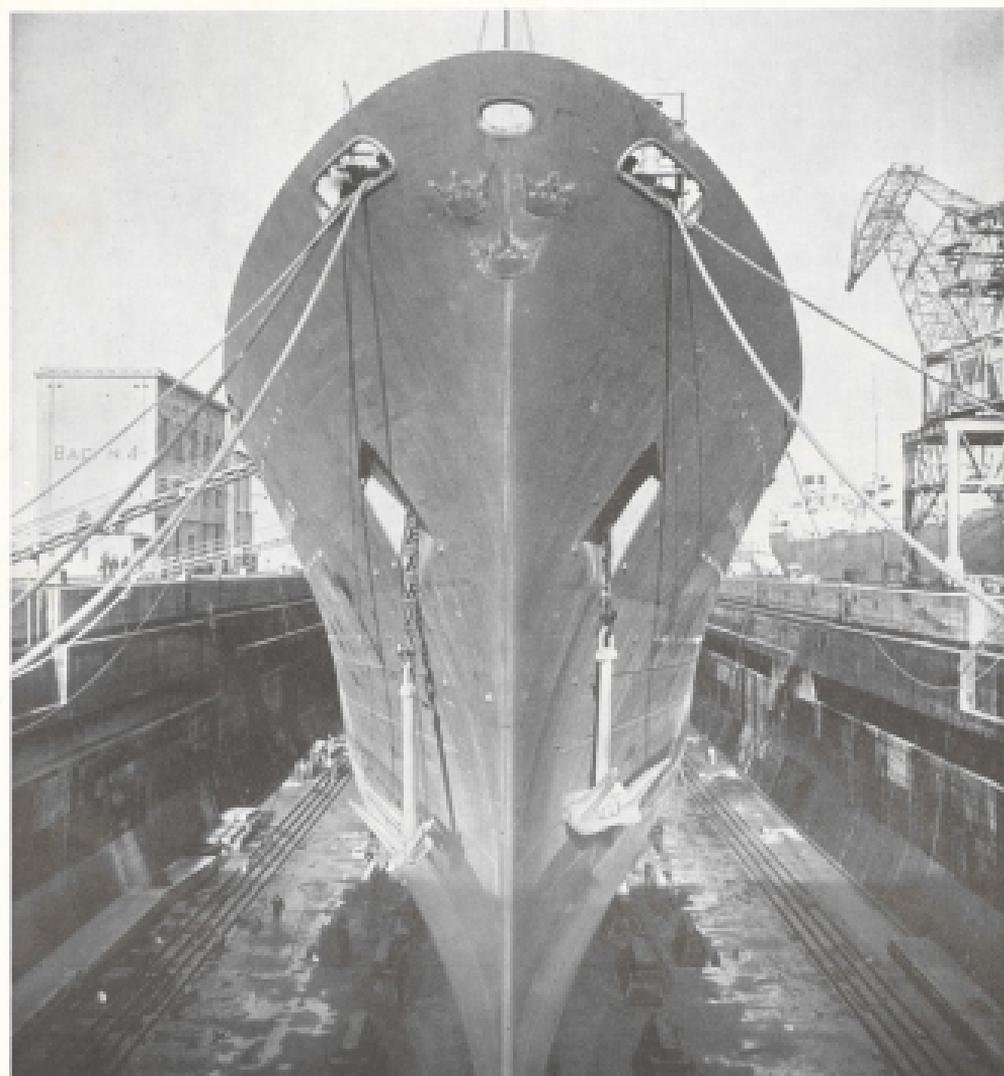


# L'ANSALDINO

ANNO 17 - SESTIERE I  
PUBBLICAZIONE QUINDICIMALE  
N. 10

• QUINDICIMALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A. •

SESTIERE DI LOMBARDO 1937  
PUBBLICAZIONE QUINDICIMALE  
N. 10



La motonave svedese « Orlogholm » fotografata in bacino di carenaggio alla vigilia della prova di navigazione.



per i figli dei lavoratori del Cantieri sono previsti che gli corrispondano ed va ad essere spedita ad un unico ufficio della città che opera anche questa parte per appaltare negli studi, e spedirli nelle città professionali, i generatori che sono la garanzia della città e formano « la base dell'industria » partecipando così, di parte in parte, la tradizione dell'industria e la possibilità di un sempre migliore domani.

**Scienze, Quotidiani, Spunti.** Nel campo la qualità media è apparsa necessaria la solidità del popolo civile, per difendere, nella pace e nella sventura, la vittoria del Lavoro, e non come in questo momento il momento italiano di cui mi sento avere interesse — ha maggiormente sentito l'aspetto di collaborazione con ogni suo esempio alla politica economica e al privilegio sociale della Patria nel mondo.

Fino a questo 1957, sperando ancora nelle uniche parole di tutti, ma già pervaso dal messaggio di un'evoluzione, come fatto di solidità, di servizio, di interesse per tutti gli italiani che vanno nel « mondo nel mare » e conoscano ogni loro fatica e quella nostra della sempre rinnovabile, all'Italia di ieri, di oggi, di domani, di sempre.

« Sono alla mano Aurora »  
« Con l'ambra e la perla ».



Sopra: il Cav. del Lan. Ernesto Fasola presenta il suo discorso. Sotto: parla il Presidente De Berti.



## IMPOSTATA A SESTRI una turbocisterna da 31.500 tonn.

Il 1957 è il giorno del Cantieri di Sestri con l'impostazione di una turbocisterna, la mattina del 3 gennaio scorso. Comensata dalla Compagnia di Navigazione « Mondo » di Genova, avrà la stessa caratteristiche delle unità da 31.500 TPL, che l'Italia prevedeva.

Alla semplice e suggestiva cerimonia erano presenti il sig. Vignola e l'ingegner Lombardi per la Sestri installato, i rappresentanti del Regio di classificazione e, per l'Italia, il Direttore Centrale Ing. Camota, il Direttore del Cantieri di Sestri Ing. Cristofari, il Vice-Direttore Ing. Biondi ed una loro rappresentanza di dirigenti e di collaboratori.

