

L'ANSALDO

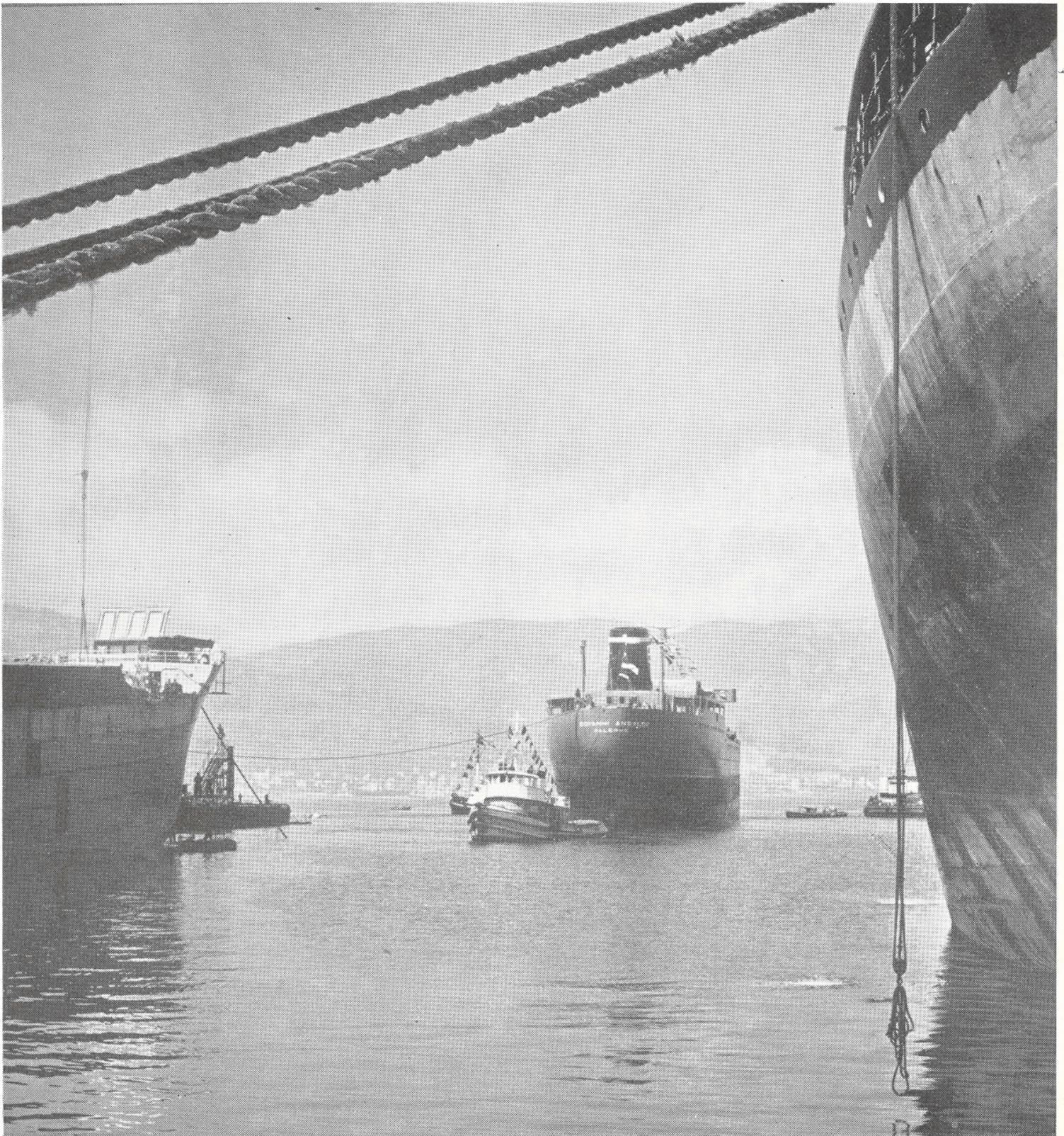
ANNO III - NUMERO 11
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati



QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.



GENOVA, 15 GIUGNO 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo



La motonave « Giovanni Ansaldo » subito dopo il varo, avvenuto al Cantiere di Muggiano il 31 maggio.

Impostato un transatlantico da ventimila tonnellate

Sullo scalo lasciato libero dalla motonave svedese « Gripsholm » — che come è noto fu varata l'8 aprile scorso in una indimenticabile giornata di primavera mediterranea, piena di luce, di colori e del festoso palpitare di cento bandiere — è stata impostata la mattina del 9 giugno, alle ore 11,30, la chiglia della turbonave passeggeri di

Gaggero, hanno assistito, in mezzo ad un folto gruppo di operai ed impiegati del Cantiere, i maggiori esponenti della Compagnia armatrice, dottori Giacomo, Angelo, Federico, Andrea, Giacomino e Mario Costa con i funzionari ingegneri Chiesa, Penco e Rugo. Per l'Ansaldo erano presenti il Presidente avv. De Barbieri, l'Amministratore Delegato ing.



20.000 tonnellate di stazza lorda, ordinata alla nostra Società dal « Lloyd Tirrenico » di Genova, Compagnia di navigazione che fa capo all'armatore Giacomo Costa fu Andrea.

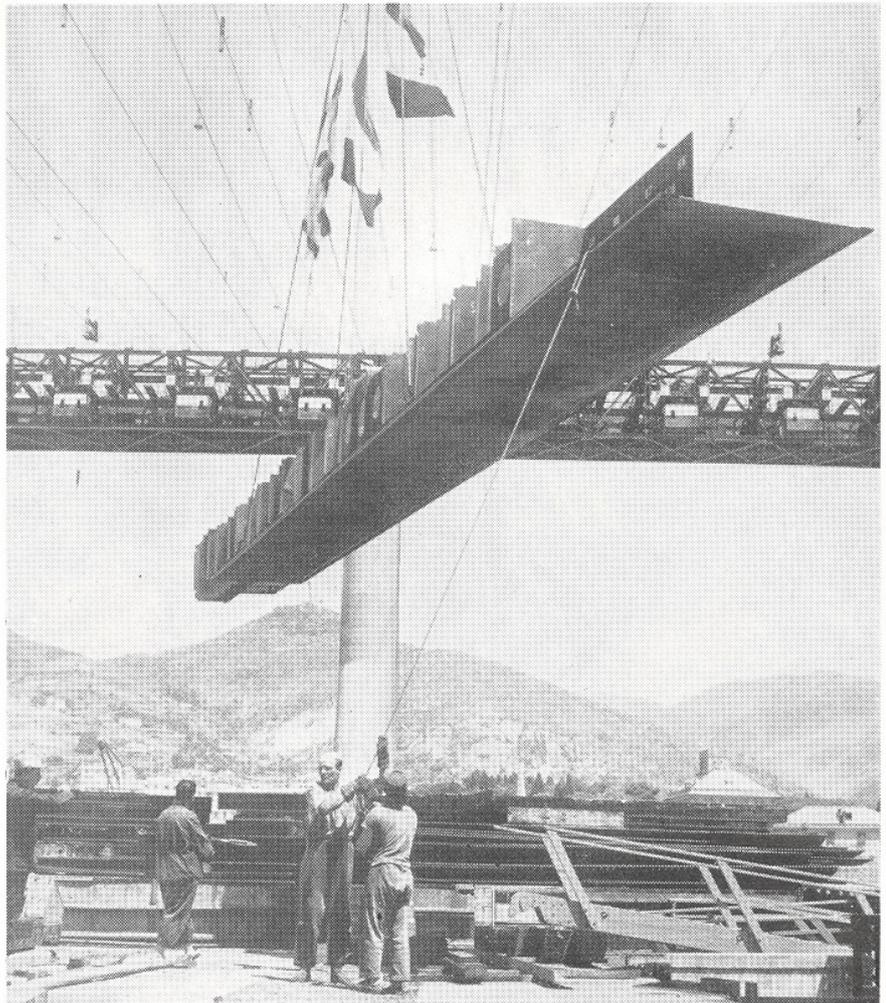
L'impostazione di una nuova nave avviene, quasi sempre, con una semplice cerimonia, come le feste famigliari: non c'è la gran folla dei vari e i cancelli del Cantiere rimangono chiusi, gli operai restano fino all'ultimo momento ai loro posti di lavoro, i martelli pneumatici mitragliano incessantemente gli altri scafi in costruzione, gli archi voltaici delle saldatrici elettriche accendono luci abbaglianti sulle brune lamiere. Ma, ad un tratto, quando il momento preciso stabilito dai calcoli sta per scoccare sui quadranti dei cronometri, si vedono oscillare le funi portanti dell'impianto funicolare di sollevamento e tendersi in uno sforzo immane. Dall'altra parte della copertura ferroviaria s'innalza allora, stagliata contro lo sfondo del cielo, una immensa bilancia rovesciata che sostiene la prima struttura di chiglia, imbandierata con i colori d'Italia, di Genova, dell'Ansaldo e della Società d'armamento. Tutti alzano il capo, quasi attoniti seppure adusi a questo spettacolo magnifico, e d'intorno improvvisamente scende il silenzio. Un breve volo e poi il paramente scende sullo scalo, guidato negli ultimi centimetri al suo assetto preciso da una squadra di operai. Uno scrosciare di applausi saluta la nascita della nuova creatura d'acciaio.

Così è stato per il transatlantico del « Lloyd Tirrenico », destinato alla linea del Sud America.

All'impostazione della chiglia, benedetta dal Parroco di S. Francesco di Sestri don

Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il Direttore Centrale ing. Carnevale, il Direttore del Cantiere di Sestri ing. Cristofori con i V. Direttori ing. Boero e cav. Da Massa ed altri dirigenti. Notata pure la presenza dell'armatore dott. Filippo Cameli.

La nuova turbonave avrà le seguenti principali caratteri-



stiche: lunghezza fuori tutto, m. 182; lunghezza al galleggiamento, m. 168,50; lunghezza fra le perpendicolari, m. 162; larghezza massima fuori ossatura, m. 24; altezza al ponte di

costruzione, m. 10,75; immersione massima a pieno carico, m. 8,35; portata lorda corrispondente, tonn. 7.700; stazza lorda prevista, tonn. 20.000; potenza normale dell'apparato

motore, Cav./asse. 26.000.

L'apparato motore a turbine sarà costruito completamente dal nostro stabilimento Meccanico.

D. J.

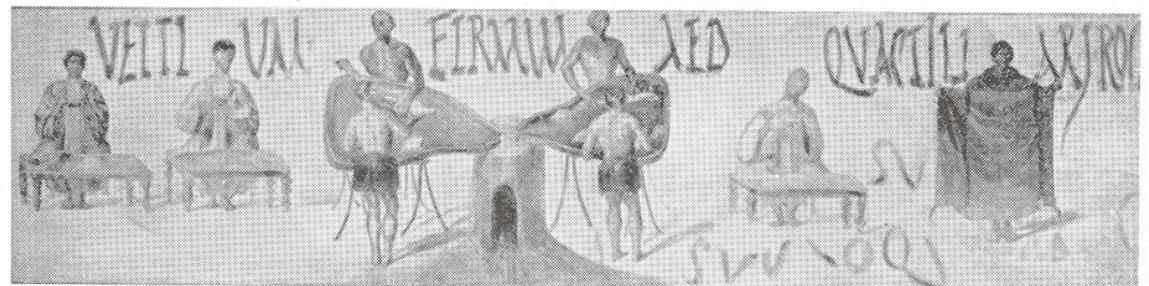
IL LAVORO NEI TEMPI

A Roma, col crescere della città e dei suoi abitanti, crescevano naturalmente le botteghe: ve n'erano moltissime, spesso raggruppate per generi affini, tanto che si aveva praticamente una strada dei calderai, una dei cuoiari, una dei tintori, ecc. Per farsi pubblicità, a quei tempi, si ricorreva a epigrafi incastrate nel muro, coi simboli del mestiere o anche con efficaci figurazioni. Nella figura scolpita che presentiamo, attualmente al Museo Arcivescovile di Urbino, si vede appunto uno scultore col proprio aiutante, intento a rifinire una vasca da fontana, con due teste di leone ai lati. La scultura, derivata inizialmente da modelli greci, acquistò via via un misurato naturalismo, e diventò dall'epoca augustea in poi l'arte principale.

Nell'altra figura che presentiamo, dipinta sul muro del negozio di un certo Verecondo, in Via dell'Abbondanza a Pompei, si vede l'interno di una fullonica: da sinistra a destra, ci sono gli scardassatori seduti al desco, i tintori affaccendati presso il fornello e il padrone che mostra il lavoro finito. La corporazione dei tintori era a Roma antichissima, anzi secondo la tradizione, una delle prime otto istituite da Numa Pompilio. La loro arte ebbe grande sviluppo tra le industrie romane, specie dopo che fu trapiantata in Italia



l'industria della porpora. La porpora si otteneva estraendo il succo di un mollusco mediante un processo che esigeva grande abilità. Importanti tintorie, oltre a Roma, si trovavano nell'epoca augustea ad Ancona, Aquino, Pozzuoli, Taranto e Siracusa.



L' "ANSALDO" VARATA AL MUGGIANO

Giovedì 31 maggio è scesa in mare, penultima della serie «Capitani del lavoro» la M/n da carico «Giovanni Ansaldo», costruita dalla nostra Società per conto della Soc. «Carbocke» di Palermo.

Le caratteristiche di questa nave che fu impostata sugli scali dei Cantieri di Muggiano sei mesi or sono sono identiche alle altre quattro che la hanno preceduta e delle quali si è già diffusamente parlato sulle colonne di questo giornale.

Di buon mattino un folto pubblico è convenuto nel Cantiere pavato a festa e si è raccolto nelle tribune, mentre un gruppo di esponenti dell'Università Popolare di Firenze e una larga rappresentanza dei Cantieri di Sestri si disponevano in uno spiazzo appositamente preparato. Le tribune principali riservate alle autorità, agli esponenti della Soc. armatrice, e agli alti dirigenti della Soc. Ansaldo erano già gremite alle 9,30. Notammo tra i presenti: il Prefetto di La Spezia dott. Pompeo Gorini, la on. Angela Gotelli, il gen. Almasio in rappresentanza dell'amm. Minotti, il dott. Verde, capo di Gabinetto del Prefetto, il Questore dott. Mundo, il Governatore Generale del Rotary Club avv. Quaglia e il comm. Ubaldo Fornelli del Rotary di La Spezia, il Comandante del Porto col Federici, il col. Mallardi della M.M., il V. Sindaco Cau da, il sindaco di Lerici sig. Isoppo, l'avv. U. M. Failla del Foro genovese, l'ing. Soldà del RINA di Genova e l'ing. Foglia, unitamente e una larga rappresentanza di ufficiali di Marina.

Per la Soc. Ansaldo erano presenti: il Presidente avv. De

Barbieri, l'Amm. Delegato ing. Giuseppe Rosini e il Direttore Generale ing. Lombardi. Per la Soc. armatrice: il Presidente conte Cao di S. Marco il comandante Pietro Bibolini Donna Amelia Bibolini, l'Amministratore Delegato dott. Lollì Ghetti, l'ing. Telesio, l'ing. Franco Bibolini, l'ing. Mulas, Facevano gli onori di casa il Direttore ing. Bruno Palenzona, il V. Direttore amministrativo rag. Carlo Traversa, e il capo esercizio ing. Renzo Avanzini, il V. Direttore ing. Mori, Capo della Sala studi di Muggiano.

Addetti alle operazioni di varo erano gli ingegneri Marras e Sauda. Alle ore 10, al comando del Direttore ing. Palenzona, la gentile madrina, signora Ester De Barbieri consorte del Presidente dell'Ansaldo premeva il pulsante che mandava la bottiglia augurale ad infrangersi contro la prua della nave che scendeva in mare portandosi con sé il saluto di tutti i presenti e la benedizione impartita da Mons. Bonfiglioli Vicario Generale della Diocesi della Spezia.

Può accadere che a varo ultimato, un cronista, con tanto di ispirazione, cerchi di fermare sul suo taccuino anche le impressioni che ha ricevuto il giorno precedente il varo, trovandosi la sera della vigilia proprio sotto le invasature della nave.

Cerco di dirvi, come in occasione del varo di questa nave, me ne sia venuto, quieto quieto, a fare un giretto attorno al maestoso involucro di ferro d'pinto in rosso e, senza averne l'intenzione, mi sia poi appartato in un cantuccio della grande platea che ospita gli scali a guardare la nave che



Da sinistra: il Direttore Generale ing. Lombardi, Donna Amalia Bibolini, la madrina signora Ester De Barbieri e il nostro Presidente avv. De Barbieri

immobile come una sfinge, riposava accovacciata nel suo antico alveo di pietra.

Ero certo di scoprire qualcosa, ma non sapevo che potesse essere una intuizione forse che mi suggeriva di raccogliermi per non lasciarmi sfuggire l'attimo in cui una nave cessa di essere una forma materiale prigioniera dello scalo, e diventa sostanza immateriale, pronta ad accogliere un'anima. La vedevo infatti non più immobile ma co-

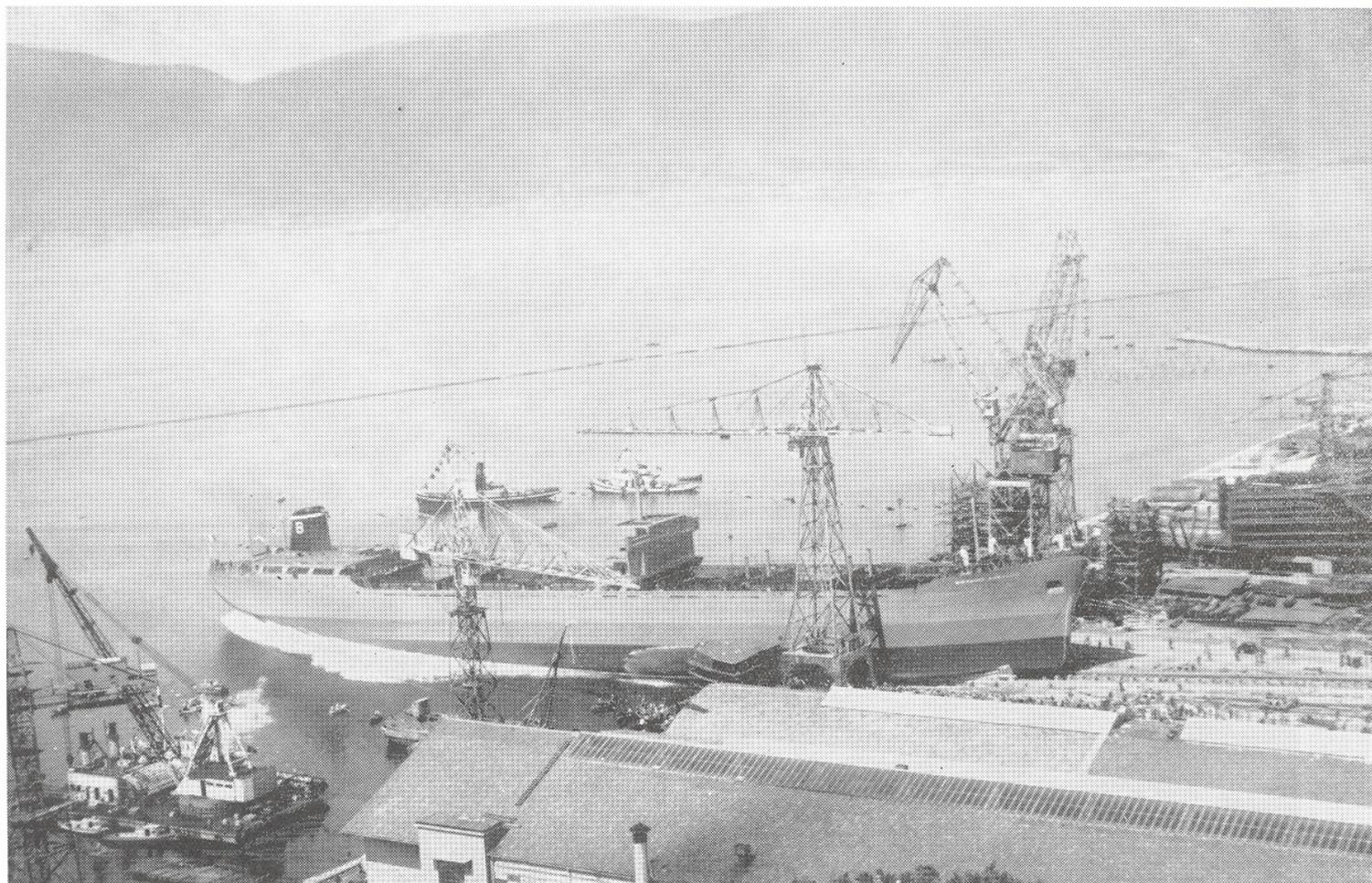
me librata in uno spazio azzurro e mi domandavo che nome dare alla meravigliosa equazione che risolve e trasforma l'incognita dei valori della tecnica nei valori più alti dello spirito.

