l'ANSALDINO

ANNO III - NUMERO 12
Abbonamento gratuito ai dipendenti ed ai pensionati

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

GENOVA, 1 LUGLIO 1956
Spedizione in abbonamento postale Gruppo secondo

L'impostazione della turbocisterna di 50.000 T.D.W., avvenuta al Cantiere di Sestri il 16 giugno.

Impostata la supercisterna da cinquantamila tonnellate

L'anno scorso, e precisamente il 9 marzo, la nostra Società perfezionava il contratto con la «Compagnia Trasporti Petroli S. p. A. ». di Palermo per la costruzione di una grande turbocisterna la cui portata lorda avrebbe dovuto aggirarsi sulle 50.000 tonnellate.

La notizia, pur tra le altre che annunciavano nuove e numerose commesse navali per i nostri Cantieri, fu accolta da tutti gli ansaldini con particolare soddisfazione e con legittimo orgoglio, poichè oltre alla lusinghiera prospettiva di altri tre milioni, o quasi, di ore lavorative per le maestranze, la nuova costruzione avrebbe concretizzata l'aspirazione dei nostri specialisti di inserirsi, in primo piano, in una competizione di altissimo interesse tecnico con altri Paesi.

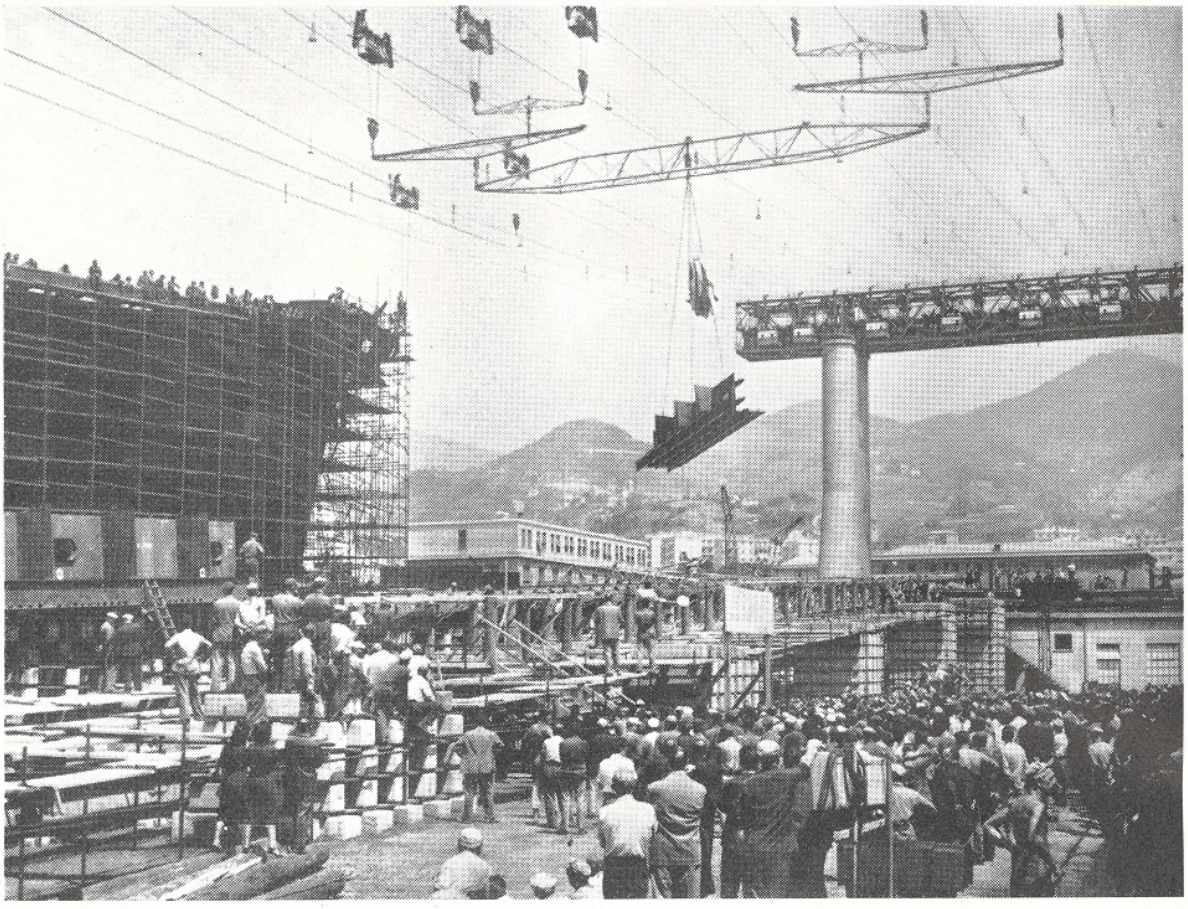
La corsa alle grandi portate delle navi cisterna, cominciata negli U. S. A. nel 1949 con l'entrata in servizio della « Esso Zurich » di 26.000 T.D.W. è andata infatti sempre più sviluppandosi negli ultimi anni, toccando limiti ritenuti irraggiungibili non solo per le enormi difficoltà che si incontrano nel campo tecnico costruttivo, ma anche per il fatto che certi passaggi obbligati, come il Canale di Suez, hanno un fondale che consente una immersione massima che non arriva a 11 metri. Ma di ciò non si sono preoccupati gli armatori e la Compagnia che gestisce il Canale di Suez la quale provvede, periodicamente, a dragare il fondo del canale per aumentarne il pescaggio.

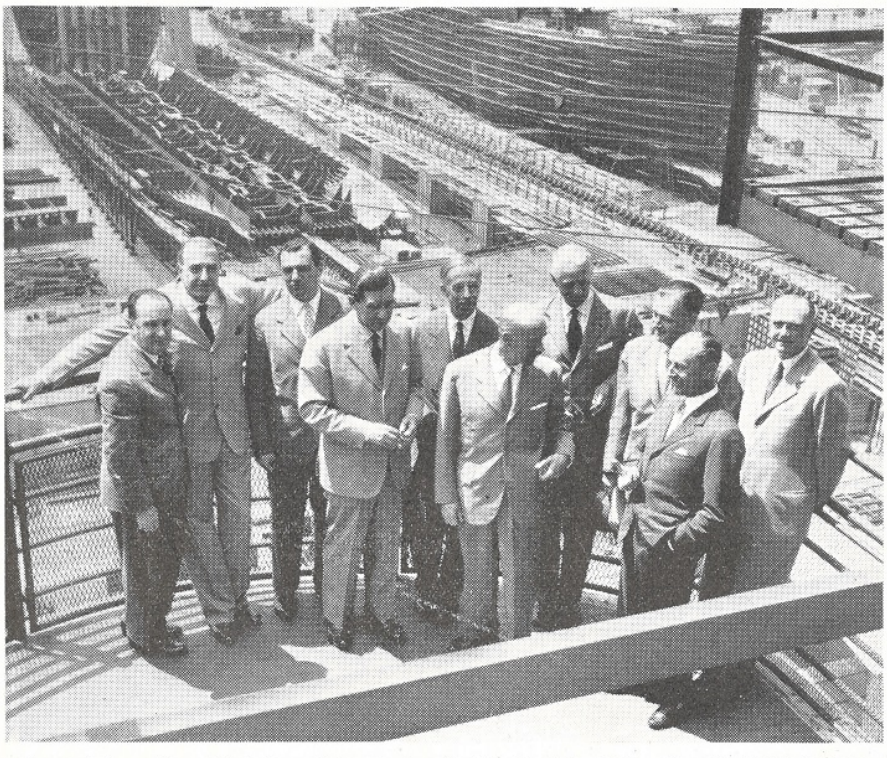
L'Ansaldo, che nel mondo non è seconda a nessuno in fatto di costruzioni navali, ha saputo mantenere il ritmo imposto da altri Paesi molto più dotati economicamente del nostro, passando di colpo, con la realizzazione della motocisterna « Volere » nel 1951, dalle 10.000 alle 26.000 T.D.W., e quindi alle 31.500 T.D.W. della turbocisterna « Mina D'Amico » varata a Livorno il 28 marzo del 1953.

Ora è stato compiuto un altro considerevole passo in avanti e questa nuova gigantesca turbocisterna, superata la fase di progettazione, che ha richiesto l'impegno delle migliori energie da parte dei nostri progettisti, è stata impostata il 16 giugno scorso al Cantiere di Sestri, sullo stesso scalo che già vide nascere il « Rex », le due corazzate «Italia» ed «Impero» ed i transatlantici « Andrea Doria » e « Cristoforo Colombo ». Ci sia concesso di ripetere la data: 16 giugno 1956. E' una data da ricordare nella storia del nostro maggior Cantiere perchè rappresenta il punto d'incontro di tre avvenimenti degni di nota: la nascita della più grande nave del dopoguerra in Italia, l'occupazione di tutti gli scali di Sestri, il settantesimo anno di vita operosa di questo vecchio e modernissimo stabilimento.

Alla cerimonia dell'impostazione, semplice come di consueto, sono intervenuti i maggiori esponenti della «Compagnia Trasporti Petroli», personalità del mondo armatoriale, i rappresentanti degli Istituti di classificazione e molti dirigenti dell'Ansaldo. Abbiamo notato: l'ing. Piero Campanella, il dr. Filippo Cameli e fratelli, il dr. Giacomo Costa, l'avv. Porta Figari, il Presidente della nostra Società avv. De Barbieri con l'Amministratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, i Direttori Centrali ingg. Carnevale e Rougier, il Direttore e il Vice Direttore del Cantiere di Sestri ingg. Cristofori e Boero ed altri.

La prima struttura di chiglia è stata calata sullo scalo, appositamente prolungato di 17 metri oltre il cavalcavia ferroviario, poco dopo le ore 11, seguita ad intervalli dagli altri blocchi prefabbricati. La benedizione è stata impartita dal Parroco di San





Da sinistra: **l'Amministratore Delegato ing. Rosini, il dott. Filippo Cameli, l'ing. Franco Cristofori, l'avv. Raffaele Cameli, il comm. Giacomo Costa, l'ing. Piero Campanella, il dott. Mosso, il Presidente avv. De Barbieri, il dott. Porta Figari e il marchese Gropallo.**

Francesco di Sestri don Gaggero.

La « costruzione 1518 » è così entrata nella fase costruttiva tanto ansiosamente attesa. Avremo occasione di riparlarne durante i suoi sviluppi e specialmente nel giorno festoso del varo. Ma non dimentichiamo, come già abbiamo accennato, l' encomiabile lavoro svolto con entusiasmo dai progettisti dell'Ansaldo perchè questa nuova unità sia perfetta in ogni particolare e rappresenti un ammirevole esempio di tecnica navale moderna. Non è nostro compito descrivere la fase di progettazione, ma vogliamo solo ricordare ai nostri lettori che essa è stata realizzata interamente su basi nuove, in quanto le caratteristiche della nuova unità, in virtù principalmente delle eccezionali dimensioni, non rientrano più nei regolamenti di nessun Istituto di classifica con i quali, per questo motivo, si è lavorato in collaborazione.

Elenchiamo, di seguito, alcuni dati interessanti.

Dimensioni e caratteristiche principali. Lunghezza fuori tutto, m. 249; lunghezza fra le perpendicolari, m. 229,15; larghezza massima fuori ossatura, m. 32,20; altezza al ponte di coperta, m. 16,20; immersione media a pieno carico, m. 11,45; portata lorda, tonn. 51.700; capacità delle cisterne da carico, mc. 72.000; potenza normale dell'apparato motore, C.A. 21.000; velocità alle prove con dislocamento corrispondente a pieno carico, nodi 17.

Classificazione. La turbocisterna verrà costruita sotto la sorveglianza speciale del « Registro Italiano Navale », del « Lloyd's Register of Shipping » e dell'« American Bureau of Shipping » per il conseguimento della più alta classe relativa a bastimenti che trasportano prodotti petroliferi alla rinfusa e per la navigazione di lungo corso. Dovrà essere costruita, inoltre, in stretta conformità ed in ottemperanza alle leggi ed ai regolamenti in vigore e comunque applicabili della « International Convention for the Safety of Life at Sea » del 1948 e soddisferà alle condizioni dell' igiene e dell'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili italiane.

Apparato motore. Sarà fornito dal nostro Stabilimento Meccanico e risulterà formato da: 1) un gruppo turbine composto di una turbina di alta pressione e di una di bassa pressione che comandano la linea di alberi a mezzo di un riduttore ad ingranaggi; 2) due caldaie a tubi d'acqua funzionanti a nafta; 3) due gruppi turbodinamo del tipo con riduttore, condensatore e macchinari ausiliari autonomi; 4) un gruppo Diesel-dinamo da 120 kW - 230 V.; 5) un gruppo Diesel-dinamo da 30 kW - 115 V.; 6) macchinari ausiliari per il funzionamento dell' apparato motore.

Dante Jannone

Il dott. Angelo Costa fra il Presidente dell'Ansaldo e l'ing. Cristofori all'impostazione della turbonave da 20.000 T. S. L.

Il Presidente Sukarno visita il Cantiere "Orlando"

Da sinistra: **il colonnello Gazzo, l'avv. De Barbieri, il maggiore indonesiano Martadinata, il Presidente Sukarno, il Direttore del Cantiere di Livorno ing. Rovetto.**

Nel pomeriggio del 13 giugno, proveniente da Napoli con treno speciale, è giunto a Livorno il Presidente della Repubblica dell'Indonesia, Sukarno.

L'illustre ospite è disceso dal convoglio ferroviario in compagnia del figlio di 13 anni Guntur Putra, del Ministro degli Esteri Ruslan Abdulgani, del Maresciallo dell'Aviazione Suryadarma, del capitano di vascello Mohamad Nasir, del colonnello J. F. Warrow e di dodici membri del Governo dell'Indonesia.

Il Presidente Sukarno è stato ossequiato alla stazione dalle maggiori autorità cittadine, e ha ricevuto parole di benvenuto dal Prefetto dr. Gaetano Marfisa; quindi, a bordo di una lussuosa auto e preceduto da un gruppo di carabinieri in motocicletta, si è diretto al Cantiere «Orlando» ove era in programma una visita agli impianti e alle quattro unità da guerra (due cacciatorpediniere e due avvisi scorta) attualmente in costruzione per conto della Marina Militare dell'Indonesia.

A ricevere il gradito ospite erano all'ingresso della Direzione del Cantiere il Presidente dell'Ansaldo avv. De Barbieri, il Direttore ing. Francesco Rovetto e il magg. Martadinata, Capo della Missione della Marina Indonesiana in Italia. Quindi Sukarno con il seguito, più volte fatto segno ad applausi dalle maestranze del Cantiere, si è reso personalmente conto dei lavori finora eseguiti per la costruzione delle quattro unità da guerra commissionate dal suo Paese alla nostra Società.

Nel corso della visita sia l'avv. De Barbieri che l'ing. Rovetto hanno illustrato le caratteristiche delle navi a S. E. Sukarno, il quale ha avuto parole di elogio per i tecnici e le maestranze del Cantiere di Livorno.

Infine Sukarno ha visitato il museo del Cantiere ove ha vergato la propria firma sull'apposito libro degli ospiti. Poco dopo egli è partito alla volta di Pisa.

Il Presidente Indonesiano firma l'albo dei visitatori del Cantiere «L. Orlando». In primo piano l'avvocato F. De Barbieri.

Potremo mai in Italia "normalizzare" le navi?

Non ho la pretesa di dire cose nuove e neanche di influire con questo breve cenno su di una inveterata abitudine che trova solo in parte giustificazione nei particolari interessi di ciascun armatore o nelle particolari esigenze delle rotte da percorrere e dei carichi da trasportare.

Chi ha dedicato tutta una vita al lavoro nei cantieri e negli uffici, là dove si progetta e si valuta e si costruisce una nave, dove cioè si segue ogni nave dal primo schizzo che ne delinea in modo ancora incerto le forme ed il profilo, fino alla firma del verbale di consegna all'armatore, sa bene che cosa significhi la pratica impossibilità di progettare e costruire navi identiche per armatori diversi.