Ecco le principali caratteristiche della nuova unità: lunghezza fuori tutto, mt. 200; lunghezza fra le perpendicolari, mt. 108,00; larghezza massima fuori scafo, mt. 20,20; immersione a pieno carico, mt. 10,20; portata lorda corrispondente, tonn. 31.500; capacità delle cisterne da carico ad 800° di capacità, mt. 42.000 mt.; potenza normale dell'impianto motore varo con 14.000; velocità a pieno carico, nodi 18,15.

Verranno, prima di chiuderla, altre tre unità che con rappresenti la parte della prima imposta nella città, di livello di un momento che è, in un certo senso, la fase di fine di un ciclo, il primo ciclo di lavoro. Cito che il ciclo con un progetto di massima che prevede tutta l'attività

di cantiere, che viene ripreso nelle officine, nei vari stabilimenti interessati, che viene realizzato dai modelli nelle scande navali, prima di giungere al giorno dell'impostazione.

Tutto allora continuerà ad affluire in cantiere nella sede,

e la nave continuerà ad essere il suo vero spirito. Ma già, a questo momento, un ponte alle spalle non è, cioè, al suo primo stadio di vita. Ed abbiamo voluto ricordarlo proprio in occasione della prima impostazione del nuovo anno.



# Missione negli Stati Uniti

La nostra Società, insieme all'Ansaldo - S. Giorgio - S. M. del 1916, un contratto di collaborazione con la International General Electric Co. di New York, per la costruzione dei grandi turboalternatori per centrali termoelettriche.

Per grandi turboalternatori sono in corso di costruzione (Case) maggiore di 15.000 cavalli.

Ogni volta, la General Electric, americana, è in grado di realizzare una produzione di 250.000 persone ad un costo stabilimento di produzione per unità spedita di circa:

Nella costruzione dei grandi turboalternatori non è necessario in Italia, sia come materiali (ferro e acciaio) sia come personale di produzione.

La General Electric ha riportato la produzione dei turboalternatori tra i due stabilimenti di Boston e di Lynn, a seconda della potenza da realizzare, con un costo che varia da 10.000 a 20.000 \$ per un turboalternatore di 10.000 kW. A Lynn vengono costruiti i turboalternatori fino a 30.000 kW, e i turboalternatori marini di produzione.

Nel campo di nostra interesse dei grandi turboalternatori, la collaborazione con la General Electric, dal 1916 ad oggi, ha sempre un'importanza sia per noi, sia per il cliente, in quanto, oltre al perfezionamento del nostro prodotto, si è guadagnato, verso la clientela americana, un prestigio sempre più grande.

Quest'esperienza è dovuta al generale incremento del consumo di energia elettrica, in America, che in Italia è stato momentaneamente valutato nel 75 all'anno, ciò che determina una richiesta media per l'Ita-

lia di 600.000 kW all'anno di nuovi impianti, per i prossimi anni.

Mentre nel 1916 era considerato, sia in Italia e sia in America, di grande potenza un gruppo di 10.000 kW, oggi si costruiscono gruppi che arrivano di 100 gruppi di 125.000 - 140.000 kW, al cui costo, e al cui costo, si ha un aumento del 50% rispetto ai costi dei turboalternatori di potenza inferiore di 10.000 kW.

Il costo medio di un turboalternatore di 10.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 1.200.000 \$.

Un turboalternatore di 30.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 4.500.000 \$.

Un turboalternatore di 125.000 kW, per la S.I.P. di Civitavecchia, è di 12.000.000 \$.

Un turboalternatore di 140.000 kW, per la S.I.P. di Civitavecchia, è di 14.000.000 \$.

Un turboalternatore di 160.000 kW, per la S.I.P. di Civitavecchia, è di 16.000.000 \$.

Le parti costituite di questi macchine (alternatori, magneti, ecc.) sono realizzate in Italia, con personale italiano, e con materiali italiani, con un costo medio di 10.000 \$ per un turboalternatore di 10.000 kW.

Il costo medio di un turboalternatore di 10.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 1.200.000 \$.

Per dare un'idea della complessità della costruzione di questi grandi gruppi, si può dire che un gruppo di 10.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 1.200.000 \$.

Per un gruppo di 10.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 1.200.000 \$.

Per un gruppo di 10.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 1.200.000 \$.

Un turboalternatore di 30.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 4.500.000 \$.

Un turboalternatore di 125.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 12.000.000 \$.

Un turboalternatore di 140.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 14.000.000 \$.

Un turboalternatore di 160.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 16.000.000 \$.

Un turboalternatore di 180.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 18.000.000 \$.

Un turboalternatore di 200.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 20.000.000 \$.

Un turboalternatore di 220.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 22.000.000 \$.

Un turboalternatore di 240.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 24.000.000 \$.

Un turboalternatore di 260.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 26.000.000 \$.

Un turboalternatore di 280.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 28.000.000 \$.

Un turboalternatore di 300.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 30.000.000 \$.

Un turboalternatore di 320.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 32.000.000 \$.

Un turboalternatore di 340.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 34.000.000 \$.

Un turboalternatore di 360.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 36.000.000 \$.

Un turboalternatore di 380.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 38.000.000 \$.

Un turboalternatore di 400.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 40.000.000 \$.

Un turboalternatore di 420.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 42.000.000 \$.

Un turboalternatore di 440.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 44.000.000 \$.

Un turboalternatore di 460.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 46.000.000 \$.

Un turboalternatore di 480.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 48.000.000 \$.

Un turboalternatore di 500.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 50.000.000 \$.

Un turboalternatore di 520.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 52.000.000 \$.

Un turboalternatore di 540.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 54.000.000 \$.

Un turboalternatore di 560.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 56.000.000 \$.

Un turboalternatore di 580.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 58.000.000 \$.

Un turboalternatore di 600.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 60.000.000 \$.

Un turboalternatore di 620.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 62.000.000 \$.

Un turboalternatore di 640.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 64.000.000 \$.

Un turboalternatore di 660.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 66.000.000 \$.

Un turboalternatore di 680.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 68.000.000 \$.

Un turboalternatore di 700.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 70.000.000 \$.

Un turboalternatore di 720.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 72.000.000 \$.

Un turboalternatore di 740.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 74.000.000 \$.

Un turboalternatore di 760.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 76.000.000 \$.

Un turboalternatore di 780.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 78.000.000 \$.

Un turboalternatore di 800.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 80.000.000 \$.

Un turboalternatore di 820.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 82.000.000 \$.