Non su delle semplici lamiere di ferro veniva a incidere il nome ma sopra un'opera che sintetizzava un secolo di prodigiosa attività. Ed ora questa nave riceveva il battesimo nel Suo nome. Il nome di un uomo che in un

secolo di miti e di sogni, aveva osato pensare e realizzare in termini industriali.

Ed ora anche questa nave andrà per i mari, simbolo anch'essa delle nuove conquiste della tecnica moderna, ma quel nome inciso sulla sua prua affilata vorrà significare che non c'è opera veramente degna di questo nome se prima non c'è la fede necessaria per portarla a compimento.

Franco Guadagnini



LA PALLINATURA DEGLI ANCORAGGI DELLE PALETTE PER TURBINE

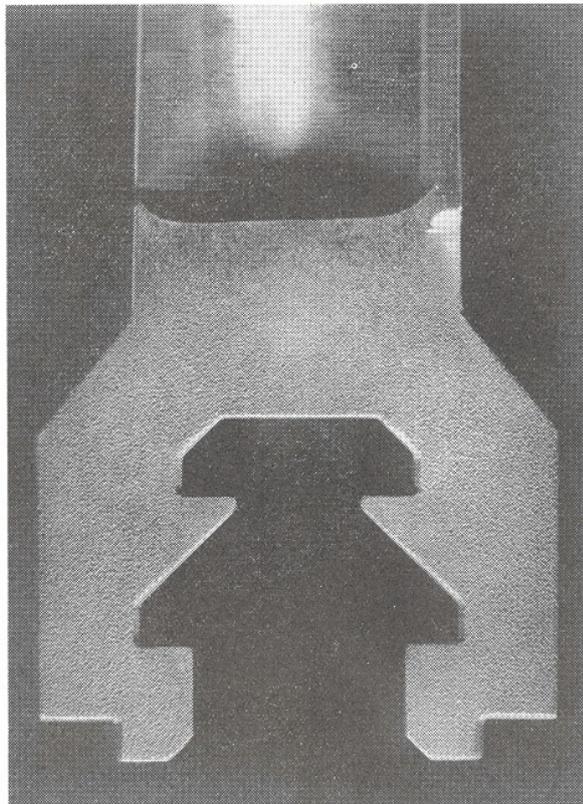
Per la costruzione della nuova turbina GEICO-Ansaldo da 70.000 KW. per la Centrale della SIP di Chivasso è stato messo a punto un nuovo procedimento di lavorazione per elevare la resistenza a fatica degli ancoraggi delle palette delle turbine, noto sotto il nome di « Shot peening » che possiamo tradurre con la parola « Pallinatura ».

Si tratta di una tecnica molto moderna che sarebbe lungo descrivere nei suoi particolari, ma che in complesso consiste nel « bombardare » con apposite piccolissime sfere speciali, molto dure, le zone superficiali degli organi meccanici, dove si desidera impedire l'inizio di rotture per fatica dei materiali.

Come è noto, le rotture di fatica avvengono per sollecitazioni alternate, pulsazioni, vibrazioni e simili, e partono dai punti dove si ha la maggiore concentrazione degli sforzi. Mediante lo « Shot peening » si destano nei punti interessati delle piccolissime zone di compressione, una accanto all'altra, che vengono ad attenuare le condizioni di tensione superficiale del pezzo in esercizio.

La « pallinatura » si presenta sulla superficie del pezzo come una scabrosità regolare a forma concava arrotondata (figura in alto al centro). Per ottenere ciò nella maniera voluta, siccome tale trattamento potrebbe essere insufficiente o eccessivo, o comunque non appropriato allo scopo della applicazione, occorre una apparecchiatura apposita.

La nostra Società ha acqui-



Particolare dell'ancoraggio di una paletta dopo il trattamento meccanico di pallinatura

sto appositamente uno speciale apparecchio « Invictus » per lo « Shot peening » il quale è stato installato presso l'Officina PALE dello Sta-

bilimento Meccanico, nel Reparto finitura palette.

Il Laboratorio di Ricerche e Controlli nel Settore Sperimentazioni Tecnologiche ri-

guardanti il trattamento delle superfici, è dotato di un apparecchio originale americano « Pangborn », per lo studio di tali trattamenti meccanici delle superfici.

La messa a punto del processo è stata condotta in due tempi: in Laboratorio ed in Officina. Ciò era necessario in quanto l'esecuzione a regola comporta la conoscenza di fattori, come: il metodo di controllo della intensità di pallinatura in funzione del tipo di getto, della velocità dei pallini, del tempo di esposizione del pezzo al getto; lo studio dei fattori che determinano l'intensità di pallinatura e la loro misura; il metodo di controllo per confronto col provino campione.

Il controllo della superficie pallinata è stato eseguito mediante appropriati esami metallografici (micrografie ed impronte Fax-Film a replica).

In base a queste esperienze sono stati fissati i dati di lavorazione, come: la pressione dell'aria di esercizio, il diametro dell'ugello, il tipo e diametro dei pallini, la portata dei pallini. Sono stati così ridotti tutti i fattori ad una sola variabile, ossia al tempo di esposizione. Le ulteriori prove in tal senso e cioè la determinazione del valore in funzione della giusta intensità di pallinatura è risultata, nel nostro caso, di qualche decina di secondi.

A seguito di tali esperimenti, sono state suggerite anche delle lievi modifiche all'apparecchio per ottenere migliori risultati nella produzione.

Come risultato pratico dell'effetto della pallinatura sul-



Particolare ingrandito della superficie pallinata come appare al controllo con pellicole Fax-Film

l'acciaio speciale inossidabile al cromo per palette, le prove di laboratorio hanno dimostrato che la resistenza a fatica è aumentata del 20-30%.

Per dare un'idea dell'impiego di tale procedimento in una costruzione, nella turbina GEICO-Ansaldo da 70.000 KW. sono state trattate oltre 3.000 palette, per un complesso di 200 ore lavorative.

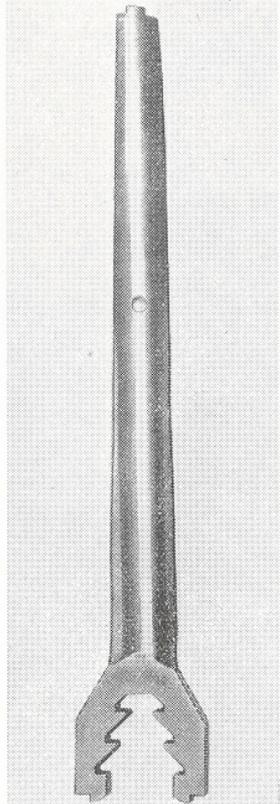
Lo « Shot peening » da noi introdotto lo scorso anno sugli ancoraggi delle palette della turbina, è ora entrato nel ciclo normale di produzione e viene applicato correntemente quando la progettazione lo richiede.

Esso costituisce uno degli ultimi ritrovati della tecnica moderna, che la nostra Società applica progressivamente con lo svilupparsi delle nuove costruzioni, col preciso scopo di raggiungere un elevato rendimento a favore della velocità, della leggerezza e della sicurezza degli organi in movimento.

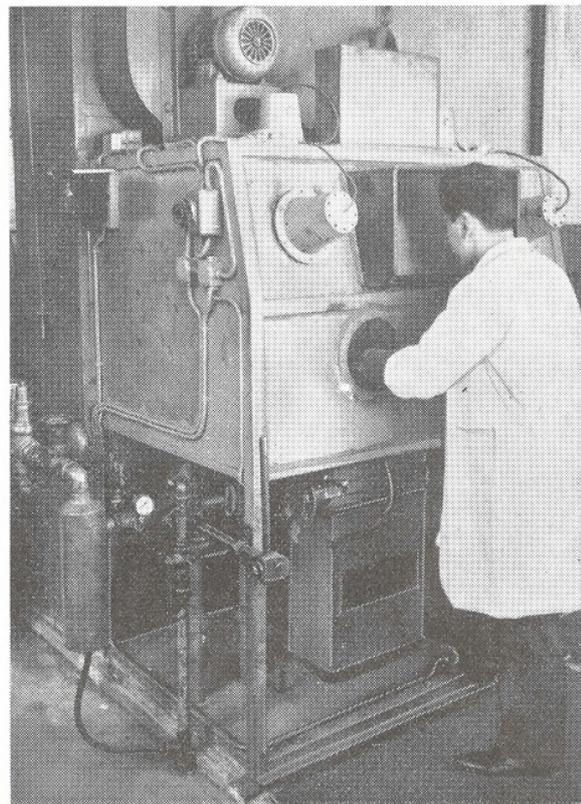
Aldo Sacconi



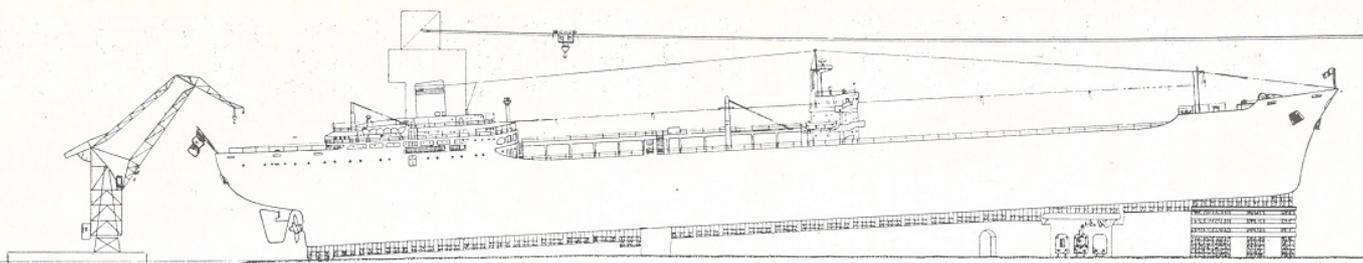
Apparecchio « Invictus » per la pallinatura installato presso l'Officina PALE



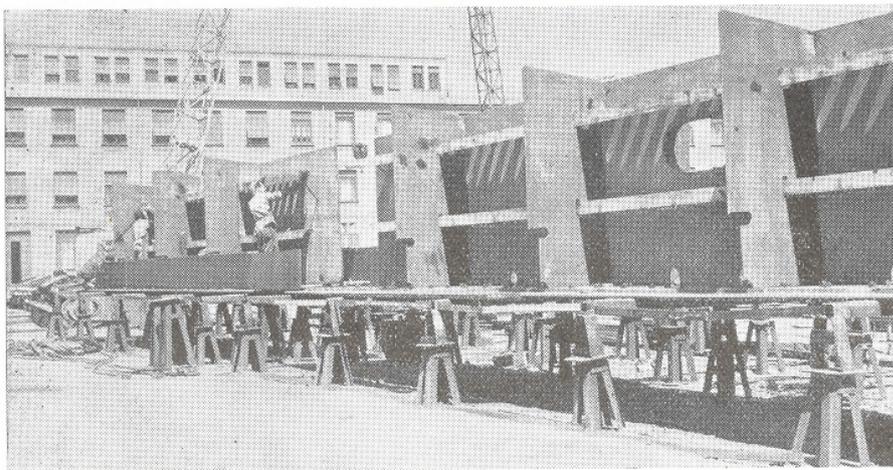
Una grossa paletta con ancoraggio pallinato.



Apparecchio « Pangborn » per lo studio delle superfici pallinate installato presso il Laboratorio



IMMINENTE L'IMPOSTAZIONE della turbocisterna da 50 mila tonn.



Nelle foto: primi elementi pre'abbricati della chiglia della nuova turbocisterna.

In questa seconda decade di giugno — quasi a completamento di un semestre particolarmente laborioso, con le sue quattro impostazioni e con i suoi quattro vari — viene impostata sullo scalo maggiore del nostro Cantiere la costruzione n. 1518 per la «Compagnia Trasporti Petroli» di Palermo.

Molti di noi ricordano le passate glorie di questo scalo e le maggiori unità che esso vide erigersi sulle sue grandi arcate e che da esso presero l'avvio verso il mare: il «Rex», le due corazzate «Italia» ed «Impero», gli ultimi due transatlantici «Andrea Doria» e «Cristoforo Colombo». Scafi immensi, vari indimenticabili che lasciarono poi, ogni volta, tutto attorno allo scalo un così gran vuoto.

E' ora il turno di questo nuovo scafo che, con una lunghezza di 250 metri ed una larghezza di oltre 32 metri, occuperà per diversi mesi quasi tutta la zona di ponente del nostro Cantiere. E' fin d'ora possibile rendersi conto della entità della sua mole futura: basta osservare di quanto si sia dovuto prolungare lo scalo a monte del cavalcavia che copre la sede ferroviaria, e pensare come tutta la parte poppiera della nave verrà a trovarsi decisamente a mare della zona servita dalle teleferiche.

Questa è la nave che risulterà poi essere una delle più grandi dell'intera flotta mondiale, allorchè - navigando a pieno carico - avrà un dislo-

camento attorno alle 70.000 tonnellate.

I primi elementi della chiglia vengono ora portati sullo scalo; sono lamieroni in due

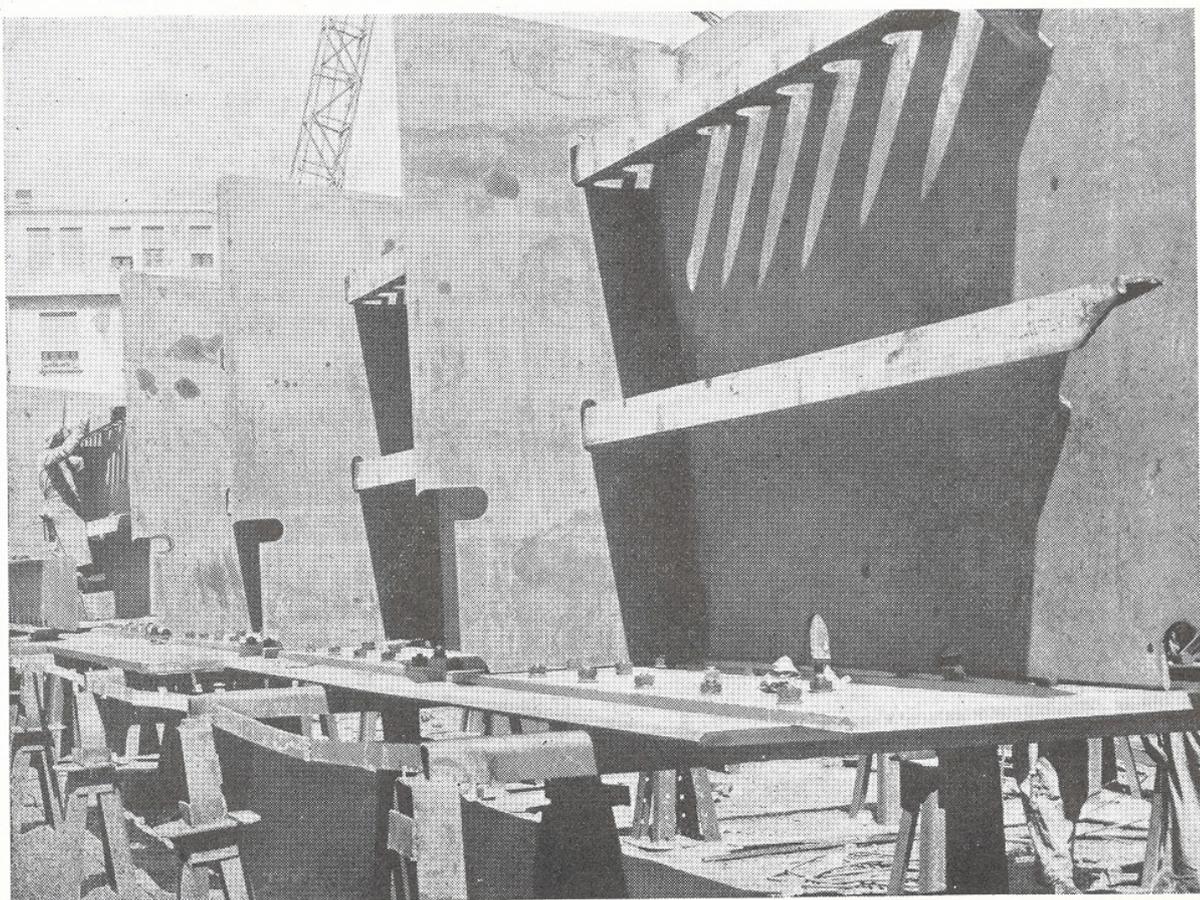
strati sovrapposti che, col loro spessore di 68,5 millimetri, pesano ciascuno oltre 10.000 chilogrammi, dimensioni queste che vengono per la prima volta lavorate e che giungono già quasi al limite delle possibilità delle nostre macchine e dei nostri mezzi di sollevamento. Nel frattempo la nostra officina navale continua giornalmente ad alimentare il piazzale di prefabbricazione, affinché anche la nuova costruzione possa procedere col regolare ritmo che i nostri programmi hanno da tempo inquadrato.

Mentre ciò avviene il nostro pensiero corre velocemente verso il compimento dell'impresa: tonnellata su tonnellata anche il nuovo scafo si ergerà e fra un anno ci ritroveremo tutti nuovamente uniti attor-

no a questa costruzione n.° 1518, maestosamente pronta al varo; sarà quello il più impegnativo fra quelli effettuati in questi ultimi quindici anni, poichè saranno da affrontare quei problemi particolarmente ardui di varo, di invasatura e di frenamento che sono inevitabilmente congiunti ad una massa varata di oltre 14.000 tonnellate.

In tale attesa, mentre salutiamo il nascere della nuova unità e vediamo con intima gioia posarsi sul grande scalo i primi suoi elementi, è con infinita soddisfazione che possiamo far finalmente scorrere lo sguardo lungo i nostri sei scali, tutti finalmente occupati con un sicuro e duraturo carico di lavoro.

F. C.



GRANDI DENTATRICI

Nella vita più che secolare dello stabilimento Meccanico si intrecciano fatti comuni ed episodi importanti, alcuni dei quali ricompaiono alla mente non che nella storia della nostra marina specialmente, sia militare che mercantile, hanno avuta risonanza lunga e profonda. Abbiamo il vanto di dire che nel Meccanico vi sono ancora molte persone che quegli episodi di lavoro vissero intensamente e di cui hanno ancora il cuore pieno.

Un argomento che è strettamente legato agli apparati motori marini, e quindi al nome delle navi costruite dall'Ansaldo, le quali sulle vie del mondo portarono e portano tuttora la bandiera della Patria, è quello importantissimo del taglio dei grandi ingranaggi per riduttori marini. Molto, ancora oggi, fa parlare di sé questo particolare lavoro, cui l'azienda ha profuso notevoli cure.