Impossibilità dovuta ad una quantità di ragioni, pratiche e psicologiche, estetiche ed economiche, ma che portano tutte ad una sola conclusione: in Italia non si è ancora riusciti a porre le basi per la costruzione di navi in serie, cioè perfettamente uguali anche se destinate ad armatori diversi, così come si fa invece normalmente, per esempio, in Germania, in Scandinavia, in Inghilterra e sopratutto (con concetti enormemente più vasti dovuti alle possibilità economiche e produttive oltre che alla « forma mentale » degli ambienti industriali di quella Nazione) negli Stati Uniti.

In contrapposto con il vantaggio (e che sia un vantaggio nessuno pretende negarlo) consistente nel fatto che lo armatore viene in tal modo ad avere una nave rispondente completamente e fino all'ultimo particolare alle sue vedute, quali e quanti sono gli inconvenienti?

Possiamo provare ad elencarli:

1) Maggior costo della nave «tipo unico» in confronto di una nave normale. Il dover studiare ogni nave « ex novo » e disegnarne e provarne la carena ed il dover prendere in esame e disegnare tutti i particolari di scafo, di allestimento e di apparato motore, rendono logicamente molto più costosa la costruzione di una nave fatta... su misura. E naturalmente il maggior costo previsto è ripetuto integralmente all'armatore in sede di preventivo.

2) Maggior tempo necessario nelle ordinazioni dei materiali e nella costruzione della nave. In tal modo l'armatore dovrà rassegnarsi a porre in esercizio la nave con diversi mesi di ritardo rispetto a quello che avverrebbe se il Cantiere potesse procedere, non appena avuta la commessa della nave, a ordinare tutti i materiali necessari in base a disegni, distinte, richieste, tracciati, ecc. già eseguiti per navi identiche precedentemente costruite.

3) Maggior alea circa i risultati da raggiungere. Eseguendo molte navi in serie, le prime danno garanzia, se i risultati sono stati soddisfacenti, che per le altre navi si avranno risultati pratici non meno buoni e, nei casi in cui siano emersi inconvenienti od insufficienze, possono esser presi per le navi di successiva costruzione i provvedimenti necessari perchè le deficienze non si ripetano.

Questi tre punti possono sembrare ancora poco convincenti? E allora aggiungiamo che un cantiere che ha eseguito ed ha in commessa navi tutte uguali ha la possibilità (data la maggior disponibilità di tempo degli ingegneri e dei disegnatori) di esaminare più in dettaglio diversi particolari costruttivi per renderli perfetti, nell'interesse tanto del cantiere che costruisce la nave quanto dell'armatore, che potrà avere la possibilità di sfruttarne le migliori qualità e correrà meno il rischio di lamentare quei piccoli inconvenienti che restano tali solo se limitati nel numero oltre che nell'entità

Ho ricordato sopra la costruzione in serie delle navi negli Stati Uniti. Tutti sanno che la massima produzione di navi «normalizzate» si è avuta in America per esigenze eccezionali sotto la spinta delle necessità dei trasporti bellici e per compensare le enormi perdite di navi causate dalla guerra senza quartiere fatta dai tedeschi al traffico sui mari. Ma non tutti conoscono il numero delle navi mercantili costruite negli Stati Uniti nel periodo della 2.a guerra mondiale; indico qui di passaggio quante unità sono state completate, separatamente per ciascun tipo di esse: n. 2708 Liberty, n. 95 C1, n. 282 C2, n. 160 C3, n. 414 Victory e n. 705 T2.

Venute a cessare le esigenze belliche, gli americani, che avevano potuto apprezzare a fondo tutti i vantaggi della costruzione in serie, non hanno abbandonato il sistema; tutt'altro! Ed è nata la serie « Mariner », mentre altri tipi di navi da carico secco e di cisterne da costruire in serie sono stati studiati ed i primi esemplari scenderanno presto in mare dai cantieri degli Stati Uniti.

Naturalmente non potranno essere mai « normalizzate » le grandi e medie navi da passeggeri e le navi comunque chiamate a compiti speciali. Queste navi hanno un carattere proprio e per la loro stessa destinazione ed il loro numero limitato non potrebbero ammettere costruzione in serie.

Ma potranno essere « normalizzate » navi da carico secco alla rinfusa e navi da carico generale e cisterne, aventi le caratteristiche relative alle dimensioni, alla velocità ed alle portate limitate a pochi tipi accuratamente definiti in base alle esigenze correnti. Questi tipi dovrebbero naturalmente essere aggiornati con il variare delle esigenze stesse nel tempo, ma non ad ogni cambiare di stagione e di moda.

E sono certo che un accurato serio profondo studio, basato su considerazioni tecniche sempre aggiornate del costruttore e sull'accortezza e la lunga pratica di tutti gli armatori interessati, darebbe vita a « serie » di navi sempre perfettamente aderenti ai tempi e capaci di assolvere nel miglior modo i compiti loro assegnati.

Ho accennato agli armatori ed allo spirito di collaborazione che si richiederebbe ad essi perchè la « normalizzazione » di navi in Italia divenisse realtà come è divenuta in altri Paesi. Il costruttore è pronto a far tesoro dell'esperienza di coloro che faranno viaggiare sui mari le navi che egli costruirà, ma si trova troppo spesso a contatto con una scoraggiante realtà che sembrerebbe dimostrare come questa esperienza porti sempre a risultati diversi (molto spesso contrastanti) per ogni singolo armatore, tecnico o comandante.

Esempi? Eccone subito uno: la lunga serie delle costruzioni delle motonavi da carico secco da 15.800 tonn. di portata lorda, costruite o da costruire nei Cantieri Ansaldo (9 a Muggiano, 2 a Sestri ed 1 a Livorno) è costituita da unità uguali solo se ci riferiamo a quelle ordinate da una sola Società armatrice; cambiando l'armatore le navi risultano ancora... forse cugine, ma certo non più sorelle gemelle. Le varianti sono di ogni genere: con ponte di comando al centro, con ponte di comando a poppa, con o senza verricelli e picchi, con o senza casse alte trasversali, con paratie spostate in posizioni diverse, con apparati motori di potenza e di tipo diversi, ecc. ecc.

Altro esempio: gli amici del Cantiere di Sestri sono invitati a pensare alle molte turbocisterne da 31.500 tonn. destinate a diversi armatori ed a trarre le conclusioni che non cambiano certo il valore delle considerazioni fatte sopra.

Colpa del carattere latino e della sua eccessiva individualità? Può darsi, ma come in particolari occasioni le contingenze hanno limitato, se non abolito, le esigenze personali (vedere, ad esempio, lo acquisto e l'esercizio nell'immediato dopo guerra delle « Liberty », accettate con tutti i loro pregi ed i loro difetti perchè non c'era altro da fare) così può auspicarsi che l'interesse comune degli armatori e dei cantieri, oltre che della Patria, possa portare ad accordi per lunghe serie di navi da carico di tipo efficiente « normalizzato ».

Un sogno? Forse, ma lasciatemelo dire, un bel sogno dal punto di vista dell'organizzazione industriale e dell'economia nazionale.

Giulio Mori

Premio "Almanacco"

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

7855

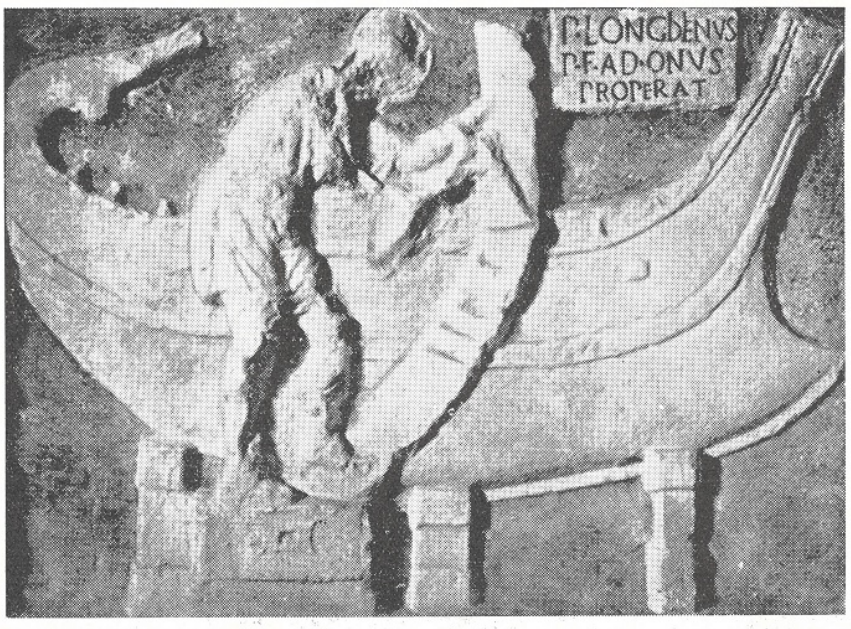
Il possessore dell'almanacco contrassegnato con detto numero ha vinto un ombrellone e una sedia a sdraio per spiaggia. Egli potrà ritirare il premio in Redazione entro il 31 luglio, presentando l'almanacco completo della pagina numerata. Non presentandosi entro tale data non avrà più diritto al premio.

VISITE all' "Augustus" e al "Giulio Cesare"

Proseguendo nella sua iniziativa intesa a far conoscere ai dipendenti della nostra Azienda ed ai loro famigliari le maggiori navi della marina mercantile italiana, « l'Ansaldino » ha ottenuto dalla Società « Italia » una speciale concessione che permetterà ai richiedenti di visitare le motonavi « Augustus » e « Giulio Cesare », rispettivamente nei giorni 17 e 23 luglio, dalle ore 14 alle 17.

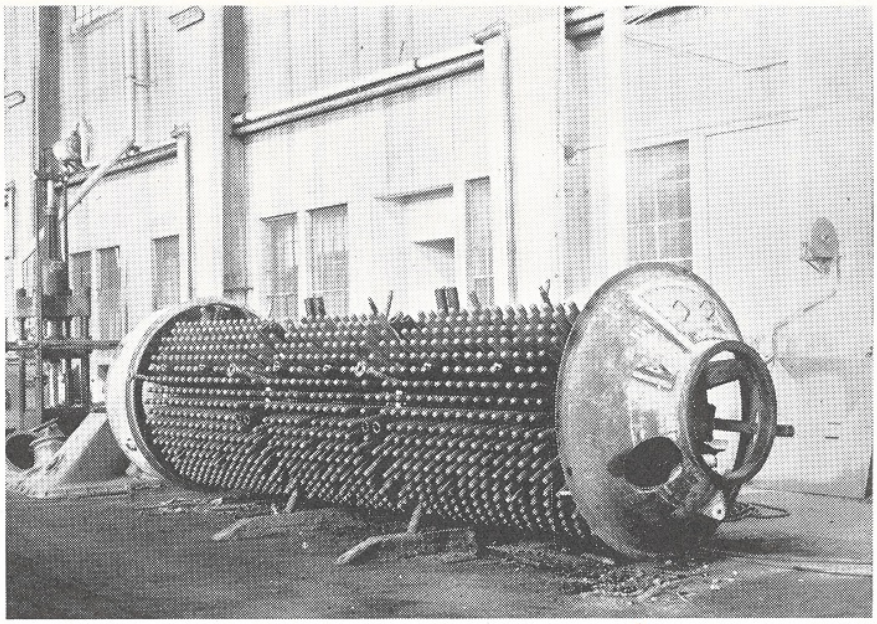
Ciascuna visita è limitata a 400 persone tra famigliari e dipendenti (120 del CAN, 110 del MEC, 50 del MEF, 35 della DIG, 35 della FON, 25 della CAR, 15 del SAU e 10 del COKE) e i biglietti d'invito (non oltre due per ogni richiedente) da ritirarsi presso i nostri corrispondenti di stabilimento, saranno assegnati secondo l'ordine di prenotazione.

IL LAVORO NEI TEMPI



Questo rilievo marmoreo, che mostra un carpentiere addetto alla costruzione di una nave, si trova al museo di Ravenna. La costruzione delle navi, nella quale i romani divennero espertissimi, fu in un primo tempo ispirata a modelli etruschi e cartaginesi. I navigli si fabbricavano con legnami leggeri, come l'ontano, il pino, l'abete, adoperati specie per la chiglia e i bagli, rinforzandoli con cornici di quercia; quindi per mezzo di uno speciale giunco marino si riempivano dall'esterno gli interstizi del legname e si consolidava il tutto versandovi cera liquefatta mescolata ad altre materie resinose. Nella costruzione si adoperavano a preferenza chiodi di rame. Le navi da carico, « onerarie », erano naturalmente più panciute, con maggior pescaggio e capacità, e propulsione soprattutto a vela. Le navi da guerra, invece, erano più sottili e slanciate, e si muovevano quasi esclusivamente a remi. Queste ultime furono ben presto munite del micidiale sperone, molto appuntito, di ferro, o di rame, oppure di legno rivestito di rame, che ne guerniva la prua e si chiamava « rostrum ». I cordami e gli arredi erano solitamente di scorza d'albero intrecciata o di una sorta di ginestro di Spagna. Le vele erano di lino e le migliori si tessevano in Egitto.

Un' importante realizzazione del Meccanico



Sono state consegnate in questi giorni al Cantiere Navale di Sestri due caldaie Ansaldo-Clarkson a gas di scarico destinate alla motonave « Gripsholm ». Benchè le caldaie di questo tipo non siano una novità, tuttavia esse meritano un particolare cenno, soprattutto per le loro dimensioni.

Dal 1939, anno in cui l'Ansaldo acquisì la licenza Clarkson, ad oggi sono state costruite oltre 53 caldaie ed altre 22 sono in costruzione attualmente nel nostro stabilimento. Com'è noto, esse costituiscono una caratteristica classe di caldaie ausiliarie, studiate espressamente per essere sistemate a bordo di motonavi e forniscono vapore saturo usualmente alla pressione di 7 Kg/cm² per l'azionamento dei macchinari ausiliari di servizio scafo, per riscaldamento cucine, ecc.

Dal punto di vista funzionale esse possono essere di tre tipi e precisamente: a combustione a nafta, quando producono vapore sfruttando i gas prodotti dalla combustione della nafta come le altre caldaie; a gas di scarico, quando invece utilizzano i gas di scarico dei motori principali, ricuperando una certa quantità di calore che diversamente andrebbe perduta ed infine del tipo misto quando sono riunite in un unico complesso sia la parte a nafta che quella a gas di scarico.

Queste caldaie, quantunque non più moderne, continuano ad incontrare il favore degli armatori sopratutto perchè offrono una garanzia di funzionamento assoluta nè richiedono particolari cure, sia per la loro condotta che per la loro manutenzione. La loro forma cilindrica verticale le fa bene accette anche ai costruttori perchè non creano particolari difficoltà di sistemazione dato che, specialmente quelle a gas di scarico, possono essere facilmente disposte nei cofani e nei fumaioli delle navi.

Costruttivamente si possono avere varie soluzioni, ma in tutte la superficie di riscaldamento è costituita da un certo numero di tubi a ditale mandrinati radialmente nell'involucro cilindrico della caldaia, com'è chiaramente visibile dalle fotografie. I gas caldi lambiscono la superficie esterna dei tubi e riscaldano l'acqua che vi è contenuta. Il vapore che si produce nei tubi sale verso la parte superiore della caldaia raccogliendovisi, oppure, mediante un sistema di tubazioni e un'opportuna pompa di circolazione, può essere inviato, unitamente all'acqua della caldaia, in una altra caldaia, nella cui parte superiore il vapore si separa dall'acqua. Questo ultimo caso si verifica quando la caldaia è inserita in un ciclo a circolazione forzata ed è adottata esclusivamente per qualche caldaia a gas di scarico.