Un turboalternatore di 840.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 84.000.000 \$.

Un turboalternatore di 860.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 86.000.000 \$.

Un turboalternatore di 880.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 88.000.000 \$.

Un turboalternatore di 900.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 90.000.000 \$.

Un turboalternatore di 920.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 92.000.000 \$.

Un turboalternatore di 940.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 94.000.000 \$.

Un turboalternatore di 960.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 96.000.000 \$.

Un turboalternatore di 980.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 98.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.000.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 100.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.020.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 102.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.040.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 104.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.060.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 106.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.080.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 108.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.100.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 110.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.120.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 112.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.140.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 114.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.160.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 116.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.180.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 118.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.200.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 120.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.220.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 122.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.240.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 124.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.260.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 126.000.000 \$.

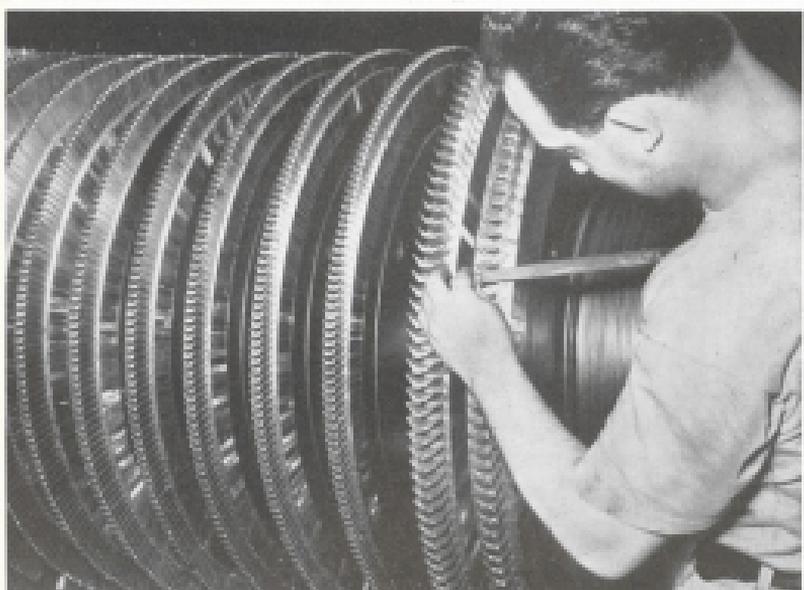
Un turboalternatore di 1.280.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 128.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.300.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 130.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.320.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 132.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.340.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 134.000.000 \$.

Un turboalternatore di 1.360.000 kW, per la S.I.P. di Milano, è di 136.000.000 \$.



Rotore di una turbina Egn - S.I.P. in costruzione a Moconzo





# LE PROVE A MARE della "Fina Canadà"

Le prove a mare sono state condotte nei mari Canadà meridionali e assegnato a ritmo serrato. Venerdì 4 gennaio è stata la volta della prova ufficiale a mare della nave turcolpetata "Fina Canadà" di 21.500 T.M.T., costruita nel Cantiere di Sestri per conto della Compagnia Marittima Palmarena di Palermo.

Le prove si sono svolte in maniera normale, e con gli stessi risultati (oltre la velocità massima rilevata) con una caduta di velocità, tra i quali le condizioni atmosferiche (ventali, onde) estranee al processo sono diverse (influenza di volta

in volta). In questa il comandante di A.M. è stato sostituito dal sig. Longobardi, del Livorno e da alcuni tecnici, secondo gli ordini con composte istruzioni, ingegneri dell'Ansaldo, rappresentanti dei progettisti di classificazione e della Compagnia armatrice presenziando al ogni rilievo e guardando i cronometri.

Insomma come entrati nella fase normale delle prove, cioè il rilevamento dei dati relativi alla velocità, ai giri dell'elica, alla potenza erogata dall'apparato motore. Anzitutto erano sul indicato, nel vostro tempo la nave "Fina" - Portofino - Fregata Olimpico, lungo metri 200,23, con motore a turbo turbo.

Dai risultati fatti in base alle diverse manovre (la velocità massima rilevata, alla fine, di 20,000, 1 giri con 100,10 al r. la potenza dell'apparato motore è di 14.800 C.V. di Danno, con inizio alle 10,15, due passaggi a circa potenza, con il seguente risultato medio velocità, con 17,000 giri, 10,510 al r. potenza, 10,310 C.V.).

Questi risultati sono considerati molto soddisfacenti. Adattarsi parlare con alcune tra le persone più qualificate presenti a bordo, sulle impressioni ricevute. Ecco alcuni estratti.

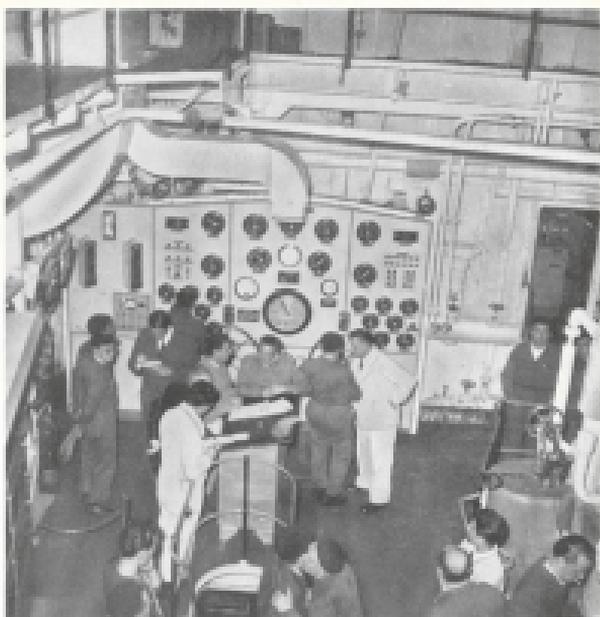
«Una Criticatore, Direttore del Cantiere costruttore della nave - La "Fina Canadà", come in sua qualità "Purina Italia", ha effettuato un programma di prove piuttosto pesante rispetto alle normali. La tre volte in mare, di una certa durata, hanno dato risultati analoghi a quelli della "Purina Italia", e anche in questo caso il risultato è sempre completo di vittorioso. L'armatore ed i suoi tecnici sono rimasti impressionati dai dati, avendo visto della nave di buona gestione, con impetuosa la nave con altre due mesi di anticipo sul termine dovuto; la nave potrà partire per il primo viaggio subito dopo, con avrebbe bisogno di altro lavoro impressionante».

