a Sampierdarena, tel. 41.959.

CINESELEZIONE

Cani perduti senza collare

I cani perduti senza collare sarebbero i poveri ragazzi della strada, senza genitori o comunque trascurati da genitori poco raccomandabili.

Come si vede materia di un'indagine sociologica, di quelle ormai care a certo cinema francese di questi ultimi anni.

Il film « Cani perduti senza collare » tratta in sostanza il problema di questi ragazzi, vittime prima di tutto degli altrui errori e delle altrui colpe, e invita ad una miglior comprensione della loro tragedia e ad un trattamento diverso nei loro confronti. Un trattamento più umano, più paterno, e più « elastico »: quello appunto applicato nel film dal giudice dei minori, mirabilmente interpretato da Jean Gabin.

(Questo strano Gabin, che quasi simbolizza nei suoi personaggi un completo ciclo catartico: parte come bandito della Casbah, è il più famoso dei « gangster » francesi, poi è soltanto un « ex-gangster in ritiro, quindi un poliziotto e, ora, un giudice!).

Un giudice che alla fine comprende, ad esempio, che un ragazzo sta meglio con la madre, sia pure nei flutti più tempestosi della vita, che nel rigido grigiore di un riformatorio. Un giudice che dice ai genitori una battuta come questa: « L'importante non è solo che i genitori amino i figli, ma che siano da essi amati ».

Il film è condotto dal regisa Delannoy con toccante umanità, e interpretato con commovente freschezza da tutta una tribù di ragazzi tra i quali primeggiano Serge Lacointe e Jacques Moulière. Buono il commento musicale.

IL PORTOGHESE

MECCANICO

qualificato

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

ISTITUTO SVIZZ. DI TECNICA - LUINO

Analoghe possibilità di fare carriera esistono per operai, manovali ed apprendisti in metalmeccanica, edilizia, radiotecnica e TV ed elettrotecnica.

CONCORSO SCOLASTICO per i promossi nel 1955-56

Anche quest'anno « l'Ansaldino » bandisce un concorso per i figli dei dipendenti promossi nelle scuole elementari e medie inferiori e superiori.

I dipendenti che desiderano far partecipare i figli a tale concorso, debbono inviarci, debitamente compilato in tutte le sue parti, il tagliando stampato in calce. Nel caso che un dipendente avesse più figli, per ognuno di essi ne dovrà essere compilato un fac-simile.

I tagliandi dovranno essere consegnati ai corrispondenti di Stabilimento entro il 10 luglio.

Tra i partecipanti verranno sorteggiati i seguenti premi:

SCUOLE ELEMENTARI:

maschi: un trenino elettrico ed un biliardino da tavolo.
femmine: due bambole giganti.

SCUOLE MEDIE INFERIORI:

maschi: una macchina fotografica « Comet III » ed un equipaggiamento da pesca.
femmine: una racchetta da tennis ed un paio di pattini a rotelle.

SCUOLE MEDIE SUPERIORI:

maschi: un paio di sci ed un equipaggiamento per la pesca subacquea.
femmine: una macchina fotografica « Closter Sport » da 35 mm. ed un materasso pneumatico con ombrellone.

Nota. - I vincitori dovranno presentarsi a ritirare il buono di acquisto degli oggetti premio muniti della pagella scolastica.

Il Signor ..... *oert.* ..... *STA* .....

desidera far partecipare il proprio figlio .....

promosso alla ..... *classe della scuola* ..... **)*

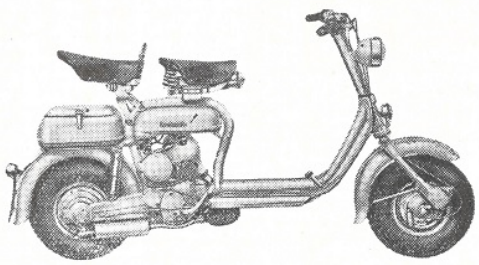
al concorso scolastico de "l' Ansaldino".

*. Indicare il **tipo** di scuola (elementare - media - media inferiore - media superiore).