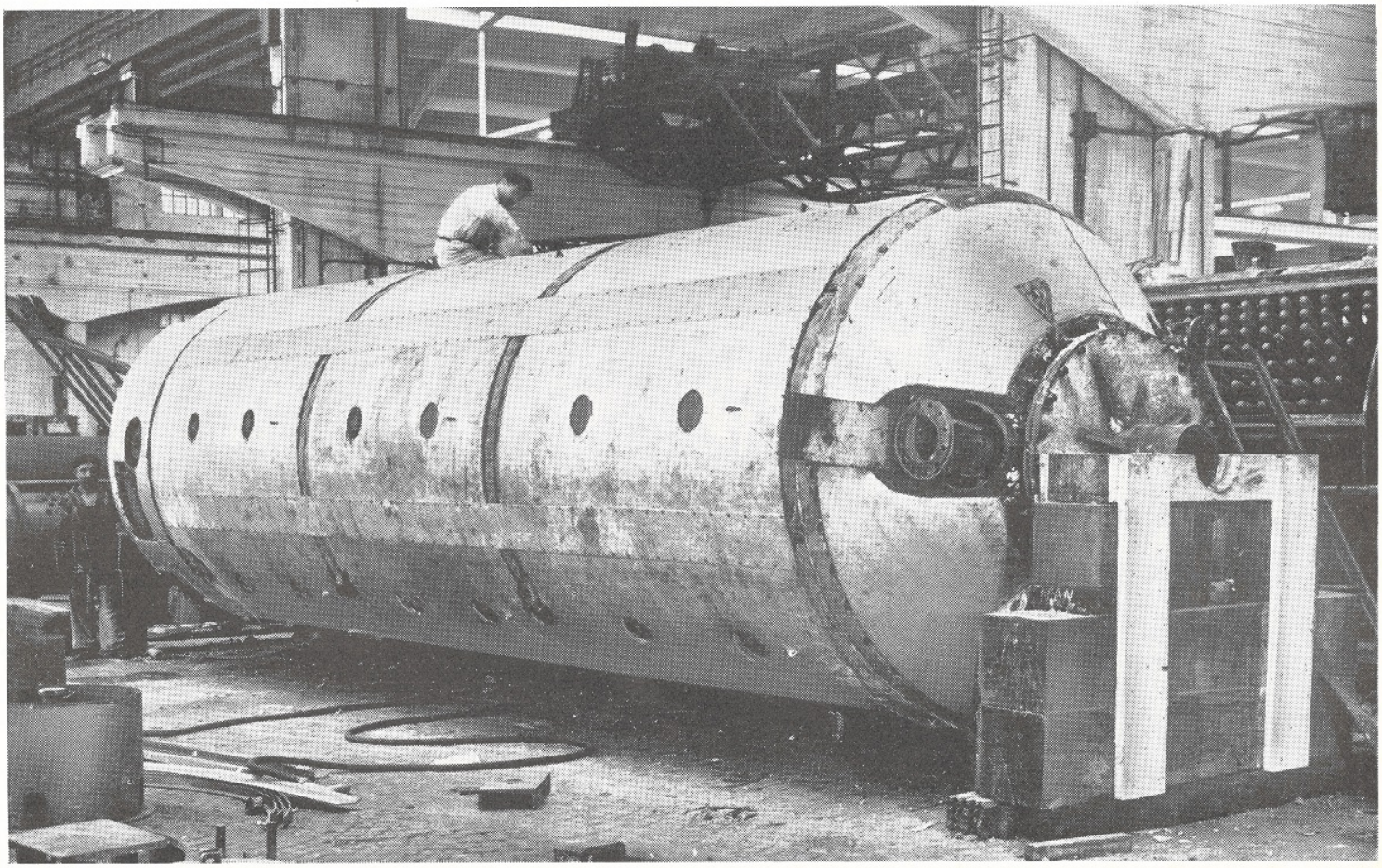
Le due caldaie per la «Gripsholm» appartengono appunto a quest'ultimo tipo e, come si è accennato in precedenza, meritano una segnalazione soprattutto per le dimensioni veramente insolite. Alcuni dati sono sufficienti a dimostrarlo. Ciascuna di esse è alta circa 9 metri ed ha una superficie di riscaldamento di 210 m², tale da assicurare una produzione di vapore di circa 3000 Kg/h. Ora, se si pensa che la più grande caldaia a soli gas di scarico, costruita in precedenza, ha una superficie di 100 m² e che normalmente le caldaie a gas di scarico non superano 80 m² con una produzione di vapore di 800-900 Kg/h., si comprende facilmente che ci si trova di fronte a due veri giganti della loro specie. Per il solo involucro cilindrico, proporzionato per una pressione di timbro di 10 Kg/cm², fu necessario ricorrere alla saldatura longitudinale e trasversale di ben tre lamiere delle dimensioni 2305 x 4070 x 25 mm.

Date le insolite dimensioni della caldaia e l'importanza dell'impianto, i nostri tecnici studiarono, in collaborazione con la Clarkson, un tipo di caldaia che potesse rispondere alle esigenze di funzionamento e che limitasse al minimo l'ingombro, soprattutto in larghezza.

Nacquero naturalmente problemi di robustezza, di rigidità e di saldatura che furono risolti con completa soddisfazione anche degli Enti di classificazione sulla base della notevole esperienza di costruttori che ha l'Ansaldo in questo campo. A completamento fu adottato per la prima volta, uno speciale tipo di soffiatori di fuliggine ad aria compressa, in modo da poter assicurare l'efficace pulizia del fascio tubiero.

Le fotografie, che mostrano una di queste caldaie durante le ultime fasi della sua lavorazione nel nostro stabilimento, lasciano scorgere chiaramente le parti principali di questa caldaia e danno un'idea del bel lavoro compiuto dal nostro stabilimento che può annoverare in questo campo il merito di aver costruito la caldaia a gas di scarico di questo tipo più grande del mondo e che, non dubitiamo, risponderà mirabilmente allo scopo.

Leo Parodi



PANORAMA AZIENDALE

FERROVIARIO

COMMESSE

Recentemente sono state acquisite le seguenti principali commesse:

— *Dalla Società « Cornigliano » di Genova:* 100 carrelli per carri trasporto lingottiere e loro relativo montaggio su carri di sua proprietà; 3 carri speciali per trasporto bramme fredde e calde; lavorazioni meccaniche varie e prestazioni di personale del Ferroviario per la manutenzione dello stabilimento « Oscar Sinigaglia ».

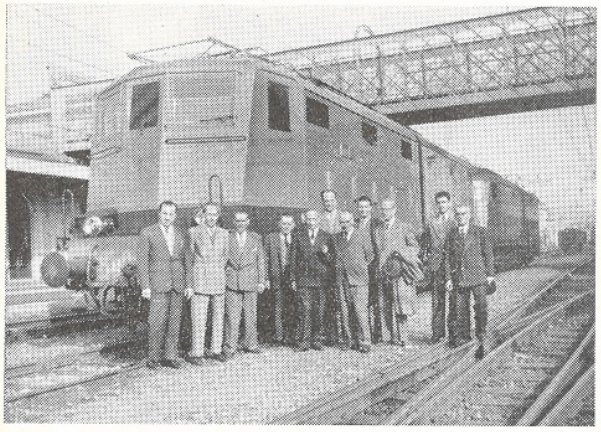
— *Dalla « Fiat Grandi Motori » di Torino:* tre astucci port'elica per motori tipo 757.

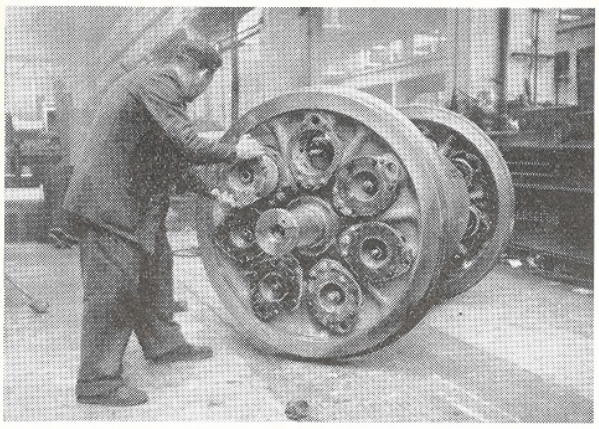
— *Dalla « S.I.A.C. » di Genova:* montaggio del treno IV laminatoio per lamiere grosse; lavorazione di particolari varii per pressa e treni di laminazione.

— *Dalle FF. SS. (compartimento di Firenze):* lavorazione meccanica di due alberi port'elica per la nave-traghetto « Messina » e incamiciatura degli stessi con camicie di bronzo di nostra fornitura.

— *Dall'U.S.A.S. (Ufficio Sviluppo Ampliamento Sindri):* apparecchi chimici, tra cui scambiatori di calore, colonne di reazione e vasi di espansione per l'impianto di fertilizzanti di Sindri (India).

— *Dai nostri stabilimenti sociali, in particolare dal Meccanico:* lavorazioni di particolari per motori marini, di dieci invertitori tipo 20.000, di otto invertitori tipo 13.000, di linee d'alberi, di corpi astucci port'elica, di palette per turbine, di casse turbina, di particolari per molini e forni rotanti per cemento e costruzione di numerose attrezzature varie.

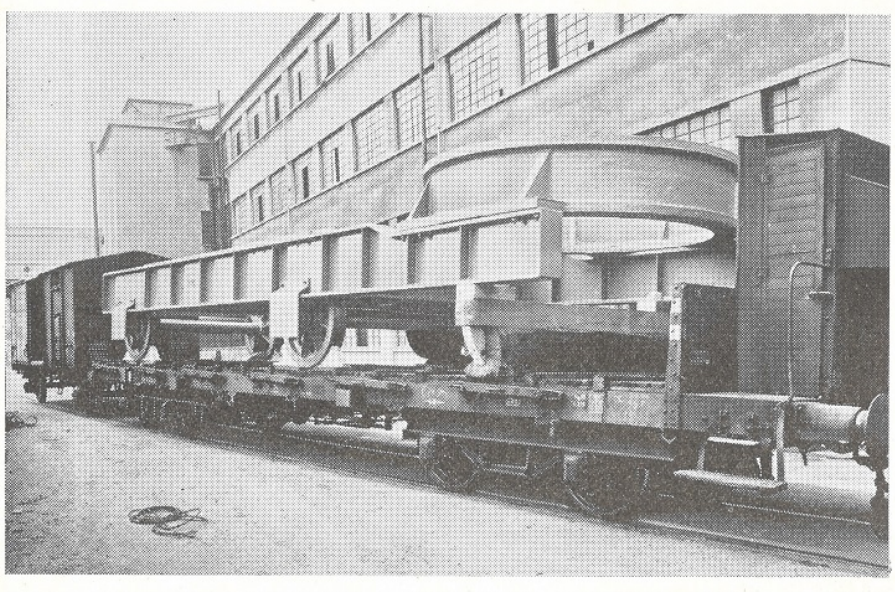




Locomotore elettrico tipo E. 636 (in alto) **durante le prove effettuate con la nuova trasmissione elastica Fanelli** (sopra).

CONSEGNE

Sono stati consegnati recentemente i seguenti materiali: *Alla « C.I.W.L. » (Compagnie Internationale des Wagons Lits) di Parigi:* 7 vetture letto di 2.a classe tipo P (dalla 9.a alla 15.a vettura a saldo ordine) in acciaio inossidabile, del peso complessivo di 300 tonnellate e un carrello di rispetto per dette vetture, del peso di 6 tonnellate. *Alla Società « Cornigliano » di Genova:* 4 guarniture per cilindri di laminazione del treno a caldo (a saldo ordine), del peso complessivo di 26 tonn. e un carro sottoforno del peso di 29 tonn. *All'« Ansaldo - S. Giorgio » di Genova:* sei carrelli per locomotori tipo E 636 per conto delle FF. SS., del peso complessivo di 76 tonn. *Alle FF. SS.:* 58 carrelli tipo 27 A, con telaio interamente saldato, per vetture passeggeri Cz, del peso complessivo di 260 tonn. *Alla « C.G.E. » (Compagnia Generale di Elettricità) di Milano:* due carrelli per vetture tramviarie, del peso complessivo di 7 tonn. *Alla Società « Ilva » di Genova:* due carri autoscaricatori tipo «Talbot » da 30 mc. del peso complessivo di 50 tonn. *Alle Ferrovie Indiane:* sei locomotive con tender tipo «BG-WG», del peso complessivo di 780 tonn. (due di queste locomotive sono già giunte in India, le altre sono in attesa d'imbarco).



Carro sottoforno costruito al Ferroviario per la Società « Cornigliano ». Il carro, del tipo automotore a due assi, ha le seguenti principali caratteristiche: tara Kg. 29.000; portata utile di scorie Kg. 34.000; peso della siviera e contrappeso Kg. 51.000; lunghezza totale metri 11,21; larghezza totale metri 3,24; passo tra le sale metri 5,90; scartamento metri 2,40

VISITE

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

— Una missione brasiliana, composta dal Presidente della Associazione ingegneri dr. Vincente Asuncion, dal Sindaco di Belo Horizonte dr. Nevo Avecedo, dal Direttore della Compagnia « Fuerza y Luz » e Preside della facoltà d'ingegneria dr. Hugo Vernechie, dal dr. Juan Kubitschek Figuereto, cugino del Presidente della Repubblica e Capo servizio della rete stradale dello Stato e dal dr. Derneval de Menta, Direttore della rete ferroviaria «Minera». Gli ospiti, accompagnati dal prof. Angelo Torchi, Presidente della Camera di Commercio italo-brasiliana e dal dr. Moriundo della Camera di Commercio di Genova hanno visitato il Cantiere di Sestri guidati dal cav. Barresi della nostra Direzione Generale.

— Un gruppo di 43 studenti della « Ecole des metiers » di Losanna. I visitatori si sono recati a visitare gli impianti del Cantiere di Sestri.

— Una missione giapponese composta dal Presidente della «Mitsui Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. » di Tokio sig. Goichi Kato, dal Direttore della stessa Società, sig. J. Ando, dal rappresentante della « Daiichi Bussan Kaiska » sig. Roichi Wakuta e dal Direttore della « Mitsui Line » a Genova sig. Egon Dabcevich. Gli ospiti, accompagnati dal sig. Giuliano Mattioli della «Agenzia Marittima Prosper » di Genova, hanno visitato il Cantiere di Sestri.

I componenti della Missione brasiliana al Cantiere di Sestri.

L'Ansaldo al Convegno di tecnica navale

Organizzato dal « Collegio degli ingegneri navali e meccanici italiani », nei giorni 16, 17 e 18 giugno si è svolto a Trieste il « VI Convegno nazionale di tecnica navale ».

Al Convegno, nel quale si sono discussi alcuni fra i più importanti problemi connessi alla costruzione delle moderne navi, hanno partecipato numerosi tecnici giunti da ogni parte d'Italia.

L'Ansaldo, che oltre seguire attentamente tutte le iniziative di studio e di esperienza che si svolgono in ogni settore dell'industria, è particolarmente interessata ai progressi, alle innovazioni e alle ricerche relative alle costruzioni navali, era presente al Convegno con il prof. ing. Sergio Marsich del Meccanico, con gli ingg. Tito De Nicola e Giovanni Annaloro del Cantiere di Muggiano e con gli ingg. Italo Massenti, Aldo Forlani e Guglielmo Reggio del Cantiere di Sestri, che hanno discusso le seguenti memorie:

Sergio Marsich: « *Introduzione ad uno studio sulla forma delle carene* »; Tito De Nicola: « *Il nuovo disegno delle navi per trasporto merci alla rinfusa* »; Giovanni Annaloro: «*Robustezza longitudinale delle navi - Un metodo semplice per il calcolo dei rinforzi*»; Italo Massenti: « *Protezione catodica degli scafi di navi in allestimento* »; Aldo Forlani: « *Considerazioni sulle tubolature specifiche delle navi petroliere* »; Guglielmo Reggio: « *Effetti delle deformazioni dello scafo e delle dilatazioni termiche sulle tubolature longitudinali delle navi cisterna*».

Queste interessanti e documentate relazioni, frutto di applicazione, di ricerche e di studi, hanno determinato numerosi interventi utili ad un maggior sviluppo dei singoli argomenti trattati.