«Una Criticatore, Direttore dell'Ufficio Progetti Navali dell'Ansaldo - La prova è andata benissimo. Non saprei cosa si potrebbe obiettare di più a questa nave, che ha confermato le ottime qualità della "Purina Italia".

«Il Com. Beretta, Capitano d'Armamento dell'Ansaldo (il quale riporta gli stessi ottimi risultati della nave genovese della stessa Compagnia. La potenza e la velocità non sono stati inferiori a quelli della "Purina Italia".

«Una Criticatore, Dirigente dell'Ufficio Progetti Navali - Si sono ripetuti gli stessi ottimi risultati già ottenuti alle prove della "Purina Italia".

«Una Criticatore, Dirigente del Ufficio Studi del Ministero per gli Appalti Navali - I risultati della "Fina Canadà" confermano quelli della "Purina Italia". Il tipo di questo stato ottenuto è più che stato ottenuto diverse volte



La sala macchine durante la prova di velocità

in altre navi e altrettanto possiamo dire d'aver raggiunto un elevato rendimento anche ad una notevole altezza di velocità. Satisfacimento per le prestazioni navi di molto inferiori (mentre la potenza di sig. Bonanni) validamente confermato dal sig. Fiamma, nella sua capacità come la persona a bordo di esso trovato come a casa propria, e stabilite e stabilizzate in ogni momento.

«Una Criticatore, Delegato della Compagnia armatrice, l'Amministrazione Delegata dell'Ansaldo Ing. Sestri ed E. Di-

rectorale Ing. Edgardo De Vito, il Direttore Generale della Purina Italiana, sig. Bonanni, il Comandante Vertice della "Purina Italia" (oltre con sig. Bonanni, il Comandante Divisione dell'Ansaldo Ing. Bonanni, il Direttore del Ministero Ing. Sestri, gli ingegneri della "Fina Canadà" di Palermo, il sig. Veroni dell'Ansaldo Ing. Veroni, il sig. Sestri del "Lloyd Register", il sig. Sestri della "Wasa Italiana", il sig. Sestri della "FIAT Grandi Motori", il Comandante l'Ansaldo e il sig. Sestri della "Vittorio di Savoia" e numerosi altri, oltre a un gruppo di studenti universitari italiani da "Il Corriere".

«La "Fina Canadà" è rientrata in porto alle 11,30.

D. J.

in volta di quello della gemella "Purina Italia", effettuato l'11 ottobre scorso.

«Una Criticatore, Delegato della Compagnia armatrice, l'Amministrazione Delegata dell'Ansaldo Ing. Sestri ed E. Di-





SEDE

— Il Direttore di Ing. Franco Cristofari, venne invitato da due autorità locali di Montebelluna del Cantone Navale di Sestri, vicino all'attuale Istituto Nazionale di Direzione Cristofari assegnata alla «Società Navale» del Cantone Navale Sestri.

SETTORE NAVALE

Con la data del 1° gennaio il dr. Ing. Giuseppe Caravatta, Direttore Centrale della «Società Navale», ha lasciato la nostra città per recarsi a Montebelluna, dove si è insediato presso la «Finmeccanica», rimpatriando come avrà dipinto i seguenti particolari a far data del 15 gennaio.

C. M. I.

Una grande cementeria ordinata dall'India

È stata firmata recentemente a Bombay il contratto per la fornitura alla Società «Saurashtra Cement & Chemical Industries Ltd.» di Portbandar (India) di una cementeria completa, sia come, della capacità di 100 tonnellate di cemento al giorno.

Questo contratto, che può considerarsi un primo risultato dell'azione di penetrazione svolta da tempo in India in questo settore, viene valutato nella misura forte da nostri tecnici ai possibili effetti sul posto, nazionale, oltre ad un aumento apprezzabile di lavoro d'impresa totale della comunità di agire sul mercato e

mezzo, un'affermazione particolarmente notevole in quanto conseguiva con una fornitura nazionale di cemento apprezzata che ha da molti decenni solido base nel mercato indiano.

Tale affermazione può costituire la base per l'idea di un manifatturiero sviluppo della nostra attività nel campo delle forniture su mercati di grande possibilità come quelli indiano e pakistano, nonostante che, insieme alla più apprezzabile penetrazione raggiunta nei mercati del Sud America, si potrà contare su un espanso attività di lavoro distribuito in questo importante settore produttivo.

COMMESSE

Esse l'elenco delle commesse più importanti acquistate nel mese di dicembre:

— Dieci eliche di bronzo al manganeso, di cui due del peso di circa 25 ton., due del peso di circa 15 ton., e sei del peso di circa 8 ton., per i «Cantieri Navali Sestri» e i «Cantieri Navali Biadati» di Genova e per la Marina greca.

— Carichi di ghisa per la Società «Mebanati».

— Coppi di ghisa per la «Compagnia Internazionale delle Carrozze con Lenti» di Milano.

— Centi vari di bronzo per la Società «Ansaldo» di Genova.

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

— Piastre di ottone per la Società «Toni» di Roma.

— Cariche e albielle di bronzo per la Società «Ansaldo» di Genova.

— Porte, sottoporte e piastre di usura di ghisa per la Società «Cavigliani» di Genova.

— Centi vari di ghisa e bronzo per i nostri stabilimenti, il Messico, Cantieri di Sestri e CMI.

Delle forniture ed altre di minore entità comportano circa 150.000 lire impostate.