MANNITE DUFOUR

L' antico purgante e rinfrescante vegetale

Lambretta *il motor - scooter per tutti*

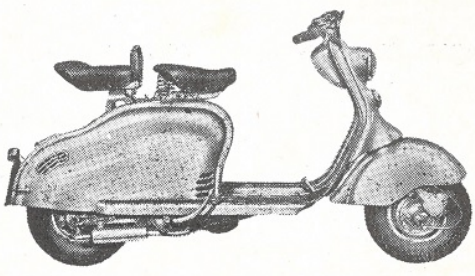


Lambretta 150 d L. 130.000

Lambretta 125 / I d L. 130.000

Lambretta 125 II SERIE L. 112.000

Lambretta 48 cc. L. 76.000



Lambretta 150 I d 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.l. — Piazza D. Chiesa 14 r - Telefono 24.266

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 17115.

Per la commessa 34943 Motore 460/6 sono attualmente in costruzione N. 20 bocchettoni disegno 76112/4, facenti parte del tubo nafta ai polverizzatori. I detti bocchettoni si costruiscono in acciaio 100 CM. 4. bonificato R = 70 + 80 kg/mmq., pur essendo questo materiale in acciaio legato al cromo manganese.

Ciò avviene da molto tempo; probabilmente per una svista del preventivista che non ha interpretato giustamente la dicitura del disegno portante « 100 CM. 4 - CICLO VII » cioè temperato. Comunque i pezzi in esercizio vanno benissimo; pertanto si propone di costruirli ancora bonificati (R = 70 + 80 kg/mmq.) ma in acciaio da bonifica C. 40 che risponde meglio allo scopo ed è molto meno costoso.

RISPOSTA.

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

●

PROPOSTA N. 17879.

Propone che alle scale portatili siano applicati piedini antiscivolo, per evitare infortuni.

RISPOSTA.

La MAN provvederà.

●

PROPOSTA N. 17144.

Oggetto: Motore 487 - Tav. 357 - Camicia sup. cilindro - Maschera foratura del supporto - Dis. A. 34058 - Bolla 69410 C. 72972 A. - 03798.

Propone che dal ciclo di lavorazione sia eliminata l'operazione 6/8 (stozzare raggio lasciato di fresa nella parte interna). Lavorando con fresa a candela a due taglienti, il piano appoggio con grado di lavorazione due triangoli, pezzo ad orecchiette in alto, il raggio indicato sparisce senza bisogno di operazione di stozzatura.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP ha provveduto a modificare il ciclo come suggerito, eliminando l'operazione di stozzatura.

●

PROPOSTA N. 17010.

Per disciplinare e semplificare la resa a magazzino e la distribuzione delle guarnizioni di gomma e di rame (specialmente di queste ultime che vengono costruite nello STA in quantità molto rilevante) propongo che l'officina od il reparto incaricato alla costruzione versi le guarnizioni al MAG non sciolte, com'è uso, ma raccolte in reste da 50 o 100 ciascuna ed ogni resta sia corredata da un dischetto di metallo sul quale sarà stampigliato il numero delle guarnizioni contenute in una resta. Questo procedimento sarebbe utile, perchè ridurrebbe al minimo la perdita di tempo occorrente per il conteggio, tanto per gli accertamenti annuali del materiale a MAG da parte dell'Ispettorato, quanto per il controllo all'atto del versamento e della distribuzione da parte dei distributori incaricati. Infatti, mentre attualmente il conteggio viene effettuato pezzo per pezzo, col sistema proposto basterebbe conteggiare le reste complete, delle quali si conosce il numero delle guarnizioni che le compongono, mediante un dischetto di metallo.

Quando da una resta viene tolto un certo numero di guarnizioni, si toglie il dischetto cosicchè la resta è facilmente distinta da quelle complete.

RISPOSTA.

Quanto proposto sarà realizzato seppure con un sistema diverso da quello indicato.

●

PROPOSTA N. 17129.

Ha costruito un dispositivo da applicare ai goniometri per la misurazione di angoli inferiori ai 10°.

Il campione costruito si trova presso il reparto calibristi MAPI.

RISPOSTA.

Il dispositivo è stato esaminato e si è riscontrato che effettivamente risponde allo scopo.

●

PROPOSTA N. 16135.

Allega lo schizzo di una scatoletta porta sego con braccio snodabile da applicare ai due trapani che si trovano all'aggiustaggio del MAPI, per la lubrificazione delle punte. Si eviterebbe così di adoperare sego sempre mescolato con terriccio.