Il fedele tecnico specialista degli ingranaggi, Emilio Langer, c'è si può dire ha dedicato la intera sua vita di lavoro a questo argomento e che da oltre quarant'anni dà l'opera sua bonaria, tenace e appassionata qui ci racconta, quasi sommessamente, fase per fase, come si arrivò, parlando da qualche macchina sparsa e confusa fra le altre, a costituire l'attuale officina modernissima delle grandi dentatrici. Sono ricordi che è bene siano richiamati alla mente di quelli che da molti e molti anni vivono nello stabilimento; ma è ancora più utile che siano conosciuti dai giovani perchè sappiano attraverso quale e avanta tecnica si sono raggiunti gli attuali risultati.

L. P.

Non è compito facile parlare dell'Officina dentatrici per riduttori marini, dato che l'argomento è stato, a più riprese, illustrato da tecnici competenti.

Ma qualcosa può ancora aggiungersi, e soprattutto ricordare, chi ha vissuto quasi l'intera sua vita di lavoro occupandosi del taglio delle grandi ruote per riduttori, che non a torto devono considerarsi co-



L'Officina Grandi Dentatrici dello Stabilimento Meccanico come si presenta oggi.

me uno dei più delicati complessi che costituiscono l'apparato motore marino a vapore, cosicchè ognuno possa sapere quanto i problemi relativi siano stati presi a cuore da tutti coloro che se ne occuparono da lontani tempi fino ad ora.

Oggi l'Officina per il taglio delle grandi ruote è in piena efficienza e si può affermare che essa è tra le migliori d'Europa. E' stato fatto molto, ma ancora e sempre si deve e si

dovrà insistere per affinare il prodotto e per mantenere sempre il complesso in piena efficienza, allo scopo di fare fronte a tutte le esigenze tecniche, in modo che l'Ansaldo possa tenersi sempre all'avanguardia.

Risalendo con la mente al lontano 1923, troviamo in quel periodo che le dentatrici per riduttori marini erano sistemate in promiscuità con altre macchine operatrici di grandi dimensioni.

Tale sistemazione presentava diversi inconvenienti. Macchine così delicate e destinate a funzionare ininterrottamente giorno e notte per periodi relativamente lunghi, erano esposte al pericolo che trucioli staccantisi, nella lavorazione, dalle operatrici circostanti, venissero proiettati nei congegni scoperti delle dentatrici stesse, compromettendo l'esecuzione della dentatura. La polvere sollevata nell'officina si infiltrava in tutti i congegni, provocando in breve tempo consumi forti, che si ripercuotevano sulla buona riuscita della dentatura. Anche le vibrazioni prodotte dalle altre macchine e dalle gru influenzavano le dentatrici, le quali venivano disturbate specie durante il taglio di finitura.

In quell'epoca le dentatrici erano alimentate direttamente dalla linea generale a corrente continua e quindi ad ogni mancanza d'energia, le dentatrici si fermavano con la conseguenza, specie nella finitura dei denti, di imperfezioni a volte di notevole entità.

La differenza di temperatura tra il giorno e la notte si ripercuoteva, ovviamente, anche sulle dentatrici. Se si pensa che nelle 24 ore si sono avute anche variazioni da 13 a 15 centigradi e tenuto conto del diametro delle ruote, che solitamente era di vari metri, è facile immaginare quale effetto producesse una simile differenza di temperatura sul diametro e conseguentemente sulla dentatura generata.

Frequenti erano allora gli allagamenti che inondavano le parti basse delle macchine e si può immaginare quale deleteria influenza essi avevano

su una così delicata produzione.

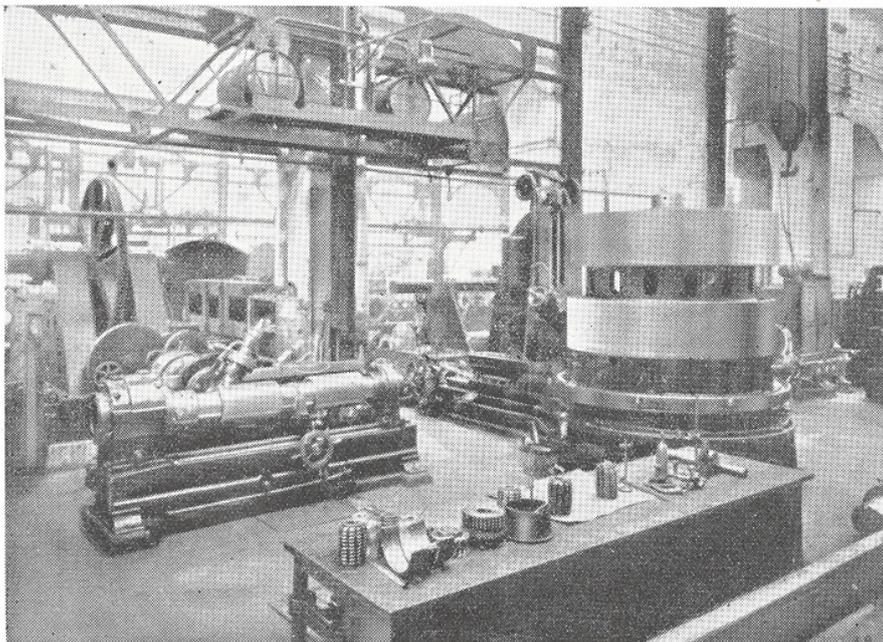
Questi molteplici inconvenienti erano ben conosciuti come tali anche allora, ma le forti spese richieste per apportare qualche miglioramento non consentivano di risolvere il problema. D'altra parte se i nostri riduttori non erano silenziosi, anche quelli dei nostri concorrenti presentavano le stesse manchevolezze!

Un primo miglioramento fu realizzato separando in modo definitivo le dentatrici dalle altre macchine operatrici. Però le altre lacune rimasero ancora. In quel periodo, nonostante che le condizioni dell'ambiente in cui si lavorava fossero così irrazionali, si riuscì ad imporre il nostro prodotto e furono tagliate numerosissime ruote non solo per l'Ansaldo, ma anche per gli altri Cantieri italiani.

Ottenuto il raggruppamento delle dentatrici, si cercò di eliminare il grave, complesso inconveniente degli allagamenti. L'officina fu raccolta dette macchine fu cinta con un muretto alto 50 centimetri e furono bloccati i pluviali dell'acqua piovana. Gli allagamenti furono da allora in poi meno frequenti, anche in conseguenza della costruzione del grande fognone di Sempredarena.

Col proseguire del tempo la divisione dell'officina dentatrici dalle altre fu più netta perchè fu cinta con un muro alto circa 3 metri.

Negli anni 1926 e 1927 furono revisionate, con la collaborazione della Ditta «MUIR» di Manchester, le due grandi dentatrici verticali. Ad una di esse la MUIR sostituì il di-



Macchine dentatrici in una Officina del Meccanico di trent'anni fa.

visore, mentre all'altra il divisore fu revisionato nello Stabilimento.

Anche le due dentatrici orizzontali per rocchetti furono revisionate e la MUIR provvide al miglioramento del divisore. Tanto alle macchine verticali che orizzontali fu sostituita la vite per l'avanzamento. Le due dentatrici verticali, una installata nel 1913 e una seconda nel 1915, erano sufficienti per i riduttori di allora.

Però con l'aumentare delle potenze e delle velocità, le ruote crebbero di dimensioni e le due dentatrici divennero insufficienti. Nel 1929 fu installata una nuova dentatrice MUIR di dimensioni molto maggiori delle due esistenti. Tale nuova macchina oltre ad essere più grande, aveva pure un grado di precisione migliore. Con la sistemazione di questa nuova macchina, che allora era quanto di meglio offriva il mercato, l'Ansaldo Meccanico si portò all'avanguardia in quel genere di lavoro. Si pensi che con la macchina in parola si potevano tagliare, con una buona precisione per quei tempi, ruote di oltre 5 metri di diametro. La nuova dentatrice era munita, come del resto anche le altre due, di un dispositivo detto « creeping », sistemato nel divisore, che aveva il compito di distribuire attorno alla ruota da tagliare, gli errori residui della ruota madre del divisore. Per la presenza di tale congegno il fianco dei denti risultava molto ondulato ed il contatto del dente durante il funzionamento avveniva per piccole zone.

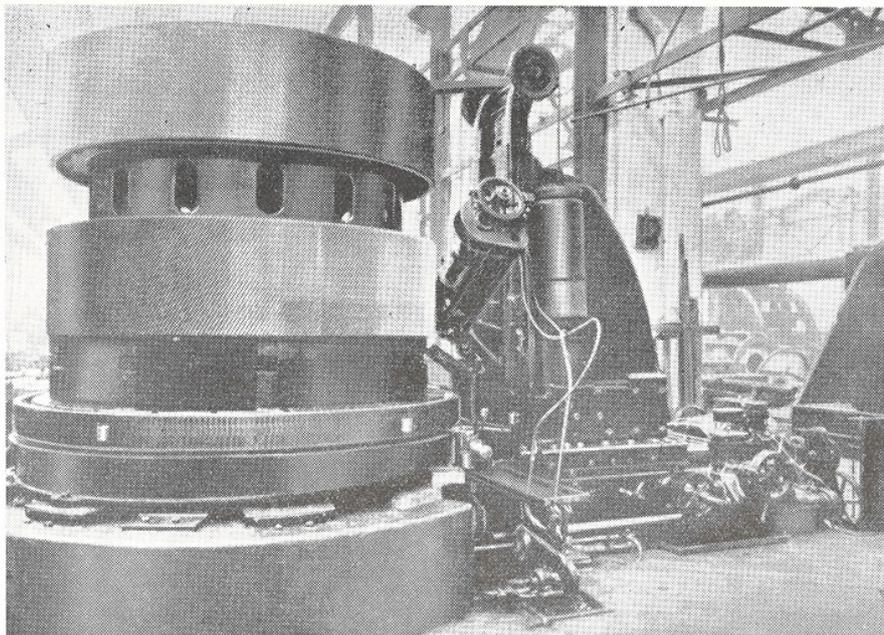
Nonostante gli sforzi fatti e i miglioramenti apportati, restavano ancora da risolvere i problemi relativi alle variazioni di temperatura, alla polvere, alle interruzioni di corrente, ecc. D'inverno, come già abbiamo detto, le differenze di temperatura erano sensibili e si cercava di attenuarle accendendo attorno alle dentatrici delle rudimentali stufe. Quando nevicava l'officina prendeva un aspetto singolare. Infatti, per proteggere le dentatrici dalla neve che spinta dal vento si infiltrava nelle giunture delle lamiere del tetto, si mettevano sopra alle dentatrici stesse dei copertoni.

Installata nel 1929 la nuova dentatrice, cui si è fatto cenno, si sentì maggiormente la necessità di sistemare un'apparecchiatura automatica atta ad entrare in funzione nei casi di mancanza di corrente, e ciò per avere il vantaggio di non interrompere il funzionamento delle dentatrici, specie durante le passate di finitura.

La prima idea fu quella di installare una batteria d'accumulatori; però, dato l'elevato costo, non fu possibile installarla. Si tentò allora un esperimento con un motore ad aria compressa, che a quell'epoca esisteva in Stabilimento. Con tale sistemazione, mancando la corrente, scattava un dispositivo speciale che liberava un peso, il quale cadendo apriva un rubinetto posto tra la condotta dell'aria compressa ed il motore, facendo così funzionare il motore stesso. Però l'esperimento dimostrò subito che il sistema era poco pratico.

Fu tentata ancora una soluzione con due piccoli motori diesel a due tempi che azionavano due dinamo. Però risultarono insufficienti e non sopportavano le variazioni di carico.

Ebbene, nonostante che le condizioni dell'officina non



Anno 1923: intaglio dei denti ad una ruota per riduttori di velocità di turbine «Belluzzo»

fossero certo quelle ideali, furono dentate centinaia di ruote per riduttori e come si è già detto non solo per l'Ansaldo, ma anche per terzi.

Per dare un'idea del lavoro compiuto in quelle condizioni enumereremo solo le principali costruzioni per le quali furono dentati i riduttori e cioè:

- Cacciatorpediniere da 36 a 38 nodi, vari esemplari;
- Tre esploratori da 37 nodi, tipo « Giussano » da 5200 tonn.;
- Molti esemplari di navi torpediniere da 600 tonn.;
- Quattro avvisi scorta;
- Piroscampo « Roma »;
- Nave « Diana »;
- Piroscampo « Ausonia »;
- Piroscampo « Rex »;
- Cacciatorpediniere turchi;
- Incrociatore « Bolzano » da 10.000 tonn.;
- Incrociatore « Montecuccoli »;
- Incrociatore « Eugenio di Savoia »;
- Corazzate « Duilio » e « Giulio Cesare »;
- Un gruppo per incrociatore tipo « Eugenio di Savoia » per conto dell'U.R.S.S.;
- Incrociatori tipo « Attilio Regolo », vari esemplari;
- Corazzate « Littorio » ed « Impero »;
- Piroscampi da 4.000 tonn., vari esemplari.

Dopo un periodo d'inerzia che seguì gli anni dell'ultima guerra e il primo periodo di pace, si riprese la costruzione di nuove navi. Di quella epoca sono i riduttori per i piroscafi turchi e greci da 4.000 tonn. e per il « Marhoussa » egiziano.

Ma la tecnica, in fase di rapida evoluzione, richiamò l'attenzione sulle velocità crescenti, sui carichi specifici sempre maggiori e sulle nuove esigenze di silenziosità. La Direzione dell'Ansaldo sentì di dover affrontare i nuovi problemi e decise di rimodernare completamente l'officina basandosi sui concetti moderni e rispondenti in pieno allo scopo. Furono studiati minutamente tutti i particolari e mentre si procedeva alla realizzazione del locale ad aria termoregolata e a tutti i servizi relativi, si provvide a far revisionare da una ditta specializzata inglese (la David Brown) la maggiore macchina verticale e una dentatrice oriz-

zontale. Ad esse furono sostituiti vari congegni tra cui il divisore. Con questo primo passo si dotò l'officina di due macchine che, se pure ricondizionate, davano una buona garanzia di precisione.

La macchina verticale revisionata fu poi montata su di un basamento in calcestruzzo completamente isolato, in modo che le vibrazioni delle altre macchine non si ripercuotessero su tale dentatrice.

L'officina fu completamente chiusa e fasciata di materiale coibente per proteggerla dalle variazioni esterne della temperatura e fu illuminata a giorno con lampade fluorescenti.

Il condizionamento è stato realizzato facendo circolare o l'aria calda o quella fredda, e ciò con comandi automatici a mezzo di termostati, in modo

da avere una variazione massima di temperatura di circa 1 grado centigrado. Il cambiamento dell'aria in officina è ottenuto a mezzo di un dispositivo apposto situato sulla tubazione di circolazione che aspira aria direttamente dall'esterno.

L'officina è quasi completamente alimentata da corrente continua. Le interruzioni eventuali di corrente sono state eliminate sistemando un raddrizzatore a vapori di mercurio ed una batteria di accumulatori che fa da tampone. Mancando quindi la corrente al raddrizzatore, interviene automaticamente la batteria, la quale fornisce energia e luce alla intera officina. La batteria però ha un'autonomia relativa; di conseguenza per eventuali lunghe fermate è stato sistemato un gruppo die-

sel - dinamo - alternatore. Con tale sistemazione il gruppo stesso può erogare corrente continua e alimentare direttamente l'officina, o corrente alternata e alimentare l'officina attraverso il raddrizzatore.

Mentre si procedeva allo studio ed alla realizzazione del locale e dell'impianto, la Direzione programmò di corredare l'officina di dentatrici di alta classe. Furono approvvigionate così le seguenti nuove dentatrici:

- 1 Dentatrice verticale « Gould & Eberhardt » che serve esclusivamente per riduttori ausiliari;
- 1 Dentatrice verticale « David Brown » per pignoni dei riduttori principali e per piccole ruote;
- 1 Dentatrice verticale « David Brown » per ruote fino a metri 2,100;
- 1 Dentatrice verticale « David Brown » per ruote da metri 2,100 e fino a oltre 5 metri.

E' in acquisto una nuova dentatrice « David Brown », la MH 100, munita di dispositivo per la rasatura dei denti delle ruote, finora di circa 3 metri di diametro. Inoltre una dentatrice orizzontale per pignoni sarà trasformata in macchina atta alla rasatura dei pignoni.

Tutte queste macchine poggiano su basamenti antivibranti, in modo che non risentano delle vibrazioni prodotte da altre macchine o da gru.

Le dentatrici nuove sopra elencate sono quanto di meglio oggi esista e aggiunte alle due già esistenti e ricondizionate formano un potente complesso che può reggere bene il confronto dei migliori oggi esistenti nel mondo.

In questi ultimi anni, in un primo tempo con le due dentatrici revisionate e successivamente con quelle nuove cui si è accennato, furono dentati i ruotismi per le seguenti navi:

- Turbonavi « Andrea Doria » e « Cristoforo Colombo »;
- Turbocisterne « Frisco » e « Punta Spiga »;
- Turbocisterne da 31.500 tonn.: « Giulietti » « Argea Prima », « Miraflores », « Purfina Italia », « Fina Canada »;
- Cacciatorpediniere « Indomito »;
- Cacciatorpediniere « Impe tuoso » (solo la 2.a riduzione);
- Avvisi scorta « Centauro », « Cigno », « Canopo »;
- Due ruote di grandi dimensioni per l'Olanda;
- Sei avvisi scorta venezuelani;
- Un avviso scorta « Nato »;
- Due avvisi scorta indonesiani;
- Una ruota per i « Cantieri del Tirreno »;
- Turbocisterna « Arcturus »;
- Turbocisterna per la Svezia;

ed inoltre un gran numero di riduttori per macchine ausiliarie e per navi in riparazione.

Questa sommaria e rapida descrizione delle fasi più salienti attraverso le quali l'Officina Grandi Dentatrici è passata in circa quarant'anni di vita, documenta l'incontestabile progresso compiuto, specie negli ultimi anni e fra notevoli difficoltà, dalla nostra Azienda in un settore molto importante e delicato.

Emilio Langer

L'assicurazione facoltativa

La Direzione Generale dell'I.N.P.S. ha precisato che non vi sono variazioni alle norme di legge in vigore per l'iscrizione all'assicurazione facoltativa, per cui potrà essere concessa, come per il passato e previa preventiva informazione presso i suoi uffici territoriali, alle seguenti categorie di persone:

- 1) lavoratori soggetti all'assicurazione obbligatoria;
- 2) coloro che abbiano perduta la qualità di assicurato obbligatorio;
- 3) artigiani, coltivatori agricoli diretti (proprietari, affittuari, coloni e mezzadri), commercianti, industriali, esercenti professioni liberali, a condizione che paghino annualmente allo Stato, per imposte dirette, una somma non superiore a 1000 lire;
- 4) donne maritate che attendono alle cure domestiche ed il cui marito sia compreso in una delle precedenti categorie, nonché le donne che, con altro vincolo di parentela, acudiscono alle cure domestiche presso persone comprese nelle precedenti categorie, quando risultino che esse non hanno redditi di

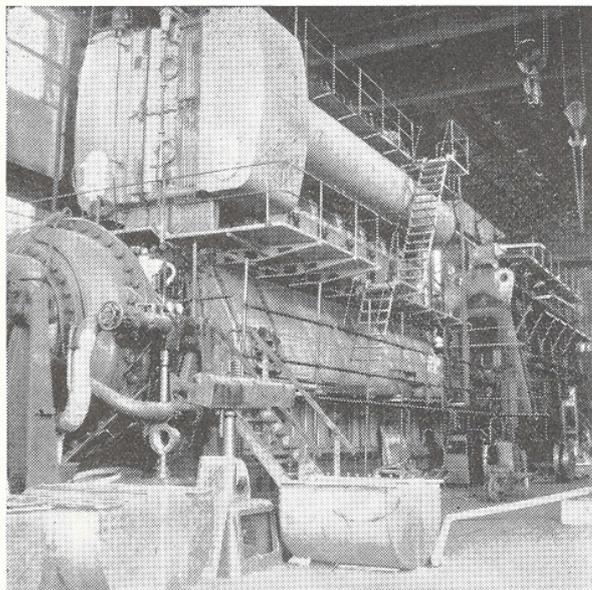
alcuna specie per i quali paghino annualmente allo Stato, per imposte dirette, una somma superiore a 120 lire.