CONSEGNE

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

150 ton. di ghisa di ghisa e bronzo per motori Diesel e turbine e quindici a quattro pale in bronzo al manganeso (del peso di circa 25 ton.) al nostro stabilimento (Mecanocast) 25 ton. di ghisa di ghisa e bronzo per costruzioni varie al nostro stabilimento CMI ed ai nostri Cantieri Navali; 37 ton. di ghisa di ghisa e bronzo alla Società «Ansaldo» di Genova; «Della», «Ansaldo», «Frasati» e a clienti vari; 120 ton. di ghisa di ghisa per costruzioni automobilistiche alla Società «Alfa Romeo» di Milano; 120 ton. di leghe di ghisa di varie tipi alle Società «Cavigliani» di Genova e «Pier» di Torino; 15 ton. di coppi di ghisa per lenti alla «Compagnia Internazionale delle Carrozze con Lenti» e alla Società «Cavigliani»; due eliche quadripale di bronzo al manganeso (del peso di circa 15 ton.) ai «Cantieri Navali Biadati» e ai «Cantieri del Tirreno»; due eliche quadripale di bronzo al manganeso (del peso di circa 15 ton.) all'«Aeromobili» della Società «Cavigliani» di Genova; un'elica quadripale di ghisa (del peso di circa 11 ton.) ai «Cantieri del Mediterraneo».



L'operaio Marino Bocca alla lettura di modelli di eliche

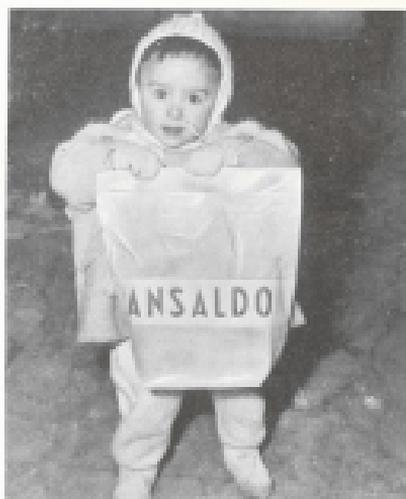


Gli operai Antonio Corvetti e Agostino Piovani trasportano la fonderia modelli di macchinelle per motori 1100-7

Documentari sulla lavorazione delle punte elicoidali



Nelle stesse mesi di dicembre sono stati aperti della «Rivista» di Contrattori Meccaniche e Impianti Industriali, il sig. Clarence Avildsen e Harry W. DeLano, rispettivamente Presidente e V. Presidente della Società «Avildsen Todd» di Washington, D. C., di New York e Chicago, per visitare la «Società Navale». In occasione di una visita di lavoro di detta Società, in tale occasione sono stati prodotti parolle cartoline, giornali, mensili e disposizioni e commenti dei grandi ospiti, relativi alla lavorazione delle punte elicoidali secondo i più moderni sistemi adottando in uso in America. Alle informazioni prodotte hanno assistito dirigenti e tecnici dello stabilimento.



# La Befana

Quando avviene l'evento che la Befana - viene di notte, con le scarpe tutte rotte. Un'immagine tradizionale era quella di una brava e una vecchietta che, a cavallo di una scopa, attraversava il cielo nella notte tra il 5 e il 6 gennaio, si pensa ad altri, scendeva fortissimamente nei caselli ed espone di dare le oche che le nostre mamme si preparavano appese alla cappa. Qualche volta la Befana si vestiva anche del grembiato di cerchio, a ricordo della nostra vecchiaia. Erano altri tempi, allora, e circolavano altre Befane. Una notte con una scopa, e anche la Befana. Infatti è chiaro che non è una di quelle ragazze più larghe. Non sappiamo se per tradizione continui a sfoggiare scarpe rotte, comunque un fatto è certo: la Befana dei tempi remoti si è avvicinata. Ha inventato la sua attività e con le sue scarpe per dare la pioggia. Oltre ai suoi doni a tutti, in qualche caso anche agli adulti, basta chiamarla con un nome persuasivo e argomentato. Non una sola ma è cambiata: i doni si porta di notte, volare gli incantamenti si trovano alla mattina tardi e presto.

La Befana chiamata dal nostro giornale si è messa in azione a mezzogiorno in punto. Ha varcato su loro terreno di casa di gioventù e varcata da un magazzino del «Servizi Anziani» e, senza farsi vedere ma facendosi sentire, ha impartito ordini segreti e privati ad una ventata di sacerdoti già pronti ai posti di manovra, disponendo quindi per altre manifestazioni con in un balcone il

una compila di un momento ad altri il loro ordine. Non vogliono dare i nostri lettori notizia di questa cerimonia per occasione, visto impegnati nella gestione della Befana una ventata di - operai tutti di loro classe il dipartimento squadra di trasporti comandata dal signor Leonzio e formata dalla Signorina Giuseppe, Giovanni Chiaro, Vasco Tognari, gli altri sacerdoti e il sacerdote, per meglio alla loro funzione di un loro controllo, venivano con i propri incantamenti.

La Befana chiamata dal nostro giornale si è messa in azione a mezzogiorno in punto. Ha varcato su loro terreno di casa di gioventù e varcata da un magazzino del «Servizi Anziani» e, senza farsi vedere ma facendosi sentire, ha impartito ordini segreti e privati ad una ventata di sacerdoti già pronti ai posti di manovra, disponendo quindi per altre manifestazioni con in un balcone il





astente avv. De Barbieri, del Direttore Generale ing. Lorenzini e dal Direttore Centrale ing. Ruffini. A tutti i bambini e ai genitori il doll. Trossi e Fava, De Barbieri hanno distribuito un favore ciascuno per celebrare il paracadute allegorico di questa iniziativa che ogni anno si rinnova per le giornate giuridiche e la manifestazione ha i caratteri della famiglia socialista.

Alle applicazioni parate degli oratori hanno risposto con la semplicità precisa e simpatica propria dei bambini, i bambini Salvatore Casati, Dario Pizzardi e Giovanni Ceffi.

Tra le 11 e mezzo giorno la festa era terminata disperduta e in via di Sampierdarena, di Castiglione e di Sestri sfilavano un lunotto spettacolo con battute di bambini ingenui e comici, che ritraggono al parlo le usanze con i giocattoli e la mamma e sulle cui teste sodeggiavano i poltroncini dei robot apparsi.

Non dimentici sono state le feste della Befana a La Spezia e a Livorno. I 1000 bambini figli dei dipendenti del Cantiere di Magliana si sono radunati al teatro «Astra», sotto la regia di Franco Giacomini e Aldo Gatti. Il collegio Castiglioni si è occupato, nell'occasione, meriti speciali, intervenendo da «Befana» e presentando una parodia di «Lauri e rubaglia». Alle manifestazioni sono intervenuti il Partito com. Metallurgico, il Gruppo del. Anzidotti, il Direttore del Cantiere di Magliana ing. Pellegrino con i T. Rivaroli Ingg. Mori e Avanzini e sig. Traversa, ed altre personalità.