RISPOSTA.

Per il trapano senza elettropompa esistente al MAPI è stato provveduto per l'applicazione di una scatola porta sego come quella proposta.

MEMENTO

Domenico BARATTI

di anni 55, dipendente della Fonderia, deceduto il 6-1-1956. Era all'Ansaldo dal 1942. Lascia la moglie e tre figli.

Ai famigliari le commosse condoglianze de «l'Ansaldino»

l'ANSALDINO

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S. A.

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

LORENZO REBORA Responsabile

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

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

FOTOINCISIONI A. CERIALE Via Lanfranconi, 43 - Genova

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

Piccoli annunci

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

VENDESI carrozzella uso passeggino per bambini, munita di tendina smontabile e in buonissimo stato. Telefonare al n. 398.857.

OCCASIONE! Vendesi moto « Gilera » 150 c.c. da turismo, seminuova. Telefonare al n. 366.280.

VENDESI moto « Gilera » 175 c.c. usata, al prezzo di lire 25.000 trattabili. Rivolgersi in via Lodovico Ariosto n. 42, Genova-Certosa.

VENDESI « Lambretta » 125 cc. rimessa a nuovo, al prezzo di lire 60.000 trattabili. Rivolgersi al sig. Donati della Dig telefono interno 402.

Per i neonati

In vendita nelle migliori farmacie

VISITATE

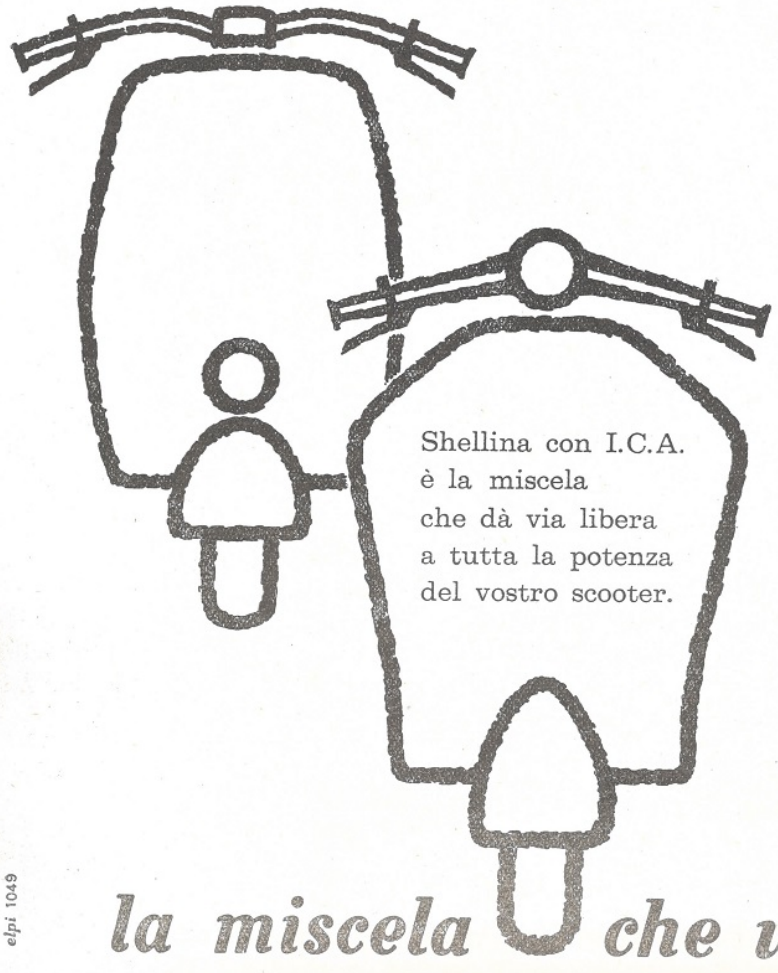
DOMUS MOBILI SEMPRE PRONTI

GRANDIOSA ESPOSIZIONE

Salita Pollaioli, 13-1 - Genova

FACILITAZIONI

Via libera...



Shellina all'alto numero di ottano unisce i vantaggi di I.C.A., l'additivo Shell che neutralizzando i depositi sulla candela permette una continua e perfetta accensione nella camera di scoppio.