La medesima Direzione Generale dell'I.N.P.S., per evitare malintesi, precisa che l'assicurazione facoltativa è cosa del tutto diversa dai versamenti volontari. Infatti l'assicurazione facoltativa è una forma di assicurazione autonoma che dà diritto ad una sua propria pensione, distinta da quella che possa eventualmente spettare a carico dell'assicurazione obbligatoria, liquidata secondo norme e modalità di tutto diverse da quelle relative a tale ultima assicurazione. In particolare va rammentato che la pensione dell'assicurazione facoltativa può coesistere con altra di assicurazione obbligatoria, anche se questa sia costituita mediante versamenti volontari.

L'assicurazione con versamenti volontari, invece, costituisce la prosecuzione a spese dell'interessato (assicurato obbligatorio) dell'assicurazione obbligatoria interrotta per sospensione di attività lavorativa o interrotta per altre cause,

MECCANICO

VISITE

COLLAUDO UFFICIALE
di un motore Ansaldo Fiat 757

Il 28 maggio scorso, presso la sala prove grandi motori Diesel del Meccanico, ha avuto luogo il collaudo ufficiale del motore destinato alla motonave « Carlo Canepa » in costruzione al nostro Cantiere di Muggiano per la Società « Carbocoke » di Palermo.

Il motore è del tipo Ansaldo - Fiat 757 a due tempi, semplice effetto, 7 cilindri del diametro di 750 mm. con una corsa di 1320 mm., rotazione destra, pompa aria a stantuffi; la sua potenza normale continuativa è di 5500 cav. a 122,5 giri al 1°.

La prova è stata eseguita con le modalità richieste dalla legge per beneficiare dei con-

tributi ministeriali ed ha avuto la durata di 13 ore e mezza, durante le quali il motore ha funzionato a tre diverse andature, onde poter ricavare i dati necessari per tracciare la curva di potenza. Vi hanno assistito l'ing. Telesio per il committente, l'ing. Grasselli del « Lloyd's Register », il sig. Lemmi dell'« American Bureau », l'ing. Baù e il sig. Innocenti del « Registro Italiano Navale ».

Il funzionamento del motore, che ha sviluppato una potenza massima di 6050 cav., è stato sempre regolare ed ha risposto a tutte le esigenze richieste.

CONSEGNE

Il materiale più importante spedito dal 22 maggio al 6 giugno è il seguente:

— Una caldaia per locomotive indiane, completa di particolari, al nostro stabilimento Ferroviario; collettore di acqua per caldaia ai « C.R. D.A. » (Fabbrica Macchine S. Andrea) di Trieste; tubi di acciaio sagomati, pannelli per fasciamento metallico ed altri particolari per la ricostruzione della caldaia n. 1 della centrale termoelettrica dell'« Ilva » di Piombino; soffiatori di fuliggine, materiale refrattario, cuscinetti per linea d'assi, generatore di vapore, raffreddatore di condensa, condensatore in lamiera di acciaio per gruppo turbine principali per la turbocisterna « Purfina Italia » in allestimento, un silenziatore in lamiera d'acciaio per motore principale per la motonave « Gripholm » in allestimento, mattoni refrattari per caldaie per tre motonavi di 10.670 T.D.W. in costruzione e allestimento, al nostro Cantiere di Sestri.

— Una turbina di media pressione sinistra per un cacciatorpediniere venezuelano in allestimento, al nostro Cantiere di Livorno; quattro pignoni di 2,2 riduzione (giunti al Mec per il rodaggio), ai « Cantieri del Tirreno » di Riva Trigoso; una ruota di 1,2 riduzione (giunta al Mec per la dentatura e il bilanciamento dinamico), ai « C.R.D.A. » di Trieste.

— Una camicia cilindro per motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo LS 688 (giunta al Mec per la riparazione) alla motonave « Città di Tunisi » della Società di navigazione « Tirrenia » di Napoli; un albero a manovelle per motore Diesel Ansaldo tipo Q 265/7, alla motonave « Antoniotto Usodimare » della Società di navigazione « Italia » di Genova; un motore industriale Diesel Ansaldo tipo Q 376/6, alla « Ferromin » di Rio Marina (Isola d'Elba); due motori Diesel Ansaldo tipo 1620/6 (giunti al Mec per la rimessa in efficienza), al Cantiere di Tavernola (Como); asse porta elica, asse intermedio, elica ed altri particolari per linea d'asse, al Cantiere « I.N.M.S. » per conto della « Navalsicula S. p. A. » di Genova; un motore Diesel Ansaldo tipo Q 150/4 da 70 HP., alla motonave « A. Visani » per conto della Società marittima italiana « C. Colombo » di Genova; un gruppo Diesel - dinamo con motore Ansaldo tipo Q 265/7 sovralimentato da 475 HP e dinamo da 320 kW, ai « Cantieri Navali Riuniti » di Ancona per una motonave in costruzione per la Società di navigazione « Tirrenia » di Napoli.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 243 tonnellate.

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

— Nove ufficiali superiori della Marina, dell'Esercito e dell'Aeronautica hanno visitato il Meccanico (Grande Meccanica, Sala Prove Motori, Stazione Raggi, Caldereria e Laboratorio Materiali), accompagnati dal sig. Ferri della Direzione d'officina.

— Un gruppo di studenti dell'Istituto tecnico industriale « P. Hensenberger » di Monza, accompagnati dal Preside dell'Istituto prof. Antonio De Majo. Hanno visitato il Meccanico, guidati dall'ing. Bombaci e dal sig. Ferri.

— Un gruppo di diplomandi dell'Istituto Tecnico Industriale di Forlì, accompagnati dal prof. Maglia e da altri insegnanti. Hanno visitato la Fonderia, ricevuti dal Direttore sig. Noris e guidati nei vari reparti dal Capo Fonderia ing. Zagnoli e dal perito industriale Baldini.

— Il sig. Straughan, Capo dei servizi tecnici della Società armatrice « British Tanker » di Londra. Si è recato al Meccanico e al Cantiere di Sestri, ricevuto ed accompagnato nella visita dai Direttori di stabilimento e intrattenendosi con alcuni tecnici.

— Venti membri della « International Electrical Associa-

tion » hanno visitato la Centrale termoelettrica di Chivasso, per cui l'Ansaldo ha costruito la seconda sezione da 70.000 kW e ne costruirà un'altra da 140.000 kW.

— Venti studenti dell'Università di Roma, accompagnati dal cav. Martigli del Genio Civile si sono recati al Cantiere di Livorno, visitando il museo navale e il bacino di carenaggio.

— Un gruppo di ufficiali della Aeronautica Militare (Scuola di Aerocooperazione di Guidonia), accompagnati dal sig. Ferri hanno visitato il Meccanico.

— Ottanta studenti della Scuola di ingegneria navale dell'Università di Genova. Gli ospiti hanno visitato il Cantiere di Sestri.

— Il sig. R. Richardson, il prof. L. C. Burril e l'ing. A. V. Machlig della Società inglese « The Manganese Bronze & Brass » produttrice di eliche di grandi dimensioni in lega di bronzo e alluminio.

— I sigg. Nicolin e Liedblom, rispettivamente Presidente e Direttore Generale della Società svedese « STAL », il prof. Boestad della Società « INSCO » pure svedese e il sig. Ahmeen rappresentante in Italia della « ASEA » hanno visitato il Meccanico.



Gruppo di studenti dell'Istituto tecnico industriale « P. Hensenberger » di Monza, accompagnati dal Preside dell'Istituto prof. Antonio De Majo, in visita allo Stabilimento Meccanico



Il 25 maggio venti laureandi in ingegneria navale dell'Università di Madrid, accompagnati dal prof. Otero, hanno visitato il Cantiere di Sestri, la Fonderia e il Meccanico. I graditi ospiti sono stati ricevuti dai Direttori degli stabilimenti e si sono vivamente interessati agli impianti e alle costruzioni in corso

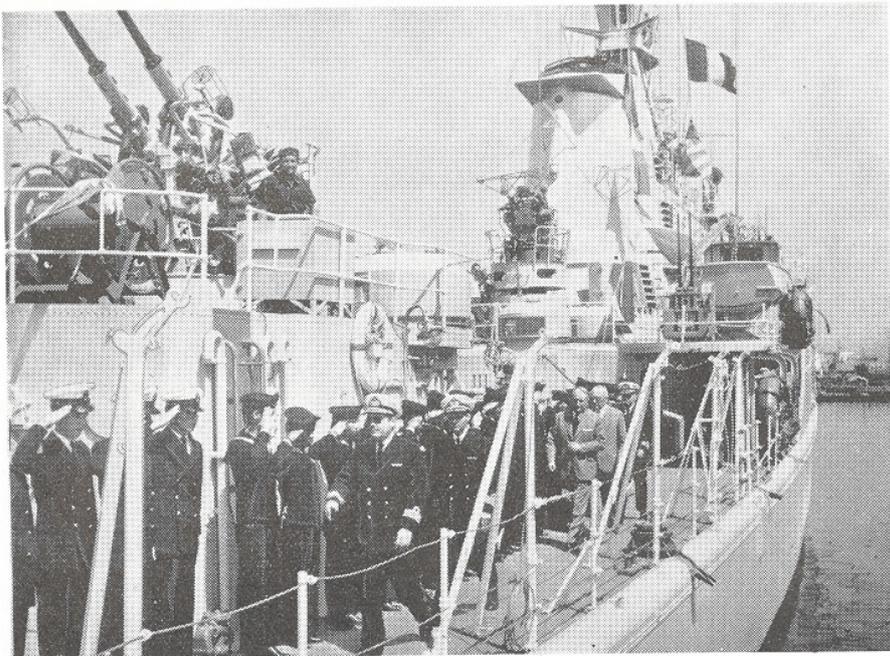
FERROVIARIO



E' stata recentemente consegnata la prima delle due locomotive Diesel-idrauliche da manovra costruite dal Ferroviario per conto delle Ferrovie dello Stato e destinate in Sicilia. Le caratteristiche principali di queste locomotive sono le seguenti: potenza asse motore, HP 130; peso in servizio, tonn. 20; scartamento, mm. 950; due assi; sforzo massimo di trazione kg. 5300; motore Diesel Deutr, cambio idraulico Voith

LIVORNO

CANTIERE

LA CONSEGNA ALLA MARINA DEL VENEZUELA
del cacciatorpediniere «GENERAL FLORES»,

Il Comandante venezuelano passa in rassegna l'equipaggio del «General Flores»

Il 31 maggio al Cantiere «Luigi Orlando», nel corso di una semplice cerimonia svoltasi in forma privata, è stato consegnato alla Marina Militare del Venezuela il cacciatorpediniere «General Flores».

I documenti relativi alla consegna sono stati firmati per il Venezuela dal cap. Antonio Ferrer, Capo della Commissione venezuelana e dal cap. Miguel Hernandez, e, per l'Ansaldo dal Direttore Centrale ing. Giuseppe Carnevale e dal Direttore del Cantiere ing. Francesco Rovetto.

Al termine della cerimonia il Comandante Carlos Bacalao ha assunto il comando della nave, dando disposizioni per il primo turno di guardia. Dopo di ciò è stata ammainata dal pennone di poppa la bandiera italiana e issata quella della Repubblica Venezuelana.

Alla cerimonia hanno assistito il cap. Leoncio Nava, Comandante del cacciatorpediniere «Almirante Clemente», il comandante Arcadipane e il sig. Magnone della nostra Direzione Generale e i Vice Direttori del Cantiere di Livorno ing. Di Pietrantony e Grillo.

MOVIMENTO BACINO

— Dal 27 al 28 aprile ha sostato la motocisterna «Enrica» di 451 T.S.L., della Società di navigazione «Patrianda» di Trieste, per carenaggio.

— Dal 5 all'11 maggio ha sostato la motonave «Pola» di 451 T.S.L., della Società

«Navigazione Toscana» di Livorno, per lavori vari.

— Dall'11 al 20 maggio ha sostato lo S/s «Monrovia» di 6674 T.S.L., della Società armatrice «John Livanos & Son» di Londra, per lavori di riparazione allo scafo ed ai macchinari ausiliari.

— Dal 21 al 22 maggio ha

sostato il piroscavo «Aegilium» di 286 T.S.L., della Società «Navigazione Toscana» di Livorno, per carenaggio.

— Dal 9 al 12 giugno ha sostato la draga «S. Albano» di 650 T.S.L., della «Impresa Ghezzi» di Livorno, per lavori di pichettaggio e pitturazione carena.

FONDERIA

COMMESSE

Ecco l'elenco delle commesse più importanti acquisite nel mese di maggio:

— Quattro eliche di bronzo al manganese, del peso di 29 tonn. ciascuna, per i «Cantieri Riuniti dell'Adriatico» di Trieste.

— Un'elica di bronzo al manganese, a quattro pale, per la «F.I.A.T.» di Torino.

— Scatole e coperchi di ghisa per la Società «O.T.O. - Melara» di La Spezia.

— Travi e piastre di ghisa per la Società «Cornigliano»

— Punzoni e centro ruota di ghisa per la «S.I.A.C.» di Genova.

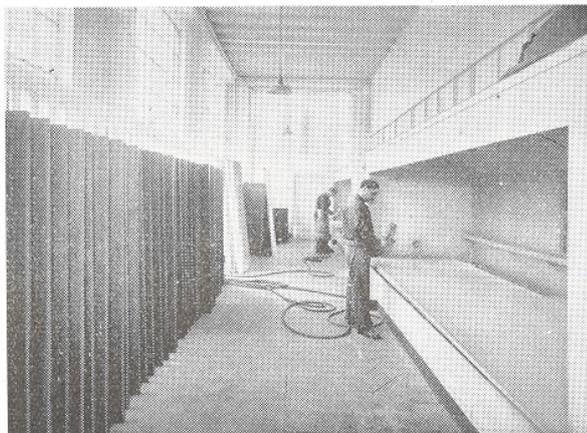
— Dette forniture comportano circa 90.000 ore lavorative.

CONSEGNE

Il materiale più importante consegnato nel mese di maggio è il seguente:

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

diametro di 5000 mm. e del peso di circa 10 tonn., per motonave e 254 tonn. di getti di ghisa e bronzo per motori Diesel e turbine, al nostro stabilimento Meccanico; 32 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie, ai nostri stabilimenti Cantieri di Sestri, Carpenteria, Ferroviario e Cantieri di Muggiano; 14 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie all'Ansaldo - Fossati, all'Ansaldo - S. Giorgio e al «Delta»; 205 tonn. di lingottiere di ghisa di vario tipo alle Società «Fiat» di Torino e «S.I.A.C.» di Genova; 130 tonn. di getti di ghisa meccanica e di bronzo per costruzioni automobilistiche all'Alfa Romeo» di Milano; 46 tonn. di ceppi freno di ghisa alla «Compagnia Internazionale delle Carrozze con Letti» di Milano; 83 tonn. di getti vari di ghisa e bronzo a clienti diversi.



Applicazione a spruzzo di vernice speciale incolore per la lucidatura dei pannelli di legno impiallacciati



Levigatura meccanica di pannelli con macchine pneumatiche vibranti per la preparazione alla fase di lucidatura



Preparazione, al Cantiere di Sestri, di una gomina d'ormeggio del diametro di 220 mm. Da sinistra: Luigi Fanti, Amedeo Bagnasco, Gaetano Gazzolo, Ernesto Cepollina, Gildo Alloisio

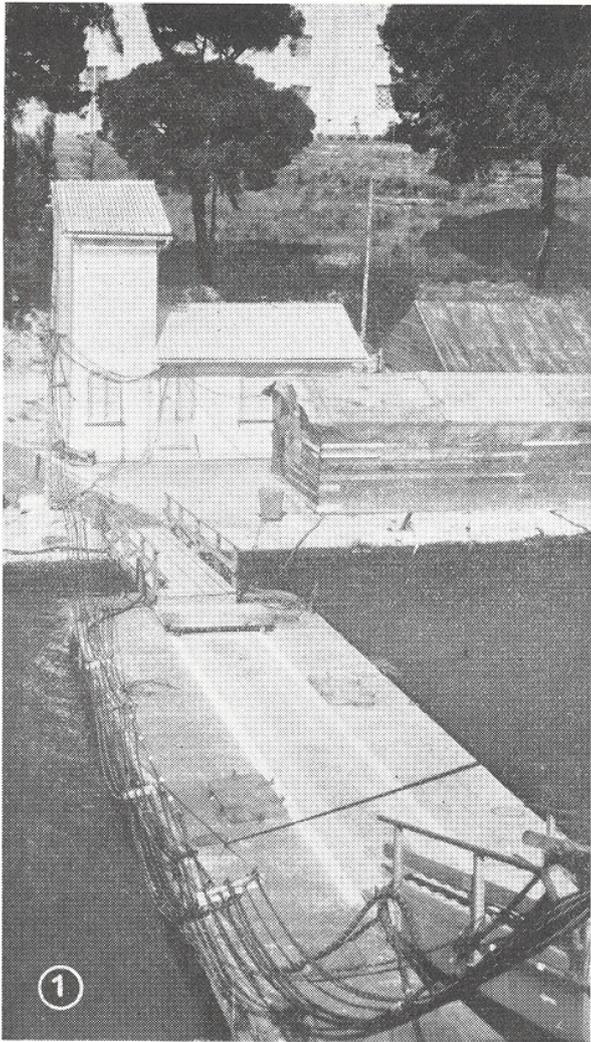
Telegramma del Papa
all'ing. Franco Cristofori

Al Direttore del nostro Cantiere di Sestri, ing. Franco Cristofori, è pervenuto recentemente, tramite la Delegazione di Genova dell'O.N.A.R.M.O., il seguente telegramma:

« Paternamente compiacendosi consolanti sviluppi Conferenza aziendale ONARMO San Vincenzo de Paoli da tem-

po istituita nei Cantieri navali Ansaldo di Genova Sestri, Augusto Pontefice ne auspica sempre più intensa la benefica attività e copiosi i buoni frutti, mentre al Direttore del Cantiere stesso ing. Franco Cristofori, ai solerti benemeriti visitatori, ai pii contribuenti, invia di cuore, estensibile ai singoli assistiti, una particolare apostolica benedizione.

DELL'ACQUA Sostituto »



1



2

COSTRUZIONI

Costruzione n.º 320: nave «Impero». Quanti fra di noi ricordano i molti giorni trascorsi su di essa?

La sua vita era cominciata in Cantiere fra grandi manifestazioni, la sua permanenza sullo scalo era stata sufficientemente breve, frutto della esperienza acquisita colla precedente unità gemella, il suo varo era avvenuto il 15 novembre 1939 in forma piuttosto modesta per sì grande unità, quando molti fra noi avevano già dovuto partire in grigio-verde verso le frontiere.