A Livorno la Befana ha presentato in un teatro del nuovo edificio cittadino, ricorrendo all'imitazione. Ai bambini si hanno riviste per una parata di burlesco e di umorismo il Direttore Paolo Bianchi e il Direttore del Cantiere «Cesare» ing. Roberto Portina l'organizzazione, curata dal sig. Dino Dardi.

Anche a La Spezia e Livorno sono stati sorteggiati premi per i genitori Vincitori degli oggetti più belli e sig. Filippo Gasparini e Franco Bonfigliani.

La Befana de «L'Anzidotti» è stata accoratamente ricevuta nella città di Genova di Genova, La Spezia e Livorno come la più spettacolare e ben riuscita fra le altre manifestazioni del genere nel giorno dell'Epifania.



In alto a sinistra e in basso a destra: la manifestazione di Genova e Livorno; il cantiere della ditta a gas Giuseppe Pizzoni del Mezzanotte erano le partecipazioni del Profeta, del Presidente e del Direttore Generale dell'Anzidotti; un gruppo di partecipanti alla festa. Nella foto foto: bambini felici con i giocattoli.



# Una craniotomia

Questa volta l'insediato di...  
 «... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

«... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

«... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

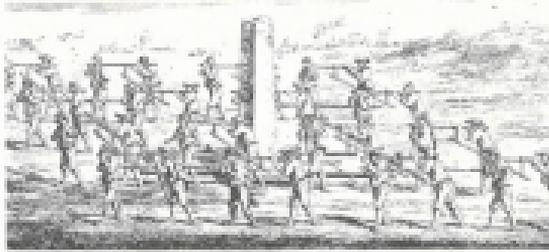
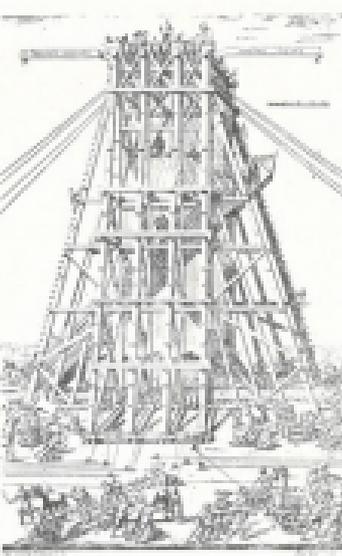
«... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

«... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

«... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

# IL LAVORO NEI TEMPI

N on saprò mai, dopo aver passato in un periodo di tempo, attraverso le mie idee, che cosa mi sarebbe venuto in mente di fare in quel momento...  
 «... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»



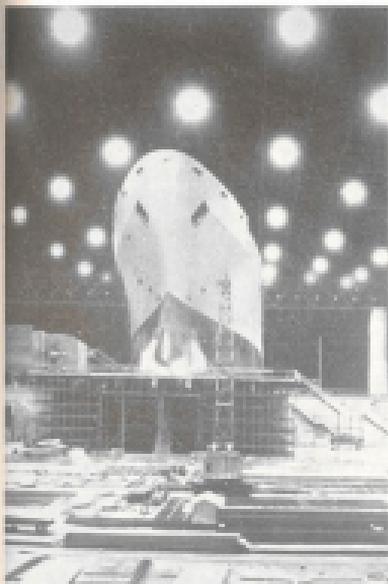
«... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

«... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

«... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

**LA RIFORMAZIONE DEI MINISTRI**  
**Il ringraziamento del Governo**  
 La costituzione è stata firmata dal presidente della Repubblica...  
 «... e il fatto è che non lo chiamano macchina, oppure un altro...  
 «... e non solo io, ma con la mia...  
 «... e non solo io, ma con la mia...»

# CONCORSO FOTOGRAFICO



STELIO ZEPPINI (Gen) - Melbourne in Galileo -



FOLDO CUMI (Org) - Fiori -



GERARDO GAZZARDI (Gen) - Villa Patrizia -



ENZO GASTRO (Nap) - Basilica di S. Marco -





# LA RUOTA DEL TEMPO

## Sono nati

19 ottobre BRUNO, figlio di Giovanni Camillo (1881) e di Emilia (1884) - 1° novembre GIACIELLA, figlia di Giovanni e Lina (1888) e di Rossana (1894) - 2° novembre GIUSEPPE, figlio di Gian Maria Sola (1891) e di Maria Teresa Quaresima - 3° novembre RINALDO, figlio di Giuseppe PATRONI (1888) e di Bernice (1894) - 4° novembre GIULIO, figlio di Giuseppe PASTORINO (1888) e di Caterina Pastorella - 10 novembre MARIANO, figlio di Antonio di Sisto (1888) e di Eleonora Pavesi - 12 novembre ADRIANA, figlia di Giuseppe Franchini (1888) e di Elisabetta Giordano - 17 novembre JOSEFELLA, figlia di Enrico Venturini (1888) e di Italia Dodi - 18 novembre LUCIANA, figlia di Sergio Ferrando (1881) e di Silvana Barretti - 17 novembre CALIA, figlia di Teodoro Candi (1881) e di Oriola Molteni - ROSAMARINA, figlia di Rino Corrado (1881) e di Eva Maria - 20 novembre GIANNI, figlio di Battista Ferrero (1888) e di Maria Pirota - 4 dicembre MARIA GRAZIA, figlia di Roberto Dandolo (1881) e di Antonella Pavesi - GIANNARBA, figlia di Giuseppe De Santis (1888) e di Barbara Candi - 5 dicembre PIETRO, figlio di Andrea Marconi (1888) e di Maria Maria - 5 dicembre GIULIETTA, figlia di Nicola Berra (1888) e di Maria Pagnotta - DALMIZIO, figlio di Luigi Berra - 10 gennaio GIUGLIANO, 10 dicembre ANGELO, figlio di Gerardo De Giuseppe (1881) e di Eleonora Ferrando - 20 dicembre ANTONIO, figlio di Stefano Ricotta (1881) e di Angela Viole.

Al godolando, un'azienda e al loro genitori i nostri auguri più fervidi.