PANORAMA AZIENDALE

MECCANICO

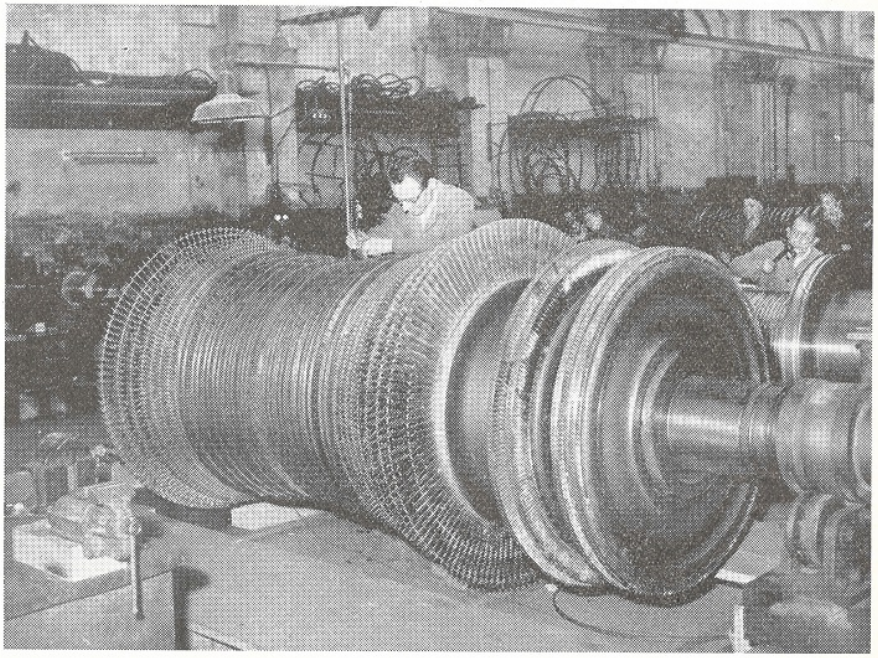
CONSEGNE

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

— *Al nostro Stabilimento Ferroviario:* una caldaia per locomotive indiane completa di particolari. *Al nostro Cantiere di Sestri:* una caldaia tipo Ansaldo-Clarkson (superficie di riscaldamento mq. 183,4, pressione di funzionamento Kg/cmq. 4, produzione di vapore Kg/h 3000) e un impianto di combustione nafta tipo Todd completo per la motonave « Gripsholm » in allestimento; rivestimento collettore principale per caldaie, due elettropompe centrifughe per estrazione condensatore turbodinamo a voluta verticale per due combinatori elettrici, due anelli portapattini per reggispinta principale, un motore elettrico per viratore, due elettrocompressori da 45 mc/h per servizio controllo combustione con accessori, un viratore per gruppo turboriduttore, pattini per reggispinta principale e due raffreddatori olio per la turbocisterna « Purfina Italia » in allestimento; rivestimento collettore principale per caldaie, due elettropompe centrifughe per estrazione condensatore turbodinamo a voluta verticale con due combinatori elettrici, due elettrocompressori da 45 mc. ora per servizio controllo combustione con accessori, un generatore di vapore in lamiera d'acciaio, un raffreddatore di condensa in lamiera di acciaio, muratura caldaie principali, un economizzatore, un condensatore per apparato turbine principali completo, due caldaie a tubi d'acqua a unica camera di combustione del tipo Ansaldo-Foster Wheeler per la turbocisterna « Fina Canadà » in allestimento. *All'« Ansaldo - S. Giorgio »:* una carcassa d'acciaio per alternatore (giunta al Mec per la ricottura). *Ai « Cantieri Riuniti dell'Adriatico » (Fabbrica Macchine S. Andrea) di Trieste:* un collettore di vapore e un collettore d'acqua. *Ai Cantieri Navali di Taranto:* guarnimenti esterni di caldaie per l'avviso scorta « Castore » in costruzione per la Marina Militare Italiana. *Alla « Nuova S. Giorgio »* di Genova: registri fumo, tubolature e parti di caldaie per due centrali termoelettriche da 3000 KW in costruzione a Keradje e a Ghazvin in Iran. *Alla S.E.C.I. di Tripoli:* particolari per la rimessa in efficienza di una caldaia da 550 mq. *All'«Ilva» di Piombino:* tubi di acciaio sagomati ed altri particolari per caldaie.

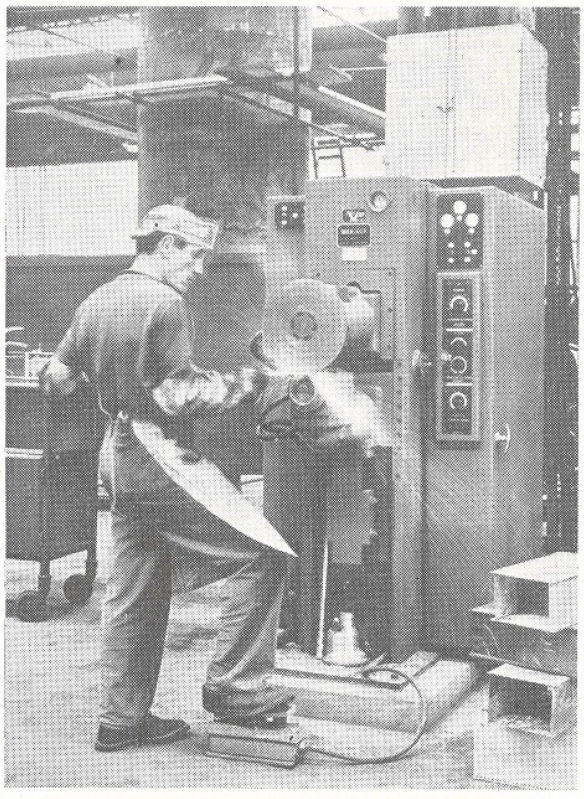
— *Alla « S.I.A.C. » di Genova Cornigliano:* una traversa di acciaio ed un perno eccentrico (giunti al Mec per la lavorazione). *Ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico (Fabbrica Macchine S. Andrea) di Trieste:* una ruota di prima riduzione (giunta al Mec per la dentatura e il bilanciamento). *Alla «Navalmeccanica» di Castellammare di Stabia:* un cuscinetto reggispinta principale, una turbina di alta pressione sinistra, una turbina di media pressione sinistra, una turbina di bassa pressione destra, manicotti dentati per giunto flessibile, un riduttore principale per gruppo destro (completo di particolari interni ed esterni) per un avviso scorta in costruzione per la Marina Militare Italiana. *Al nostro Cantiere di Livorno:* una turbina di alta pressione destra per il cacciatorpediniere venezuelano « Josè Garcia» in allestimento. *Al nostro Cantiere di Sestri:* ruotismi intermedi di prima e seconda riduzione e sostegni, per piede fisso per turbine di alta e bassa pressione, anelli portapattini per cuscinetti reggispinta ruote intermedie, cassa riduttore principale, ruota lenta dentata, condensatore atmosferico da 125 mq. per le turbopompe del carico, tubolatura sagomata in acciaio con flange per mandata olio ai cuscinetti ed agli spruzzatori del riduttore, un pignone di alta pressione ed uno di bassa e un pignone conico per contagiri per la turbocisterna « Purfina Italia » in allestimento.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 265 tonnellate.



Rotore per turbina di bassa pressione in costruzione al Meccanico per la turbocisterna « Purfina Italia ». Il rotore pesa 11.000 Kg. ed ha una velocità di rotazione di 2620 giri/1'.

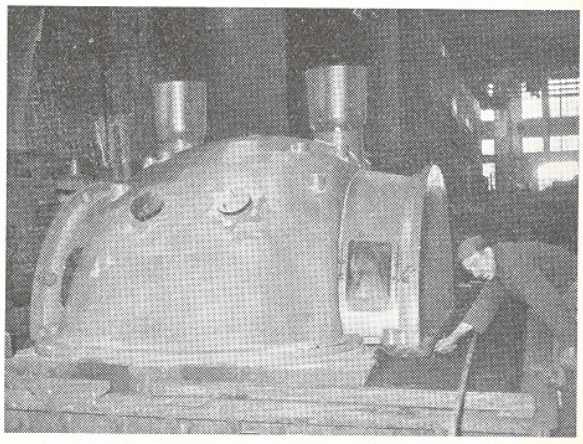
CANTIERE



Nuova macchina a rulli per la saldatura elettrica continua o ad intermittenza di lamiere sottili (fino a 2 mm. di spessore) alla velocità di 1 m. al 1', recentemente messa in funzione, tra le altre macchine componenti una batteria, all'Officina carpenteria leggera del Cantiere di Sestri. E' al lavoro l'operaio Vezzola

FONDERIA

Spedizione della lingottiera ottagonale di ghisa tipo 173 K, del peso di circa 70 tonn., fusa recentemente nel nostro stabilimento Fonderia per lo stabilimento di Cornigliano della « S.I.A.C. »



Formatura della parte inferiore di una cassa turbina per turboalternatore da 15.000 kW nell'Officina modellisti del nostro stabilimento Fonderia. E' al lavoro l'operaio Giovanni Robello

I MODE

La fonderia, questa nobilissima ed antichissima arte! L'arte che col divino dono del fuoco, con l'umile terra e col soffio dell'umana intelligenza fa del metallo informe strappato ai visceri terrestri una forma compiuta, uno strumento perfetto o il monumento di un'epoca, un inno alla bellezza e alla potenza, un magnifico sogno.

Donde vieni tu, discobolo perfetto, donde tu, auriga di Delfi, e tu, immortale lupa capitolina, e tu, Bruto dallo sguardo accigliato, e voi tutti, innumere processione di metafisiche figure etrusche, e voi, orgogliosi cavalli sfrenati sulla Basilica di S. Marco, e tu Colleoni, e tu Gattamelata, e tu Alessandro Farnese sui vostri focosi destrieri?

Donde venite voi, violenti profeti, e voi, ieratici apostoli, e voi combattenti della fede trasformati in esseri divini? Siete usciti forse dalla testa degli artisti, di Mirone, di Donatello, di Cellini, come Minerva armata dal cervello di Giove, o non piuttosto, ipnotiche ombre nell'immaginazione dell'artista, avete preso corpo dal bronzo fuso nella forma modellata?

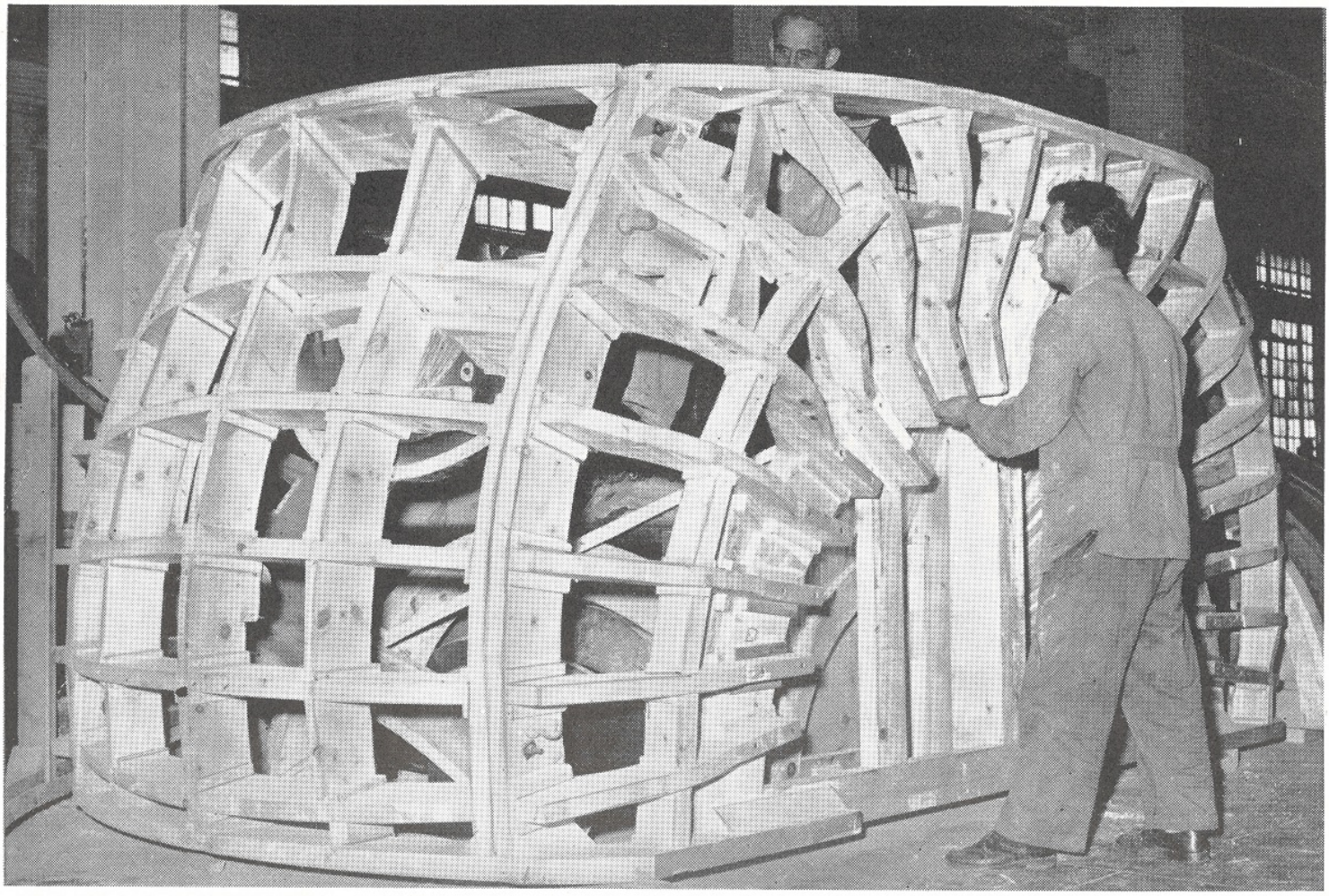
Oh! Lo so. Ora noi fondiamo testate di motori, casse - turbina, eliche, ruote gigantesche, ma anch'essi sono un simbolo della nostra civiltà come quelli lo erano della loro (forse le fibule etrusche sono oggi meno eloquenti del Marte di Todi?) e senza parafrasare i futuristi che dicevano essere un'automobile da corsa più bella della Vittoria di Samotracia, io voglio osservare che fondiamo testate di motori possenti come il carro del sole, ed eliche belle come ninfee, e ruote gigantesche che i ciclopi avrebbero voluto possedere.

Ma quei cavalieri di un tempo, e queste gigantesche ruote, quando si realizzano veramente? Con la colata del metallo, dirà qualcuno. Sì, certo, con la colata del metallo si realizza il « pezzo », quel « determinato » pezzo, ma la sua forma esisteva già prima, stampata nella terra, che ne riproduceva esattamente i volumi, e dentro di essa, appunto, il metallo incandescente è diventato «il pezzo». Quella forma, chiusa nella terra pressata dove, pirandellianamente, il vuoto diventa pieno e viceversa, quella forma che potremmo chiamare con termine fotografico « in negativo » è stata ricavata nella terra a mezzo del modello.

Il modello: ecco il « pezzo », vorrei dire platonicamente « l'universale » del pezzo, la vera realizzazione diretta dell'immagine dell'artista o del disegno del tecnico. Il modello, il padre del pezzo, che potrà avere tanti figli quanti noi vorremo, tutti egualmente precisi, a sua somiglianza.

Tutti questi pensieri mi sono venuti in capo durante una visita alla nostra Fonderia di

A sinistra sopra il titolo e in basso a destra: **preparazione gli operai Siro Sordi, Francesco Di Bella e Narciso Arosio. kW; in primo piano l'operaio Ugo Pignoli.** A sinistra in ba



ELLI DI FONDERIA

Multedo, quando mi sono reso conto che dietro al lavoro così impressionante ed affascinante delle colate, capaci di dare alle nostre navate l'aspetto di vulcaniche officine scoppiettanti di fuochi d'artificio, stava il lavoro, silenzioso e preciso, del modellista.