L'allestimento di Sampierdarena l'aveva subito dopo accolta ed i lavori erano già alacremente avviati allorchè, alla fine del maggio 1940, la nave venne in tutta fretta approntata per una traversata di fortuna e quattro grandi rimorchiatori la trassero dal

porto di Genova e le fecero iniziare quel lungo periplo con destinazione Trieste, ove si riteneva di riprendere i lavori in un clima di maggiore tranquillità.

Il trasferimento però non poté completarsi ed il precipitare degli eventi internazionali portò ad interrompere la traversata ed a ricoverare la nave nel porto di Brindisi, ove la seguì subito dopo una unità mercantile con i materiali più importanti e necessari per la ripresa dei lavori.

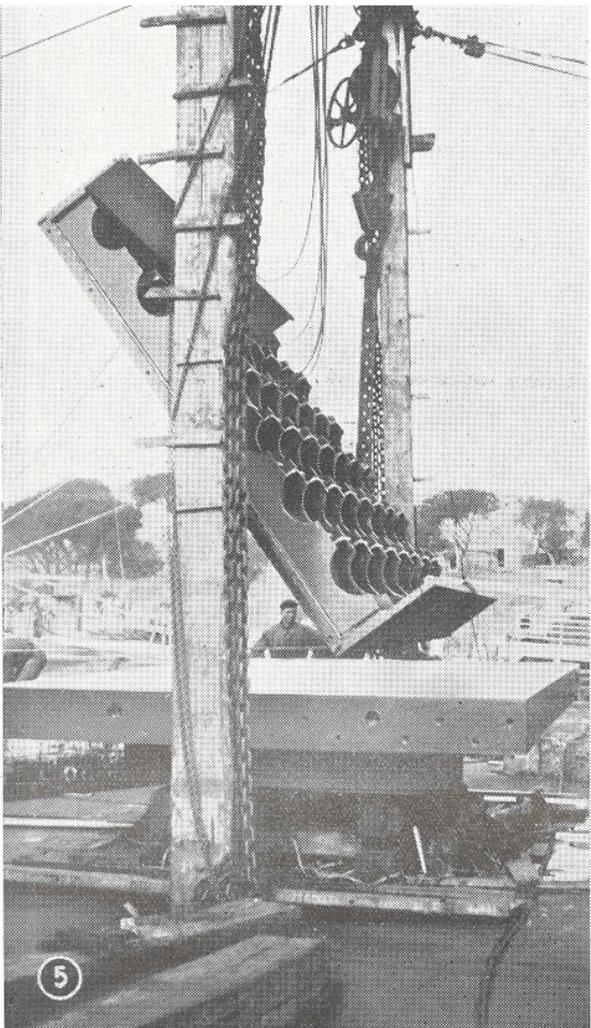
Qualche tempo di indecisione, poi venne dato alla nostra Società un laconico ordine: « Organizzare in Brindisi un centro di lavoro che rendesse la nave atta a prendere il mare colle proprie macchine ed a trasferirsi in altra sede ».

Dalla sconnessa banchina di Brindisi il nostro sguardo si fissò allora su quello scalo

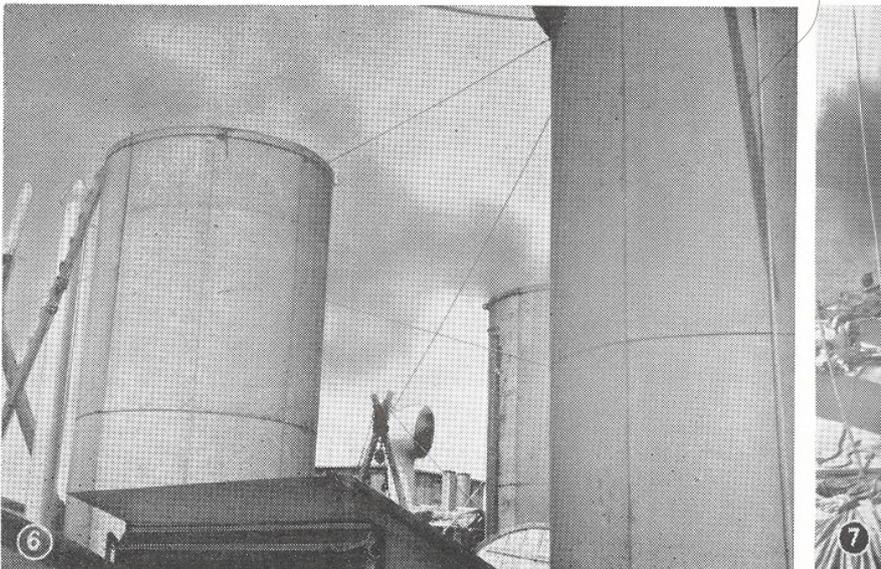
sul quale erano state a tempo imbarcate solamente caldaie e su cui già sembrava dovesse giungere la gran ruota dell'abbandono; ed il nostro pensiero soppesò immediatamente le enormi difficoltà dell'impresa, in una realtà priva di qualsiasi appoggio industriale e con mezzi di lavoro assai scarsi.

Ma la nostra Società non doveva conoscere difficoltà così acute subito il Repair staccato di Brindisi, si impiantarono a terra centrale elettrica e centrale compressori, si organizzò un centro logistico e si procedette ad affittare una nave appoggio, piroscalo « Principessa Giovanna » della Società « Italia » che si affiancò alla corazzata entro la doppia ostruzione sbacquea.

In tal modo si iniziò una nuova vita da parte della nave



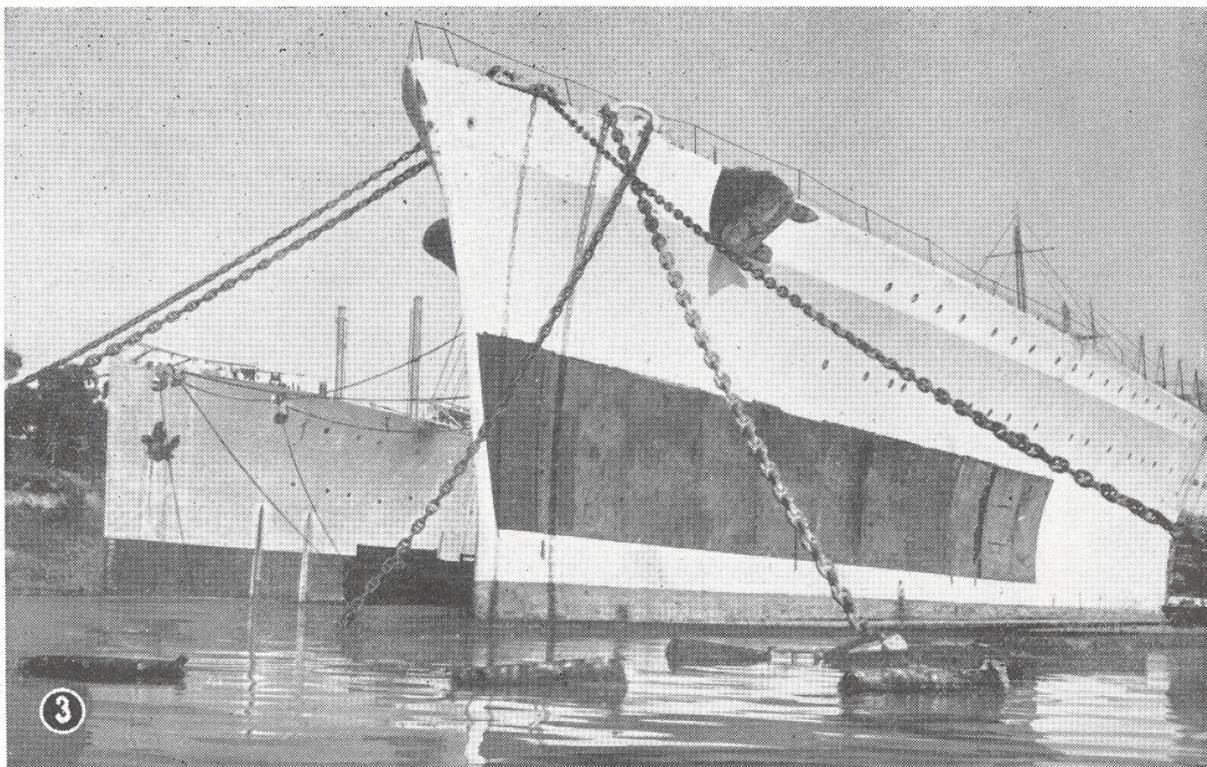
5



6

7

Nelle foto 1) L'accesso a bordo, la centrale elettrica e la centrale compressori - 2) Imbarco di una turbina - 3) Il varo della nave - 4) Il varo della nave - 5) Costruzione delle corazze di muratura - 6) Costruzione delle corazze di muratura - 7) Costruzione delle corazze di muratura



ONE N° 320

stra maestranza, mentre la forza del Reparto giunse ad oltre cinquecento unità; una vita di lavoro duro, con un orario di dieci-tredici ore giornaliera, nella quale non mancarono certo i molti episodi del vivere difficile e rammingo; il nostro ricordo ritorna così facilmente al vecchio camogliano — cuoco improvvisato della prima mensa — che ammorbidiva i polpi picchianoli violentemente sulle cozze del castello, al calafato sestrese che portava a miglioramento vitto — seppur ancora olezzanti di nafta — i muggini che avevano durante la notte abboccato, al marinaio pugliesino che nessun cattivo tempo riuscì mai a fermare nel suo traghetto attraverso la rada, a quel giovane ingegnere che si trovò improvvisamente ad essere assieme

contabile, cassiere e dattilografo.

I lavori durarono circa quindici mesi, durante i quali vennero realizzate le seguenti principali sistemazioni:

— imbarco e resa funzionante delle due motrici prodriere, con relativi ausiliari e linee d'assi;

— resa funzionante delle sei caldaie prodriere con relative sistemazioni accessorie;

— adattamento e sistemazione della corazzatura di murata e dei due ponti protetti;

— resa efficiente della protezione subacquea cellulare;

— sistemazione del timone e della timoneria principale;

— imbarco e resa funzionante della stazione diesel dinamo prodiera;

— sistemazioni diverse: impianto elettrico in galleria cavi; pompe e tubolatura grande

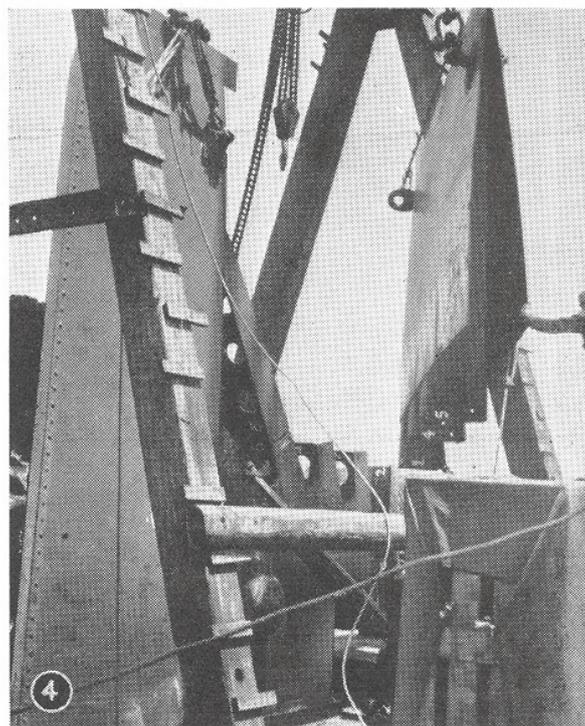
esaurimento; barenatura torri; ecc.

I lavori vennero condotti con perizia e slancio da parte di tutta la maestranza; e ciò anche quando gli eventi bellici giunsero assai vicino e per diversi mesi squillò sulla nave appoggio, quasi ogni notte, quella sirena di allarme che spingeva tutti a balzare di cuccetta, ad attraversare celermente la passerella fra i due scafi e ad infilarsi nei sicuri rifugi sotto le corazze della nostra nave, mentre le mitragliere di bordo iniziavano il loro turno di lavoro al seguito dei fasci dei proiettori

Ed un bel giorno, dopo un ultimo periodo di più intensa preparazione, la nave mollò finalmente gli ormeggi: era il 22 gennaio 1942; mentre una

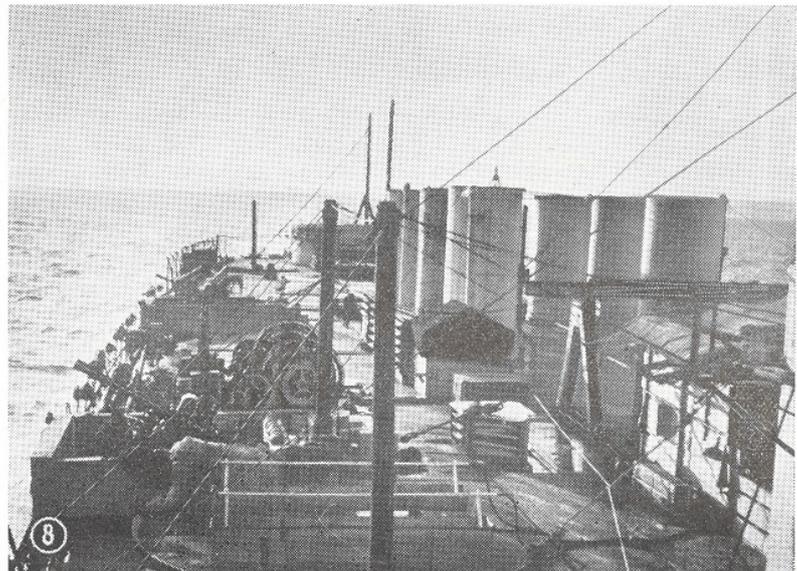
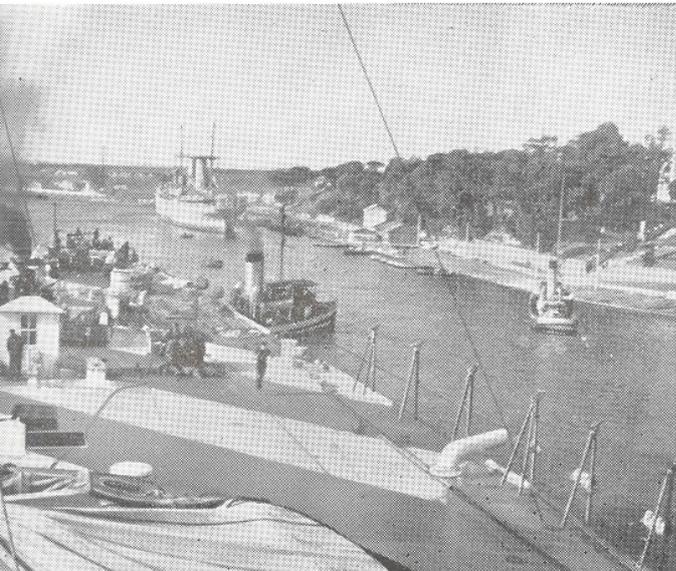
(segue a pag. 15)

Franco Cristofori



bassa pressione - 3) La prora della corazzata. In secondo piano il « Principessa Giovanna » - 4) Collega-

1) Prima accensione delle caldaie - 7) Partenza da Brindisi - 8) In navigazione con otto fumaloi provvisori

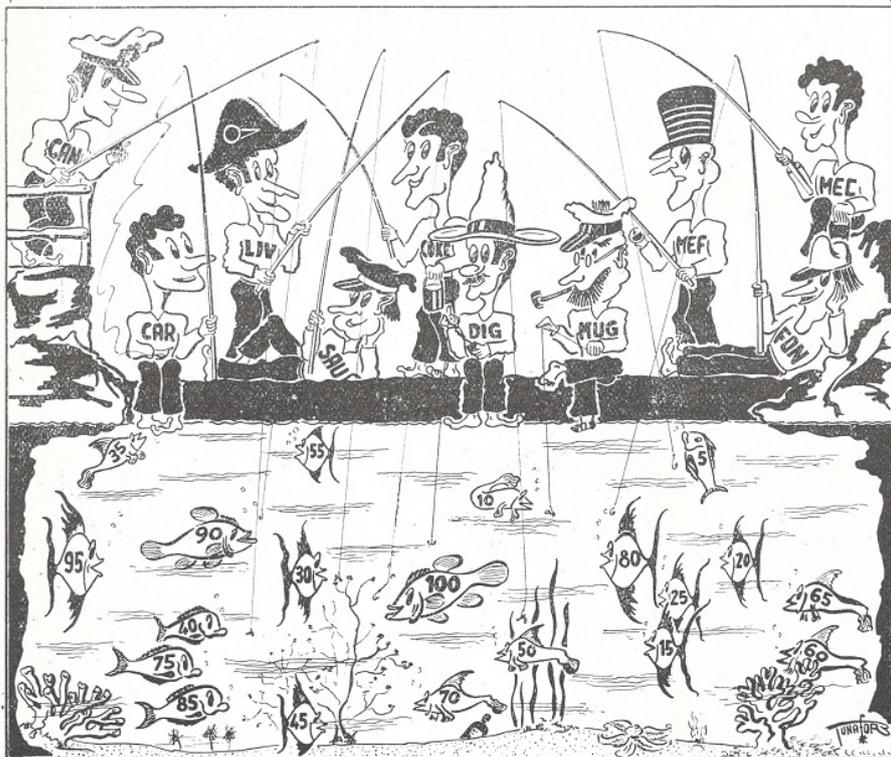


Dieci soggiorni per due persone

sulle Dolomiti di Andalo

Anche quest'anno, come l'anno scorso, il nostro periodico offre la possibilità, ad ogni ansaldino, di usufruire di un soggiorno gratuito, per sé e per un'altra persona a sua scelta, in una piacevole località. Perché ciò sia possibile è necessario partecipare al seguente

GRANDE CONCORSO FERIALE



La vignetta rappresenta i reduci della grande «Indianapolis» ansaldina mentre, per concedersi un meritato svago dopo la recente fatica, pescano in uno stagno contenente 20 pesci, ciascuno dei quali porta un numero corrispondente ad un punteggio ad esso attribuito. I pesci saranno tutti pescati.

Per partecipare al concorso gli ansaldini dovranno scegliere uno dei dieci pescatori e i pesci da lui pescati, comunicandoci quindi la sigla del pescatore e la somma dei punti segnati sui pesci pescati. La somma totale dei numeri di tutti i pesci è 1050.

Presso la nostra Redazione sarà quindi compilata una classifica dei concorrenti, in base al seguente criterio: in un'urna saranno messi dieci biglietti, ciascuno con la sigla di un pescatore, e in un'altra venti biglietti, ciascuno con il punteggio attribuito ad un pesce. Ogni volta che verrà estratta la sigla di un pescatore verrà estratto il numero di un pesce da attribuire a questo pescatore, ma, mentre i biglietti con le sigle dei pescatori verranno di nuovo imbussolati, quelli dei pesci non

lo saranno più, e così fino ad esaurire i biglietti dei pesci. Si avrà così una graduatoria stabilita dal diverso punteggio di ogni pescatore e, di conseguenza, una classifica dei partecipanti al concorso.

Le soluzioni dovranno essere inviate alla Redazione de «l'Ansaldo», oppure consegnate ai nostri corrispondenti di Stabilimento, entro il 30 giugno.

PREMI

I premi consistono in dieci soggiorni gratuiti (viaggio compreso) all'albergo «Dolomiti» di Andalo, ciascuno per due persone, per il periodo dal 1° all'8 settembre. I premi verranno assegnati ai dieci concorrenti che avranno indovinato il vincitore della gara di pesca e il punteggio da questi totalizzato o che più si saranno avvicinati al risultato del sorteggio. Nel caso che la sorte assegnasse uguale punteggio massimo a due o più pescatori, i vincitori del concorso saranno scelti, mediante sorteggio, tra coloro che li avranno indicati. Sarà effettuato un sorteggio fra i partecipanti anche nel caso che più di dieci fra essi abbiano inviato soluzioni uguali.