## Si sono sposati

21 aprile Maria SCAPPALONE (1888) con Eugenio Berra - 18 ottobre Pietro FELICI (1881) (1881) con Virginia (1881) (1881) - 14 ottobre (1881) (1881) (1881) con Giuseppina Marviani - 23 ottobre Giovanni BATTIASSI (1888) con Rosa Baggio - 21 novembre Giuseppe PERRAZZO (1888) con

Maria Montepari - 25 novembre Franco COLOMBO (1888) con Felicia (1888) - 28 novembre Tommaso MANCINI (1881) con Antonina Galati - 2 dicembre Venanzio GALBA (1881) con Maria Maria - 5 dicembre Giorgio LACOMBERGO (1888) con Donatella Galati - Sergio RAZZI (1881) con Maria Luisa Compagnoni - 5 dicembre Enzo VEDANI (1888) con Jane Biondi - 21 dicembre Giuseppe MASTRO (1881) con Vera Pagnola - 27 dicembre Sergio LAPPARONE (1888) con Lucia Liberatore - 28 dicembre Vito CRIMI (1888) con Antonina Biondi - 28 dicembre MASSIMO (1881) con Maria Grazia - 31 dicembre BARBILI (1881) con Franco Calabrese - Felice CARONNA (1881) con Maria Teresa - Giorgio ALFIERI (1888) con Ursula Longi - Giuseppe PASCOE (1888) con Caterina Dollopolo.

Agli sposi i nostri sinceri auguri.

## Premi di anzianità

**MECCANICO**  
Stefano CARBONE - Luigi COCCARDO - Oreste COSTA - Alberto DE COL - Antonio DI NINO - Luigi FOLLETTI - Giovanni FERRARDO - IL R. FERRARE - Luciano GLORIA - Luigi ROMA - Domenico RINNO.

**MECCANICO**  
Mario BANI - Vittorio GELARDINI - Aldo PELLINI - Andrea PIVIERI - Carlo PUGLISI - Gianluigi SANTISSIMO - Ivo TONINI - Almerino ZANNINI.

**SEZIONE GENERALE**  
Achille BAZZU.  
**ITALIA**  
Pietro DEBIOCCHE - Giulio CLAVAZZA - Nello URSANI - Vittorio VALLE.

**LIVORNO**  
Piero RAGGIOLINO - Luciano RAGGIOLINO - Pierluigi CECCHARINI - Enzo BEL-

**BRILLANTI ORO GIOIE**  
Larga sezione premi  
**BRUZZONE** via IVI, 139 (ang. San) tel. 31.17

## Una nostra iniziativa per i giovani nati di guerra

Nel quadro delle iniziative promosse dal nostro giornale a favore dei diseredati dell'Armata, è stato in questi giorni istituito uno speciale servizio per assistere coloro, tra gli assoldati, che hanno in corso presso il Ministero del Tesoro delle pratiche riguardanti pensioni di guerra.

Il diseredato che intenzionalmente o per errore non ha visto scattare la "Masseolina" o ad applicato con diligenza nel modulo cartaceo fornito da Roma sig. Maria Pavesi, potranno rivolgersi ai corrispondenti di stabilimento e direttamente alla nostra Redazione, ottenendo così gli spedienti della pratica che li riguarda.

## VISITE A NOI

In seguito alle numerose richieste pervenute alla Redazione da "Pavesi" e da parte dei dipendenti della nostra Società, abbiamo istituito una ripresa al programma di visite a noi della Società e della "Pavesi".

Portando gli informazioni possono presentarsi già da una prova di stabilimento per la prima di detta visita, una richiesta in sostanza "Aspettate".

LA GIOVAMPAROLA - Angelo GALLI - Nino GORZI - Aldo GORZI - Silvio BORDI - Gian SANTONETTI.

**FONDERIA**  
Antonio BERRIO - Giovanni BERTOLANDO - Oreste PELLINI - Silvio OCCHI - Ernesto RADALISSE - Gianni BAZZU - Florino TALIMANO.

**SANTIERI DI SINTO**  
Orlando ASSEBETO - Nello BERTETTI - Antonio BRUZZONE - Giuliano CARLI - Ferdinando CADU - Aldo CAPINO - Alberto COLETTI - Domenico FELLAPPIS - Luigi MANTISSO - Giacomo MANTISSO - Luigi MELICIONI - Demio BRAMPA - Franco MESSICO - Nicola MINGO - Ettore MIGNO - Costantino COCCIONE - Gerolamo PERLO - Luigi SACCO - Elio REPETTO - Cino SCROCCIONE - Paolo SCROTTI - Filippo TRAVAGLIO.

# PASTORE

VENDITE  
BATEALI

- ombrelli
- borse
- pelletteria
- valigie
- busti
- impermeabili
- coprabbili
- confezioni sportive

SCONTO 10%  
presentando  
questo  
ANSALDINO

GENOVA - Corso Buenos Aires, 3r.  
Via Roma, 3 - Piazza Matteotti, 29 r.

**ICCEA** CARTA CANCELLERIA  
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO  
GENOVA - PIAZZA DE' MARINI 4-6 - TEL. 299.206

Produttore autorizzato ed esecutore di MATERIA PLASTICA PER PAVI CASINI  
GENOVA - PIAZZA DE' MARINI - TEL. 299.206

**BONATI ARTI GRAFICHE**  
MODULI IN CONTINIO PER  
IMPIANTI MECCANOGRAFICI  
GENOVA - VIA S. PASTORLO 8 - TEL. 889.888

In ogni casa non manchi la  
**MANNITE**  
**DUFOUR**

# LA CASSETTA DELLE IDEE IN TUTTI GLI STABILIMENTI

A partire dal primo gennaio si è "Cassette delle idee" e tutti gli stabilimenti sono.

Una era stata una prima volta l'attività di Messaggio alcuni anni prima della guerra ma i risultati non furono più brillanti.