Il procedimento, nelle sue linee essenziali, è noto a tutti: il pezzo di metallo fuso si ottiene versando in una forma di terra il metallo liquido, che riempiendo tutte le parti vuote e solidificandosi acquista la forma voluta. Il vuoto nella forma di terra non è altro che l'impronta lasciata dal modello. La terra, una speciale terra da fonderia dal colore generalmente nero (che deve avere evidentemente speciali caratteristiche, per sopportare la temperatura del metallo fuso, per resistere all'urto e all'erosione durante la colata, etc.) è compressa attorno al modello in una specie di telaio di ghisa o acciaio, che si chiama staffa. Siccome il modello deve essere estratto senza guastare l'impronta, esso evidentemente deve essere costruito a pezzi e in modo da essere facilmente estraibile. Ci sono ben altre complicazioni, che qui tralascio per comodità espositiva. Ad esempio: le parti vuote all'interno del pezzo, cioè i vuoti che devono venire a trovarsi tutti circondati dal getto, si ottengono con parti in terra che si chiamano « anime », di qui le relative casse d'anima etc.

Questo per dirvi che il modello, questa traduzione in volumi del disegno, è una cosa complicata e delicata, e che il modellista è un operaio specializzato che, oltre alla conoscenza perfetta del disegno e alla capacità tecnica nel tradurlo in legno o in metallo, deve saper immaginare cavo nella terra ciò che nel pezzo è pieno e viceversa e può e deve, in sostanza, interpretare il disegno e realizzarlo con un impegno che investe tutta la sua sensibilità e la sua personalità, fatta di tecnica, di abilità, di intuizione e di esperienza. Il suo è uno dei lavori più creativi, tra quelli che esistono nell'industria, un lavoro che fa pensare alla bottega dell'artigiano, cioè a un territorio di frontiera tra il lavoro e l'arte.

Il suo, inoltre, è un lavoro in cui l'uomo col suo cervello e colle sue mani è ancora al centro del processo: le macchine non sono che strumenti accessori che lo aiutano a fare più presto, sostituendo semplicemente l'antico scalpello, l'accetta, la pialla, la sega.

Un reparto modellisti (nella nostra Fonderia il reparto conta una sessantina di persone) comprende una «équipe» altamente affiatata, capace di dare una produzione di costante qualità. Ma i « modellati » di questa « équipe » sono, per i loro stessi volumi, atti a spingere la fantasia ai voli più arditi. Perchè il modello, in sostanza, non è tale e quale il pezzo finito, ma ha delle altre parti di appoggio, di presa e altro, che resteranno poi «irrealizzate» nel getto, e che danno quindi a delle forme ormai note imprevisti spazi, quasi espressionistiche deformazioni.

E quasi non bastasse, le diverse parti del modello sono variamente colorate secondo un codice convenzionale, e mentre le parti « da non realizzare » sono verniciate in nero, quelle destinate a getti in ghisa sono rosse, a getti in bronzo sono gialle etc.

Ne consegue che certi modelli paiono ceramiche policrome, altri richiamano le proiezioni spaziali in metallo e lamiera di Pevsner, altri ancora fanno pensare alle sculture di Arp. Anzi questi volumi e questi colori pur così strettamente calcolati e funzionali si avvicinano alle più astratte espressioni della scultura moderna.

Ho voluto seguire questi modelli fino alla loro ultima dimora: il magazzino dove sono ospitati e regolarmente catalogati, per poter essere facilmente rintracciabili in successive occasioni. Dopo una prima impressione di soffitta polverosa, il magazzino coi suoi alti scaffali contenenti centinaia di migliaia di pezzi mi è apparso come un museo d'arte, un vero museo della civiltà contemporanea. Ho capito perchè la Mostra d'Arte Moderna a Roma, alcuni anni fa, abbia ospitato la cassa d'anima di una centrifuga.

Le forme apparentemente più strane e audaci facevano capolino dalle loro casse, e catturavano prepotentemente l'attenzione coi loro colori vivaci. Più espressive dei pupazzi di Trnka, più vivaci dei disegni di Disney, più surrealiste delle composizioni di Chagall, avrebbero potuto degnamente commentare un balletto di Ciaikowski.

Ma dal piano di sotto continuavano a giungere i rumori delle seghe e delle pialle elettriche, risposta della realtà ai voli della mia fantasia.

Al piano di sotto stavano al lavoro sessanta modellisti, intenti a realizzare queste magnifiche forme destinate a soddisfare l'insaziabile voracità della nostra moderna civiltà.

Intenti ad un lavoro che, secondo me, merita bene il nome di « creazione ».

Lucio Bozzano

del modello di una cassa d'anima per compressore assiale a doppio flusso; sono al lavoro A destra sopra il titolo: **Modello di cassa d'anima per turbina di turboalternatore da 15.000** o: **l'operaio Amorino Boschetti mentre procede all'applicazione di parti mobili a un modello.**

L' improvvisa scomparsa dell' on. Paolo Cappa

Il 26 giugno è morto improvvisamente, sul treno che lo portava a Roma, l'Onorevole avvocato Paolo Cappa.

Era nato a Genova, da famiglia savonese, nel 1888. Giovanissimo, prima ancora di terminare gli studi, fu attratto dal giornalismo cui si dedicò con profonda passione dirigendo prima il settimanale savonese « Il Letimbro » e passando poi alla redazione del « Cittadino » di Genova. Dopo la laurea lavorò per qualche tempo al « Cittadino di Brescia », finchè fu chiamato alla direzione de « L'Avvenire d'Italia » di Bologna. Accanto alla professione giornalistica, in stretta connessione con essa, Paolo Cappa svolse fin dalla più giovane età un'intensa attività politica che lo portò presto alla ribalta della vita pubblica italiana.

Fu, con Don Sturzo, tra i fondatori del Partito Popolare Italiano e venne eletto deputato per la prima volta nel 1919. Rieletto nel '21 e nel '24, capeggiò la lista popolare cattolica di opposizione al fascismo e partecipò alla secessione aventiniana dopo l'uccisione di Matteotti. Ciò bastò perchè, nel novembre del 1926, venisse dichiarato decaduto dal mandato parlamentare. Da quel momento egli abbandonò anche l'attività giornalistica e si dedicò, nella sua città, all'avvocatura.

Ma l'innata passione per la politica attiva — ch'egli concepiva in termini di concretezza e d'azione instancabilmente costruttiva — si era tutt'altro che spenta in lui negli anni del forzato abbandono. Subito dopo la Liberazione venne chiamato a far parte della Consulta nazionale e nel 1946 fu eletto deputato. Nel 1948 entrò a Palazzo Madama come senatore di diritto.

Dopo esser stato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dal '47 al '48, venne chiamato a reggere il Ministero della Marina Mercantile. Lasciato il governo, fu designato quale presidente della VII Commissione permanente senatoriale, che comprende i lavori pubblici, le poste, i trasporti, la marina. Nel 1951 fu nominato per la seconda volta ministro della Marina Mercantile. Presentatosi candidato alla Camera nelle elezioni del 1953, fu eletto con larghissimo suffragio; e presiedette da allora la commissione parlamentare per l'industria e quella sulle radiodiffusioni.

Questo, in breve, il suo *curriculum* politico. Ma non avremmo dato neppure una pallida idea di quella che fu, in realtà, la sua fervida e generosa attività se non ricordassimo, sia pure per accenni, la tenace e vigorosa azione ch'egli svolse, nell'ultimo dopoguerra, per la rinascita di quella marina mercantile italiana che dal conflitto era uscita stremata e praticamente distrutta. Egli conosceva bene il ruolo essenziale che il traffico marittimo riveste nel grande quadro dell'economia nazionale: e a ridestarlo, rinvigorirlo e ad aiutare l'armamento italiano nel suo sforzo di ripresa, dedicò tutto sè stesso con un'energia e una capacità che vanno ascritte a suo innegabile e indimenticabile merito.

La rinascita e lo sviluppo dell'industria armatoriale, dei cantieri navali e dei porti furono gli obbiettivi sui quali non si stancò di puntare, sia nei diversi periodi in cui diresse il Dicastero della Marina mercantile, sia nel tempo in cui presiedette la VII Commissione senatoriale. Fu durante la sua prima permanenza al Ministero di piazza della Minerva che venne impostato il primo provvedimento legislativo a favore della ricostruzione della nostra flotta commerciale, che prese poi il nome di « legge Cappa-Saragat» e che portò alla costruzione di circa 350.000 tonnellate di naviglio, ivi compresi i grandi transatlantici « Giulio Cesare » e « Augustus » e quell'« Andrea Doria » che, costruita a Sestri, fece riguadagnare all'Italia l'antica posizione di prestigio sulla grande rotta del Nord-America.

Nel luglio del 1952 l'on. Cappa ottenne dal Governo quel complesso di provvidenze per cui fu possibile la costruzione di oltre 280.000 tonnellate di naviglio petroliero grazie alle quali il nostro Paese occupa oggi un posto importante nel settore dei trasporti cisternieri. Infine, fu nel periodo in cui egli diresse per la seconda volta il Ministero della Marina mercantile che una speciale commissione da lui voluta e presieduta dall'allora Sottosegretario Tambroni preparò e concretò nelle sue linee essenziali quella che venne poi chiamata « legge Tambroni » e che valse a risollevare da una crisi estremamente preoccupante l'industria cantieristica italiana.

Le leggi a favore delle costruzioni navali e l'instancabile attività ch'egli svolse perchè la Liguria fosse inclusa al suo giusto posto nel vasto piano delle opere pubbliche (patrocinò accanitamente la costruzione dell'aeroporto, dell'autostrada Genova - Savona e d'altre opere d'importanza essenziale), basterebbero da sole a rendere indimenticabile e degna di duratura riconoscenza la figura di Paolo Cappa.

« L'Ansaldino » si associa all'universale sentimento di cordoglio per la Sua immatura scomparsa e porge ai famigliari, con sincera commozione, le sue condoglianze.

IL RISULTATO FINALE della grande "Indianapolis"

La grande "Indianapolis" ansaldina, cominciata il 1° aprile scorso, è giunta al traguardo finale dopo le tre tappe in programma, disputate accanitamente dai concorrenti la cui fatica è stata seguita con interesse da un gran numero di sostenitori.

RISULTATO DELLA 3ª TAPPA

In base alle norme stabilite, dopo la presentazione dei pronostici da parte dei concorrenti, è stato effettuato il sorteggio per la determinazione dell'ordine ufficiale di arrivo della terza tappa, che è risultato il seguente: 1) SAU - 2) MEC - 3) FON - 4) COKE - 5) MEF - 6) MUG - 7) CAN - 8) CAR - 9) DIG - 10) LIV.

Lo spoglio delle schede per l'assegnazione del punteggio è stato effettuato per ciascun partecipante (25 punti per ogni corridore di cui è stato indovinato l'ordine di arrivo); il miglior risultato, 125 punti, è stato conseguito dal sig. Alessandro Baronetto del Cantiere di Livorno, il quale perciò si è aggiudicato il terzo premio di tappa, consistente, come per le prime due tappe, in un servizio di bicchieri per sei persone.

RISULTATO FINALE

Anche il punteggio totalizzato dai concorrenti nelle tre tappe ha portato, per i primi posti, dei risultati pari. Dopo la prima tappa erano in testa, con 125 punti, il rag. Giovanni Ponzetto del CAN e i sigg. Davide Marolo, Aldo Ferrando e Atride Perotti del MEC Dopo la seconda tappa erano rimasti al primo posto, con 175 punti, i sigg. Marolo e Perotti. Anche dopo la terza ed ultima tappa la sorte ha voluto che il primo posto fosse occupato, a pari merito, da due concorrenti. Però, mentre il sig. Atride Perotti ha conservato la sua invidiabile posizione, il sig. Davide Marolo è stato spodestato dal sig. Luigi Piardi della CAR. Pertanto il risultato finale è il seguente:

225 PUNTI

Atride Perotti (MEC) e Luigi Piardi (CAR) vincitori, a pari merito, della « Indianapolis ».

200 PUNTI

Calogero Buttiglieri (MEC) - Davide Marolo (MEC) - Luigi Pisano (MEC).

175 PUNTI

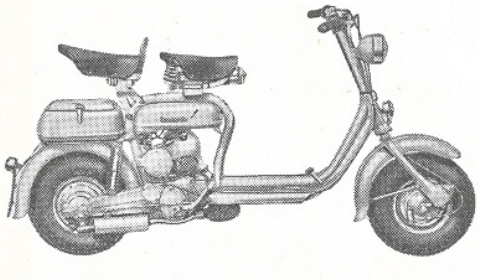
Cesare Bernardoni (MUG) - Bartolomeo Cabona (CAN) - Carla Cassani (MEC) - Aldo Galli (MUG) - Fortunato Mercatali (CAN) - dr. Felice Mortillaro (DIG) - Ferdinando Narizzano (CAN) - Andrea Ponte (CAN) - Romana Quaranta (DIG) - Luigi Repetto (CAR) - G. B. Roscelli (FON) - Leonildo Sperti (DIG) - Oreste Volpi (FON)

Seguono altri con 150, 125, 100, 75, 50 e 25 punti, i cui nomi, per ragioni di spazio, non ci è possibile pubblicare.

I premi finali in palio, e cioè la « Lambretta 125 ld» offerta dalla Società « Innocenti » di Milano e il « Paperino superlusso », offerto dalla « Industria Meccanica Napoletana » di Napoli, sono stati assegnati, pertanto, ai sigg. Atride Perotti del Meccanico e Luigi Piardi della Carpenteria. I vincitori saranno invitati ad effettuare un sorteggio fra di loro, per stabilire a chi dei due andrà la «Lambretta » e a chi il « Paperino ».

Eventuali reclami relativi ai risultati del concorso dovranno essere presentati alla nostra Redazione entro il 10 luglio.

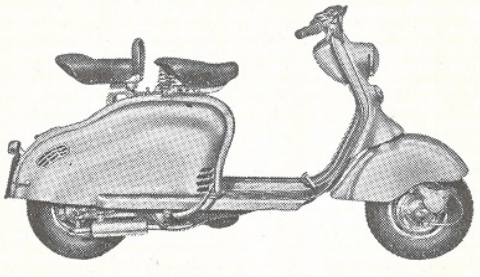
Lambretta *il motor - scooter per tutti*



Lambretta 125 / ld L. 130.000

Lambretta 125 $\frac{r}{II\ SERIE}$ L. 112.000

Lambretta 48 cc. L. 76.000



Lambretta 150 d L. 130.000

Lambretta 150 ld 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

ALBUM DI FAMIGLIA

Un veterano

Il cognome è veneto, chiaramente, ma la vita è stata tutta ansaldina, e quindi sestrina. Attilio Pavan è nato infatti a Villorba, in provincia di Treviso, da famiglia contadina, e ci si mise pure il destino, con la morte del padre quando Attilio aveva 15 anni. Ma il suo distacco dalla terra pareva segnato, tanto che il suo primo lavoro fu nella fornace del paese, dove si lavorava per soli sei mesi all'anno, con la paga di una lira per ogni tegola finita.

Il lavoro era instabile e il nostro Attilio passò quindi al servizio privato di una famiglia: 17 centesimi al giorno e un'ora di permesso la domenica. Il tutto mi viene raccontato così, senza amarezze nè rimpianti, ed io penso che questa è poi l'autentica storia d'Italia, come ce l'hanno abbozzata il Manzoni, il Nievo, il Verga e oggi cerca di raccontarcela Pratolini.

La speranza di Attilio Pavan, allora, era di andare a fare il servizio di leva: sotto le armi si avevano almeno due ore di permesso tutti i giorni, si era vestiti e spesati, e forse si poteva mandare la « diaria » a casa.

Ma era primo figlio di numerosa famiglia, e fu lasciato a casa. Un giorno gli parlarono dell'industria che stava sorgendo laggiù, a Genova, e più precisamente a Sestri: c'era lavoro sicuro e continuo, e si guadagnava. Detto fatto Pavan venne a Sestri, e lavorò ad una fornace che sorgeva sul « pontinetto » e lì conobbe un tale che stava seduto tutto il giorno sulla spalletta del ponte, non già a fare il vagabondo, ma a segnalare ai « tranvai a cavalli » la via libera, perchè non si incrociassero sul ponte, che è al sommo di una salita. Questo strano tranviere d'altri tempi gli disse che ai cantieri navali « Ansaldo » assumevano dei manovali, e che lui avrebbe potuto raccomandarlo presso l'ing. Bigliati, onnipossente direttore. Così una mano col biglietto del tranviere e l'altra alla visiera, Attilio Pavan conobbe l'ing. Bigliati, che lo assunse immediatamente. Era il 12 giugno 1888.