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Licia, figlia di Maria Bruzzone del MEC



Mara, figlia di Vittorio Remaggi del MEF



Luigi, figlio di Nicola Caviglione del CAN

IL CONCORSO FOTOGRAFICO



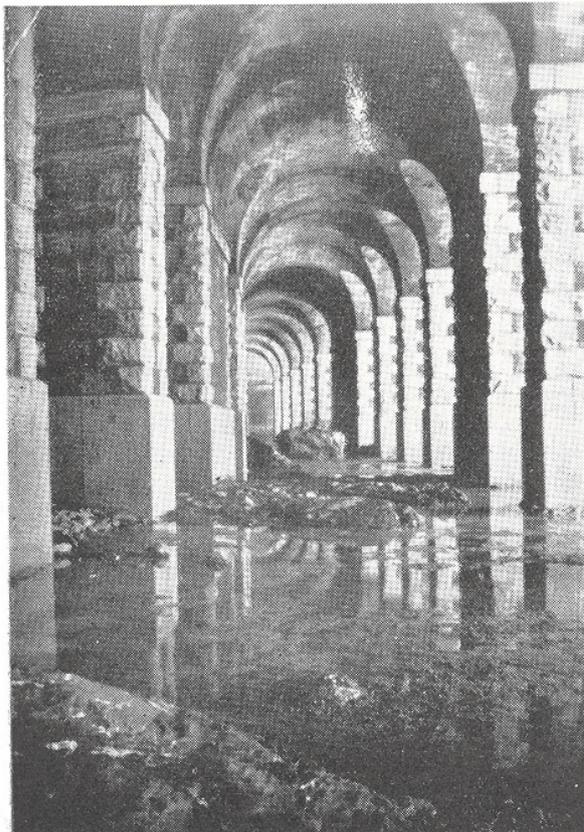
GIUSEPPE CHIAROTTI (CAN): « Solitudine »



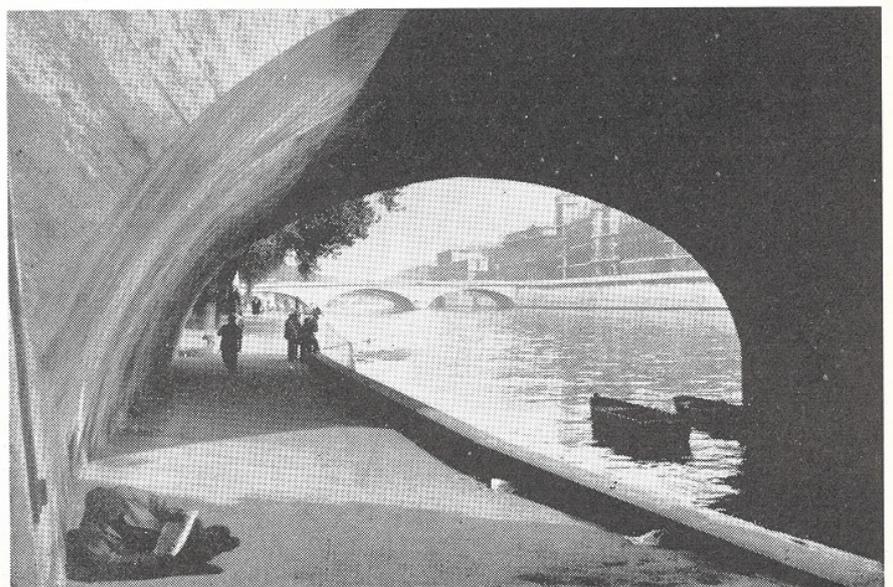
ANGELO OLIVIERI (CAN): « Rami fioriti »



BERNARDO BONARIA (MEC): « Castello di Molare »



CARLO CELADA (MEC): « Sotto Corso Italia »



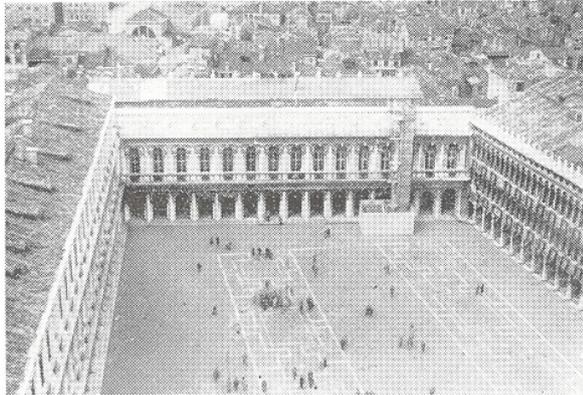
LIBERO DALLE DONNE (MUG): « Sotto i ponti di Parigi »

Plausi per la gita a Venezia

Innumerevoli sono le lettere di plauso e d'incoraggiamento che ci sono pervenute dopo la gita a Venezia. Vorremmo poterle riprodurre tutte, un po' a soddisfazione nostra e un po' di chi le ha scritte, ma lo spazio di cui disponiamo è purtroppo molto limitato. Non possiamo che estrarne alcune dalla grossa cartella che le contiene e citarne qualche brano.

Il signor Francesco Polizzi del Meccanico scrive: «Sento il dovere di esprimere alla Direzione e a tutti i collaboratori dell'Ansaldo i miei più vivi ringraziamenti per l'ottima riuscita della gita. Perfetta organizzazione ed ottimo trattamento sono state le caratteristiche principali che, dopo i capolavori della Serenissima, ho notato in questa gita».

«Era la prima volta — ci scrive il signor G. B. Sbarbaro



G. B. Roscelli: «Procuratie nuove»

che come me hanno partecipato alla gita, di rivolgere un sentito ringraziamento alla Dire-

zione dell'Ansaldo, a tutti gli organizzatori e al capo comitiva di Villa Nora per la riuscita, che a molti di noi ha dato la possibilità di visitare Venezia, la più artistica e bella città del mondo».

zione dell'Ansaldo, a tutti gli organizzatori e al capo comitiva di Villa Nora per la riuscita, che a molti di noi ha dato la possibilità di visitare Venezia, la più artistica e bella città del mondo».



Pietro Massa: «Riva degli schiavoni»

— che partecipavo ad una gita dell'Ansaldo ed ho ammirato con piacere la perfetta organizzazione, degna del più vivo elogio. Per questo sento il do-



Gino Carboni: «Colombi»

vere e il desiderio, anche a nome degli ansaldini del COKE

zione dell'Ansaldo, a tutti gli organizzatori e al capo comitiva di Villa Nora per la riuscita, che a molti di noi ha dato la possibilità di visitare Venezia, la più artistica e bella città del mondo».

Scriva il signor Luigi Garro-ne: «Sentiamo il dovere di ringraziare il nostro Ansaldo per le belle giornate che ci ha fatto trascorrere nella città lagunare. Un grazie e un plauso al sig. Pollastro e collaboratori per tutte le gentilezze ricevute e per il loro continuo interessamento, così da creare nei cuori della numerosa comitiva uno spirito di armoniosa familiarità e fratellanza».

Una calorosa e simpatica lettera ci ha inviato il signor Primiero Astarita del Cantiere, il quale ci incita ad organizzare altre gite «istruttive e ricreative insieme», riconoscendo in tal genere di gite «un fattore di elevazione spirituale e morale della famiglia ansaldina».

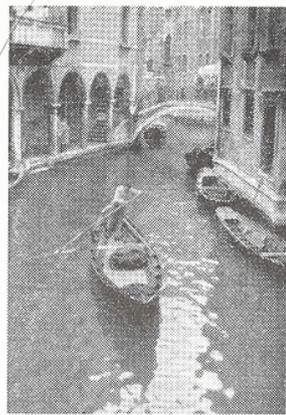
Il signor Michelini del SAU

molto migliorata dalle gite precedenti. Auspichiamo ancora gite a prezzi più accessibili in altre città, onde far conoscere l'Italia agli italiani».

E il signor Leandro Santamaria del Cantiere: «Non so come ringraziarvi per la bella gita a Venezia. Solo un rimprovero potrei farvi, che di queste belle organizzazioni se ne fanno troppo poche...».

Il desiderio di veder intensificato il programma di visite alle città italiane è una nota comune a quasi tutte le lettere che abbiamo ricevuto.

Assicuriamo i nostri lettori che faremo tutto quanto sta in noi per accontentarli; non dimentichino però che l'Ansaldo non sfugge alle forche caudine del bilancio aziendale. Per ora, è in vista la bella crociera a bordo della «Colombo». Poi... vedremo. Grazie, comunque, a tutti per i suggerimenti e le affettuose sollecitazioni.



Andrea Gambino: «Canale»

Oltre alle lettere, molti partecipanti alla gita di Venezia ci hanno inviato fotografie da loro eseguite, spesso — siamo lieti di riconoscerlo — con vivo senso d'arte. Anche qui, per le stesse ragioni di spazio, dobbiamo limitare di molto la scelta. Gli esclusi ci perdonino: si rifaranno la prossima volta.

Canta un poeta per la "Gripsholm"

Guido Nilsen è un poeta genovese. O meglio, è uno scandinavo nato a Genova, e che ha amato Genova di un amore di figlio. Nilsen ha scritto magnifiche poesie in dialetto genovese, in parte raccolte nel volume «Da S. Lœnzo a Portofino». Ha scritto inoltre qualche ottima poesia in francese e in italiano. Recentemente è stato segnalato al Premio Tomaso Grossi di Treviglio. Il varo, ai Cantieri di Sestri, di una nave destinata ai suoi paesi scandinavi, gli ha ispirato la seguente poesia, che vede la luce per la prima volta sul nostro giornale.

*Vibranti suoni di lamie tentate,
squillanti come suoni di campane,
chiarori abbaglianti di saldatrici,
richiami di voci vicine, lontane,
incalzante battere di martelli...*

*Fra la struttura fitta dei puntelli
sull'invasatura, gigante inerte la nave.
Oh nave! nave bella!
Ora tu sei prigioniera di mille catene
ma domani a te verrà una folla
festante, sarai benedetta
battezzata di spumante,
avrà un nume, una bandiera
e spezzate le gomene con l'accetta
scivolerai prima lenta, solenne,
poi veloce, quasi leggera
audace all'abbraccio
del tuo perenne amante, il mare.*

*Potrai così andare
per gli oceani, splendente
approdare ad ogni porto,
accostare ogni banchina
e a te verrà la fronte china
l'esule piangente,
il creolo che ha tutto,
che di tutto ha noia
e cerca nell'andare di scordare
il bello per il brutto.
Il disperato, senza più risorse
che fugge un pianto per trovare forse
un pianto più amaro,
l'audace, il saggio, il poeta, il santo
l'avaro, il ladro, il bugiardo,
che copre il suo volto con la mano
per la vergogna d'aver sul labbro
il marchio della gogna.*

*La madre piena di grazia e di dolore,
la fresca e sorridente giovinezza di una
sposa,*

*e tutti, tu, porterai via senza posa,
dall'uno all'altro continente,
sospinta a fender l'onde
dal tuo gran cuor pulsante:
la macchina possente.
L'urlo delle tue sirene
sarà voce di male per uno,
di bene, per l'altro.
Ma tu andrai serena, grave
la tua bandiera al vento,
sarai una bella nave, fra le belle
e a sera
l'accenderai di mille stelle.*

BREVETTI d'INVENZIONE

Marchi di Fabbrica

Ufficio Internazionale

GENOVA

VIA MALTA, 4 - Tele: no 52.349

VISITATE

DOMUS MOBILI
SEMPRE
PRONTI

GRANDIOSA ESPOSIZIONE

Salite Polleoli, 13-1 - Genova

FACILITAZIONI



INDUSTRIA CONFEZIONI

VIA PRE, 48 R.

PRODUTTRICE delle RINOMATE
CONFEZIONI "Bleumner"

MERAVIGLIOSO ASSORTIMENTO

ABITI
ALPAGATEX
TROPICAL-MAKO'

GIACCHE - PANTALONI - ARTICOLI SPORT
SPIAGGIA - CAMPAGNA - MONTAGNA

per

UOMO - SIGNORA - GIOVANETTI - BAMBINI

A PPEZZI SEMPRE PIU' ECONOMICI
SI ACCETTANO IN PAGAMENTO TUTTI I BUONI RATEALI



Francesco Desgaco: «Punta della salute»

I compiti delle aziende IRI tracciati dall'on. Fascetti



L'on. Aldo Fascetti — della cui nomina a Presidente dell'I.R.I. abbiamo dato notizia nel numero del 1 aprile scorso — partecipando all'annuale riunione dei dirigenti delle aziende del gruppo tenutasi a Milano, ha pronunciato un discorso « volto al fine — ha sottolineato — di dare una positiva valutazione alla funzione passata, presente e futura dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale ».

Fatta una rapida scorsa della passata attività dell'Istituto, il cui indice più significativo è il bilancio del 1955, chiusosi in attivo — segno eloquente del risanamento e del successo ottenuto — l'on. Aldo Fascetti ha annunciato d'aver posto allo studio un « piano quadriennale 1957-1960 di sviluppo per ogni settore di attività dell'Iri, nel più ampio quadro dello schema Vanoni ». « L'impegno — egli ha aggiunto — deve essere quello d'affrontare per ogni settore d'attività e per ogni azienda i vari problemi, con aggressività non disgiunta da ponderatezza, per adeguare le attrezzature d'alcune aziende alle richieste del mercato, per aumentare la dinamica in altre, per trovare mercati a quelle che ancora non li hanno ».

« Nelle aziende, le direzioni generali — ha messo quindi in rilievo l'on. Fascetti — devono sentire appieno la responsabilità delle loro specifiche funzioni. I consigli d'amministrazione, eventualmente rafforzati di competenze tecniche e amministrative, devono partecipare attivamente alla vita dell'azienda e, attraverso i comitati seguiti da vicino la gestione. Le finanziarie devono fare opera di controllo e di coordinamento attraverso gli strumenti e le modalità che nei prossimi giorni saranno insieme studiate e precisate, senza togliere autonomia e responsabilità alle singole aziende. Al di sopra di tutti, l'Iri, responsabile verso il Governo e il Paese dell'attività delle sue aziende la cui produzione e i cui servizi devono sempre più inquadriarsi nella politica economica e sociale del Governo.

Nel mondo industriale moderno, le imprese assumono ormai tali dimensioni che la figura tipica dell'imprenditore

va scomparendo: sono gruppi finanziari privati che operano, e per essi singoli uomini o collettivi. Le nostre aziende — ha proseguito l'on. Fascetti — per la loro struttura giuridica non si differenziano affatto dalle grandi aziende, nelle quali la maggioranza azionaria appartiene a gruppi finanziari privati. Occorre però che anche nelle aziende dell'Iri gli uomini siano dotati di forte spirito d'iniziativa.

Ci deve differenziare dalle aziende private soltanto il fatto che, mentre queste tendono al maggiore profitto, le aziende dell'Iri devono invece tendere al maggiore successo economico, affinché, unitamente all'equa remunerazione del capitale, il lavoro trovi la sua valorizzazione, al fine di creare, nella sana espansione della nostra attività produttiva, una sempre maggiore stabilità e un più accentuato incremento dell'occupazione. Il compito che spetta all'Iri, chiamato a operare in tanti e così diversi settori, non è facile, ma consapevole delle nostre responsabilità, siamo certi che riusciremo ad affermare la vitalità delle nostre aziende in competizione con le altre imprese, sul mercato interno e su quello internazionale: e ciò senza invocare privilegi, che l'Iri non ha mai avuto, mentre teniamo a ricordare a chi critica l'Istituto con tanta facilità che molte delle sue aziende gli sono venute proprio dal fallimento dell'iniziativa privata ».

L'on. Fascetti ha così concluso: « Dobbiamo mobilitare tutte le nostre competenze. Senza ammettere indugi o incertezze, dobbiamo procedere, animati dallo spirito di conquista che il tempo richiede e che è patrimonio di coloro che sanno di compiere una grande impresa, non per sé ma per il Paese altrimenti saremmo inesorabilmente tagliati fuori dalla competizione, con grave danno per il progresso economico e sociale del popolo italiano. La collaborazione che voi tutti avete sempre dato all'Iri, e di cui vi ringrazio, io chiedo a tutti oggi più fervida, affinché l'opera dell'Istituto sia sempre più meritoria per l'incremento economico e sociale del nostro Paese ».

POSTA IN ARRIVO

Windsor, May - 9-1956

Egregio sig. Direttore, quando, a mezzo di amici, ricevo « l'Ansaldo », per me è una giornata di allegria, ma nello stesso tempo i ricordi sono nostalgia per il cuore. Come si fa a rimanere indifferenti osservando i volti conosciuti di amici lavoratori, di tecnici e di dirigenti fotografati ai loro posti, intenti scrupolosamente alle proprie mansioni? Come si fa a non rimanere entusiasti intravedendo a volte, anche nei secondi piani delle belle fotografie, siti reconditi ma conosciuti?

Si possono inoltre osservare nuove attrezzature, moderni impianti e costruzioni meccaniche eccezionali e ci si sente veramente orgogliosi di appartenere, se non direttamente almeno con il sentimento, alla grande famiglia ansaldina.

Questa mia corrispondenza mira a far giungere un semplice, ma spero gradito, saluto a tutti gli amici ansaldini ed alle loro famiglie. Ebbi occasione due anni fa di scrivere qualcosa del complesso Ansaldo sul « Corriere Canadese », settimanale in lingua italiana che si stampa a Toronto (Ontario) e di cui sono corrispondente da Windsor. I lettori — nostri connazionali emigrati — si resero conto che il complesso industriale genovese, con la realizzazione di superbe navi per la Marina mercantile, è all'avanguardia delle moderne costruzioni. Genova è risorta dopo la guerra e con essa le sue industrie.

Mandando questo saluto da oltre oceano sono contento di abbracciare un fascio di ricordi e con essi un buon gruppo di cari amici.

Fin da quando entrai alla Officina Affusti di Cornigliano, dove mi si offerse l'apprendistato, e quando lavorai all'Artigliera, poi Ferrario, di Fegino, ebbi la percezione della grande importanza dell'Ansaldo. Entrato al Meccanico nel 1945 ed assistendo più tardi alla celebrazione del centenario della nostra Società da parte del Direttore di allora ing. De Vito, capii che stava per iniziarsi un'era industriale nuova.

Attraverso la volontà realizzatrice di lavoro e lo spirito di comprensione verso tutte le maestranze e loro famiglie — onde dar loro un buon tenore di vita per mezzo della prosperità aziendale — il complesso ansaldino è un fulgido esempio di perseveranza e di attività. L'automazione, il supercontrollo meccanico, le realizzazioni scientifiche trovano riscontro nelle capacità tecniche e costruttrici dei lavoratori dell'Ansaldo.

Al Presidente della Repubblica on. Gronchi, in visita a Detroit recentemente, porsi il saluto della comunità italiana di Windsor ed espressi il desiderio di ricordarci a Genova ed ai genovesi. Oggi, egregio Direttore, da oltremare si rinnova il saluto ed esso è rivolto agli ansaldini ed in modo particolare agli amici.

Sono uno dei tanti ex ansaldini a cui piace ricordare e rendere omaggio alle glorie del proprio Paese. La lontananza non cancella i ricordi e non è al di là di un oceano che si trascurano le tradizioni! Anzi, ci si pasce di un passato

che, seppur non torna, ci ha donato un presente glorioso che guarda verso un avvenire pieno di speranze!

La ringrazio, signor Direttore, e La saluto cordialmente insieme ai componenti tutti dell'Azienda, la cui opera è degnamente illustrata da « l'Ansaldo ». Arrivederci.