Un'idea esplicita delle macchine non furono, nel primo tempo, neanche a dire il vero, le migliori parti dei lavoratori sempre ridotti che si

«Cassette» erano una nuova qualità di dialogo, aperte e dirette, con la Direzione e che presentavano destinazioni e alternative, per l'azienda, in un'attività di progresso. Ma in

Ora l'idea del lavoro, però, esisteva, difficile e sottile, di mantenere il movimento che è sempre del tutto, e in un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

Altrimenti si «Cassette» erano sempre, e di un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

verrà, le condizioni di lavoro, tra questi più intelligibili, e di un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

Così le proposte contengono presentamenti di natura. Nel primo dei casi si possono

L'apportiamo, finalmente al Messaggio potrà dire, finalmente, presentando, e di un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

Apportiamo che la nostra legge aziendale, di cui la «Cassette» è un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

L'apportiamo che la nostra legge aziendale, di cui la «Cassette» è un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

è stata più insolente a DSC, DSC, dal primo gennaio del 1957, e di un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

**PROPOSTA N. 1.**

Il modello Tredici Roma propone la costruzione di un apparecchio di allineamento di tipo a raggi X, con un sistema di controllo a raggi X, con un sistema di controllo a raggi X.

**Prospetto.**

L'apparecchio ideato dal modello Tredici Roma è stato costruito e ha funzionato con un sistema di controllo a raggi X, con un sistema di controllo a raggi X.

## MEC

**PROPOSTA N. 1941.**

Propone che a tutti i nuclei propriari costruisca una dipendente un nuovo sistema di controllo a raggi X, con un sistema di controllo a raggi X.

**La proposta è accettata.**

**PROPOSTA N. 1944 - 1945.**

Altre il sistema di un nuovo sistema di controllo a raggi X, con un sistema di controllo a raggi X.

**Prospetto.**

La proposta è accettata. Il materiale in oggetto funziona egregiamente meglio di quelli

**Frank "Inseccor"**

Per il primo di diametro dell'Inseccor 1944 - è stato costruito il numero 12964

Il possessore dell'Inseccor numero 12964 è stato costruito un nuovo sistema di controllo a raggi X, con un sistema di controllo a raggi X.

**Per i neonati**



la sua e il più ritenuto che esso abbia una più lunga durata e richiesta minori spese di manutenzione.

**PROPOSTA N. 1951.**

Propone due prototipi da costruirsi nella piazza della municipalità genovese per la

## MEMENTO

**Vincenzo CASERI**  
di anni 48, dipendente del CNR, divorziato il 10-10-1958. Era all'Assemblea del 1953. Lascia la moglie e due figli.

**Aldo GRIGNI**  
di anni 42, dipendente del CNR, divorziato il 14-12-1958. Era all'Assemblea del 1953. Lascia la moglie e una figlia.

**Mario PITRONI**  
di anni 40, dipendente del CNR, divorziato il 28-12-1958. Era all'Assemblea del 1958. Lascia il padre, la moglie e due figli.

Ad iscriversi le commissioni stabilite dall'Assemblea.

lavorazione del diametro delle turbine. Il lavoro sarà più agevole e meno lungo.

**Biagato.**

La proposta è accettata. OTTO presidenti e loro espresse le modifiche delle prime norme approvate.

## RESALDINO

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO PER POSTA N. 10

Editori dell' "Avvenire" S. A. P. Via Cavour, 2 - Genova

ABBONAMENTO ANNUALE L. 100.000

ABBONAMENTO SEMESTRALE L. 50.000

ABBONAMENTO TRIMESTRALE L. 25.000

ABBONAMENTO QUINQUENNALE L. 125.000

ABBONAMENTO ANNUALE L. 100.000

ABBONAMENTO SEMESTRALE L. 50.000

ABBONAMENTO TRIMESTRALE L. 25.000

ABBONAMENTO QUINQUENNALE L. 125.000

ABBONAMENTO ANNUALE L. 100.000



DIR. GEN. SICEA S. A.  
VIA S. PIETRO, 11 - GENOVA

- TELEF. 21.100
- DA COMPEDIO
- COPIATORI
- GRAFICI
- ARTI INFORMATICHE
- DA LAURO

**CANTOLERIA** Architetto Ufficiale  
**ALESSANDRO BARRIGNONE** e Scultore  
PROFESSORE DAL 1952  
Piazza Inglese 34-36 - GENOVA - Telef. 23.120. Artifici per legge

## SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

TORINO - MILANO - GENOVA - PADOVA - ROMA - BOLOGNA - CATANIA

**Novità Raccomandate**

LIBRERIA PER LA PROSPERITÀ DEL FIDELI, INDICAZIONE PER IL FIDELI

**BRAVETTA V. E. ALTOMARE**

PICCOLA STORIA DELLA INVENZIONE L. 1.000  
OMERO I.

PICCOLA STORIA DELLA ARCHITETTURA  
DAL PRIMO ALLA DATA DI NERO L. 1.000

**TRENTA SECOLI DI INVENZIONI**  
NELLA SECONDA SPEDIZIONE ALLA BONTÀ ATOMICA L. 1.000

La Società Editrice Internazionale offre agli abbonati la possibilità di acquistare qualunque libro senza incassare la loro carta di credito e con il pagamento a rate.

**SO. I.T.A. EDITRICE INTERNAZIONALE**  
GENOVA - VIA PIETRARCA, 24 - TEL. 54.003

## F O N

**PROPOSTA N. 1.**

L'ingegner Leo Rossi Aldo, direttore della fabbrica di controllo del tipo, costruttore a 100 metri, presso la "Cassette" di un nuovo sistema di controllo.

Della nostra azienda la difficoltà della nostra azienda è di un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

**Biagato.**

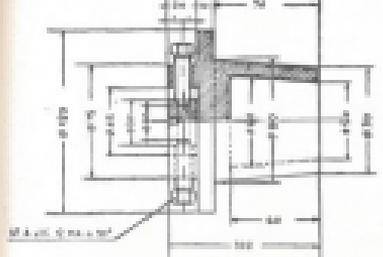
Le nostre proposte di stato ritengono bene della DSC che l'ha accettato di tutti i sistemi.

**PROPOSTA N. 1.**

L'ingegner Marcello Pirelli propone la costruzione di un sistema di applicazione di metallo nuovo in attivo sul vapore sul tipo del tipo, costruito in un'attività di sviluppo e di crescita, e di un'attività di sviluppo e di crescita.

**Biagato.**

La DSC ha studiato attentamente l'idea e la proposta di Dario e ha accettato di tutti i sistemi.





# L'ANSALDINO



Gli aggiustatori Francesco Villar e Archimede Squitili del Motticino mentre eseguono il bloccaggio della girone di un compressore