Il primo lavoro fu coi « marinai » del cantiere, che lavoravano di funi a issare paranchi, a trascinare macchinari, a imbarcare motori. Il capo era il sig. Calcagno, un ex costruttore in legno.

Il nostro Pavan ricorda benissimo di aver conosciuto il sig. Cadenaccio, che egli chiama ancora adesso « il sindaco » e di aver visto crescere la sua casa, in costruzione a S. Giovanni Battista, in quella strada che appunto oggi si chiama « Via Cadenaccio ».

Il primo lavoro che ricorda sullo scalo fu il famoso pontone « Polcevera » e poi i velieri « Accame » e « Ciampa »

« Ansaldo » significava allora lavoro, ed era nome fascinoso anche nelle campagne venete, come in quelle lombarde o piemontesi. Venne anche il fratello, e fu assunto a 18 anni come manovale, e lavorò col capo Biagini e con Cerruti, che dirigevano la sezione delle alberature in ferro.

Pavan ricorda vagamente i primi grossi incrociatori, coi nomi di Garibaldi e di Colombo, e i caccia per la Turchia che non furono consegnati a causa della guerra di Libia, così come ricorda la febbrile produzione del tempo di guerra, della prima guerra, s'intende, quella che doveva giungere, con qualche sperduto proiettile d'artiglieria, a lambire il suo paese natale.

Il 31 marzo 1919, in virtù di una disposizione che disponeva che i magazzinieri dovevano essere trattati a stipendio mensile, ebbe il passaggio e, con esso, ricevette un bell'orologio d'oro che la ditta donava a chi aveva superato i 25 anni di attività aziendale. Ricorda che quell'anno furono in quattro a ricevere l'orologio: oltre a lui c'erano il capo dei fabbri Pittaluga, il capo dei calderai Cerruti, e il capo dei disegnatori Baffigo.

Va a prendermi l'orologio, a doppia cassa, con inciso lo stemma dell'Ansaldo. Premendo sul pignone della corda si apre la cassa e lascia vedere il quadrante: è marca « Chronometer » e non ha mai sgarrato di un minuto.

Circa quello che ha visto al cantiere, dove rimase fino al 1° giugno 1935, ci sarebbe da scrivere la storia dello stabilimento perchè Pavan ha visto nascere e cambiare tutto.

Attualmente una figlia è impiegata all'Elettrotecnico, ed un figlio fa il falegname a Sestri. Un altro è frate cappuccino a Monterosso, nelle Cinque Terre. C'è anche un nipote, figlio della prima figlia, che è un ansaldino, si chiama Basilio Dall'Orto e lavora al Cantiere.

A questo punto l'orologio a cucù appeso alla parete mi avverte che il colloquio è durato già troppo, ed io lascio Attilio Pavan nella sua casa di Via Travi, pensando che sulle gambe di questi uomini ha camminato la storia del nostro complesso e dell'industria italiana.

Al papà lontano

Dalla piccola Mara, figlia del signor Giovanni Priotto dello stabilimento Meccanico, il quale attualmente trovasi a Chichiriviche nel Venezuela per motivi di lavoro, abbiamo ricevuto una gentile e commovente letterina. La nostra cara bambina ci ha pregato di pubblicare la sua fotografia eseguita nel giorno della Prima Comunione, per dedicarla, con tanti saluti, al suo papà lontano. Ben volentieri l'accontentiamo, inviando al signor Priotto anche i saluti del nostro periodico aziendale.

Vecchi e giovani al Muggiano

Anche l'operaio più «vecchio» e quello più «giovane» del Cantiere di Muggiano non possono sfuggire alla regola secondo la quale gli estremi si toccano, e così li hanno fotografati insieme.

Il più « vecchio », come anzianità di servizio del cantiere è Ettore Stratta e il più giovane Franco Valtriani.

Stratta è nato alla Spezia nel 1903 ed è entrato in Cantiere il 17 febbraio 1919 come « scalda-chiodi ». Per anni ha fatto girare la manovella della forgetta a mantice, arroventando migliaia di chiodi che dovevano essere ribaditi sugli scafi delle navi. Poi è diventato carpentiere in ferro, o, come si dice ora, montatore di scafo.

Stratta è piccolo, tutto nervi, con il viso segnato dalla fatica, ma ravvivato da due occhi mobilissimi. Durante trentasette anni di ininterrotto servizio ha preso parte alla costruzione di tante navi e tanti sommergibili da non ricordarne più il numero.

Quando entrò in Cantiere, sugli scali c'erano ancora i sommergibili ordinati dalla Russia prima della guerra 1915-18 e rimasti incompiuti per le complicazioni belliche sopravvenute in quel tempo. Ettore Stratta ha una memoria pronta come la parola: ricorda con precisione i nomi dei dirigenti, dei suoi capi e dei suoi compagni di lavoro di trentasette anni or sono, quando entrò in Cantiere accompagnato da suo padre che al Muggiano lavorò sino all'età di settantatrè anni e doveva morire tragicamente, nell'aprile del 1945 in seguito allo scoppio di un deposito di munizioni, fatto saltare dai tedeschi in località Pagliari.

Ora, Ettore Stratta, abita in Via Valeriano nel Comune di Vezzano Ligure e spera che il figlio sedicenne in attesa di trovare una occupazione, possa entrare anch'egli nella grande famiglia ansaldina per continuare la tradizione degli Stratta e sarebbe felice di poterlo prendere per un braccio e mostrargli — così come ha fatto con il più giovane operaio del Cantiere — una nave sulla quale egli ha lavorato nel 1938, anno nel quale Franco Valtriani nasceva a Lerici.

Valtriani è entrato a far parte del personale di Muggiano poco più di un mese fa come aiutante congegnatore.

Anch'egli è figlio di un ex dipendente del Cantiere ora in pensione; perciò, quando ha varcato il grande cancello dello stabilimento non è entrato in un ambiente del tutto nuovo: molti lavoratori li conosceva già e molti altri li aveva sentiti nominare da suo padre. Ha frequentato la scuola tecnica dove ha ottenuto il diploma di operaio meccanico, ma la sua aspirazione è quella di diventare disegnatore. A questo scopo, infatti, studia nelle ore di riposo e spera che, prima o dopo, la direzione del Cantiere vorrà soddisfare il suo desiderio.

Franco Valtriani è un ragazzone robusto, dall'espressione aperta e intelligente; quando ha saputo che Ettore Strattta era il più anziano degli operai di Muggiano, ha detto: « Spero anch'io di poter un giorno prendere per un braccio il più giovane degli operai del Cantiere e dirgli: vedi, su quella nave là io ho lavorato quando tu dovevi ancora nascere... »

Aldo Galli

CRAL

Recentemente il nostro Amministratore Delegato ing. Rosini ha ricevuto i Dirigenti del « Moto Club Cral Ansaldo », che lo hanno dettagliatamente informato sull'attività e sulle brillanti affermazioni conseguite dal sodalizio negli ultimi mesi, offrendogli quindi una coppa in ceramica di Sèvres — dono del Presidente della Repubblica Francese Coty — vinta l'anno scorso al raduno di Monaco. Al cordiale incontro erano presenti, oltre all'ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il Direttore Centrale ing. Zirilli, il V. Direttore Centrale avv. Boyer, il Dirigente del Personale del Cantiere di Sestri e Presidente del C.R.A.L. dott. Enrico, il Presidente del « Moto Club » sig. Bonfiglio col V. Presidente sig. Guazzotti, il segretario sig. Bina e il consigliere sig. Fiorito. Agli ingg. Rosini, Lombardi e Zirilli e all'avv. Boyer i rappresentanti del nostro «Moto Club» hanno inoltre consegnato le tessere di socio onorario.

La gita in pullman a Lerici e Portovenere con visita al Cantiere di Muggiano, organizzata dalla « Cassa di Assistenza Luigi Orlando fra i dipendenti del Cantiere Ansaldo di Livorno », di cui abbiamo dato un breve cenno nel n. del 15 maggio ha avuto un lusinghiero successo. I partecipanti, accompagnati dal Presidente del Sodalizio ing. Pizzocaro, sono stati 150 e al Muggiano, dove hanno visitato gli impianti accompagnati dal V. Direttore ing. Avanzini, è stato loro offerto un amichevole rinfresco.

CINESELEZIONE

La congiura degli innocenti

Il regista Hitchcock ha diretto in passato molti autentici gialli e « thrillers », poi si è volto ad una specie di giallo mondano con «Caccia al ladro » e di giallo-comico con « La finestra sul cortile ». Ma mentre questo ultimo era a nostro parere un film sbagliato, dove le intenzioni restavano confuse e le ambizioni irrealizzate, questo « La congiura degli innocenti » è un giallo-comico riuscito, proprio perchè di « giallo » non ha più niente, ma si serve di una trama « poliziesca » come puro pretesto per fare dell'umorismo fine a sè stesso.

Un umorismo di tipo tutto particolare naturalmente, sul filo del grottesco, se si pensa che le risate alle quali il regista ci chiama avvengono tutte « presente cadavere ». Ma è un cadavere che non impressiona, come quelli di «Arsenico e vecchi merletti».

I « tipi » chiamati in causa sono un « vice-sceriffo » dilettante, un vecchio capitano di rimorchiatore che favoleggia di imprese e avventure nel Mar dei Caraibi, una zitella che fa ottime focaccine coi mirtilli, un medico irreprensibilmente distratto, un pittore dal comportamento «schizoide» e una vivacissima .giovane donna, appunto la... neo-vedova. Tutti son convinti di essere responsabili della morte del povero Harry (il « cadavere ») che poi si scopre essere morto di morte naturale. Ma il « trouble with Harry », appunto, avrà consentito lo svolgersi di cento situazioni e di fitti dialoghi incredibili, illogici, venati di sottile umorismo e di satira.

Non comprendiamo davvero come i critici solitamente attenti di « Cinema Nuovo » non abbiano capito questo film, pretendendo di esaminarlo come se fosse un giallo serio. E' soltanto un film che voleva fare dell'umorismo inconsueto, che non aveva da trasmettere nessun insegnamento o messaggio, ma aveva il solo scopo di farci fare due risate. E c'è riuscito.

IL PORTOGHESE

Piccoli annunci

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

VENDESI moto « Maino » 50 cc., ultimo tipo, ancora in rodaggio, corredata sellone e contachilometri, a prezzo di realizzo. Rivolgersi al sig. Tomasi, stabilimento Meccanico, oppure in via Piero Maroncelli 12-1 a Sestri Ponente, tel 474.444.

VENDESI « Guzzina » 65 cc., in perfetto stato, a L. 35.000. Rivolgersi in Via Puccini 1 r. a Genova-Sestri.

VENDESI cutter mt. 4.50 in cedro S. N. Scrivere a Ilo Favilla, Cantiere « L. Orlando », Livorno.

VENDESI moto « Sertum » 250 cc., in ottimo stato a L. 60.000 trattabili. Rivolgersi a Giancarlo Fossati, Stabilimento Meccanico, Genova-Sampierdarena.

VENDESI moto « Matchless » 500 cc. bicilindrica, come nuova. Scrivere ad Adelmo Ghiglia - Via Pisa 36, Genova.

ISTITUTO MINERVA

SAMPIERDARENA

VIA DELLA CELLA, 8

TELEFONO 41-818

PREPARAZIONI ESTIVE

AGLI ESAMI DI RIPARAZIONE DEL 3 SETTEMBRE

PER QUALUNQUE CLASSE, MATERIA E TIPO DI SCUOLA

PRESTITI *mediante cessione stipendio concediamo ad impiegati*

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

F.lli GRADINO

FABBRICA

OREFICERIA - GIOIELLERIA

ARGENTERIA - OROLOGI

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

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 lavature giornaliere alla biancheria, ai locali e oggetti igienici, alla cucina, e la pulizia alle stalle, ai pollai e conigliere, evitano il propagarsi di malattie infettive solo se completate con disinfezioni 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*

OROLOGI A RATE

(Massima riservatezza) - Accettansi anche Buoni ENAL

PAPALIA - VIA GIUSTINIANI 78 r. - **GENOVA**

CONTINI

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ di STAGIONE

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

SCONTO 10% PRESENTANDO IL TAGLIANDO DI QUESTO AVVISO

"L'ANSALDINO" RISPONDE

Nei concorsi a premio de «l'Ansaldino» i premi di maggior valore sono sempre motocicli. Vorremmo far notare che nella grande famiglia ansaldina oltre ad un considerevole numero di centauri, vi è pure una schiera di appassionati per la caccia, pesca, sci e montagna. Eppure nei numerosi e ben premiati concorsi non è mai stato messo in palio un attrezzo per i su citati sport.

A nostro avviso si potrebbe benissimo lanciare i concorsi relativi alle stagioni, e cioè:

Primavera - motociclette
Estate - Pesca
Autunno - Caccia e montagna
Inverno - Sci

UN GRUPPO DI PESCATORI E CACCIATORI DEL MEC

I pescatori e i cacciatori del MEC non hanno torto. Tuttavia dobbiamo far loro notare che la scelta delle motociclette non risponde ad una nostra particolare predilezione per quei pur benemeriti veicoli; esse ci sono state regalate dalle ditte costruttrici o ceduti in cambio di pubblicità. Ciò che fino ad oggi non è avvenuto per gli attrezzi di caccia e pesca.

Faremo però tutto il possibile per accontentare gli autori della lettera e speriamo di riuscirci quanto prima.

●

Desideriamo veder pubblicato sul nostro giornale uno stralcio dell'articolo del Prof. Lanfranco Lazzarini apparso su « Selezione Medica » del settembre 1955 relativo al fumare in ambienti chiusi per dimostrare in che misura il fumo del tabacco può recare danno in chi, non essendo fumatore, respira abitualmente il fumo sprigionato dalla combustione del tabacco stesso, fumato da chi gli è vicino.

« Parlare ancora una volta del fumo del tabacco, sembrerebbe un'inutile fatica, dopo il tanto dire che si è fatto sullo argomento, specialmente in questi ultimi anni, che è sorta la fondata asserzione che il fumo del tabacco deve essere considerato anche come sostanza cancerogena. Quanti sono i fumatori? Recenti statistiche ci dicono che essi rappresentano circa 1/4 della popolazione d'Italia e quindi sono un'assoluta minoranza in confronto di coloro che non fumano, ed anche di questo si deve tener conto nel considerare la posizione dei fumatori di fronte alla collettività. Tuttavia, di fronte al numero veramente cospicuo di coloro che fumano ed ai danni che provoca il fumo nell'organismo, il problema del fumo esiste ed è un problema squisitamente sociale, che si è reso più pressante per l'assoluto dispregio della massa di questi fumatori verso i diritti di coloro che non fumano. dispregio dimostrato dall'abitudine di molti di fumare in ambienti chiusi. Un fumatore che crede di essere in diritto di fumare in ambiente chiuso, dove ci sono altre persone, deve anche comprendere che esercitando tale preteso diritto, compie un vero reato, in quanto provoca un'avvelenamento dell'aria, in tutto paragonabile a chi inquina le acque od avvelena od adultera le sostanze alimentari. Nel caso del fumo del tabacco poi, tale fatto viene aggravato dalle condizioni stesse nelle quali viene prodotto tale avvelenamento nelle persone che si trovano nell' ambiente saturo di fumo. Difatti solo in casi eccezionali ed in persone particolarmente sensibili l'inalazione del fumo provoca subito quei disturbi che vanno da un senso di nausea, di malessere appena avvertibile all'intorpidimento, ma in generale l'azione si produce lentamente, insensibilmente quasi, e l'individuo si accorge dell'effetto solo quando tale azione è già molto avanti nelle sue conseguenze e l'organismo ha subìto devastazioni non sempre reversibili ».

Anche se la nostra segnalazione non giungerà mai ad una soluzione pratica, desideriamo ugualmente porre in rilievo come il problema sia di attualità per noi, costretti a lavorare 8 ore al giorno in ambienti chiusi. saturi di fumo e notoriamente inadeguati per spazio alle persone che sono costrette a permanervi.