ALFREDO MORANDO
2414 Howard Avenue
Windsor (Canada)



Kingston, 8-5-1956

Caro Ansaldo,

queste mie poche righe ti giungono dal lontano Canada, e vorrei con esse porgere un saluto a tutti gli amici e conoscenti dello Stabilimento Meccanico, che ancora non hanno dimenticato il mio nome.

Sarei molto lieto, se ciò fosse possibile, ricevere qualche copia de « l'Ansaldo », in quanto in questi giorni la stampa di qui ha parlato molto favorevolmente del lavoro



ALFREDO MORANDO

del'Ansaldo in occasione del varo della « Gripsholm ».

Ancora saluti ed auguri a tutti gli ansaldini dall'ex falegname del Meccanico.

REMO BRIASCHI
419 Alfred Street
Kingston (Ontario) Canada

COSTRUZIONE N. 320

(seguito da pag. 11)

gran mareggiata spazzava l'Adriatico la nave, scortata da tre cacciatorpediniere (che furono poi costretti a dirottare) uscì dalla rada di Brindisi e puntò verso il nord.

Essa dovette certo apparire allora come una fra le più eccezionali e stravaganti navi che abbiano solcato il mare: un grande scafo di corazzata senza sovrastrutture, un ponte di comando costituito da una baracca di legno sulla barbetta della torre centrale, un apparato motore che si intuiva solamente dalle otto ciminiere verticali, un ripetuto zigzagare nella ricerca della rotta più sicura contro un'offesa già segnalata e che poteva emergere ad ogni istante.

Allorché il giorno dopo, la nave giunse felicemente a Venezia in un clima polare si chiuse silenziosamente non

solo la nostra avventura brindisina, ma il vero ciclo vitale della nave, in quanto le susseguenti vicende la portarono dapprima a sospendere ulteriori lavori, poi a subire lunghi cicli sperimentali a bersaglio di offese subacquee ed infine alla definitiva demolizione in Venezia stessa.

Da quel momento sono ormai trascorsi quindici anni e molti fra i cinquecento di allora non sono più qui con noi; ma tutti quanti — ne sono certo — serbano ancora in sé vivi, non solo l'orgoglio dell'esemplare impresa compiuta, ma anche un buon ricordo di quel periodo in cui ingegneri, capi ed operai vissero quanto mai accanto, gli uni agli altri in reciproca e profonda conoscenza, tutti uniti per tenere alto il grande nome dell'Ansaldo.

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

Novità Raccomandate

LIBRI UTILI PER LA PROPRIA CULTURA, INDICATISSIMI PER REGALI

BRAVETTA V. E.

AL TOMARE

PICCOLA STORIA DELLA NAVIGAZIONE L. 1.600

GNONE T.

PICCOLA STORIA UNIVERSALE DELL'AGRICOLTURA

DAL TRILITE ALLA CASA DI VETRO L. 2.500

VALORI F.

TRENTA SECOLI DI INVENZIONI

DALLA SCIENZA ANTICA ALLA BOMBA ATOMICA L. 1.500

La Società Editrice Internazionale offre agli Ansaldini la possibilità di acquistare qualunque libro possa interessare la loro cultura, i loro figlioli anche a condizioni di pagamento rateale

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

GENOVA - VIA PETRARCA, 24 r. - TELEF. 54.023



IL TROFEO "MELA D'ORO" AL NOSTRO MOTO CLUB

Domenica 3 giugno il « Moto Club Cral Ansaldo » ha partecipato al Raduno di Barge (Cuneo) per il Trofeo « Mela d'oro ».

Guidati dal capo gruppo sig. Giovanni Bina, i concorrenti (29 conduttori e 12 passeggeri), partiti alle ore 5, hanno sostato a Vicoforte per la colazione, proseguendo quindi per Barge dove sono giunti alle 10,30, dopo una sgroppata di 204 Km.

Dopo la sfilata di tutti i Moto Clubs per le vie cittadine (68 sodalizi con un totale di 2567 partecipanti) nel pomeriggio, alle ore 15, si è avuta la premiazione nel salone del Municipio, presenti il V. Presidente della F. M. I. comm. Bocca, il Sindaco di Barge ed altre autorità.

Il « Moto Club Cral Ansaldo » si è classificato primo assoluto, aggiudicandosi l'ambito Trofeo « Mela d'oro » e riscuotendo calorosi applausi.



Il successo di "Bimbo"



Il 13 maggio è stata rappresentata al Teatro sociale di via Achille Stenno a Sampierdarena, dalla Sezione spettacolo del « Cral Ansaldo » diretta da Sergio Bruno Franceschi, la commedia musicale in due tempi « Bimbo ». Lo spettacolo, interpretato con passione dallo stesso regista e attore Sergio Bruno Franceschi e da un complesso di giovani ottimamente preparati, ha riscosso l'incondizionato consenso del pubblico, che non si è stancato di applaudire. La parte di « Bimbo » da cui il lavoro prende il nome è stata brillantemente sostenuta dal giovanissimo Vittorino Biagi, una vera rivelazione; gli altri interpreti (Tino Bertorello, Enzo Conterio, Pino Danielli, Ezio Ottonello, Bianca Angeloni, Rosa D'Oria, Giorgio Robotti, Vitore Gorini, Euro Santini, Osvaldo Cavalli, Mauro Vittore) sono stati degni dei maggiori elogi. Apprezzatissima la scenografia di Enzo Croce. La commedia è stata replicata il 3 giugno.

VITA DI CASA

Caro Ansaldo,

siamo un gruppo di partecipanti alla Crociera del Tirreno e, tutte felici ed entusiaste, siamo però tutte ignare di ciò che dobbiamo portare, circa il nostro bagaglio personale.

Vuoi tu essere tanto gentile ed istruirci? Dobbiamo portare solo il fabbisogno per la notte, oppure anche un abito elegante per il ballo?

Insomma, aiutaci ed informaci sul tuo tanto caro ed interessante giornale. Credi, non farai piacere soltanto a noi, ma a tutti i partecipanti alla Crociera, compresi i signori uomini.

Sentitamente ti ringraziamo inviandoti pure tanti auguri per la tua sempre migliore riuscita, e con simpatia ti salutiamo.

Un gruppo di Ansaldoine

Comprendo il vostro entusiasmo e ne sono partecipe, una così bella occasione non capita spesso e voi non ve la siete lasciata sfuggire. Ma un po' del vostro entusiasmo, penso, è anche motivo d'orgoglio, poiché alla costruzione della bella «Cristoforo Colombo» ha contribuito tutta la famiglia ansaldina: voi stesse,

i vostri mariti, i vostri figli, i vostri fratelli ed i vostri padri.

Non preoccupatevi eccessivamente, care amiche, e soprattutto ricordate lo spirito che anima gli organizzatori e che deve improntare queste nostre gite sociali: quello cioè di procurarci piacevoli svaghi e divertimenti con i nostri colleghi, con i nostri cari, proprio come si suol dire: festa in famiglia.

Quindi niente eleganza mondana, ma quella stessa semplice e fine squisitezza di forma che fino ad oggi ha distinto gli ansaldini nelle varie manifestazioni sociali.

Prepariamo quindi il nostro bagaglio personale. Il programma della crociera, che certamente già conoscete, servirà a guidarci.

Al momento dell'imbarco andrà benissimo il vostro abito di cotone o di lino con i vostri sandali bianchi o, comunque, scarpe a tacco non troppo alto.

Per la prima colazione, se avete i calzoni lunghi, potrete indossarli, oppure mettete un abito a un sol pezzo preferibilmente in tinta chiara: i vostri sandalini andranno ancora bene.

Per l'ora del pranzo si addice una gonna e camicetta o la graziosa principessa o, se ne siete in possesso, il tailleur chiaro; in questa occasione potrete calzare le vostre scarpine con tacco alto.

Così pure all'ora del tè e della cena potrete indossare il vostro tailleur in seta, o in « San Gallo » o, se l'avete, lo abito in organdis bianco.

Ed eccoci arrivati ai trattamenti serali. Non è prescritto, nè consigliabile l'abito da sera: un abito un po' più scollato, più elegante, come dite voi, magari quello in pizzo o chiffon che vi siete fatte per recarvi all'invito di una vostra amica, ecco, quello andrà benissimo.

Come vedete, care amiche, la nostra crociera non dovrà impegnarvi in ulteriori spese e sono certa che dal vostro guardaroba trarrete ciò che fa al caso vostro.

LILIANA

CINESELEZIONE

Due film sull'ultimo conflitto

Sono sui nostri schermi due films sull'ultimo conflitto. Uno, l'americano «L'uomo che non è mai esistito», in «Colore De Luze» e «Cinemascope», presentato all'ultimo Festival di Cannes, narra la storia vera di un vero, per quanto avventuroso e grottesco, episodio. Gli alleati, per trarre in inganno i tedeschi sul luogo prescelto per lo sbarco nell'Europa mediterranea, abbandonano in mare un cadavere con la divisa e i documenti di un certo Maggiore Martin, mai esistito, e gli mettono in tasca carte false. Il corpo finisce, come calcolato, sulle spiagge spagnole, il servizio di informazioni tedesco riesce a fotografare le carte. I tedeschi però vogliono veder chiaro in questo maggiore Martin, e mettono in azione il loro

servizio di spionaggio a Londra. Ma ricevono scacco malto dal controspionaggio, e finiscono per credere nell'uomo che non era mai esistito.

Film condotto molto abilmente, con serietà, e bene interpretato da Clifton Webb in una insolita veste.

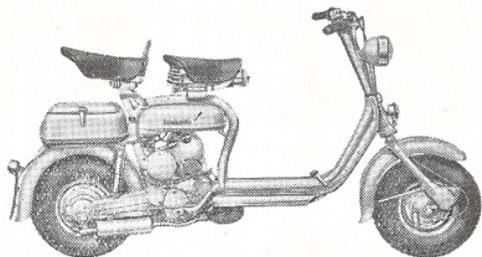
L'altro film, l'italiano «Continenti in fiamme» diretto da Cesare Rivelli, non è un film a soggetto ma un documentario, ottenuto col semplice montaggio di vari documentari ricavati dagli archivi delle diverse Forze Armate. Molto interessante il materiale, naturalmente, e lodevole l'idea di questa rassegna del recente conflitto, che mette lo spettatore di fronte alle atroci e insensate carneficine che abbiamo tutti vissute, ma troppo spesso dimenticate. Si possono però lamentare varie cose: un commento superficiale, una inesistente sia pur

minima spiegazione strategica dei vari fatti bellici, la mancanza di una qualsiasi spiegazione storicistica dei fatti stessi. Inoltre, delle imperdonabili lacune, data l'ambizione del titolo: manca totalmente la guerra nel Pacifico (si vede Pearl Harbour, e poi la firma dell'armistizio sulla «Missouri»), manca l'offensiva russa, per cui lo spettatore che era un minuto prima a Stalingrado si ritrova a Budapest, etc. Si può invocare la mancanza di materiale, ma allora bisognava limitare il campo al continente europeo.

Molto tempo infatti è dedicato all'Europa e in particolare all'Italia; ma allora non comprendiamo proprio come si sia dimenticato un sia pur fugace accenno alle gloriose gesta dell'Esercito di Liberazione.

IL PORTOGHESE

Lambretta il motor - scooter per tutti

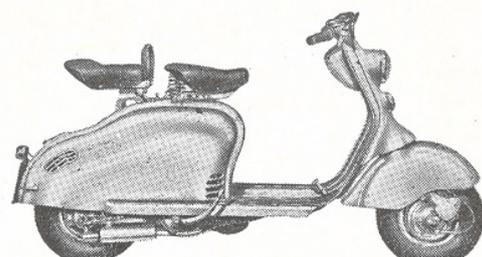


Lambretta 150 J L. 130.000

Lambretta 125 / 1 d L. 130.000

Lambretta 125¹ / II SERIE L. 112.000

Lambretta 48 cc. L. 76.000



Lambretta 150 J L. 150.000

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

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

"L'ANSALDINO" RISPONDE

Caro Ansaldo,

nel « Reparto rettifiche » della Sezione utensileria del MEF non mancano, purtroppo, le macchie d'olio sul pavimento, con grave pericolo per il nostro... equilibrio. Malgrado le nostre continue richieste non siamo ancora riusciti ad avere un pd di segatura e perciò, anche a nome dei miei compagni ti prego di interessarti al nostro caso, nella speranza che tu sia più fortunato di noi.

RODOLFO MENEGHELLO (MEF)

La segnalazione è stata passata alla Direzione del Ferroviario che l'ha trovata esatta. E' stato provveduto affinché il « Reparto rettifiche » disponga sempre di una scorta di segatura da spargere in terra per assorbire l'olio proveniente dalla precipitazione della nebbia d'olio da taglio che si forma durante le operazioni di rettifica.

Sono un aiutante tubista del Cantiere di Sestri, ed avendo appreso da « L'Ansaldo » che la nostra Società sta costruendo a Sindri, in India, un grandioso impianto chimico, desidererei sapere quanto segue:

1) - Cosa c'è di vero, nelle voci che circolano, sulla possibilità che ci si possa recare laggiù a lavorare?

2) - Nel caso ci fosse questa possibilità, quali sono i requisiti richiesti?

Ringraziando porgo distinti saluti.

SERGIO FRAPPATORE (CAN)

Abbiamo trasmesso la sua richiesta alla Direzione, la quale ci ha fatto presente che il suo desiderio non può essere accolto.

Infatti i lavori di montaggio dei vari complessi per l'impianto chimico di Sindri saranno affidati in parte ad imprese indiane ed in parte ad imprese nazionali, le quali però utilizzeranno esclusivamente manodopera locale limitandosi all'invio dall'Italia solo del personale con funzioni direttive. Ciò è stato richiesto in modo esplicito dal committente.

Vi pregherei di rispondere a quale categoria di impiegati appartengono le seguenti mansioni:

1) conteggio e distribuzione paghe operai;

2) ripartizione del totale ore e relativi importi per singole commesse e sottoconti dai quali si ottiene la rilevazione di tutti gli eventuali errori commessi, errori che comportano pagamenti in più o in meno;

3) rilevazione lavori nocivi da accreditare ad ogni singolo operaio per ogni lavorazione eseguita.

In attesa di una risposta, porgo distinti saluti.

VINCENZO MANTERO (CAN)

Le mansioni elencate dal sig. Mantero sono da inquadrare fra quelle previste per la 3.a categoria degli impiegati amministrativi.

Infatti, abbiamo la figura dell'impiegato di 3.a cat. allorché nelle mansioni dallo stesso svolte non si riscontrano — con continuità — gli elementi di autonomia, iniziativa e discrezionalità che caratterizzano la 2.a categoria e cioè quando le mansioni stes-

se sono essenzialmente e prevalentemente di natura esecutiva, riducendosi ad una analitica attuazione delle disposizioni impartite, secondo uno schema prestabilito, e secondo indicazioni di volta in volta impartite dal personale di concetto o da altro personale di grado superiore.

Passando all'esame delle mansioni indicate dal sig. Mantero si rileva che queste — per quanto complicate possano essere data l'odierna complessità nel calcolo delle retribuzioni — non rappresentano che la ripetizione costante e secondo uno schema prestabilito di determinate operazioni, le quali richiedono a chi le pone in atto continua attenzione ed applicazione, ma in esse non vi è alcunché di concettuale.

D'altra parte si pone in evidenza che una delle caratteristiche del lavoro impiegatizio d'ordine è la minuziosa attenta e precisa esecuzione o di un calcolo o di un procedimento non importante che comunque, di regola, non concede a chi lo esplica possibilità di diversa scelta e di variazioni.

Le mansioni indicate dal sig. Mantero comportano, evidentemente, un lavoro di natura intellettuale, il quale si esaurisce però entro i limiti ben definiti dell'esecuzione.

Caro Ansaldo,

vorrei sottoporre alla Direzione il seguente suggerimento:

Stabilire sulle navi in allestimento ed in Cantiere un collegamento telefonico (o con altro mezzo più opportuno) con le celle ove sono sistemate le macchine erogatrici di corrente per i saldatori.

Questo collegamento permetterebbe all'operaio saldatore di comunicare tempestivamente all'addetto macchine le variazioni di corrente che si rendessero necessarie nello svolgimento dei lavori.

I vantaggi che, a mio avviso, dovrebbero derivarne, sono i seguenti:

1) tempestività delle variazioni di tensione a seconda delle esigenze di lavoro;

2) esatta interpretazione da parte dell'addetto macchine delle variazioni richieste;

3) notevole risparmio di tempo (poiché l'operaio non avrebbe bisogno di abbandonare il posto di lavoro);

4) lavorazioni eseguite con maggiore accuratezza, data la facilità e rapidità di poter regolare l'afflusso di corrente.

Qualora fosse rilevata una certa utilità pratica del suggerimento su esposto, mi riterei a Vostra disposizione per ogni eventuale chiarimento. Con l'occasione porgo rispettosii ossequi.

LUIGI FIASCHI (CAN)

L'idea di collegare telefonicamente il bordo con i cunicoli, ove sono sistemate le saldatrici, non è nuova. Sono già stati eseguiti esperimenti del genere nel 1951 senza successo.

Molti operai saldatori elettrici sono del parere opposto a quello del proponente, in quanto desiderano essi stessi regolare la propria macchina.

Le perdite di tempo accennate dal proponente saranno totalmente eliminate quando la sostituzione delle macchine

single con gruppi multipli di saldatura, corredati di regolatori singoli, da sistemarsi a bordo alla portata dell'operatore, sarà completata. Infatti il Cantiere Navale sta provvedendo in questo senso.

Caro Ansaldo,

desidererei chiedere se non sarebbe il caso di istituire un corso di guida automobilistica: è presumibile che l'affluenza a detto corso sarà notevole, in quanto moltissimi hanno il desiderio di conseguire la patente.

SAVERIO TURRISI (MEC)

Corsi di guida automobilistica sono già stati istituiti, fin dal 12 dicembre scorso, e durano tutt'ora presso l'« Auto-scuola Trompetto » di Genova Sampierdarena, ad iniziativa del « Cral Ansaldo e consociate » per i suoi soci e loro famigliari.

L'apertura di detti corsi, che presentano condizioni di particolare favore, fu a suo tempo annunciata da « L'Ansaldo ». Per informazioni e iscrizioni rivolgersi al Cral, via Achille Stennio 5-1 a Genova Sampierdarena, telefono 41959.

Nuova organizzazione vendite rateali a favore di impiegati e lavoratori

LA S.M.I.T. SOC. MANIFATTURE ITALIANE TESSILI

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

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

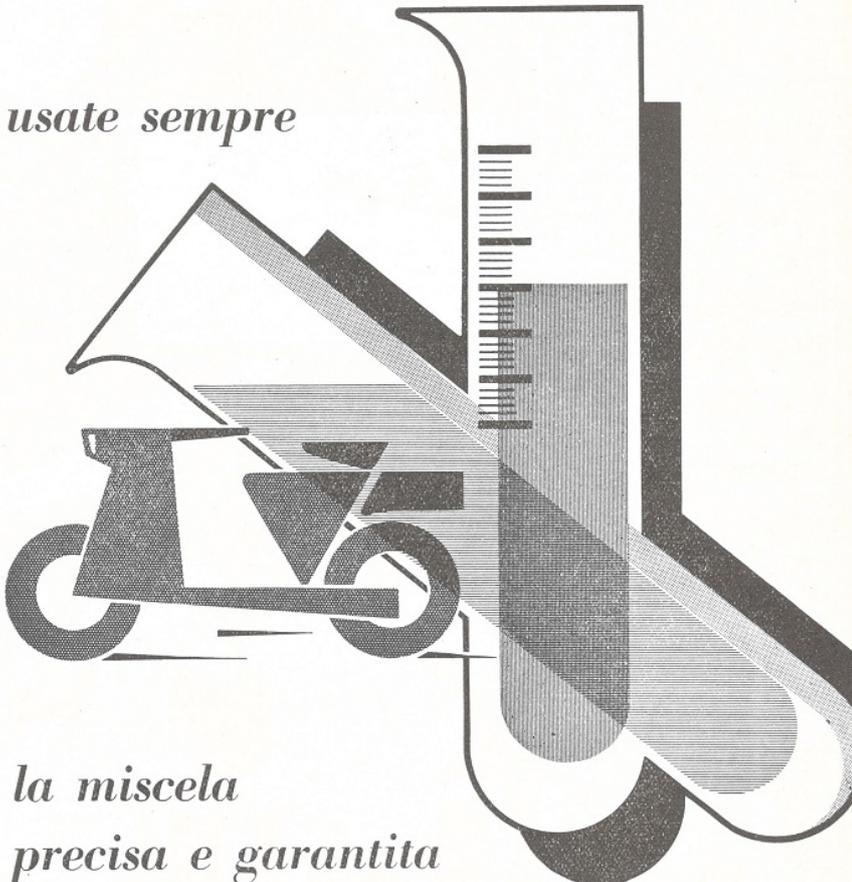
e tutti gli articoli di abbigliamento maschile e femminile, di ottima qualità, a prezzi eccezionalmente convenienti e con larghe facilitazioni di pagamento.