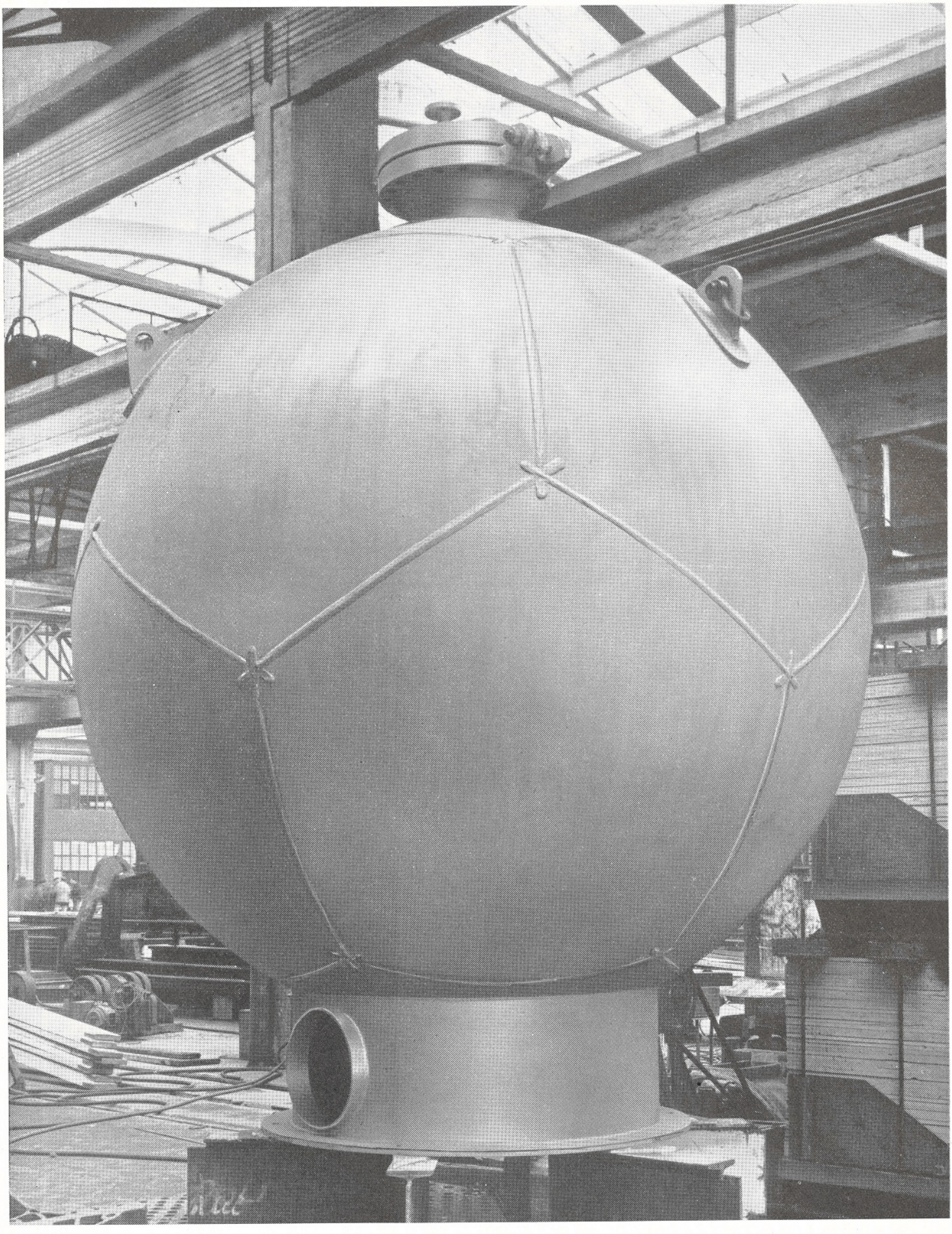
È un piacere guidare con Shellina - il cammino vi sembrerà più breve e dal perfetto ritmo del vostro motore sentirete che questa è la più potente miscela che possiate acquistare.

Shellina

con ICA

la miscela che vi dà le ali

elpi 1049



Serbatoio sferico, del diam. di m. 3,30, per servizio stoccaggio idrogeno, costruito alla Carpenteria per la Raffineria di Bolzaneto della «Purfina Italiana».