La soluzione a questo problema può essere data soltanto dall'educazione e dal buon senso dei fumatori.

UN GRUPPO DI DIPENDENTI

Perfettamente d'accordo.

●

Caro Ansaldino,

sono certo che anche tu sarai al corrente dell'atto umanitario di don Gnocchi; perciò sarei desideroso di sapere se a Genova esiste l'Associazione donatori di cornee. Di recente ho letto che a Roma è stata istituita l'Associazione in parola, diretta dall'illustre professor Gerni, ma non era specificato l'indirizzo; appunto chiedo a te se puoi indirizzarmi in proposito, cioè se devo rivolgermi a Roma per far parte di questa Associazione, oppure se essa esiste anche a Genova; in tal caso sarebbe mio desiderio avere l'indirizzo.

Ringraziando anticipatamente della risposta. O. C.

Abbiamo interpellato il prof. M. Magnasco, Primario di Clinica Oculistica presso gli Ospedali Riuniti « De Ferrari Brignole Sale Galliera », il quale ci ha dichiarato che a Genova non esiste nessuna associazione del genere.

A Milano il prof. Emilio Raverdino, Primario dell'Ospedale Niguarda, dirige ormai da dieci anni una clinica specializzata per il trapianto delle cornee.

Il nostro operaio può scrivere al prof. Raverdino, a nome del prof. Magnasco, il quale ci ha assicurati che, qualora a Genova si costituisse una banca degli occhi — come comunemente viene chiamata tale associazione — non mancherà di darcene notizia.

Moderna 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 perchè con un solo impegno di tenue entità, ripartito in dieci, dodici mesi, troverete quanto occorre a voi e alla vostra famiglia e tutti i tessuti per l'arredamento della casa, nell'unico centrale grande magazzino, con libera entrata, allestito appositamente per i lavoratori.

SI ACCETTANO IN PAGAMENTO ANCHE I **Buoni ENAL**

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

POSTA IN ARRIVO

Caro Ansaldino,

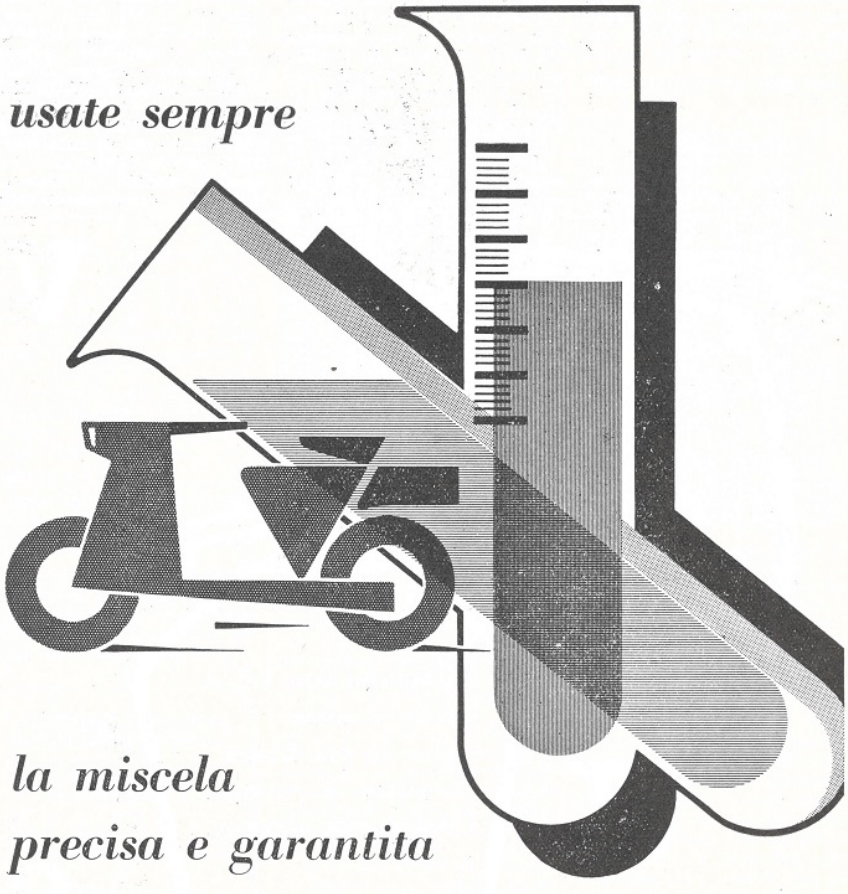
trovandomi in Italia per ragioni di lavoro, ritornando in questa superba Genova tanto cara al mio cuore, porgo a «l'Ansaldino» il cordiale ed affettuoso saluto della Ditta Representaciones Italianas S. A. C. di Santiago che ha l'alto onore di rappresentare nella bella e generosa Repubblica Cilena, la più che centenaria Ditta Ansaldo S. A. della quale « l'Ansaldino » è magnifico e degno portavoce.

Onorato di appartenere alla famiglia ansaldina, alla quale sono legato da oltre 25 anni, ho lottato in terra straniera e amica per l'affermazione di questo nostro grande complesso industriale genovese, ed ha l'orgoglio di essere ritornato a rivederlo dopo di aver concorso con il mio lavoro all'aggiudicazione della fornitura di un impianto completo per lo scarico e carico del carbone nel porto di Valparaiso, il cui ammontare si aggira sui 600 mila dollari.

Sono veramente lieto di ritrovarmi, sia pure per breve tempo, fra gli ansaldini e sentirmi fiero di essere loro compagno di lavoro e nel felicitarmi per i meravigliosi progressi tecnici raggiunti dalla Ditta e per le superbe sue affermazioni ottenute tanto in Italia come all'Estero, mi auguro ardentemente che tale successo continui ininterrotto e che il glorioso nome di Ansaldo rifulga di un sempre maggiore splendore per portare sempre più in alto il nome ed il prestigio dell'industria italiana della quale l'Ansaldo S. A. è massima esponente.

Al vostro giornale che ha il grande merito di amalgamare la nostra famiglia ansaldina affratellando dirigenti e lavoratori nell'amore sempre più grande verso la Ditta del nostro cuore, giunga gradito il mio personale saluto insieme all'augurio di un buon proseguimento sulla via finora seguita. **Ing. GIOACCHINO MELI**

Genova 24 Maggio 1956



usate sempre

la miscela precisa e garantita

ESSO MIX

è un prodotto Esso

LA RUOTA DEL TEMPO

Si sono sposati

1° aprile: ing. Renato BARRA CARACCIOLO (Mec) con Maria Vaccaro - 22 aprile: Pietro PICCARDO (Fon) con Maria Olivieri - 30 aprile: Giacomo CANEPA (Mec) con Adalgisa Tolu - 19 maggio: Guido BADINO (Mec) con Maria Parodi - 31 maggio: Francesco BRACCO (Mec) con Mirella Priarone - 2 giugno: Merio GIORDANO (Can) con Maria Luisa Berna - Flavio CAMPAGNOLI (Can) con Vilma Bolfi - Bruno PATRONE (Can) con Jolanda Ferrando - Claudio BALLARINO (Can) con Massimiliana Guido - Carlo BACCINO (Mec) con Geromina Baglietto - Remo TRINCHERO (Mec) con Maria Rosa Siccardi - 3 giugno: Giovanni CARLINI (Can) con Maria Caneva - 4 giugno: Guido DE ALESSANDRI (Mec) con Bice Enrica Cambiaso - Antonio CURRO' (Mec) con Carmela Bertorello - 10 giugno: Giovanni GOTTA (Mef) con Rosa Torazza - 14 giugno: Francesco AIROLO (Can) con Pina Anselmi - 16 giugno: Ugo MARENCO (Mef) con Giuseppina Porzio.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Sono nati

11 febbraio: RENATO, figlio di Gino Armandi (Mef) e di Leda Tonicelli - 25 aprile: MAURO, figlio di Gino Chetoni (Liv) e di Ilia Bonyà - 6 maggio: MAURIZIO, figlio di Pietro Capurro (Mec) e di Giovanna Corte - 11 maggio: GIOVANNI, figlio di Angelo De Palma (Mec) e di Arpalice Vela - 13 maggio: GIULIANO, figlio di Luciano MORCHIO (Mec) e di Anna Bruzzo - 14 maggio: SANDRO, figlio di Rinaldo Tamagno (Mec) e di Rosa Faccioli - 17 maggio: LUISA, figlia di Giulio Mazzari (Mec) e di Lia Trevisan - 24 maggio: MADDALENA, figlia di Giovanni Lupi (Mec) e di Maria Zunino - 26 maggio: FLAVIO, figlio di Giuseppe Fara (Mef) e di Giulia Ferrari - 27 maggio: MAURO, figlio di Antonio Giordano (Can) e di Italia Sottile - 28 maggio: CLAUDIA, figlia di Paolo Ciompi (Liv) e di Iva Fenzi - 30 maggio: PATRIZIA, figlia di Maria Luisa Cassinasco (Fon) e di Giovanni Salvai - 31 maggio: NADIA, figlia di Armando Zunino (Can) e di Vispa Volpi - ELENA, figlia di Pietro Lemmi (Liv) e di Pierangela Pegazzano - 4 giugno: DANILO, figlio di G. B. Dagnino (Can) e di Angela Lucchi - 5 giugno: ANGELA, figlia di Santino Parodi (Can) e di Caterina Piccardo.

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

PREMI DI ANZIANITA'

MECCANICO

Romolo ALDINATTI - Pietro ASSANDRI - Alberto BALLI - Renato BARBIERI - Aldo BRUNO - Ciro BRUNO - Mario CAMBIASO - Renato CASSULLO - Angelo DAMONTE - Adriano DAVICO - Francesco DE FORTIS - Antonio GENTILE - Orazio ILARIUZZI - Giovanni MAURO - Luigi PALLOTTI - Giovanni PESCE - Domenico QUATTROCCHI - Lorenzo RE - Mario REPETTO - Giovanni ROBELLO - Aldo STUCCHI - Agostino TRAVERSO - Vittorio ZANNIER.

SERVIZI AUSILIARI

Fiorina PEDEMONTE.

FONDERIA

Carlo ASTORI - Giovanni BRUZZONE - Onorato CAVIGLIA.

FERROVIARIO

Carlo GRASSO - Luigi RAVERA - Romeo GIGLIANTE.

CANTIERE DI MUGGIANO

Pietro ALPINOLI - Paris BACCI - Amedeo BALDONI - Mario BELLAZZINI - Sirio BERTOLONI - Giorgio BERTONI - Virginio BISO - Lino BOTTO - Angelo BRUNI - Walter BUSELLI - Romolo CANEDOLI - Fermo CAPITANI - Umberto CAPPAI - Carlo CERETTI - Pietro CERRATI - Bruno CORREDI - Giuseppe CRESPIANI - Lino DEL PRATO - Mario DESTRI - Bruno GIANARDI - Edgardo GROSSI - Alvaro GUERRIERI - Adolfo GUGLIELMONI - Lelio LAGOMARSINI - Agostino LANDI - Osmelio LERTOLA - Mario LOMBARDO - Bruno LORIERI - Pasquale MAGGI - Salvino MARCHI - Giovanni MICHELI - Biagio MILANO - Carlo MORUZZO - G. B. MUTTINI - Dante NATALINI - Bruno OLIGERI - Pietro PENNONI - Oreste PACIFICO - Luciano PIETRINI - Simberto PIETRINI - Walter POLO RIVA - Gisberto PUCCINI - Gino RAPALLINI - Cipriano SCOPSI - Andrea STRATTA - Sergio TELLINI - Dante TONDELLI - Alfeo TONELLI - Renato TONELLI - Alfredo TORACCA - Luciano TORRI - Ettore TESCONI.

CANTIERE DI SESTRI

Luciano ALBARELLO - I. ARDUINI - G. B. BADINO - Giovanni BARIGIONE - Felice BARISONE - Goffredo BASALLINO - Remo BIAGGIOTTI - B. CABITTA - Daniele CANDELORO - Pietro CARPI - Eden CASTELLO - Fiorenzo CAVALLI - Giuseppe CAVALLI - Raimondo CHERCHI - Mario CIAMPICHETTI - Domenico COPPA - Giovanni DI GIOIA - Luigi FACON - Giuseppe FALEGNAMI - Francesco FERRANDO - Luigi FERRANDO - Basilio FERRELI - G. B. FILIPPINI - Albino FORTE - Massimo FRANCALANCI - Luigi FULGONI - Savio GHIGLIONE - Andrea GHIO - Maria GIULIANO - Pasquale LA ROSA - Danilo MAZZANTI - Luigi MONGIARDINO - Antonio MUNARI - Silvio NATALINI - Attilio PACE - Mario Bartolomeo PARODI - G. B. POGGI - Siginio PREALI - Andrea REBUCCI - Giovanni ROBELLO - Battista SANTINI - Francesco TAGLIAVACCHE - Francesco TEMPERA - Stefano TORRAZZA - Giuseppe TRASPEDINI - Angelo TRAVERSO - Giulio TRAVO - Adelson VANNUCCI - Luigi VERINI - Mario VERONICO.

CARPENTERIA

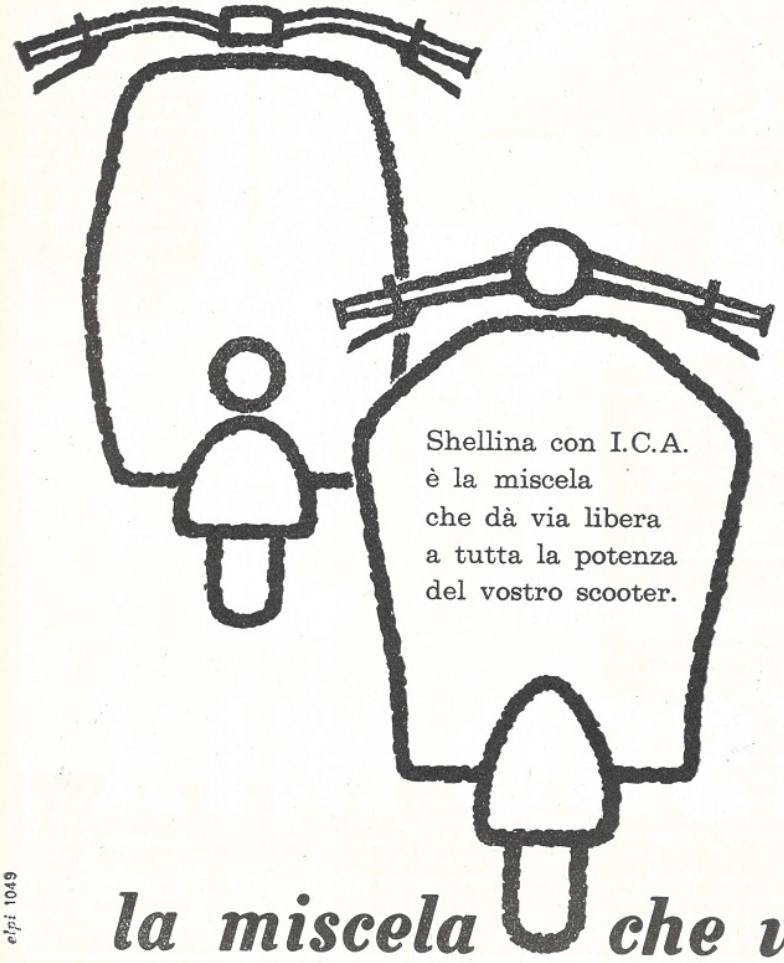
Francesco PIZZOLO - Carlo VETTORE.

CANTIERE DI LIVORNO

Luciano ALBERANI - Antonio AMATO - Sergio BENEDETTI - Manlio BENETTI - Mario BETTI - Aldo BONSIGNORI - Mario BRUNO - Galliano CALAMAI - Dino CAMICI - Dino CATARSI - Mario COLI - Renato CORSI - Mario FALCHINI - Ivo FERRETTI - Renzo FERRETTI - Giuliano FIORINI - Andrea GAZZETTI - Alfio GIORGI - Angelo GUERRIERO - Nedo ISOLA - Vinicio LOMI - Antonio LUBRANO - Luciano LUTI - Alberto MARCHI - Bruno MARTELLI - Aurelio MICHELUCCI - Gino MONDO - Vivetto MORI - Bruno NERI - Alfredo PASQUALI - Attilio PASQUI - Luigi PAVOLETTI - Arduino PAVOLINI - Bruno PIETRINI - Luigi QUILICI - Mario REMONDI - Mario ROSNER - Renato SANGUINETTI - Gaetano SPAGNOLI - Amerigo TRIVELLA - Astro VEZZOSI.