Rivolgetevi con fiducia alla S.M.I.T. risparmierete tempo e denaro perché con un solo impegno di tenue entità, ripartito in dieci, dodici mesi, troverete quanto occorre a voi e alla vostra famiglia e tutti i tessuti per l'arredamento della casa, nell'unico centrale grande magazzino, con libera entrata, allestito appositamente per i lavoratori.

SI ACCETTANO IN PAGAMENTO ANCHE I Buoni ENAL

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

usate sempre



la miscela
precisa e garantita

ESSO MIX

è un prodotto



LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

12 febbraio: GABRIELLA MARIA, figlia di Vincenzo Besazza (Fon) e di Lucia Guerrini - 28 febbraio: ELVIO, figlio di Adriano Perasso (Mec) e di Sabina Meni - 24 marzo: ROSA, figlia di Carmelo Carlini (Mec) e di Lidia Profumo - 13 aprile: ROSANNA, figlia di Pasquale Evangelisti (Mec) e di Ermelinda Rondelli - 18 aprile: MAURO, figlio di Adelio Durante (Sau) e di Ines Lengeri - 21 aprile: AUGUSTA, figlia di Elio Bartolini (Mec) e di Virginia

Ruffini - GIUSEPPINA, figlia di Pasquale Di Lauro (Mug) e di Gina Bernabò - LORETTA, figlia di Lorenzo Giuggiola (Mug) e di Luigina Gerri.

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

Si sono sposati

7 aprile: ing. Corrado MOTTOLA (Mec) con Renata Vaccaro - 8 aprile: Stefano FERRANDO (Fon) con Rosanna Davi - Giuliano DELFINO (Dig) con Maria Luisa Car-

retta - Pietro GIORGI (Mug) con Emma Schianchi - 22 aprile: Alfredo CICOGNA (Mec) con Rita Gatti - 23 aprile: Emanuele SPICCIO (Mec) con Barbara Natali - 28 aprile: Antonio RISSO (Mec) con Maria Cresta - Antonio CAUSA (Fon) con Franca Angela Zorzoli - 29 aprile: Luciano BOIDI (Mec) con Dorina Bonfantini - 30 aprile: Pietro FILIPPI (Dig) con Melania Finamore - 5 maggio: Sandro ALBANI (Mug) con Rosa Venturini -

12 maggio: Antonio FABBRI (Mug) con Maria Benedetti - Avro FLORIO (Fon) con Maria Guastavino - 19 maggio: Amleto OTTAVIANI (Can) con Nelly Tagliavini - 20 maggio: Giorgio PERCIVALE (Mef) con Adriana Grottin - 24 maggio: Mario SERRA (Mec) con Anna Bragagnolo - 3 giugno: Zenilde ALBERI (Mef) con Tomaso Guidi Colombi.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

AVVISO AI DIPENDENTI DEL CANTIERE DI SESTRI

Per comodità di quanti desiderano inviare materiale a «l'Ansaldo» (concorsi, fotografie, articoli, piccoli annunci, ecc.), la Direzione del Cantiere di Sestri ha fatto mettere cassette di corrispondenza in ogni portineria. Queste cassette sono dipinte in azzurro e portano la scritta: «l'Ansaldo».

Fedele - 30 aprile: GIOVANNA, figlia di Erasmo Anselmi (Mec) e di Saida Truzzi - 2 maggio: GRAZIANO, figlio di Luigino Morando (Can) e di Giuseppina Besagno - 3 maggio: LOREDANA, figlia di Sergio Varsi (Mug) e di Francesca Bianchi - 4 maggio: MASSIMO, figlio di Luigi Gestro (Mec) e di Angela Belghesini - 6 maggio: ANDREA, figlio di Luciano Pronzato (Mec) e di Rosa Musso - STEFANO, figlio di Osvaldo Nana (Mug) e di Marisa Cavallini - 10 maggio: MARCO, figlio di Giovanni Traverso (Can) e di Maddalena Oliveri - 13

Premio «Almanacco»

Nei prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, il premio di giugno abbinato ad un numero dell'«Almanacco 1956», consistente in un ombrellone e una sedia a sdraio per spiaggia.

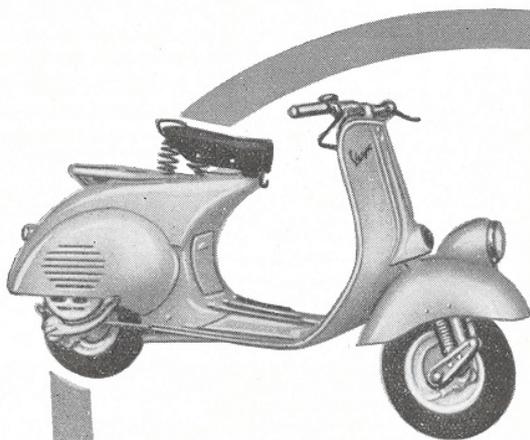
maggio: GIOVANNI, figlio di Gerolamo Ficara (Can) e di Giovanna Barbieri - CINZIA, figlia di Pietro Gazzini (Mug) e di Teresa Cattafesta - 14 maggio: MARIA TERESA, figlia di Filippo Fantini (Can) e di Carla Pareto - 16 maggio: ENRICO, figlio di Antonio Angioni (Can) e di Daria Puppo - LOREDANA, figlia di Lorenzo Cabano (Mug) e di Iana Roberti - 17 maggio: BRUNO, figlio di Pietro Spiotta (Can) e di Angiolina Masnata - 18 maggio: GIANCARLO, figlio di Giuseppe Corso (Can) e di Angela Molice - 21 maggio: ROBERTO, figlio di Nello Barenco (Mug) e di Giuditta Antenna - 23 maggio: WILLIAM, figlio di Pierino Tendola (Mug) e di Wanda

La crociera sulla «Colomba»

Avvertiamo gli interessati che le prenotazioni dei posti per la crociera sulla «Cristoforo Colombo» si chiuderanno improrogabilmente il 30 giugno. Rivolgersi ai nostri corrispondenti di Stabilimento.



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



Vespa 125
mod. 1956

MIGLIORATA • nel molleggio
• nell'estetica
• nelle prestazioni

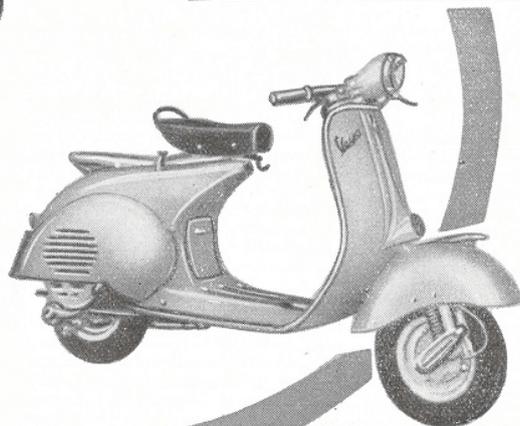
Lire 128.000



Vespa 150
mod. 1956

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

Lire 148.000



Vespa G.S.

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

Lire 178.000

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

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

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

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

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

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 16813.

Refrigerante acqua da 50 mq. di superficie Dis. M. 47902 - Calotta inferiore pos. 3 e calotta superiore pos. 4.

Molto spesso durante la prova idraulica si riscontrano perdite proprio sui piani di unione delle due calotte col corpo del refrigerante. Ciò causa perdite di tempo perché si deve procedere ad una revisione.

Propone che sui citati piani di unione vengano eseguiti i canalini che garantiscono una maggior aderenza della guarnizione interposta fra i due piani.

Inoltre nel tentativo di realizzare la tenuta, i prigionieri vengono sottoposti ad uno sforzo rilevante, poiché manca ad essi il minimo di tiraggio.

Propone quindi che il disegno venga modificato, per garantire una perfetta tenuta ed una più rapida e sicura esecuzione del lavoro.

Allega uno schizzo.

RISPOSTA.

Riteniamo consigliabile l'esecuzione dei canalini proposti sulla calotta superiore pos. 4 e (benché il proponente non ne faccia cenno) anche sui due lati della piastra tubiera fissa pos. 5, nonché sulla flangia superiore dell'involucro.

Per quanto riguarda la tenuta della calotta inferiore pos. 3 che secondo il proponente risulta deficiente anche stringendo fortemente i bulloni di accoppiamento, si fa osservare che la tenuta dovrebbe essere assicurata dalla guarnizione interna ad anello di diametro 10 pos. 39 e non può venire migliorata stringendo i bulloni.

L'eventuale perdita tra le flange del coperchio inferiore e dell'involucro rivelerebbe prontamente la cattiva tenuta della guarnizione pos. 39 e pertanto su detta flangia si dovrebbero, a rigor di logica, creare dei canalini radiali per agevolare l'uscita dell'acqua nell'eventualità di cattiva tenuta della guarnizione.

Lasciare il tiraggio sulle parti interne delle flange, è un norma da noi seguita nei casi di coperchi d'acciaio e pressione elevata, mentre riteniamo che sia poco consigliabile adottarla nei coperchi in ghisa come nel caso attuale

PROPOSTA N. 17555.

Propone che dal ciclo di lavorazione Comm. 72626 dis. 098056 Motore Maybach M. D. 215/4 venga annullata l'operazione 8/16.

RISPOSTA.

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

PROPOSTA N. 18351.

Propone una modifica al ciclo di lavorazione Disegno 26051/a posizione 33 - Comm. 73070 Motore Q. 265 biella motrice fusto biella.

La modifica riguarda l'operazione 7/12 e consiste nell'eliminare l'operazione di mascheratura del foro per viti di fermo, per evitare inconvenienti nelle operazioni che seguono:

Il lavoro di foratura, lamatura e mascheratura potrebbe

essere eseguito su un trapano a bandiera risparmiando tempo.

RISPOSTA.

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

PROPOSTA N. 17997.

Colonna di regolazione - Rocchetto Dis. T 117420 - Pos. 56 - Bolletta 64790.

Propone che sul ciclo di lavorazione venga specificata la tolleranza alla quale si deve attenere il tornitore alesando il foro sgrassato, in modo da evitare inconvenienti.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP ha provveduto ad aggiornare il ciclo.

PROPOSTA N. 17143.

Propone che le operazioni 3/10 e 4/10 del ciclo di lavorazione attrezzo per radialità - Blocchetto Dis. A/19017/351+353 - Comm. 35109/03259 Bolla 81751 T/C. PURFINA e FASSIO siano abbinate.

RISPOSTA.

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

PROPOSTA N. 17327.

Al reparto piccolo agguistaggio (Parodi) si adopera il gas illuminante per scaldare ghiera ed eseguire piccole saldature, servendosi di un pezzetto di tubo qualunque.

Propone che la dispensa del MOTU sia fornita di alcuni scaldini ad aria e gas.

RISPOSTA.

La DAT provvederà.

PROPOSTA N. 17771.

Ha riscontrato che le frese del tipo Autolock sono troppo lunghe; infatti mentre normal-

mente la lunghezza inutilizzabile della fresa uscente dal mandrino è di circa 10 mm., queste escono mm. 30 causando inconvenienti.

Propone che sia provveduto.

RISPOSTA.

La segnalazione è giusta. L'UTO provvederà a far modificare le frese fornite da MEF/UTEN.

PROPOSTA N. 17994.

Asta laterale disegno TET. 124127/13 Bolletta 40703.

Propone che venga eliminata dal ciclo l'operazione di rettificazione 3/3 ed ultimare tutti i diametri con operazione 1/2 aumentando leggermente il tempo.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP ha provveduto ad aggiornare il ciclo.

PROPOSTA N. 17668.

Propone che all'operazione 2/15 del ciclo di lavorazione Comm. 72725 Dis. 21249-21110 Pos. 135 e 139 Camma fissa e camma mobile, venga eseguito l'assettamento in luogo della stabilizzazione.

RISPOSTA.

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

CONTRO LE MALATTIE DEL FEGATO

Insufficienza epatica
deficiente secrezione biliare
silitichezza, obesità

NEOSOLEPAR VITAMINICO

Prescritto dai medici

LABORATORIO FARMACEUTICO
Dott. ENZO GIOVANARDI
GENOVA

Aut. A. C. I. S. 8083

Piccoli annunci

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

VENDESI bicicletta con motorino « Garelli » tipo « Mosquito » da 38 cc., in piena efficienza, a lire 25.000. Rivolgersi al sig. Da Rin, telefono interno 318 del Cantiere di Sestri.

VENDESI moto « Norton » telaio elastico, sidecar biposto Longhi, perfette condizioni, a lire 90.000 trattabili. Telefonare al n. 455567.

VENDESI bicicletta per ragazzo di 11-12 anni, rimessa completamente a nuovo, a lire 5.000. Rivolgersi in via Sapello 73 r., Genova Prà.

ACQUISTEREI bicicletta da corsa seminuova « Bianchi » o « Dall'Orso ». Rivolgersi al sig. Teresio Ratti, stabilimento Ferroviario, ufficio PRO.

OCCASIONE! Vendo moto « B. S.A. » 500 cc. con sidecar, rimessa a nuovo, concedendo qualsiasi prova. Prezzo lire 120.000 trattabili. Telefonare al n. 450665.

VENDESI moto « Guzzi » G.T.V. 500, testa a bagno d'olio, molleggiata, gommatissima, come nuova. Telefonare al n. 472507.

MEMENTO

Luigi FARINELLI

di anni 59, dipendente della Direzione Generale, deceduto l'11-5-1956. Era all'Ansaldo dal 1934. Lascia la moglie.

Mario MAZZARELLO

di anni 43, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 30-5-1956. Era all'Ansaldo dal 1943. Lascia la moglie e tre figli.

Ai famigliari le commosse condoglianze de «L'Ansaldo»

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 Lanfranco, 43 - Genova

*
Pubblicità SIRA Concess. Escl. - Genova - Piazza delle Vigne, 8 - Telet. 22.342

CONTINI

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

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ
di STAGIONE

SCONTO PRESENTANDO IL TAGLIANDO
10% DI QUESTO AVVISO

PREVENITE LE MALATTIE INFETTIVE

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

Prima di usare bagni, lavandini, acquai, stoviglie, bottiglie e bicchieri, biancheria, appena acquistati o entrando in case d'affitto o avendo un ammalato in casa, è indispensabile disinfettare ogni cosa efficacemente. La lavatura giornaliera della biancheria, ai locali e oggetti igienici, alla cucina, e la pulizia alle stalle, ai pollai e conigliere, evitano il propagarsi di malattie infettive solo se completate con disinfettazioni efficaci.

ANTISAPRIL

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

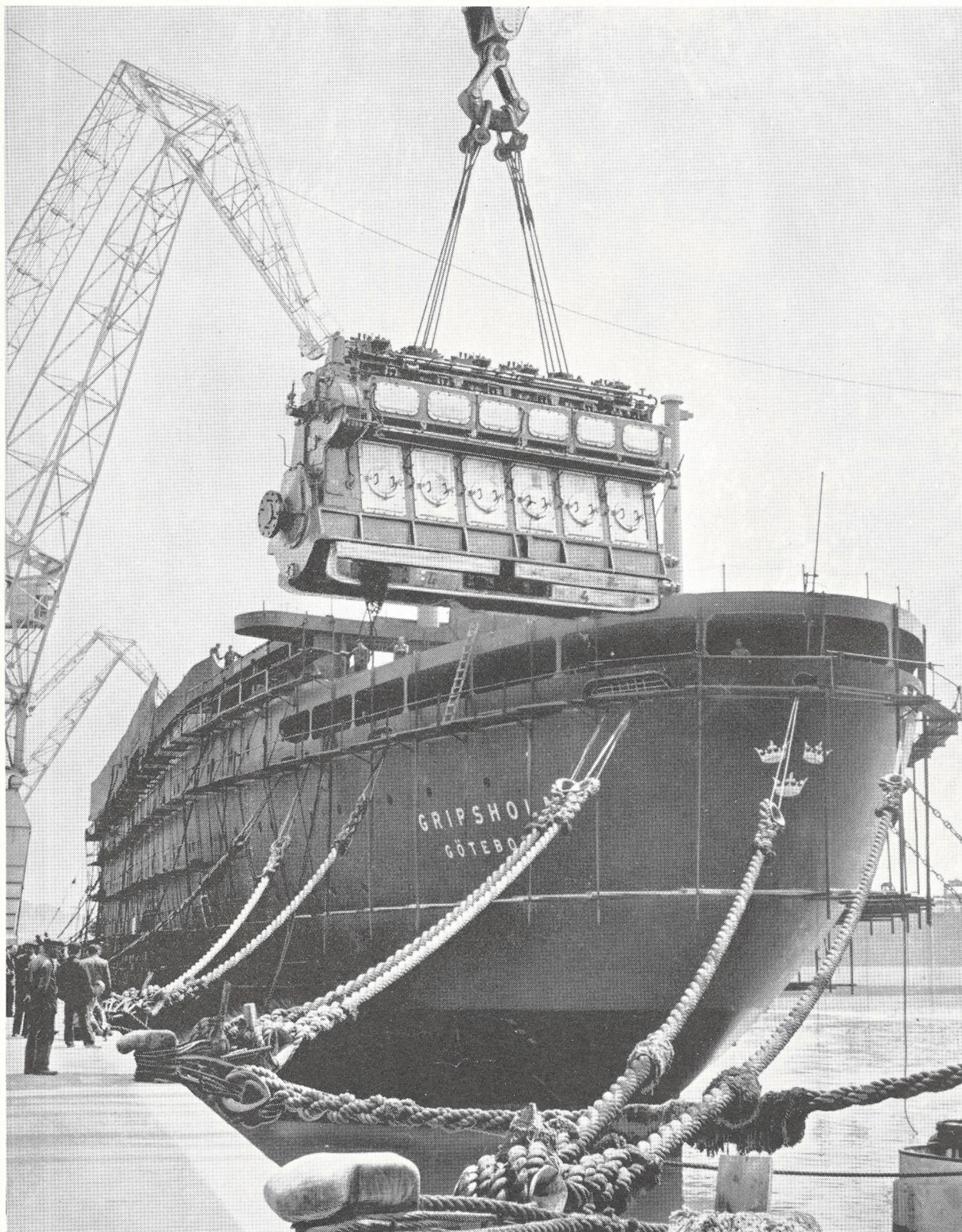
ANTISAPRIL NON È VELENOSO

MANNITE DUFOR

L'antico purgante e
rinfrescante vegetale



L'ANSALDINO



Imbarco di uno dei cinque motori Diesel Ansaldo tipo Q460/6, facenti parte dei gruppi elettrogeni della « Gripsholm »