BREVETTI d'INVENZIONE
Marchi di Fabbrica
Ufficio Internazionale
GENOVA
VIA MALTA, 4 - Telef no 52.349

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



Via libera...

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

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

Shellina
con ICA
la miscela che vi dà le ali

elpi 1049

CASSETTA DELLE IDEE

A proposito della « Cassetta delle Idee » alcuni elementi del MEC hanno rilevato come diverse proposte regolarmente imbucate nella «Cassetta delle Idee» non abbiano avuto risposta (o l'abbiano avuta con grande ritardo), oppure abbiano avuto una risposta non soddisfacente a giudizio del proponente.

Per ovviare a questi inconvenienti il sig. Enrico Bisso del MEC propone che il giudizio sulle proposte, anzichè venir dato dal Capo dell'Ufficio o Sezione o Servizio interessato alla proposta stessa, venga dato da appositi sottocomitati, formati da capi, impiegati ed operai. Ciò sarebbe nello spirito delle « relazioni umane » in quanto contribuirebbe a creare nuove comunicazioni in seno allo stabilimento. L'ing. Stefano D'Agostino invece fa notare l'opportunità non tanto di modificare l'attuale meccanismo quanto di far conoscere, con una efficace forma di diffusione, a tutti i dipendenti del MEC, che essi:

1) nel caso in cui non ritengano soddisfacente la risposta data ad una loro proposta, hanno il diritto di imbucare una seconda scheda facendo riferimento alla proposta in oggetto e dichiarando appunto di non essere soddisfatti della risposta ricevuta;

2) nel caso in cui non ricevano risposta alcuna ad una loro proposta, hanno il diritto, trascorso un determinato periodo di tempo, di imbucare una seconda scheda, facendo riferimento alla proposta in oggetto e sollecitando una risposta. In questo caso occorrerebbe stabilire chiaramente il periodo di attesa, scaduto il quale è consentito sollecitare una risposta.

In merito a quanto sopra, abbiamo interpellato la Direzione del MEC dove la « Cassetta delle Idee » è in funzione. Essa ci ha fornito i chiarimenti che seguono.

« Il meccanismo di funzionamento della « Cassetta delle Idee » al MEC è di fatto il seguente:

Le schede vengono prelevate giornalmente dalla cassetta ed immediatamente aperte dal Dirigente del personale, il quale effettua un primo spoglio, limitandosi ad eliminare eventuali (invero molto rare) delazioni o richieste di carattere sindacale. Dopo di che le proposte vengono inoltrate al Segretario del Comitato per la « Cassetta delle Idee », il quale provvede alla loro registrazione ed alla scelta di quelle che corrispondono ai fini regolamentari.

Per le proposte non accettate, in quanto fuori tema, viene data comunicazione sul quadro murale.

Le restanti proposte vengono smistate ai Capi interessati i quali devono esprimere un giudizio scritto sulle proposte ricevute. Tali giudizi vengono sottoposti all'esame del Comitato ed a quello, per consulenza, dell'ing. De Thiery

Il relatore del Comitato, ing. D'Agostino, provvede al coordinamento di tale meccanismo ed è incaricato eventualmente di approfondire le indagini, qualora il giudizio non sia esauriente o non del tutto soddisfacente.

Da tale esposizione sommaria del funzionamento della « Cassetta delle Idee » deriva che il Capo preposto all'Ufficio, o Sezione, o Servizio interessati, esprime semplicemente un giudizio che non è determinante circa l'esito della proposta. Infatti abbastanza frequentemente l'esito della proposta stessa si discosta in tutto o in parte dal giudizio formulato dal Capo.

Appare invece corrispondente alla realtà che molte risposte vengono date con notevole ritardo ed in qualche caso non sia data risposta alcuna.

La seconda ipotesi si è potuta verificare in qualche raro caso di smarrimento della proposta, mentre il ritardo è motivato principalmente dal fatto che le persone idonee ad esprimere un giudizio, sia preliminare che definitivo, sono talmente assorbite dalle loro normali funzioni, connesse con l'ingente carico di lavoro, per cui vengono a trovarsi nella materiale impossibilità di smaltire sollecitamente, e previo diligente esame, il numero notevole di proposte che vengono sottoposte al loro giudizio.

Altro motivo di ritardo è costituito dall'ampio esame che deve essere esauriente per consentire, soprattutto per proposte complesse, l'espressione di un giudizio tecnico calcolato.

Per eliminare tali inconvenienti non appare consigliabile la proposta effettuata dal sig. Bisso che, se pur apprezzabile in linea teorica, verrebbe, all'atto pratico, a lasciare inalterata la situazione, se non addirittura a creare ulteriori inconvenienti per un efficiente funzionamento dei sottocomitati suggeriti.

La proposta dell'ing. D'Agostino corrisponde a quanto già avviene quotidianamente, in quanto tutti i giorni si ricevono sollecitazioni a risposte o dichiarazioni di insoddisfazione su risposte avute.

Non sembra pertanto necessario studiare opportuni mezzi di pubblicità a tale facoltà, di cui già gli interessati si valgono ampiamente.

Non è assolutamente possibile fissare un termine per le risposte poichè non è dato prevedere quanto tempo duri lo studio e l'esame di una proposta (che alle volte si protrae anche per parecchi mesi).

Da tutto ciò sembra lecito dedurre che non è il meccanismo di funzionamento viziato da qualche intrinseca deficienza, ma che si cerca di renderlo il più possibile snello e sollecito.

Si sta comunque cercando costantemente di migliorare tale servizio, rendendone sempre più efficiente il funzionamento, ed in tale senso ogni proposta concreta di miglioramento non potrà che essere ben accetta.

●

PROPOSTA N. 18950.

Ritorna sulla proposta N. 17795 Com. 125 invitando il Comitato della « Cassetta delle Idee » a volerla riesaminare, perchè ritiene che il premio assegnato sia troppo basso.

Tale proposta riguardava la modifica ai porta mandrini su macchine pneumatiche per eseguire lavori di maschiatura e mandrinatura.

RISPOSTA.

Riesaminati i risultati ottenuti con l'applicazione della modifica proposta, si è constatata l'utilità della stessa, perciò a mente dell'Art. 8 del Regolamento, si accorda un ulteriore premio di lire 20.000.

●

PROPOSTA N. 18361.

Propone che dal ciclo di lavorazione Commessa 28623 Dis. 270916 motore D. C. 820 spinotto, sia eliminata l'operazione 4/16.

RISPOSTA.

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

●

PROPOSTA N. 17602.

Propone che sia provveduto un adeguato copertone di tela pesante impermeabile per coprire l'apparecchio Magnaflux che si trova presso il LAB.

Dato che questo apparecchio compie moltissimi spostamenti all'interno ed all'esterno dello STA, il tendone proposto si rende indispensabile perchè la parte elettrica, indubbiamente molto delicata, potrebbe rovinarsi a causa della polvere e dell'umidità specialmente durante le giornate di pioggia.

RISPOSTA.

Il tendone proposto è effettivamente utile. Quanto prima sarà approntato.

●

PROPOSTA N. 18489.

Propone l'acquisto o la costruzione in STA di un semplice attrezzo per la pulizia dei vetri. Il campione è stato consegnato dal proponente al rag. Vecchioni.

Il suddetto attrezzo è di pratico impiego e servirà a svolgere con più celerità la pulizia dei vetri.

RISPOSTA.

Sono state eseguite alcune prove con l'attrezzo proposto ed il suo uso è risultato pratico.

Data la sua semplicità, si provvederà a farne costruire alcuni esemplari, che verranno assegnati al personale addetto alla pulizia dei vetri.

l'ANSALDINO

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S. A.

*

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

*

LORENZO REBORA
Responsabile

*

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

*

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

*

FOTOINCISIONI A. CERIALE
Via Lanfranconi, 43 - Genova

*

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

MEMENTO

Lunedì 11 giugno è improvvisamente mancato il signor

Clotaldo DI DONNA

di anni 79, Capo sala dell'Ufficio studi scafo del Cantiere di Livorno, decorato di « Stella al merito del lavoro ».

Era stato assunto dai fratelli Orlando nel lontano 1896 e per sessant'anni aveva prestato ininterrottamente, con eccezionale passione e adamantina onestà, la sua apprezzatissima opera di tecnico e di capo in quel Cantiere che egli amava dal profondo del cuore e per cui aveva dato senza risparmio le sue migliori energie.

I suo disegni sono capolavori gelosamente conservati negli archivi del Cantiere, e testimoniano della insuperabile precisione e della indiscussa eleganza del suo stile.

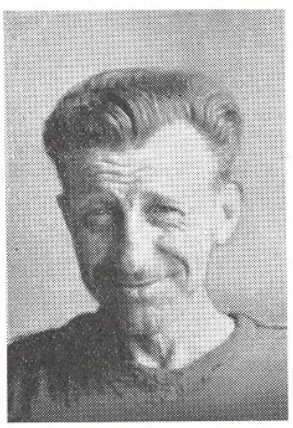
Anche nelle attività sociali egli si mise in luce prodigando le sue innate qualità di filantropo: infatti fu Presidente della « Cassa di assistenza » fra gli impiegati del Cantiere, della « Cooperativa di consumo » da lui fondata e ricoprì incarichi di fiducia anche in altri enti assistenziali.

Clotaldo Di Donna rimarrà pertanto un simbolo per i lavoratori ansaldini, soprattutto per i livornesi, che hanno avuto il privilegio di conoscerlo.

L'Ansaldo, che perde con lui il « fedelissimo » per eccellenza e uno dei dipendenti che maggiormente hanno onorato la sua vecchia bandiera, esprime ai famigliari le sue più profonde, commosse condoglianze.

Il 22 giugno si è verificata una mortale sciagura al Cantiere di Sestri. Ne è rimasto vittima il signor

Giuseppe PARODI



di 57 anni, montatore scafo, assunto all'Ansaldo il 5-4-1933 già invalido del lavoro. Egli si trovava sul piazzale montaggio pezzi prefabbricati intento a spingere un carrello ferroviario per servizio interno, quando veniva colpito da un bilanciere dell'impianto teleferiche, rimanendo schiacciato tra esso e il carrello. Immediatamente soccorso dai compagni di lavoro e dal personale dell'infermeria, veniva trasportato d'urgenza all'ospedale, ma durante il tragitto cessava di vivere.

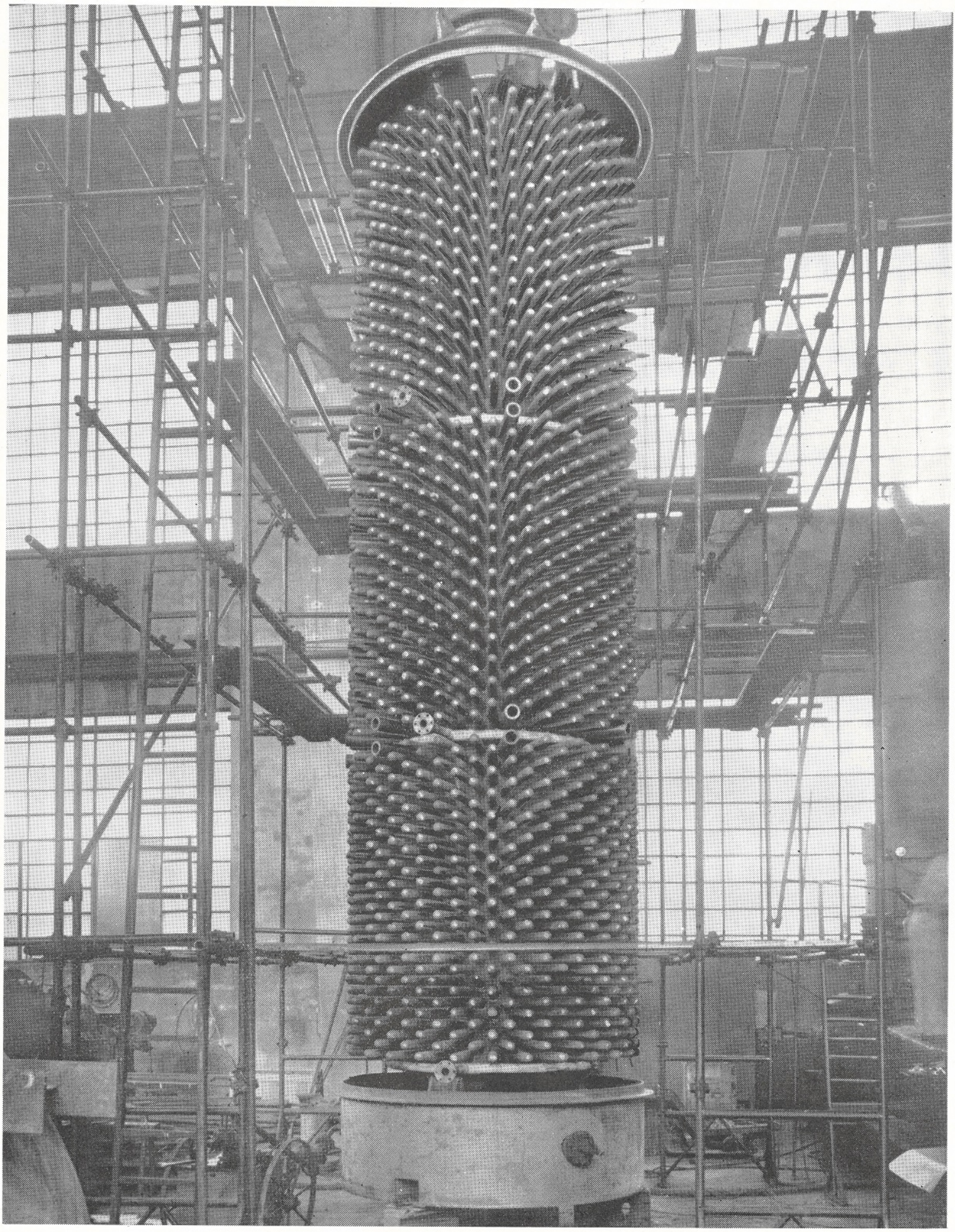
In questa triste circostanza « l'Ansaldino », anche a nome dei lavoratori tutti della Società, esprime alla famiglia dell'estinto i sensi del più commosso dolore.

Un altro incidente mortale, avvenuto l'8 giugno, ha stroncato innanzi tempo la vita laboriosa del signor

Francesco TANOZZI

di 53 anni, operaio muratore del Cantiere di Livorno, assunto il 21-9-1944. La mattina del giorno prima era caduto da un ponte alto 10 metri, mentre era intento alla riparazione del tetto del « Reparto carpenteria », riportando gravi fratture al capo, al femore e al polso destro. Prontamente ricoverato all'ospedale, malgrado l'assistenza prodigatagli dai medici, cessava di vivere senza aver ripreso conoscenza. La sua immatura fine è motivo di profondo rimpianto per l'Ansaldo e per i compagni di lavoro, che per mezzo de « l'Ansaldino » esprimono alla vedova e al figlio dodicenne le più sentite condoglianze.

L'OTTIMO!
CALLIFUGO "ALPINO" LIQUIDO
Estirpa calli, duroni, occhi di pernice e porri
INDOLORE!
In vendita presso tutte le Farmacie a L. 150
Il CALLIFUGO "ALPINO" è un prodotto del Laboratorio Farmaceutico
Dott. ENZO GIOVANARDI
GENOVA — Via Sapeto N. 16 — GENOVA
Guardatevi dalle contraffazioni!
Brev. Ind. n. 69470



Una delle due caldaie Ansaldo-Clarkson (altezza circa 9 m., produzione di vapore 3000 Kg/h) costruite dal Meccanico per la motonave « Gripsholm ».